



Verkehr Ostschweiz

Warten auf den Bund

Um den Bahnverkehr in der Ostschweiz zu verbessern, ist der Bau des Brüttener Tunnels unerlässlich. Doch das dauert noch. Auch andere Grossprojekte wie die dritte Röhre durch den Rosenberg, die Bodensee-Thurtalstrasse oder die Engpassbeseitigung auf der A4 in Schaffhausen lassen auf sich warten. Investiert wird aber trotzdem.

Von Stefan Breitenmoser

Die wohl wichtigste Baustelle für den Ostschweizer Bahnverkehr liegt gar nicht in der Ostschweiz, sondern zwischen Winterthur Töss und Bassersdorf. Gebaut wird da allerdings auch noch nicht. Trotzdem geht für die Ostschweiz ohne den Bau des Brüttener Tunnels wenig. Denn die Doppelspur zwischen Effretikon und Winterthur ist die meist befahrenste der Schweiz. Die Kapazität ist völlig ausgereizt. Deshalb bewilligte das Parlament 2019 mit dem Bahn-

ausbau 2035 ein Gesamtpaket von rund 13 Milliarden Franken. Teil davon ist das 2,4 Milliarden teure Projekt des Brüttener Tunnels, das unter dem Namen «MehrSpur Zürich-Winterthur» unterwegs ist.

Dieses Bauvorhaben ermöglicht nicht nur für die Zürcher S-Bahn nach der Durchmesserlinie einen weiteren grossen Ausbauschritt. Das Angebot im Fernverkehr in die Ostschweiz erhöht sich ab 2035 auf acht Züge pro Stunde – vier in Richtung Thurgau, vier in Richtung St. Gallen.

Ausserdem verringert sich die Fahrzeit nach St. Gallen um acht Minuten. Das bringt nicht nur bessere Anschlüsse, sondern macht auch einen weiteren Ausbau der S-Bahn St. Gallen möglich.

Unzufriedene St. Galler

Andere wichtige Änderungen, welche der Bahnausbau 2035 des Strategischen Entwicklungsprogramms (Step) mit sich bringt, sind die Wiederherstellung der Vollknoten Wil und St. Gallen. Damit können die Ver-

bindungen zwischen Fern- und Regionalverkehr besser aufeinander abgestimmt werden. Auch die nur 700 Meter lange Doppelspur zwischen den Bahnhöfen Rorschach und Rorschach Stadt, für die sich der St. Galler Ständerat Paul Rechsteiner so leidenschaftlich eingesetzt hatte, wird realisiert. Damit sind die letzte Einspurstrecke auf der Ost-West-Achse und der immer wieder bemängelte Flaschenhals beseitigt. Auf der Strecke Zürich – St. Gallen – Rheintal gibt es ab 2035 eine halbstündliche Direktverbindung, zwischen Wil und St. Gallen sowie zwischen Herisau und Wittenbach den Viertelstundentakt und allgemein mehr Sitzplätze und Taktverbesserungen im S-Bahn-System.

Das sind eine Menge Verbesserungen für den Ostschweizer Bahnverkehr, berücksichtigt man noch, dass auch die Kapazitäten von Zürich Richtung Stein am Rhein und Richtung Schaffhausen und im Glarnerland zwischen Ziegelbrücke und Linthal bis 2035 ausgebaut werden. Sogar die Frauenfeld-Wil-Bahn wird zu einem Viertelstundentakt mit einer zusätzlichen Haltestelle im Entwicklungsgebiet Wil-West verdichtet. Trotzdem meinte Patrick Ruggli, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen, Ende April gegenüber dem «St. Galler Tagblatt»: «Wir wollen nicht 15 Jahre auf der Wartebank sitzen. Es muss schneller gehen.»

