

Fachgespräch öffentlicher Verkehr Kanton Freiburg

Antworten auf den Fragekatalog der Sektion Espace-Mittelland anlässlich des Meetings mit Herr M. Vonlanthen, Sektionschef im Amt für Mobilität des Kantons Freiburg.

Themen

S-Bahn 30 / Vorsignalstaffel ausgangs Fribourg Richtung Givisiez und Düdingen / Relation Freiburg – Ins/Kerzers / Relation Freiburg – Bern, S-Bahn 1 / Relation Freiburg – Romont / Vevey / Infrastruktur-Arbeiten

S-Bahn 30

Leistungsaustausch am Wochenende zwischen RE Fribourg–Bern und S30 Yverdon–Fribourg

Ausgangslage:

Die Anschlüsse in Payerne am Wochenende sind seit dem Fahrplanwechsel durch die Schiebung der Stundentakte auf beiden Linien massiv verschlechtert worden. Die Verbindungen Moudon–Lucens–Fribourg und Yverdon-les-Bains–Estavayer–Avenches–Murten wurden erheblich schlechter. Wichtig wäre die erstgenannte als Verbindung in die Kantonshauptstadt bzw. nächste grössere Stadt zu priorisieren. Die Verbindungen Payerne–Bern sind heute halbstündlich, nach Fribourg bloss stündlich gewährleistet.

Mo–Fr klappen die Anschlüsse in Payerne, weil die S30 Yverdon–Fribourg halbstündlich fährt.

Die RE Bulle–Fribourg fahren während der ganzen Woche stündlich Bern, zwischen Romont und Bern unmittelbar vor bzw. nach dem IR15 Genève-Aéroport–Luzern.

Vorschlag:

Die S30 Yverdon–Fribourg soll auch am Wochenende halbstündlich fahren (etwa 7–20 Uhr), mindestens jedoch am Samstag (Pendler im Verkauf und gewissen Dienstleistungen, Schüler in Weiterbildung, Einkaufsverkehr). Neben den Anschlüssen in Yverdon, Payerne und Fribourg rechtfertigt auch das Verkehrsaufkommen in Belfaux, Grolley, Payerne, Estavayer und Yvonand. Falls sich der Vorschlag aus finanziellen Gründen nicht umsetzen lässt, sollen die RE Bulle–Fribourg am Wochenende nicht mehr nach Bern fahren. Sie haben zwar einen gewissen touristischen Nutzen, im Vergleich zu den fehlenden Anschlüssen in Payerne ist er aber niedrig.

Finanziell dürften die beiden Angebote etwa gleich teuer sein:

- Anzahl Rollmaterial (je 1 Komposition)
- Rollmaterial - km (RE 62 km/Zugpaar., S30 100 km/Zugpaar.)
- Lokführer - std. (RE 1 Std. je Zugpaar, S30 2 Std./Zugpaar)
- Rangierpersonal (RE 1 Std./Zugpaar [Wegstellen in Bern], S30)

Am Abend ist die Fahrlage der S30 um 30 Min. zu verschieben, dadurch entstehen neue gute Anschlüsse in Fribourg an die S1 nach Düdingen-Flamatt-Bern-Münsingen-Thun, sowie an den RE nach Romont-Bulle und an die S40 nach Romont und die TPF Buslinie nach Tafers-Alterswil-Plafeien-Schwarzsee.

Durch die Änderung der anderen Anschlüsse in Yverdon, Payerne und Fribourg, welche ebenfalls nur stündlich klappen, sehen wir hier mehr Nachteile als Vorteile. Ganztägig gleiche Anschlüsse sind besser.

Antwort:

Auf unsere Fragen und Bemerkungen wurde eigentlich nicht eingegangen.

Die Verbindungen am Wochenende klappen nun auch besser.

Am Wochenende funktioniert der Fahrplan so, das Payerne die Anschlüsse Richtung Broye und Lausanne und in Yverdon auf die Relation Genf ausgerichtet ist.

Siehe auch die neuste Netzgrafik Fahrplan 2018.

Vorsignalstaffel ausgangs Fribourg Richtung Givisiez und Düdingen

Ab Fribourg müssen die Züge Richtung Givisiez und Düdingen aufgrund der bestehenden Signalisation bis zum Blocksignal beim Unterwerk Fribourg (Gabelung der Strecken nach Givisiez und Düdingen) mit 40 km/h schleichen, wenn sie in Fribourg mit 40 km/h ausfahren müssen.

