



Mit dem Projekt «Schilthornbahn 20XX» wird aktuell die bestehende Luftseilbahn zwischen Stechelberg und Mürren ersetzt. Die erste Sektion soll diesen Dezember eröffnet werden.



Verkehr Bern und Wallis

Verzögerung auf Schiene und Strasse

Der Weg für den Lötschberg-Vollausbau ist frei. In Bern verzögern sich derzeit die vom Stimmvolk abgesegneten Verkehrssanierungen und im Wallis stockt es bei diversen Tunnelprojekten. Weiter geht es dafür mit der Sanierung des Furkatunnels. Eine Übersicht zu Verkehrsprojekten.

Von Pascale Boschung

Seit September 2022 erlaubt ein neuer Bahntunnel im Berner Wylerfeld das Kreuzen von Zügen. Mit der «Entflechtung Wylerfeld» wurden auch der Bahnhof Wankdorf ausgebaut sowie die Brücken Scheibenstrasse und Stauffacherstrasse ersetzt. Während der Bahnverkehr damit entflochten wurde, scheint bei der Kostenverteilung aber noch der Knoten

drin zu sein: Die Stadt Bern wehrte sich gegen den vom Bundesamt für Strassen (BAV) für sie festgelegten Anteil von 30 Prozent an den Kosten der neuen Stauffacherbrücke. Stattdessen wollte sie 23 Prozent tragen. Das Bundesverwaltungsgericht wies ihre Beschwerde im September 2023 aber ab. Die 30 Prozent seien angemessen, so das Urteil.

Während im Wylerfeld noch um Kosten gerungen wird, laufen die Bauarbeiten in Langenthal auf Hochtouren. Der Bahnhof wird modernisiert und barrierefrei umgebaut. Weiter wird eine neue Bahnhofspassage erstellt, welche die Stadtteile Süd und Nord verbindet. Wie die SBB im März mitteilte, müssen aber Bauphasen verschoben werden: Wegen Lieferengpässen und

geologischen Schwierigkeiten werden der barrierefreie Bahnzugang und die neue Passage statt Ende 2024 erst 2025 fertig. An der Gesamtbauzeit bis 2027 ändert sich aber nichts.

Kreuzungsstelle blockiert

Auf der anderen Seite von Bern verzögert sich derzeit die geplante Verlängerung der Kreuzungsstelle Leissigen. Grund dafür sind Einsprachen, die beim Bund hängig sind. Wie die BLS im Oktober mitteilte, konnte mit etwa 30 betroffenen Grundeigentümern keine gütliche Einigung erzielt werden. Nun muss das BAV in der Sache entscheiden. Mit dem Projekt sollen sich Züge, die auf der einspurigen Strecke am Ufer des Thunersees von Interlaken bis kurz vor Spiez unterwegs sind, künftig in Leissigen kreuzen können. Dafür wird dort das bestehende zweite Gleis verlängert, damit eine rund 800 Meter lange Doppelspur entsteht. Mit dem Ausbau können die Anschlüsse in Interlaken Ost Richtung Jungfrau-Region und Brünig–Luzern sowie in Bern gewährleistet werden.

Bahntechnisch vorwärts geht es dafür am Bielersee: Nach einem Bundesgerichts-Urteil ist die Vergabe der Arbeiten an einem Baulos für den rund zwei Kilometer langen Doppelspur-Bahntunnel zwischen

dem Weiler Poudeille in Schafis und Twann seit Januar rechtskräftig. Eine von der SBB bei der Vergabe ausgeschlossene Arbeitsgemeinschaft hatte Beschwerde gegen den Entscheid eingereicht und blitzte damit im Januar vor Bundesgericht ab. Mit dem Bauwerk wird der bislang eingleisige Abschnitt von Twann bis nach La Neuveville nun auf zwei Spuren ausgebaut.

