



TPC-Züge im Bahnhof Aigle und ein BVB-Zug im Bahnhof Bex.



Bilder: A. Green

Meterspur-Bahnen in den Waadtländer Alpen

Ursprünglich zur Erschliessung abgelegener Bergregionen gebaut, sind diese Bahnen nun Teil eines integralen Transport-Systems.

Anitra Green Beinahe hätten sie es nicht geschafft. Die zunehmende Beliebtheit des Strassenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg, verbunden mit der Notwendigkeit, grosse Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial tätigen zu müssen, bedrohte die Meterspur-Bahnen, welche vorher wichtige Dienste versehen hatten, in einer grundsätzlichen Art.

Die Gründung der Transports Publics du Chablais (TPC) im Jahre 1999 veränderte die Ausgangslage, weil nun die vier lokalen Gesellschaften mit ihren spektakulären Linien ihre Mittel zusammenlegen und ihr Angebot vereinheitlichen konnten.

An steilen Hängen

Im Moment liegt das Augenmerk auf der Linie Aigle–Le Sépey–Les Diablerets (ASD, 23 km Länge), welche dieses Jahr ihr Hundert-Jahr-Jubiläum feiern konnte. Im Sommer wurde die neue Station in Le Sépey eingeweiht, ein neuer Salonwagen eingeführt, es gab einen Tag der offenen Tür im Depot in Aigle, schliesslich auch die Eröffnung der Ausstellung „100 Jahre ASD“ im Museum in Vers-L’Eglise. Ein Teil der Linie fährt durch Nadelwald an steilen Hängen, die für Erdbeben anfällig sind. Zur Stabilisierung dieser Hänge musste die Linie 2007 für fünf Wochen geschlossen.

Die Bex–Villars–Bretaye-Bahn (BVB, 17 km Länge) im Nachbartal besteht in Wahrheit aus zwei Eisenbahnen. Die erste führt von Bex – wo

sie ursprünglich auf der Strasse als Tram verkehrte – als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn nach Villars-sur-Ollon. Die zweite ist eine reine Zahnradbahn bis nach Col de Bretaye auf einer Höhe von 1808 m ü. M. Die Passagiere müssen also in Villars umsteigen.

Umbau des Bahnhofs Aigle

Die Linie Aigle–Leysin (AL, 6,2 km Länge) ist ebenfalls eine Zahnradbahn, die sich seit ihrer Eröffnung 1900 einer anhaltenden Beliebtheit erfreut. Sie wurde seinerzeit kurz nach der Inbetriebnahme bis zum Grand Hotel oben im Dorf verlängert, wozu eine imposante Brücke gebaut wurde. Es gab Pläne, die Linie bis La Berneuse auf 2000 m ü. M. zu verlängern. Aus Mangel an Unterstützung durch den Kanton Waadt wurde das Projekt nicht verwirklicht.

Die Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn (AOMC, 23 km Länge) ist die einzige der vier Linien, die nicht ausschliesslich im Kanton Waadt fährt. Sie kreuzt die Rhone nach Monthey und Champéry im Wallis.

Eines der bisher grössten Projekte der TPC war die Umgestaltung des Bahnhofs Aigle, um einen leistungsfähigen Knoten zu schaffen. Das Ganze dauerte drei Jahre und kostete 42 Mio. Franken. In Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden und den SBB wurde der Bahnhofplatz komplett umgestaltet. Neue Perrons für ASD, AL und AOMC neben den SBB-Perrons wurden gebaut sowie eine neue Linienführung

für die AOMC parallel zur SBB-Linie erstellt, die anschliessend zum neuen TPC-Depot und den Werkstätten in En Châlex führt.

Transports Publics du Chablais

Bereits 1975 wurde eine Betriebsgemeinschaft der Bahnen gebildet, welche 1999 zur Transports Publics du Chablais (TPC) fusionierten. Das öV-Netz der TPC soll sowohl die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung wie auch der Touristen erfüllen. Um dies zu erreichen, ist die TPC daran, ein integrales System mit Bus- und Bahnlinien aufzubauen, welche das Rhonetal, das heisst die SBB-Stationen Aigle und Bex, mit den alpinen Orten verbindet. Die TPC betreibt neben den vier Schmalspurlinien verschiedene Buslinien, davon eine in Zusammenarbeit mit PostAuto. Die TPC hat verschiedene Projekte zur Verbesserung des Angebots in der Pipeline, und sie führt nach und nach eine grün-weiße Farbe ein, um ein einheitliches Bild der Unternehmung auch nach aussen zu kommunizieren. Die Auslieferung von sieben neuen Stadler-Zügen zum Preis von rund 46 Mio. Franken soll im Frühling 2016 beginnen. Diese Züge ersetzen 15 alte Wagen, welche ausgemustert werden.