



Bericht 2013-DAEC-41

16. November 2015

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2008.12 Christian Ducotterd/Jean-Pierre Siggen zum Bau eines Bahnhofs im Sektor Agy, SBB-Linie Freiburg–Payerne und TPF-Linie Freiburg–Murten

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat 2008.12 der Grossräte Christian Ducotterd und Jean-Pierre Siggen, das am 10. Oktober 2012 vom Grossen Rat mit 84 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung erheblich erklärt wurde. Nach dem Willen der Postulanten soll eine Machbarkeitsstudie durchgeführt und der Standort dieses Bahnhofs rasch festgelegt werden, damit er nicht durch andere Projekte verhindert wird.

Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung	13
2. Siedlungsentwicklungen auf der Agy-Ebene	13
3. Vorgaben und Normen	16
4. Standort der Bahnhaltestelle von Agy	18
5. Technische Machbarkeitsstudie	20
6. Baukosten	22
7. Die nächsten Schritte	23
8. Schlussfolgerung	24

1. Einleitung

Seitdem Volk und Stände die Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) in der Abstimmung von Februar 2014 angenommen haben, gilt ein neues Verfahren für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Nun bestimmt der Bund auf der Grundlage der von den Kantonen eingereichten Angebotskonzepte, welche Projekte im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) verwirklicht werden.

Zu den 16 Angebotskonzepten, welche die Freiburger Regierung dem Bund für den Ausbauschnitt 2030 (STEP AS 2030) unterbreitet hat, gehört der Bau einer neuen Bahnhaltestelle in Agy. Infolge des Postulats der Grossräte Christian Ducotterd und Jean-Pierre Siggen hat der Kanton Freiburg nämlich dieses Vorhaben in seine strategische Eisenbahnplanung integriert.

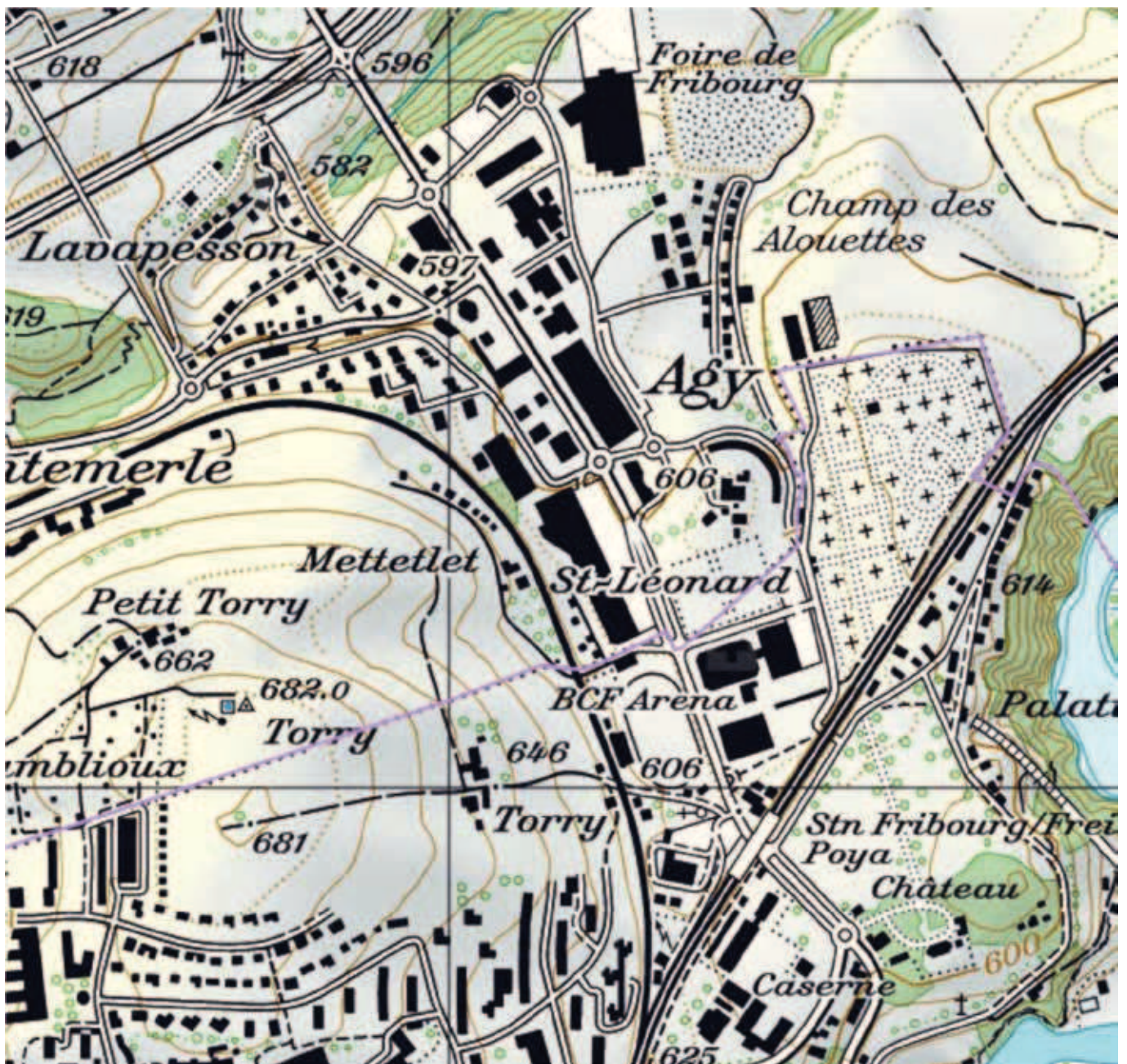
Das Amt für Mobilität (MobA) beauftragte ein externes Büro mit einer ersten Machbarkeitsstudie für eine Bahnhaltestelle

in Agy mit einem Perron. Die Ergebnisse dieser Studie, die von den SBB nicht überprüft wurden, werden im vorliegenden Bericht vorgestellt. 2016 werden die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) eine detailliertere Studie durchführen. Dies wird im Rahmen des STEP AS 2030 erfolgen, der 2018 dem Bundesparlament unterbreitet werden wird.

