



Bericht Vision Bahn 2050+

—
2024



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Direktion für Raumentwicklung,
Infrastruktur, Mobilität und Umwelt
RIMU



Editorial



*Jean-François Steiert,
Direktor für Raumentwicklung,
Infrastruktur, Mobilität und Umwelt*

Mit einem Bevölkerungswachstum, das zu den stärksten der Schweiz gehört, und einer Umwelt-, Klima- und Mobilitätspolitik, die ehrgeizige Ziele verfolgt, braucht der Kanton Freiburg eine Vision für sein mittel- und langfristiges Bahnangebot und -netz. Diese Vision dient sowohl als Orientierung für die Entwicklung der Freiburger Mobilitätsinfrastrukturen als auch als roter Faden für die Forderungen des Kantons und der Planungsregion, in die er im Rahmen der Planungen des Bundes eingebunden ist.

Im vorliegenden Dokument wird die Vision für das Angebot und die Infrastrukturen in unserem Kanton vorgestellt und dargelegt, welche Massnahmen nötig sind, um ein leistungsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsnetz aufrechtzuerhalten. Das Ziel: den Anteil des öffentlichen Verkehrs am täglichen Gesamtverkehr erhöhen, sei es für Arbeit, Ausbildung oder Freizeit.

Das Programm ist ehrgeizig und in erster Linie auf die Anbindung des Kantons Freiburg an die wichtigsten Wirtschaftsregionen des Landes ausgerichtet. Direkte und schnelle Verbindungen werden eine bessere Anbindung von Bulle an den Genferseebogen und an Bern gewährleisten. Die Agglomeration Freiburg wird eine Stunde von Zürich und Genf entfernt sein. Auf kantonaler Ebene wird der Ausbau der Kapazitäten durch eine Erhöhung des Takts mit der Einführung neuer Produkte erfolgen, um die wichtigsten kantonalen Zentren besser miteinander zu verbinden.

Die Entwicklung der Angebote wird in Etappen erfolgen, ebenso wie die Realisierung der wichtigsten Infrastrukturen. Dabei wird der Kanton Freiburg die enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen weiterführen müssen, da das vorgeschlagene Angebot mit dem nationalen und interkantonalen Netz verknüpft ist.

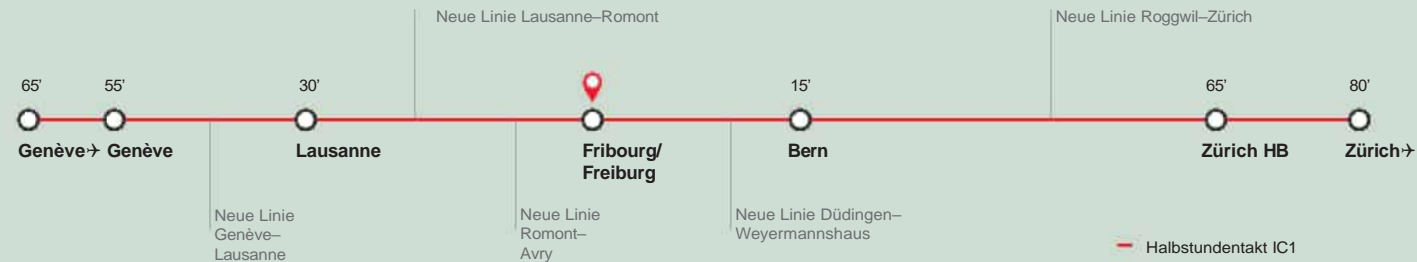
Anhand der Vision Bahn 2050+ werden die wichtigsten Infrastrukturen identifiziert und die Angebotsziele für das gesamte Freiburger Bahnnetz, das das Rückgrat des kantonalen Systems des öffentlichen Verkehrs bildet, hervorgehoben. So können wir den Bundesbehörden unsere Bedürfnisse und Erwartungen klar kommunizieren, sodass sie in den nächsten Etappen des Ausbaus der Bahninfrastruktur berücksichtigt werden.

Zusammenfassung

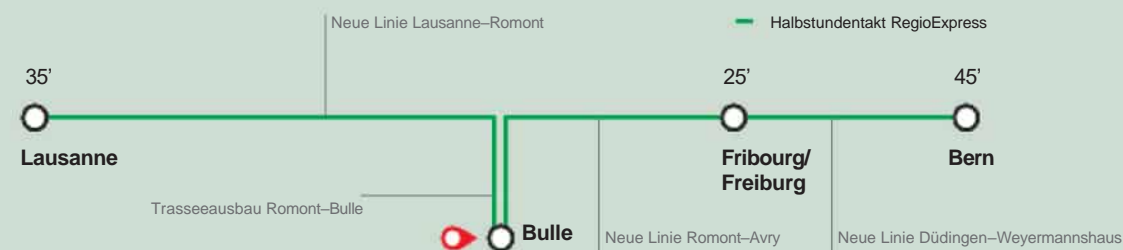
Mit seiner Vision Bahn 2050+ gibt sich der Staat Freiburg ein ehrgeiziges Programm für den Ausbau des Bahnangebots, um dem erwarteten starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum sowie den klimatischen Herausforderungen zu begegnen.

Die drei Ziele der Vision lauten: die Fahrzeiten verkürzen, um Freiburg und Bulle besser in das nationale Fernverkehrsnetz zu integrieren, die kantonalen Zentren miteinander zu verbinden und den Takt der RER Fribourg | Freiburg zu erhöhen. Mit häufigeren, schnelleren und direkteren Bahnverbindungen wird die strukturierende Wirkung der Bahn vertieft und das Bahnangebot attraktiver, wodurch die gesamte Kette des öffentlichen Verkehrs gestärkt und die Verlagerung des Pendel- und des Freizeitverkehrs gefördert wird.

Mit der Verwirklichung verschiedener Infrastrukturen von nationaler Bedeutung auf der Achse Genf–Zürich, insbesondere zwischen Lausanne und Bern, wird die Freiburger Agglomeration 30 Minuten von Lausanne und weniger als eine Stunde von Genf entfernt sein. Zürich wird von Freiburg aus in etwas mehr als einer Stunde und sein Flughafen in 80 Minuten erreichbar sein.



Bulle und der Greyerzbezirk werden ebenfalls von der auf der Mittellandachse errichteten Infrastruktur profitieren: Die Fahrzeit nach Lausanne mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird um mehr als 20 Minuten verkürzt, womit der öffentliche Verkehr attraktiver wird als das Auto. Die Fahrzeit mit dem Zug nach Freiburg wird sich um weitere 10 Minuten verkürzen. Und mit dem Halbstundentakt in Richtung Genferseebogen bzw. Bern wird Bulle zu einem echten Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs.

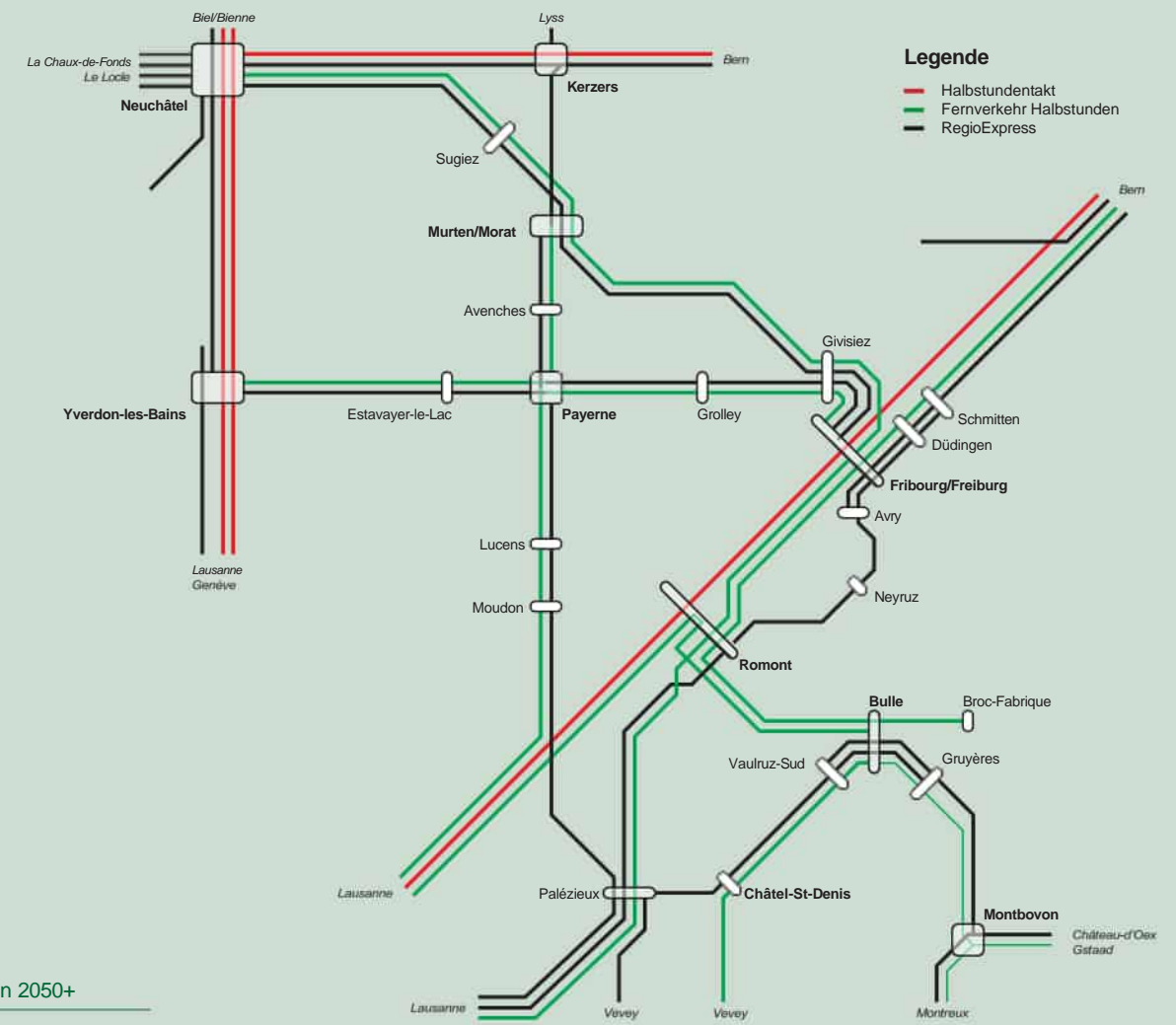


Auf dem Netz der RER Fribourg | Freiburg wird die Kadenz erhöht dank der Einführung neuer Produkte mit einer anderen Haltepolitik, die leichte Fahrzeitverkürzungen ermöglicht. Der Ausbau wird schrittweise erfolgen, abhängig von der Entwicklung der Nachfrage sowie der Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur und des Rollmaterials. Unter den Verbesserungen kann der Ausbau auf 4 Züge pro Stunde und Richtung zwischen Freiburg und Yverdon-les-Bains und zwischen Freiburg und Murten/Morat bzw. Neuchâtel erwähnt werden. Die Fahrzeit zwischen der Broye und Lausanne wird um 15 Minuten verkürzt.

Der Viertelstundentakt in der Agglomeration Freiburg wird sich bis Schmiten erstrecken, und der RegioExpress zwischen Broc-Chocolaterie und Bern wird alle 30 Minuten verkehren. Die Agglomeration Bulle wird auf der Schmalspurverbindung Vaulruz-Sud–Gruyères ebenfalls über einen Viertelstundentakt verfügen. Das Angebot für Broc-Chocolaterie wird im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung des Ortes verstärkt werden.

Darüber hinaus werden neue Haltestellen bei Agy in der Agglomeration Freiburg und bei Planchy in der Agglomeration Bulle eingerichtet werden. Zudem wird die Wiederinbetriebnahme der Haltestellen zwischen Romont und Bulle in Betracht gezogen, zusammen mit der Wiedereinführung eines regionalen Angebots auf dieser Linie, sobald die Kapazitäten ausgebaut sind.

Die Vision Bahn 2050+ hat als Grundlage die Verwirklichung neuer Bahninfrastrukturen von unterschiedlicher Bedeutung und Grösse. Sämtliche Projekte müssen in den Ausbausritten der Bahninfrastruktur enthalten sein und von der Bundesversammlung verabschiedet werden. Zu den wichtigsten vorgeschlagenen Infrastrukturen gehören die neuen Linien Romont–Avry und Lausanne–Romont, die heute für die Anbindung von Lausanne und der Westschweiz an das nationale Bahnsystem unerlässlich sind. Auf den einspurigen Regionalstrecken im Broye-, See-, Greyerz- und Vivisbachbezirk sind neue Kreuzungsstellen und Doppelspurabschnitte nötig. Auf einigen Abschnitten sind auch neue, direktere Streckenführungen vorgesehen, die eine höhere Geschwindigkeit ermöglichen. Die in der jetzigen Phase vorgeschlagenen Infrastrukturen müssen in den kommenden Jahren Gegenstand von detaillierten Studien sein.



Freiburg Vision Bahn 2050+

Mit der Vision 2050+ verfügt der Kanton Freiburg über einen richtungsgebenden Rahmen für die langfristige Entwicklung seines Bahnangebots, die mit der Perspektive BAHN 2050 des Bundes in Einklang steht. Die Zeitspannen im Bahnverkehr sind lang, weshalb heute schon die Bedürfnisse der Freiburgerinnen und Freiburger von morgen angemeldet und die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons Freiburg geschaffen werden müssen.

1. Einleitung

1.1 Hintergrund

Die Entwicklung von Bahninfrastrukturen von der Idee bis zur Inbetriebnahme ist in langen Zeiträumen zu denken. Aus diesem Grund müssen die öffentlichen Körperschaften heute schon ihre Visionen des gewünschten Bahnangebots für den Zeithorizont 2050 skizzieren. Welches sind die Angebotsziele? Welche Aufgaben sollen das Bahnhaupt- und -nebenetz bei der Raumplanung und der sozioökonomischen Entwicklung des Kantons erfüllen? Wie viele Sitzplätze pro Stunde und Richtung braucht es? Welche Lösungen gibt es für die klimatischen Herausforderungen und die Verkehrsverlagerung? Solche und ähnliche Fragen müssen sich die Entscheidungsträger heute stellen. Die Zukunft ist per Definition ungewiss. Es besteht das Risiko, sich zu irren, doch geht es vor allem darum, eine Grundlage für Überlegungen zu schaffen, die es ermöglicht, die Bedürfnisse zu identifizieren, zu priorisieren und die notwendigen Massnahmen zu prüfen. Die ersten Infrastrukturprojekte müssen schon bald auf Bundesebene verteidigt werden, damit sie in die Bundesbeschlüsse zum Bahnausbau in den Jahren 2026 und 2030 aufgenommen werden können.

Das Bahnnetz ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes für lange, mittlere und kurze Entfernungen. Die Bahn ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger, dessen Entwicklung dazu beiträgt, die klimatischen Herausforderungen zu bewältigen. Für den Kanton Freiburg ist der Ausbau des strukturierenden Bahnangebots und die Verkürzung der Reisezeiten eine wichtige Voraussetzung für die Positionierung des Kantons auf nationaler Ebene wie auch für die Stärkung der regionalen Wirtschaftszentren.

Diese Vision ist ehrgeizig und entschieden zukunftsorientiert. Ihre Umsetzung hängt von den verfügbaren Mitteln, den administrativen Verfahren und der Entwicklung der Nachfrage ab. Die Vision ist auf einen schrittweisen Ausbau der Angebote und Infrastrukturen ausgerichtet und ermöglicht es, je nach sozioökonomischer Entwicklung einer Region bestimmte Projekte zum Ausbau des Angebots zu verschieben. Sie kann auf jeden Fall nur mit der politischen Unterstützung des Bundes, der Nachbarkantone, insbesondere der in der Westschweizer Verkehrsdirektorenkonferenz (CTSO) zusammengeschlossenen Kantone, und der Freiburger Gemeinden umgesetzt werden.

1.2 Auftrag und Ziele

Es handelt sich um eine Prospektiv-Studie über die Entwicklung des Bahnangebots als Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebots im Kanton Freiburg. Diese Arbeit konzentriert sich auf drei Analyseebenen: Die erste Ebene befasst sich mit der Einbindung des Kantons Freiburg in das nationale Fernverkehrsnetz. Die zweite Ebene befasst sich mit der Entwicklung der RER Fribourg | Freiburg mit ihren regionalen Normal- und Schmalspurlinien. Die dritte Ebene schliesslich zoomt auf die beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle, um die Eisenbahnlösungen für diese Agglomerationen zu untersuchen. Ein langfristiger Horizont macht die verschiedensten Lösungen möglich, etwa neue Ausbauten, Linien oder Haltestellen.

Die Ziele der Vision Bahn 2050+ können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Verbesserung der Attraktivität des regionalen Angebots und der regionalen Erschliessung;**
Erhöhung des Takts;
Verbesserung der Reisezeiten und Einführung von zusätzlichen Direktverbindungen;
Verbesserung der Redundanz und der Kapazitäten des Netzwerks, insbesondere bei Bauarbeiten;
- **Steigerung der Attraktivität des Fernverkehrs;**
Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Freiburg und den wichtigsten nationalen Wirtschaftszentren;
- **Sicherung der Kapazitäten des Güterverkehrs und Konzentration des Volumens;**
- **Erreichen der Klimaziele durch Erhöhung des Modalanteils der Schiene.**

1.3 Methode

Die Methode gliederte sich in mehrere Schritte. Der erste bestand darin, die bekannten aktuellen und zukünftigen Daten zusammenzutragen. Eine Situationsanalyse ermöglichte eine Diagnose der aktuellen und zukünftigen Situation, um die wichtigsten Verbesserungsmöglichkeiten des Netzes zu skizzieren, sei es beim Angebot (Takt), bei den Fahrzeiten, der Anbindung oder der Rolle der Bahnhöfe.

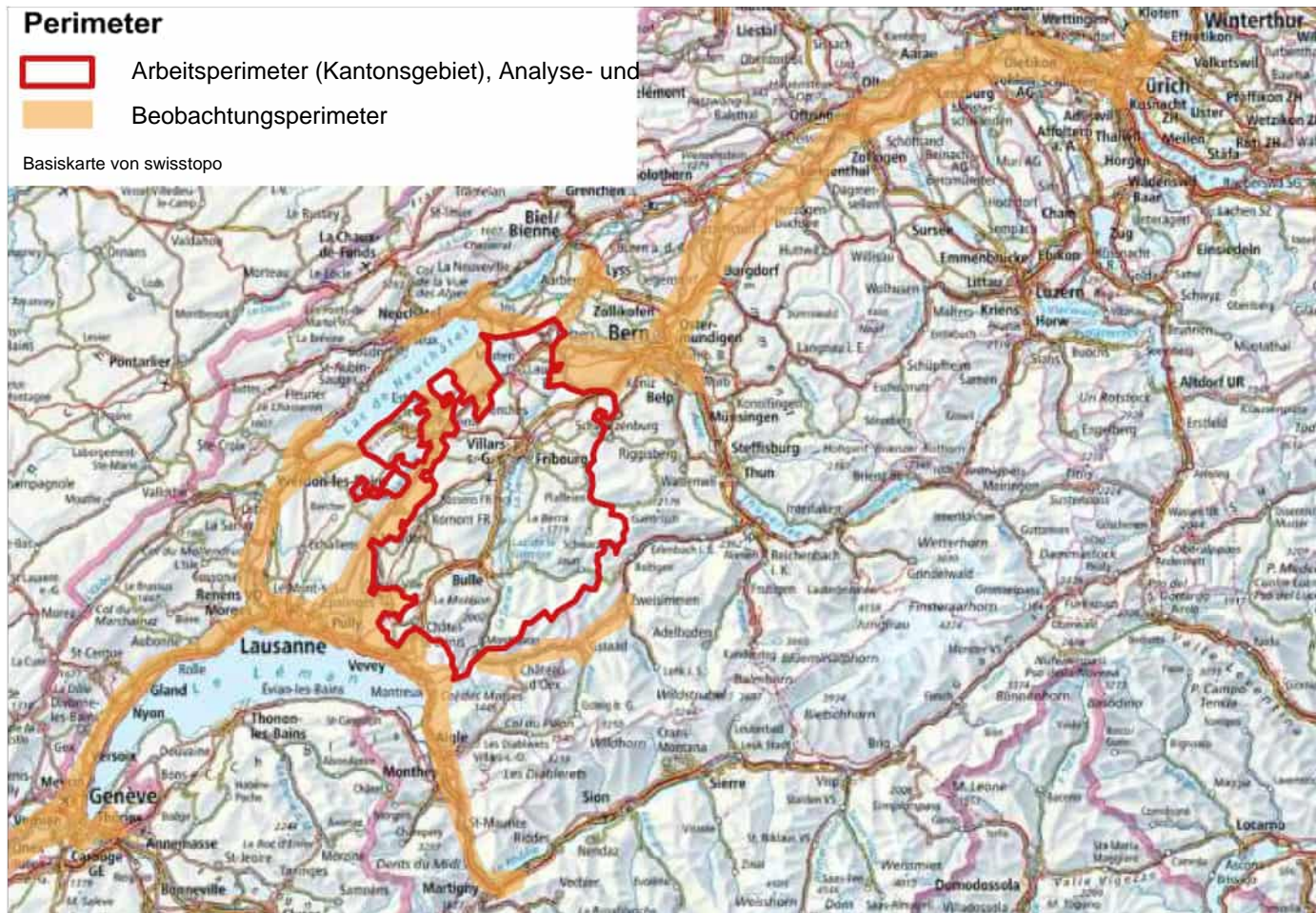
Aus diesem Ergebnis wurden die Entwicklungsprioritäten definiert und in Etappen eingeteilt, um den Mobilitätsbedürfnissen der Freiburgerinnen und Freiburger gerecht zu werden. Es wurde ein grober Bedarf an Infrastruktur in Form von strukturierenden Massnahmen evaluiert. Die folgenden Studien werden es ermöglichen, einen Fahrplan zu erstellen und die erforderlichen Infrastrukturen genau zu identifizieren.

Selbstverständlich ist die gewählte Wahl mit der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeiteten Perspektive BAHN 2050^[12] vereinbar. Diese richtet den Bahnausbau auf kurze und mittlere Distanzen aus, wobei S-Bahn- und RegioExpress-Angebote (RE) bevorzugt werden. Das Verlagerungspotenzial ist hier am grössten (Reisende x Kilometer) gemäss den Studien des BAV, das jedoch auch anerkennt, dass es sinnvoll ist, die Attraktivität der Fernverkehrsangebote zu steigern, wenn diese nicht mit dem Auto konkurrieren können, wie es insbesondere zwischen Lausanne und Bern der Fall ist.

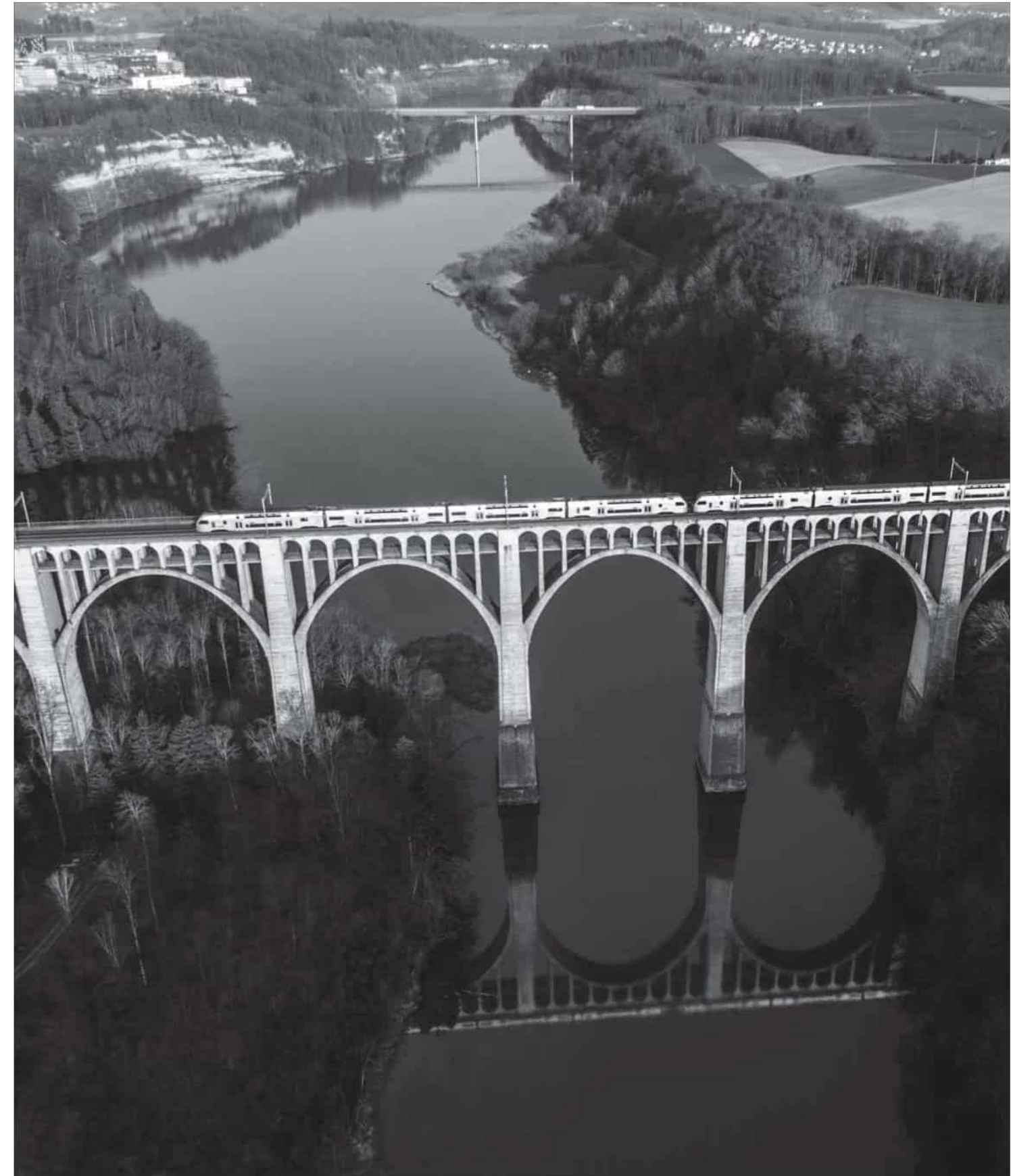
Die Umsetzung der Perspektive BAHN 2050 basiert auf Mobilitätskorridoren. Soweit möglich wird in den vorliegenden Arbeiten derselbe Ansatz in den Entwicklungsvorschlägen aufgegriffen

1.4 Perimeter

Der Perimeter der Vision Bahn 2050+ umfasst im Wesentlichen das Freiburger Kantonsgebiet. Er erstreckt sich in Form eines Analyse- und Beobachtungsperimeters auf die wichtigsten Städte des Schweizer Mittellandes für Reisezeit- und Kapazitätsvergleiche. Die Teile, die andere Kantone betreffen, insbesondere die interkantonalen Regionalangebote, wurden gemeinsam mit den Kantonen Bern, Neuenburg und Waadt im Rahmen eines bilateralen Austauschs behandelt und in die Vision Bahn 2050+ einbezogen.



Karte der Arbeits-, Analyse- und Beobachtungsperimeter



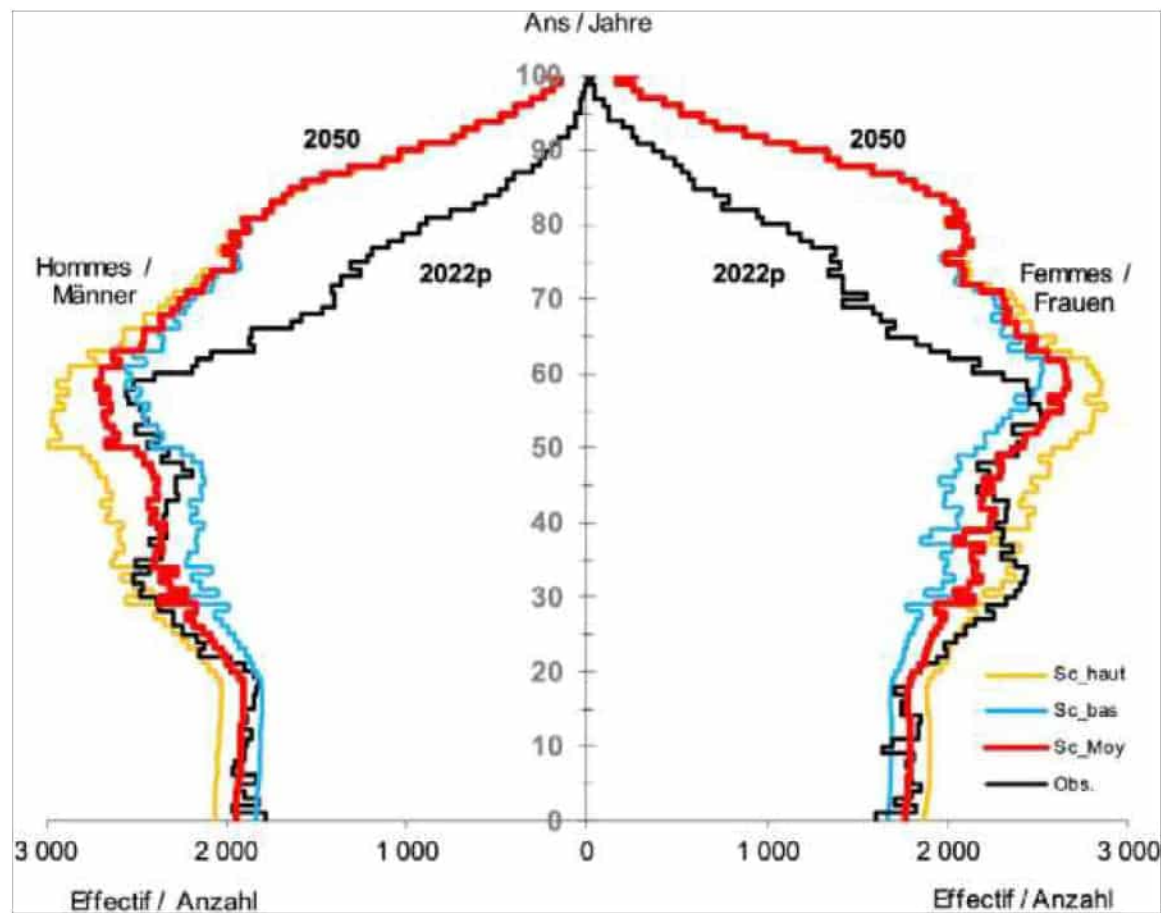
Grandfey-Viadukt

2. Sozioökonomische Daten und Planungsgrundlagen

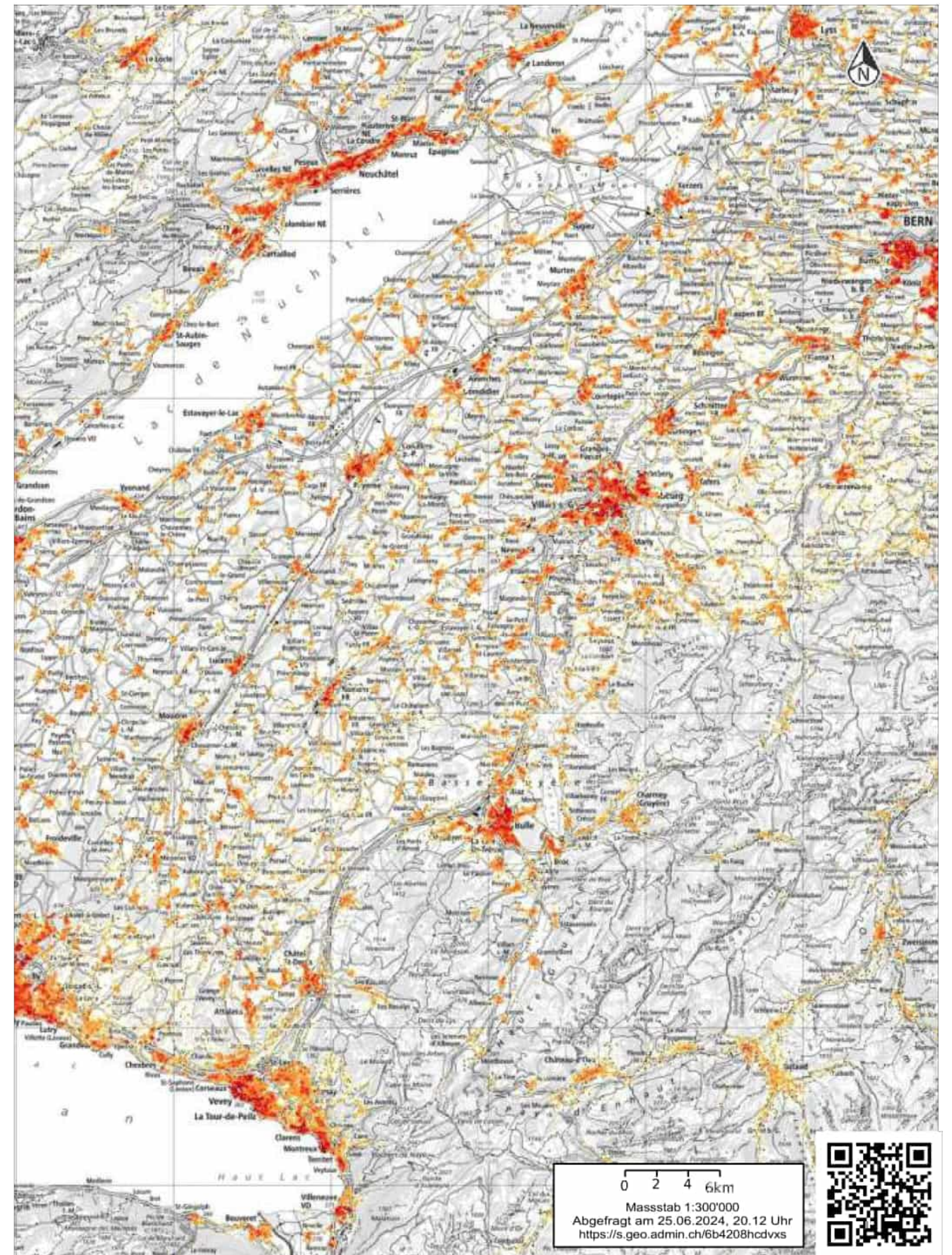
2.1 Bevölkerung und Prognosen^[1]

Der Kanton Freiburg erlebt seit mehreren Jahren eine der grössten demografischen Entwicklungen in der Schweiz. Seine Lage zwischen dem Genferseebogen und Bern sowie die Entwicklung der regionalen Zentren im Süden des Kantons und in der Broye haben zu dieser Entwicklung beigetragen. Am 31. Dezember 2023 zählte der Kanton 341'490 Einwohnerinnen und Einwohner. Im Saanebezirk lebt mehr als ein Drittel der Kantonsbevölkerung, gefolgt vom Greyerzbezirk mit fast 18 %.