Ebenfalls auf Kurs ist das Projekt für den Um- und Neubau der BLS-Werkstätte in Oberburg auf dem Gemeindegebiet von Burgdorf. Geplant sind ein neues Hauptgebäude mit einer Werkstätte, einem Materiallager, Büros und einer Aussenreinigungsanlage sowie ein Nebengebäude für die Zugreinigung. Mitte April lagen die Pläne öffentlich auf. Die Bauarbeiten sollen voraussichtlich 2026 starten. Die Gesamtkosten werden auf 277 Mio. Franken geschätzt.

Lötschberg-Vollausbau kommt

Während es mit dem Doppelspurtunnel am Bielersee nun voran geht, ist ein anderes Tunnelprojekt aktuell blockiert: Die «Entflechtung Gümligen Süd». Mit dem rund 200 Millionen Franken teuren Vorhaben plant die SBB im Auftrag des Bundes bei Gümligen einen 450 Meter langen Bahntunnel unter den Gleisen, um Kreuzungen der Züge zu ermöglichen. Dafür muss das bisherige Stellwerk Gümligen ersetzt und die Übertragungsleitung im Gebiet verlegt werden. Die Pläne für das Projekt lagen im Mai 2023 öffentlich auf. Dabei gingen aber diverse Einsprachen ein.

Der ursprünglich geplante Baustart im Mai 2024 kann deshalb nicht stattfinden.

Aktuell erarbeitet die SBB einen neuen Zeitplan und Alternativlösungen für einzelne Einsprache-Aspekte. Mit der Entflechtung setzt die SBB die im Ausschritt 2025 (AS25) des Bundes bestellten Angebotsverbesserungen um. Langfristig werden mit dem Projekt ein Viertelstundentakt der S-Bahn Bern–Münsingen, gepaart mit dem Halbstundentakt der S-Bahn Bern–Langnau sowie zusätzliche Kapazitäten für den Fernverkehr und für den Güterverkehr im Aaretal möglich. Finanziert wird das Projekt über den AS25.

Ein anderes Bahnprojekt bereitet dafür Bernern und Wallisern Freude: Der Lötschberg-Vollausbau kommt. Nach dem Ständerat hat auch der Nationalrat im Februar einen Kredit für den vollständigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels zwischen Frutigen und Raron auf zwei Spuren bewilligt. Die Kantone Bern und Wallis hatten dies schon lange gefordert. Denn die Bahnverbindung zwischen der Deutschschweiz und dem Wallis ist am Anschlag. Zudem verdeutlichte im August die Entgleisung eines Güterzugs im Gotthard-Basistunnel, welche Folgen eine Sperrung auf der Nord-Süd-Achse hat.

Heute ist im Lötschberg-Basistunnel nur die Oströhre durchgängig befahrbar. Die Weströhre ist auf 14 Kilometern befahrbar, weitere 14 Kilometer sind ausgebrochen aber nicht ausgerüstet. Sieben Kilometer Fels müssen noch gebohrt werden. 2018 hatte das Parlament für den Teilausbau bereits 900 Millionen Franken bewilligt. Der Bundesrat beantragt dem Parlament nun weitere 640 Millionen. Laut BAV-Direktor



Mit der «Entflechtung Gümligen Süd» plant die SBB für rund 200 Millionen Franken einen 450 Meter langen Bahntunnel unter den Gleisen, um Kreuzungen der Züge zu ermöglichen.



Umfangreiche Bauarbeiten stehen im Bahnhof Ostermündigen an. Die SBB baut diesen als ÖV-Knoten aus und schafft dabei auch Platz für das geplante neue Tram Ostermündigen.

Peter Füglistaler dürfte der Vollausbau bis 2035 realisiert sein.

