

Modernisierung und Ausbau bei TRAVYS

Internet-Publikation mit Genehmigung des Verlags Minirex AG

Die Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Ste-Croix SA (TRAVYS) betreibt zwei normalspurige und eine meterspurige Bahnstrecke: Orbe – Chavornay, (Vallorbe –) Le Pont – Le Brassus und Yverdon – Ste-Croix. Dazu kommen drei regionale Buslinien und insgesamt acht Ortsbuslinien in Yverdon und Orbe. Im Bahnverkehr legen die derzeit 1,4 Millionen Fahrgäste pro Jahr zusammen 18 Millionen Personenkilometer zurück. Im Güterverkehr, der nur noch auf der kurzen Strecke Orbe – Chavornay angeboten wird, beträgt das Jahresaufkommen 260 000 Tonnen. Die zusammen elf Buslinien bringen es auf 3,5 Millionen Passagiere.

Die TRAVYS beschäftigt um die 200 Mitarbeiter. Bei einem Betriebsaufwand von 40 Millionen Franken werden Einnahmen von 13 Millionen Franken erwirtschaftet; die Differenz wird über Abgeltungen gedeckt. Eine zentrale Leitstelle in Orbe, die während 18 Stunden pro Tag, ab Ende 2019 sogar rund um die Uhr besetzt ist, regelt den Verkehr und informiert die Fahrgäste. Bediente Schalter betreibt TRAVYS noch in Vallorbe, Sentier-Orient, Orbe und Ste-Croix.

Mehrere Modernisierungs- und Ausbauprojekte sind in Planung oder bereits in Umsetzung, teils in enger Zusammenarbeit mit den SBB. Die nötigen Finanzmittel sind dank des Bahninfrastrukturfonds verfügbar; eine grosse Herausforderung sind für TRAVYS als eher kleines Unternehmen die immer aufwendigeren Planungs-, Baugenehmigungs- und Einkaufsprozesse. Nachstehend stellen wir die wichtigsten Vorhaben vor, die zwischen 2017 und 2024 realisiert werden.

Orbe – Chavornay

Die knapp vier Kilometer lange Normalspurstrecke wird in das Waadtländer RER-Netz integriert. Dazu wird ein zweigleisiger Neubaubauabschnitt angelegt, der nördlich des Bahnhofs Chavornay nach Westen abzweigt und in einer grossen Schleife in Richtung Orbe-Industrie führt. Die Kantonsstrasse Orbe – Chavornay wird dabei kreuzungsfrei gequert. Die bislang mit 700 V Gleichspannung betriebene Strecke wird auf die bei Schweizer Normalspurbahnen übliche Wechselspannung 15 kV / 16,7 Hz umelektrifiziert und mit ETCS L1 LS ausgerüstet. Der Streckenausbau schafft auch die benötigte Kapazität für den beachtlichen Güterverkehr. Der Umschlagterminal in Chavornay wird an die neue Linienführung angebunden. Von den Gesamt-

kosten von 75 Millionen Franken übernehmen die SBB 20 Millionen.

Vallée de Joux

Von der 13 Kilometer langen Normalspurstrecke Le Pont – Le Brassus sind 4,5 Kilo-

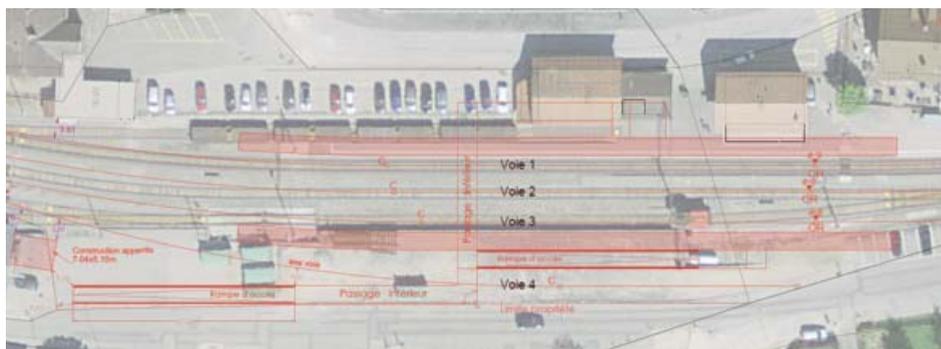
meter zur Komplettsanierung vorgesehen. Gut ein Drittel davon ist bereits erledigt. Der Bahnhof Sentier-Orient wird völlig neu gestaltet und erhält eine Unterführung. 45 Millionen Franken werden im Vallée de Joux investiert. Die übrigen Bahnhöfe wurden bereits früher modernisiert; das Zugsiche-



Oben: Stammfahrzeug der Strecke Orbe – Chavornay ist der 1990 gebaute, nur 13,3 Meter lange Be 2/2 14 mit 40 Sitzplätzen zweiter Klasse. Bereits seit Dezember 2016 fahren von Montag bis Freitag nur noch zwischen 12.30 und 20.30 Uhr Züge, während der übrigen Zeiten Busse. Als Grund wurde seinerzeit der starke Güterverkehr angegeben, wobei auch Personalmangel eine Rolle spielen dürfte (Foto: N. Di Martino, 18. Mai 2018).

Mitte: Visualisierung des zweigleisigen Neubaubauabschnitts, rechts im Hintergrund der Bahnhof Chavornay. Bislang folgt die Strecke, hier bereits durch eine Baumreihe ersetzt, der Kantonsstrasse am rechten Bildrand (Quelle: TRAVYS).

Unten: Vorprojekt für den Bahnhofumbau in Sentier-Orient (Skizze: TRAVYS).



zungssystem ETCS L1 LS ist installiert. Die SBB bauen bis 2022 den Bahnhof Le Day für 50 Millionen Franken an neuer Lage, so dass künftig direkte Züge Lausanne – Le Brassus ohne Umweg über Vallorbe geführt werden können. Dann sollen im Halbstundentakt S-Bahn-Züge bis Le Day verkehren und von dort alternierend in Richtung Vallée de Joux oder Vallorbe weiterfahren. Zu gewissen Tageszeiten sollen auch Züge nach beiden Zielen geflügelt werden.

Yverdon – Ste Croix

Von den insgesamt 23 meterspurigen Streckenkilometern werden neun Kilometer umfassend saniert; davon waren bis Ende letzten Jahres 15 Prozent realisiert.

Erstmals in der Westschweiz kommt das Zugsicherungssystem ZSI 127, das der Bund als Standard für die Schmalspurbahnen vorgegeben hat, zur Anwendung. Der Bahnhof Ste-Croix wird komplett umgebaut; hier ent-

steht ein neuer Stützpunkt für die Infrastruktur. Der Bahnhof Baulmes sowie die Haltestellen Six-Fontaines und La Brinaz erhalten neue, behindertengerechte Perrons; die übrigen Perrons entsprechen bereits den Vorgaben. Angestrebt werden auch bessere Anschlüsse an die Fernverkehrszüge Richtung Neuchâtel; diese sind derzeit mit Übergangszeiten von gut 25 Minuten nicht attraktiv. Insgesamt sind Investitionen von rund 85 Millionen Franken vorgesehen. (lüt)