Bericht 2026-DIME-89

5. Oktober 2026

—

Direkte Verbindung Freiburg–Bulle (Metro, Tram-Train)

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2021-GC-70 Direkte Verbindung Freiburg–Bulle (Metro, Tram-Train), das von den Grossräten Pierre Mauron und Jean-Daniel Wicht am 18. Mai 2021 eingereicht und vom Grossen Rat am 20. Mai 2022 mit 87 zu 3 Stimmen angenommen wurde.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

Inhaltsverzeichnis

—

1 Einleitung 2

2 Analysen neuer Bahntrassees zwischen Freiburg und Bulle 2

2.1 Studien zu einer neuen Bahnstrecke Lausanne–Bern: Hintergründe und Ziele 2

2.2 Analysen neuer Bahntrassees zwischen Freiburg und Bulle 4

3 Geplante Verbesserungen an der Bahnstrecke Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg 5

4 Öffentlicher Verkehr mit hohem Serviceniveau (ÖVHS) in der Agglomeration Freiburg 6

5 Schlussfolgerung 6

1 Einleitung

Mit dem am 20. Mai 2022 vom Grossen Rat angenommenen Postulat forderten die Grossräte Pierre Mauron und Jean-Daniel Wicht den Staatsrat auf, die Machbarkeit einer etappenweise verwirklichten Bahnanbindung zwischen Freiburg und Bulle und einer Erschliessung auf einer Nord-Süd-Bahnachse, Freiburg–Marly–Bulle, zu prüfen. Sie begründeten ihr Anliegen insbesondere mit dem Bevölkerungswachstum in der Agglomeration Bulle.

In seiner Antwort vom 15. März 2022 wies der Staatsrat darauf hin, dass der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und dessen Finanzierung in die Zuständigkeit des Bundes falle und im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahn (STEP) schrittweise geplant würden. Dabei werde ein Verfahren angewendet, das es ermögliche, Projekte zu erfassen und diese insbesondere anhand ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses nach Dringlichkeit einzustufen.[1] Er schlug jedoch vor, diese Machbarkeit bei der Erarbeitung der kantonalen Strategie der Bahnentwicklung 2040-2050[2] zu prüfen. Im Rahmen einer 2020 im Auftrag der Kantone Waadt und Freiburg durchgeführten Machbarkeitsstudie sowie der explorativen Studie der SBB für einen Kapazitätsausbau und eine Beschleunigung auf der Strecke Lausanne–Bern, die von Mitte 2021 bis Mitte 2023 für den Ausbauschritt 2035 des STEP (STEP AS 2035) durchgeführt wurde, wurde die Frage ebenfalls untersucht. Der Schlussbericht stammt aus dem Oktober 2025 und seine Veröffentlichung durch das Bundesamt für Verkehr wurde Anfang 2026 offiziell bekannt gegeben. Der Staatsrat hat diese Veröffentlichung abgewartet, um seinen Bericht zum Postulat fertigzustellen.

Der vorliegende Bericht stellt zunächst die in diesen beiden Studien durchgeführten Analysen der Linienführung für eine neue Bahnstrecke Freiburg–Bulle vor. Anschliessend geht er auf die geplanten Verbesserungen der bestehenden Bahnstrecke Bulle–Romont–Freiburg sowie auf die Studie der Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) zu einem Verkehrssystem mit hoher Kapazität zwischen Freiburg und Marly ein.

2 Analysen neuer Bahntrassees zwischen Freiburg und Bulle

2.1 Studien zu einer neuen Bahnstrecke Lausanne–Bern: Hintergründe und Ziele

Der Ausbau der Bahninfrastruktur fällt in die Zuständigkeit des Bundes und wird im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahn (STEP) schrittweise geplant. Zu den Massnahmen des Ausbauschritts 2035 (AS 2035), der vom Bundesparlament am 21. Juni 2019 mit dem *Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur* verabschiedet wurde, gehört die Analyse der Beschleunigung und Kapazitätserweiterung zwischen Lausanne und Bern mit dem Ziel, die Voraussetzungen für eine Umsetzung in einem späteren Ausbauschritt zu prüfen.