Viel Diskussion um Trams

Umfangreiche Bauarbeiten stehen auch im Bahnhof Ostermündigen an. Die SBB baut diesen als ÖV-Knoten aus. Im September lagen die Pläne öffentlich auf. Der Baubeginn ist für 2025 geplant. Im Rahmen des Umbaus wird auch Platz für die Haltestellen der neuen Tramverbindung zwischen Bern und Ostermündigen geschaffen. Ab Juli sollen die ersten Vorbereitungsarbeiten starten, die für den Bahnhofsusbau und die Tramlinie nötig sind. Dies, nachdem die Baubewilligung des BAV für das Vorbaulos «Werkleitungen» im Dezember rechtskräftig wurde. Kosten dürfte die neue Tramstrecke rund 264 Millionen Franken.

Während das lang geplante Tram Ostermündigen damit seiner Realisierung näherkommt, ist die Situation bei einem

Tramprojekt in der Stadt Bern verfahren. Stadt, Bund und Bernmobil diskutieren über die Linienführung einer zweiten Tramachse auf dem Abschnitt Hirschengraben und Zytglogge. Zur Auswahl stehen drei Varianten: Eine Linienführung durch die nördliche Innenstadt via Speichergasse-Nägelligasse, eine via Lorrainebrücke-Viktoriarain zum Viktoriaplatz und eine via Bundesgasse-Kochergasse. Alle drei Parteien sind sich bei der Linienführung aber komplett uneins.

Wegen der unterschiedlichen Interessenlagen beschloss die Regionalkonferenz Bern-Mittelland im März einen Zwischenschritt. So sollte erneut das Gespräch mit dem Bund gesucht werden – dieser lehnt aus Sicherheitsgründen eine Tramachse durch die Bundesgasse ab. Zudem soll für jede Variante die technische Machbarkeit an den kritischen Stellen geprüft werden. Die Ergebnisse werden danach zur öffent-

lichen Mitwirkung aufgelegt. Ziel ist es, bis 2026 eine Bestvariante zu eruieren. Die Festlegung einer zweiten Tramachse bleibt laut der Behördendelegation aber «eine grosse Herausforderung» – weil es keine Linienführung ohne Nachteile gibt.

«Stadtreparatur» mit A6-Tunnel

Eine Chance zur «Stadtreparatur» sieht die Stadt im Vorhaben des Bundes, ab Mitte der 2040er-Jahre die A6 zwischen Bern Expo und Muri bei Bern in einen rund 4,5 Kilometer langen Tunnel zu verlegen. Denn die Autobahn verläuft heute mitten durch das städtische Siedlungsgebiet. Mit der «Chantierplanung Bern-Ost» will die Stadt diese Chance nutzen und ein Entwicklungsprogramm erarbeiten. Den Kredit dafür hat der Stadtrat im Januar aber halbiert: Bis 2026 kann die Stadt höchstens 1,7 Millionen Franken einsetzen. Unabhängig davon ist der Tunnelbau zudem noch nicht beschlossene Sache – der Bund arbeitet derzeit am generellen Projekt.

Ein weiteres Strassenprojekt beschäftigt derzeit Thun. Der Entwicklungsraum Thun (ERT) präsentierte im Dezember eine Studie mit drei Szenarien für einen flüssigeren Verkehr rund um Thun. Neben den bekannten Ideen für einen Hübelitunnel oder die Aarequerung Süd prüfte der ERT auch eine «Gesamtverkehrsvariante» mit Massnahmen zur Verkehrssteuerung und einem Ausbau des Velo- und ÖV-Angebots. Alle drei Varianten wurden von Fachleuten als grundsätzlich machbar beurteilt. Im Kosten-Nutzen-Verhältnis schnitt die «Gesamtverkehrsvariante» am besten ab.

