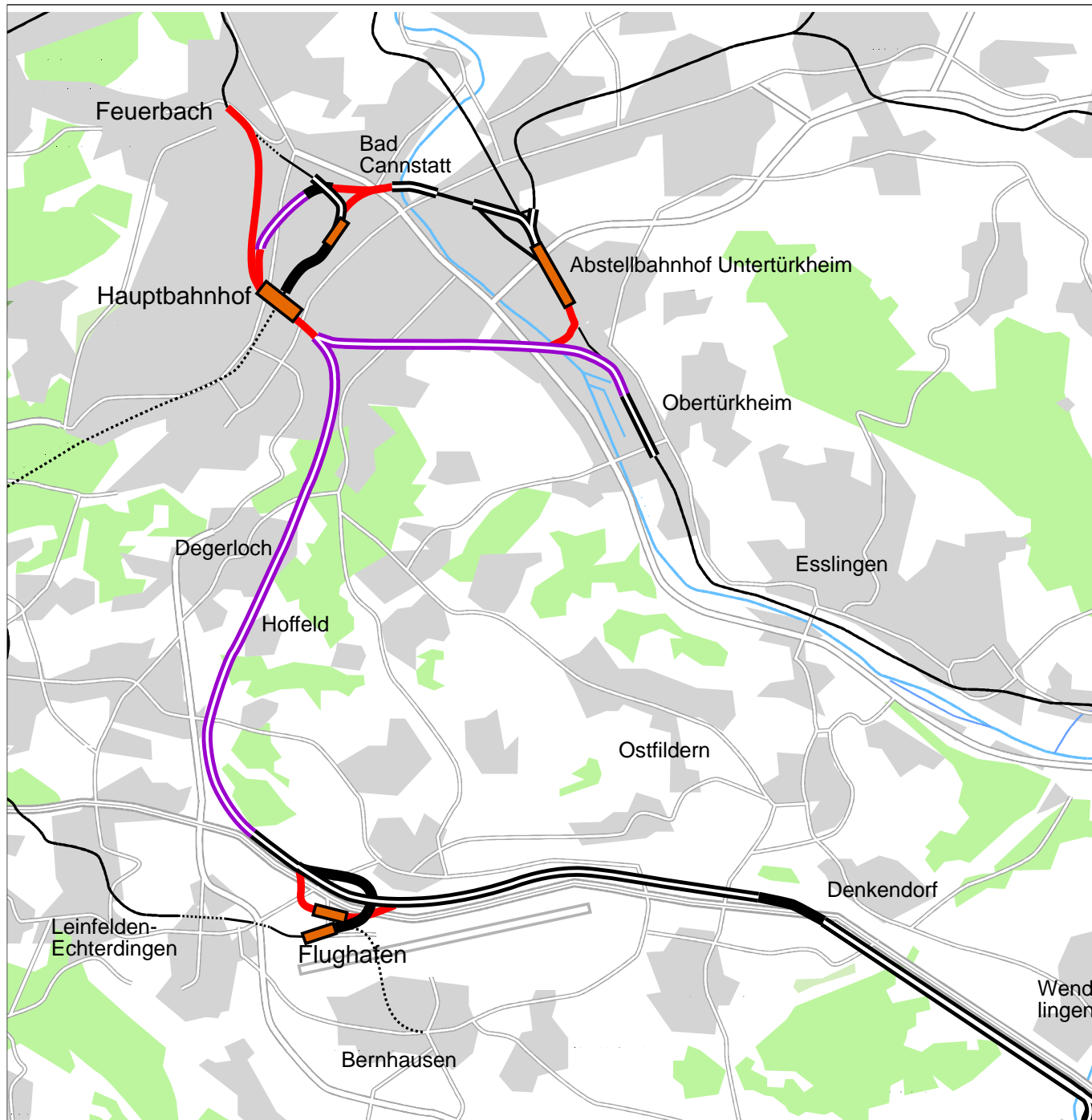


**Abb. 1:  
Stuttgart 21 -  
Aktueller Planungsstand**

- Oberirdische Streckenführung
- ⋯ Tunnelführung

**PFA** Planfeststellungsabschnitt



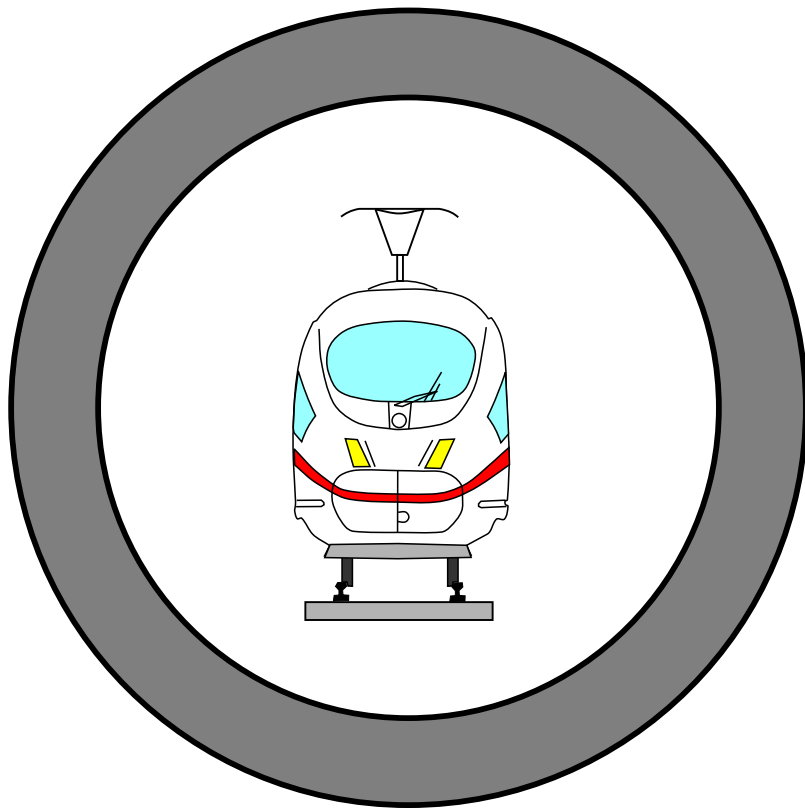
**Abb. 2:  
Unterstellte  
Tunnelbauverfahren**

- Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT)
- == Tunnelbohrmaschinen\* (TBM)
- Offene Bauweise
- ==** oberirdische Trasse

\* laut Planfeststellungsunterlagen NÖT, die jedoch kostenintensiver wäre als TBM

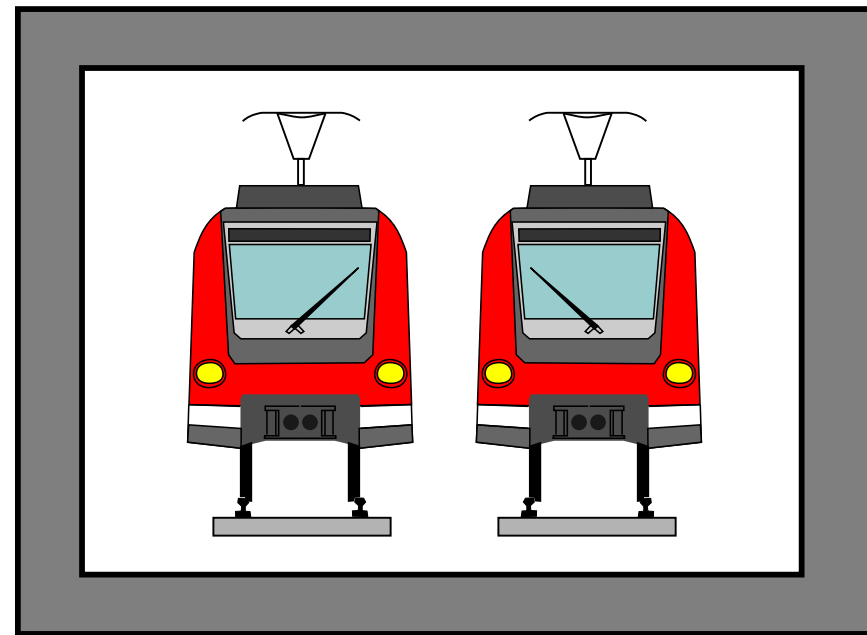
# Abb. 3: Querschnitte von Tunnelstrecken