Gemäss den Projektionen seines statistischen Amtes (mittleres Szenario 2023–2050) wird der Kanton Freiburg im Jahr 2050 rund 400'000 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Der Broye-, Vivisbach-, Greyerz- und Saanebezirk werden in den kommenden Jahren das grösste Bevölkerungswachstum kennen. Die Prognosen gehen von einer Alterung der Bevölkerung aus, insbesondere eine Zunahme des dritten und vierten Alters in der Alterspyramide^[1]. Das Wachstum wird im Durchschnitt zwischen +0,7 % pro Jahr (mittleres Szenario) und +0,9 % pro Jahr (hohes Szenario) bleiben.



Alterspyramide

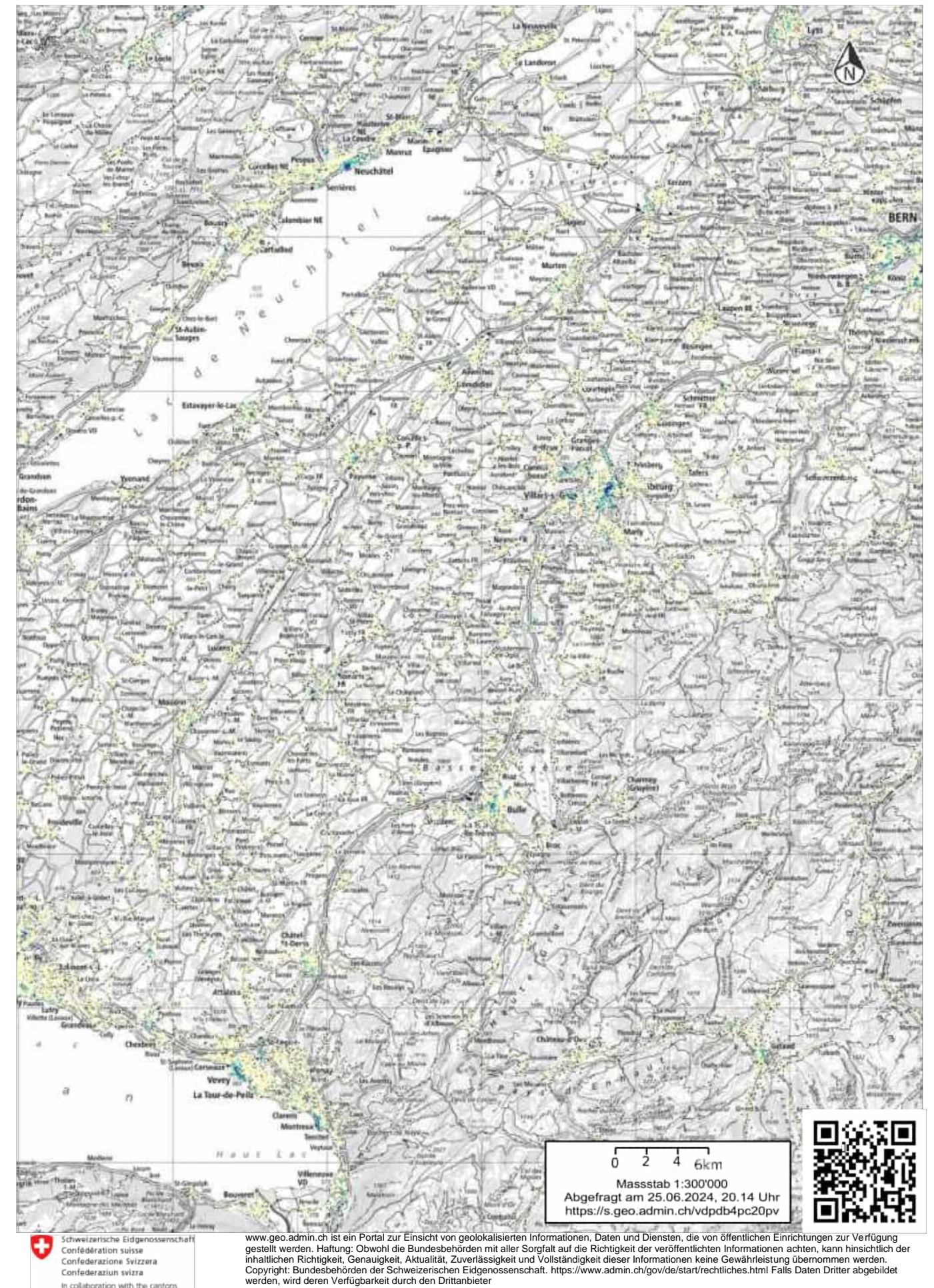


2.2 Arbeit und Arbeitsplätze

Im Jahr 2021 gab es im Kanton Freiburg 160'079 Arbeitsplätze, die 121'040 Vollzeitäquivalenten entsprachen. Dabei wurden 23'199 Unternehmen, die Arbeitsplätze anbieten, gezählt.

Freiburg ist einer der Kantone mit der grössten negativen Differenz zwischen Weg- und Zupendlern im Verhältnis zur Bevölkerung. Mehr als ein Viertel der erwerbstätigen Freiburgerinnen und Freiburger sind Wegpendler^[2].

Die Arbeitslosenquote im Dezember 2023 betrug 2,4 % und lag damit im nationalen Durchschnitt von 2,3 %. Trotz des unsicheren Umfelds sind die wirtschaftlichen Aussichten für den Kanton Freiburg weiterhin gut. In diesem Zusammenhang ist auch die aktuelle wirtschaftliche Dynamik des Greyerz-, Vivisbach- und Broyebezirks mit der Schaffung von mehreren tausend Arbeitsplätzen in den nächsten Jahren zu erwähnen.



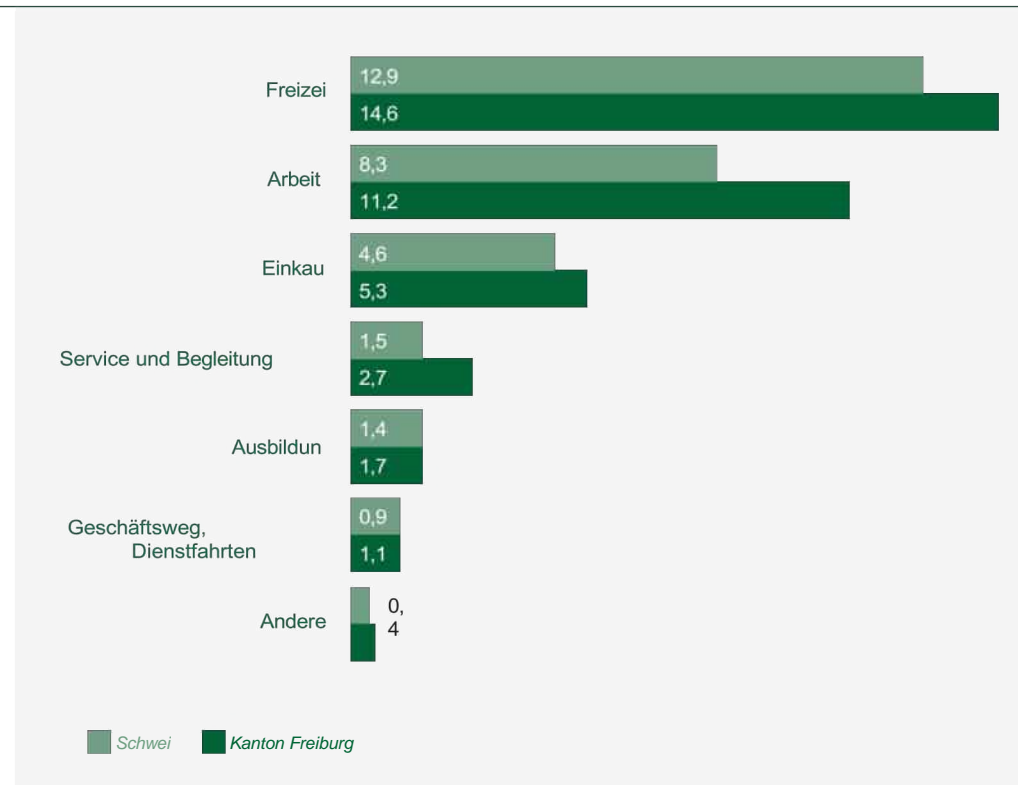
Arbeitsplatzbesatz 2021

2.3 Mobilität^[3]

Die durchschnittliche Distanz, die die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Freiburg täglich zurücklegen, wird für das Jahr 2021 auf 37,2 Kilometer geschätzt (eidgenössischer Mikrozensus). Der Schweizer Durchschnitt liegt bei rund 30 Kilometern pro Tag, wobei fast die Hälfte davon auf den Freizeitverkehr entfällt.

Mobilitätszwecke 2021

Mobilitätszwecke und Distanzen Freiburg / Schweizer Durchschnitt im Vergleich



Der Mikrozensus des Bundes bestätigt die Bedeutung der Freizeit bei den Mobilitätszwecken. Mit über 40 % der zurückgelegten Distanzen ist die Freizeit der wichtigste Mobilitätszweck der Freiburgerinnen und Freiburger (Schweizer Durchschnitt: 44 %).

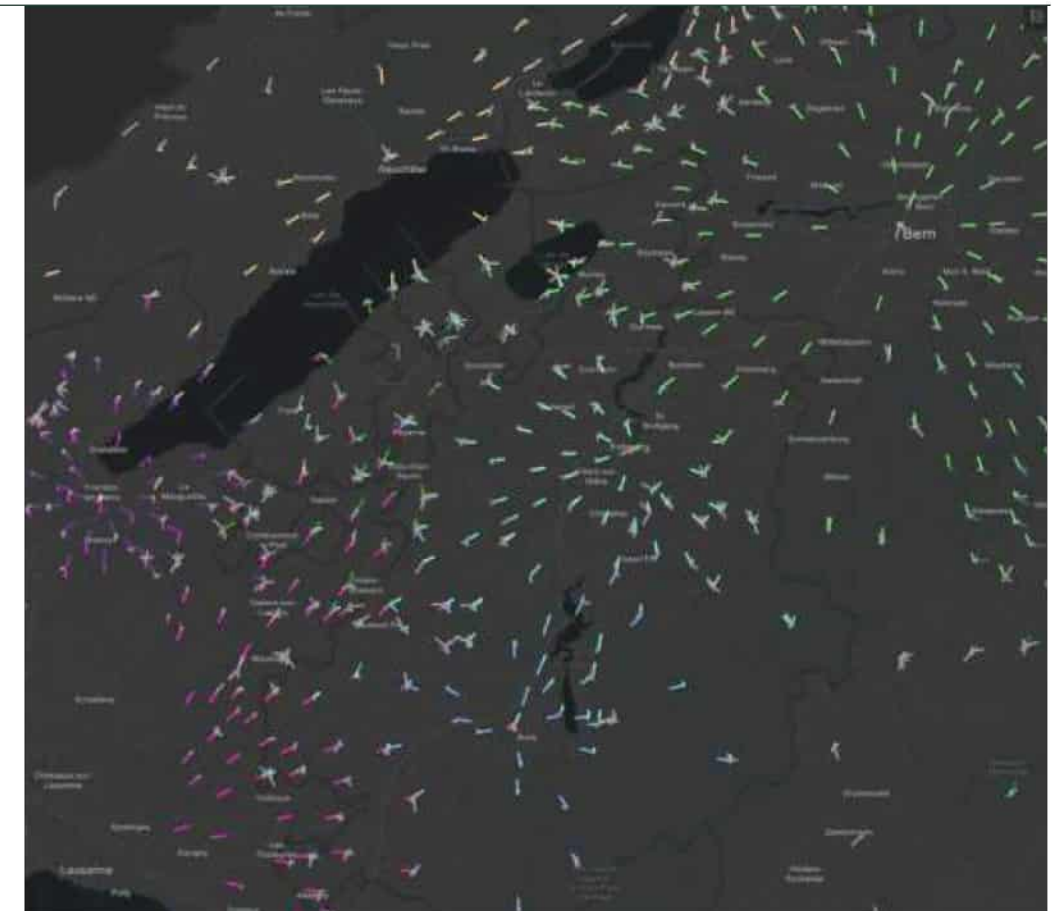
Der Kanton Freiburg hatte im Jahr 2021 einen Motorisierungsgrad von 596 Personenwagen pro 1'000 Einwohner. Der Schweizer Durchschnitt liegt bei 543 Personenwagen pro 1'000 Einwohner. Die Nachbarkantone Bern und Waadt haben einen Motorisierungsgrad von 525 bzw. 520 Personenwagen pro 1'000 Einwohner.

Das Amt für Mobilität des Kantons Freiburg (MobA) hat die wichtigsten Pendlerströme in Richtung der grossen Agglomerationen Freiburg, Bulle, Lausanne, Yverdon-les-Bains, Neuenburg und Bern abgebildet^[4]. Dabei sticht insbesondere die Attraktivität der Agglomerationen in ihrem breiten Gürtel hervor. Der Vivisbachbezirk ist zwischen der Agglomeration Lausanne und Bulle aufgeteilt. Der Sensebezirk ist in erster Linie auf Bern ausgerichtet.

Der Broye- und der Seebezirk weisen die Besonderheit auf, dass sie multipolar ausgerichtet sind, sowohl in Richtung Lausanne, Yverdon-les-Bains und Freiburg in der Südhälfte als auch in Richtung Neuenburg, Bern und Freiburg in der Nordhälfte.

Pendlerströme, 2021

© MobA, Freiburg



Legende :
Die Länge des Pfeils steht für die Intensität des Pendlerstroms, die Farbe für sein Ziel.

- Lausanne
- Bulle
- Freiburg
- Bern
- Neuenburg

2.4 Kantonaler Richtplan^[5]

Der kantonale Richtplan 2019^[5] bildet die Grundlage der kantonalen Raumplanung. Er besteht aus mehreren Themenblättern, unter anderem solchen, die sich auf die Mobilität auswirken. Die wichtigsten dieser Themenblätter werden hier und in den folgenden Kapiteln aufgegriffen. Die Umsetzung des kantonalen Richtplans erfolgt auf regionaler und kommunaler Ebene über die regionalen Richtpläne, die Agglomerationsprogramme und die Ortspläne.

Der kantonale Richtplan gliedert sich in einen strategischen Teil, einen operativen Teil, insbesondere zur Mobilität, und in Projektblätter.

2.4.1 Siedlung

Die wichtigsten urbanen Zentren des Kantons sind die Agglomerationen Freiburg und Bulle. Sie werden in den kommenden Jahren weiter verdichtet werden. Mehrere regionale Zentren, hauptsächlich um die Bezirkshauptstädte herum, sind ebenfalls hervorgehoben. Die Urbanisierung des Kantons Freiburg wird mit der nebenstehenden Karte T101 veranschaulicht^[6].

Für den Broye und den Seebezirk sind die Entwicklungsperspektiven rund um Yverdon-les-Bains und Payerne-Avenches im Kanton Waadt hervorzuheben. Für den Glane-, Vivisbach- und Greyerzbezirk ist es die Nähe zur Agglomeration Rivelac und darüber hinaus zum Genferseebogen, die die sozioökonomische Entwicklung dieser Regionen bestimmen wird.

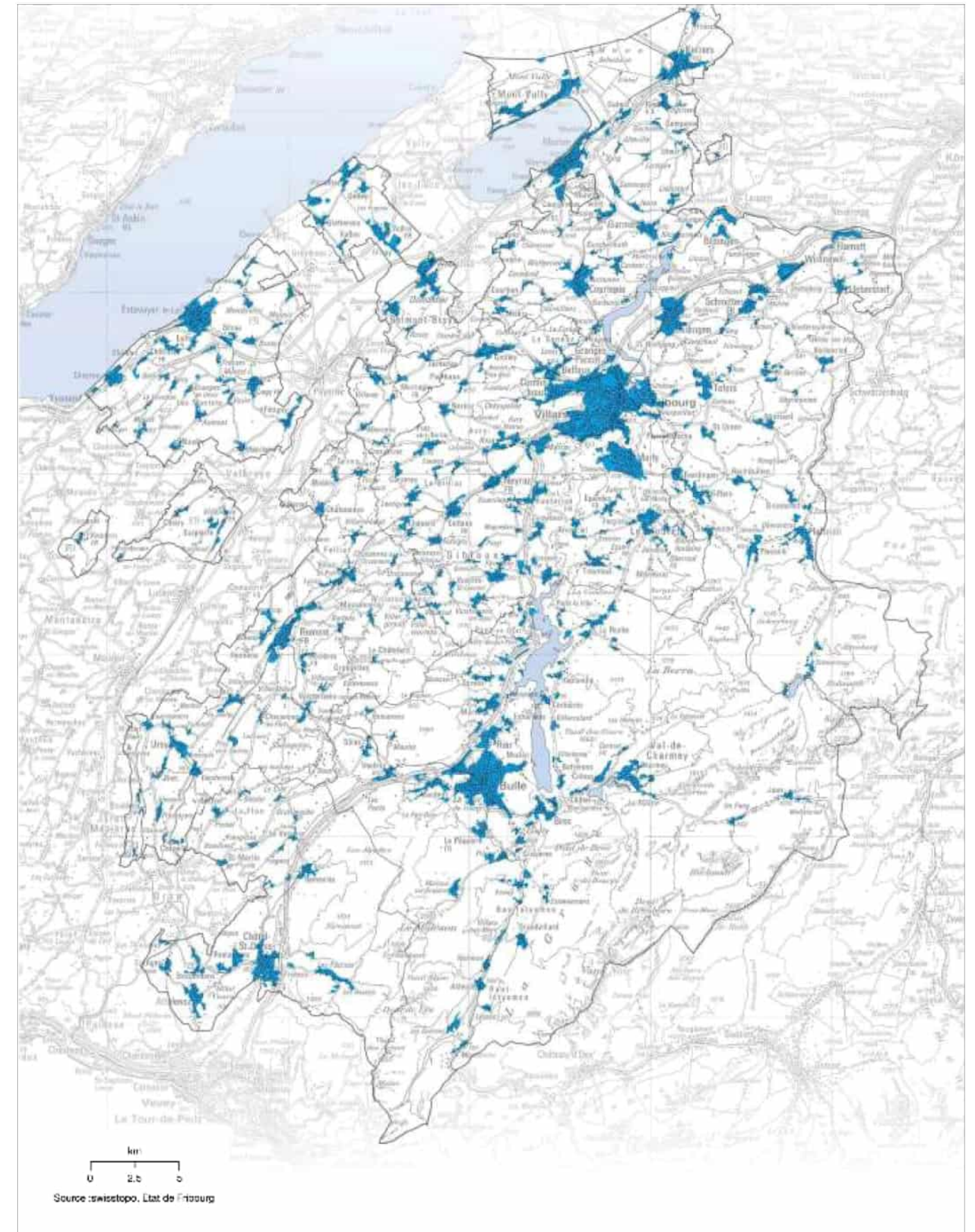
2.4.2 Mobilität

Der operative Teil im Zusammenhang mit der Mobilität ist in den Blättern T201 bis T210 festgelegt. Für den öffentlichen Verkehr (T201^[6]) wurden folgende Ziele definiert:

- Bestmögliche Einbindung in das nationale und internationale Eisenbahnnetz.
- Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) für die Bevölkerung im gesamten Kantonsgebiet.
- Erhöhung des ÖV-Anteils in allen Regionen mit einem attraktiven, rationellen und hochwertigen Angebot.
- Sicherstellung von attraktiven Fahrzeiten durch Erleichterung für den öffentlichen Verkehr im städtischen Gebiet.

Die im Blatt T201 festgelegten Grundsätze werden in der Vision Bahn 2050+ aufgegriffen.

Die Frage der Park-and-Ride-Anlagen an Bahnhöfen wird im Blatt T203 «Kombinierte Mobilität» behandelt.



■ Blatt T101 Siedlungsgebiet

2.4.3 Freizeit und Tourismus

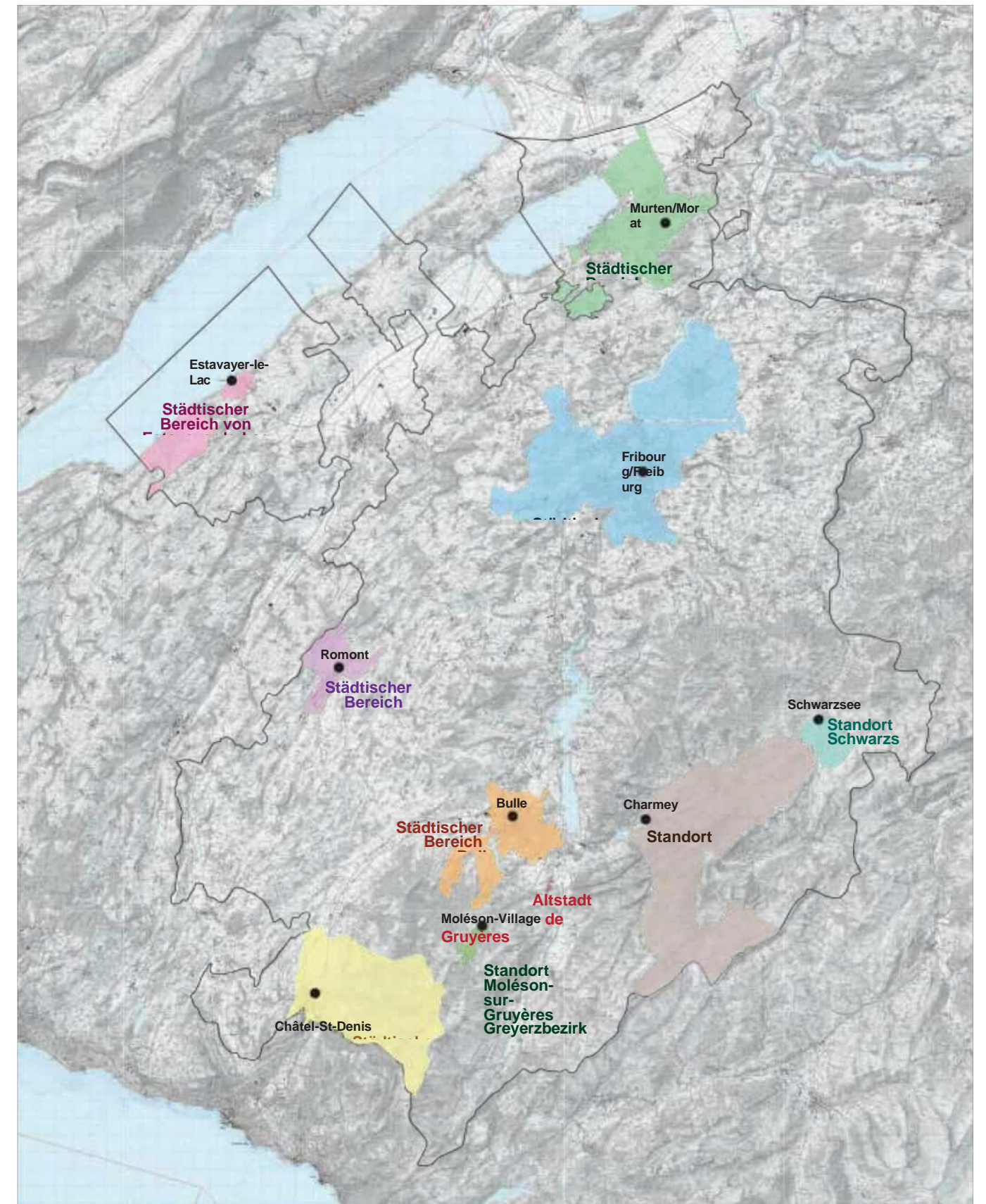
Der kantonale Richtplan^[5] legt in seinem Blatt T108 «Touristische Entwicklungsschwerpunkte»^[7] die Prioritäten bezüglich der touristischen Standorte fest. Die kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkte zeichnen sich durch folgende Merkmale aus:

- Sie verfügen über das am besten entwickelte und diversifizierte Angebot an Unterkünften und vermarktbareren Tourismusanlagen im Kanton.
- Sie umfassen vielfältige touristische Aktivitäten, die über das ganze Jahr ausgeübt werden, auch wenn einige Aktivitäten in gewissen Jahreszeiten intensiver ausgeübt werden.
- Sie verfügen über Tourismusanlagen von kantonaler und überkantonaler Attraktivität.
- Sie bündeln die Tourismus- und Freizeitanlagen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und der Mobilität.
- Sie profitieren von einem multimodalen Zugang zum nationalen Netz, namentlich einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Richtung des Kantonszentrums, eines Regionalzentrums oder eines städtischen Zentrums eines Nachbarkantons, auch wenn das Angebot aufgrund der Jahreszeit variieren kann.

In Blatt T108 sind die folgenden kantonalen touristischen Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- der städtische Bereich der Agglomeration Freiburg;
- der städtische Bereich von Estavayer-le-Lac und der Standort Cheyres-Châbles;
- der städtische Bereich von Morat/Murten;
- der städtische Bereich von Bulle;
- der städtische Bereich von Romont;
- der städtische Bereich von Châtel-Saint-Denis und der Standort Les Paccots;
- der Standort Charmey;
- die historische Stadt Greyerz;
- der Standort Moléson-sur-Gruyères;
- der Standort Schwarzsee.

Erwähnenswert ist auch die Entwicklung des Standorts Chocolaterie in Broc, der mit seinem Bahnanschluss über eine leistungsfähige Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verfügt. Maison Cailler ist die meistbesuchte Attraktion in der Westschweiz und steht landesweit an sechster Stelle mit 437'640 Besuchern im Jahr 2023^[9].



Blatt T108 Karte der touristischen Entwicklungsschwerpunkte

2.5 Kantonaler Klimaplan^[10]

Der Staat Freiburg hat sich 2021 einen kantonalen Klimaplan^[10] gegeben mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 % zu reduzieren und bis 2050 klimaneutral zu sein. Bei einem jährlichen Ausstoss von 4 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent im Kanton Freiburg entfallen rund 14 % auf die Mobilität.

Zur Erreichung dieser Ziele müssen Massnahmen insbesondere in Bezug auf Takt, Erschliessung, Multimodalität und Fahrzeiten ergriffen werden, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern und die Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr zu beschleunigen. Um den damit einhergehenden Anstieg der Nachfrage bewältigen zu können, müssen zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden, namentlich durch den Einsatz von Doppelstockzügen auf den Hauptlinien der RER Fribourg | Freiburg.

Die Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs ist ebenfalls eine Priorität. Vor dem Hintergrund des Wettbewerbs und des starken Kostendrucks muss auch hier eine Komplementarität zwischen den Verkehrsarten angeboten und der Umschlag gebündelt werden, um das Volumen an den künftigen Bedienpunkten zu erhöhen.

Das Hauptziel des Schwerpunkts Mobilität besteht darin, den Treibhausgas-Fussabdruck des Verkehrssektors unter Berücksichtigung der regionalen Situation (städtisch, ländlich) zu vermindern. Das heisst konkret:

- die sanfte Mobilität und das öffentliche Verkehrsnetz im Kanton Freiburg verbessern und fördern;
- die durch den individuellen Freizeitverkehr verursachten Treibhausgasemissionen vermindern;
- die mit der beruflichen Mobilität verbundenen Treibhausgasemissionen reduzieren;
- den Mobilitätsbedarf verringern.

2.6 Agglomerationen

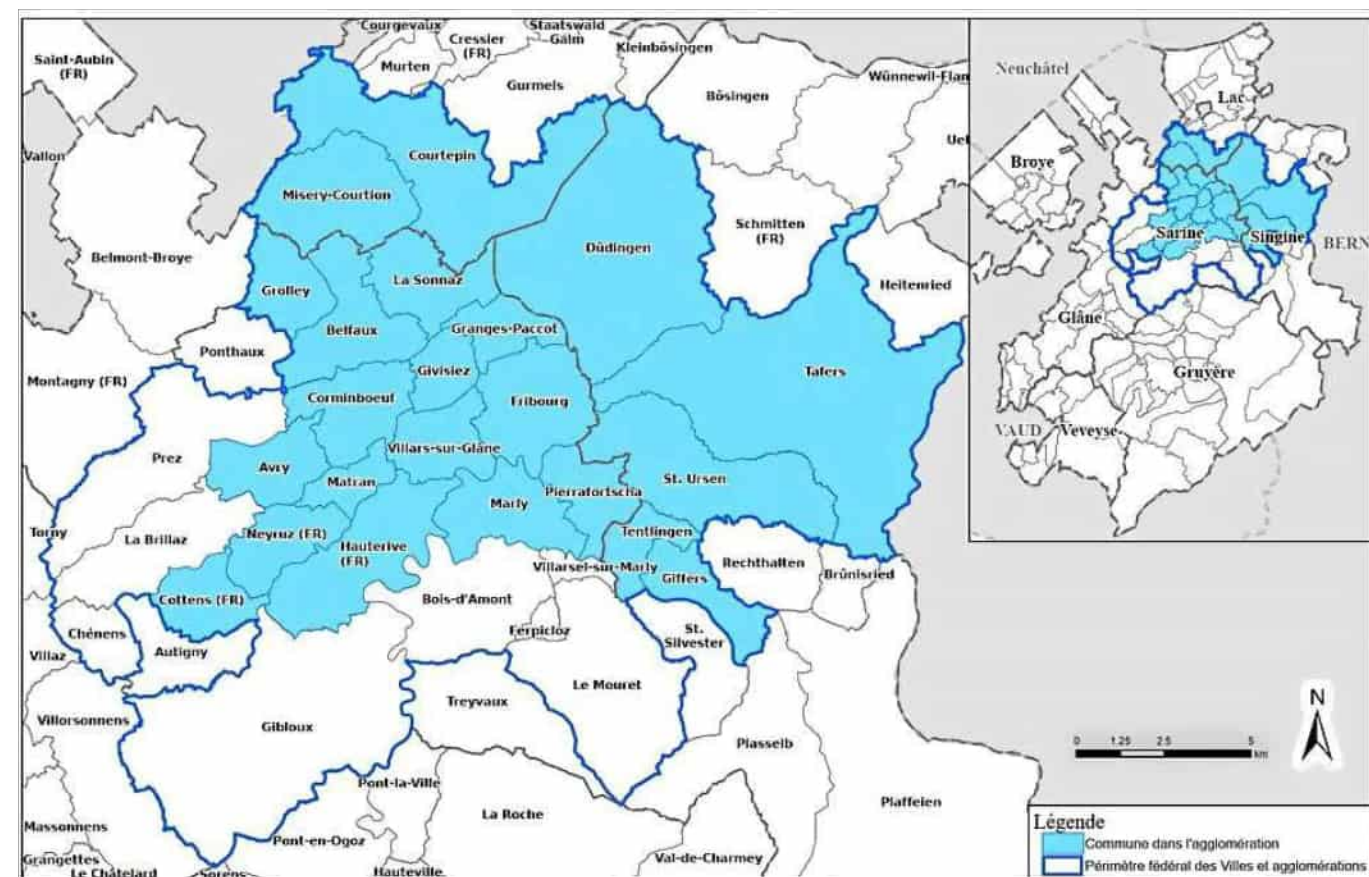
Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat im Kanton Freiburg zwei Agglomerationen identifiziert, diejenige von Freiburg und diejenige von Bulle. Ein Teil des Vivisbachbezirks ist zusammen mit Montreux und Vevey in der Agglomeration Rivelac integriert, während die Gemeinden Schmiten und Wünnewil-Flamatt der Agglomeration Bern angegliedert sind.

Die beiden Agglomerationen Freiburg und Bulle vereinen mehr als ein Drittel der Bevölkerung des Kantons Freiburg.

2.6.1 Agglomeration Freiburg

Die Agglomeration Freiburg umfasst die Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne. Sie hat mehr als 84'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Bahn spielt mit Ausnahme von Marly eine strukturierende Rolle bei der Verbindung der verschiedenen Pole der Agglomeration. Durch eine Taktverdichtung und die Einrichtung von Bahnverbindungen zwischen Givisiez und Avry wird die Rolle der Bahn innerhalb der Agglomeration weiter gestärkt.

Das nächste Agglomerationsprogramm (AP5) wird neben den 10 Gemeinden der Agglomeration von 15 weiteren Gemeinden¹ getragen. Das in die öffentliche Vernehmlassung gegebene Projekt sieht die Realisierung eines Bahnhofpunkts in Agy (im Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur verankert) und die Prüfung eines Rapid Transitsystems für die Erschliessung der Agglomeration von Marly aus vor. Weitere Massnahmen betreffen vor allem das Busnetz und die sanfte Mobilität sowie Verkehrsdrehscheiben, die ein besseres Umsteigen auf die Bahn ermöglichen.



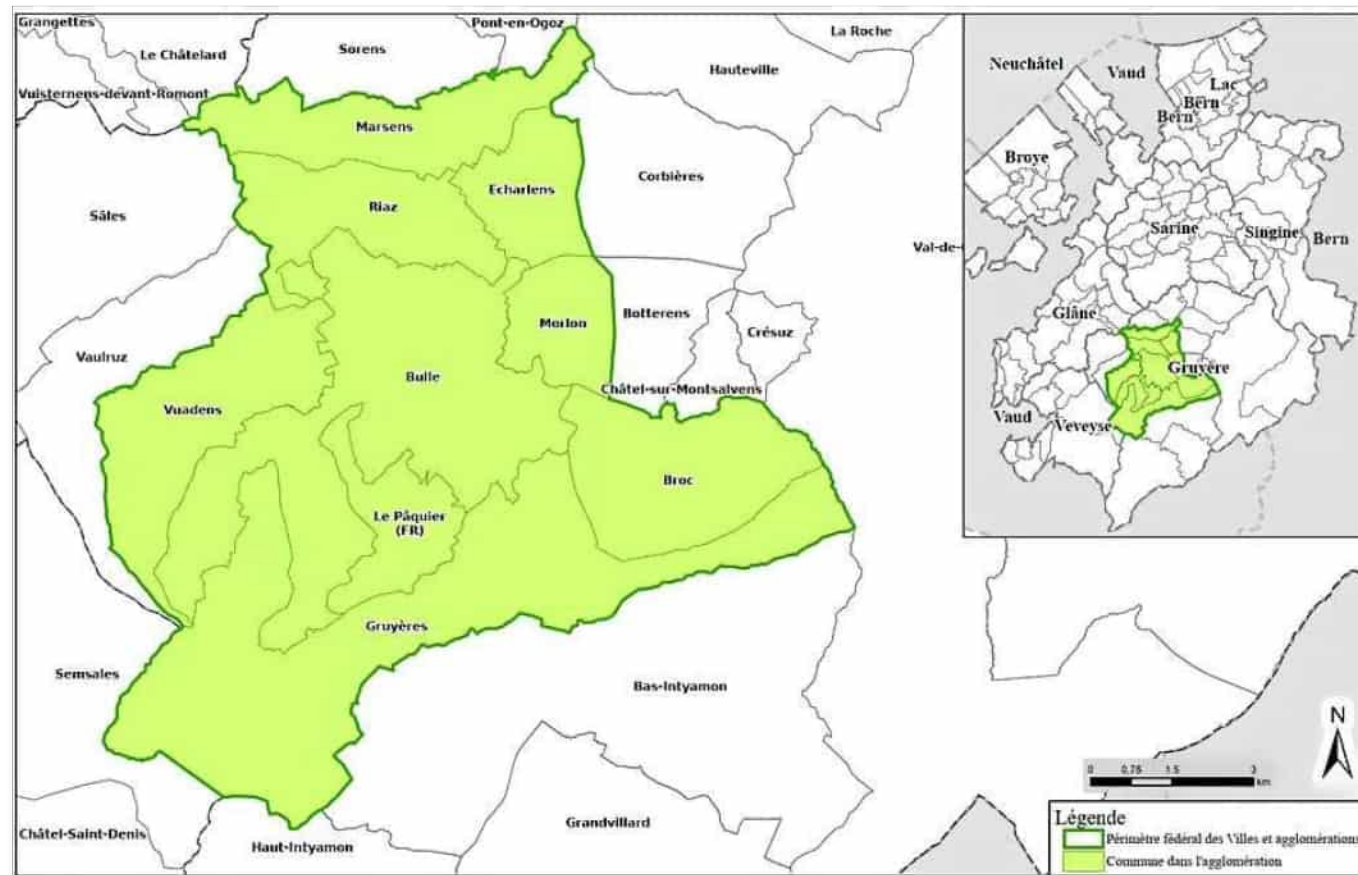
Karte der Agglomeration Freiburg, Dezember 2022

¹ - Cottens, Ferpicloz, Le Gibloux, Giffers, Grölley, Hauterive, Le Mouret, Neyruz, Pierrafortscha, Prez, La Sonnaz, St. Ursen, Tafers, Tentlingen und Villarsel-sur-Marly.