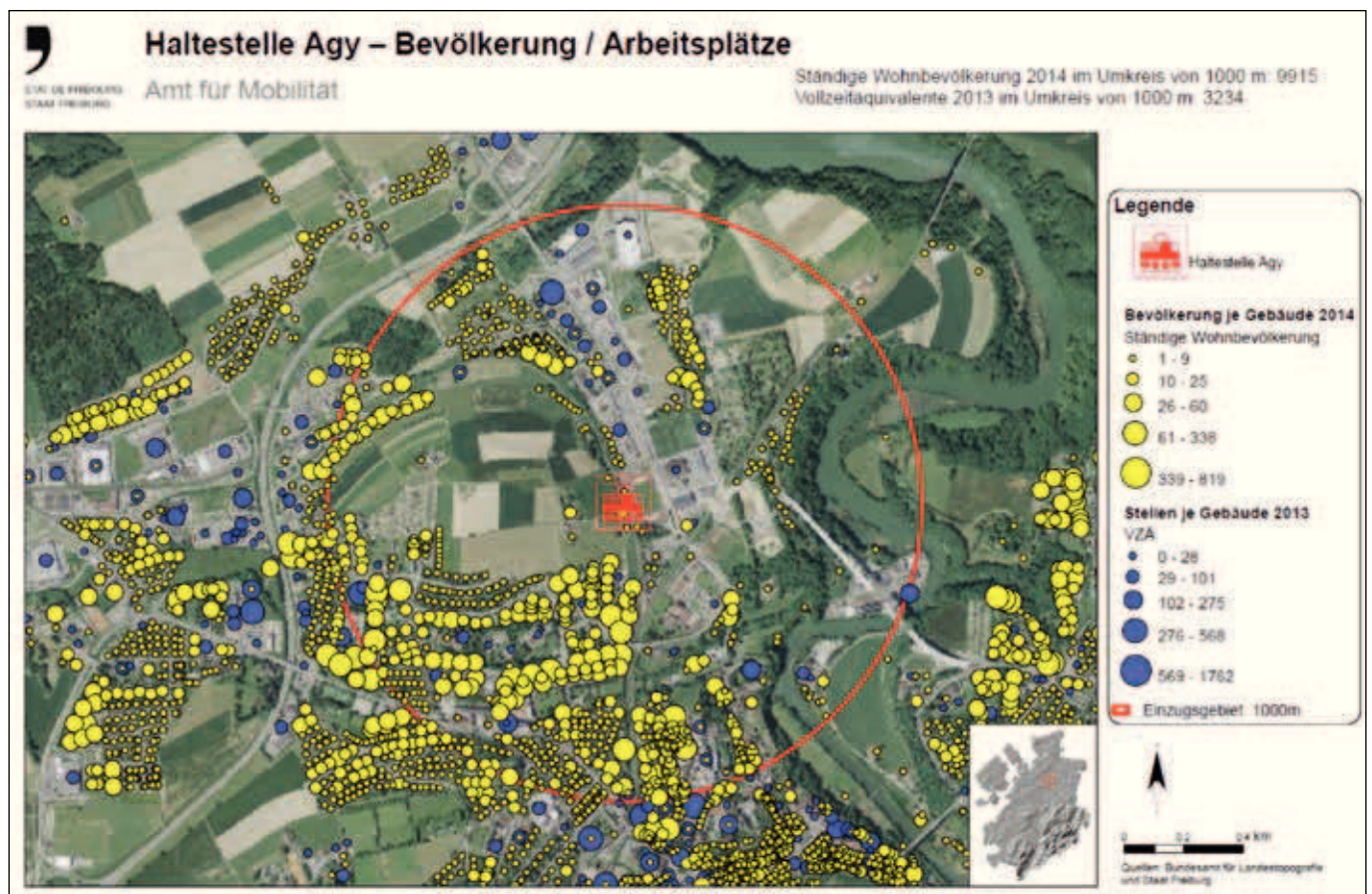
2. Siedlungsentwicklungen auf der Agy-Ebene

2.1. Bevölkerungsdichte und geplante Entwicklungen

Die Agy-Ebene, die sich auf dem Gebiet der Gemeinden Freiburg und Granges-Paccot befindet, hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Es wurden zahlreiche Wohnungen, Sportanlagen und Einkaufszentren gebaut; mehrere Unternehmen wie Groupe E, KGV, Casino, Hotel Ibis, Forum Freiburg liessen sich hier nieder.



Es fand mit anderen Worten eine bedeutende Verdichtung statt. Im Umkreis von einem Kilometer ab einer Haltestelle auf Höhe des St.-Leonhard-Stadions leben 9015 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Beschäftigung in diesem Radius beträgt 3234 Vollzeitäquivalente. Kommt hinzu, dass sich zahlreiche Besucherinnen und Besucher in die Einkaufszentren und Sportanlagen dieses Sektors begeben und dass der Durchgangsverkehr wegen des Autobahnanschlusses Fribourg-Nord (N12), der Poyabrücke und der Bahnhaltestelle Fribourg/Freiburg Poya gross ist.



Der Sektor «Plateau d'Agy–Portes-de-Fribourg» ist laut Agglomerationsprogramm der 2. Generation der Agglomeration Freiburg (AP2) einer der fünf strategischen Agglomerationsstandorte. Ziel ist, diese vorstädtisch geprägte Zone in eine urbane Zone umzuwandeln, die das Potenzial hat, Unternehmen des dritten Sektors und ausgewählte gewerbliche Tätigkeiten anzuziehen sowie Sport- und Beherbergungsinfrastrukturen aufzunehmen, die hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und namentlich über die Bahnhofstabelle Fribourg/Freiburg Poya erschlossen werden.¹

Zu den spezifischen Zielen für diesen Sektor gehören namentlich²:

- > Umgestaltung der aktuell als Durchgangsstrasse genutzten Murtenstrasse zu einer Quartierstrasse mit öffentlichen Räumen und Langsamverkehrsverbindungen;
- > Realisieren einer Siedlungsentwicklung mit starker städtischer Charakterprägung der öffentlichen Räume und einer attraktiven ÖV- und LV-Vernetzung;
- > Verbessern der multimodalen Knotenpunkte bei den Veranstaltungsstandorten, insbesondere durch Neugestaltung der öffentlichen Räume, durch attraktive und breite Zugänge zum Strassen- und Langsamverkehrs-

netz sowie durch die Verbindung dieser Standorte zum öffentlichen Verkehrsnetz;

- > Erstellen einer Studie bezüglich der Erschliessung dieser Standorte durch die Eisenbahn über die Linie Freiburg–Belfaux.

Das Verdichtungspotenzial dieses Sektors ist sehr hoch, insbesondere auf dem Torry-Hügel sowie beim ehemaligen Schlachthof und bei der Poya-Kaserne. Gegenwärtig werden mehrere Projekte verwirklicht (Wohnungen entlang der Route d'Agy, Polizeizentrale Englisberg usw.) oder sind Gegenstand von Studien (neue Eishalle, Schwimmbad, Verdichtung der Agy-Ebene, Detailbebauungsplan Torry-Ost).

Die Agy-Ebene gehört so zu den dynamischsten Sektoren des Kantons. Dies bedeutet auch, dass eine neue Bahnhofstabelle in Agy zwischen Freiburg und Givisiez trotz der Bahnhofstabelle Fribourg/Freiburg Poya auf der Linie Fribourg/Freiburg–Bern ein grosses Nachfragepotenzial besitzt.

