

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

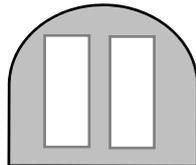
Ausgangslage Kosten



System / Kosten

Mehrkosten

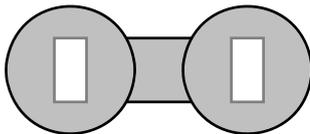
[Mio]



Doppelspurtunnel
Vollausbau

± 0

1315 Mio

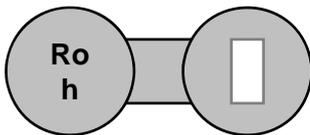


zwei
Einspurtunnel
Vollausbau

+ 490

+37 %

1805 Mio



Ceneri-Light
Teilausbau A

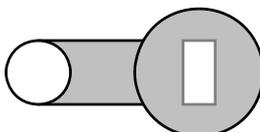
+ 295

+22.5 %

1610 Mio

Nachbau (+ 205)
Gesamt + 695

Vollausbau: (+ 400 Mio) = 2010 Mio



Ceneri-Light
Teilausbau B

+ 160

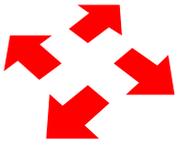
+12 %

1475 Mio

Nachbau (+ 305)
Gesamt + 795

Vollausbau: (+ 635 Mio) = 2110 Mio

Preisbasis 1991

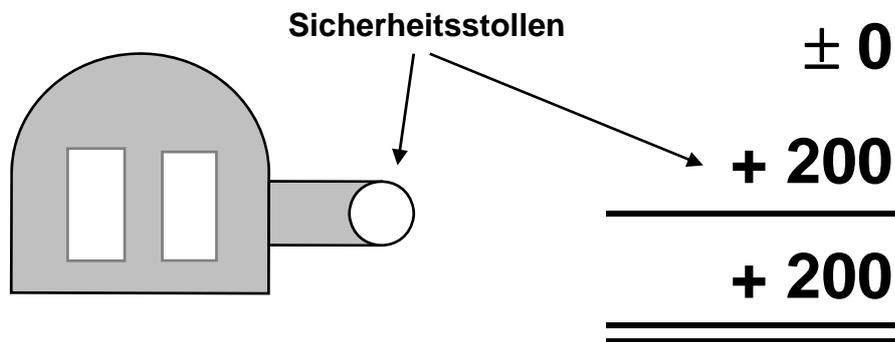


BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Effektive Mehrkosten 2 ES

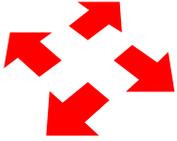


Mehrkosten [Mio]



$\Delta = + 110$ Mio

effektiv infolge 2 ES

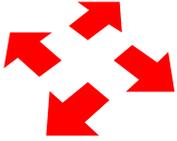


BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

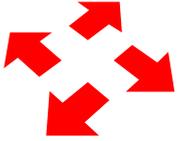
Vorteile 2 ES



- ← **Bauprogramm**
Verkürzung 2 – 3 Jahr (TBM statt SPV)
- ← **zukunftsgerichtete Lösung**
(kein „Schrott“ in Vezia und Camorino)
- ← **Flachbahn steht auch bei**
Erhaltung zur Verfügung
- ← **Reduktion Ceneri-Berg möglich**
(schlanke Infrastruktur)



- ← **Vollausbau → Finöv-Konzept**
- ← **VP Doppelspurtunnel eingereicht**
- ← **BR → Linienführungsentscheid**
 - ← ohne Tunnel-Systementscheid
- ← **Nachlieferung Sicherheitsbericht**
 - ← zum Doppelspurtunnel
- ← **Sicherheitsbericht DS wird durch die Behörden nicht akzeptiert**
 - ← Stand der Sicherheitstechnik (PO SiB-AT)
- ← **Auftrag BAV an ATG**
 - ← Planungsstudie zwei Einspurröhren



Lösung



DS \longrightarrow 0 + 200 = 200 Mio
2 ES Vollausbau = 490 Mio

← effektive Mehrkosten Δ = 290 Mio
infolge 2 ES

← mit Entscheidungsmöglichkeit bis
Ende 2006/7: Reduktion des
Vollausbaues d.h. Einlösung der Option
2006/7: - LBT in Betrieb;
- GBT Geologie weitgehend bekannt;
- Gesamtrisiko/Reserven besser
abschätzbar

← Nachteile: Widerstand Kt. TI
(Shuttle Locarno-Lugano ?)

← Vorteil: Spielraum (Steuerung)
bleibt bis 2006/7 erhalten