2.6.2 Agglomération Bulle

Die Agglomération Bulle (MOBUL) umfasst die Gemeinden Bulle, Broc, Echarlens, Gruyères, Le Pâquier, Marsens, Morlon, Riaz und Vuadens. Sie zählt heute rund 40'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Das öffentliche Verkehrsnetz der Agglomération besteht hauptsächlich aus den Buslinien des MOBUL-Netzes. Der Umbau des Bahnhofs Bulle und die Umstellung der Linie Bulle–Broc–Chocolaterie auf Normalspur ist ein erster Schritt, um die Bahn für die Strukturierung des Agglomerationsverkehrs zu nutzen.

Der von der Agglomération Bulle entwickelte Masterplan für den Sektor Planchy schlägt die Realisierung von zwei neuen Haltestellen vor, eine auf der Linie Bulle–Romont und die andere auf der Schmalspurlinie Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux.



Karte der Agglomération Bulle,
Dezember 2022



3. Referenzangebot 2023

3.1 Aktuelles Bahnnetz

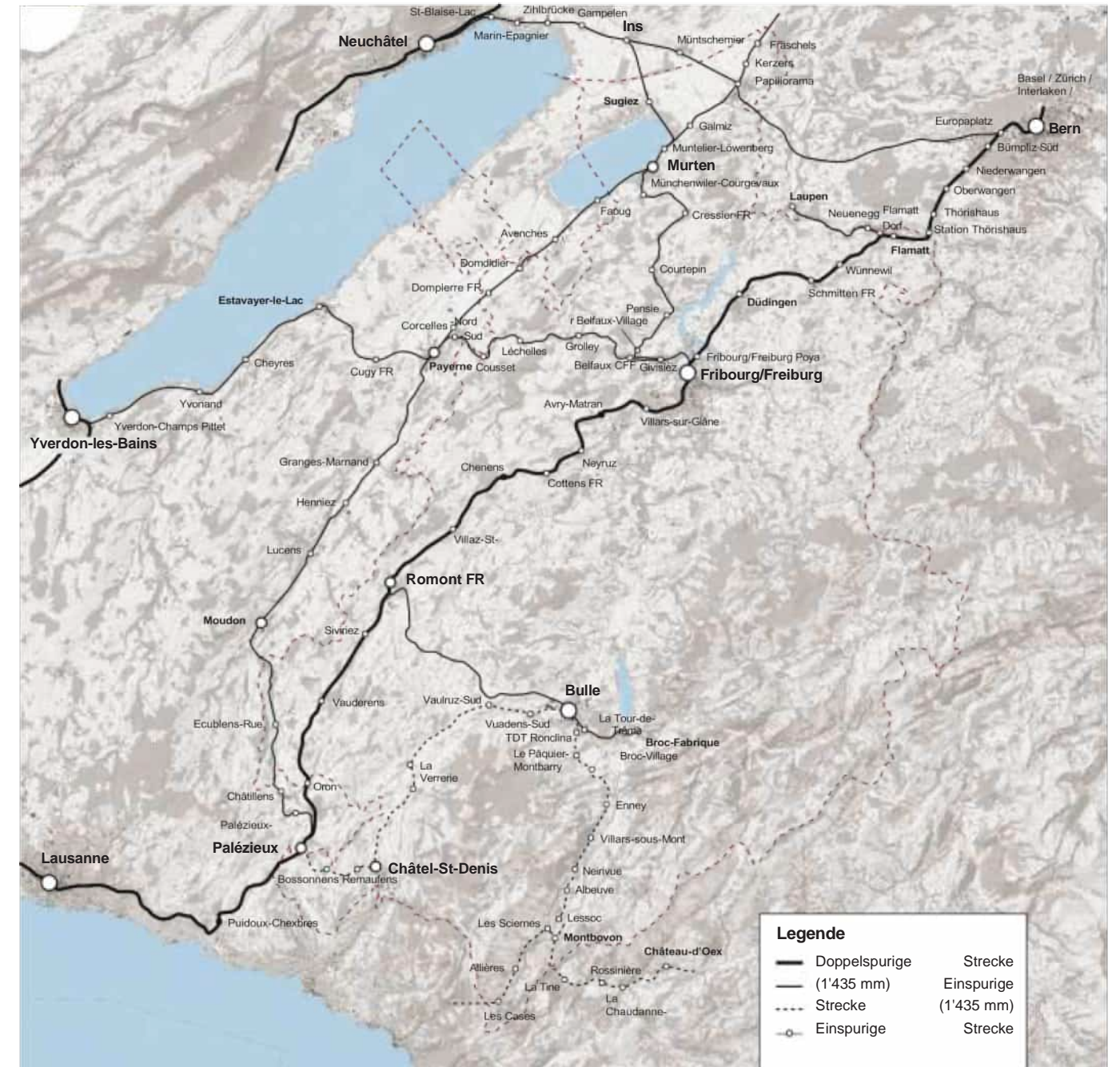
Das Freiburger Schienennetz ist um eine doppelspurige Hauptlinie mit Normalspur (1'435 mm) herum aufgebaut, die Lausanne über Palézieux, Romont und Freiburg mit Bern verbindet (Linie 250). Auf diesem Rückgrat aufbauend gibt es mehrere einspurige Regionalstrecken mit Normalspur:

- Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (Linie 220)
- Palézieux–Payerne–Murten/Morat–Kerzers–Lyss (Linie 251)
- Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains (Linie 252)
- Romont–Bulle–Broc-Chocolaterie (Linie 254)
- Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Ins (Linie 255)
- Laupen–Flamatt (Linie 280)

Eine einspurige, metrische Regionalbahn (Spurweite 1'000 mm) verbindet Palézieux, Bulle, Gruyères mit Montbovon (Linie 256). Diese Linie schliesst in Montbovon an das Netz der MOB an, das sich von Montreux bis Zweisimmen erstreckt.

Die Länge des Schienennetzes auf Freiburger Boden beträgt etwa 235 Kilometer, wovon etwa ein Viertel doppelspurig ist. Das derzeitige Angebot wird auf über 75 % des Netzes auf einem System von Kreuzungspunkten produziert, was den Betrieb störanfällig macht. Die Stabilität des Systems ist unter diesen Bedingungen gering und erfordert die Einrichtung zusätzlicher Reserven im Fahrplan, um zu verhindern, dass das System bei einer noch so kleinen Verspätung beeinträchtigt wird.

Auf dem Kantonsgebiet gibt es 62 Bahnhöfe und Haltestellen. Mit einer Schienenhöhe von 1112,7 m ü. M. ist der Bahnhof Les Cases an der Strecke Montreux–Montbovon der höchstgelegene im Kanton Freiburg, während Sugiez mit 433,6 m ü. M. der tiefstgelegene Bahnhof des Freiburger Bahnnetzes ist.

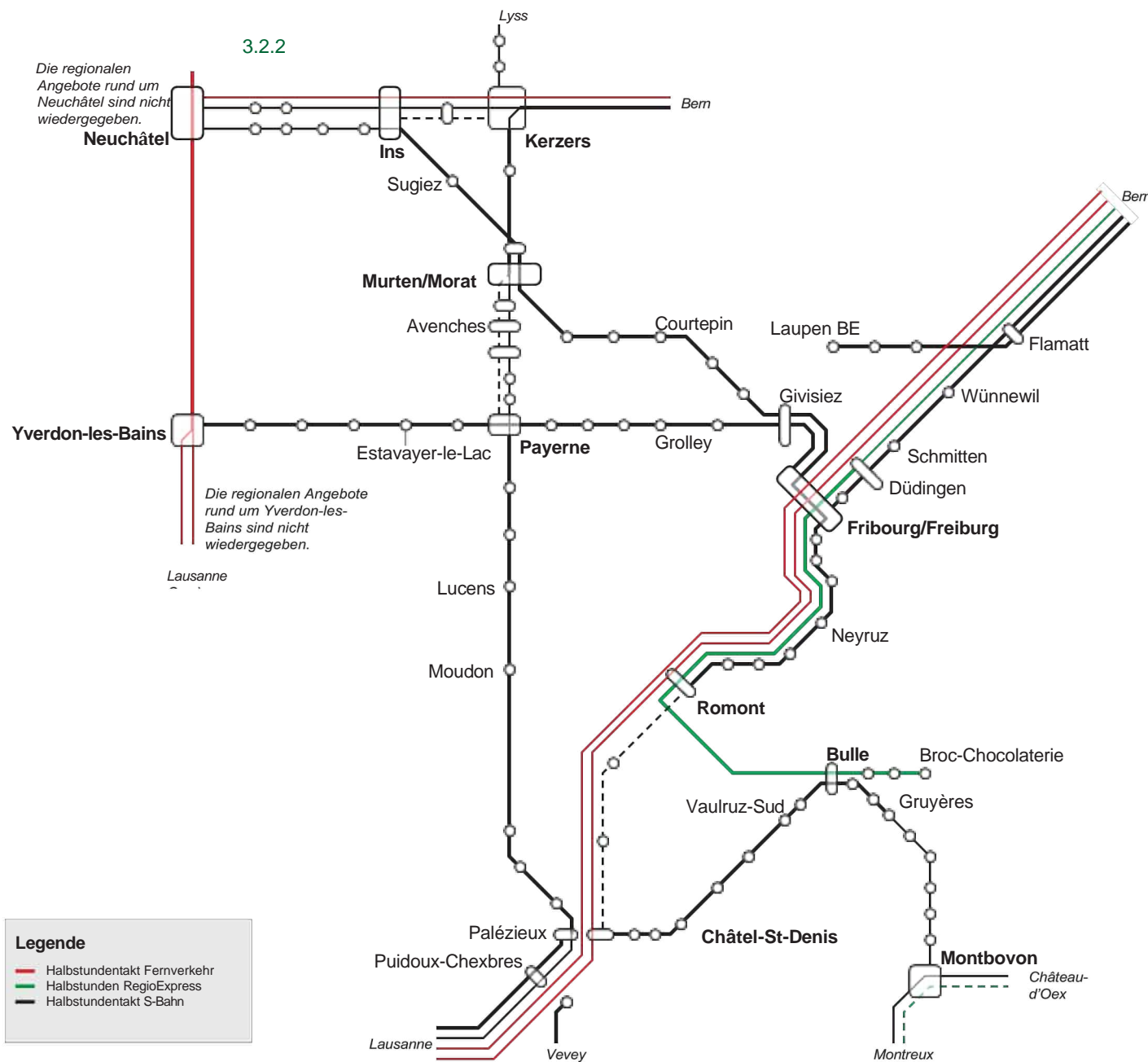


Karte des Freiburger Bahnnetzes, 2023

3.2 Referenzangebot 2023

3.2.1 Angebot

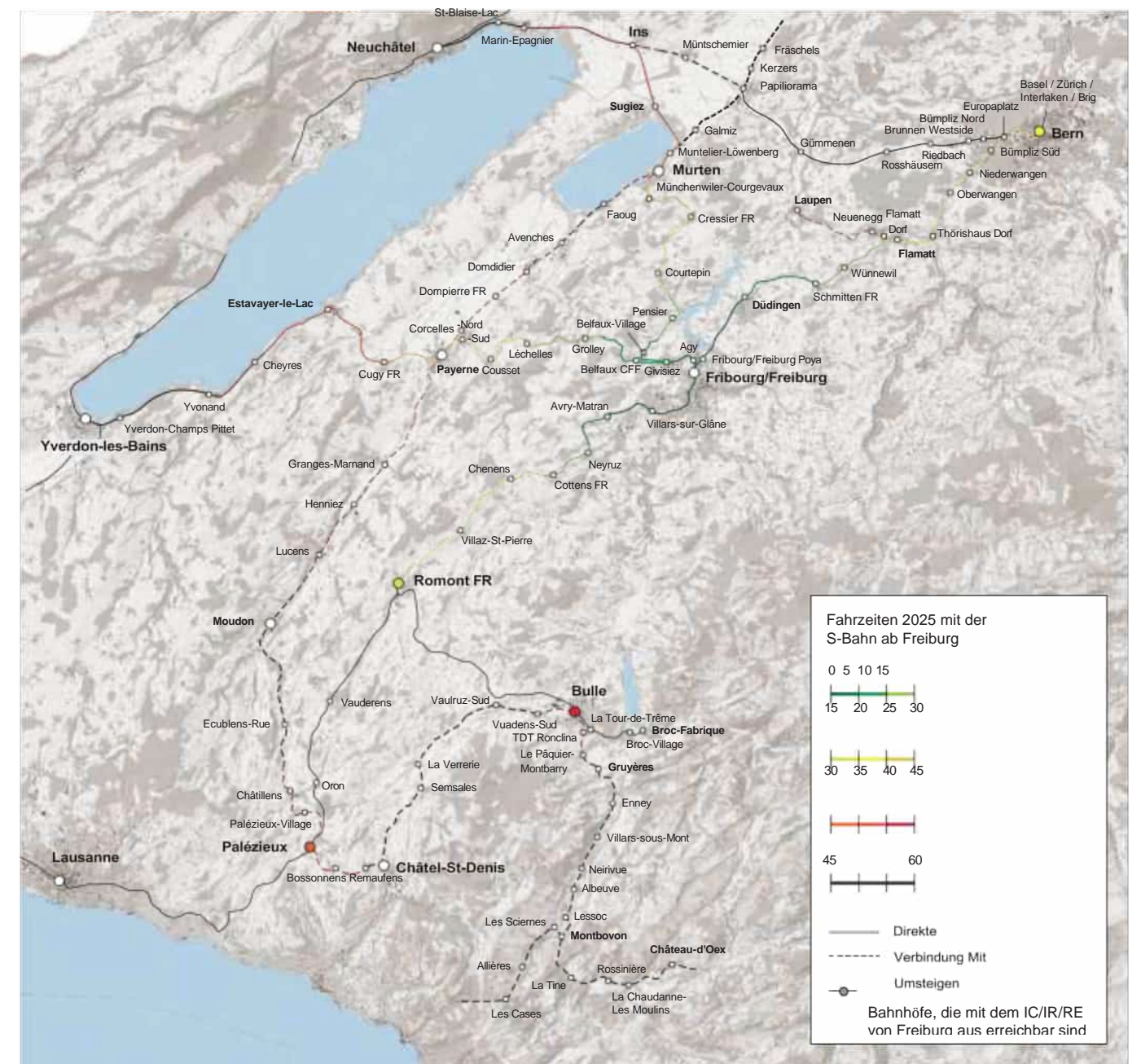
Das Angebot 2023 ist das Referenzangebot für die Analyse der Qualität der Verbindungen und der Fahrzeiten.

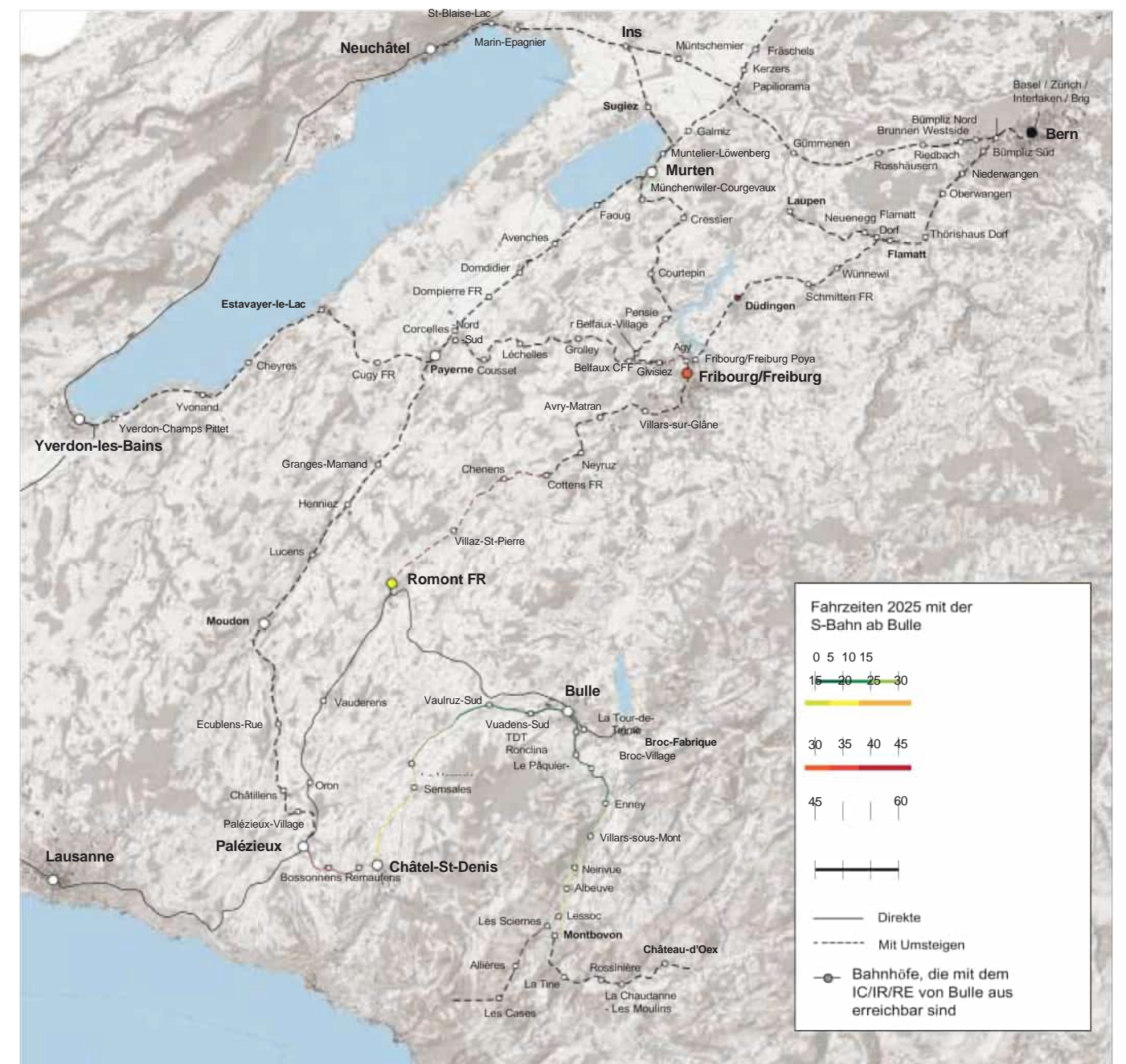
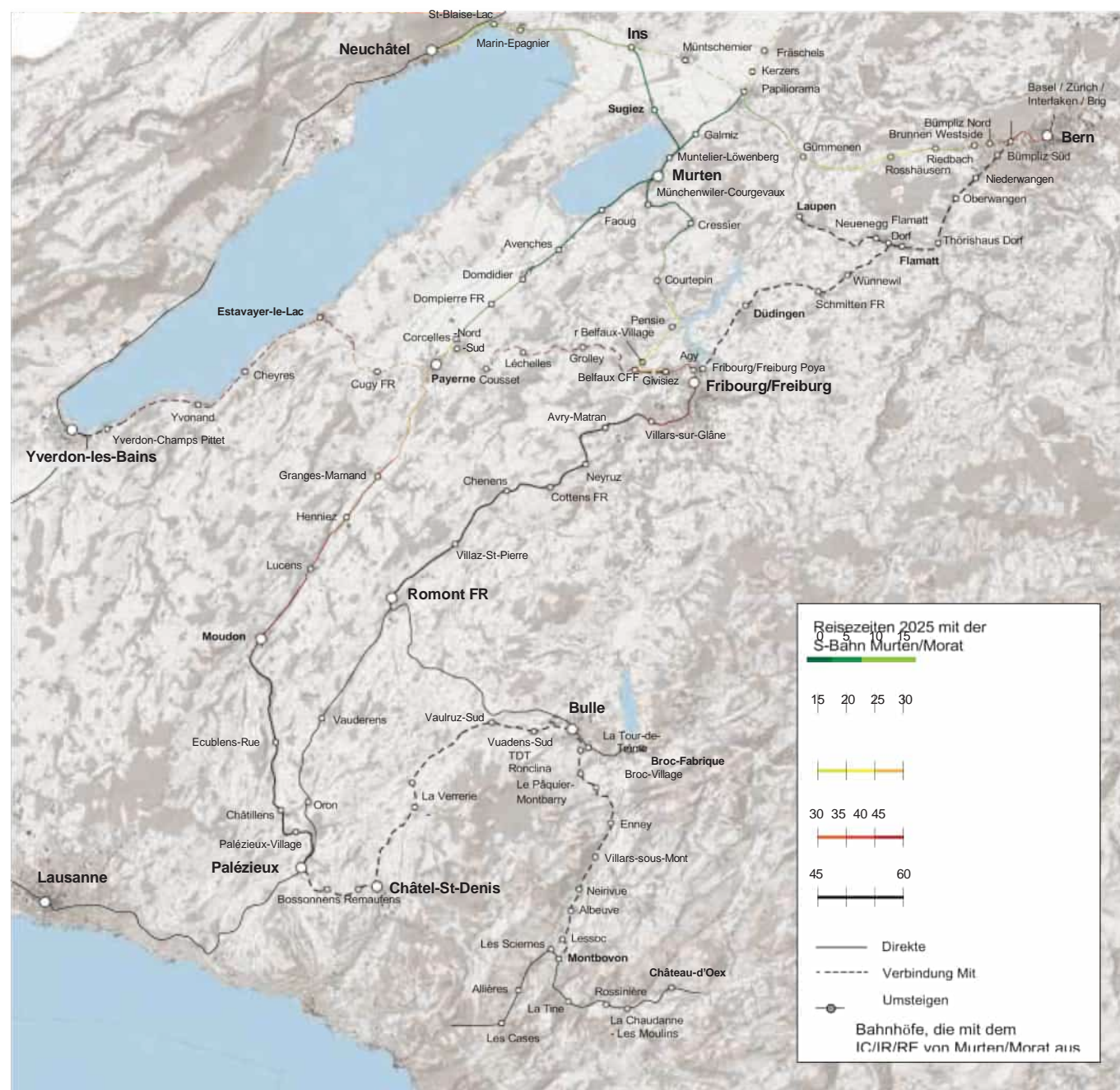


Bahnfahrzeiten und räumliche Abdeckung

Die räumliche Abdeckung in Bezug auf die Reisezeit mit dem Zug wurde für die drei Bahnhöfe Fribourg/Freiburg, Murten/Morat und Bulle analysiert. Zur Erinnerung: Die Schweizer Bevölkerung verbringt laut den neuesten Statistiken durchschnittlich 80 Minuten pro Tag im Verkehr. Die detaillierte Analyse umfasste daher einen Einflussradius von 45 Minuten in 5-Minuten-Schritten.

Die Lage von Bulle mit einer grossen Distanz zur Hauptbahnachse schränkt den Einflussradius des öffentlichen Verkehrs stark ein.



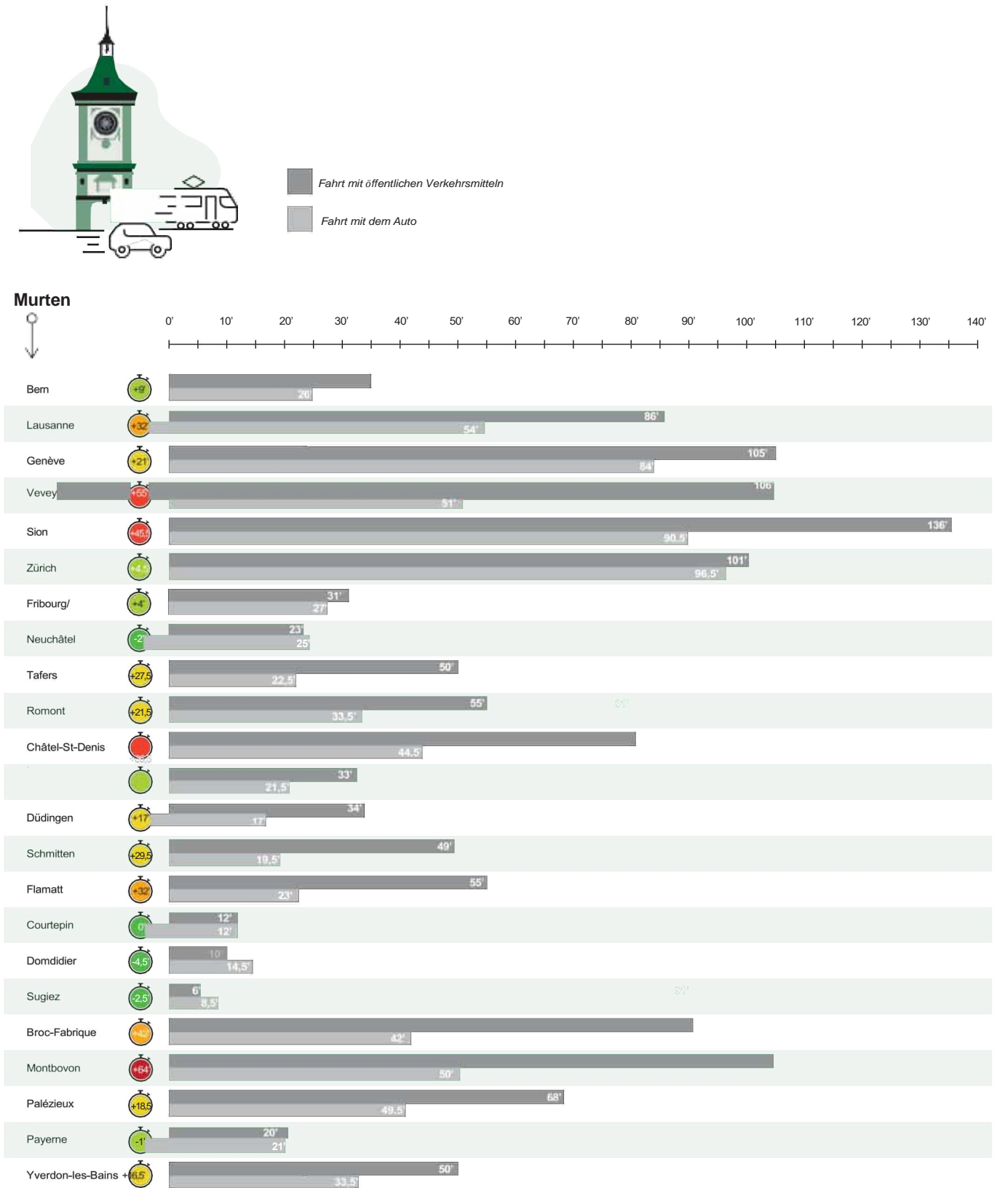


3.2.3 Vergleich der Reisezeiten Bahn / Strasse

Die Analyse der Reisezeiten erfolgte anhand von den drei Hauptknotenpunkten, Fribourg/Freiburg, Murten/Morat und Bulle. Zuerst wurden die Reisezeiten zwischen den wichtigsten nationalen, kantonalen und regionalen Zielen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Auto berechnet. Dies ermöglicht es, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu verdeutlichen.

Das Freiburger Gebiet wird von Nord nach Süd von zwei fast parallel verlaufenden Autobahnen durchquert. Diese leistungsfähigen Infrastrukturen verbinden die wichtigsten kantonalen Zentren schnell mit nationalen Zielen. So verbindet die Autobahn A1 Kerzers, Murten und Estavayer-le-Lac mit Yverdon-les-Bains und dem Genferseebogen im Süden sowie Bern, Basel und Zürich im Norden. Ebenso ermöglicht die Autobahn A12 Châtel-Saint-Denis, Bulle, Freiburg und Düdingen eine zuverlässige und schnelle Anbindung an den Genferseebogen und das Wallis sowie an Bern und die Deutschschweiz.

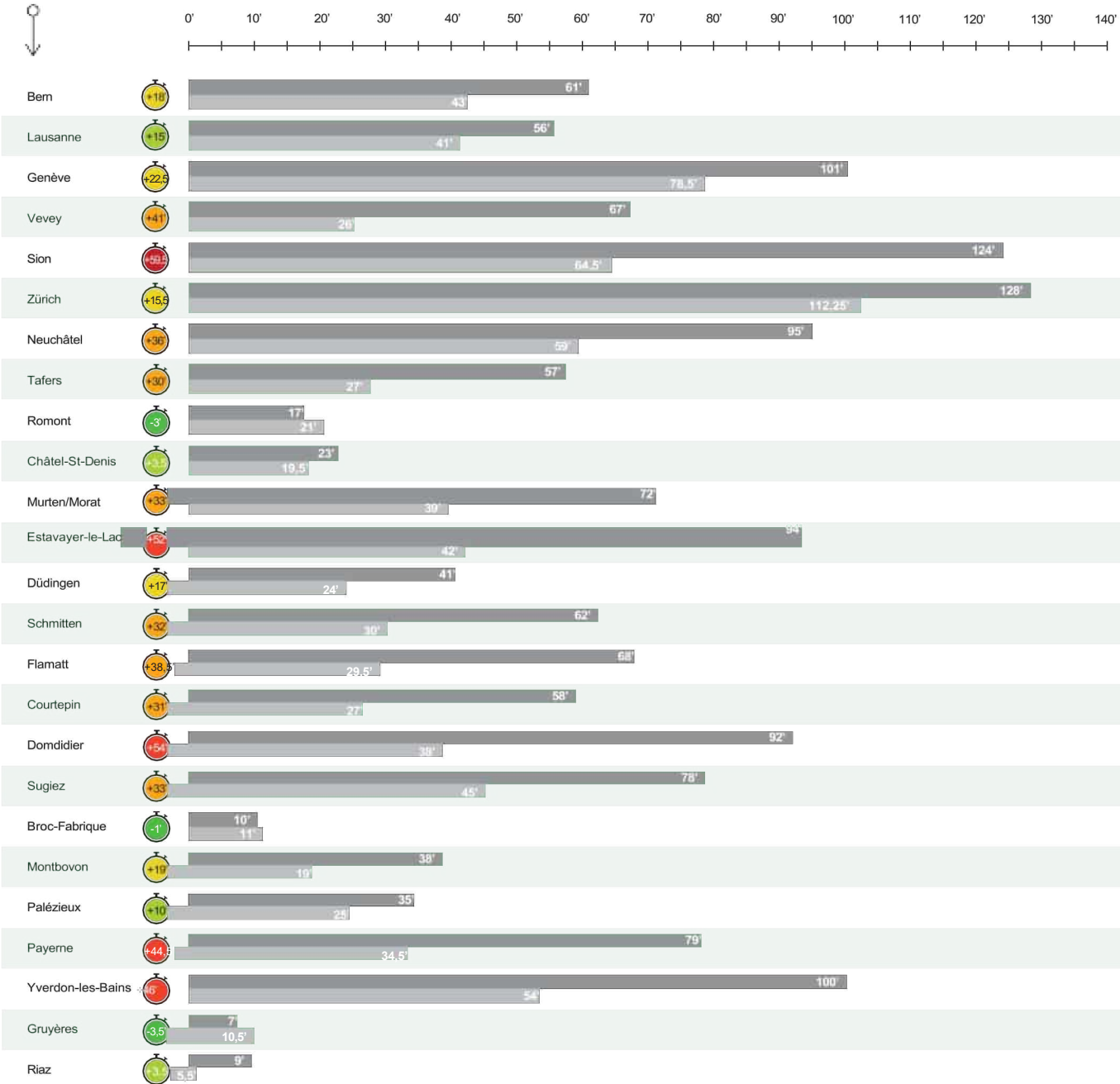
Die Streckenführung der Hauptbahnlinie Lausanne–Freiburg–Bern, deren Bau über 160 Jahre zurückliegt, wurde im Lauf der Jahre nicht verändert. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zwischen Lausanne und Bern beträgt 86 km/h, was nicht ausreicht, um auf dieser Ost–West-Achse mit dem Auto zu konkurrieren. Auch die Anbindung von Bulle an das nationale Netz über Romont ist ein nachteiliger Faktor, während die Autobahnverbindung in Richtung Freiburg und Genferseebogen direkter ist.