2.2. Motorisierter Individualverkehr

Der Sektor «Plateau d'Agy–Portes-de-Fribourg» liegt in unmittelbarer Nähe des Autobahnanschlusses Freiburg-Nord (N12) und verfügt über einen direkten Zugang zur Poyabrücke. Entsprechend gross ist der durchschnittliche tägliche Verkehr. Konkret wurde auf der Murtenstrasse, auf

¹ Agglomerationsprogramm der 2. Generation der Agglomeration Freiburg, Dezember 2011, S. 33.

² Agglomeration Freiburg: Richtplan der Agglomeration Freiburg – Strategiebericht, Mai 2013, S. 30.

der Höhe des St.-Leonhard-Stadions, folgendes Verkehrsaufkommen gemessen:

	Fahrzeuge/Tag
2005	18 700
2010	18 000
2013	17 000
2015	24 800

Die Eröffnung der Poyabrücke am 12. Oktober 2014 führte zu einem sprunghaften Anstieg des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (von 17 000 Fz./Tag im Jahr 2013 auf 24 800 Fz./Tag im Jahr 2015). Die Schaffung einer Haltestelle in Agy könnte in diesem Sektor zu einer Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr beitragen und so den motorisierten Individualverkehr verringern.

2.3. Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr heute

Durch die Agy-Ebene führt die Buslinie 1 Marly-Portes de Fribourg (mit den Haltestellen Poya, Stade-Patinoire, Cimetière, Agy, Forum-Fribourg und Portes de Fribourg). Der Fahrplan dieser Linie wurde 2011 und im August 2014 verdichtet. Gegenwärtig fährt der Bus werktags – ausser während der Sommerferien – im 10-Minuten-Takt, zu den Hauptverkehrszeiten gar im 7½-Minuten-Takt.

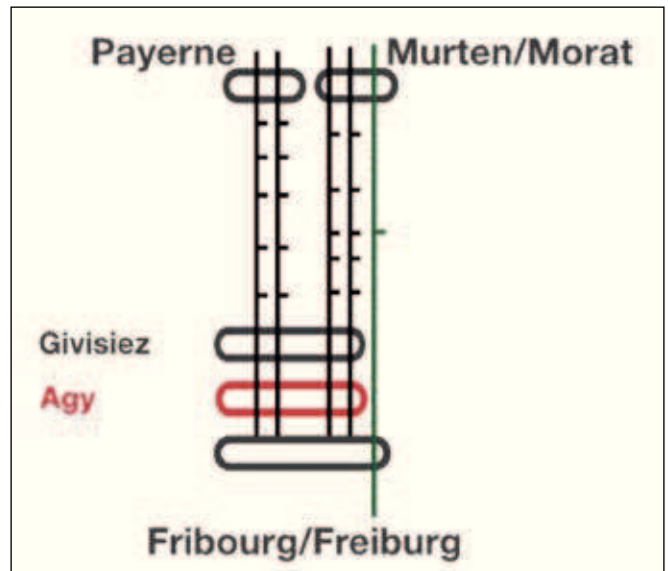
Seit dem 14. Dezember 2014 wird dieser Sektor dank der neuen Bahnhaltestelle Fribourg/Freiburg Poya im Halbstundentakt durch die Berner S-Bahn-Linie S1 (Fribourg/Freiburg–Bern–Thun) bedient.

2.4. Eisenbahnangebot zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez

Eine neue Bahnhaltestelle in Agy auf der Bahnlinie, die von den SBB (für die Linie Fribourg/Freiburg–Payerne–Yverdon-les-Bains) und den TPF (für die Linie Fribourg/Freiburg–Murten/Morat) bedient wird, könnte von einer ausgezeichneten Erschliessung profitieren. Seit Dezember 2014 fahren die Züge zwischen Fribourg/Freiburg und Yverdon-les-Bains nämlich im Halbstundentakt. Mit dem Fahrplan 2018 wird dies auch für die Verbindung Fribourg/Freiburg–Murten/Morat der Fall sein (gegenwärtig gilt der Stundentakt mit einzelnen zusätzlichen Zügen während der Hauptverkehrszeiten). Kurzum: Die Haltestelle in Agy könnte von vier Zügen pro Stunde bedient werden.

Für spätestens 2030 will der Kanton Freiburg das Angebot weiter verbessern und dank einer besseren Koordination zwischen den beiden Bahnlinien den Viertelstundentakt zwi-

schen Fribourg/Freiburg und Givisiez¹ einführen. Der Kanton Freiburg hat dieses Projekt für den Ausbauschritt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP AS 2030) dem BAV übermittelt. Dies könnte der Haltestelle in Agy zugutekommen.



Für 2030 geplantes Angebot auf den Linien Fribourg/Freiburg–Payerne und Fribourg/Freiburg–Murten/Morat

Die SBB haben zusammen mit dem MobA einen möglichen Fahrplan für 2025 geprüft². Dabei wurde von einer Bedienung der Haltestelle Givisiez durch alle Züge (Viertelstundentakt zwischen Givisiez und Freiburg) ausgegangen. Eine mögliche Haltestelle im Agy wurde dabei nicht berücksichtigt. Deren Machbarkeit muss noch von den SBB³ überprüft werden. Diese Analyse wird 2016 im Auftrag des BAV für den STEP AS 2030 durchgeführt. Sollte sich dabei zeigen, dass ein Fahrplan mit einem systematischen Halt der Züge in Agy mit der bestehenden Infrastruktur nicht möglich ist, müssten die SBB die nötigen Ausbauarbeiten (z. B. Bau einer Doppelspurinsel) analysieren. Je höher die Kosten, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass das BAV die neue Bahnhaltestelle in das STEP aufnimmt (siehe Punkt 7.1).⁴

3. Vorgaben und Normen

3.1. Länge der Perrons

Im Rahmen der strategischen Eisenbahnplanung des Kantons Freiburg, die namentlich die Einführung der RER Fribourg/Freiburg zum Ziel hatte, einigten sich das MobA, das

¹ Ab 2019 wird Givisiez dank der Modernisierung des Bahnhofes von beiden Linien bedient werden können.

² Die Machbarkeitsstudie für den Fahrplan 2025 wurde infolge des Staatsratsbeschlusses vom 21. Dezember 2010 im Rahmen der strategischen Eisenbahnplanung des Kantons Freiburg durchgeführt.

³ Einzig die SBB als Infrastrukturbetreiberin dieses Abschnitts haben die Kompetenz, einen solchen Fahrplan zu prüfen.

⁴ Der vorliegende Bericht geht von der Annahme aus, dass ein systematischer Halt der Züge in Agy in den Fahrplan integriert werden kann und somit machbar ist.