Die Kantone Freiburg und Waadt beauftragten im September 2019 ein Ingenieurbüro mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie über die Beschleunigung zwischen Lausanne und Bern und die Verbesserung der S-Bahn[3], um die möglichen Ausbaumassnahmen zu ermitteln. Das Ergebnis wurde 2020 vorgelegt. Es wurden mehrere Linienführungen und -varianten analysiert und verglichen, insbesondere auf der Achse Lausanne–Vevey–Bulle–Freiburg. Ziel war es, die geeignetste Linienführung für den Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr (Kapazitätserweiterung) und die Verkürzung der Fahrzeiten (Beschleunigung) zu bestimmen.

[1] Die in einem STEP-Ausbauschritt ausgewählten Projekte werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert.

[2] Dies fand seinen Niederschlag in der im Herbst 2024 veröffentlichten «Vision Bahn 2050+» des Kantons Freiburg: https://www.fr.ch/de/document/538861.

[3] *Etude de faisabilité Accélération Lausanne – Berne et amélioration RER*, Juli 2020.

Diese Studie diente als Grundlage für die explorative Studie zur Bahnachse Lausanne–Bern[4], die 2022 von der SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) und gestützt auf den Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 durchgeführt wurde. Begleitet wurde sie von einem politischen Ausschuss (COPOL), dem die Leiterin der Abteilung Infrastruktur und Vizedirektorin des BAV, der Leiter der Abteilung Infrastruktur der SBB, die Vorsteherin des *Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines* des Kantons Waadt, die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) des Staats Freiburg sowie der Vorsteher der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern angehörten. Auf technischer Ebene wurde die Studie von einer Koordinationsgruppe begleitet, die sich aus Mitarbeitenden des BAV, der SBB sowie der Kantone Bern, Freiburg und Waadt zusammensetzte.

Wie bereits bei der Machbarkeitsstudie von 2020 ist es eines der Ziele der explorativen Studie der SBB, die optimale Linienführung für eine neue Bahnlinie zu ermitteln, die höhere Zuggeschwindigkeiten und einen Angebotsausbau zwischen Lausanne und Bern ermöglicht.[5] Die Wahl der Linienführung erfolgte insbesondere durch die Identifikation von Streckenabschnitten, auf denen der Bau einer Bahninfrastruktur schwierig ist und die einen Angebotsausbau zwischen Bern, Fribourg/Freiburg und Lausanne nicht zulassen. Zu den untersuchten Streckenabschnitten gehörte auch die Strecke Freiburg–Bulle.

Wie bereits in der Studie von 2020 (Abb. 2) wurde der Untersuchungsperimeter der SBB-Studie[6] (Abb. 1) in drei Korridore unterteilt, die von Lausanne nach Bern führen:

> Westkorridor (O): verläuft über den Jorat und die Broye sowie in der Nähe des Murtensees;
> Mittlerer Korridor (C): folgt mehr oder weniger der heutigen Bahnachse;
> Ostkorridor (E): verläuft über Puidoux, Châtel-Saint-Denis, Bulle und Fribourg/Freiburg und folgt anschliessend der heutigen Achse zwischen Fribourg/Freiburg und Bern.

Diese drei Korridore wurden ihrerseits in drei Abschnitte unterteilt:

1. Lausanne–Moudon/Romont/Bulle;
2. Moudon/Romont/Bulle–Payerne/Freiburg
3. Payerne/Freiburg–Bern.

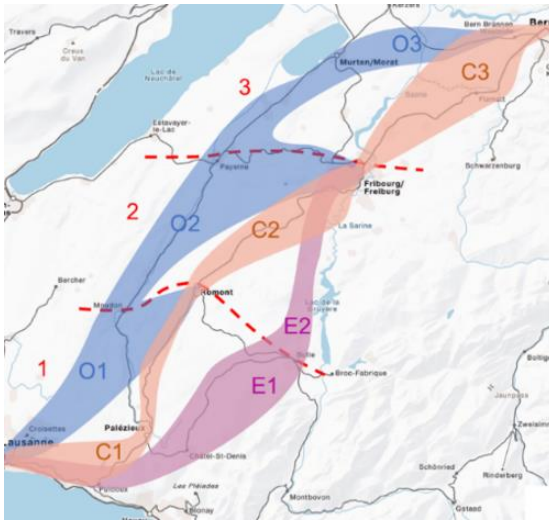


Abb. 1 (Studie der SBB aus dem Jahr 2022, Schlussbericht Oktober 2025)