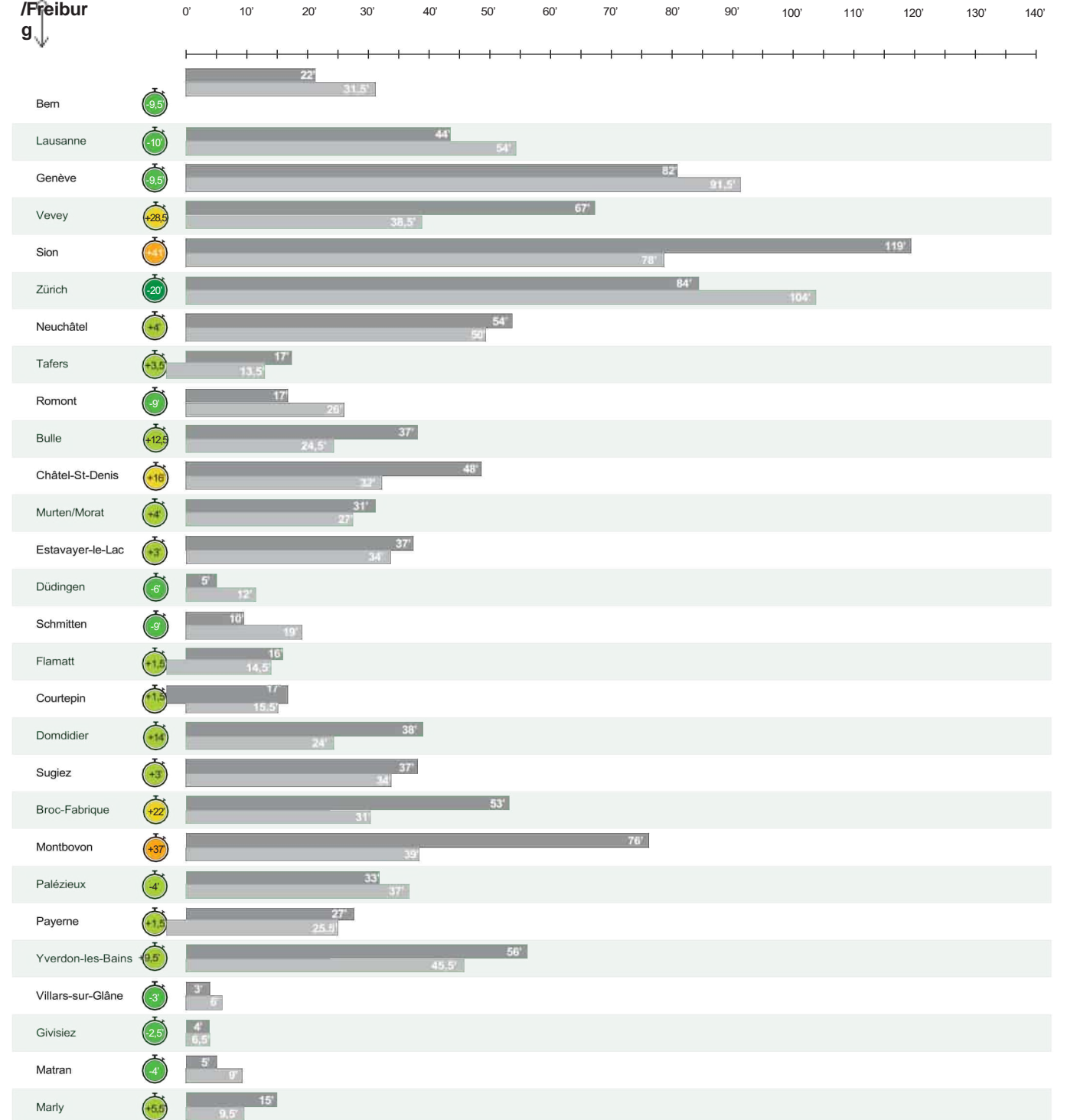
Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Fahrt mit dem Auto

Bulle

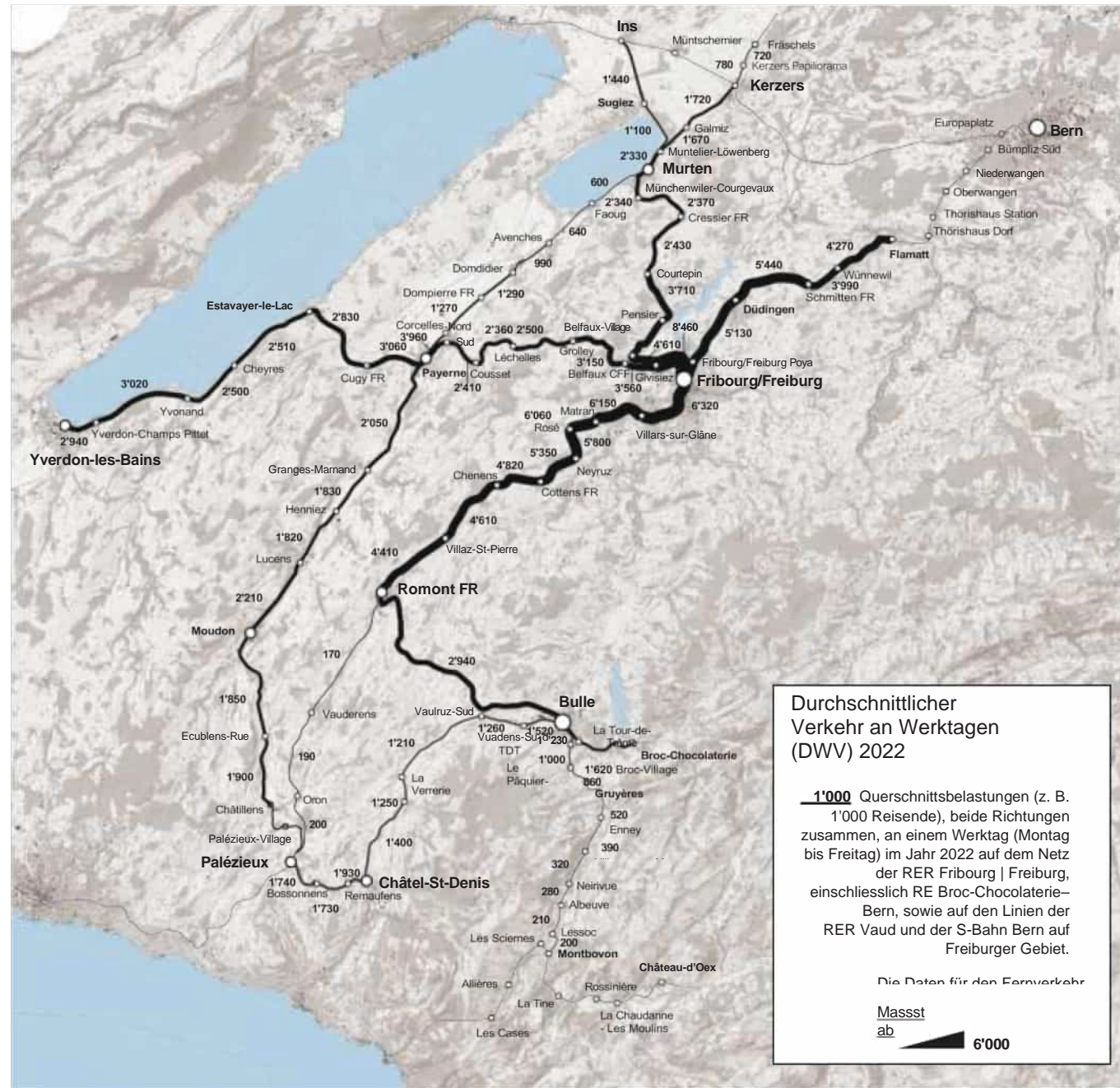


Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Fahrt mit dem Auto

Fribourg /Freiburg



3.2.4 Nachfrage



Der durchschnittliche Verkehr an Werktagen (DWW) auf dem regionalen Netz ermöglicht es, die Belastungen der einzelnen Linien um die Hauptknotenpunkte Fribourg/Freiburg, Murten/Morat, Payerne und Bulle aufzuzeigen. Der am stärksten belastete Abschnitt ist der zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez mit mehr als 8'460 Reisenden pro Werktag. Im Gegensatz dazu befindet sich der am wenigsten ausgelastete Abschnitt zwischen Vauderens und Romont mit 170 Reisenden pro Werktag. Auf diesem Abschnitt betrug das Angebot im Jahr 2022 nur 6 Zugpaare pro Tag.



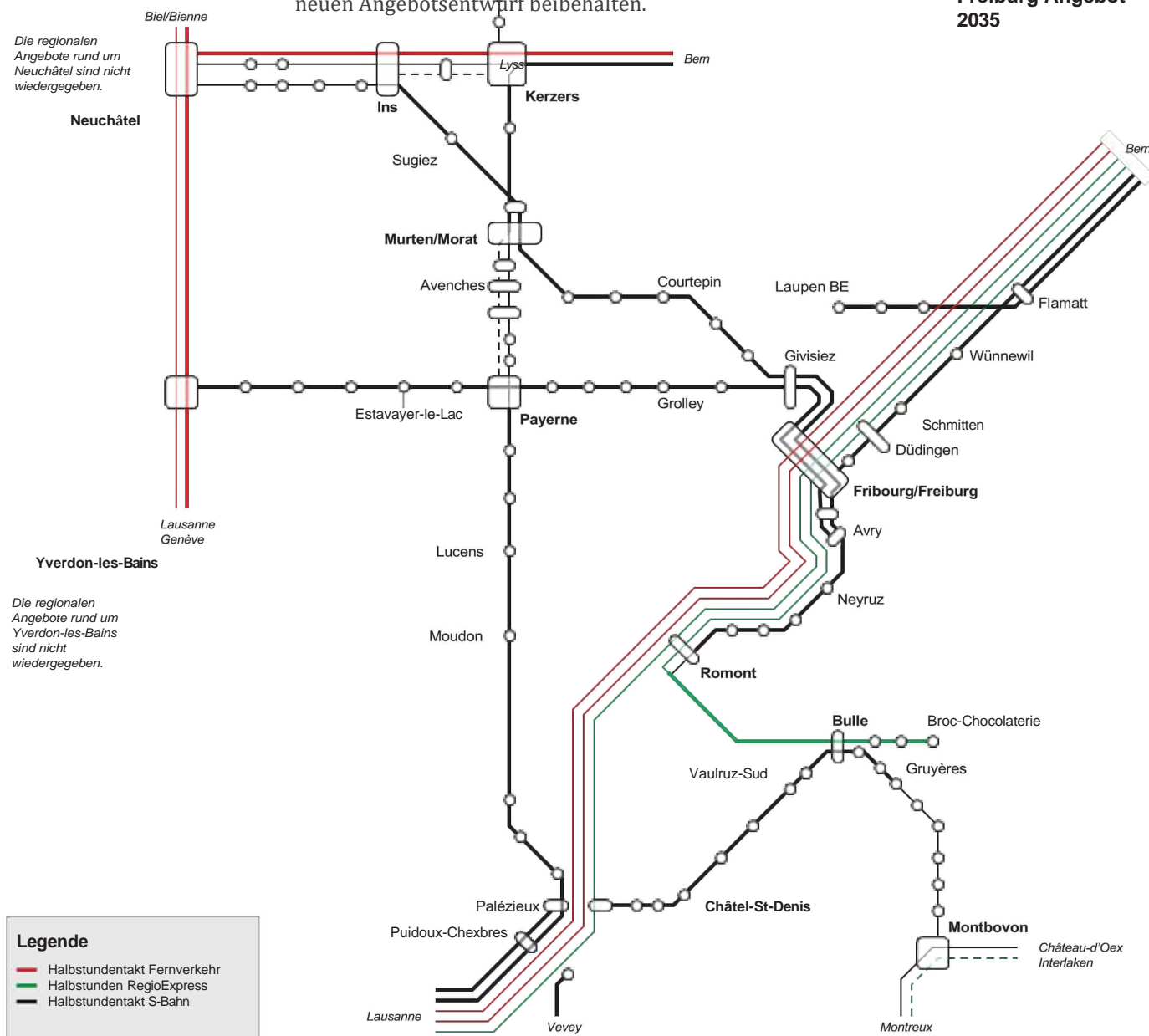
4. Referenzangebot 2035

4.1 Referenzangebot 2035

Das Angebotskonzept 2035 (Stand November 2021) stellt das für diesen Zeithorizont vom BAV validierte Referenzangebot mit den in den Ausbauprogrammen 2025 und 2035 gewählten Infrastrukturmassnahmen dar. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass die Angebotsstruktur zwischen Lausanne und Bern vom Kanton Freiburg nie validiert wurde.

Im Juli 2022 beschlossen die SBB, bei den Duplex-Fernverkehrszügen auf die Wankkompensationstechnologie (WAKO), die eine höhere Geschwindigkeit in den Kurven ermöglicht hätte, zu verzichten. Das 2013 verabschiedete Ziel einer Fahrzeit von 61 Minuten zwischen Lausanne und Bern kann deshalb nicht erreicht werden. Das BAV leitete 2023 eine Konsolidierung des Angebotsentwurfs 2035 ein, mit der Aufgabe des WAKO und den neuen Planungsgrundlagen der SBB. Die mit dem Fahrplan 2025 verlängerten Reisezeiten (+2 Minuten zwischen Lausanne und Bern) werden in diesem neuen Angebotsentwurf beibehalten.

Freiburg Angebot 2035



4.2 Neue beschlossene und finanzierte Ausbauten

Die von den eidgenössischen Räten beschlossenen Ausbauschritte 2025 und 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur umfassen im Kanton Freiburg folgende Infrastrukturen:

- Neue Haltestelle Agy mit Kreuzungsstelle (Linie Fribourg/Freiburg–Givisiez);
- Erhöhung der Kapazität des Westkopfes in Romont;
- 2. Unterführung West beim Bahnhof Freiburg/Fribourg;
- zusätzliche Weichen (neue Diagonale) in Givisiez;
- Logistikzentrum der Broye in Estavayer-le-Lac;
- Neues Trasse Romont–Vuisternens.

Diese Massnahmen werden vom Bund über die Verpflichtungskredite finanziert, die parallel zur Genehmigung der Ausbauschritte freigegeben werden. Sie befinden sich in der Planungs- oder Realisierungsphase.

Die Frage der notwendigen Massnahmen für den WAKO-Ersatz wird derzeit analysiert, um einen ersten Abschnitt zwischen Romont und Fribourg/Freiburg in der Botschaft 2026 zum Bahnausbau zu berücksichtigen. Das Bundesparlament hat 2019 beschlossen, beträchtliche zusätzliche Finanzmittel für die Untersuchung neuer Streckenführungen insbesondere zwischen Bern und Lausanne bereitzustellen, um die Fahrzeiten auf diesem Abschnitt zu verkürzen und so einen stabileren Fahrplan in der Westschweiz und eine höhere komparative Attraktivität der Bahn zu erreichen.

5. Analyse

5.1 Modal Split und Intensität der Ströme

Das Amt für Mobilität hat ein statistisches Instrument eingeführt, um auf der Grundlage der verfügbaren Bundesstatistiken die wichtigsten Pendlerströme und den Modal Split zwischen den Freiburger Gemeinden und Bezirken sowie in Richtung der wichtigsten Wirtschaftszonen, die an den Kanton Freiburg angrenzen, aufzuzeigen.

Die Verbindungen zwischen der Stadt Freiburg und Bern sowie zwischen der Stadt Freiburg und dem Genferseebogen weisen wichtige Ströme mit einem hohen Anteil zugunsten der Schiene von 75 % bzw. 69 % auf. Die Verbindungen von Freiburg in die Freiburger Regionalzentren aus Freiburg weisen schwächere Werte auf (ÖV-Anteil unter 30 %).

Der Broye-, See-, Greyerz- und Vivisbachbezirk weisen bei den wichtigsten Pendlerströmen (innerhalb und ausserhalb des Bezirks) einen ÖV-Anteil von weniger als 25 % auf.

Der Radius, in dem der öffentliche Verkehr von Bulle und Châtel-St-Denis aus wettbewerbsfähig ist, ist klein und unterliegt der starken Konkurrenz des Autos, insbesondere in Verbindung mit der Autobahn A12. Im Allgemeinen befinden sich alle kantonalen Zentren, mit Ausnahme von Romont, in der Nähe der Autobahn (A1 oder A12).

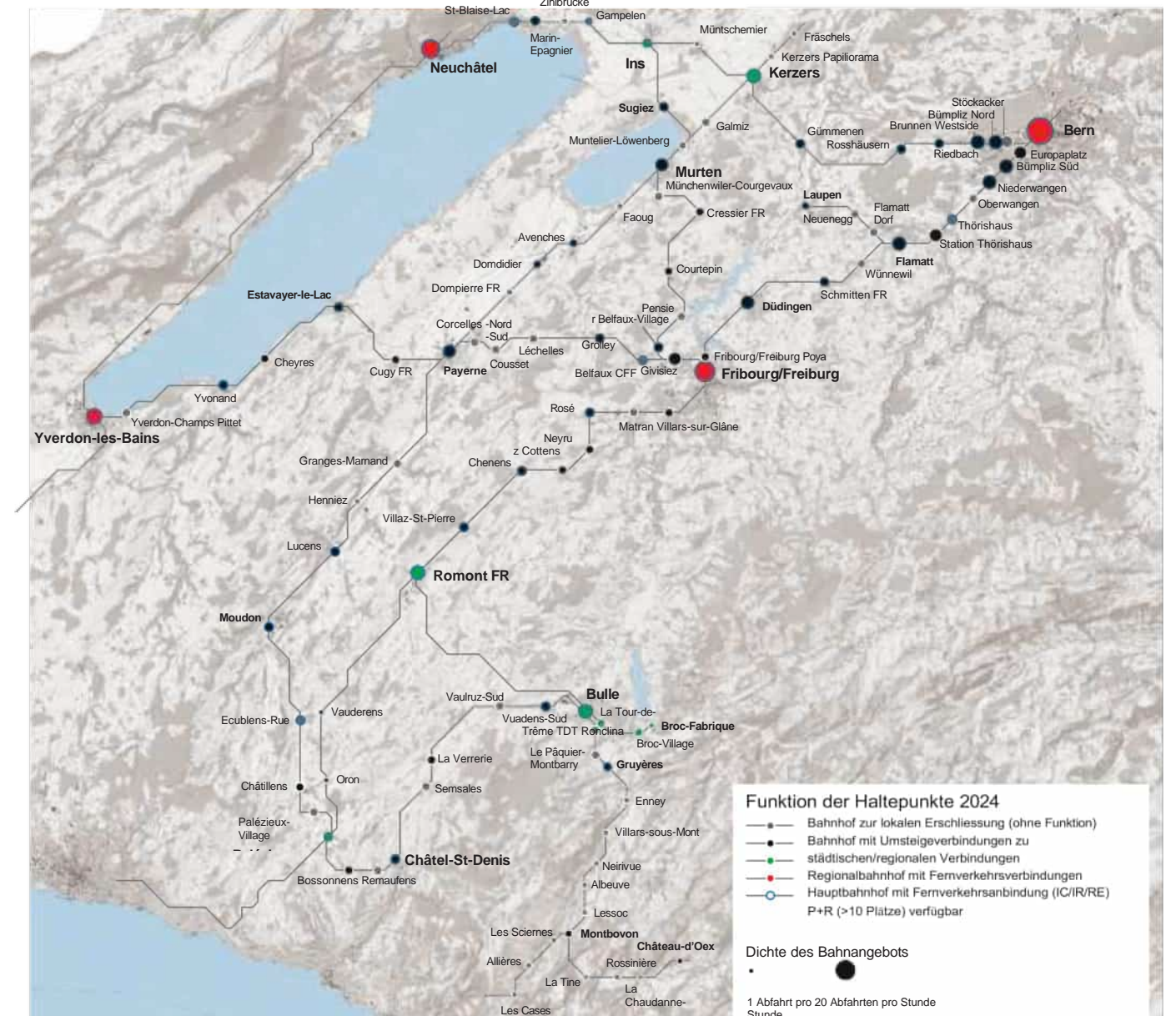
Mit Ausnahme von Romont, Fribourg/Freiburg und Düdingen sinkt die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, wenn man abseits einer Haupteisenbahnachse liegt, weil in der Regel ein Umsteigen nötig ist, was mit einer längeren Reisezeit, zu den wichtigsten Schweizer Städten zu erreichen, einhergeht.

Die in Kapitel 2.3 gemachten Beobachtungen bezüglich der Ausrichtung der Verkehrsströme zwischen den verschiedenen Wirtschaftszentren, d. h. dem Genferseebogen, den Agglomerationen Bulle und Freiburg sowie der Berner Agglomeration, werden bestätigt.

5.2 Struktur und Aufgabe der Bahnhöfe

Alle Haltepunkte wurden entsprechend ihrer räumliche Erschliessungswirkung und ihrer Aufgabe im System des öffentlichen Verkehrs klassifiziert. Diese Klassifizierung umfasst:

- Haltepunkte, die nur eine räumliche Erschliessungswirkung haben und keine Verbindung zu einem anderen öffentlichen Verkehrssystem bieten;
- Haltepunkte mit einem multimodalen Angebot durch das Vorhandensein einer P+R-Anlage;
- Haltepunkte mit Anschlüssen an ein übergeordnetes Eisenbahnverkehrssystem (Fernverkehr);
- Haltepunkte mit Anschlüssen an regionale Bahn- oder Busnetze.



5.3 Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten

Im Kanton Freiburg gibt es mehrere Sehenswürdigkeiten von nationaler oder internationaler Bedeutung. Eine Mehrheit dieser Sehenswürdigkeiten ist heute direkt mit dem Zug oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Die grösste touristische Attraktion des Kantons und die sechstgrösste in der Schweiz mit 437'640 Besucherinnen und Besuchern im Jahr 2023, nämlich das Maison Cailler in Broc, ist über den RegioExpress Broc-Chocolaterie–Bern direkt an Bern angebunden. Papiliorama verfügt seit 2005 auch über einen eigenen Bahnhof (Kerzers, Papiliorama).

Die historischen Zentren von Freiburg, Bulle, Gruyères, Murten, Romont oder Estavayer-le-Lac sind in Bezug auf die Bahnhöfe dieser Orte gut gelegen. Freizeit- und Wandergebiete wie Le Moléson, Schwarzsee oder Les Paccots verfügen über ein strassengebundenes öffentliches Verkehrsangebot mit Anschluss an einen Bahnhof.

6. Diagnose

Die Anbindung des Kantons Freiburg an das Fernverkehrsnetz beruht im Wesentlichen auf der Strecke Lausanne–Bern mit dem IC1 und dem IR15, die eine unterschiedliche Haltepolitik und unterschiedliche Bedingungen für die Anbindung an den Knoten Lausanne bieten, insbesondere bei der Einführung des Fahrplans 2025. Es handelt sich um eine der letzten Linien des Hauptnetzes, die nicht im Halbstundentakt mit identischen Produkten befahren wird.

Die territoriale Erschliessung des Kantons Freiburg durch die Bahn ist gut. Eine kurze Analyse der bedienten Gemeinden zeigt, dass etwa 60 % der Freiburger Bevölkerung in einer Gemeinde lebt, die von mindestens einem Bahnhofspunkt bedient wird.

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr ist auf den Strecken zwischen Freiburg und Bern sowie zwischen Freiburg und dem Genferseebogen mit 75 % bzw. 69 % hoch. Die Staus auf der Strasse und die Leistung des städtischen öffentlichen Verkehrs in den Stadtzentren von Bern, Lausanne und Genf sowie in Freiburg erklären diese guten Zahlen.

Im Gegensatz dazu weisen die Verbindungen zwischen Freiburg und den anderen Freiburger Regionalzentren einen ÖV-Anteil von weniger als 30 % aus. Der Broye-, See-, Sense-, Greyerz- und Vivisbachbezirk weisen bei den wichtigsten Pendlerströmen (innerhalb und ausserhalb des Bezirks) einen ÖV-Anteil von weniger als 25 % auf.

Der Wettbewerbsradius des öffentlichen Verkehrs von Bulle aus ist klein und unterliegt der starken Konkurrenz des Autos (Autobahn). Der öffentliche Verkehr im Greyerz- und im Vivisbachbezirk ist ebenfalls einer starken Konkurrenz durch die Strasse ausgesetzt.

Der Broye- und der Seebezirk sind auf mehrere Pole ausgerichtet. Die Strasse bietet direktere und schnellere Verbindungen als das in Gitterform verlaufenden Bahninfrastrukturen bei Payerne.

Mit dem entwickelten statistischen Instrument wurden alle Pendlerströme zwischen den Gemeinden und den regionalen Bezirken auf der Grundlage der Daten des Bundesamtes für Statistik (BFS) abgebildet. Die Ströme und der Modal Split wurden abgebildet, um bestimmen zu können, an welcher Beziehung gearbeitet werden soll (Volumen und Marktanteil).



7. Angebotsziele

Das wichtigste Angebotsziel ist die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems, das die von der Freiburger Regierung gewünschte Verkehrsverlagerung ermöglicht, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Kantons steigert und für die öffentlichen Körperschaften finanziell beherrschbar bleibt. Es lässt sich in mehrere spezifische Ziele unterteilen:

- bessere Integration des Kantons Freiburg in das nationale Bahnnetz, mit kürzeren Fahrzeiten und direkten Verbindungen zwischen Freiburg, Bulle, Bern und dem Genferseebogen;
- Systematisierung der Angebote mit einem generellen integralen Halbstundentakt auf allen Freiburger Bahnlinien und Direktverbindungen zwischen den kantonalen Zentren;
- schrittweise Erhöhung der Kapazitäten in Abhängigkeit von der Entwicklung der Nachfrage, der Infrastruktur und des Rollmaterials;
- Kohärenz zwischen der Raumplanung und der Entwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots, auch im Zusammenhang mit der Entwicklung in den Nachbarkantonen Waadt, Neuenburg und Bern;
- Verbesserung der Robustheit und Stabilität des Angebots;
- Konzentration des Warenvolumens für eine höhere Effizienz bei der Frachtproduktion.

Diese Ziele stehen im Einklang mit dem kantonalen Richtplan 2019^[5] und der Perspektive BAHN 2050^[12] des Bundes.

Grundsätze für die Entwicklung des Angebots

Koordinierung der Raumplanung und des öffentlichen Verkehrsangebots

Die Energiewende erfordert eine starke Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Aus Gründen des Volumens und der wirtschaftlichen Effizienz ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Raumplanung die Mobilitätsströme strukturiert und bündelt. Die Verdichtung von Stadtzentren und die Entwicklung neuer Gewerbegebiete müssen in Abstimmung mit der Entwicklung des Verkehrsangebots erfolgen.

Erleichterte multimodale Mobilität im ganzen Kanton

Es muss ein optimales Gleichgewicht zwischen der Finanzierung und der Umsetzung eines attraktiven Angebots und der territorialen Abdeckung gefunden werden. Es ist nicht möglich, den öffentlichen Verkehr als Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Auto oder der sanften Mobilität, zu entwickeln. Es geht denn auch nicht darum, die verschiedenen Mobilitätsarten gegeneinander auszuspielen, sondern darum, geeignete Rahmenbedingungen für Schnittstellen wie Park-and-Ride-Anlagen oder Velostationen anzubieten.

Mit der Schaffung multimodaler Plattformen wird die Verbindung der verschiedenen Verkehrsmittel verbessert, wodurch für jeden Teil der Reise die Nutzung des am besten geeigneten Fortbewegungsmittels optimiert wird.

In ähnlicher Weise sind die regionalen Busnetze um die wichtigsten Bahnknoten herum aufgebaut.

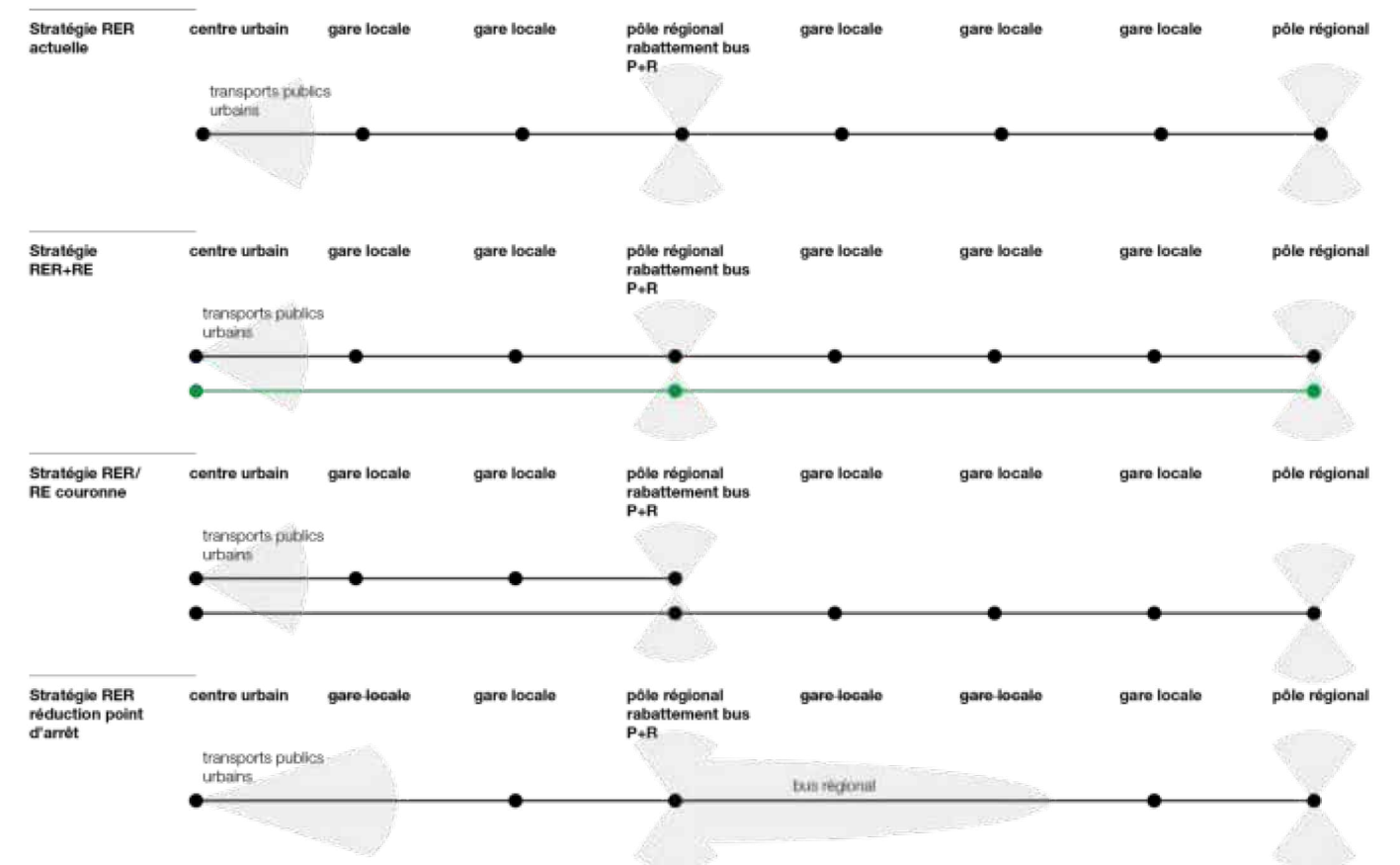
Vereinfachte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Der Taktfahrplan ist eine der Stärken des öffentlichen Verkehrssystems der Schweiz. Er bringt eine bessere Lesbarkeit des Angebots für den Kunden, ein stabiles System für die Anschlüsse und die Transportkette und eine vereinfachte Produktion mit der Wiederholung von Arbeitsschritten. Die Tarifstrukturen und der Verkauf von Billetten müssen den Zielen der Besteller und den Erwartungen der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs entsprechen.

Erschliessungsstrategie

Es sind mehrere Bedienstrategien möglich, mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die Gestaltung der Infrastruktur und auf das Gesamtangebot für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Für die verschiedenen Linien des Freiburger Netzes wurden unterschiedliche Ansätze verwendet.

Die Überlegungen beziehen mehrere Aspekte mit ein, z. B. die Fahrzeit für Passagiere, die von einer Endstation einer Linie mit mehreren Zwischenhalten zur anderen Endstation fahren wollen, die Kapazität der Bahn in der Nähe wichtiger Stadtzentren, die Kombination von Angeboten des öffentlichen Verkehrs in der Stadt oder in der Agglomeration und das Heranführen von Buslinien oder auch die Schaffung intermodaler Schnittstellen.



Erschliessungsstrategie

8. Angebotskonzept nach Korridor

8.1 Verbesserung der nationalen Integration des Kantons Freiburg

Das Fernverkehrsangebot wird vom BAV anhand von Kriterien definiert, die im Raumkonzept Schweiz und in der Perspektive BAHN 2050^[12] festgelegt sind. Das BAV schreibt die einzelnen Strecken alle 10 Jahre aus. Der Fernverkehr muss rentabel sein und sich selbst finanzieren. Das Netznutzungskonzept 2035 sieht vor, dass der IC1 im Halbstundentakt verkehrt und weder in Romont noch in Palézieux hält. Durch die Einführung einer RegioExpress-Verbindung kann die Bedienung von Romont und Palézieux in Richtung Lausanne aufrechterhalten werden.

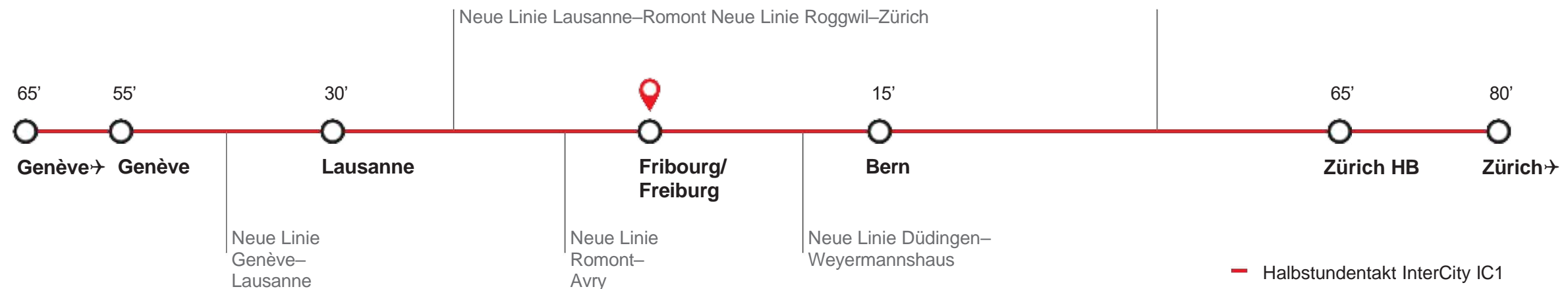
Grundlage für die Hierarchisierung und Strukturierung des regionalen Angebots ist die Positionierung des Fernverkehrsangebots. Das Hauptangebot ist der IC1, der den Flughafen von Genf über Lausanne, Freiburg, Bern, Zürich, Zürich Flughafen und Winterthur mit St. Gallen verbindet.

Der kantonale Richtplan 2019^[5] nennt das Ziel einer besseren Integration des Kantons Freiburg in das nationale Eisenbahnnetz, insbesondere durch die Verkürzung der Fahrzeiten in Richtung Genferseebogen und Bern gemäss den Zielen von BAHN 2000, das 1987 vom Schweizer Volk angenommen wurde. Die Verbesserung des Angebots zwischen Freiburg und Neuenburg, wie auch die Verbesserung der RegioExpress-Verbindungen von Palézieux, Romont, Düdingen, Bulle und Murten sind ebenfalls im Blatt T201^[6] enthalten.