84m<sup>2</sup> für ein Gleis



bergmännischer Tunnel  
im Anhydrit

94m<sup>2</sup> für zwei Gleise, 47m<sup>2</sup> pro Gleis

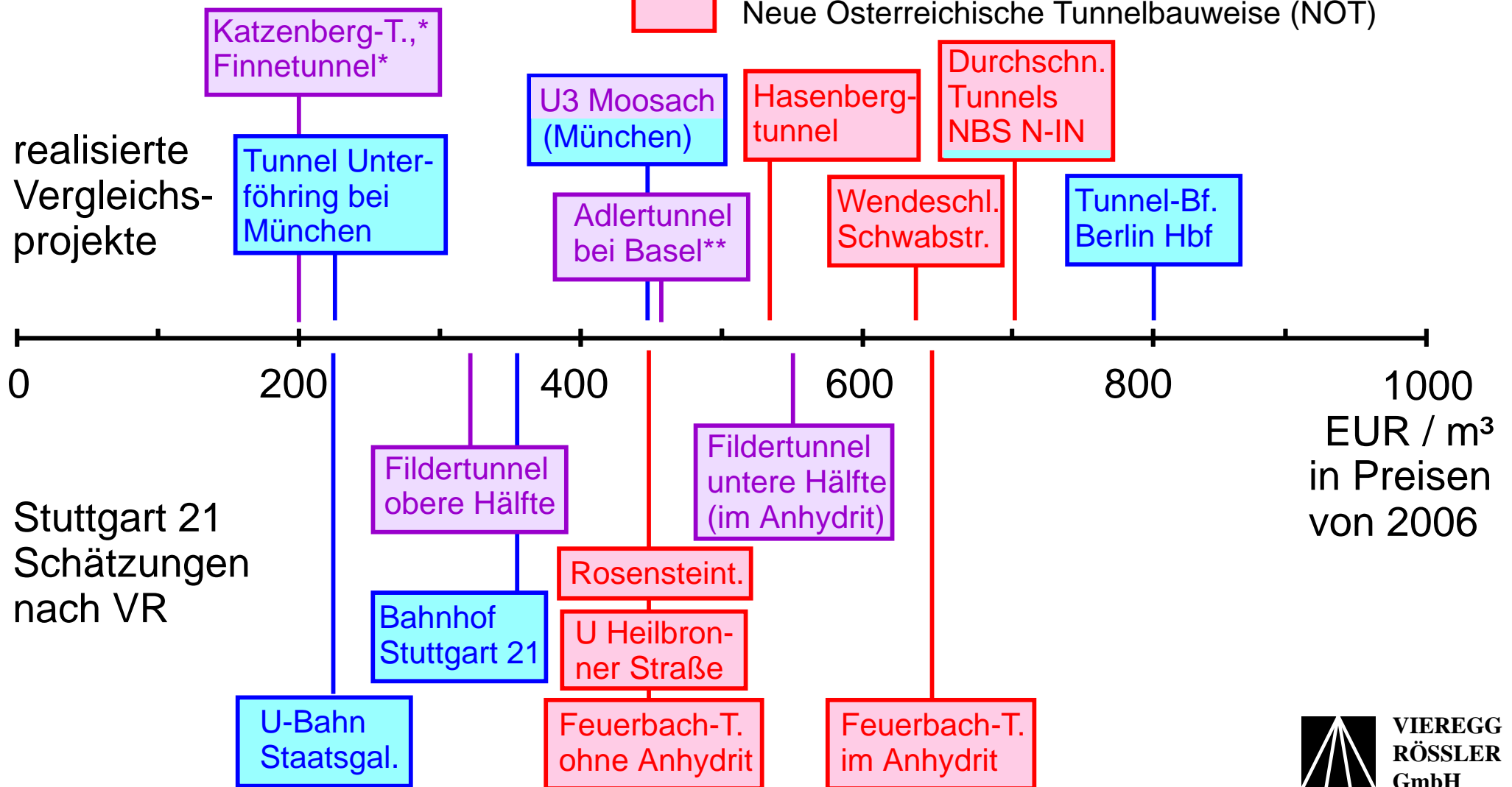


S-Bahn-Tunnel  
in offener Bauweise

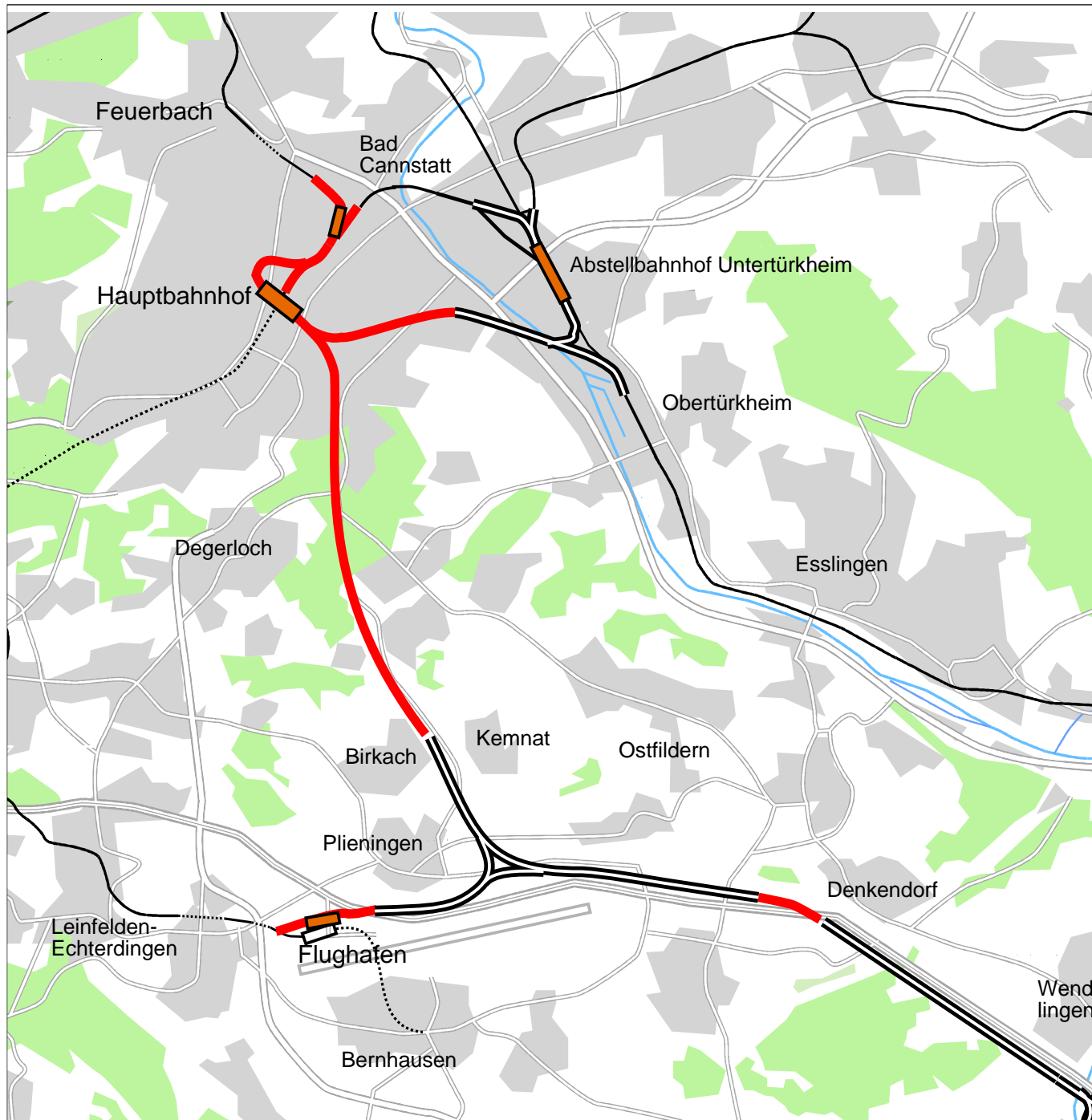
# Abb. 4: Tunnelbaukosten pro m<sup>3</sup> Volumen (ohne Ausrüstung und Zuschläge)



\* Angebotspreis, nicht Endpreis  
 \*\* ohne Sanierungskosten

- Offene Bauweise
- Tunnelbohrmaschine (TBM)
- Neue Österreichische Tunnelbauweise (NÖT)