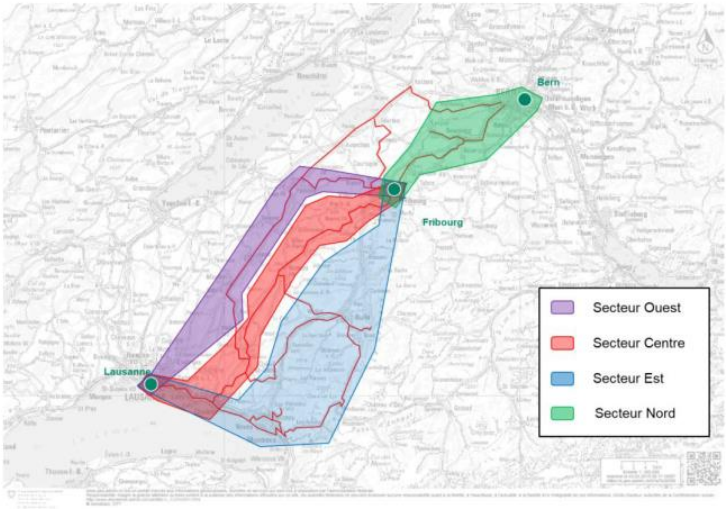


Abb. 2 (Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020)

[4] *Lausanne - Berne, accélération et extension de capacité (Avenir de la ligne)* - SBB, Schlussbericht zur explorativen Studie, Oktober 2025.

[5] Auf der Grundlage dieser explorativen Studie wurde im Januar 2023 eine Vorstudie lanciert.

[6] Die explorative Studie stützte sich insbesondere auf die Daten der Machbarkeitsstudie von 2020 über die Beschleunigung zwischen Lausanne und Bern und die Verbesserung der S-Bahn.

Auf der Grundlage dieser Einteilung in Korridore und Abschnitte sowie der bereits durchgeführten Studien erarbeitete die SBB verschiedene Varianten und Angebotsstruktur-Szenarien. Dazu gehört insbesondere das Szenario Voralpen, das Freiburg mit Lausanne über Bulle verbindet.

2.2 Analysen neuer Bahntrassees zwischen Freiburg und Bulle

Die SBB hat daher den Bau einer neuen Strecke zwischen Lausanne und Freiburg über Bulle geprüft (Szenario Voralpen). Aus den Diskussionen im Rahmen der explorativen Studie der SBB geht hervor, dass in diesem Korridor derzeit, mit Ausnahme des Abschnitts zwischen Lausanne und Vevey, keine Bahnstrecke besteht.[7] Erforderlich wären insbesondere:

> der Bau einer neuen Strecke zwischen Matran und Bulle mit einer Länge von rund 22 km, davon etwa 11 km im Tunnel;
> der Bau eines neuen Bahnhofs in Bulle, entweder oberirdisch oder unterirdisch;
> der Bau einer neuen Strecke zwischen Lausanne und Bulle – entweder als rund 40 km lange, vollständig im Tunnel verlaufende Strecke mit einem unterirdischen Bahnhof in Bulle zur Verringerung der starken Steigung (Variante Q in Abb. 3) oder in Form einer 39 km langen Strecke, davon 25 km in Tunneln zwischen Lausanne und der Umgebung von Châtel-Saint-Denis (mit starker Steigung beim Übergang an die Oberfläche), die anschliessend entlang der Autobahn A12 verläuft (Variante R in Abb. 3).