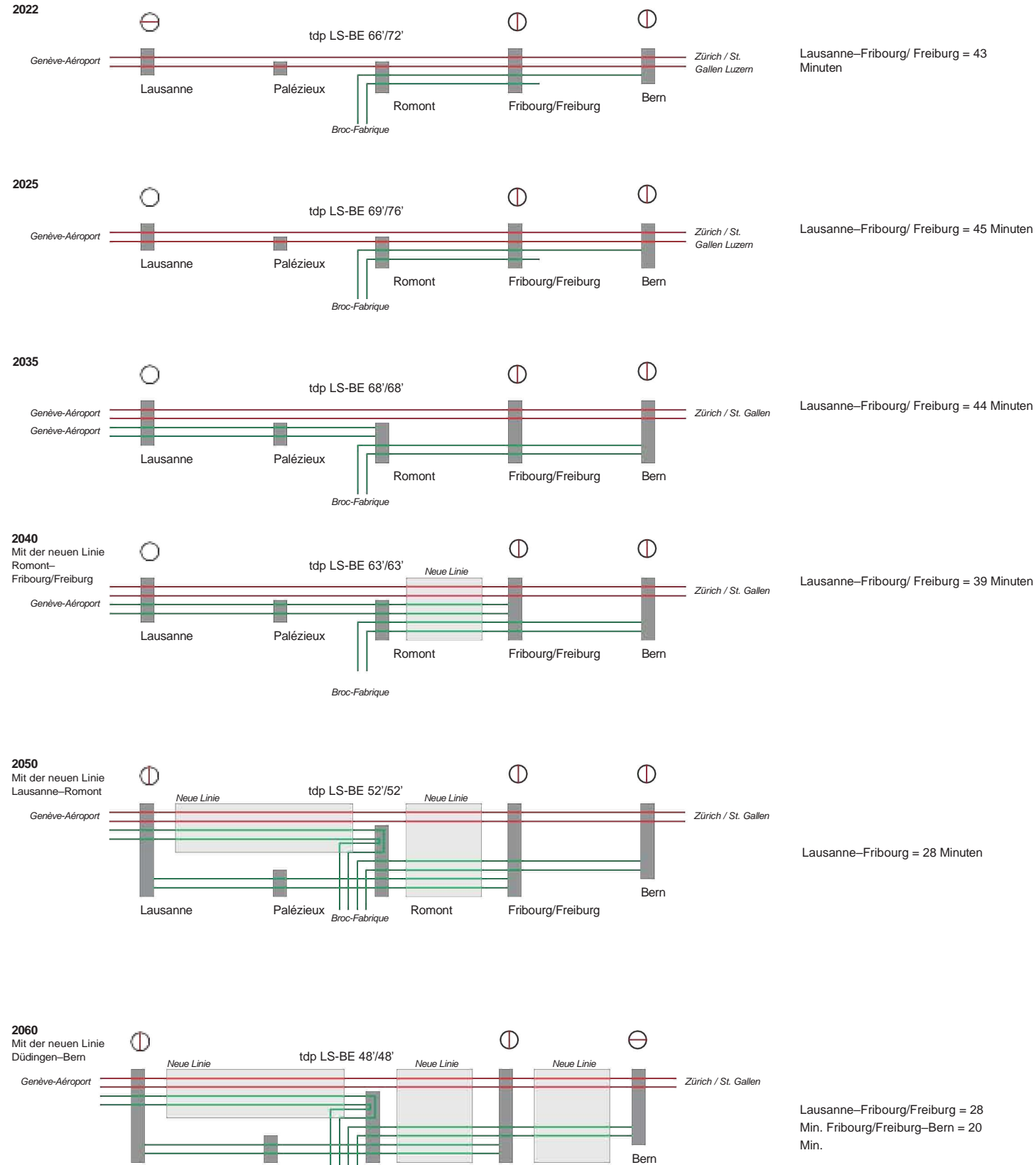
Die Verkürzung der Reisezeit zwischen Freiburg und den wichtigsten Städten des Mittellandes wie Genf, Lausanne, Bern oder Zürich verbessert nicht nur die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, sondern auch des Kantons Freiburg als Ganzes, sei es aus Sicht der Lebensqualität, der wirtschaftlichen Attraktivität oder der Stärkung der Konkurrenzfähigkeit als Tourismusdestination.

Angebotsziele

- Einführung des Halbstundentakts für den IC1 zwischen Fribourg/Freiburg und Lausanne bzw. zwischen Fribourg/Freiburg und Bern, systematische Verbindungen zu den Flughäfen Genf und Zürich.
- Entwicklung eines attraktiven und schnellen RegioExpress-Angebots zwischen Genf, dem Genferseebogen, Lausanne und Fribourg/Freiburg für die Bedienung der Regionalzentren Romont und Palézieux als Ersatz für den IR15.
- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lausanne, Fribourg/Freiburg und Bern, was auch der Verbindung Bulle–Fribourg/Freiburg sowie Bulle–Lausanne zugute kommt, mit der Realisierung einer neuen Linie zwischen Romont und Fribourg/Freiburg [Infrastrukturmassnahme A.1], einer neuen Linie zwischen Lausanne und Romont [Infrastrukturmassnahme A.2] und einer neuen Linie zwischen Düdingen und Bern [Infrastrukturmassnahme A.3].
- Positionierung von Fribourg/Freiburg innerhalb von dreissig Minuten von Lausanne und einer Stunde von Genf [Infrastrukturmassnahmen A.1 und A.2, sowie die neue Linie Lausanne–Genf].
- Positionierung von Fribourg/Freiburg innerhalb von fünfzehn Minuten von Bern [Infrastrukturmassnahme A.3].

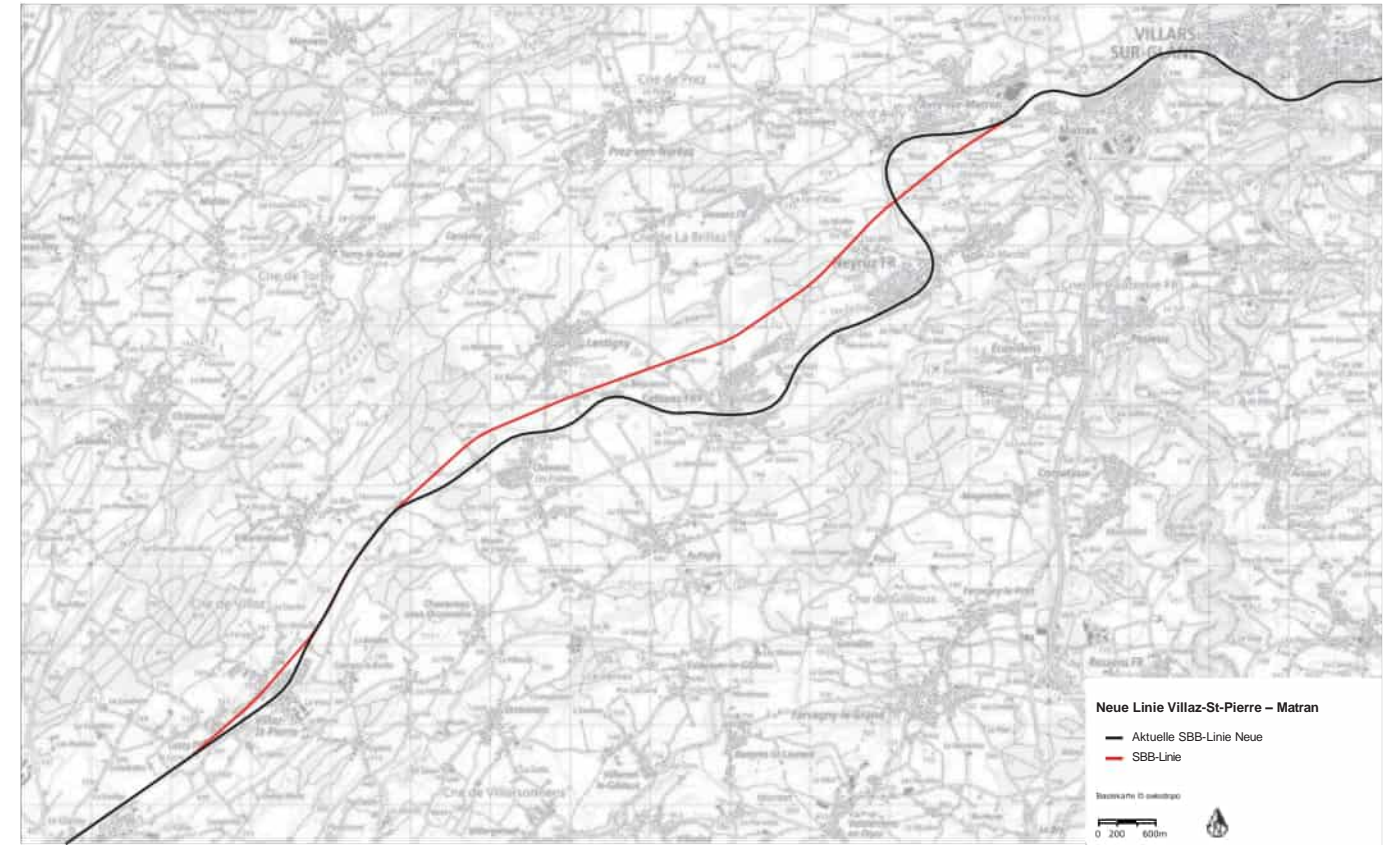


Linie Lausanne–Bern
Reisezeit und Knotenstruktur

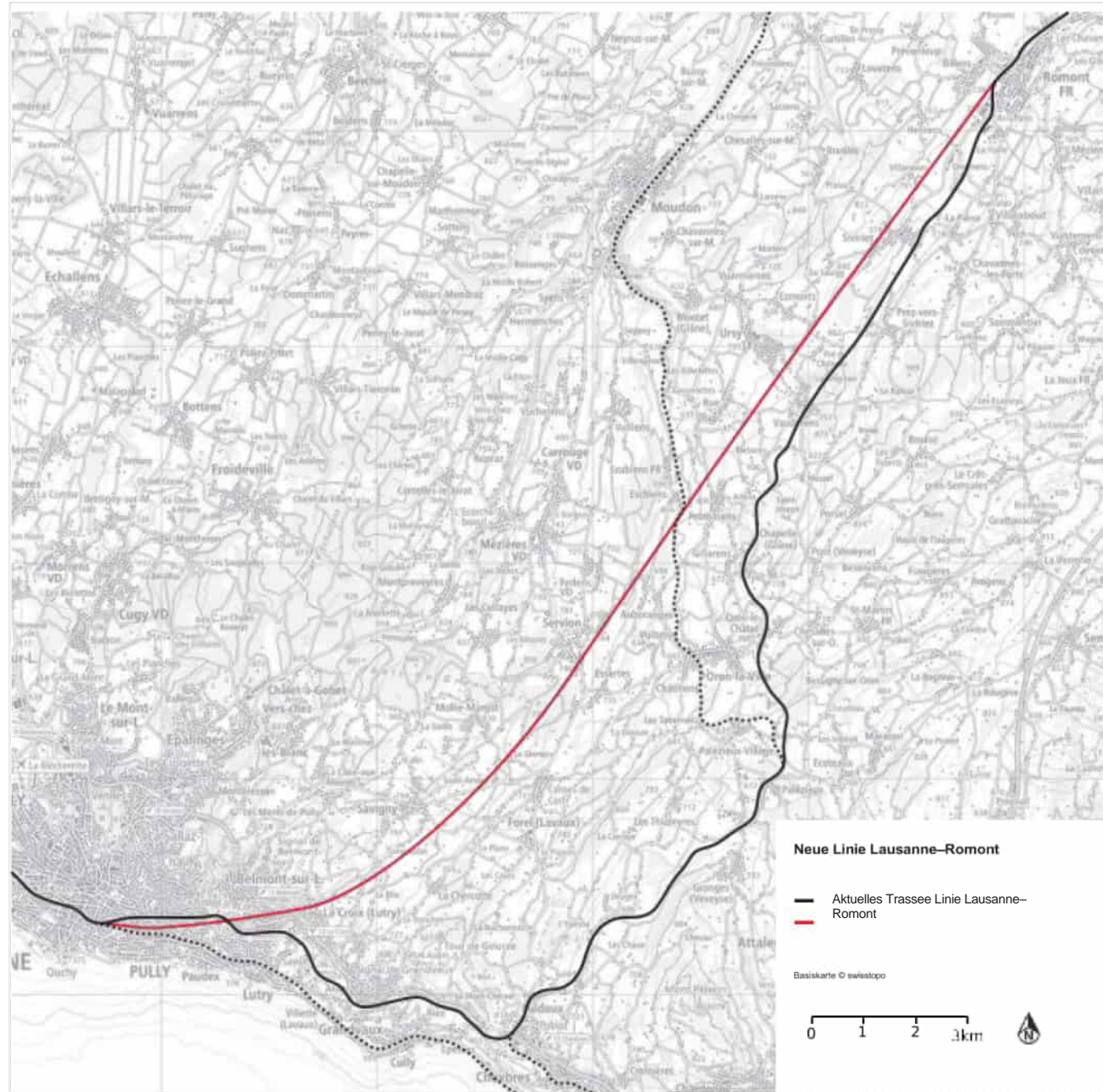


Strukturierende Infrastrukturmassnahmen

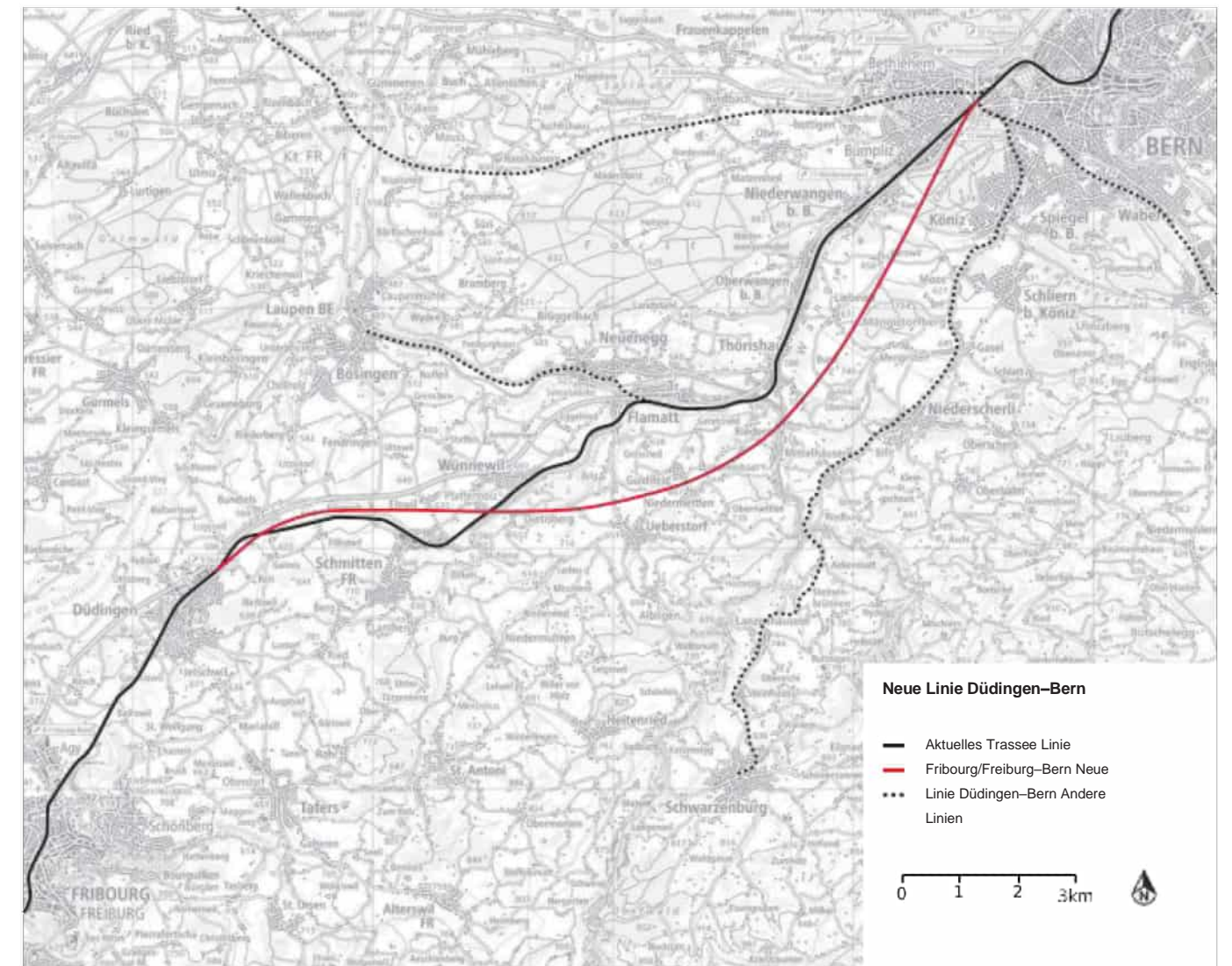
A.1 Neue Linie Romont–Fribourg/Freiburg



A.2 Neue Linie Lausanne–Romont



A.3 Neue Linie Düdingen–Bern

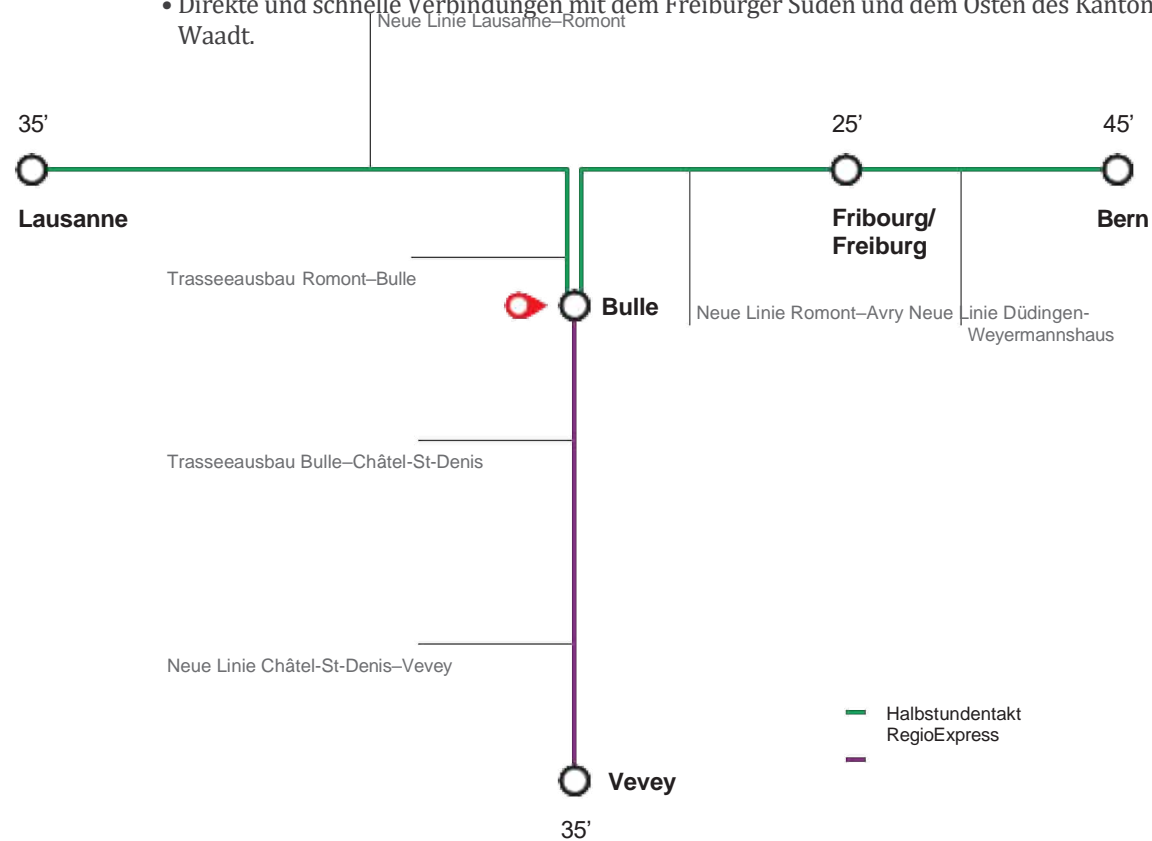


8.2 Anschluss von Bulle an das Fernverkehrsnetz

Bulle erlebt ein erhebliches demografisches und wirtschaftliches Wachstum. Die Herausforderungen sind vielfältig. Das Ziel ist, Bulle sowohl mit den wichtigsten Wirtschaftszentren des Mittellandes und des Genferseebogens als auch mit den Hochschulen zu verbinden.

Angebotsziele

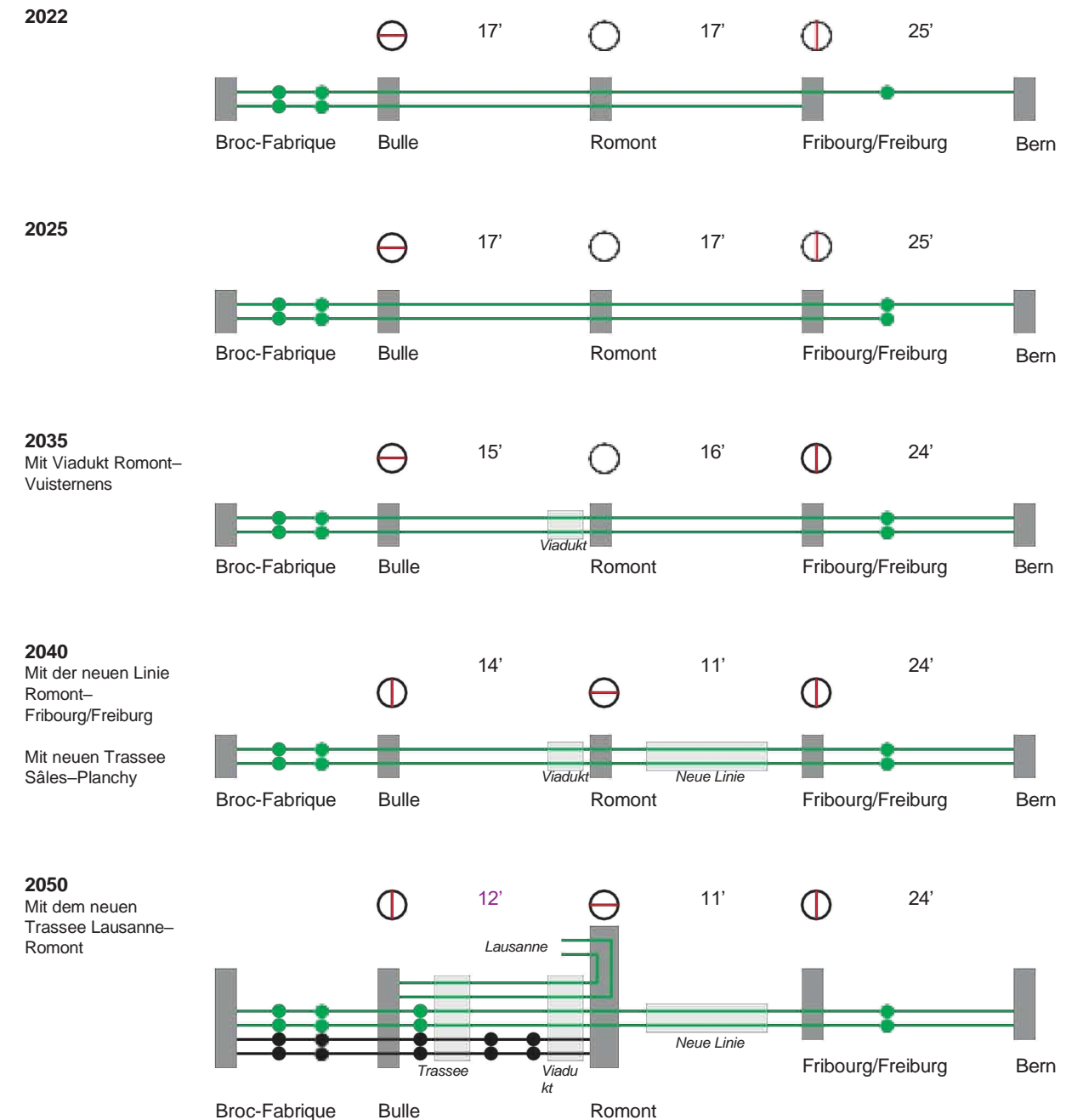
- Verkürzung der Fahrzeiten des RegioExpress nach Fribourg/Freiburg auf weniger als 30 Minuten und nach Bern auf 45 Minuten [Infrastrukturmassnahmen A.1, A.3, B.1 und B.2].
- Entwicklung eines halbstündlichen RegioExpress-Angebots für eine direkte, attraktive und schnelle Verbindung zwischen Bulle und dem Genferseebogen via Romont. Die Fahrzeit nach Lausanne wird auf rund 35 Minuten gesenkt, um mit dem Auto konkurrenzfähig zu sein [Infrastrukturmassnahmen A.2, B.1 und B.2].
- Direkte und schnelle Verbindungen mit dem Freiburger Süden und dem Osten des Kantons Waadt.



Die Herausforderungen im Korridor Bulle–Fribourg/Freiburg sind vielfältig: Es geht darum, die Verlagerung vom Auto auf die Schiene mit kürzeren Fahrzeiten zwischen den Zentren Bulle und Fribourg/Freiburg zu erhöhen, die Transportkapazitäten zu steigern sowie die Erschliessung der dazwischenliegenden Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Der RegioExpress Broc-Chocolaterie-Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern bildet das Rückgrat dieser Achse mit einem Halbstundentakt auf der gesamten Linie ab 2035. Die Realisierung neuer Infrastrukturen zwischen Fribourg/Freiburg und Romont sowie zwischen Romont und Bulle soll die Fahrzeit verkürzen und die Kapazität dieser Linie erhöhen.

Angebot RE Broc-Chocolaterie–Bern



Auf dem Korridor Bulle–Lausanne schafft die Realisierung einer neuen Linie zwischen Romont und Lausanne die Möglichkeit, eine gegenüber dem Auto konkurrenzfähige Fahrzeit zu haben, um Lausanne mit dem Zug zu erreichen, und über genügend Streckenkapazität zu verfügen, um RegioExpress-Züge einzuführen.

Die Bewohnerinnen und Bewohner des Greyerzbezirks, die im Genferseebogen arbeiten oder studieren, verfügen damit über eine neue Direktverbindung im Halbstundentakt. In umgekehrter Richtung sind die Unternehmen und die Tourismusdestinationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus einem erweiterten Gebiet der Städte Lausanne und Genf sowie des Flughafens erreichbar.

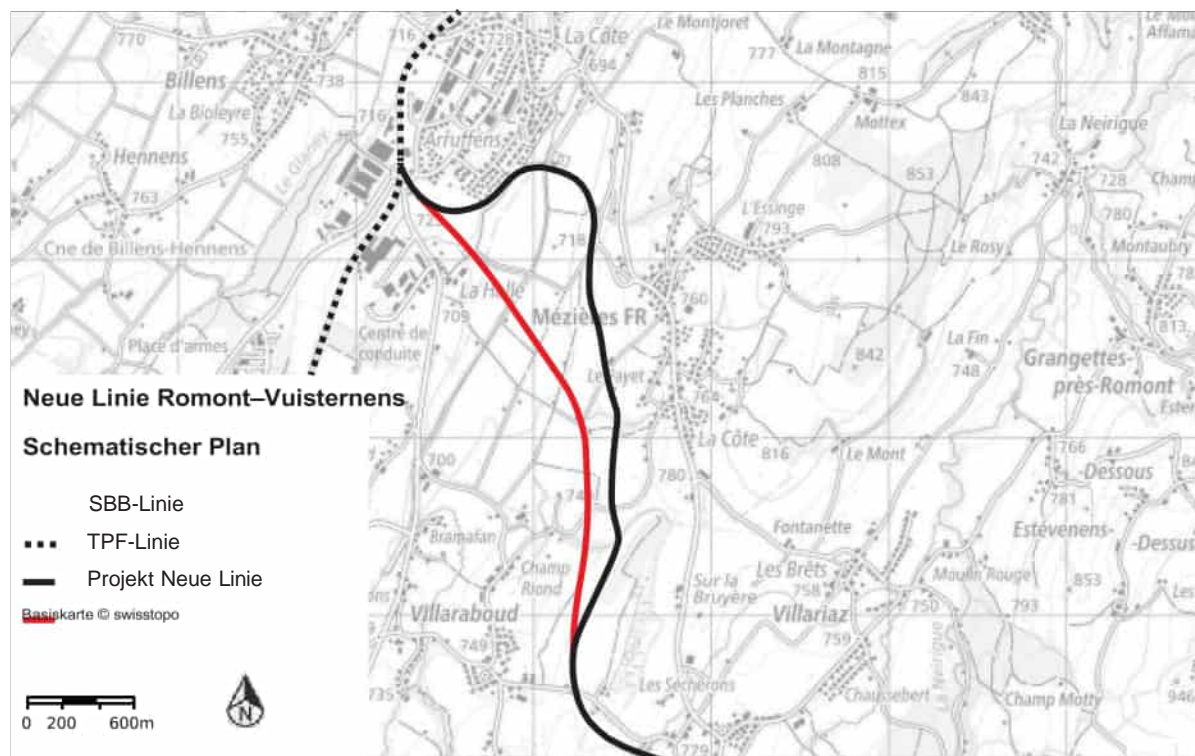
Strukturierende Infrastrukturausbauten

Einleitende Bemerkung

Das Freiburger Regionalnetz besteht hauptsächlich aus einspurigen Strecken. Die Kapazität dieser Linien wird durch die Kreuzungsmöglichkeiten bestimmt. In diesem stark eingeschränkten System sind die Robustheit und die Stabilität des Fahrplans gering, was rasch zu Beeinträchtigungen im Betrieb führen kann. Die vorgeschlagenen Massnahmen sollen die Kreuzungsmöglichkeiten erhöhen, idealerweise mit langen Doppelspurabschnitten für eine dynamische Kreuzung, und die Fahrzeiten auf den einspurigen Abschnitten verkürzen, um die Betriebsreserven an den Kreuzungen zu erhöhen. Sollten neue Strecken realisiert werden, bestünde Redundanz bei Störungen oder Bauarbeiten.

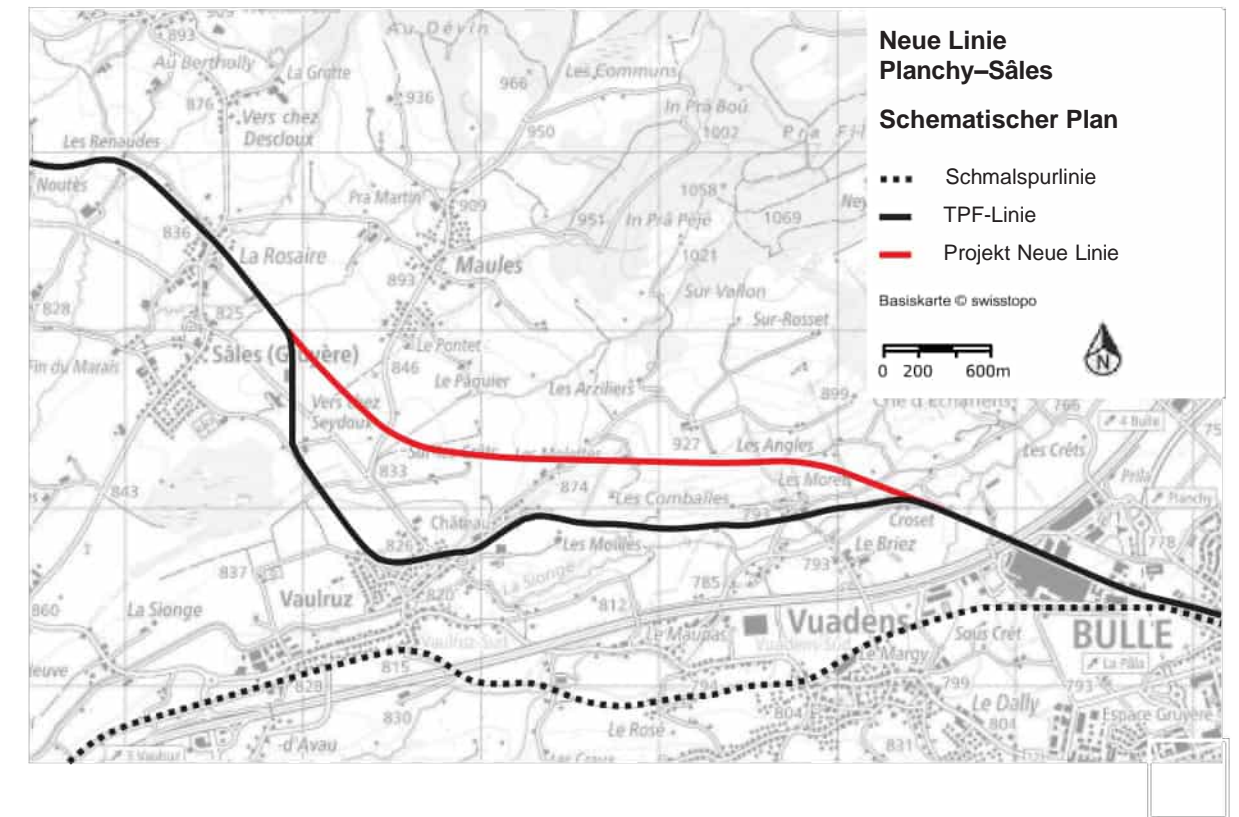
B.1 Neuer Viadukt Romont–Vuisternens

Dieses neue Viadukt befindet sich derzeit in der Planung. Er wird über den Ausbauschnitt 2035 finanziert. Er wird die Länge des Abschnitts verkürzen und mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein, wodurch sich die Fahrzeit zwischen Romont und Bulle um 2 Minuten verkürzt.



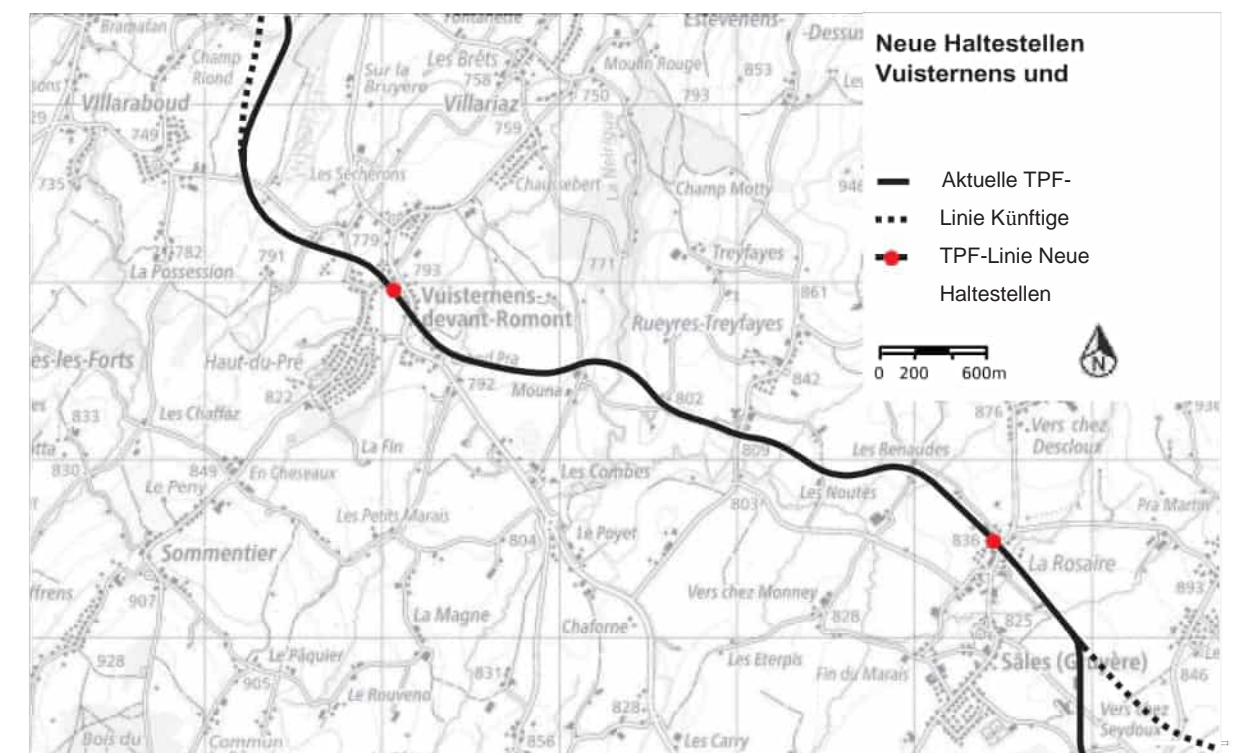
B.2 Neues Trasse Sâles–Planchy

Der Sektor Sâles–Planchy muss in den nächsten Jahren umfassend saniert werden. Das Schloss von Vulruz und die Topographie beeinträchtigen Kapazitätserweiterungen oder Geometrieänderungen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. So wird vorgeschlagen, in diesem Sektor eine unabhängige Doppelspur zu realisieren. Mit einer Reduzierung der Distanz und einer Erhöhung der Geschwindigkeit wird auch hier ein Gewinn von etwa 2 Minuten erwartet. Diese Infrastruktur ermöglicht es auch, den doppelspurigen Abschnitt zwischen Sâles und Bulle zu verlängern, was dynamische Kreuzungsmöglichkeiten und eine höhere Robustheit des Systems bietet.