Deshalb schlug der Kanton den SBB Zwischenlösungen ab 2025 vor wie beispielsweise, dass die Züge zwischen Zürich und St. Gallen zukünftig wieder in Wil halten dafür nicht am Flughafen. Denn davon würden auch Gossau, Flawil und Uzwil profitieren. Ausserdem will man schneller neues Rollmaterial im Regionalverkehr. Doch ob auf diese Forderungen eingegangen wird, steht nicht nur in den Sternen, sondern ist auch einigermaßen unrealistisch. Das weiss auch Ruggli: «Unsere Hoffnung ist, das unser Konzept Ausgangspunkt für Diskussionen ist, wie das Angebot in diesem Zwischenhorizont aussehen kann. 15 Jahre auf Angebotsverbesserungen zu warten, ist schwierig.»

Doppelspur gibt Takt

Fakt ist aber auch, dass schon jetzt Geld in den Infrastrukturausbau investiert wird und wurde. Schon seit knapp einen Jahr ist München mit der Elektrifizierung der Allgäu-Strecke um eine Dreiviertelstunde schneller von St. Gallen aus zu erreichen.

Ausserdem wurde der vorletzte Flaschenhals auf der Strecke St. Gallen nach St. Margrethen diesen Sommer bereinigt. Denn zwischen Goldach und Rorschach Stadt gibt es nun eine Doppelspur, welche rund 40 Millionen Franken gekostet hat. Damit wurden nicht nur Kapazitätsengpässe verbessert, sondern auch die Ostschweiz besser an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden.

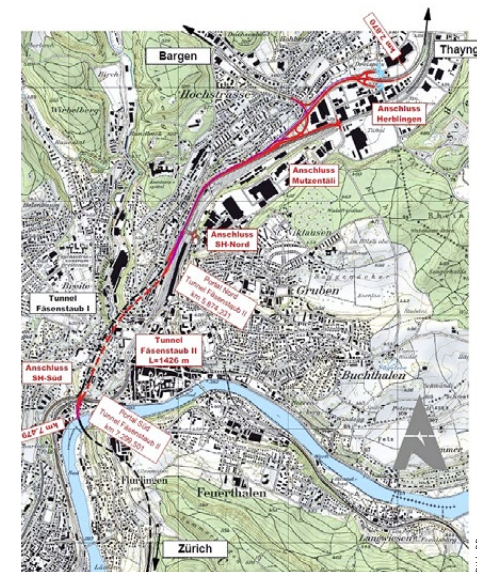
Fester Bestandteil des Step-Ausbauschritts 2025 sind noch weitere Doppelspurausbauten. Um den Halbstundentakt zwischen St. Gallen und Sargans zu ermöglichen, investiert der Bund bis Ende 2024 zwischen Sevelen und Oberriet im St. Galler Rheintal rund 220 Millionen Franken in eine Doppelspur. Frühestens per Dezember 2023 wird der Fahrplan zwischen Uznach und Rapperswil verdichtet, da die vom Doppelspurausbau betroffene Seegemeinde Schmerikon das 58-Millionen-Projekt vor Bundesgericht angefochten hat.

Diese Klage wurde aber inzwischen abgewiesen und im Sommer sind nun die Bagger aufgefahren. Ausserdem können mit verschiedenen Infrastrukturmassnahmen, die rund 180 Millionen Franken kosten, der Intercity Zürich-Chur mit Halt in Sargans zum integralen Halbstundentakt verdichtet und auf dem Interregio Zürich-Chur zusätzlich die Halte Unterterzen und Flums ermöglicht werden. Die Realisierung ist auf den Fahrplan 2025 vorgesehen.

Haltestelle Güterbahnhof

Im Endspurt befinden sich hingegen die Appenzeller Bahnen (AB). Bereits seit 2019 verkehren die AB im Viertelstundentakt zwischen St. Gallen und Teufen. Die Gleisverlegung beim Güterbahnhofgebäude in St. Gallen sollte demnächst abgeschlossen sein. Damit wird das Areal frei. Ab dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember wird zusätzlich die Haltestelle Güterbahnhof ihren Betrieb aufnehmen. Durch die Gleisverlegung und der für 2022 geplanten Kreuzungsstelle zwischen Bühler und Gais verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Appenzell und St. Gallen um drei bis vier Minuten auf rund eine halbe Stunde. Spürbar sollte dies ab Dezember 2022 werden.