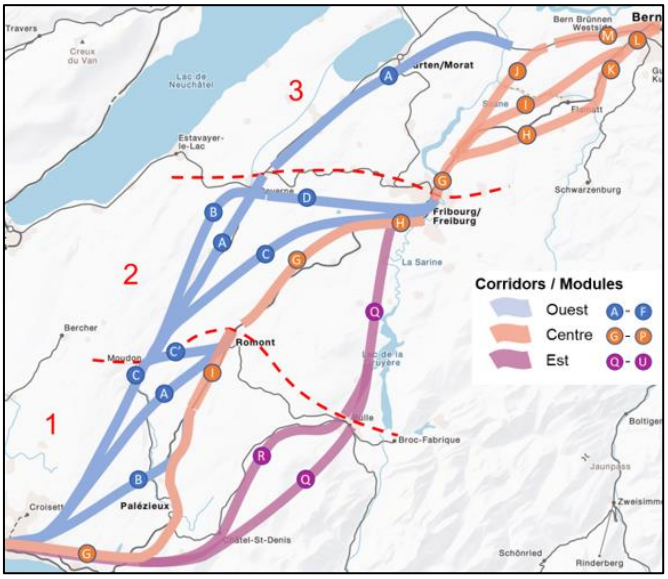


Abb. 3 (Studie der SBB aus dem Jahr 2022, Schlussbericht Oktober 2025)

Diese Diskussionen zeigen zudem, dass der Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Freiburg und Lausanne über Bulle einen mehr als 60 km langen Streckenabschnitt erfordern würde, der grösstenteils im Tunnel verlaufen würde. Ein solches Vorhaben hätte Auswirkungen auf Fruchtfolgeflächen, Waldflächen und schwach besiedelte Gebiete. Zwischen Matran und Freiburg wäre eine Kurve erforderlich, die eine Reduktion der Geschwindigkeit zur Folge hätte. Um Bulle anzubinden, müsste in der Nähe des bestehenden Bahnhofs oder der Autobahn ein unterirdischer oder oberirdischer Bahnhof errichtet werden.

Der Vergleich der fünf ausgewählten Szenarien führte dazu, dass das Szenario Voralpen im weiteren Verlauf der Studie nicht weiterverfolgt wurde. Ausschlaggebend waren die Zahl der erforderlichen Infrastrukturen und die damit verbundenen erheblichen technischen Herausforderungen, die hohen Kosten, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt sowie die fehlende Verbesserung beziehungsweise eine Verschlechterung des Angebots für Palézieux, Romont und allgemein für den Glane-, Vivisbach- und Broyebezirk.[8]

—

[7] Diese Punkte gehen aus dem Schlussbericht zur explorativen Studie der SBB vom Oktober 2025 nicht hervor.

[8] Die Szenarien Broye und «Seeland» wurden ebenfalls verworfen. Die zweite Phase der Studie konzentrierte sich daher auf den Korridor über den Jorat sowie auf den Korridor, der in etwa dem Verlauf der bestehenden Bahnstrecke folgt (Mitte).

Auch die Machbarkeitsstudie von 2020 hat die beiden Varianten über Bulle nicht näher untersucht (siehe Abb. 4). Der Vergleich der verschiedenen Varianten zeigt nämlich, dass diese die längsten Tunnelstrecken umfassen, die höchsten Kosten verursachen, das stärkste beziehungsweise drittstärkste Gefälle aufweisen und hinsichtlich der geologischen Einschränkungen am schlechtesten abschneiden.[9]

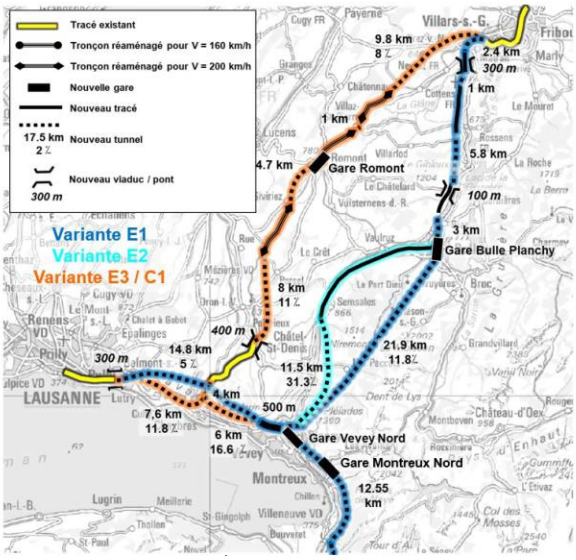


Abb. 4 (Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020)