BAV, die SBB und die TPF darauf, die Länge der Perrons im Kanton Freiburg wie folgt festzulegen:

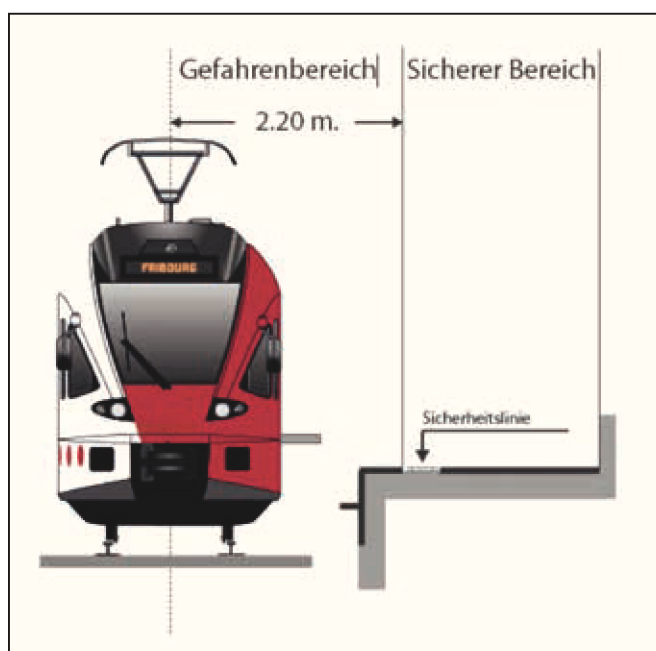
- > Die Züge der S-Bahn-Line S1 Fribourg/Freiburg–Bern haben eine Länge von maximal 200 m und sind teilweise Doppelstock-Züge. Sämtliche Perrons auf dieser Strecke sind für solche Züge ausgelegt.
- > Die Züge der RER Fribourg/Freiburg, die auf dem Normalspurnetz verkehren (Linien Romont–Fribourg/Freiburg, Yverdon-les-Bains–Fribourg/Freiburg und Neuchâtel–Murten/Morat–Fribourg/Freiburg) haben eine Länge von höchstens 150 m und sind alle einstöckig. Sämtliche Perrons auf diesen Linien sind für solche Züge ausgelegt.
- > Die neuen Perrons für 150 m lange Züge müssen für 220 m lange Kompositionen ausgebaut werden können.

Die Bahnhofstabelle in Agy müsste somit für 150 m lange Züge ausgelegt sein. Zu einem späteren Zeitpunkt muss der Perron auf 220 m verlängert werden können.

3.2. Zugang zu den Zügen

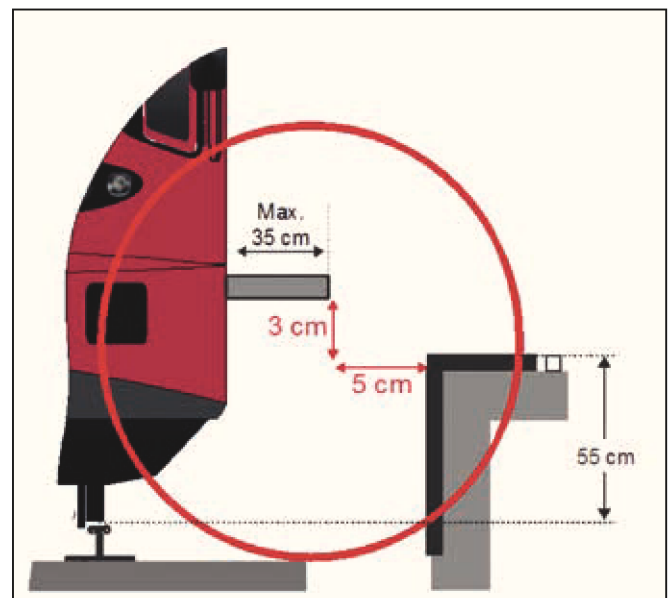
Laut Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)¹ gilt ein Perron als sicher für die Passagiere, wenn:

- > auf der gesamten Länge des Perrons eine taktil-visuelle Sicherheitslinie von 30 cm die Grenze zwischen dem sicheren Bereich und dem Gefahrenbereich markiert;
- > die Sicherheitslinie zur Gleisachse einen Mindestabstand von 2,20 m einhält (Gefahrenbereich), wobei dieser Abstand in Abhängigkeit von der Durchfahrgeschwindigkeit der Züge vergrössert werden muss.



Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) müssen die öffentlichen Verkehrsmittel spätestens ab 2023 für Personen mit Behinderungen vollständig zugänglich sein. Ein behindertengerechter Zugang zu den Zügen ist bei Normalspurbahnen laut AB-EBV² gegeben, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- > Die Perronhöhe beträgt 55 cm über Schienenoberkante und der autonome Zugang für Personen mit Behinderungen ist bei mindestens einem Einstieg pro Zug gewährleistet.
- > Die Niveaudifferenz zwischen Tritt und Perronkante beträgt höchstens 3 cm.
- > Nach dem Ausfahren des Klapp- bzw. Schiebetritts (max. 35 cm) beträgt die verbleibende Spaltbreite zwischen der Aussenkante der Spaltminimierung und Perronkante höchstens 5 cm.



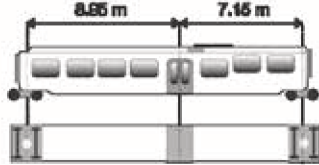
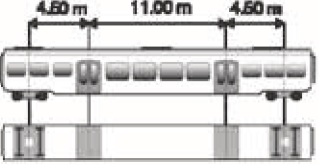
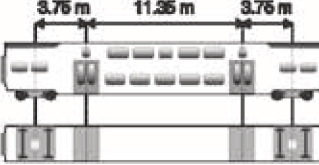
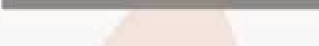
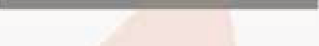
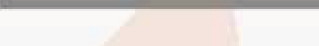
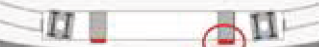
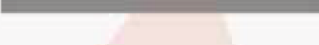
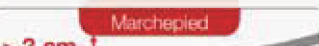
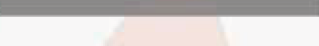
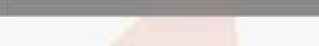
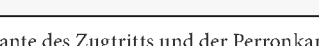
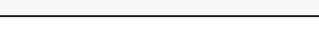
Liegt die Bahnhofstabelle in einer Kurve, muss deren Radius mindestens 250 m betragen, damit das Lichtraumprofil³ der kurveninneren Perronkanten vom BAV validiert wird. Ein auf 55 cm erhöhter Perron bei einem geringeren Kurvenradius verhindert die Durchfahrt gewisser Zugkompositionen und wird nicht akzeptiert.

Für die kurvenäusseren Perronkanten gilt laut BAV: Die Spaltbreite (Abstand zwischen Tritt und Perron) ist annehmbar (weniger als 5 cm), wenn der Kurvenradius grösser als 350 cm ist. Bei einem geringeren Kurvenradius ist die Spaltbreite zu gross. Ein solches Projekt wird entsprechend abgelehnt.

¹ AB-EBV, Anhang Nr. 2 Taktil-visuelle Sicherheitsmarkierung

² AB-EBV 34 sowie 66.1, Ziff. 7.1.1

³ Abstand zwischen Perron und Zug

	Rame FLIRT (TPF et CFF)	Rame rénovée (TPF et CFF)	Rame KISS (CFF et BLS)
			
			
Quai droit			
Le marchepied couvre une lacune maximale de 35 cm.			
Un accès libre d'obstacle est garanti.			
			