Am teuersten wäre der knapp drei Kilometer lange Hübelitunnel zwischen dem Bächihölzi in Hilterfingen und der Stockhornstrasse in Steffisburg mit Kosten von rund 580 Millionen. Auf zwischen 264 und 344 Millionen Franken kommt die Aarequerung Süd – ein Tunnel zwischen Casino und Frutigenstrasse. Für den ERT steht deshalb die «Gesamtverkehrsvariante» im Vordergrund. Jedoch soll auch eine der Tunnelvarianten planerisch ausgearbeitet werden. Vorderhand will der ERT zudem mit Bund und Kanton klären, ob die Tunnelprojekte eine Chance auf eine Mitfinanzierung haben.

Düster sieht es derzeit bei den umstrittenen Verkehrssanierungen im Emmental und im Oberaargau aus. Diese wurden vom Stimmvolk gutgeheissen. Es dürfte aber noch Jahre gehen, bis die Strassen gebaut werden, wie der Berner Baudirektor Christoph Neuhaus im August mitteilte. Man versuche mit allen Mitteln, die Projekte zu torpedieren. Insgesamt gingen 27 Beschwerden ein, acht davon betreffen den

Strassenplanerlass der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle, 19 fallen auf die Verkehrssanierung Aarwangen. Einzelne Projekte lassen sich nicht vorziehen, da sämtliche Abschnitte durch Beschwerden blockiert sind. Solange diese hängig sind, kann nicht gebaut werden.

Visp träumt von Bahnhof-Ausbau

Von einem Ausbau des Bahnhofs träumt derzeit Visp im Kanton Wallis. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels wurde auch der Bahnhof zu einer wichtigen ÖV-Drehscheibe im Wallis. Nun rückt der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels näher. Darüber freut man sich in Visp zwar, sieht sich durch den Ausbau aber auch mit mehr Reisenden konfrontiert. Wie Gemeindepräsident Niklaus Furger gegenüber «Radio Rottu» sagte, sei der Bahnhof Visp bereits heute sehr stark ausgelastet.

Die Gemeinde hat deshalb die SBB darauf aufmerksam gemacht, dass sie die nötigen Schritte für einen Ausbau einleiten soll. Konkret wünscht sich Furger, dass die Perrons verbreitert werden. Zudem braucht es je einen zusätzlichen Abgang im Osten des Bahnhofs Richtung Lonza sowie im Westen zu den Postautos. «Es ist sehr, sehr dringend und notwendig, dass die SBB jetzt den Ausbau konzipiert», so Furger. Die SBB sieht aktuell aber keinen Handlungsbedarf, wie diese im März gegenüber dem «Walliser Boten» erklärte. Man sei aber im regelmässigen Austausch mit den Partnern.

Konkreter wird es dafür bei einem anderen Bahnhof im Wallis: Im September lagen die Pläne für das «Generationenprojekt Bahnhof Brig» öffentlich auf. Das Projekt soll den überlasteten Verkehr rund um den Bahnhof entflechten und den Fuss- und Veloverkehr sicherer machen. Parallel dazu soll das 100-Millionen-Franken-Projekt auch eine städtebauliche Entwicklung am Bahnhof ermöglichen. Die Bauherrengemeinschaft setzt sich aus der Matterhorn Gotthard Bahn, der SBB, der BLS, dem Kanton Wallis, Postauto sowie den Gemeinden Naters und Brig-Glis zusammen. Geplanter Baustart ist 2026.

Walliser Bahntunnel auf Kurs

Für die Matterhorn Gotthard Bahn ist das Projekt in Brig nur eines von vielen. Denn mit dem Bahntunnel Unnerchriz plant sie für 400 Millionen Franken ihr bislang grösstes Infrastrukturprojekt. In gut zehn Jahren sollen damit Züge zwischen Täsch und Zermatt in einem rund 4,1 Kilometer langen Tunnel verkehren und sich zusätzlich in der Mitte auf einer 1,4 Kilometer



Mit dem «Generationenprojekt Bahnhof Brig» soll der überlastete Verkehr rund um den Bahnhof entflechtet und eine städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden.

langen Doppelspur kreuzen können. Mit der neuen Verbindung wird die Fahrzeit zwischen Täsch und Zermatt von heute zwölf auf gut sechs Minuten verkürzt. Zudem wird die Bahnstrecke damit wintersicher.