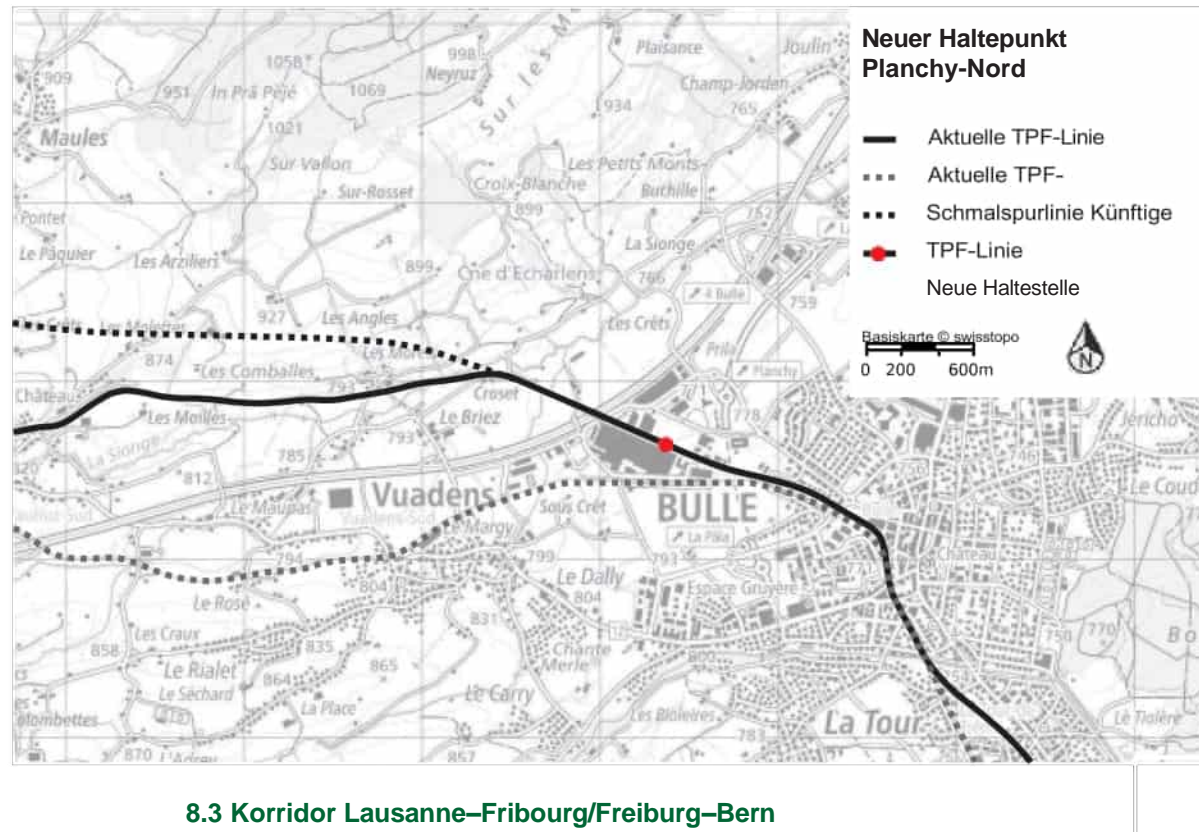
B.3 Wiederinbetriebnahme der Haltestellen Vuisternens und Sâles

Die Wiederinbetriebnahme der Haltestellen Vuisternens und Sâles ist Teil des Ziels, das regionale Angebot zwischen Bulle und Romont wiederherzustellen. Diese Haltestellen waren bei der Einführung im Jahr 2011 der RER Fribourg | Freiburg und der Einführung von direkten RE-Produkten zwischen Bulle und Freiburg geschlossen worden.



B.4 Neue Haltestelle Planchy-Nord

Mit der Wiedereinführung des Regionalverkehrs zwischen Bulle und Romont wird die Realisierung einer neuen Haltestelle in Planchy-Nord, ein Projekt, das im Agglomerationsprogramm verankert ist, die Erschliessung dieses sich rasch entwickelnden Wirtschaftszentrums verbessern. Überlegungen zur Einrichtung einer Park-and-Ride-Anlage in der Nähe des Autobahnanschlusses könnten im Rahmen der Detailstudien angestellt werden.



8.3 Korridor Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern

Die Verdoppelung der Spuren auf der Mittellandlinie, die mit der Schaffung einer neuen Linie Lausanne–Bern eingeleitet wurde, ermöglicht es, das Angebot des regionalen Personen- und des Güterverkehrs auf der historischen Linie zu erweitern, weil so Kapazitäten frei werden. Diese Infrastruktur bietet zudem eine Redundanz für den Betrieb im Falle von Baustellen und Störungen.

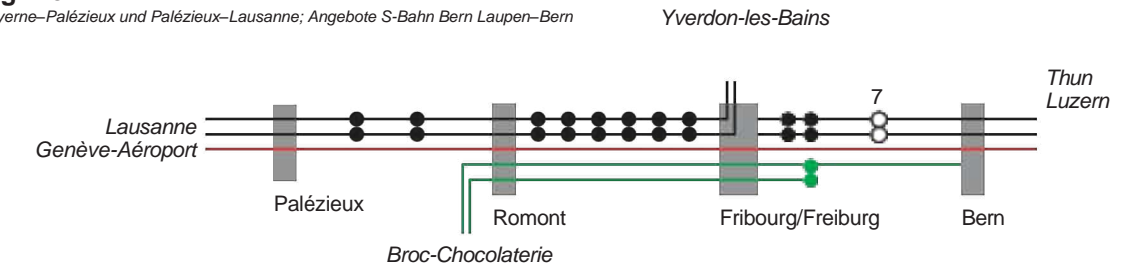
Angebotsziele

- Halbstundentakt für regionale Produkte zwischen Lausanne und Freiburg mit Halt an allen Bahnhöfen;
- Einführung eines direkten halbstündlichen RegioExpress-Angebots zwischen dem Genferseebogen, Palézieux, Romont, Fribourg/Freiburg, Murten/Morat und Neuchâtel, das eine direkte Verbindung zwischen den Vivisbach-, Glane- und Seebezirken bietet;
- Stärkung des Agglomerationsangebots von Freiburg mit der Einführung eines Viertelstundentakts zwischen Avry und Freiburg;
- Durchbindung des Angebots beim Knoten Fribourg/Freiburg, um hohe Reisegeschwindigkeiten im RER- und RegioExpress-Verkehr zu gewährleisten;
- Stärkung des Knotens Düdingen mit Einführung des Viertelstundentakts der RER Fribourg/Freiburg–Schmitten und Verlängerung des zweiten RegioExpress bis Bern.

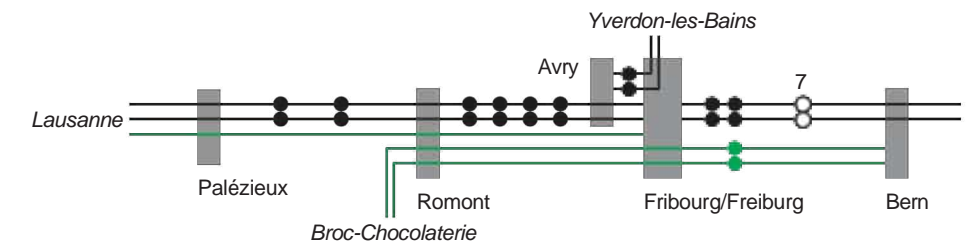
Regionales Angebot Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern

Angebote der RER Vaud Payerne–Palézieux und Palézieux–Lausanne; Angebote S-Bahn Bern Laupen–Bern nicht abgebildet.

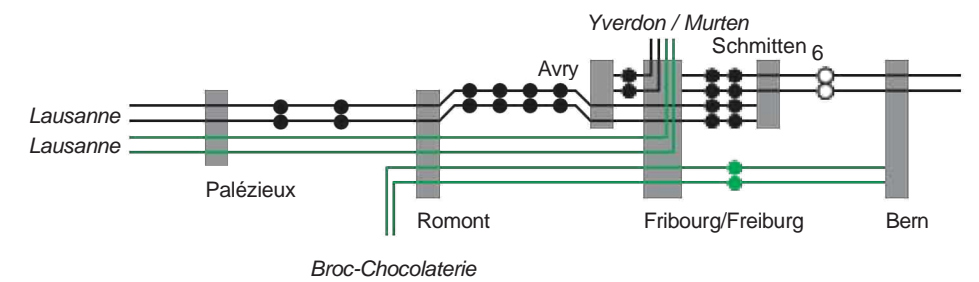
2025



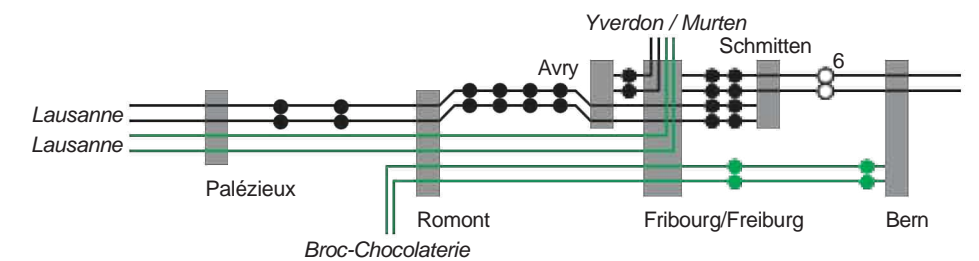
2035



2040
Mit der neuen Linie Romont–Fribourg/Freiburg



2045



RER Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg

Auf diesem Abschnitt erfolgt der Ausbau des Angebots im Einklang mit dem Ausbau der RER Vaud. Der im Dezember 2024 eingeführte Halbstundentakt wird beibehalten. Zwischen Lausanne und Freiburg wird ein RegioExpress-Produkt im Halbstundentakt verkehren, das die derzeitige Bedienung von Palézieux und Romont mit dem IR15 ersetzt. Es wird erwogen, diesen Zug über Freiburg hinaus in Richtung Murten und Neuenburg zu verlängern. Damit kann eine direkte und leistungsfähige Verbindung zwischen den Hauptorten des Glane- und des Seebezirks angeboten werden.

RER Fribourg/Freiburg–Düdingen–Bern

Auf diesem Korridor erfolgt die Entwicklung des Angebots in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern. Auf diesem Korridor erfolgt die Angebotsentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern, der für das Angebot der S-Bahn Bern verantwortlich ist.

Im Fernverkehr sieht das Angebotskonzept 2035 vor, dass zwischen Freiburg und Bern zwei IC1 Genève-Aéroport–Lausanne–Fribourg/Freiburg–Bern–Zürich im Halbstundentakt verkehren. Ergänzt wird dieses Angebot durch einen Halbstundentakt des RegioExpress Broc-Chocolaterie–Bern mit Halt in Düdingen und Bern, Europaplatz, sowie zwei S-Bahn Bern zwischen Freiburg und Bern.

Die Erschliessung von Flamatt muss genauer untersucht werden.

Der Halbstundentakt der S-Bahn-Bern wird durch einen Halbstundentakt der RER Fribourg | Freiburg Romont–Schmiten ergänzt, der auf dem Abschnitt Fribourg/Freiburg–Düdingen–Schmiten einen Viertelstundentakt anbietet. Dieses Angebot wird der Entwicklung der Agglomeration Freiburg in ihrem nördlichen Teil gerecht.

8.4 Korridor Broye / Seeland

RER Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Neuchâtel

Angebotsziele

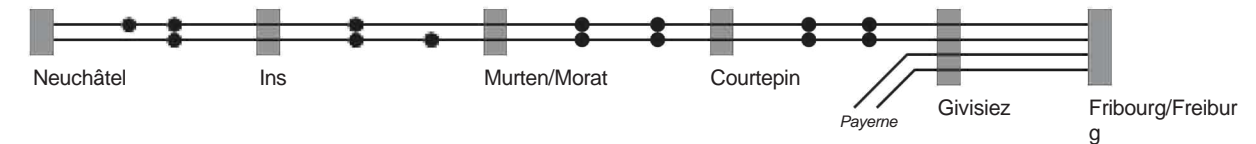
- Halbstundentakt für regionale Produkte zwischen Fribourg/Freiburg, Murten/Morat und Neuchâtel mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Freiburg und Ins;
- Einführung eines RegioExpress, der im Halbstundentakt zwischen dem Genferseebogen, Palézieux, Romont, Fribourg/Freiburg, Murten/Morat und Neuchâtel verkehrt und eine direkte Verbindung zwischen dem Vivisbach-, Glane- und Seebezirk bietet;
- diese RegioExpress-Züge ermöglichen eine Verdichtung des Angebots auf 15 Minuten zwischen den wichtigsten Städten;
- Durchbindung des Angebots beim Knoten Fribourg/Freiburg, um hohe Reisegeschwindigkeiten im RER- und RegioExpress-Verkehr zu gewährleisten;

Die neue RegioExpress-Verbindung wird mehr Kapazität und kürzere Fahrzeiten ermöglichen und so den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Auto konkurrenzfähig machen zwischen den wichtigsten Stadtzentren.

Regionales Angebot Neuchâtel–Murten/Morat–Fribourg/Freiburg

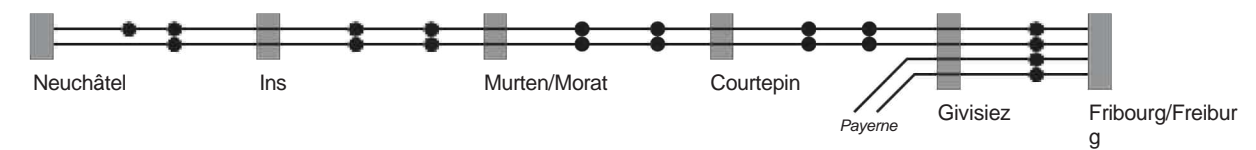
2025

Angebote Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern und Payerne–Murten/Morat–Kerzers nicht abgebildet.



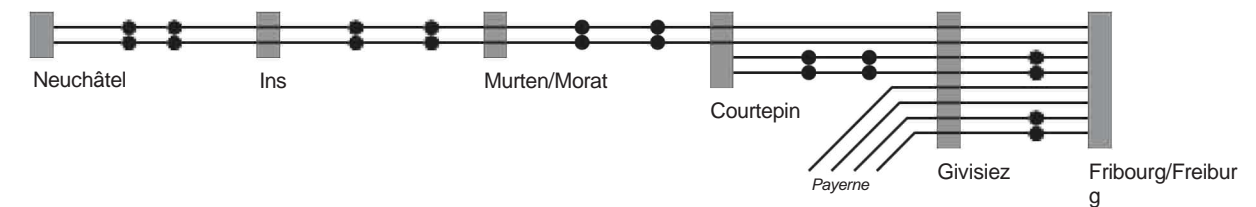
2035

Angebote Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern und Payerne–Murten/Morat–Kerzers nicht abgebildet.



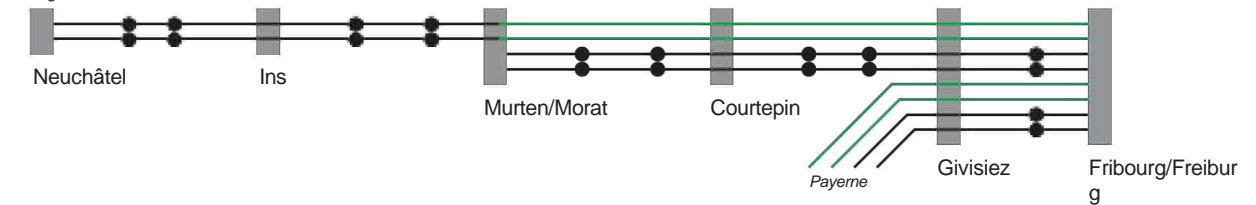
20xx

Angebote Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern und Payerne–Murten/Morat–Kerzers nicht abgebildet.



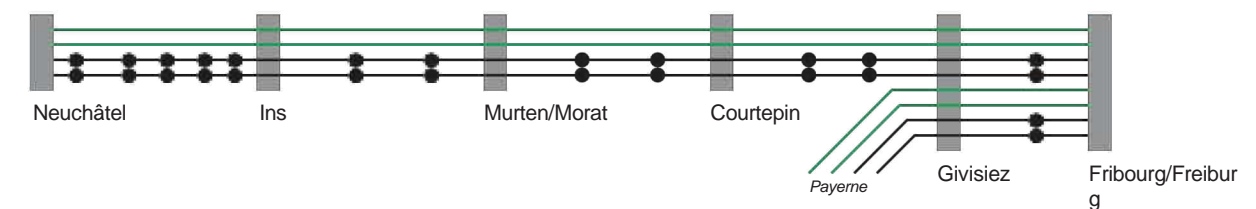
20xx

Angebote Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern und Payerne–Murten/Morat–Kerzers nicht abgebildet.



20xx

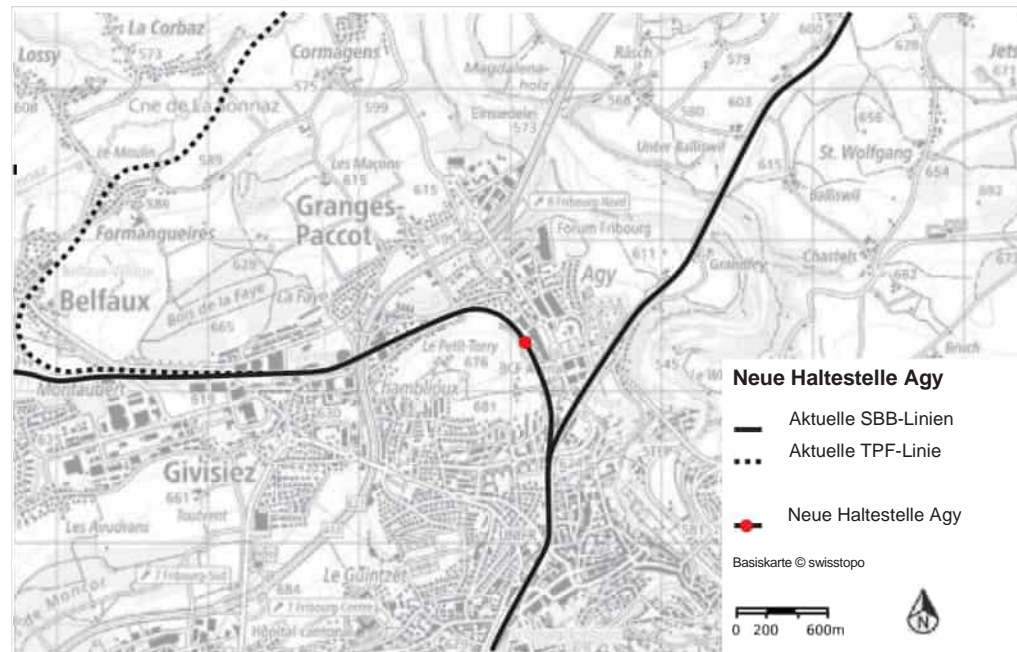
Angebote Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern und Payerne–Murten/Morat–Kerzers nicht abgebildet.



Strukturierende Infrastrukturausbauten

C.1 Neue Haltestelle Agy

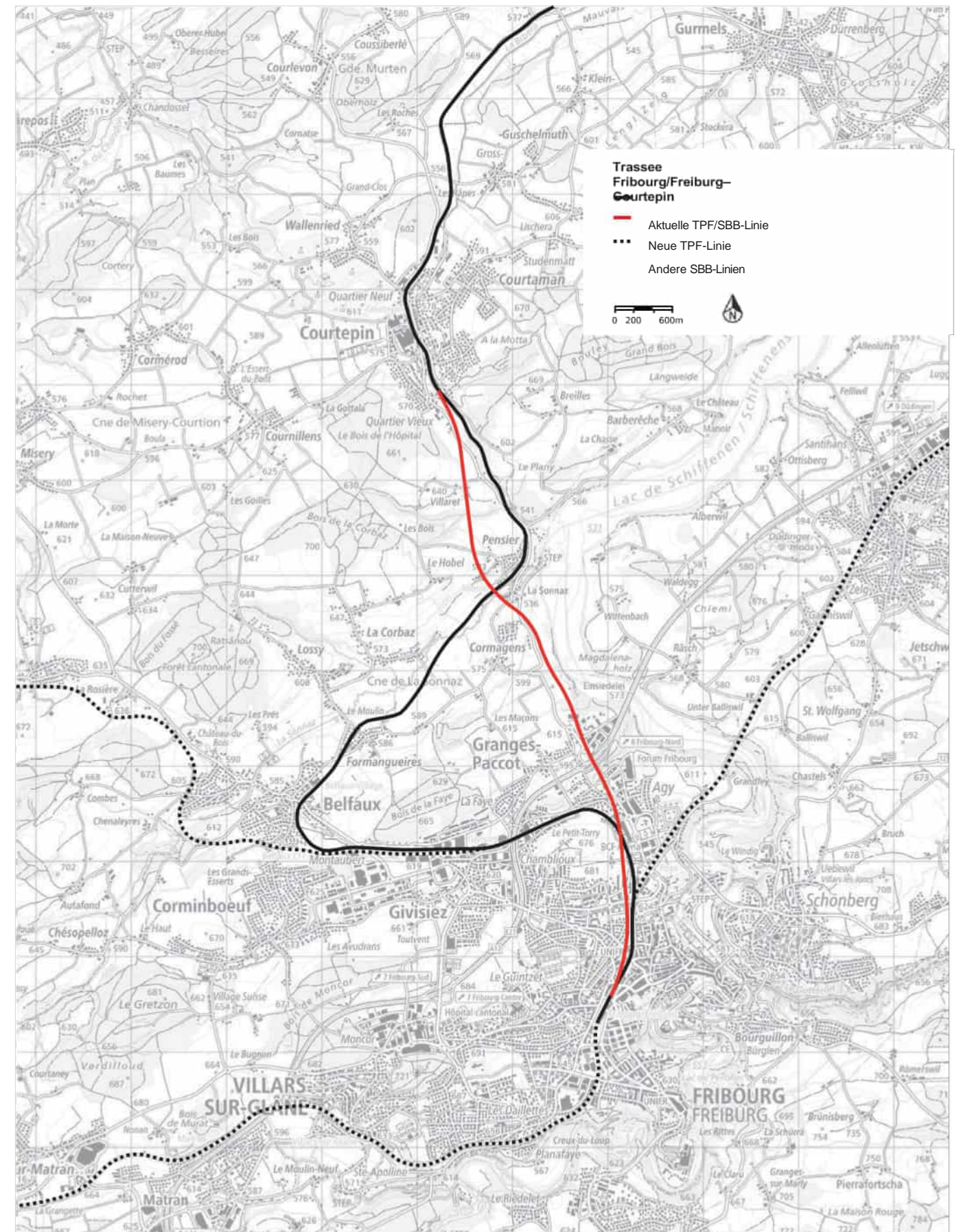
Im Sektor Agy wird eine neue Haltestelle geschaffen für eine bessere Bedienung dieses Sektors. Dieses Projekt wurde von den eidgenössischen Räten bereits in der Botschaft Bahnausbau 2019 genehmigt. Es wurde 2023 durch den Bau einer Kreuzungsstelle ergänzt, um die Kapazität und Stabilität des Abschnitts Fribourg/Freiburg–Givisiez zu erhöhen.



C.2 Neue Linie Fribourg/Freiburg–Courtepin

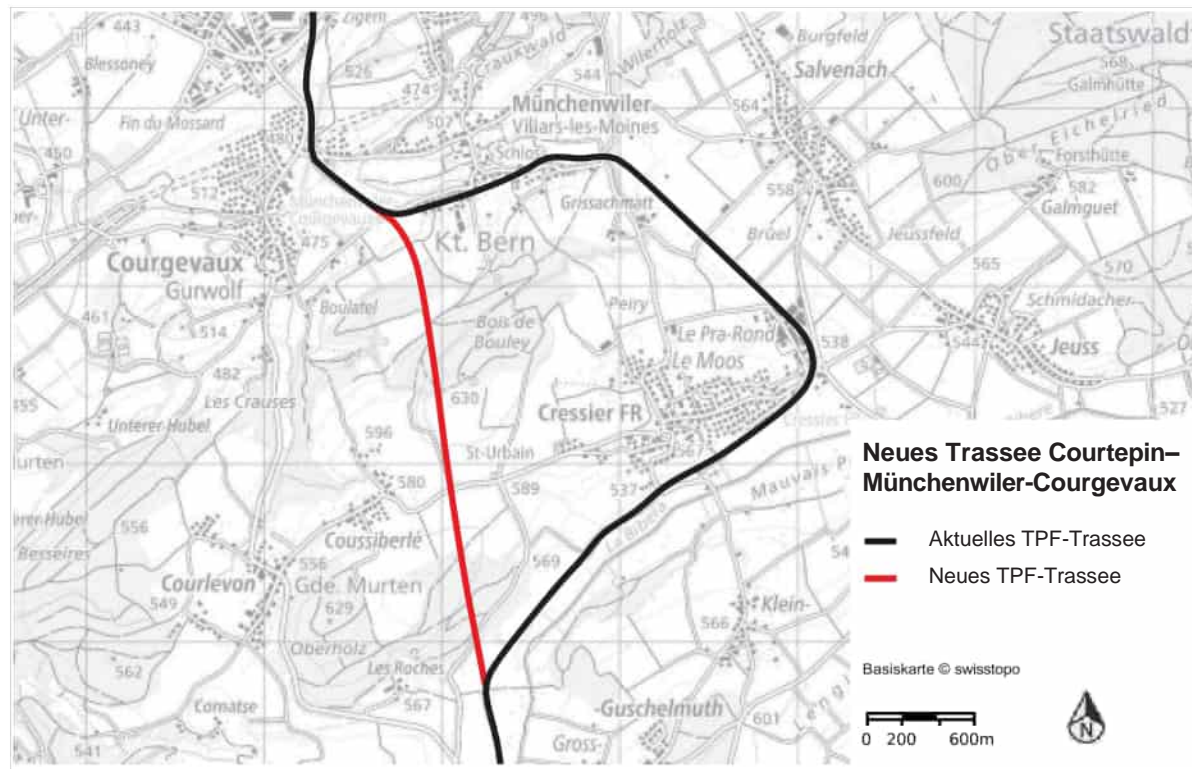
Die zwischen 2015 und 2020 durchgeführten Fahrplanstudien haben gezeigt, dass Doppelspurinseln geschaffen werden müssen, um dynamische Kreuzungen zwischen den RER-Zügen und RegioExpress-Zügen zu ermöglichen, insbesondere zwischen Belfaux-Village, Pensier und Courtepin. Der Ausbau des Angebots auf der Achse Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains wirkt sich auch auf die Kapazität des Abschnitts Fribourg/Freiburg–Givisiez aus.

Anstatt die gesamte Infrastruktur zu verdoppeln, sollen Überlegungen zu einer neuen Linie zwischen Fribourg und Courtepin angestellt werden. Sie würde die Fahrzeit zwischen diesen beiden Orten verkürzen, aber auch Granges-Paccot und seine Arbeitszone (Forum Fribourg, Geschäfte, evtl. Park-and-Ride-Anlage in der Nähe zur Autobahn) bedienen.



C.3 Neues Trasse Courtepin–Münchenwiler–Courgevaux

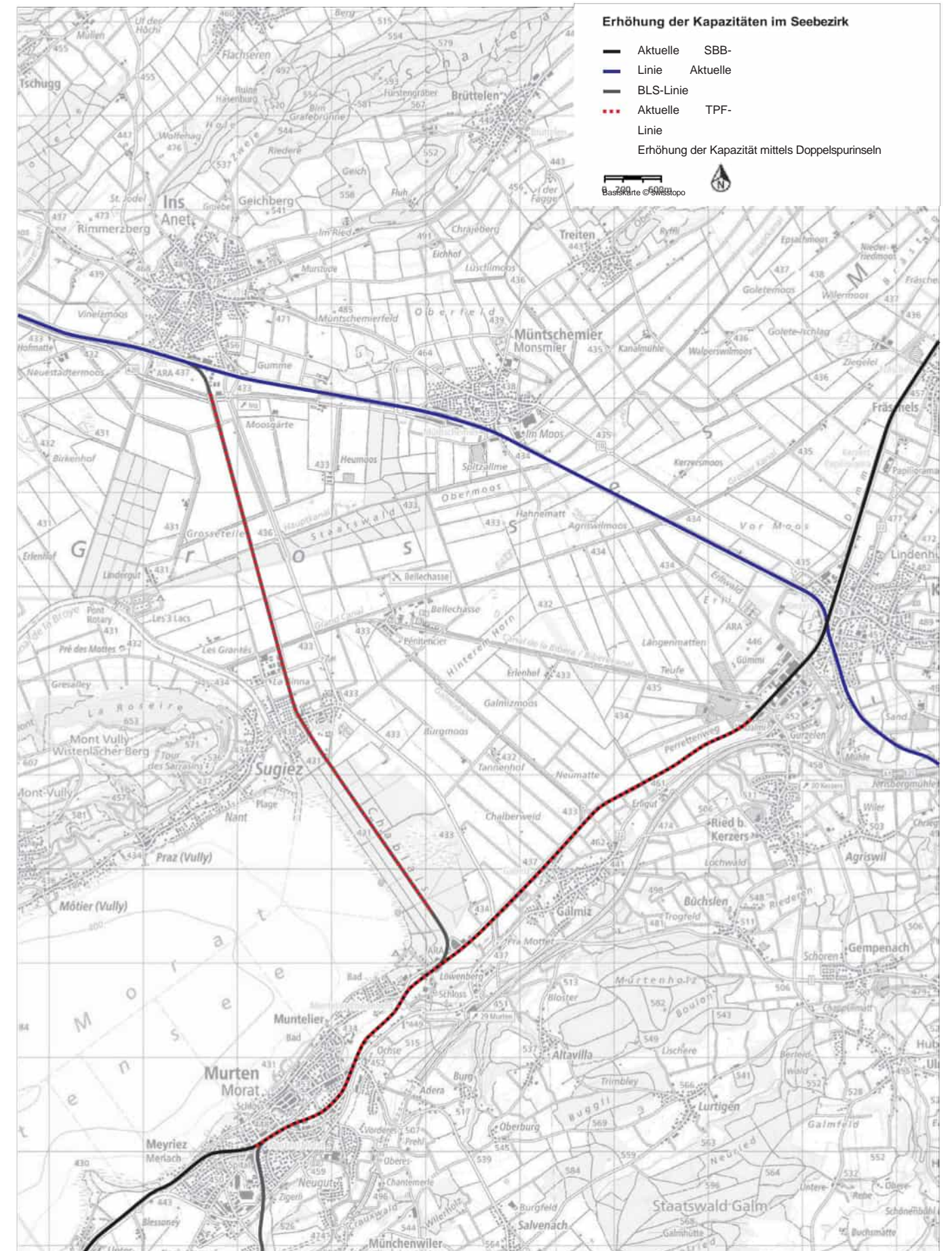
Ein neues Trasse zwischen Courtepin und Münchenwiler-Courgevaux ermöglicht eine Verkürzung der Strecke und der Fahrzeit zwischen Freiburg und Murten; denn die aktuelle Streckenführung weist starke Kurven und Gefälle auf, welche die zulässigen Geschwindigkeiten reduzieren.



C.4 Erhöhung der Kapazitäten im Seebezirk

Unter diesem Oberbegriff ist der Doppelspurausbau bestimmter Streckenabschnitte zwischen Murten/Morat und Kerzers sowie zwischen Muntelier, Sugiez und Ins zu verstehen, um ausreichende Kapazitäten für den geplanten Ausbau des Angebots und die Stabilität der Fahrpläne zu bieten. Die doppelspurigen Abschnitte müssen auf der Grundlage von Fahrplan- und Betriebsstudien genau definiert werden.

Priorität muss der Doppelspurausbau auf dem Abschnitt Murten/Murat–Muntelier–Löwenberg haben, einem gemeinsamen Sektor der beiden Linien.