Courbe avec rayon de 350 m.			
Une lacune de moins de 5 cm apparaît.			
Un accès libre d'obstacle est garanti.			
			
			
Courbe avec rayon de 200 m.			
Une lacune de plus de 5 cm apparaît.			
La sécurité des voyageurs est engagée.			
L'OFT refuse le projet.			
			
			

Abstände zwischen der Aussenkante des Zugtritts und der Perronkante bei den verschiedenen Zugstypen.

4. Standort der Bahnhaltestelle von Agy

4.1. Kriterien für die Standortbestimmung und Varianten

Die Bahnlinie zwischen Freiburg und Givisiez ist äusserst kurvenreich. Das heisst, dass die Möglichkeiten beschränkt sind, weil die Bahnhaltestelle nur dort gebaut werden kann,

wo die Vorgaben der AB-EBV (zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 7.1.1) und somit des BehiG eingehalten sind (vgl. Punkt 3.2).

Ausserdem sollen mit dieser Haltestelle die Wohnungen, Geschäfte, Unternehmen und Sportanlagen auf der Agy-Ebene erschlossen werden. Auch muss die Haltestelle in der Nähe des Torry-Quartiers, westlich der Bahnlinie, vorgesehen werden.

Angesichts dieser Vorgaben wurden drei mögliche Varianten für den Standort der Haltestelle bestimmt und analysiert:

- > Variante 1: im Norden des Torry-Hügels, auf dem Gebiet der Gemeinde Granges-Paccot, zwischen der Route de Chantemerle und der Route du Coteau;
- > Variante 2: auf der Höhe der Tennisanlage von Agy, auf dem Gebiet der Gemeinde Granges-Paccot;
- > Variante 3: auf der Höhe des St.-Leonhard-Stadions, auf dem Gebiet der Gemeinde Freiburg.



4.2. Wahl der besten Variante

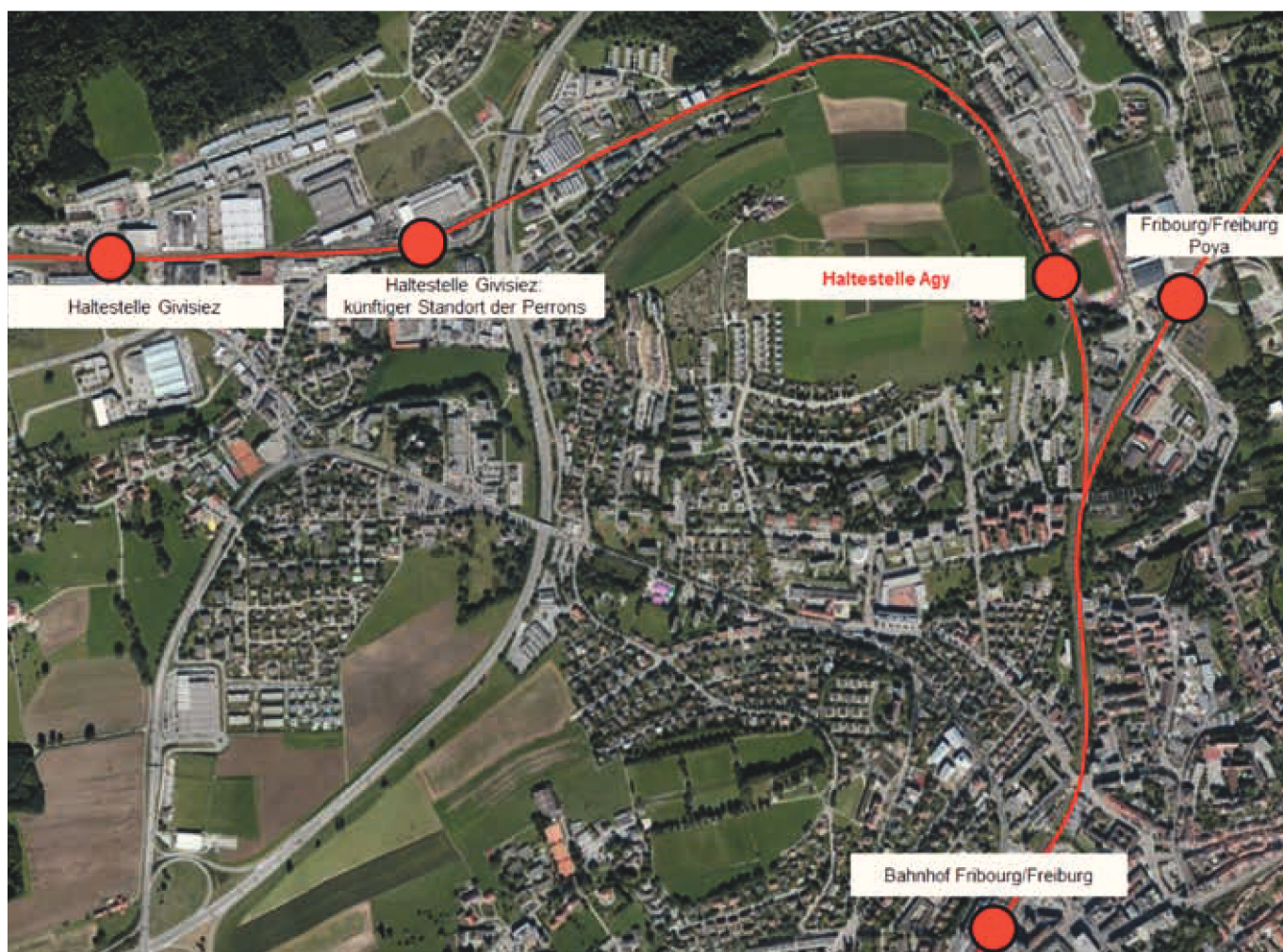
Das Projekt für die Modernisierung für die Bahnhaltestelle von Givisiez¹ sieht eine Versetzung der Perrons um 200m gegen Westen, in Richtung des Bahnhofs Fribourg/Freiburg, vor. Bei der Variante 1 betrüge die Distanz zwischen den beiden Haltestellen Givisiez und Agy somit weniger als ein Kilometer. In der Nähe dieses Standorts befinden sich zudem zwei Haltestellen der Buslinie 9. Kommt hinzu, dass das Gefälle des Geländes und die Nähe von Gebäuden hohe Baukosten zur Folge hätten. Damit sinkt die Attraktivität dieser Variante. Der Bund wäre wohl nicht bereit, sich finanziell an dieser Variante zu beteiligen.

Die Variante 2 liegt in einer attraktiven Zone, in der Nähe der Geschäfte der Agy-Ebene und des Forum Fribourg. An dieser Stelle kann jedoch kein Perron gebaut werden, weil die Vorgaben der AB-EBV (zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 7.1.1) aufgrund der engen Kurve nicht eingehalten werden können.