Hoch gesteckt sind derweil die Ziele für das Bahnhofareal in Herisau. Dieses soll zur einladenden Verkehrsdrehscheibe sowie zum attraktiven Gewerbe- und Wohnraum entwickelt werden. Um den



So würde die Entlastung der Stadtautobahn A4 in Schaffhausen inklusive einer zweiten Fäsenstaub-Röhre aussehen, doch es dauert noch bis mindestens 2040.

notwendigen Raum für einen zeitgemässen Bahnhofplatz mit Bushof zu schaffen, müssen einerseits die AB ihre Gleisanlagen verschieben, andererseits ist der Kantonsstrassen-Kreisler zu verlegen. Das Stimmvolk von Herisau hat den entsprechenden Baukredit von 40,8 Millionen Franken Ende September 2020 überdeutlich angenommen. Das kantonale Stimmvolk bewilligte gleichzeitig den Kredit von 13,3 Millionen für einen neuen Bahnhof Herisau. Ausserdem wollen die Appenzeller Bahnen 55,5 Millionen Franken in den effizienten Unterhalt ihrer erneuerten Fahrzeugflotte investieren. Geplant ist der Bau eines zentralen Servicezentrums in Appenzell bis Frühjahr 2024.

Dritte Rosenberggröhr

Wichtig für die Stadt St. Gallen sind aber nicht nur die Bahnhöfe, auch die Autobahn ist wichtig. So beschäftigt die «Instandsetzung Stadtautobahn St. Gallen» die Bevölkerung schon seit Jahren. Seit Sommer laufen nun die Arbeiten am 550-Millionen-Projekt zwischen den A1-Anschlüssen Winkeln und Neundorf mit den Anschlüssen Kreuzbleiche und St. Fiden, die bis 2027 dauern sollen. Sie sollen die Sicherheit der Anlagen der 1987 eingeweihten Autobahn für weitere 15 bis 20 Jahre gewährleisten.

Das Besondere – und damit auch Teure – am 10,4 Kilometer langen Abschnitt ist, dass er vier Autobahnanschlüsse, vier Tunnel, vier Galerien, zwölf Brücken und 17 Über- und Unterführungen umfasst. Parallel dazu laufen auch die Arbeiten für den «Olma-Deckel» in St. Fiden. Die 41,6 Millionen Franken teure A1-Teilüberdeckung wird ab 2022 den bestehenden Rosenberg-tunnel im Osten um 180 Meter verlängern

Bild: Astra



Seit Sommer laufen die Arbeiten für die Instandsetzung der Stadtautobahn in St. Gallen, die voraussichtlich bis 2027 andauern werden.



Mit Kosten von 436 Millionen Franken für die Instandsetzung inklusive neuem Sicherheitsstollen ist der Kerenzerbergtunnel auf der A3 am Walensee mit Abstand die grösste Baustelle im Glarnerland.

und so Platz für die Erweiterung des Olma-Messegeländes schaffen.

Doch mit der Instandsetzung der Stadt-autobahn sind die Engpässe noch nicht bereinigt. Deshalb soll im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (Step) für die Nationalstrassen eine dritte Röhre des Rosenberg隧nels unterhalb der Stadt St.Gallen voraussichtlich ab 2031 prioritär in Angriff genommen werden. Damit wird der Abschnitt Kreuzbleiche-St.Fiden mit Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) bis 2040 gezielt ausgebaut. Integraler Bestandteil des 1,3 Milliarden Franken schweren Pakets ist zudem der Zubringer Güterbahnhof mit einem unterirdischen Kreisell.

Wil(d) West?

Mitte November 2019 sagten die kommunalen Stimmberechtigten deutlich Ja zum neuen Autobahnanschluss Rorschach/Goldach. 315 Millionen Franken soll das im Vorfeld heftig diskutierte Gesamtprojekt kosten, das zum allergrössten Teil durch Kanton und Bund finanziert wird. Nebst dem eigentlichen Autobahnanschluss für 108 Millionen umfasst es insbesondere eine 166 Millionen teure neue Kantonsstrasse zum See. Wenn alles optimal läuft, könnte die Realisierung des Mammutprojekts 2028 starten.