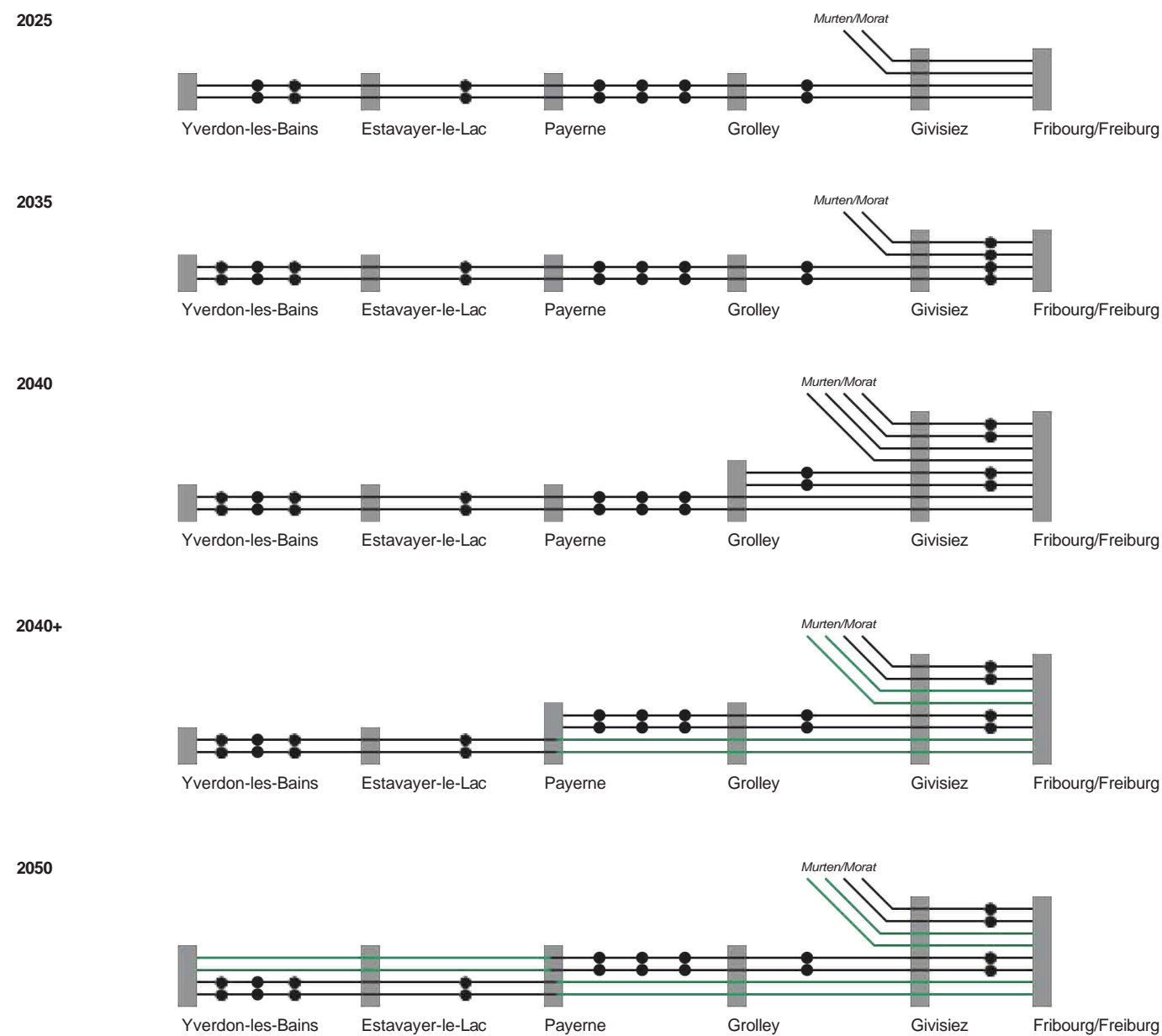
RER Fribourg/Freiburg–Payerne–Estavayer-le-Lac–Yverdon-les-Bains

Angebotsziele

- Viertelstundentakt zwischen Fribourg/Fribourg, Payerne und Yverdon-les-Bains;
- Einführung eines beschleunigten Angebots mit einer anderen Haltepolitik;
- Durchbindung des Angebots beim Knoten Fribourg/Freiburg, um hohe Reisegeschwindigkeiten im RER- und RegioExpress-Verkehr zu gewährleisten;

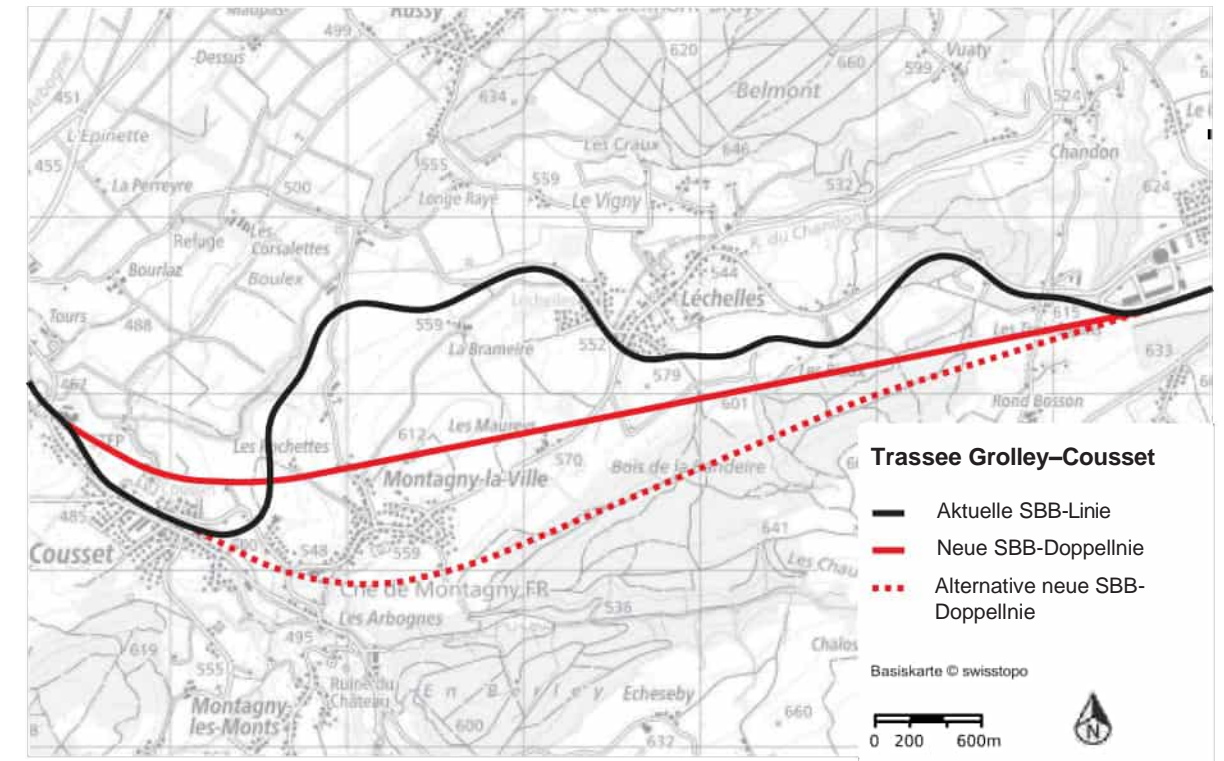
Das Ziel ist es, mit einer differenzierten Haltepolitik schnelle Produkte mit Flügelzügen bei Payerne einzuführen. Dies ermöglicht es, die Fahrzeiten um einige Minuten zu verkürzen oder die Stabilität bestimmter Kreuzungen auf diesem einspurigen Abschnitt zu verbessern.

Regionales Angebot Yverdon-les-Bains–Payerne–Fribourg/Freiburg

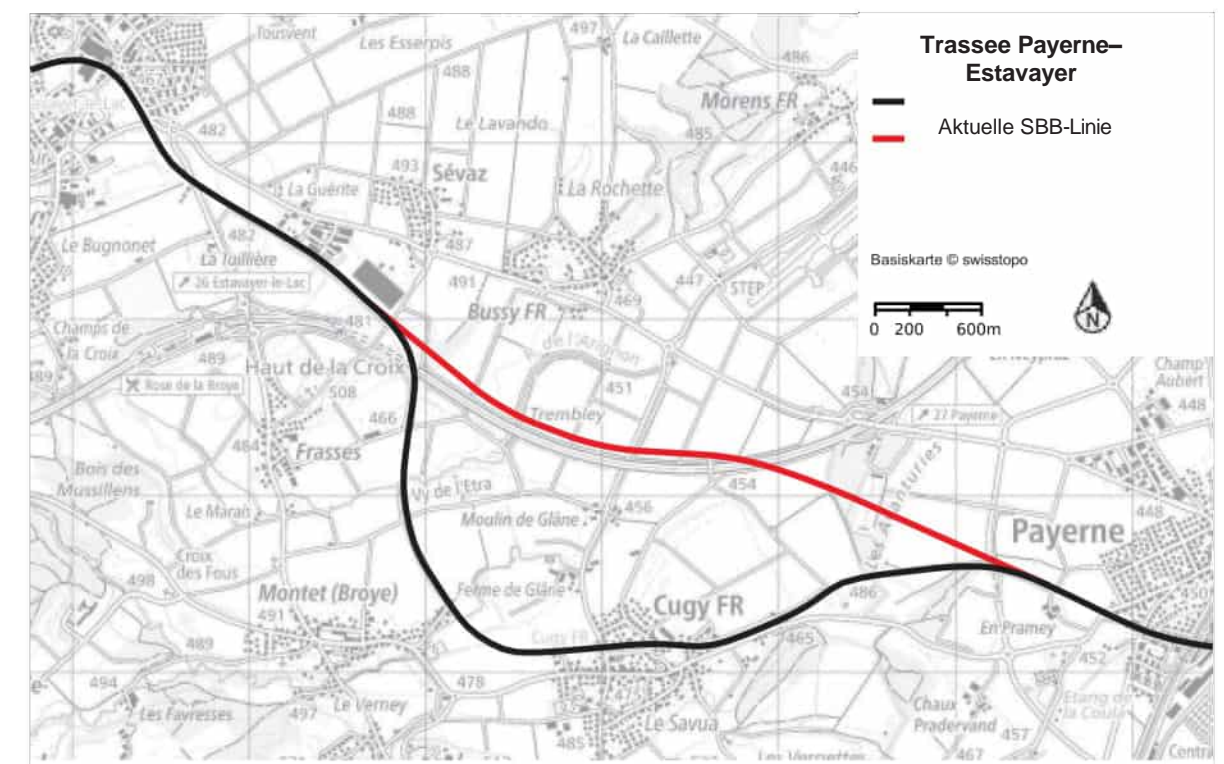


Strukturierende Infrastrukturausbauten

D.1 Neues Trasse Grolley–Cousset



D.2 Neues Trasse Payerne–Estavayer-le-Lac



8.5 Korridore Greyerz-/Vivisbachbezirk

Das Schmalspurnetz der TPF wird in Zukunft mehrere Rollen in der Mobilität des Greyerz- und des Vivisbachbezirks spielen. Es bildet eine der Achsen der Agglomeration Bulle zwischen Gruyères und Vaulruz-Sud, ermöglicht den Zugang zu den kantonalen Tourismuszentren Gruyères/Molésion, Bulle, Châtel-St-Denis / Les Paccots und Pays d'Enhaut, und stellt die Anbindung des Vivisbachbezirks an den Genferseebogen sicher.

Intyamou / Pays-d'Enhaut

Der Ausbau des Angebots im Intyamou (Bulle–Montbovon) wird sich auf einen Halbstundentakt der Regionalzüge konzentrieren. Diese Züge werden in Montbovon einen Anschluss bieten mit den MOB-Zügen von/nach Montreux, die in diesem Zeithorizont ebenfalls im Halbstundentakt verkehren.

Die Verlängerung dieser Züge in Richtung Château-d'Oex und Pays d'Enhaut wurde im Rahmen der 2014 eingereichten Angebotsprojekte für den Ausbauschnitt 2030 untersucht. Die Studien haben gezeigt, dass der Betrieb einer solchen Linie mit einigen Anpassungen zur Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Bulle und Montbovon möglich ist. Mit dem geplanten Halbstundentakt der MOB-Regionalzüge zwischen Montreux und Château-d'Oex haben sich die Betriebsbedingungen auf dem Abschnitt Montbovon-Château-d'Oex geändert, wodurch die Einbindung komplexer einer Verlängerung der aus Bulle kommenden Regionalzüge und deren Zweckmässigkeit fraglicher geworden ist.

Der Einsatz eines beschleunigten Zuges zwischen Bulle und Château-d'Oex für den Pendler- und den Touristenverkehr, der einige Male am Tag verkehrt, ist jedoch in einem Zeithorizont von 2050 gerechtfertigt.

Agglomeration Bulle

In der Agglomeration Bulle muss das Angebot auf der Schmalspur im Viertelstundentakt verkehren, um die Attraktivität der Linie zu steigern und über eine erhöhte Transportkapazität zwischen Gruyères, La Tour-de-Trême, Bulle und Vaulruz-Sud zu verfügen. Dieses verdichtete Angebot wird für den Zubringerverkehr zu den Buslinien der Agglomeration und der Region interessant. Diese Taktung ist möglich mit der Schaffung von zwei übereinander liegenden Systemen von Linien im Halbstundentakt:

- Regionale Linie Vaulruz-Sud–Bulle–Gruyères–Montbovon
- Regionale Linie Palézieux–Châtel-St-Denis–Bulle–Gruyères

Es müssen Überlegungen zu den Strassenüberquerungen im Zentrum von Bulle und zur Zweckmässigkeit der Schaffung von kreuzungsfreien Übergängen angestellt werden.

Das Agglomerationsprogramm von Bulle [11] schlägt ebenfalls die Schaffung einer Haltestelle im Sektor Planchy vor, um den wichtigsten industriellen Aktivitätssektor des Greyerzbezirks und grossen Erzeuger von Autoverkehr zu bedienen. Die Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen könnte das multimodale Angebot an den Eingängen der Agglomeration vervollständigen.

Bulle–Châtel-St-Denis–Palézieux/–Vevey

Die Regionalbahnlinie Bulle–Châtel-St-Denis wird bereits heute im Halbstundentakt bedient. Die Konkurrenz durch die Autobahn zwischen diesen beiden Städten im Freiburger Süden ist stark. Die Anschlüsse in Palézieux wie auch jene in Bulle werden durch den Bahnverkehr auf der Strecke Lausanne–Bern bestimmt. Das Gleichgewicht der Anschlüsse und die Einspurigkeit der Linie Palézieux–Bulle erschweren die Einrichtung eines attraktiven, schnellen und vor allem finanziell tragbaren Angebots. Die Stabilität und Belastbarkeit wird durch die straffen Fahrpläne und die geringe Anzahl an Kreuzungsmöglichkeiten ebenfalls beeinträchtigt.

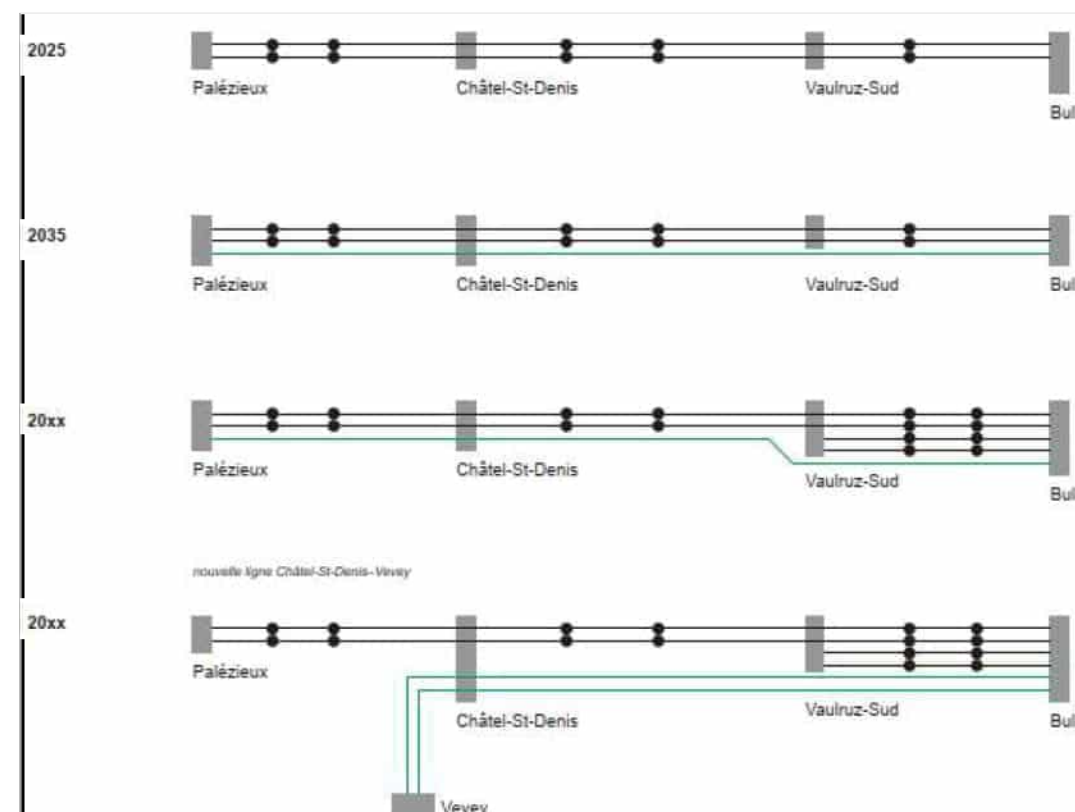
In einem ersten Schritt soll die Anpassung der Bahnhöfe Bossonnens und Semsales das Kreuzen von Passagierzügen wieder ermöglichen. Für diese beiden Bahnhöfe sehen die derzeit ausgewählten Projekte vor, sie auf einer neuen Trasse zu realisieren, die ebenfalls höhere Geschwindigkeiten und wertvolle Sekundengewinne ermöglicht. Weitere Kurvenkorrekturen sind in den Bereichen Vaulruz-Sud-La Verrerie und Prayoud-Châtel-St-Denis-Remaufens denkbar.

Das Angebot für den Zeithorizont 2035 schlägt ein beschleunigtes Produkt zwischen Bulle, Châtel-St-Denis und Palézieux vor, um in Palézieux zusätzliche Anschlüsse, insbesondere in Richtung Bern, zu ermöglichen. Dieser Anschluss kann nicht mehr durch die Bahn angeboten werden und muss ab der Einführung des Fahrplans 2025 durch einen Bus gewährleistet werden.

Die weitere Entwicklung sieht vor, dank der Realisierung der einzelnen Abschnitte der Neubaustrecken einen stabilisierten Zustand auf der Strecke Lausanne–Bern zu erreichen. Die beschleunigten Produkte ab Bulle werden mit der Realisierung einer neuen Linie zwischen Châtel-St-Denis und Vevey statt nach Palézieux nach Vevey umgeleitet. Der Vivisbach- und der Greyerzbezirk werden so über eine attraktive ÖV-Verbindung mit dem östlichen Waadtland, dem Chablais und dem Kanton Wallis verfügen.

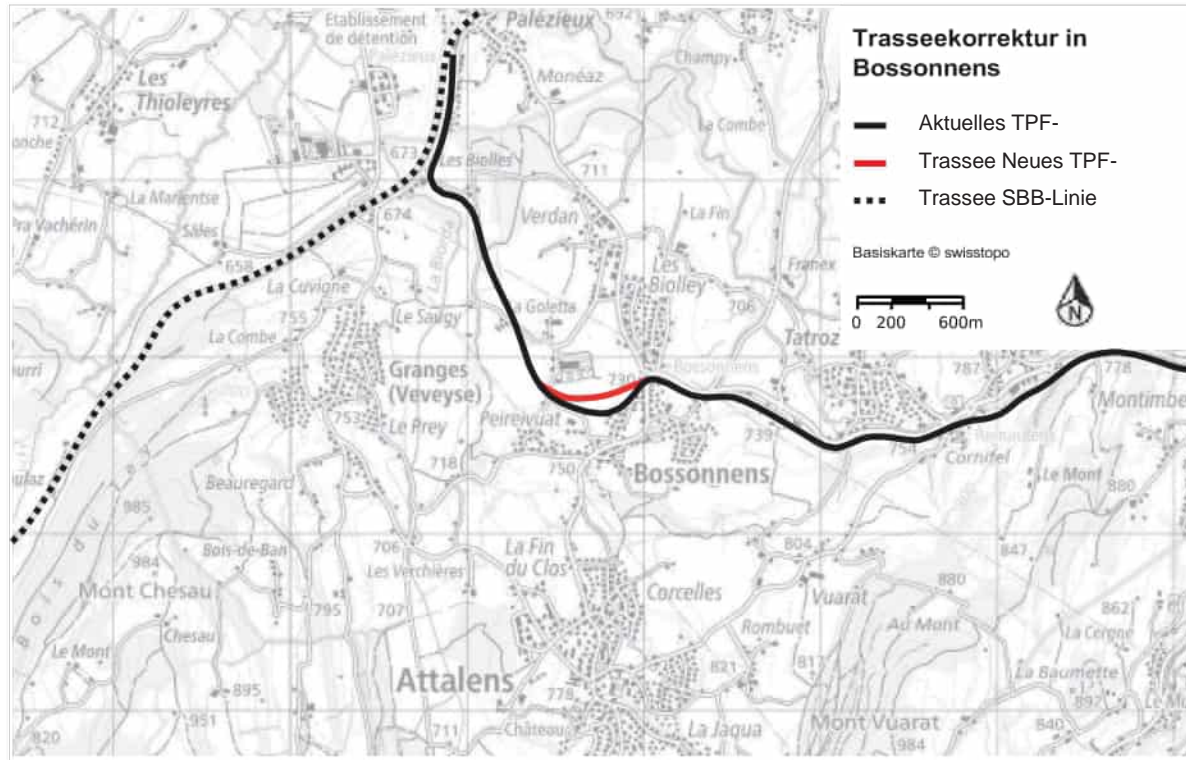
Die Neugestaltung einer Bahnlinie zwischen Châtel-St-Denis und Vevey würde die Reisezeiten zwischen dem Greyerzbezirk, dem Vivisbachbezirk und dem östlichen Waadtland sowie vom Genferseebogen und dem Chablais dank der Anschlüsse an die SBB-Züge in Vevey verkürzen. Dieses Projekt wird auch vom Kanton Waadt in seiner kantonalen Vision getragen.

Regionalangebot Palézieux/–Vevey–Châtel-St-Denis–Bulle
Schmalspur

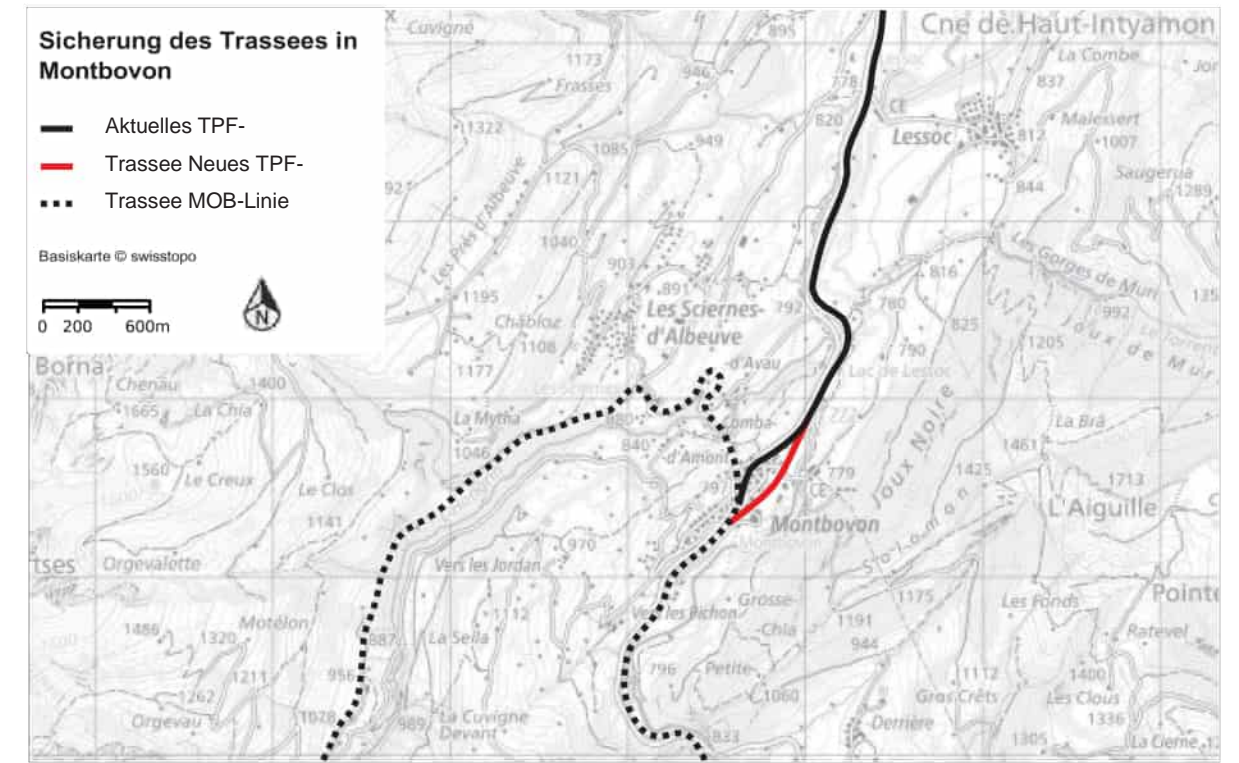


Infrastrukturelle Einrichtungen

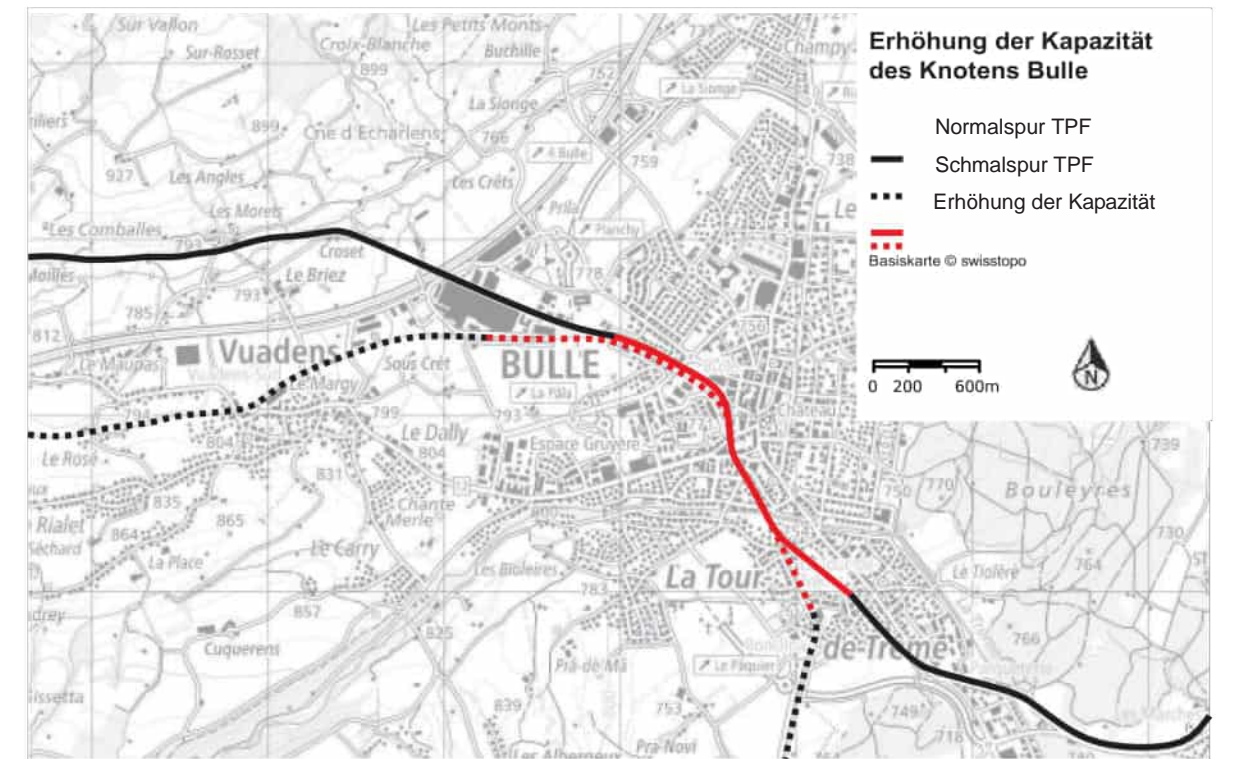
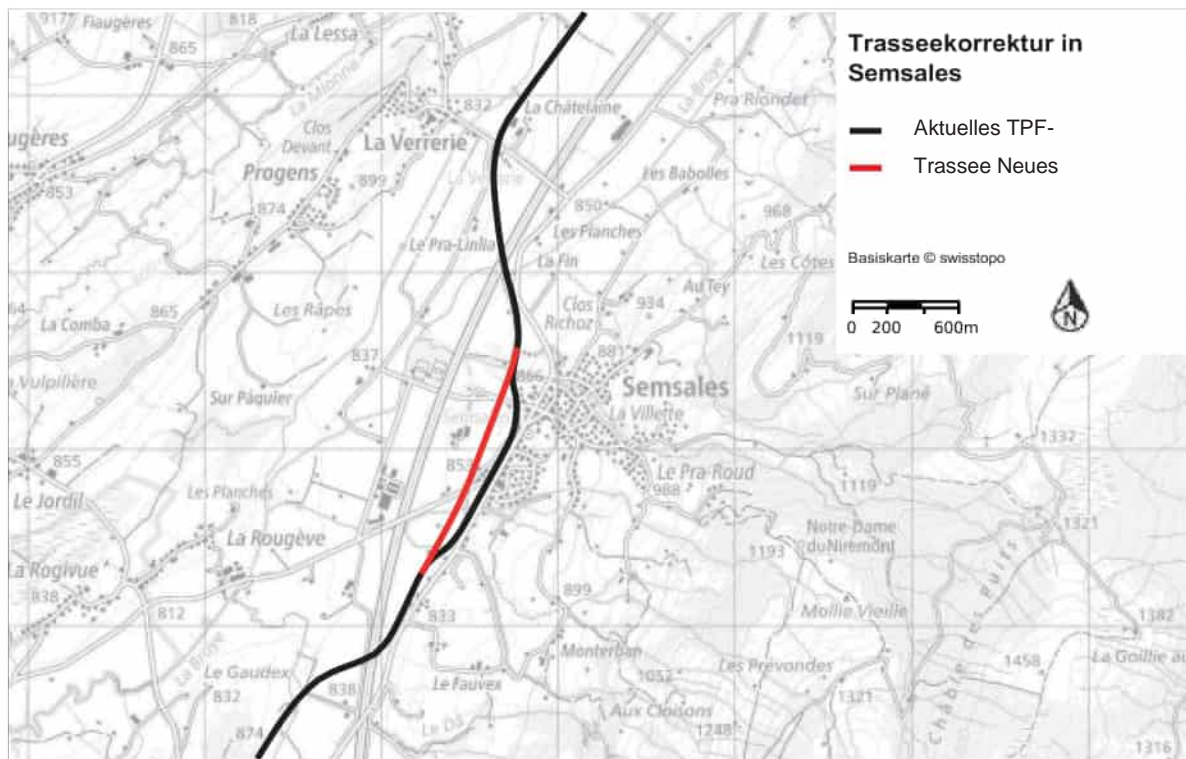
E.1 Zeitersparnis durch punktuelle Anpassungen (Semsales, Bossonnens)



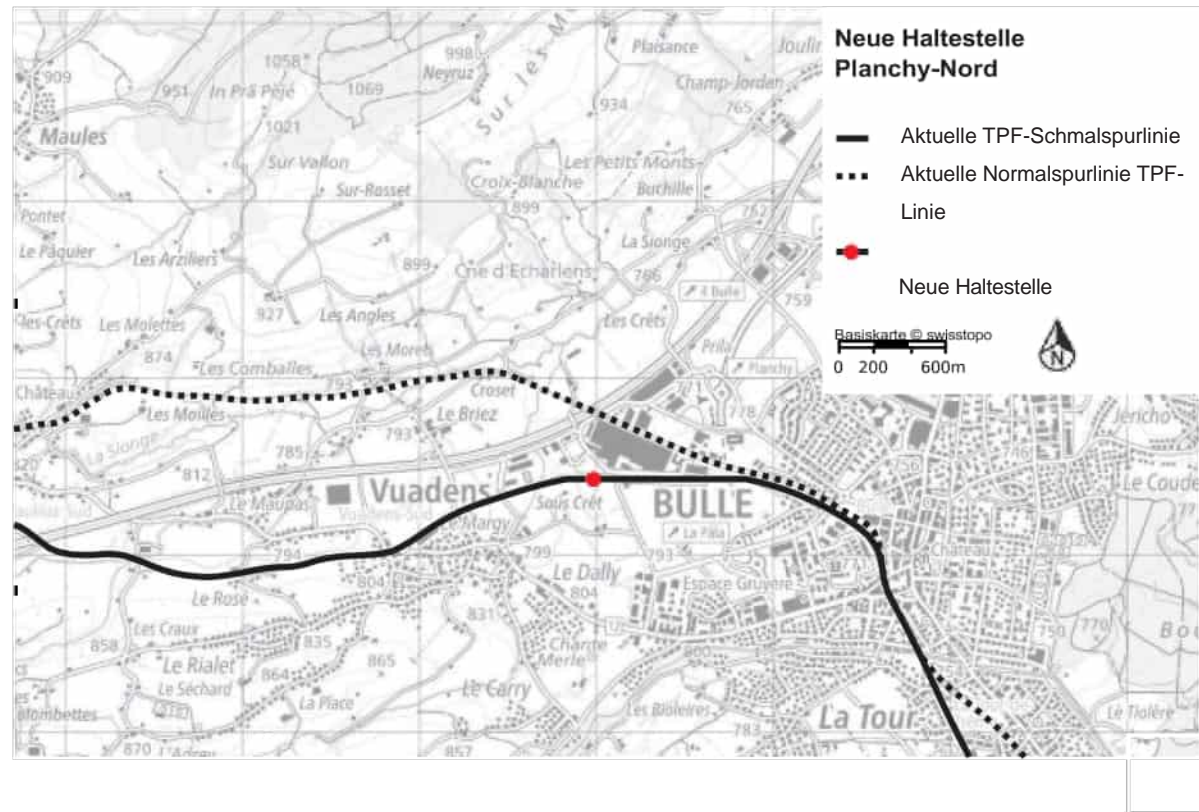
E.2 Sicherung der Ortsdurchfahrt von Montbovon



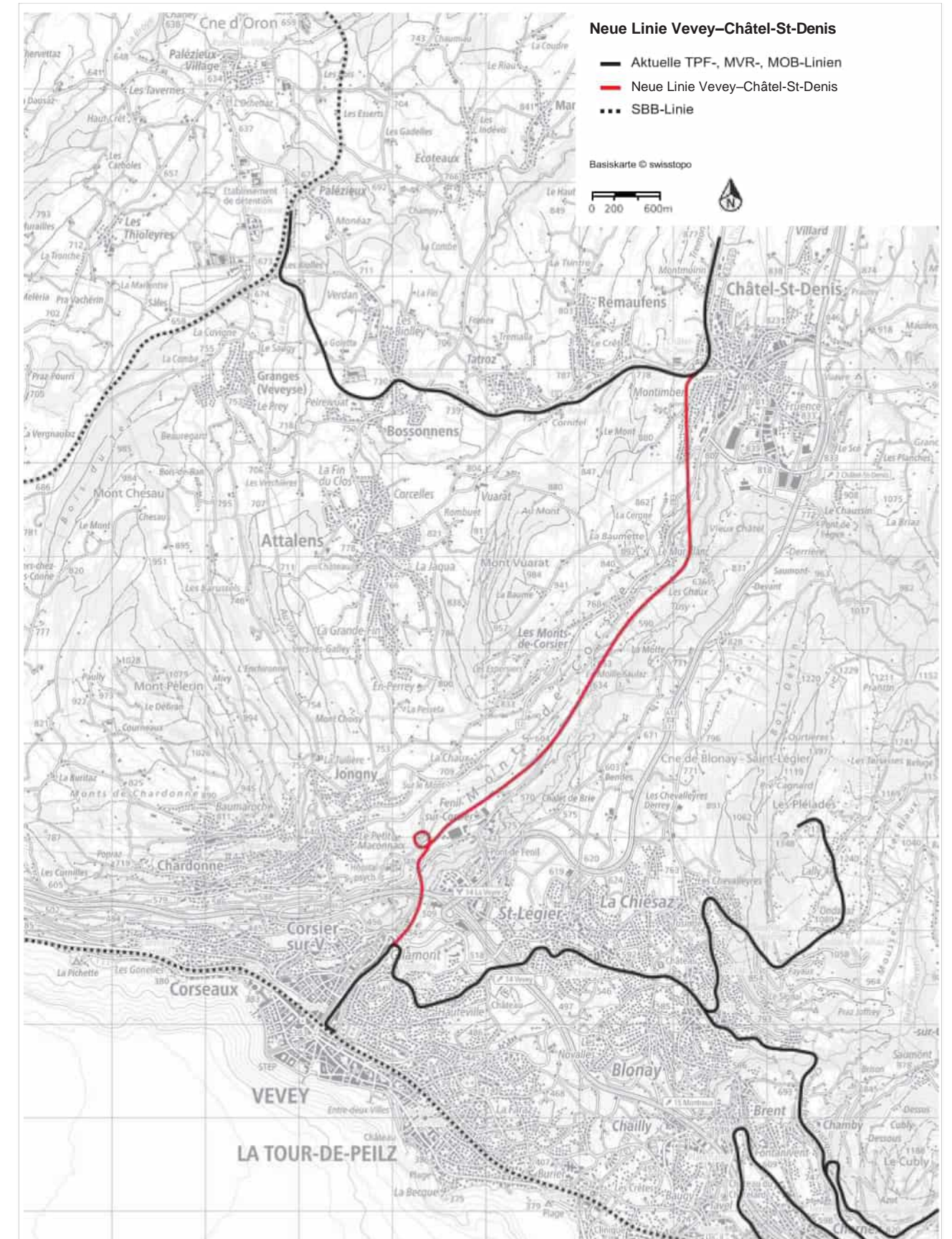
E.3 Erhöhung der Kapazität des Knotens Bulle



