

Eine 970 m lange Brücke für entscheidende drei Minuten

Infrastruktur Die Transports publics fribourgeois (TPF) stehen vor dem Baubeginn eines Brückenprojekts zwischen Romont an der Strecke Bern – Lausanne und der rasch wachsenden Stadt und Agglomeration von Bulle am Fusse der Freiburger Alpen. Die Normalspurstrecke aus dem Jahr 1868 wurde aus Gründen des Grundbesitzes und der Topografie grosszügig durch die hügelige Landschaft gezogen, denn Geschwindigkeit und Reisezeit waren damals von geringer Bedeutung. Nun sind Gleise und Anlagen zwischen Romont und Vuisternens-devant-Romont sanierungsbedürftig und müssen in absehbarer Zeit erneuert werden. Gleichzeitig wurde dieser Abschnitt als Infrastrukturmassnahme im Programm Ausbauschritt 2035 für die Realisierung des Angebotsziels des Kantons Freiburg ausgewählt. Das Projekt sieht vor, die Strecke durch ein 970 m langes Viadukt um 910 m zu verkürzen und die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h zu erhöhen. Die Zeitersparnis beträgt drei Minuten.

Die Zeitersparnis erscheint im ersten Moment gering. Sie erlaubt jedoch, Kreuzungen auf der einspurigen Strecke aufzuheben, so die Pünktlichkeit zu steigern und die Anschlüsse an die Taktfahrpläne der Züge und Busse in den Knotenbahnhöfen von Romont und Bulle sicherzustellen. Eingespart werden ausserdem nach Fertigstellung täglich eine Zugkomposition und ein



Foto: TPF/Baraki

Die neue Brücke zur Verkürzung der Fahrzeit und Erhöhung der Pünktlichkeit

Lokomotivführer. Gleichzeitig entfallen vier Bahnübergänge.

Die Gesamtkosten der Erneuerungen belaufen sich auf 85,6 Mio. CHF, wobei allein das Auswechseln der Gleise mehrere Dutzend Millionen Franken kosten würde. Das Kosten-Nutzenverhältnis wird als sehr gut bewertet, und so wurde die neue Trasse 2019 vom Bundesparlament im Ausbauschritt 2035 beschlossen. Die Bauarbeiten sollen bereits im Sommer 2026 beginnen. Eine vollständige Unterbrechung des Bahnverkehrs für sieben Wochen ist im Jahr 2028 vorgesehen und die Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2028/29 geplant. Die alte Strecke wird vollständig zurückgebaut und wieder der Landwirtschaft zurückgegeben.

Abgeschlossen sind hingegen die Arbeiten an der Umspurung von der Me-

terspur auf die Normalspur der Strecke von Bulle nach Broc-Village und Broc-Chocolaterie. Hier steht die Schokoladenmanufaktur Broc-Chocolatier der Marke Cailler, eine Tochter des Nestlé-Konzerns, die jährlich Millionen Besucherinnen und Besucher anzieht. Dank der nun durchgehenden Normalspur ist sie direkt ans nationale Bahnnetz angeschlossen – dadurch stiegen die Besucherzahlen der Schokoladenmanufaktur um 34% auf 3,1 Mio. im Jahr 2024.

Eine infrastrukturelle Besonderheit ergibt sich auf der Ausfahrt von Bulle: Hier verkehren Meterspurzüge der TPF nach Montbovon (Anschluss an die Montreux-Oberland-Bernois MOB) und Normalspurkompositionen gemeinsam auf einem 650 m langen Dreischienengleis (siehe unten). RB 22.12.25 (km)

Dreischienengleis mit zwei Stromsystemen in Bulle

Technik In Bulle besteht bei den Transports publics fribourgeois (TPF) auf offener Strecke ein 650 m langes einglisiges Dreischienengleis für Normal- und Meterspur. Die Strecke ist mit zwei schaltbaren Stromsystemen ausgerüstet, für die Normalspur mit 15 kV 16,7 Hz und für die Meterspur mit 900 V DC.

Bis 2021 war die Strecke meterspurig und mit 900 V elektrifiziert. Sie führte vom Bahnhof Bulle bis zur 650 m entfernten Verzweigung, ab der eine 4,5 km lange Stichstrecke nach Broc-Chocolaterie führt und die Hauptstrecke nach Montbovon, wo Anschluss an

die Montreux-Oberland-Bahn (MOB) besteht. Seit der Umspurung der Stichstrecke ist nun der RE2 ab Bern und der RE3 ab Fribourg via Bulle bis nach Broc-Chocolaterie durchgebunden.

Da auf den 650 m durch Bulle die Zulegung eines zweiten Gleises nicht akzeptabel war, kam es zur Realisierung des Dreischienengleises mit zwei Stromsystemen. Der eine Fahrdrabt ist so positioniert, dass er für die Schleifenleisten beider Stromsysteme passt. Möchte ein Zug die Strecke befahren, so wird ab Stellwerk zuerst die entsprechende Fahrstrasse Normal-/Meterspur eingestellt.

Dann werden die beiden Einzungen weichen an den Enden des Dreischienengleises gestellt. Anschliessend wird das Rückleitungssystem umgestellt und danach die Fahrleitung zugeschaltet. Zuletzt wird das Signal auf Grün gestellt.

Zur zusätzlichen Sicherheit sind die beiden Fahrleitungsschalter mechanisch so verbunden, dass jeweils nur eine Fahrleitungsspannung möglich ist. Um Kriechströme zu vermeiden, werden die Schienen und das Rückleiterseil jeweils auf das entsprechende Stromsystem umgeschaltet. Die Anlage ist schweizweit einmalig. RB 22.12.25 (lüt)