Das Gesamtkonzept beinhaltet auch eine Einbindung in das von der Gemeinde Zermatt geplante Güterumschlagterminal «Grüebe» im Quartier Spiss (Mehr dazu in der Walliser Projekt-Übersicht auf Seite 16). Bis der Bahntunnel gebaut wird, dürfte es aber noch dauern. Das Vorprojekt ist erarbeitet, ab Mitte 2024 wird das Auflageprojekt bearbeitet. Danach folgen 2025 die Landerwerbsverhandlungen und Ende Jahr die öffentliche Auflage. Mit der Plangenehmigungsverfügung wird 2028 gerechnet, die Inbetriebnahme ist auf 2035 anvisiert. Finanziert wird das Projekt, das Teil des Step-Ausbaus bis 2035 ist, durch das BAV.

Etwas harzig angefangen, inzwischen aber wieder «auf Schiene» ist die Sanierung des Furkatunnels. Denn eigentlich hätten die Arbeiten im Tunnel dieses Jahr beendet sein sollen. Doch nach vorgeschlagenen Änderungen der 2019 mit dem Hauptlos beauftragten Arge, die Mehrkosten und Bauzeitverlängerungen mit sich brachten, entschied sich die MG-Bahn 2021 für einen Übungsabbruch. In der Folge wurde das Projekt überarbeitet und das Gesamtlos im Sommer 2023 für 155 Millionen Franken an eine neue Arge vergeben. Der Zuschlag ist rechtskräftig.

Die Arbeiten werden damit diesen Sommer fortgeführt. Bereits ausgeführt wurden bislang Vorarbeiten für fast 80 Millionen Franken. Die komplette Sanierung des Bahntunnels, die bis 2030 abgeschlossen sein soll, dürfte rund 280 Millionen kosten und wird vom Bund finanziert. Wie Fernando Lehner, CEO der Matterhorn



Mitte April lagen die Pläne für den Um- und Neubau der BLS-Werkstätte in Oberburg öffentlich auf. Die Gesamtkosten werden auf 277 Millionen Franken geschätzt.



Mit dem 4,1 Kilometer langen Bahntunnel Unnerchriz zwischen Täsch und Zermatt plant die Matterhorn Gotthard Bahn für 400 Millionen Franken ihr bislang grösstes Infrastrukturprojekt.



Nach fünf Jahren Bauzeit konnte im vergangenen November der Durchbruch im 657 Meter langen Umfahrungstunnel «Les Evouettes» gefeiert werden.

Gothard Bahn, im September gegenüber dem «Walliser Boten» sagte, hoffe er, dass alles im Kostenrahmen bleiben werde. Bei solchen Langzeitprojekten könne es aber immer Überraschungen geben. «In sieben Jahren werden sicher neue Anforderungen hinzukommen».

Alte und neue Seilbahnen

Das Oberwallis beschäftigt sich derzeit mit mehreren Seilbahn-Projekten. Die Aletsch Bahnen planen für 35 Millionen Franken eine neue Seilbahn, die die Fiescheralp mit dem Eggishorn verbinden soll. Zudem soll auf dem Berggipfel ein neues Restaurant gebaut werden. Die Neubauten sind auch nötig, weil der Permafrost rund um das Eggishorn schmilzt. Der Baustart soll im Frühjahr 2025 erfolgen, die Eröffnung ist für Winter 2026 geplant. Ein weiteres Projekt verfolgt Bellwald: Das Dorf will eine neue Gondelbahn nach Fiesch für einen besseren ÖV-Anschluss realisieren. Ähnliches verfolgt das Bergdorf Zenegen mit einer Seilbahn nach Visp.