Die Variante 3 verläuft entlang des St.-Leonhard-Stadions, in der Nähe der Geschäfte der Agy-Ebene und des Torry-Hügels, und liegt in einer Gerade von rund 200m. Das heisst, die Vorgaben der AB-EBV (zu Art. 66, AB 66.1, Ziff. 7.1.1) werden eingehalten. Die Distanz zwischen den Bahnüber-

gängen beim Chemin du Mettetlet und beim Chemin de l'Abbé Freeley beträgt rund 160m. Diese beiden Übergänge können als Zugang zum Perron genutzt werden. Gemäss erster Einschätzung scheint es zudem nicht nötig zu sein, eine Strassenunterführung zu verwirklichen (diese Frage müsste allerdings genauer analysiert werden). Diese dritte Variante stellt den besten Kompromiss zwischen Machbarkeit und Attraktivität dar und ist Gegenstand der weiter unten aufgeführten Analysen.

¹ Die Modernisierung der Bahnhaltestelle von Givisiez wird im Rahmen der 2013–2016 und 2017–2020 mit den SBB finanziert.



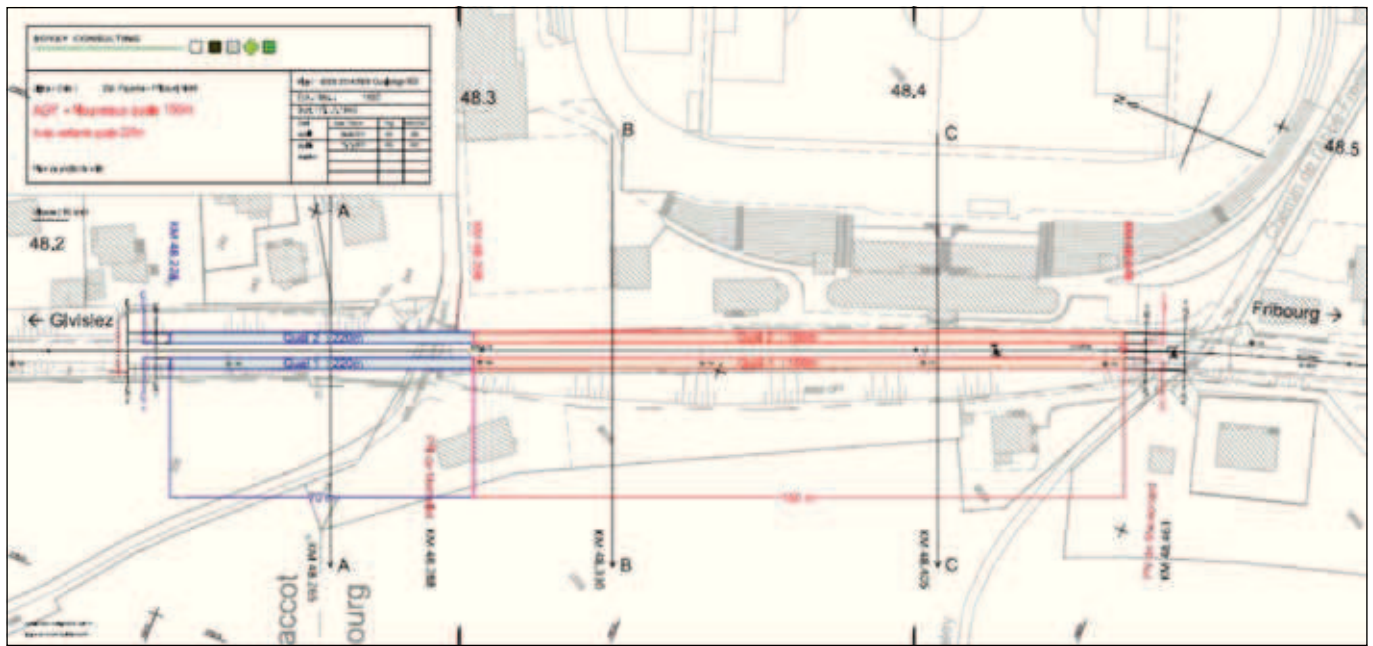
Gewählte Variante für den Standort der Bahnhofstabelle in Agy an der Bahnlinie Fribourg/Freiburg–Givisiez.

5. Technische Machbarkeitsstudie

5.1. Perron

Für den Standort der Bahnhofstabelle mit nur einem Perron wurde ein gerader Abschnitt zwischen dem Bahnübergang des Chemin de l'Abbé Freeley (km SBB 48 463) und demjenigen des Chemin du Mettetlet (km SBB 48 288) bestimmt. Der Perron muss eine Breite von 2,50 m haben (4,20 m ab Gleisachse), eine Länge von 150 m aufweisen und auf 220 m verlängert werden können. Er kann auf der Seite des St.-Leonhard-Stadions (talwärtige Variante) oder auf der Seite des Torry-Hügels (bergwärtige Variante) errichtet werden.

Um den Perron Richtung Freiburg auf 220 m zu verlängern, müsste der Bahnübergang des Chemin de l'Abbé Freeley aufgehoben werden und es müssten weitreichende Änderungen an der Bahnsignalisation vorgenommen werden. Diese Variante wurde deshalb verworfen. Eine Verlängerung in Richtung Givisiez bedingt die Aufhebung des Bahnübergangs des Chemin du Mettetlet. Diese Variante wird weiterverfolgt.



Tal- und bergwärtige Variante für einen 150 m langen Perron, der auf 220 m verlängert werden kann.

Zum jetzigen Zeitpunkt wurde noch nicht analysiert, welche Arbeiten bei den beiden Zugangswegen – insbesondere bei den Einmündungen in die Murtenstrasse – sowie für das Parkieren nötig wären. Diese Arbeiten wie auch die beiden Bahnübergänge auf beiden Seiten des künftigen Perrons werden Gegenstand einer detaillierten Studie sein müssen.

Die Bedürfnisse für die Anlagen und das Mobiliar wurden genauso wenig definiert. Im Voranschlag wurde ein Betrag für eine Mindestausstattung reserviert: einfacher Unterstand, Entwerter und diverses Mobiliar.