3 Geplante Verbesserungen an der Bahnstrecke Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg

Der Ausbau der Bahnverbindung Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg ist im Gang. Der STEP AS 2035 sieht eine Verkürzung der Fahrzeit auf dieser Strecke vor. Durch den Bau eines neuen Trassees, insbesondere eines Viadukts, zwischen Romont und Vuisternens-devant-Romont wird die Fahrzeit von 37 auf rund 31 Minuten verkürzt. Das Vorhaben befindet sich derzeit im Plangenehmigungsverfahren (PGV)[10]; die Inbetriebnahme ist für 2029 vorgesehen.

Zudem sieht die im Herbst 2024 veröffentlichte «Vision Bahn 2050+» des Kantons Freiburg[11] weitere Angebotsverbesserungen auf dieser Strecke vor, insbesondere eine zusätzliche Verkürzung der Fahrzeit. Ziel ist es, die Fahrzeit auf rund 25 Minuten zu senken. Hierfür werden bis 2040 bis 2050 zwei weitere Infrastrukturmassnahmen erforderlich sein. Die erste Massnahme besteht im Bau einer neuen Trasse zwischen Romont und Freiburg, wodurch eine Fahrzeitverkürzung von fünf bis sechs Minuten erreicht werden könnte. Wie in Punkt 2.1 erwähnt, wird diese neue Linienführung derzeit von der SBB im Auftrag des Bundes und im Rahmen des STEP AS 2035 untersucht. Ursprünglich war ihre Realisierung in einem späteren Ausbauschritt vorgesehen.[12] Sie ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts Verkehr ’45 des Bundes, das vom 19. Juni bis 9. Oktober 2026 in der Vernehmlassung war. Dieses Projekt legt insbesondere die bis 2045 vorgesehenen Ausbauten der Bahninfrastruktur fest.[13] Der Staatsrat setzt sich

[9] Der in der Machbarkeitsstudie von 2020 durchgeführte Vergleich umfasst die Erschliessung, die Fahrzeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Tunnelstrecken, die Kostenspanne, das Gefälle sowie die geologischen Einschränkungen.

[10] Für Bauten und Anlagen der Bahn-, Tram-, Trolleybus-, Seilbahn- und Schifffahrtsinfrastruktur ist ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) des BAV erforderlich. Die Plangenehmigung entspricht einer Baubewilligung.

[11] https://www.fr.ch/de/document/538861.

[12] Die Planung dieses Projekts erfolgt im Rahmen der unter Punkt 2.1 vorgestellten Analyse der Strecke Lausanne–Bern.

[13] Das Projekt «Verkehr ’45» hat den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Strasse, Agglomeration) zum Gegenstand und soll bis 2045 umgesetzt werden.Weitere Informationen finden sich unter Verkehr ’45.

gemeinsam mit den Westschweizer Kantonen und weiteren indirekt betroffenen Regionen dafür ein, dass dieses seit «Bahn 2000» geplante Vorhaben in das Projekt aufgenommen wird.

Die zweite Infrastrukturmassnahme betrifft den Abschnitt zwischen Sâles und Bulle. Sie wird eine weitere Verkürzung der Fahrzeit zwischen Bulle und Romont ermöglichen. Der Kanton beabsichtigt, sie dem Bund im Rahmen eines künftigen STEP-Ausbauschritts vorzuschlagen, der nach 2045 umgesetzt werden soll.

4 Öffentlicher Verkehr mit hohem Serviceniveau (ÖVHS) in der Agglomeration Freiburg

