

## Facts:

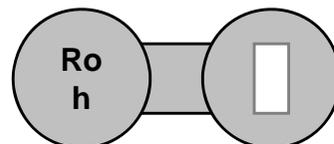
**200 Mio müssen so oder so zusätzlich investiert werden (Sicherheitsanforderungen DS; von der ATG nicht erwähnt bzw. ausgewiesen)!**

## Annahme:

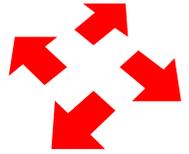
- Die „Vorinvestitionen“ von ca. 180 - 230 Mio werden in der Bilanz nicht berücksichtigt.
- Mehrinvestitionen von 490 Mio sind im Jahre 2006/7 nicht durchsetzbar.
- Reduktion Vollausbau → Kompensation?

## Kompensationsmassnahmen:

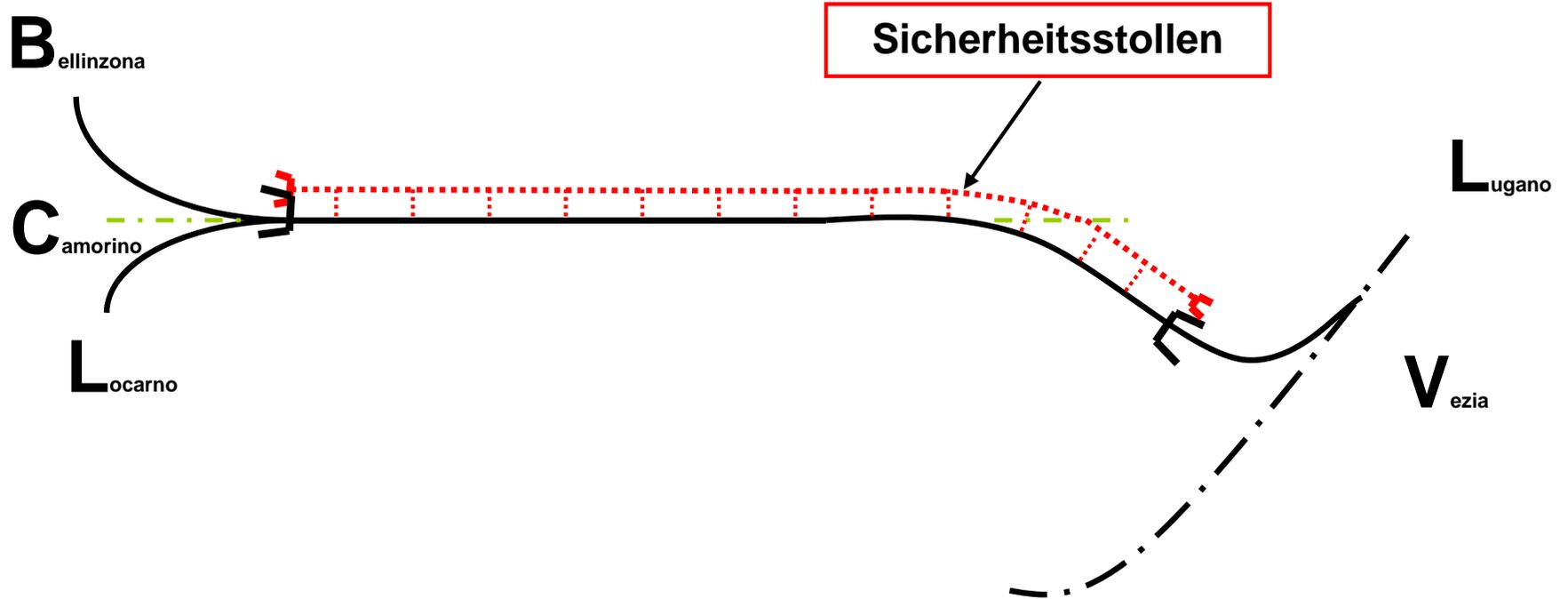
### Ceneri-Light A



**Mehrkosten + 295 Mio  
statt + 490 Mio (Vollausbau)  
(eff. Mehrkosten 2 ES 95 Mio)**

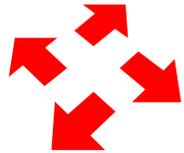


# Doppelspurrtunnel

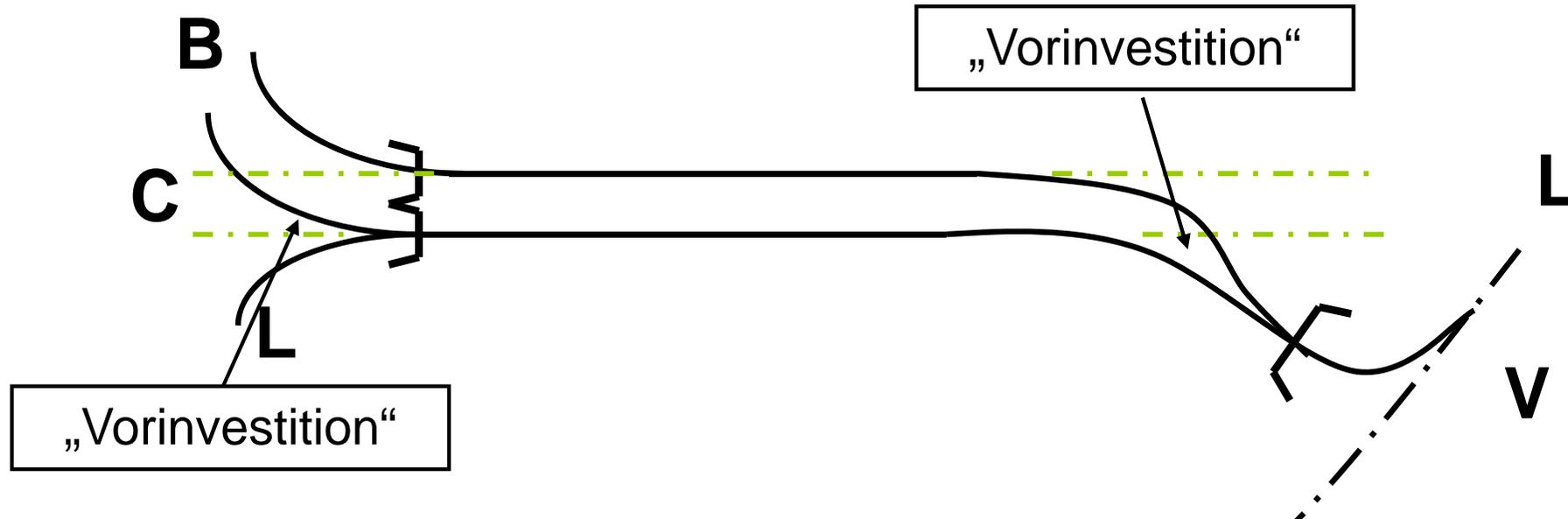


**Zusatzkosten für Sicherheitsanforderungen:**

**z.B. paralleler Sicherheitsstollen 15.4 km à ca. 15 Mio = 200 - 230 Mio**



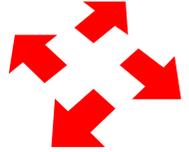
## 2 Einspurtunnel



„Vorinvestition“ = systembedingte Kosten die effektiv erst mit der Realisierung Nord / Süd nutzbar werden

d.h:        + 490 Mio - 130 bis 150 Mio **Vezia** („Vorinvestition“) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_        - 30 bis 50 Mio **Camorino** („Vorinvestition“)  
                  - 20 bis 30 Mio Optimierungspotential \_\_\_\_\_

**Total: 180 bis 230 Mio**



## □ kein Einfluss auf den Tunnel-Systementscheid CBT

- ↖ offen Vollausbau oder Ceneri-Light-Lösung sofort
- ↖ kein Shuttle Locarno-Lugano möglich

## □ Einfluss jedoch auf das FinöV-Konzept

- ↖ Realisierung des Ceneri-Basistunnel ist zu hinterfragen
- ↖ Reisezeit unter 3h ?, Güterverkehr Aufsplittung?

## □ Südanschlüsse

- ↖ Bellinzona-Luino (Zugszahlen, Lärmschutz, Ausbaumöglichkeiten?)
- ↖ Lugano-Chiasso/Como (NB noch notwendig?)
- ↖ NB Mendrisio/Stabio-Varese/Malpensa (Güterverkehr?)