In Wil West sollen bis 2030 rund 3000 neue Arbeitsplätze entstehen. Grundlage

dafür sind verschiedene Infrastrukturvorhaben wie der neue Autobahnanschluss, die Umfahrungsstrasse «Netzergänzung Nord» und die Verlegung der Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB), die alle voraussichtlich bis 2026 realisiert werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation unterstützt der Bund den «Entwicklungsschwerpunkt Wil West» der Kantone St.Gallen und Thurgau mit 37 Millionen Franken. Zusätzliche 24 Bundesmillionen fliessen im Rahmen des Eisenbahninfrastruktur-Ausbauschritts 2035 nach Wil und in den Hinterthurgau. Das Geld ist für den Bau einer FWB-Haltestelle am neuen Wirtschaftsstandort Wil West sowie einer Kreuzungsstelle zwischen Matzingen und Wängi reserviert. Letztere ermöglicht der FWB, ab 2026 den Viertelstundentakt einzuführen.

Zwischen Murg und Walenstadt wird die A3 für rund 170 Millionen Franken umfassend saniert. Bis Ende 2021 werden an der gut 30-jährigen Strasse bestehende Schäden behoben und veraltete Anlagen auf den neusten Stand gebracht. Noch bis 2022 laufen die Bauarbeiten für die zweite Etappe der Umfahrungsstrasse Wattwil, welche die Fahrt ins Obere Toggenburg verschnellern soll. Der 3,4 Kilometer lange und 124 Millionen Franken teure Abschnitt umfasst zahlreiche Brücken und Überführungen. Die 200-Millionen-Umfahrung von Bütschwil konnte bereits letztes Jahr dem Volk übergeben werden.

Nichts Neues im Thurgau

Der Kanton Thurgau hat Ende 2019 das fertiggestellte «Generelle Projekt» für die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) an den Bund übergeben. Dieser übernahm per 1. Januar 2020 die heutige Hauptstrasse und damit auch das Ausbauprojekt BTS. Wann die umstrittene rund 1,56 Milliarden Franken teure Strasse gebaut wird, ist noch offen. Daran änderte auch eine Nachfrage des Thurgauer Ständerats Jakob Stark Ende letzten Jahres nichts. Nach der nur knapp gescheiterten Aufnahme der BTS in den Nationalstrassen-Ausbau schritt 2019 dürften die Chancen aber intakt sein, dass sie es in den nächsten Ausbauschritt schaffen wird. Ansonsten bliebe laut Stark noch der parlamentarische Weg. «Das ist allerdings eine hohe Kunst», so Stark gegenüber der «Thurgauer Zeitung».

2012 hatten sich die Thurgauer Stimmberechtigten in einem Grundsatzentscheid für den Bau der BTS ausgesprochen, einer Entlastungsstrasse von Arbon bis zum Autobahnzubringer in Bonau. Gleichzeitig gab der Souverän damals prinzipiell auch grünes Licht für die sogenannte Oberlandstrasse (OLS), also das 220-Millionen-Projekt, welches den Raum Kreuzlingen besser mit Amriswil verbinden soll. Die Projektierung dieser kantonalen Schnellstrasse wird jedoch erst fortgesetzt, wenn klar ist, wann der Bund die BTS realisieren will. Aufgrund der Verquickung mit der BTS und der noch ungeklärten Finanzierung dürfte die OLS also nicht so schnell gebaut werden.

Neue A4 erst ab 2040

Im Kanton Schaffhausen wird das Duraud definitiv nicht gebaut. Die entsprechende Vorlage für die 9,5 Millionen Franken teure Velo- und Fussgängerbrücke über das Mühlental, welche schon zuvor für rote Köpfe gesorgt hatte, scheiterte Ende September an der Urne. Dafür laufen die Arbeiten am 1,2 Kilometer langen Sicherheitsstollen, der im Cholfirsttunnel auf der A4 als Fluchtweg dienen soll, auf Hochtouren. Im August begann der Tunnelvortrieb, der Durchstich ist auf Juni 2023 geplant. Im Januar 2025 sollte der 30 Millionen Franken teure Sicherheitsstollen dann fertiggestellt sein.