Mit einer zusätzlichen Vorsignalstaffel nach den Weichen ausgangs Fribourg könnten die Züge bereits dort auf die reguläre Höchstgeschwindigkeit (80 km/h Richtung Givisiez) beschleunigen. Der Zeitgewinn wäre etwa eine 1/2 Min. Wir wissen nicht, ob diese Signale für 0,1 MCHF oder 1,0 CHF zu haben sind, es sind aber sicher nicht 5 oder 10 MCHF. Normalerweise muss man im Bahnverkehr für einen Zeitgewinn von 1 Min. mit einem zweistelligen Mio.-Betrag rechnen, hier höchstens mit einem einstelligen Betrag.

Antwort:

Einbau Weichenanlage der alten Alcatel-Anlage auf Neubau Stellwerk Freiburg SBB/TPF auf das Jahr 2021 mit diesen oben genannten Neuerungen, eventuell auf STEP 2035 Neubau TPF-Haltestelle bei Agie Freiburg neben Fussball-Stadion.

Relation Freiburg – Ins/Kerzers

Die S5 15849 auch Mo-Sa in Muntelier-Löwenberg in Richtung Kerzers-Bern soll wieder anhalten. So wird eine wichtige Taktfahrplanlücke geschlossen und es entsteht eine neue Verbindung von Muntelier-Löwenberg via Kerzers nach Neuenburg, als Ersatz, da die TPF nicht mehr in Muntelier-Löwenberg von und nach Neuenburg seit Fahrplanwechsel im Dezember 2017 anhält.

Es sollen wieder alle TPF Züge in Muntelier-Löwenberg ab Dezember 2018 halten. Der Kanton Freiburg versprach dies der Gemeinde Muntelier. Wird diese Aussage eingehalten?

Antworten:

Problem Güterverkehr Trasse-Belegung SBB-Cargo, nach Neuenburg sind nur 4 Halts möglich.

Ist vorgesehen die TPF Buslinie 20.530 direkt ab Kerzers nach Sugiez-Lugnorre weiter auszubauen, weil der Anschluss aus Bern-Kerzers auf diese TPF Bus Linie sehr schlecht ist?

Antwort:

Schritt war Fahrplan-Einführung, Frequenzerhebung möglich, Pendler-Relation?

Ist das Projekt eine RE Verbindung von Fribourg nach Courtepin-Murten-Sugiez-Ins ganz verworfen?

Antwort:

Doppelspurausbauten notwendig, Umtausch vom Kanton Freiburg an TPF mit zu vielen Kosten verbunden.

Relation Freiburg – Bern, S-Bahn 1

Gibt es eine Möglichkeit einer Einführung der S1 Bern ab 05:15 nach Flamatt-Fribourg 05:47 zum Anschluss an den IC 702 nach Lausanne und Genf?

NEIN

Kann man die S1 Fribourg-Bern/Bern-Fribourg mit dem Halbstundentakt um 2h am Abend verlängern?

Jawohl das wird eingeführt!

Bestehen Möglichkeiten für RE-Halte in Düdingen und Flamatt?

Jawohl der Halt in Düdingen wird ab Fahrplanwechsel 2018 eingeführt!

Kann man aus dem Sensebezirk wie Düdingen eine bessere Postauto Anbindung via Tifers zum Schwarzsee, sowie eine direkte Linie von Murten-Gurmels-Düdingen-Tifers-Alterswil-Plafeien-Zollhaus-Schwarzsee aus Nachfrage-Gründen einführen?

Antwort:

Die Benützung ist eher dünn, die Hauptrelation Tifers-Schwarzsee erfolgt über Freiburg.

Relation Freiburg – Romont / Vevey

Kann man den bestehenden RE-Zug Doppel-Flirt in Romont trennen, um mit dem hinteren Teil nach Palezieux-Vevey weiterfahren zu können, um gleich wieder zurück nach Fribourg-Bern zu gelangen?

Antwort:

Nur wenige Züge werden in Doppeltraktion geführt, vor allem nach Bulle. Weichenverbindung in Puidoux kostet 10 Mio. Fr. Die Halte in Romont und Palézieux sind für den Kanton Freiburg sehr wichtig.

Infrastruktur-Arbeiten

Wann beginnen die Bauarbeiten für die Normalspurlinie von Bulle nach Broc?
PGV 2019, Einbau Normalspur bis Broc Fabrique!

Wann wird der neue Bahnhof Bulle gebaut?
PGV 2020, Verschiebung des Bhfs nach Norden, Verlängerung der Züge

Wann wird der Bahnhofplatz von Fribourg umgestaltet?
Unter Federführung der Stadt Freiburg soll 2020-2022 gebaut werden.

Die Gesprächspartner der Sektion Espace-Mitteland danken Herrn M. Vonlanthen für den Empfang im Amt für Mobilität des Kantons Freiburg.

(Text: A. Hänni)