

Abb. 1:
Stuttgart 21 -
Aktueller Planungsstand

— Oberirdische
Streckenführung
- - - Tunnelführung

PFA Planfeststellungs-
abschnitt

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

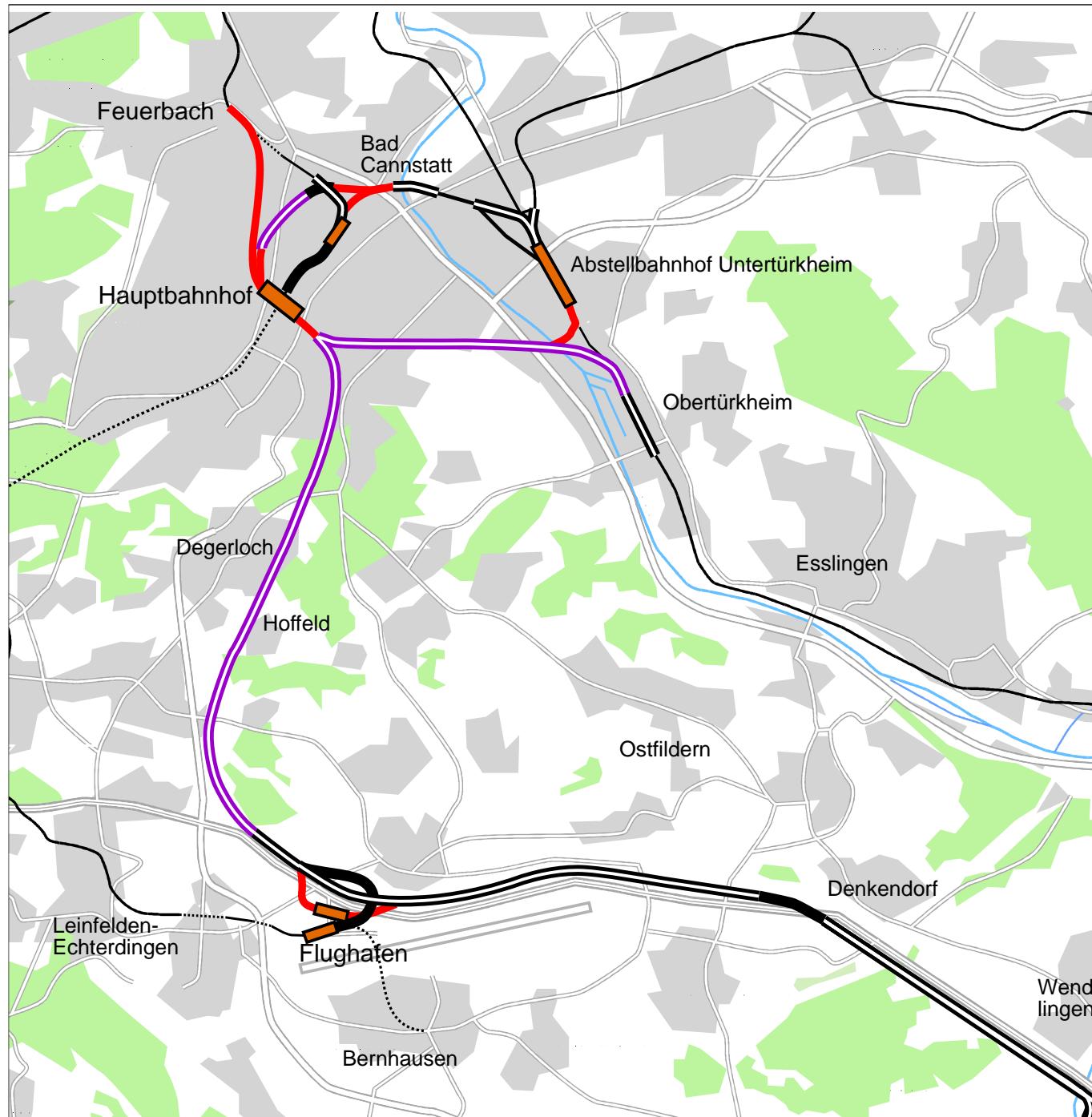


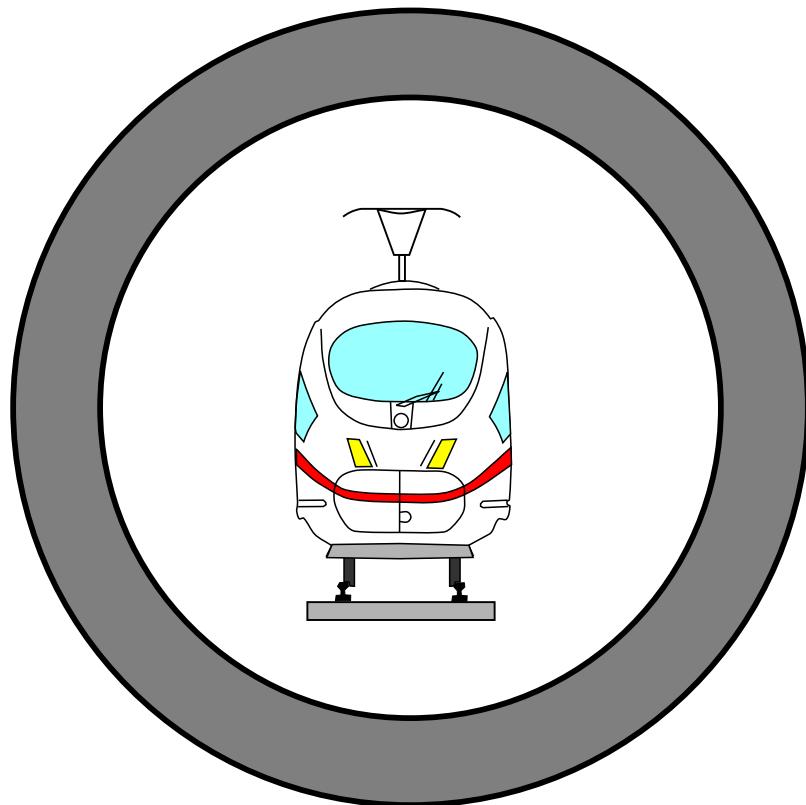