Noch länger wird es hingegen mit dem Projekt «N04/06 Engpassbeseitigung Schaffhausen-Süd-Herblingen» dauern, welches bestehende Engpässe auf der chronisch überlasteten A4-Strecke zwischen Flurlingen und der Landesgrenze in Thayn-

gen beheben soll. Die wesentlichen Projektbestandteile sind der zweite Fäsenstaubtunnel, die Umnutzung der Galerie Schönenberg sowie die Verbreiterung der offenen Strecke bei Herblingen. Zurzeit wird vor allem geplant, damit das 473 Millionen Franken teure Grossprojekt ab 2023 öffentlich aufgelegt werden könnte.

«Nach Abschluss des Ausführungsprojekts und erfolgter Plangenehmigung nimmt das Astra voraussichtlich ab 2026 die Planungen für das Detailprojekt auf. Abhängig von Genehmigung und Finanzierung ist mit einem Baubeginn frühestens ab 2030 und der Inbetriebnahme frühestens ab 2040 zu rechnen», schreibt das Astra.

Positiv für die Region ist aber, dass das Bundesland Baden-Württemberg die Hochrheinstrecke zwischen Schaffhausen und Basel bis spätestens 2027 ausbauen und elektrifizieren will. Vom angedachten Ausbau der deutschen Gäubahn zwischen Singen und Stuttgart werden die Schaffhauser dagegen aufgrund der ungeklärten Finanzierung wohl erst in den späten 2030er-Jahren profitieren. Dasselbe gilt für den Bahnausbau 2035 mit dem Brüttener Tunnel,

welcher nicht nur die Kapazitäten Richtung Schaffhausen erhöhen, sondern auch die Fahrzeit nach Zürich verkürzen wird.

Wer bezahlt die Umfahrung?

Im Kanton Glarus sind Umfahrungsstrassen ein grosses Thema. So wurde Anfang 2020 die Hauptstrasse zwischen Niederurnen und Glarus ins Nationalstrassennetz aufgenommen – mitsamt der noch zu bauenden Umfahrung Näfels. Und seit vorletztem Jahr sieht es für das baureife 454-Millionen-Projekt sehr gut aus. Das Bundesparlament hatte die Glarner Umfahrungsstrasse in den kräftig aufgestockten Ausbauschritt 2019 aufgenommen: Mit dem Baustart ist somit zwischen 2024 und 2028 zu rechnen. Die 20 Millionen Franken teure Stichstrasse Näfels-Mollis wird Näfels aber schon vorher etwas Entlastung vom Durchgangsverkehr bringen.

Nicht ganz so weit fortgeschritten sind hingegen die Umfahrungen von Netstal und Glarus. Ob der Bund, der für die Verbindung vom Autobahnzubringer bis zum Kantonshauptort verantwortlich ist, auch eine Umfahrung von Netstal übernehmen würde, ist unklar. Sicher würde er aber

nicht die Umfahrung von Glarus übernehmen, die rund 350 Millionen Franken kosten würde. Unklar ist aber auch, ob man zwei Umfahrungen bauen will oder gar nur eine für beide Orte. Deshalb hat die Glarner Regierung Ende letzten Jahres beschlossen mit dem Bund bis 2024 zu verhandeln, inwiefern er eine Doppelumfahrung mitfinanzieren würde. «Sollten bis 2024 keine Ergebnisse erzielt werden, hat der Regierungsrat der Landsgemeinde 2026 eine Kreditvorlage für die Umfahrung Glarus zu unterbreiten», so der Kanton.