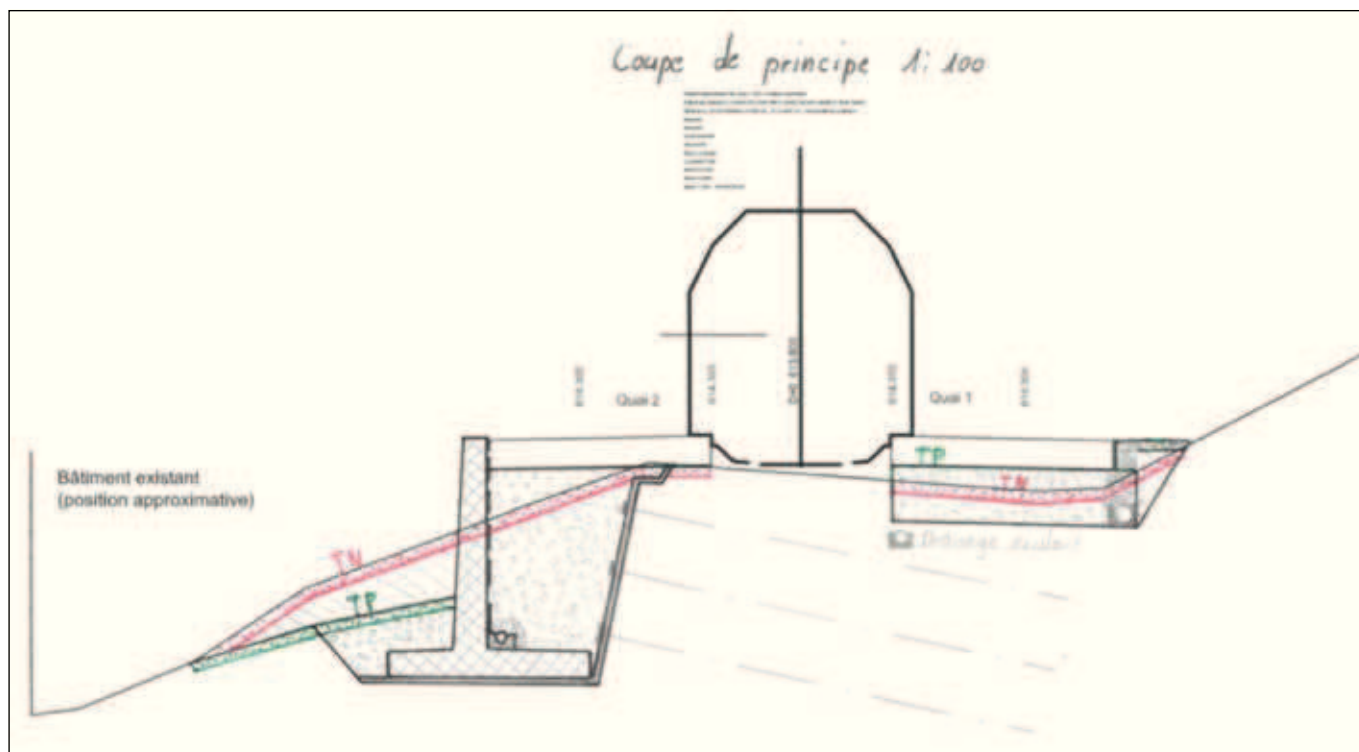
- > Stützmauer: Die bergwärtige Variante benötigt keine Stützmauer. Bei der talwärtigen Variante hingegen muss eine knapp 4 m hohe Stützmauer gebaut werden.

Für die bergwärtige Variante müssen lediglich Erdbau- und Drainagearbeiten durchgeführt sowie die Fundationen der Fahrleitung versetzt werden.

5.2. Tiefbau- und Gleistiefbauarbeiten

Die nötigen Gleisbauarbeiten können wie folgt zusammengefasst werden:

- > Gleis: Abgesehen von allfälligen Gleisstopfungen, um das Gleis nach Abschluss der Arbeiten nötigenfalls zu stabilisieren, sind angesichts des Standorts der Haltestelle keine Arbeiten am Gleis nötig.
- > Fahrleitung: Bei der talwärtigen Perronvariante sind keine Arbeiten an der Fahrleitung nötig. Bei der bergwärtigen Variante müssen vier bis fünf Fundationen der Fahrleitung versetzt und deren Stahlträger angepasst werden.
- > Kabel: Mit Ausnahme der Einrichtungen für die Haltestelle und die Signalisation sind bei der bergwärtigen Variante keine besonderen Anpassungen erforderlich. Bei der talwärtigen Variante müssten die bestehenden Kabel in den Perron integriert werden.
- > Sicherheitseinrichtungen: Etwa 30 m nach dem Ende des Perrons (Richtung Givisiez) wird ein neues Signal hinzugefügt werden müssen.



Perron 1 = bergwärtige Variante; Perron 2 = talwärtige Variante.

6. Baukosten

Die nachfolgenden Schätzungen schliessen weder die MWST noch die Teuerung ein. Die Genauigkeit beträgt $\pm 30\%$. Es wurden lediglich die Kosten für die Verwirklichung des Perrons und die Mindestausstattung einer Bahnhaltestelle berücksichtigt. Allfällige Anpassungen an den beiden beste-

henden Bahnübergängen, Strassenausbauarbeiten oder die Einrichtung von Parkierungsmöglichkeiten sind darin nicht enthalten. Der Landerwerb für den Bau der Haltestelle und der Ersatz des Bahnübergangs durch eine Unterführung im Falle einer Perronverlängerung wurden genauso wenig eiberechnet.

6.1. Kostenschätzung für den Bau eines bergwärtigen Perrons (auf der Seite des Torry-Hügels)

	Perron von 150 m	Perron von 220 m*
Infrastruktur	350 000 CHF	+ 300 000 CHF
Perron	500 000 CHF	+ 230 000 CHF
Bahnlinie	20 000 CHF	+ 5 000 CHF
Fahrleitung	100 000 CHF	+ 25 000 CHF
Kabel	–	–
Signalisation	600 000 CHF	–
Mobiliar, Beleuchtung	170 000 CHF	–
Verschiedenes/Unvorhergesehenes	260 000 CHF	+ 90 000 CHF
Studien/Bewilligungen	400 000 CHF	+ 50 000 CHF
Total	2 400 000 CHF	+ 700 000 CHF

Exkl. MWST, $\pm 30\%$

* Kosten für diese Option, sofern die Option nicht separat verwirklicht wird, sondern Teil des ursprünglichen Projekts ist.

6.2. Kostenschätzung für den Bau eines talwärtigen Perrons (auf der Seite des St.-Leonhard-Stadions)

	Perron von 150 m	Perron von 220 m [*]
Infrastruktur	2 260 000 CHF	+ 1 165 000 CHF
Perron	500 000 CHF	+ 230 000 CHF
Bahnlinie	20 000 CHF	+ 5 000 CHF
Fahrleitung	-	-
Kabel	50 000 CHF	+ 20 000 CHF
Signalisation	600 000 CHF	-
Mobiliar, Beleuchtung	170 000 CHF	-
Verschiedenes/Unvorhergesehenes	550 000 CHF	+ 180 000 CHF
Studien/Bewilligungen	550 000 CHF	+ 100 000 CHF
Total	4 700 000 CHF	+ 1 700 000 CHF

Exkl. MWST, ±30%

^{*} Kosten für diese Option, sofern die Option nicht separat verwirklicht wird, sondern Teil des ursprünglichen Projekts ist.