Abb. 2:
Unterstellt
Tunnelbauverfahren

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

* laut Planfeststellungsunterlagen NÖT, die jedoch kostenintensiver wäre als TBM

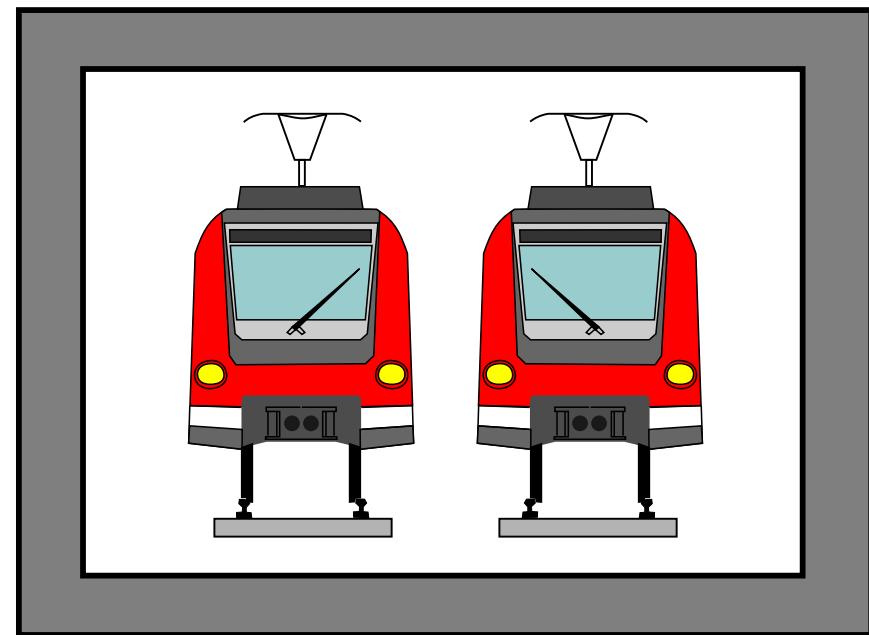
Abb. 3: Querschnitte von Tunnelstrecken