Im Auftrag der damaligen RUBD (heute: Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt RIMU) und in Zusammenarbeit mit der Agglomeration Freiburg führten die TPF im Jahr 2021 eine Machbarkeitsstudie zu einem Verkehrsmittel mit hoher Beförderungskapazität zwischen Bertigny, dem Bahnhof Freiburg und Marly durch. Dabei wurden verschiedene Linienführungen analysiert und mehrere Technologien verglichen: S-Bahn, Lightrail-System, Tram-Train, Tram, Bus Rapid Transit (BRT) sowie eine urbane Luftseilbahn.[14] Die Ergebnisse dieser Analysen empfehlen eine vertiefte Prüfung der Varianten Tram und BRT, da diese ein interessantes Potenzial hinsichtlich Erweiterbarkeit und Kapazitätssteigerung aufweisen und zugleich eine feinere Erschliessung des Gebiets ermöglichen. Die Vorstudie begann im Sommer 2024. Die erste Phase wurde abgeschlossen und führte im Januar 2026 zur Auswahl von zwei Konzepten. Diese sollen im Rahmen der zweiten Phase, die im November 2026 beginnt, vertieft untersucht werden. Der Schlussbericht wird für den Herbst 2027 erwartet.

Die Variante BRT in der Agglomeration Freiburg wurde von der ETH Zürich in ihrem vom UVEK in Auftrag gegebenen Expertenbericht zur Erarbeitung des Projekts «Verkehr ’45», das am 19. Juni 2026 in die Vernehmlassung geschickt wurde, als prioritär (Priorität A) eingestuft. Sie erfüllt damit die Voraussetzungen für eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen einer künftigen Generation von Agglomerationsprogrammen. Der Staat Freiburg beabsichtigt, das Projekt eines öffentlichen Verkehrs mit hohem Serviceniveau in der Agglomeration Freiburg dem Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 6. Generation zu unterbreiten.

5 Schlussfolgerung

Die von den Kantonen Freiburg und Waadt in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2020 sowie die 2022 von der SBB durchgeführte prospektive Studie verfolgten zwar nicht das Ziel, auf das Postulat der Grossräte Pierre Mauron und Jean-Daniel Wicht einzugehen, das die Prüfung der Machbarkeit einer Bahnachse Freiburg–Marly–Bulle fordert. Vielmehr sollten sie eine Vision für die Erhöhung der Kapazität, die Stabilisierung des Netzes und die Verkürzung der Fahrzeiten auf der Strecke Lausanne–Bern entwickeln. Dennoch ermöglichten diese Studien dem Staatsrat, die technischen Schwierigkeiten bei der Realisierung einer neuen, direkteren Strecke zwischen Freiburg und Bulle, die damit verbundenen erheblichen Kosten sowie die Auswirkungen auf Landschaft und Umwelt aufzuzeigen.

[14] Ein Lightrail-System ist ein städtisches Verkehrsmittel, das eine Mischform zwischen Tram und U-Bahn darstellt. Ein Tram-Train ist ein Schienenfahrzeug, das sowohl auf Tramtrassees als auch auf dem Bahnnetz verkehren kann. Ziel eines BRT ist es, die Kapazität und die Pünktlichkeit des Betriebs im Vergleich zu herkömmlichen Buslinien zu verbessern. Zu seinen Hauptmerkmalen zählen insbesondere der Einsatz von Fahrzeugen mit hoher Beförderungskapazität, beispielsweise Bussen oder Trolleybussen, ein ebenerdiger Einstieg, eine optimierte Linienführung mit ganz oder teilweise Eigentrassees, die Bevorzugung an Kreuzungen sowie eine hohe Taktfrequenz.

Er beabsichtigt daher nicht, die Studie zu vertiefen. Die Analyse des Projekt des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg (Tram und BRT) zur Integration in ein Agglomerationsprogramm wird jedoch fortgesetzt. Vor allem sieht der Kanton Freiburg bereits die Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg vor. Ziel ist es, die Fahrzeit schrittweise auf rund 25 Minuten zu verkürzen und Bulle dadurch besser an das nationale Schienennetz anzubinden. Dadurch soll die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt werden, was auch zur Entlastung der Verkehrsknotenpunkte in den beiden Agglomerationen beitragen sollte. Dieses Fahrzeitziel kann durch den Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Freiburg und Romont erreicht werden. Das Ziel des Kantons besteht darin, dass dieses Vorhaben ordnungsgemäss in die nächste Ausbaustufe der Eisenbahninfrastruktur des Bundes (Projekt Verkehr ’45) aufgenommen wird.

Abschliessend fordert der Staatsrat den Grossen Rat auf, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.