Eine bessere Erschliessung wollte auch Törbel mit einer Seilbahn nach Stalden erreichen. Von einem «Sprung ins 21. Jahrhundert» sprach Urs Juon, Gemeindepräsident von Törbel. Diesen Sprung wollten die Staldener aber nicht mitmachen; das Projekt wurde an der Urversammlung im Dezember klar bachab geschickt. Auf Widerstand stiess auch der Neubau der Luftseilbahn von Raron nach Eischoll. Nachdem sich die Rarnerinnen und Rarner mit einer Petition erfolgreich gegen die neue Linienführung wehrten, dürfte nun eine Teilrenovation der alten Bahn in Frage kommen.

Eine «visionäre Idee» soll dagegen mit dem Projekt «Cradle» umgesetzt werden. Geplant ist eine Panorama-Seilbahn zwischen den Regionen Crans-Montana und

Adelboden-Lenk mit Sicht auf den Plaine-Morte. Aktuell wird für die Verbindung der beiden Tourismusregionen Simmental und Wallis eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Die Ergebnisse werden Mitte 2025 erwartet. Widerstand erfährt das Projekt von der Stiftung Landschaftsschutz – diese erachtet die geplante Bahn als nicht bewilligungsfähig.

Umbau des Simplon-Autoverlads

Der Autoverlad Simplon in Brig ist so beliebt wie noch nie: 200 000 Fahrzeuge hat die BLS im Jahr 2023 transportiert. Das sind 15 Prozent mehr als in den beiden Jahren zuvor. Das hat aber auch Schattenseiten: Der Warteraum für die Fahrzeuge ist viel zu klein. Die BLS plant deshalb einen Umbau mit einer Vergrößerung des Warteraums, einer doppelspurigen Ein- und Ausfahrt und einer Buvette. Ein vom BAV ausgearbeitetes Vorprojekt steht bereits.

Eine Knacknuss für das Vorhaben war bis vor kurzem noch die Finanzierung. In diesem Zusammenhang darf sich die Bahnbetreiberin aber freuen: Der Bund macht mehr Geld locker für die Betreiber von Autoverladestationen. Im März sprach sich nach dem Nationalrat auch der Ständerat dafür aus, die Investitionshilfen aufzustocken – und dem Autoverlad Simplon neue nationale Bedeutung zuzumessen. Die BLS erhält damit nun sechs Millionen Franken, die in den Umbau der Anlagen fließen.

Verkehrstunnel kommen voran

Anlass zur Freude gab es im November am Genfersee: Nach fünf Jahren Bauzeit konnte der Durchbruch im Umfahrungstunnel «Les Evouettes» gefeiert werden. Das 657 Meter lange Bauwerk entlastet das gleichnamige Dorf vor dem Durchgangsverkehr. Dabei hatte der Tunnelbau mit der Geo-

logie zu kämpfen: Wegen unerwartet starken Geländesetzungen mussten die Arbeiten für rund ein Jahr eingestellt werden. Die Setzungen konnten später unter Kontrolle gebracht werden, indem man ab 2022 die Festigungstechnik «doppelter Rohrschirm» einsetzte. Die Eröffnung ist nun für 2025 geplant. Die Gesamtkosten belaufen sich auf über 130 Millionen Franken.

Ebenfalls vorwärts geht es beim 2,7 Kilometer langen Vispertaltunnel. Vor gut einem Jahr wurde die Nordröhre der A9 eröffnet. Inzwischen ist die Hälfte der Umbauarbeiten abgeschlossen, gebaut wird aktuell noch in der Südröhre. Vom Tisch ist zudem die Idee, Visp auf der Autobahn bis zur Tunnelöffnung in Richtung Brig zu umfahren. Dazu sollte die Nordröhre für den Gegenverkehr geöffnet werden. Aus Sicherheitsgründen wird das aber verworfen, wie Marco Walter, Chef der Dienststelle für Nationalstrassenbau, gegenüber dem «Walliser Boten» sagte. Ein weiterer Grund ist der Baufortschritt: Die gesamte Strecke Visp bis Gampel/ Steg kann im Jahr 2025 in beide Richtungen eröffnet werden. Weiteres Ziel ist dann im Jahr 2026 die Inbetriebnahme des Autobahnabschnitts von Brig bis Susten Ost.