84m² für ein Gleis



bergmännischer Tunnel
im Anhydrit

94m² für zwei Gleise, 47m² pro Gleis

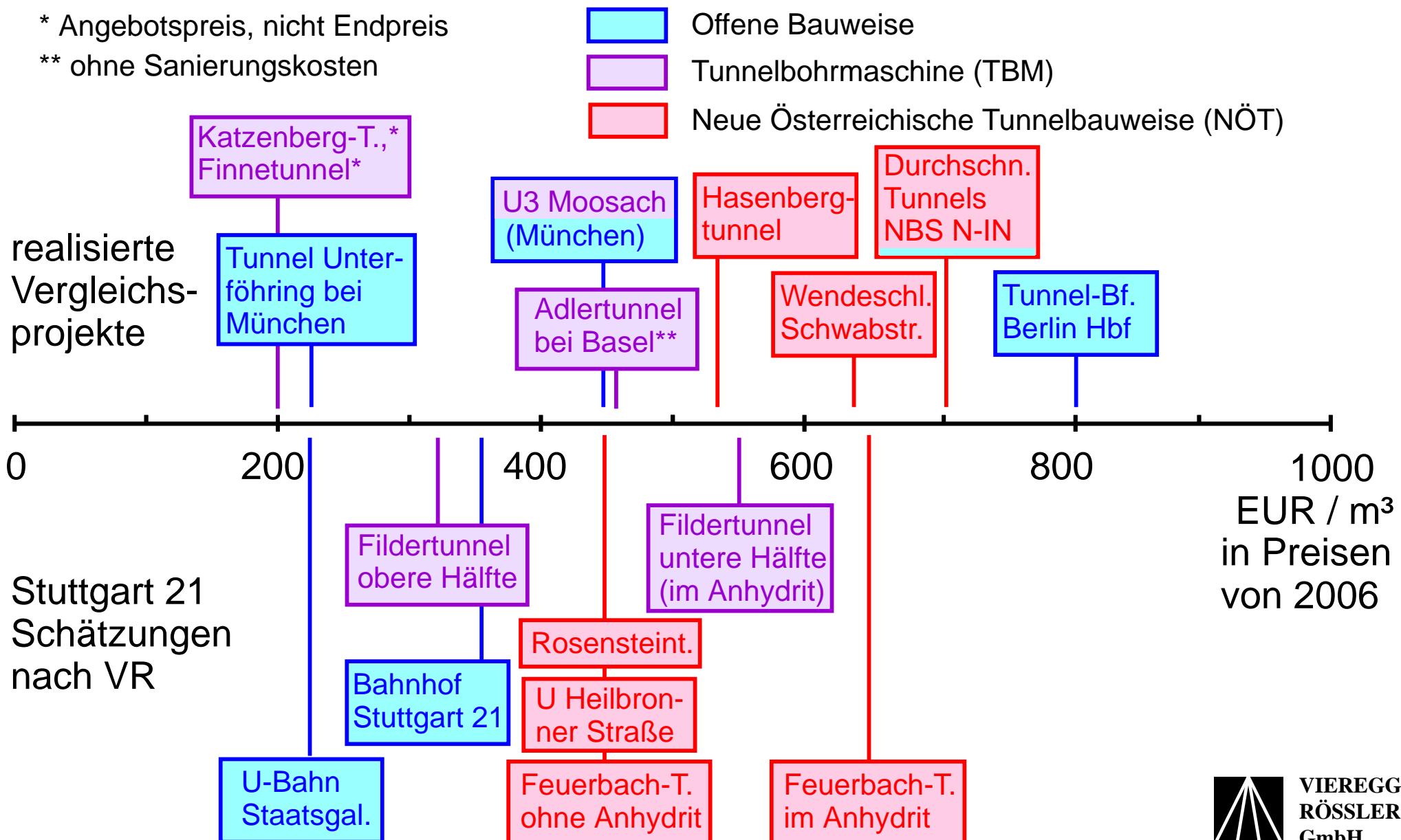


S-Bahn-Tunnel
in offener Bauweise

Abb. 4: Tunnelbaukosten pro m³ Volumen (ohne Ausrüstung und Zuschläge)