Die grösste Baustelle im Kanton ist aber sowieso eine andere. Bis 2026 wird nämlich der Kerenzerbergtunnel auf dem Glarner A3-Abschnitt zwischen Weesen und Murg für stolze 436 Millionen Franken sicherer gemacht. 240 Millionen der Gesamtkosten entfallen auf den Neubau eines 5,5 Kilometer langen Sicherheitsstollens, 145 Millionen auf die Sanierung des bestehenden Tunnels. Die Arbeiten mit zwei Tunnelvortrieben kommen gut voran, auch wenn rund ein Drittel des Ausbruchmaterials mit Arsen belastet ist. Bis 2024 sollen sich die beiden Vortriebe treffen.

FORTSETZUNG AUF SEITE 42



Ein neuer Autobahnanschluss und eine neue Bahnhaltstelle: Der «Entwicklungsschwerpunkt Wil West» betrifft mit den Kantonen St.Gallen und Thurgau gleich zwei Ostschweizer Schwergewichte.

Baustellen der Rhätischen Bahn

Bereits in der siebten Bausaison befinden sich die Arbeiten für den neuen Albulatunnel der Rhätischen Bahn (RhB). Obwohl die spezielle Situation rund um Covid 19 die Baustelle beeinträchtigte und weiterhin beeinträchtigt, soll das 5860 Meter lange und 345 Millionen Franken teure RhB-Jahrhundertbauwerk zwischen Preda und Spinas dennoch wie geplant ab 2022 die bestehende Röhre aus dem Jahr 1903 ersetzen, die anschliessend zum Sicherheitstunnel umgebaut wird. Parallel dazu laufen die Umbauarbeiten am Bahnhof Preda, die voraussichtlich noch bis Ende Jahr dauern werden.

Kräftig investiert die RhB zudem in den Bahnhof Landquart. Dieser wird bis 2029 im Rahmen von acht zeitlich gestaffelten Teilprojekten für rund 500 Millionen Franken grundlegend erneuert und umgebaut. Schwerpunkt ist die Anpassung von Gleisanlagen und Werkstätten an das neu beschaffte Rollmaterial. Bereits fertiggestellt sind der Doppelspurausbau zwischen Landquart und Malans und das neue Infrastrukturgebäude am Bahnhof Landquart. Erst ab 2024 erfolgt mit dem Ausbau Gleis- und Perronanlagen der grösste Posten des Grossprojekts. Dabei handelt es sich um Gemeinschaftsprojekt RhB und der SBB zur Kapazitätssteigerung und Verbesserung der Umsteigebeziehungen.

Weitere Baustellen der RhB sind die Umbauten des Bahnhofs Domat/Ems und Klosters, die je rund 29 Millionen Franken kosten und noch bis 2023 dauern sollen. Daneben beschäftigt man sich mit zwei Bahnhofsverschiebungen. Zusammen mit den lokalen Behörden wird nämlich einerseits geprüft, ob der Bahnhof Chur West um bis 2025 um 250 Meter verschoben werden soll, und andererseits soll auch der Bahnhof Davos Dorf bis zum Seehofseeli verschoben werden. Die Pläne für Chur West sind allerdings konkreter als jene in Davos. Grund für die Verschiebungen sind in beiden Fällen die Vorgaben des Bundes, wonach die Bahnhöfe bis 2023 barrierefrei sollen.

Kommt die St. Luzi-Brücke?