Deibfelstunnel verzögert

Eher stockend verläuft dagegen im Oberwallis das Projekt für den Deibfelstunnel. Mit dem 650 Meter langen Bauwerk soll zwischen Stalden und Eisten die steinschlaggefährdete Saastal-Strasse entschärft werden. Die Umsetzung wurde aber wiederholt verschoben und verzögert sich laut Kanton weiter. Die eigentlichen Arbeiten sollen nun im Frühjahr 2025 starten und Ende 2029 fertig sein. Ursprünglich sollte bereits jetzt gebaut werden. Die Regierung brach 2023 aber die Ausschreibung ab, weil die eingegangenen Offerten den Kostenrahmen sprengten. Das Projekt wurde inzwischen optimiert und «entschlackt» und im September neu ausgeschrieben.

Ein Lichtblick in der pannenreichen Baugeschichte der Oberwalliser Autobahn A9 konnte im August gefeiert werden: Mit der 2,5 Kilometer langen Strecke Schnidrigu – Wanne West zwischen den Anschlüssen Gampel-Steg Ost und Raron wurde ein weiteres Teilstück für den Verkehr freigegeben. Rund 22 Millionen Franken wurden in den Abschnitt investiert. Zwischen 2025 und 2026 soll ausserdem die Umfahrung von Visp, der Abschnitt Raron – Visp-West und der Riedbergstunnel fertiggestellt werden. Trotz harzigem Verlauf rückt die Vollendung der A9 damit in langsamen Schritten näher – im Jahr 2035 soll sie fertig sein. ■

Rock Cracker

Die kluge Methode zum Spalten!

Kostengünstig, überall einsetzbar, umweltfreundlich und einfach zu bedienen.



Weitere Vorteile von Rock Cracker:

Sehr sicher, energiesparend, geringe Erschütterung. Geeignet für Fels, Betonfundamente, in Wohnsiedlungen und geschlossenen Räumen. Keine Sprenglizenz erforderlich!



MATTSON

Alternative Sprengmethoden und Abbausysteme

Mattson Intertool GmbH, Gliserallee 81, 3902 Brig-Glis

Tel 027 924 84 81, info@mattson.ch

www.mattson.ch

56260

BASYS
für starke Verbindungen

BASYTUBE

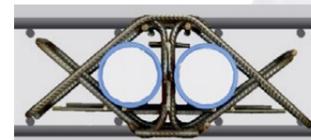
Schubverstärkung für Rohreinlagen in Betondecken



Bau Systeme

▶ bekannt sicheres und duktiler Tragverhalten

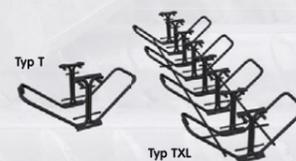
▶ neue technische Dokumentation **BASYTUBE**



▶ Gewährleistung Zug und Druckzone durch kontrollierte Lagesicherung der Rohre

▶ umfangreich geprüft, SIA 262 konform

▶ Einzel- und Mehrfachelemente bis 2.4 m³ Nutzlänge/Element



BASYS AG | Industrie Neuhof 33 | 3422 Kirchberg
Tel. 034 448 23 23 | info@basys.ch | www.basys.ch



54729



InnoTrans 2024

24. – 27. SEPTEMBER · BERLIN

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

THE FUTURE OF MOBILITY

56309

KONTAKT

Offizielle Vertretung der Messe Berlin für Schweiz & Liechtenstein
c/o ming agentur ag
Ewa Christina Ming
T +41 44 366 61 09
e.ming@messe-berlin.ch

Messe Berlin