Aus der Kostenschätzung für den Bau des Perrons¹ geht hervor, dass die talwärtige Variante (auf der Seite des St.-Leonhard-Stadions) fast doppelt so viel kostet wie die bergwärtige Variante (auf der Seite des Torry-Hügels).

7. Die nächsten Schritte

7.1. Planung und Finanzierung der Bahnhofstestelle in Agy

Seit dem 1. Januar 2016 umfasst der Bahninfrastrukturfonds (BIF) alle finanziellen Mittel für die Eisenbahninfrastruktur. Der grosse Teil der Fondsmittel sind für den Betrieb, den Unterhalt und die Sicherheit der Infrastrukturen bestimmt. Darüber hinaus werden damit der Ausbau und die Entwicklung der Bahninfrastruktur, die aufgrund der steigenden Nachfrage nötig sind, finanziert. Dieser Ausbau ist im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) des Bundes verankert. Gegenwärtig wird der Ausbauschritt 2030 (STEP AS 2030) geplant.

Im November 2014 reichten die Kantone beim BAV ihre Angebotskonzepte für STEP AS 2030 ein; 2018 wird der Ausbauschritt dem Bundesparlament unterbreitet. Im Moment werden die verschiedenen Angebotskonzepte beurteilt und nach Dringlichkeit geordnet. Dabei kommen folgende Kriterien zur Anwendung:

- > Nutzen und Kosten gemäss volkswirtschaftlicher Nutzen-Kosten-Analyse;
- > Beitrag zur Reduktion der Überlast im Personenverkehr;
- > Übereinstimmung mit der Langfristperspektive für die Bahn;
- > Übereinstimmung mit den raumplanerischen Zielen.

2016 werden Sie von den Infrastrukturbetreiberinnen im Detail auf ihre Machbarkeit überprüft werden.

Der Kanton Freiburg hat dem BAV 16 Angebotskonzepte unterbreitet, darunter auch das Projekt «Bau einer neuen Haltestelle auf der Höhe von Agy an der Linie Givisiez–Fribourg/Freiburg».

Diese Haltestelle kann nur im Rahmen des BIF bzw. des STEP finanziert und verwirklicht werden. Die Kantone können eine Bahninfrastruktur nur dann vorfinanzieren, wenn sie im STEP vorgesehen ist.

Die verfügbaren Mittel reichen nicht aus, um alle Angebotskonzepte aller Kantone zu finanzieren. Somit werden wohl nicht alle Projekte beibehalten werden.

7.2. Betriebliche Kapazität der Linie

Wie bereits im Punkt 2.4 erwähnt, müssen die SBB die Fahrpläne der Züge auf dem Abschnitt Fribourg/Freiburg–Givisiez einer detaillierten Analyse unterziehen, um abzuklären, ob die betriebliche Kapazität der Linie für einen Halt in Agy ausreicht. Diese Analyse wird im Rahmen der Planung des STEP AS 2030 durchgeführt werden. Bei Bedarf kann die Kapazität der Linie mit einer Anpassung des Osteingangs des

¹ Zur Erinnerung: Weder der Landerwerb noch die Kosten für die Aufhebung des Bahnübergangs und den Bau einer Unterführung sind in den aufgeführten Beträgen enthalten.

Bahnhofs Fribourg/Freiburg oder mit dem Bau einer Doppelspurinsel beim Ausgang von Givisiez in Richtung Freiburg erhöht werden.

Die Schaffung eines neuen Bedienpunkts zwischen Freiburg und Givisiez wird beim Fahrplan in jedem Fall die Möglichkeiten für künftige Entwicklungen des Angebots einschränken. Im Moment können die Folgen jedoch noch nicht genau bestimmt werden.

7.3. Zufahrt

Der günstigste Standort für die Einrichtung einer Haltestelle mit einem 150 m langen Perron ist der Abschnitt zwischen den Bahnübergängen beim Chemin du Mettetlet und beim Chemin de l'Abbé Freeley. Eine bedeutende Änderung dieser Wege ist nur nötig, falls der Perron auf 220 m verlängert wird. In diesem Fall müsste der Bahnübergang beim Chemin du Mettetlet aufgehoben und durch eine Unterführung ersetzt werden.

Der mit einer neuen Bahnhaltestelle erzeugte Mehrverkehr wird für einen sicheren und flüssigen Verkehr sicherlich ein paar Anpassungen an diesen schmalen Wegen erforderlich machen, insbesondere bei den Einmündungen in die Murtenstrasse. Die dafür nötigen Studien wurden noch nicht durchgeführt und die Kosten noch nicht bestimmt.

Dem ist anzufügen, dass der Ersatz der beiden Bahnübergänge durch Unterführungen im Rahmen der Siedlungsentwicklungsprojekte für den Torry-Hügel (DBP Torry-Ost) analysiert werden könnte. Auf jeden Fall müssten solche Studien den Bau der neuen Bahnhaltestelle berücksichtigen.

7.4. Sicherstellung des Lands

Aus der explorativen Studie geht hervor, dass der Perron für die Haltestelle auf der Agy-Ebene auf dem Abschnitt beim St.-Leonhard-Stadion auf der Seite des Torry-Hügels gebaut werden sollte. Die dafür nötigen Grundstücke müssen vom Staat Freiburg reserviert werden. Der Staatsrat gab der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion den Auftrag, dafür zu sorgen, dass die für die Haltestelle erforderlichen Grundstücke im Rahmen der Genehmigungsverfahren für den DBP Torry-Ost frei bleiben.

8. Schlussfolgerung

Der Bau einer Bahnhaltestelle in Agy an der Bahnlinie Fribourg/Freiburg–Givisiez war Gegenstand einer ersten summarischen Studie, die der Staat Freiburg in Auftrag gab. Zwar wurde die Machbarkeit aus Sicht des Fahrplans noch nicht bestimmt, dafür aber der geeignetste Standort festgelegt. Die Kostenschätzung, die weder den Landerwerb noch den Umbau der Bahnübergänge und der Zufahrtswege ein-

schliesst, zeigt, dass die Bahnhaltestelle mit verhältnismässig tiefen Kosten verwirklicht werden kann. Weil die Agy-Ebene ein strategischer Sektor ist, der sich in den kommenden Jahren stark entwickeln wird, scheint das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser Haltestelle äusserst interessant zu sein.

Die Studie rechtfertigt die Übermittlung dieses Projekts an das BAV im November 2014 im Rahmen des STEP AS 2030. Das BAV wird die SBB, welche die Ergebnisse der hier vorgestellten Studie nicht überprüft haben, beauftragen, dieses Projekt 2016 genauer zu analysieren. Weil neue Bahninfrastrukturen seit dem 1. Januar 2016 über den BIF finanziert werden, wird der Bund bestimmen, welche der von den Kantonen eingereichten Angebotskonzepte vordringlich verwirklicht werden. Der Staatsrat wird sich beim Bund und den anderen Kantonen für den Bau einer neuen Bahnhaltestelle in Agy und die Verwirklichung der anderen Freiburger Angebotskonzepte einsetzen.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.