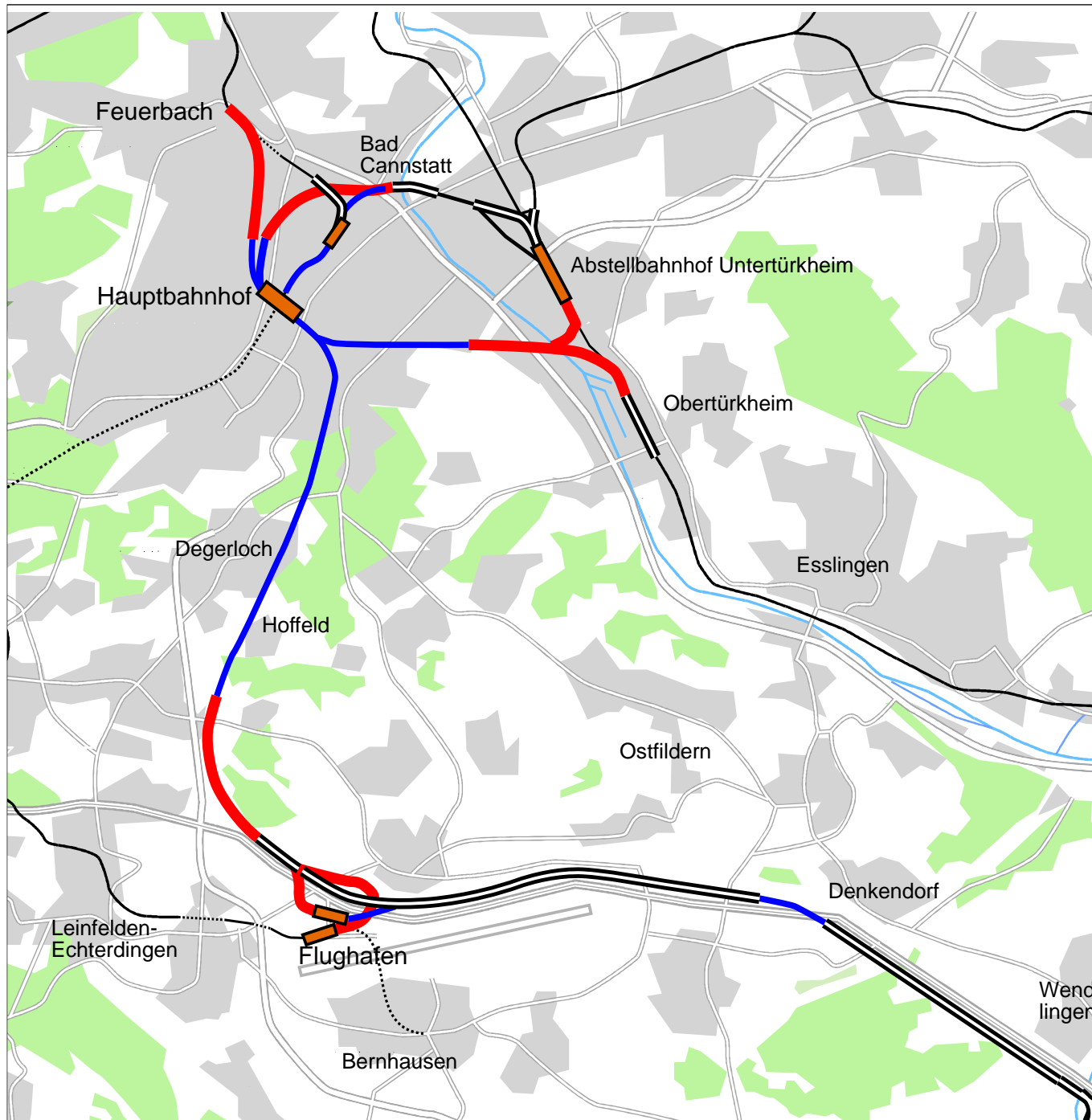


**Abb. 5:  
Stuttgart 21  
Planungsstand 1994**



-  Tunnel
-  oberirdische Trasse

# Abb. 6: Stuttgart 21 Vergleich Planungsstand 1994 mit aktueller Planung



**—** Länge und Art der  
Tunnels vergleichbar  
mit Planungsstand  
1994

**—** Zusätzliche oder  
aufwendigere  
Tunnelführung  
gegenüber 1994

**==** oberirdische Trasse

**28% längere Tunnelstrecken**

**102% längere bergmännische  
Tunnelstrecken**