

Aigle – Sépey – Diablerets: Modernisierung und Jubiläum

Im Waadtland wird am 5. Juli 2014 das hundertjährige Bestehen der Aigle – Sépey – Diablerets-Bahn (ASD) gefeiert – mit etwas Verspätung, denn eröffnet worden war die heute zu den Transports Publics du Chablais (TPC) gehörende Strecke bereits Ende Dezember 1913. Seither war sie mehrmals von der Einstellung bedroht. Die Bahn überlebte nicht zuletzt dank des starken Engagements der Talschaft.

Erneuerung der Infrastruktur

In den letzten Jahren wurden grosse Investitionen in die Infrastruktur getätigt, zum Beispiel in die Erneuerung des Oberbaus. Teilweise sind Y-Schwellen verlegt. Mehrere Streckenabschnitte wurden mit Steinschlagnetzen gesichert. Nach wie vor im Gang sind der komplette Neubau der Fahrleitung und das Verlegen der Kabelkanäle für die zu erstellenden Zugsicherungsanlagen. Derzeit wird der Betrieb auf der ASD noch ohne Zugsicherung abgewickelt.

Den Auftrag für die Konzeption und den Einbau der Sicherungsanlagen haben die TPC an die BBR Verkehrstechnik in Braunschweig vergeben, die 2007 bereits die

Strecke Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye sowie 2008 den Abschnitt Monthey – Champéry der AOMC-Strecke ausgerüstet hatte. Als Vorbild dienten dort die Anlagen der Wengernalpbahn (siehe SER 2/2004). Die vom Hersteller als PZB 300-M bezeichnete punktförmige Zugsicherung, die nun bei der ASD eingebaut wird, weist die gleichen Funktionalitäten wie das System ZST 90 auf, das verschiedene Schweizer Meter-spurbahnen verwenden. Auf der 23 Kilometer langen Strecke werden acht Stellwerke eingerichtet, in die 19 Weichen, 52 Haupt- und 15 Vorsignale eingebunden sind. Sämtliche Bahnübergänge werden in die Sicherungsanlagen integriert. Die Stellwerke sind untereinander über Lichtwellenleiter verbunden, die auf freier Strecke an den Schienenfuss geklammert werden. Der Betrieb wird von Aigle aus geführt, wo eine Betriebszentrale für alle TPC-Strecken entsteht. Die Weichen können für Rangierfahrten örtlich elektrisch bedient werden.

Die Fahrleitungs-Erneuerung soll Ende 2014 beendet sein; die neuen Sicherungsanlagen werden erst Ende 2015 – anderthalb Jahre später als noch im Herbst 2012 angekündigt – in Betrieb gehen.

Seit Jahren diskutiert wird eine Verlängerung der ASD, die in Les Diablerets am westlichen Dorfrand endet, um einige hundert Meter talaufwärts. Eine Chance zur Umsetzung dieses Vorhabens bietet sich eventuell mit dem Tourismus-Projekt „Alpes Vaudoises 2020“. Dieses sieht im Gebiet „Les lles“ eine öV-Drehscheibe vor, von der aus drei Seilbahnen in die Skigebiete Meilleret, Isenau und Glacier des Diablerets führen sollen.

Rollmaterial-Pläne

Im Hinblick auf das 100-Jahr-Jubiläum bauen die TPC in ihrer eigenen Werkstätte für 70 000 Franken einen Zwischenwagen und den Aussichts-Steuerwagen Arst 433 zum „Märchenzug“ um. Urwaldszenen mit Wildtieren werden die Komposition zieren; innen sind häuschenartige Abteile mit Urwald-Ambiance vorgesehen.

Der historische Triebwagen BDe 4/4 1 (siehe Bild links) wird in den nächsten Wochen seine Fantasie-Gestaltung verlieren. Wenn Anfang Juli 2014 der umfangreich erneuerte Bahnhof Le Sépey eingeweiht wird, soll er erstmals wieder im historischen Kleid fahren.

Längerfristig müssen die TPC für die Strecke Aigle – Les Diablerets neues Rollmaterial beschaffen, um dem Behindertengleichstellungsgesetz nachzukommen. Die derzeit eingesetzten Triebwagen BDe 4/4 401 – 404 wurden 1987 im Rahmen einer gemeinsamen Bestellung mit AOMC, LEB und NSTCM in Betrieb genommen. Zusammen mit den gleichzeitig von der Birsigtalbahn erworbenen Steuerwagen bewältigen sie bis heute den Regelverkehr auf der ASD.

Eine Möglichkeit ist die Beschaffung von Niederflur-Steuerwagen zu den vorhandenen Triebwagen. Aber auch die Übernahme der 1997/1998 abgelieferten Be 2/6 7001 – 7004 von den Transports Montreux – Vevey – Riviera (MVR / Golden-Pass-Gruppe) ist denkbar. Diese Niederflur-Gelenktriebwagen fahren derzeit zwischen Vevey und Blonay sowie im MOB-Vorortverkehr ab Montreux. Auf der Strecke Vevey – Blonay hat die Nachfrage in den letzten Jahren stark zugenommen. Da die MVR bei Stadler kürzlich vier Zahnrad-GTW bestellt haben, die auf der ganzen Strecke Vevey – Blonay – Les Pléiades fahren können, wäre der Zeitpunkt für einen Verkauf der Be 2/6 7001 – 7004 günstig: Der zwischen MVR und Stadler abgeschlossene Vertrag umfasst Optionen für weitere Fahrzeuge.

Schliesslich prüfen die TPC die Idee, nach der vollständigen Sicherung der Strecke mit Steinschlagnetzen einen ihrer beliebten offenen Personenwagen auf der ASD-Strecke einzusetzen. (lüt)



Oben: Wohl zum letzten Mal fuhr der BDe 4/4 1 am 12. März 2014 in seinem Fantasieanstrich über den 76 Meter langen Vanex-Viadukt unterhalb von Plambuit (Foto: J. Lüthard).

Unten: Der umgebaute Bahnhof Le Sépey am 13. April 2014. Vom 20. März bis zum 20. Juni fahren hier keine Züge, weil die Strecke für die Modernisierungsarbeiten zum wiederholten Mal gesperrt ist; es verkehren Busse über die gut ausgebauten Kantonsstrasse (Foto: U. Jossi, 13. April 2014).