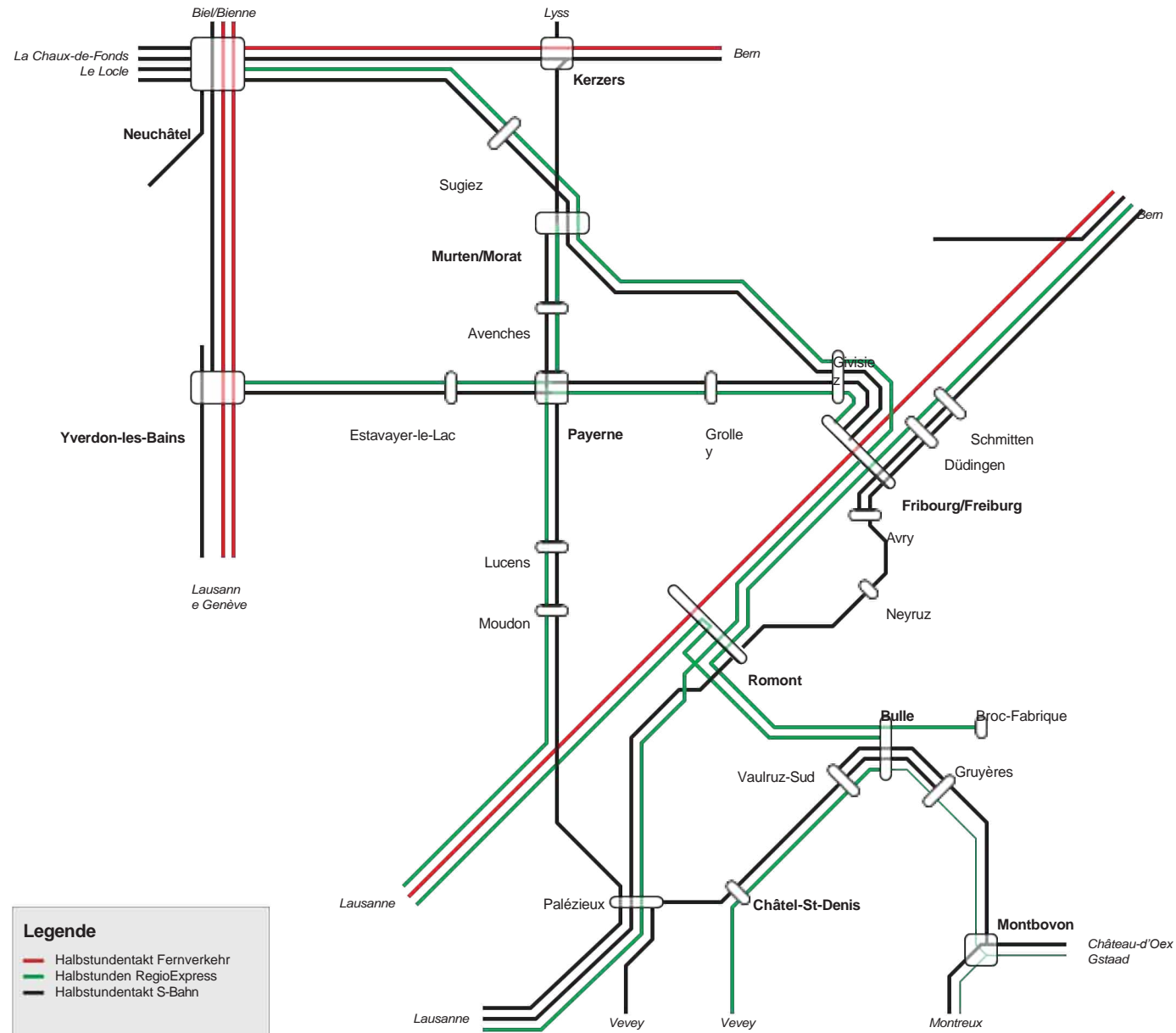
E.4 Neuer Halt Planchy-Sud



E.5 Neue Linie Châtel-St-Denis–Vevey



9. Angebotskonzept Vision 2050+

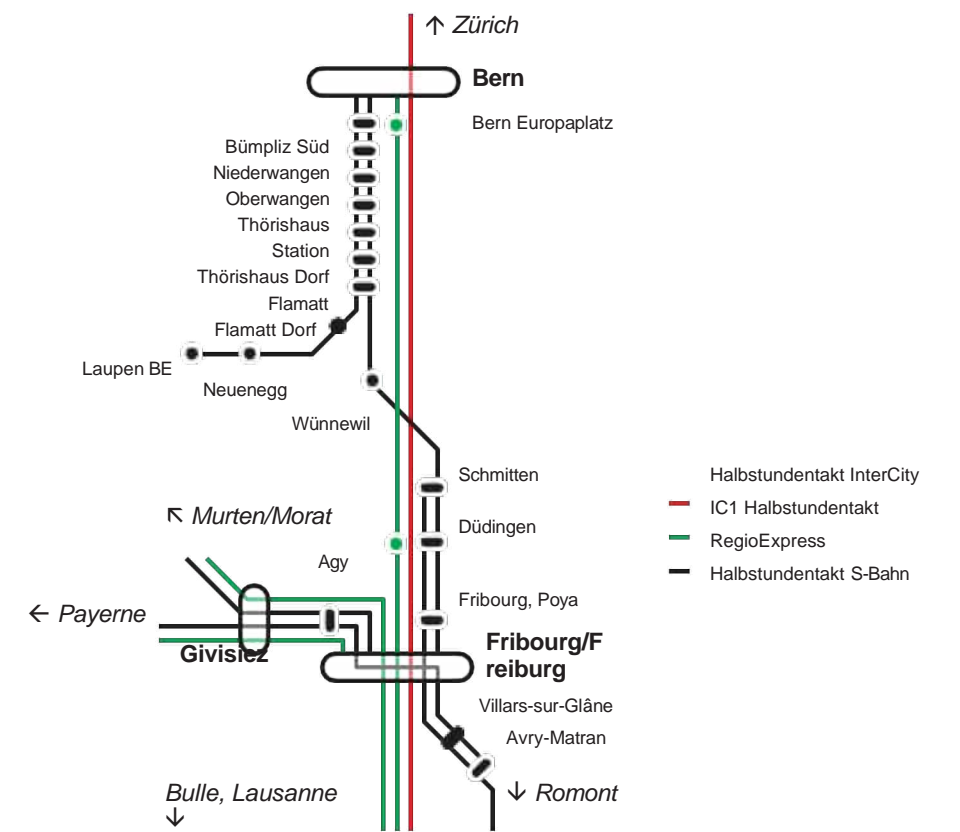


Freiburg Vision Bahn 2050+

9.1 Sense-/Saanebezirk

Der Ausbau des Bahnangebots im Sensebezirk basiert auf der Verlängerung des Viertelstundentakts von der Agglomeration Freiburg bis nach Schmitten. Der RegioExpress Broc-Chocolaterie-Bulle-Fribourg/Freiburg-Bern verkehrt ab sofort im Halbstundentakt zwischen Düdingen und Bern.

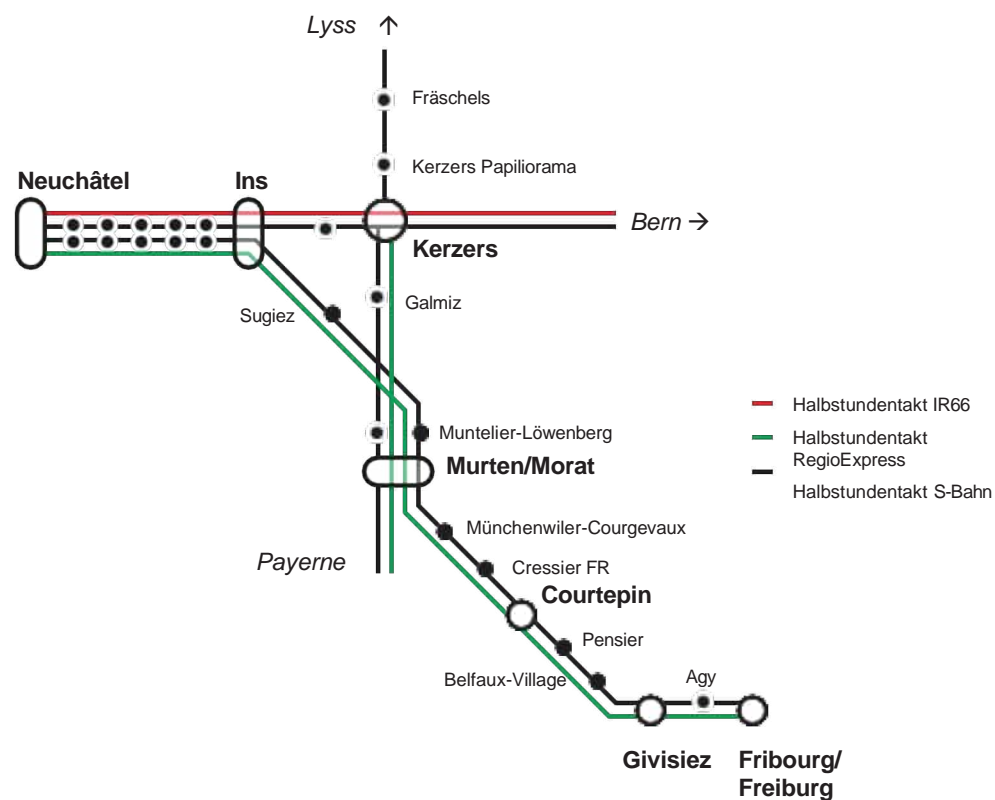
Mit dem Bau einer neuen Infrastruktur wird die Fahrzeit zwischen Fribourg/Freiburg, Düdingen und Bern um fast 5 Minuten verkürzt. Der RegioExpress hält in Bern, Europaplatz, und verbessert damit die Anbindung an die Agglomeration Bern.



9.2 Saane-/Seebezirk

Ab Dezember 2024 wird die S-Bahn zwischen Fribourg/Freiburg und Neuchâtel im Halbstundentakt verkehren. Die erhöhte Nachfrage auf dem Ast Fribourg/Freiburg–Murten/Morat wird den Einsatz von zusätzlichen Produkten erfordern, die bereits 2015 identifiziert wurden. Die einspurigen Strecken in der Broye und im Seeland schränken die möglichen Angebotsänderungen stark ein. Es wird nötig sein, die Kapazitäten mit Kreuzungspunkten, doppelspurigen Abschnitten oder auch neuen Streckenführungen zu erhöhen. Die Einführung eines RegioExpress-Produkts zwischen Fribourg/Freiburg und Neuchâtel wird es ermöglichen, einige Minuten einzusparen, was insbesondere die Attraktivität der Bahn gegenüber der Strasse, aber auch die Zahl der angebotenen Sitzplätze auf diesen Linien erhöhen wird.

Im Rahmen der Verdoppelung bestimmter Infrastrukturen könnten neue Trassees in Betracht gezogen werden, die neue territoriale Erschliessungen bieten, insbesondere in der Gegend von Granges-Paccot.

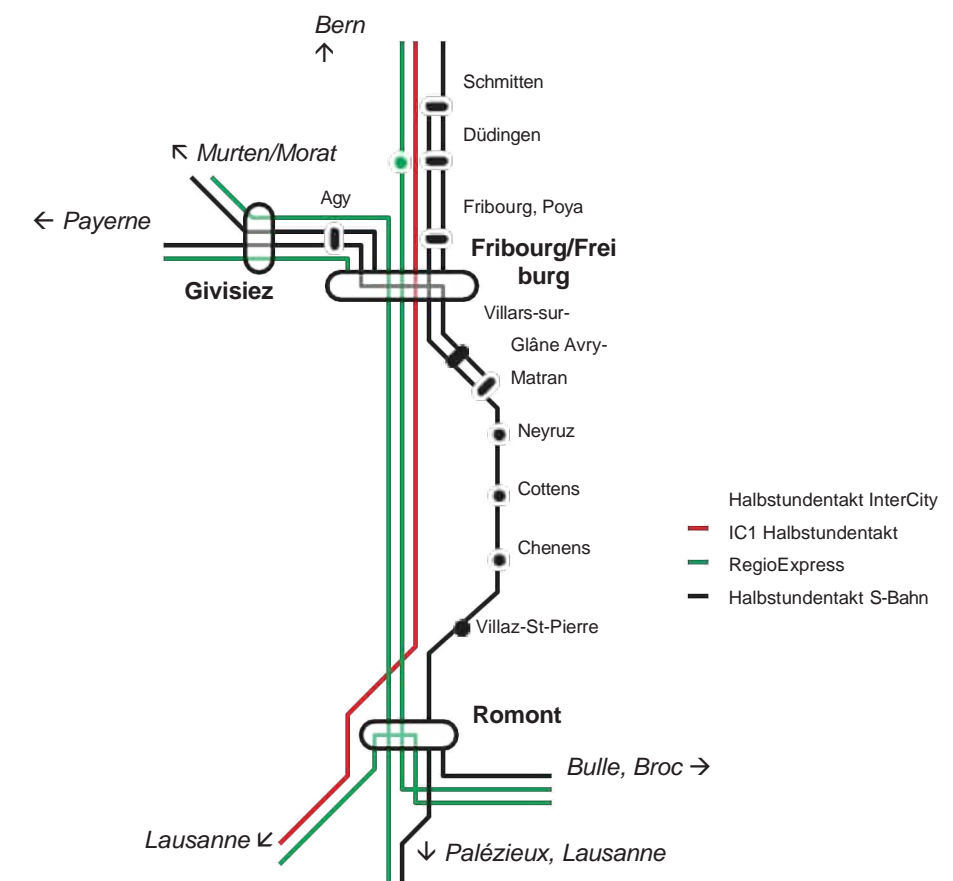


9.3 Saane-/Glanebezirk

Mit der Verwirklichung der neuen Haltestelle Avry-Matran und verschiedenen Ausbauten im Knoten Fribourg/Freiburg wird die RER im Herzen der Agglomeration Freiburg im Viertelstundentakt verkehren. Die Realisierung der neuen Linie Romont–Fribourg/Freiburg wird die Fahrzeiten zwischen Romont und Fribourg/Freiburg für den RegioExpress verkürzen.

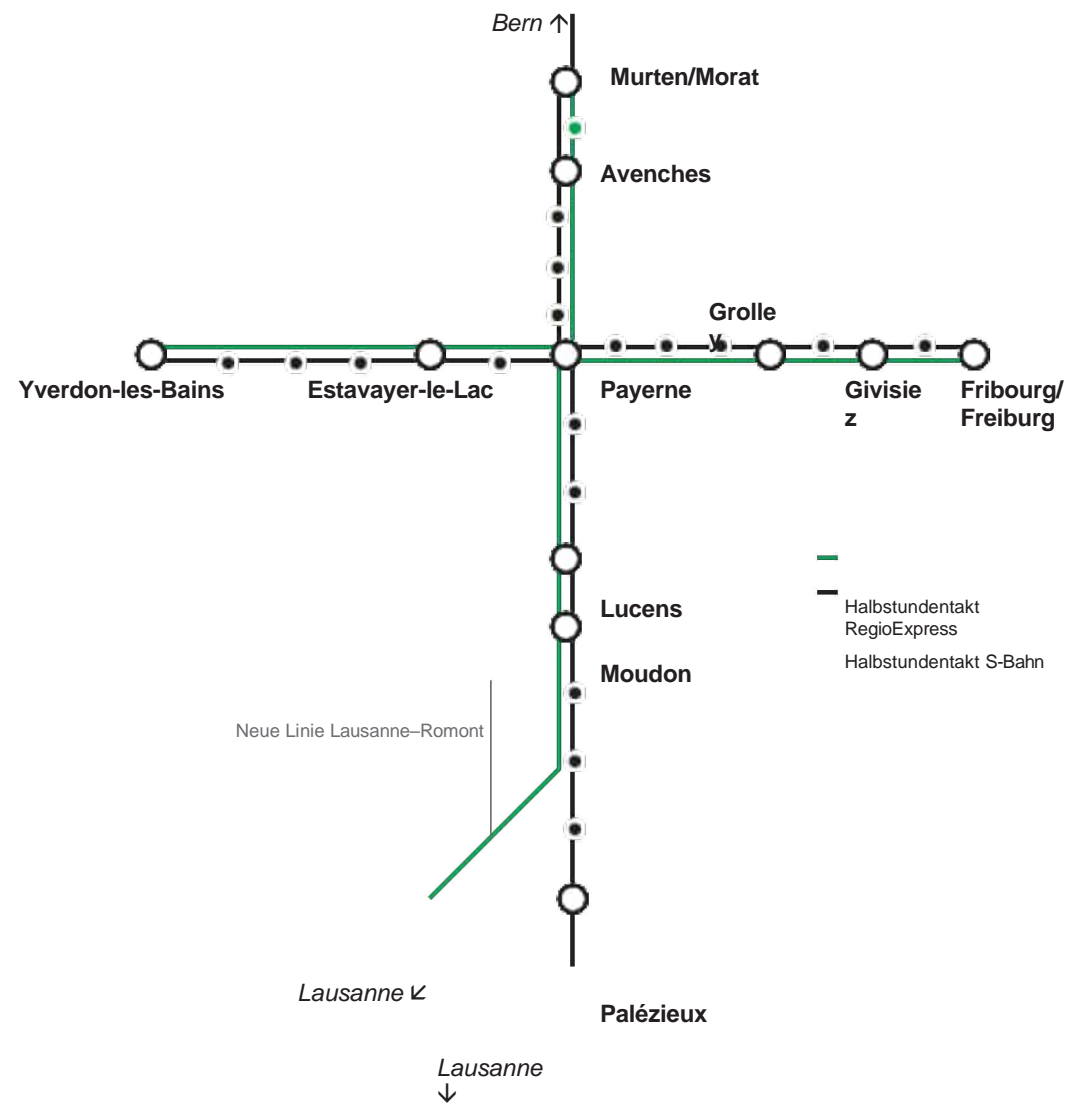
Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Neuchâtel und Broc–Chocolaterie–Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg–Düdingen–Bern. Zudem werden zusätzliche Kapazitäten für den Regionalverkehr und für Güterzüge auf der bestehenden Strecke zur Verfügung stehen.

Schliesslich wird die Bereitstellung in diesem Sektor von zwei verschiedenen Infrastrukturen Redundanzen für den Betrieb im Falle von Störungen oder Bauarbeiten auf dieser für den Kanton Freiburg wichtigen Achse ermöglichen.



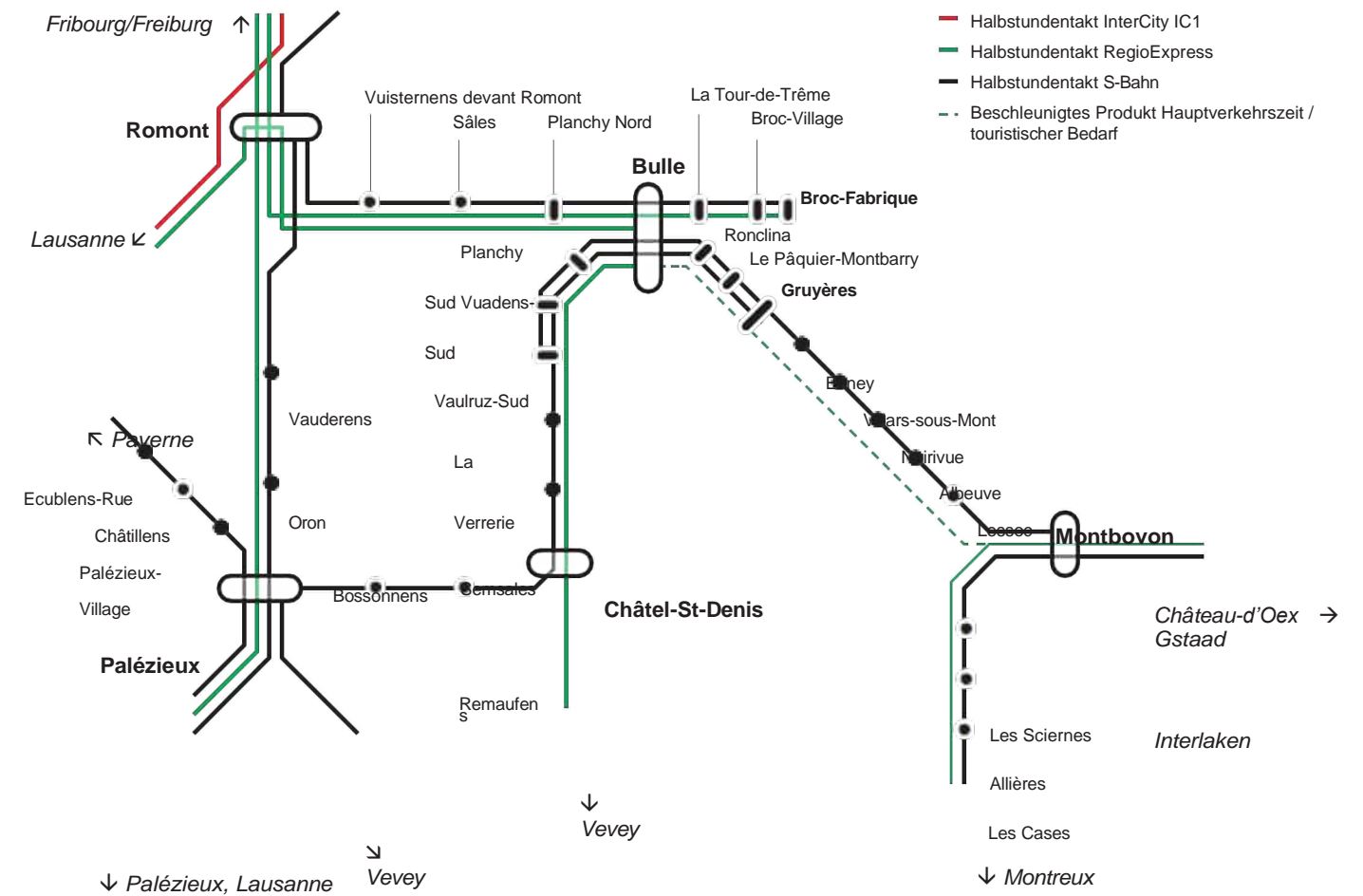
9.4 Broye

Auf jedem der Äste um Payerne wird das Angebot durch neue RegioExpress-Verbindungen mit einer im Vergleich zum regionalem Basisangebot anderen Haltepolitik verstärkt. Die Fahrzeiten zwischen den wichtigsten Städten werden verkürzt. Darüber hinaus profitiert auch die Broye von der neuen Linie Romont–Lausanne, da ihre Verbindung zum Genferseebogen um mehr als 15 Minuten beschleunigt wird.



9.1 Gruyère/Veveyse

Das Bahnangebot im Greyerz- und Vivisbachbezirk wird mit einer Erhöhung des Takts auf allen Linien und der Einführung direkter und schneller Produkte zwischen Bulle und dem Genferseebogen verstärkt. Die Haltestellen Vuisternens-devant-Romont und Sâles zwischen Romont und Bulle werden wieder in Betrieb genommen. Mit dem Betrieb von vier Zügen pro Stunde und Richtung zwischen Planchy-Nord, wo eine neue Haltestelle gebaut wird, und Broc-Chocolaterie steht eine strukturierende Achse für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Sie wird durch eine zweite Achse um die Schmalspurbahn mit ebenfalls einem Viertelstundentakt zwischen Vaulruz-Süd und Gruyères ergänzt. Schliesslich entspricht die Verbindung von Bulle und Gruyères mit dem Pays d'Enhaut durch ein zusätzliches Produkt, das einige Male pro Tag verkehrt, den Pendler- und Tourismusbedürfnissen.



10. Schlussfolgerung

Die Vision Bahn 2050+ ist eine ehrgeizige Vision. Sie schlägt für jede Bahnachse einen Ausbau der Transportkapazitäten durch eine Erhöhung des Takts sowie eine Verkürzung der Fahrzeiten zwischen den verschiedenen regionalen Zentren vor. Die Angebotserweiterungen sind in Etappen möglich, abhängig von der Einführung des Rollmaterials und/oder der Verwirklichung notwendiger Infrastrukturen. Dies ermöglicht eine Kontrolle der Risiken und der Investitions- bzw. Betriebskosten des Angebots im regionalen Personenverkehr. Der Ausbau der Infrastruktur ist auf einem vorwiegend einspurigen Netz notwendig mit einer Verdoppelung an strategischen Orten. Über den verdichteten Takt hinaus können bestimmte Strecken künftig mit doppelstöckigen oder längeren Zügen bedient werden, wodurch die Zahl der angebotenen Sitzplätze verdreifacht wird.

Für den Kanton Freiburg, aber auch für die gesamte Westschweiz, ist es wichtig, eine Verkürzung der Reisezeiten auf der Hauptachse des Schweizer Mittellandes zwischen Genf, Lausanne, Freiburg und Bern umzusetzen. Durch die Anbindung dieser neuen Linie in Romont kann der Anschluss von Bulle an das nationale Netz des Fernverkehrs stark verbessert werden. Die Umsetzung einer ersten Etappe zwischen Romont und Freiburg ist von der Zustimmung der Eidgenössischen Räte in der nächsten Botschaft Bahnausbau im Jahr 2026 abhängig.

Diese erste Etappe ist Teil der Behebung der Fahrzeitverschlechterungen im Fahrplan 2025, des Ersatzes der WAKO-Technologie und der Modernisierung der gesamten Eisenbahnachse Genève–Bern.

Mit der Vision Bahn 2050+ verfügt der Kanton Freiburg über einen richtungsgebenden Rahmen für die langfristige Entwicklung seines Bahnangebots, die mit der Perspektive BAHN 2050 des Bundes^[12] und dem kantonalen Richtplan 2019^[5] in Einklang steht. Die Zeitspannen im Bahnverkehr sind lang, weshalb heute schon die Bedürfnisse der Freiburgerinnen und Freiburger von morgen angemeldet und die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons Freiburg geschaffen werden müssen.



11. Priorisierung von Infrastrukturmassnahmen

Massnahme	Angebote/Funktionalität	Priorität	Leistungsvereinbarungen	Botschaft 2019	Botschaft 2023	Botschaft 2026	Botschaft 2030	Botschaft 2034	Nachfolgende Botschaften	Inbetriebnahme
A.1	Neue Linie Romont–Fribourg/Freiburg	- 1. Etappe der Stärkung der Achse Bern–Lausanne im Hinblick auf die nächste Entwicklung des Angebotskonzepts, mit einer Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lausanne und Bern - Senkung der Reisezeit zwischen Bulle und Fribourg/Freiburg - Erhöhung der Kapazität für den RegioExpress-Verkehr - Redundanz des Netzes für Bauarbeiten und Streckenunterbrechungen - Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr auf der bestehenden Linie	1			Verpflichtungskredit				2040-2045
A.2	Neue Linie Lausanne–Romont	- 2. Etappe der Stärkung der Achse Bern–Lausanne im Hinblick auf die nächste Entwicklung des Angebotskonzepts, mit einer Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lausanne und Bern, abgestimmte Knotenpunkte Lausanne und Bern - Senkung der Reisezeit zwischen Bulle und Lausanne - Senkung der Reisezeiten zwischen Murten/Morat, Payerne, Lucens, Moudon und Lausanne - Neue RegioExpress-Produkte Bulle–Genferseebogen, Broye–Genferseebogen - Redundanz des Netzes für Bauarbeiten und Streckenunterbrechungen - Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr auf der bestehenden Linie	2			Projektierungskredit	Projektierungskredit	Verpflichtungskredit		2050
A.3	Neue Linie Düdingen–Bern	- 3. Etappe der Stärkung der Achse Bern–Lausanne mit einer Kapazitätserweiterung auf der bestehenden Strecke für die S-Bahn Bern, um die Nachfrageentwicklung und den Güterverkehr aufnehmen zu können - Senkung der Reisezeit zwischen Lausanne und Bern - Erhöhung der Kapazität für den RegioExpress-Verkehr - Redundanz des Netzes für Bauarbeiten und Streckenunterbrechungen	3					Projektierungskredit	Verpflichtungskredit	> 2050
B.1	Neuer Viadukt Romont–Vuisternens	- Senkung der Reisezeit zwischen Bulle und Fribourg/Freiburg - Einführung RE Bulle–Genferseebogen	1		Verpflichtungskredit					2028
B.2	Neues Trasse Sâles–Planchy	- Senkung der Reisezeit zwischen Bulle und Fribourg/Freiburg - Einführung RE Bulle–Genferseebogen - Wiedereinführung des Regionalverkehrs	1				Verpflichtungskredit			2045-2050
B.3	Wiederinbetriebnahme der Haltestellen Vuisternens und Sâles	- Lokale Erschliessung	2				Verpflichtungskredit			2045-2050
B.4	Neuer Haltepunkt Planchy-Nord	- Lokale Erschliessung und multimodale Plattform	1				Verpflichtungskredit			2045-2050
C.1	Neue Haltestelle Agy	- Lokale Erschliessung und multimodale Plattform	1		Verpflichtungskredit	Anpassung des Verpflichtungskredits				2030-2035
C.2	Neue Linie Fribourg/Freiburg–Courtepin	- Erhöhung der Kapazität zwischen Fribourg/Freiburg und Courtepin - Verkürzung der Reisezeit und Erhöhung des Takts zwischen Fribourg/Freiburg und Murten/Morat - Einführung eines RegioExpress-Produkts zwischen Fribourg/Freiburg und Neuchâtel - Evtl. neue Erschliessung von Granges-Paccot	3					Verpflichtungskredit		> 2050
C.3	Neues Trasse Courtepin–Münchenwiler–Courgevaux	- Erhöhung der Kapazität zwischen Courtepin und Murten/Morat - Einführung eines RegioExpress-Produkts zwischen Fribourg/Freiburg und Neuchâtel - Verkürzung der Reisezeit und Erhöhung des Takts zwischen Fribourg/Freiburg und Murten/Morat	2					Verpflichtungskredit		> 2050
C.4	Erhöhung der Kapazitäten im Seebezirk	- Erhöhung der Kapazitäten zwischen Murten/Morat und Ins sowie zwischen Murten/Morat und Kerzers - Einführung eines RegioExpress-Produkts zwischen Fribourg/Freiburg und Neuchâtel	2					Verpflichtungskredit	Verpflichtungskredit	2040-2045 > 2050
D.1	Neues Trasse Grolley–Cousset	- Erhöhung der Kapazitäten zwischen Fribourg/Freiburg und Payerne - Einführung eines kombinierten Angebots RegioExpress/REGIO	2				Verpflichtungskredit			2045-2050
D.2	Neues Trasse Payerne–Estavayer-le-Lac	- Erhöhung der Kapazitäten zwischen Payerne und Yverdon-les-Bains - Einführung eines kombinierten Angebots RegioExpress/REGIO	3						Verpflichtungskredit	> 2050
E.1	Neue Bahnhöfe in Bossonnens und Semsales	- Aufrechterhaltung der Kreuzungsfunktionalität - Anpassung an das BehiG - Verbesserung der Geometrie - Verbesserung der Kantenfahrzeit zwischen Bulle und Palézieux	1	2025-2028						2030
E.2	Sicherung der Ortsdurchfahrt von Montbovon	- Sicherung des Trassees - Verbesserung der Robustheit und Stabilität - Verbesserte Abstimmung der Knotenpunkte Bulle und Montbovon	1	2033-2038						2040
E.3	Erhöhung der Kapazitäten des Knotens Bulle	Erhöhung der Kapazität des Knotens Bulle	2	2033-2038 / 2039-2042						2045
E.4	Neue Haltestelle Planchy-Sud	- Lokale Erschliessung und multimodale Plattform	1				Verpflichtungskredit			2040
E.5	Neue Linie Vevey–Châtel-St-Denis	- Bahnverbindung zwischen Châtel-St-Denis und Vevey - Einführung von schnellen Produkten zwischen Bulle, Châtel-St-Denis und Vevey	3						Verpflichtungskredit	> 2050

Quellen

- [1] Bevölkerungsprognosen für den Kanton und die Bezirke 2023–2050, Amt für Statistik (StatA), Kanton Freiburg, 15. Mai 2023.
- [2] Wegpendler aus dem Kanton Freiburg 2016, Amt für Statistik (StatA), Kanton Freiburg
- [3] Mobilität und Verkehrsmittel im Kanton Freiburg 2015, Amt für Statistik (StatA), Kanton Freiburg
- [4] Pendlerströme, Dashboard, Amt für Mobilität (MobA) 2023.
- [5] Kantonaler Richtplan 2019, Bau- und Raumplanungsamt (BRPA), Kanton Freiburg
- [6] Blatt T101 – Siedlungsgebiet, Auszug aus dem kantonalen Richtplan 2019 [4], Kanton Freiburg, Version 4 vom 19.08.2020.
- [7] Blatt T108 – Touristische Entwicklungsschwerpunkte, Auszug aus dem kantonalen Richtplan 2019 [4], Kanton Freiburg, Version 4 vom 19.08.2020.
- [8] Blatt T201 – Öffentlicher Verkehr, Auszug aus dem kantonalen Richtplan 2019 [4], Kanton Freiburg, Version 4 vom 19.08.2020.
- [9] Die 10 meistbesuchten Sehenswürdigkeiten 2023 der Schweiz, Schweiz Tourismus
- [10] Kantonaler Klimaplan, Strategie und Massnahmenplan 2021–2026, Amt für Umwelt, Mai 2021
- [11] MOBUL, Agglomerationsprogramm der 4. Generation, Richtplan der Agglomeration, Juni 2021.
- [12] Perspektive BAHN 2050 - Vision, Ziele und Stossrichtung, Bundesamt für Verkehr, August 2023.
Perspektive BAHN 2050 - Räumliche Konkretisierung, Bundesamt für Verkehr, September 2024

