



## Pressemitteilung

### Neue Streckenführung Vuisternens-devant-Romont – Romont Reisezeit Bulle – Romont sinkt auf 15 Minuten

Wie bereits angekündigt wird die Streckenführung der Linie Bulle-Romont zwischen Vuisternens-devant-Romont und Romont angepasst. Die Kurven werden geglättet und die Strecke um 800 Meter verkürzt. Durch den Bau einer 970 Meter langen Brücke im Glane-Tal sinkt die Fahrzeit für die Züge der Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) um drei Minuten. Der Bau des neuen Trassees ermöglicht eine Verbesserung der globalen Mobilität und der Qualität der Anschlüsse. Der Neubau ersetzt die bestehenden Gleise, deren Erneuerung sich ohnehin aufgedrängt hätte. Ende nächster Woche wird das Projekt, das sich optimal in die Umwelt einbettet, öffentlich aufgelegt. Der Zeitplan sieht einen Beginn der Bauarbeiten im Frühling 2026 und eine Inbetriebnahme der Linie im Jahr 2028 vor.

In 15 Minuten von Romont nach Bulle: Die RER Fribourg-Freiburg schaltet einen Gang höher. Auf dem neuen Trassee zwischen Vuisternens-devant-Romont und Romont wird sie eine Geschwindigkeit von bis zu 140 km/h erreichen. Das Projekt, das einen neuen Streckenentwurf vorsieht, wird am Freitag, 15. November 2024 von TPF INFRA öffentlich aufgelegt. Es umfasst insbesondere den Bau eines 970 Meter langen Viadukts und eine begradigte Streckenführung. Dadurch sparen die Reisenden auf der Strecke Bulle-Romont drei wertvolle Minuten ein.

Dieser Zeitgewinn ist für die TPF von grosser Bedeutung. Er ermöglicht eine bessere Einbettung des Angebots im nationalen Fahrplan und eine höhere Stabilität der Anschlussknoten. Die gewonnene Fahrzeit bietet den Reisenden eine bessere Garantie, ihre Fahrt mit dem gewünschten Anschluss reibungslos fortzusetzen. Erklärtes Ziel der TPF ist es, die Fahrzeit zwischen Bulle und Freiburg bis 2035 auf der Schiene wie auch auf der Strasse auf dreissig Minuten zu verkürzen.

#### **Massnahmen zur Förderung der Biodiversität**

Das neue Bahntrasse zwischen Vuisternens und Romont wird 3,4 km statt wie heute 4,2 km lang sein. Das alte Gleis wird abgebaut und das frei gewordene Gelände der Natur oder der Landwirtschaft zugeführt. Während die Trassenfläche bisher 48000 m<sup>2</sup> betrug, wird sie nach den Korrekturen 43000 m<sup>2</sup> messen. Eine besondere Aufmerksamkeit gilt der Renaturierung und Aufwertung der Flächen. Dies trifft insbesondere auf das unweit der Fussballplätze von Mézières gelegene Gebiet «Clos des Lattes» zu, das ein Amphibiengebiet von kantonaler Bedeutung beherbergt. Auch die Offenlegung mehrerer Wasserläufe sowie die Wiederaufforstung und -bepflanzung der freigewordenen Flächen sind geplant, wobei der Biodiversität eine besondere Aufmerksamkeit zukommt.

Der Bau des Viadukts ermöglicht eine bessere Einbettung des Trassees in die Landschaft. Das Bauwerk gewährleistet eine höhere Durchlässigkeit für Wildtiere, Wasserläufe, Wege und die landwirtschaftliche Nutzung. Darüber hinaus können durch die geänderte Streckenführung vier Bahnübergänge aufgehoben werden. Aus sicherheitstechnischer Sicht ist dies von erheblicher Bedeutung.

#### **Sanierung erforderlich**

Die Überlegungen zu diesen Verbesserungen wurden angestossen, da die Gleise und ihre Fundamente das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Um den Betrieb unter optimalen Bedingungen fortsetzen zu können, drängt sich eine Generalsanierung auf. Weder die 1868 entworfene ursprüngliche Streckenführung noch die Infrastruktur entsprechen heute den Normen und Anforderungen des Rollmaterials und der Kunden.

Der Vorschlag zur Verbesserung und Modernisierung der Streckenführung wurde 2019 erstmals öffentlich vorgestellt, obwohl es sich damals noch um ein Vorprojekt handelte. Das Parlament positionierte sich im Rahmen der Angebotserweiterung 2035 (Ausbauschnitt AS 2035) positiv und bezeichnete das Projekt im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis als besonders relevant. Aufgrund von technologischen Anpassungen im Bahnausbau der SBB mussten neue Studien durchgeführt werden, die verschiedene Verbesserungen mit sich brachten. Die Analysephase wurde verlängert, wodurch auch die Fristen des 2019 angekündigten Zeitplans entsprechend verschoben wurden.

Vorbehaltlich etwaiger Verzögerungen bei Verfahren oder den Bauarbeiten wird die Inbetriebnahme der neuen Strecke Vuisternens-devant-Romont/Romont mit dem Inkrafttreten des neuen Fahrplans im Dezember 2028 zusammenfallen.

Givisiez, 6. November 2024

***Die Freiburger Verkehrsbetriebe Holding (TPF) AG ist eine aus vier Unternehmen bestehende Gruppe, die in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Bahninfrastruktur und Immobilien tätig ist. Die Gruppe zählt mehr als 1400 Mitarbeitende. Ihr Sitz befindet sich in Givisiez.***