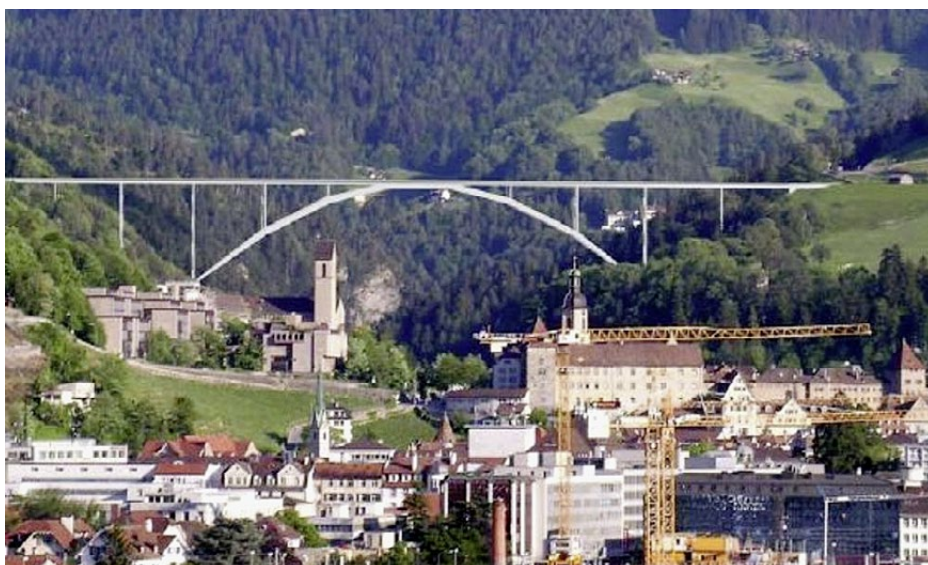
Die eine oder andere Baustelle gibt es in den nächsten Jahren auch auf dem Bündner Nationalstrassennetz. 80 Millionen kosten bis 2021 die A13-Erhaltungsprojekte beim Dorf Hinterrhein und im Cassanawald. Der Bund will auf der San-Bernadino-Route zudem die Tunnelsicherheit erhöhen und investiert dafür insgesamt 67 Millionen Franken in den Bau von Stollen. Weitere



Insgesamt 783 Millionen Franken will der Kanton Graubünden wie hier am Flüelapass in den nächsten Jahren ins Strassennetz investieren.

93 Millionen Franken steckt er bis 2023 in die Sanierung der Kunstbauten zwischen dem A13-Anschluss Sufers und dem Südportal der Galerie Traversa. 34 Millionen Franken kostet schliesslich die Sanierung der Querverbindung Zizers-Untervaz beim A13-Anschluss Zizers bis 2022.

Nicht weniger als 783 Millionen Franken will auch die Bündner Regierung in den nächsten Jahren in das eigene Strassennetz investieren. Der grösste Brocken im Strassenbauprogramm 2021 bis 2024 ist die Erhöhung der Sicherheit auf der Malojastrasse für rund 230 Millionen Franken.



Die St. Luzi-Brücke oberhalb von Chur soll die Alpenstadt vom Durchgangsverkehr Richtung Arosa entlasten und auf einer Länge von 465 Metern den Fluss Plessur überspannen.

Die geplanten Umfahrungen von Schluein, La Punt und Susch werden voraussichtlich insgesamt 250 Millionen Franken kosten.

Ebenfalls Teil des Programms ist der Bau der St. Luzi Brücke zwischen dem Araschgerrank und Maladers, die seit Jahren heiss diskutiert wird. Mit dem Bau der rund 70 Millionen teuren Hochbrücke soll der Durchgangsverkehr Richtung Arosa durch Chur massiv eingeschränkt werden. Erst kürzlich wurde das Siegerprojekt erkoren. Doch auch die Gegner der Brücke haben sich schon in Stellung gebracht. Fortsetzung folgt bestimmt. ■



Aggregate und Maschinen sicher untergebracht in individuellen System-Containern

SOSAG BOX

SOSAG Baugeräte AG
Allmendstrasse 3
8422 Pfungen

T: 052 315 39 22
F: 052 315 39 24
info@sosag.ch
www.sosag.ch



Huppenkothen
Baumaschinen
www.huppenkothen.com



HUPPView

Dein Bagger macht genau das, was du willst.

Mit HUPPView, dem neuen Kontrollsystem der Löffelposition direkt vom Marktführer Huppenkothen, ist für exaktes und entspanntes Arbeiten auf der Baustelle gesorgt. Mit Hilfe der Visualisierung der Löffelschneide-Position werden dir Entfernungen, Tiefen und Gefälle genau angezeigt. Detaillierte Information findest du unter:

huppenkothen.com/hupptronic

54641

Huppenkothen Baumaschinen AG
Hinterwiden / 9245 Oberbüren
T +41 71 944 1811 / F +41 71 944 1869
oberbueren@huppenkothen.com