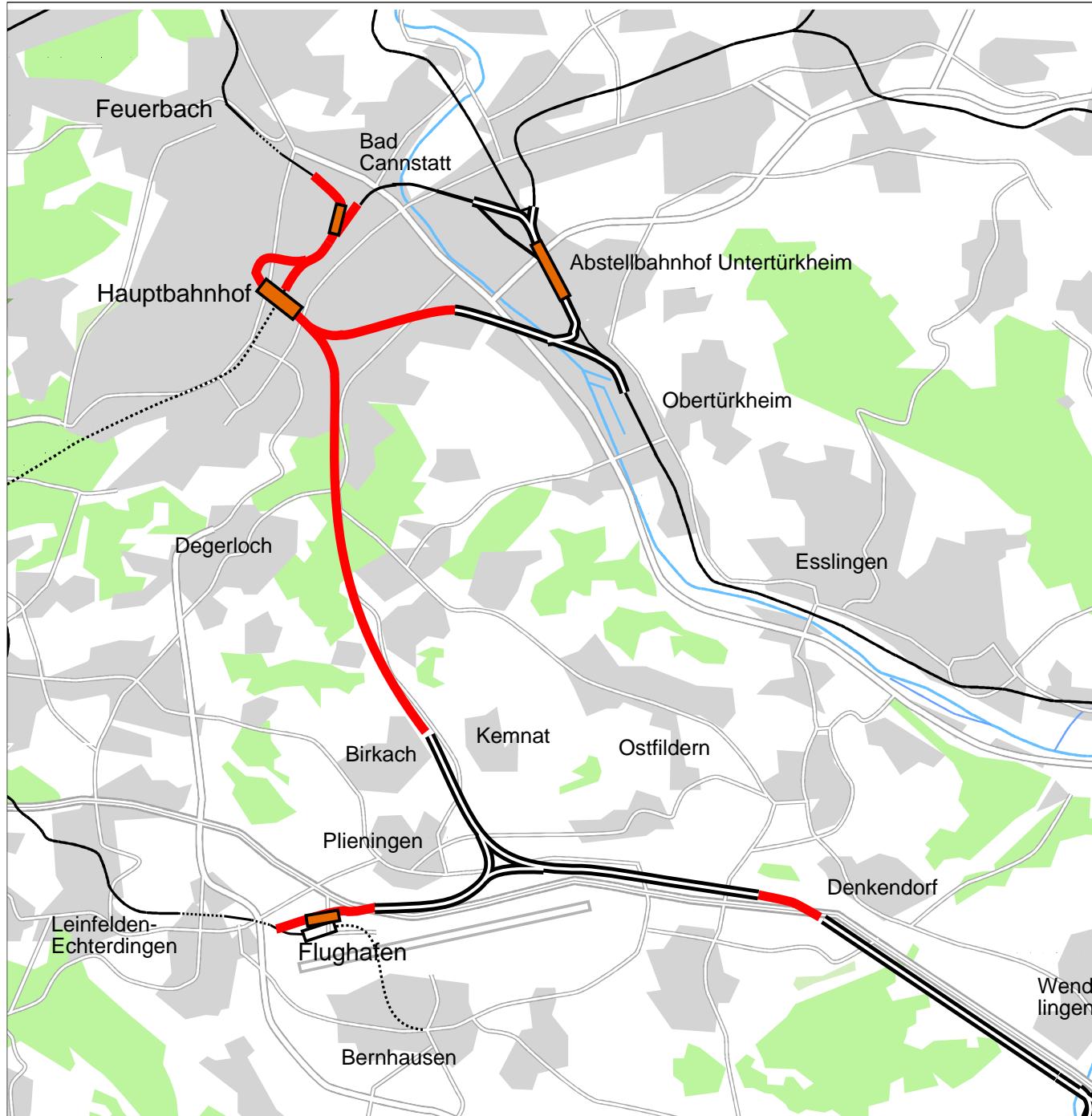
* Angebotspreis, nicht Endpreis

** ohne Sanierungskosten



VIEREGG
RÖSSLER
GmbH

Abb. 5:
Stuttgart 21
Planungsstand 1994



Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung

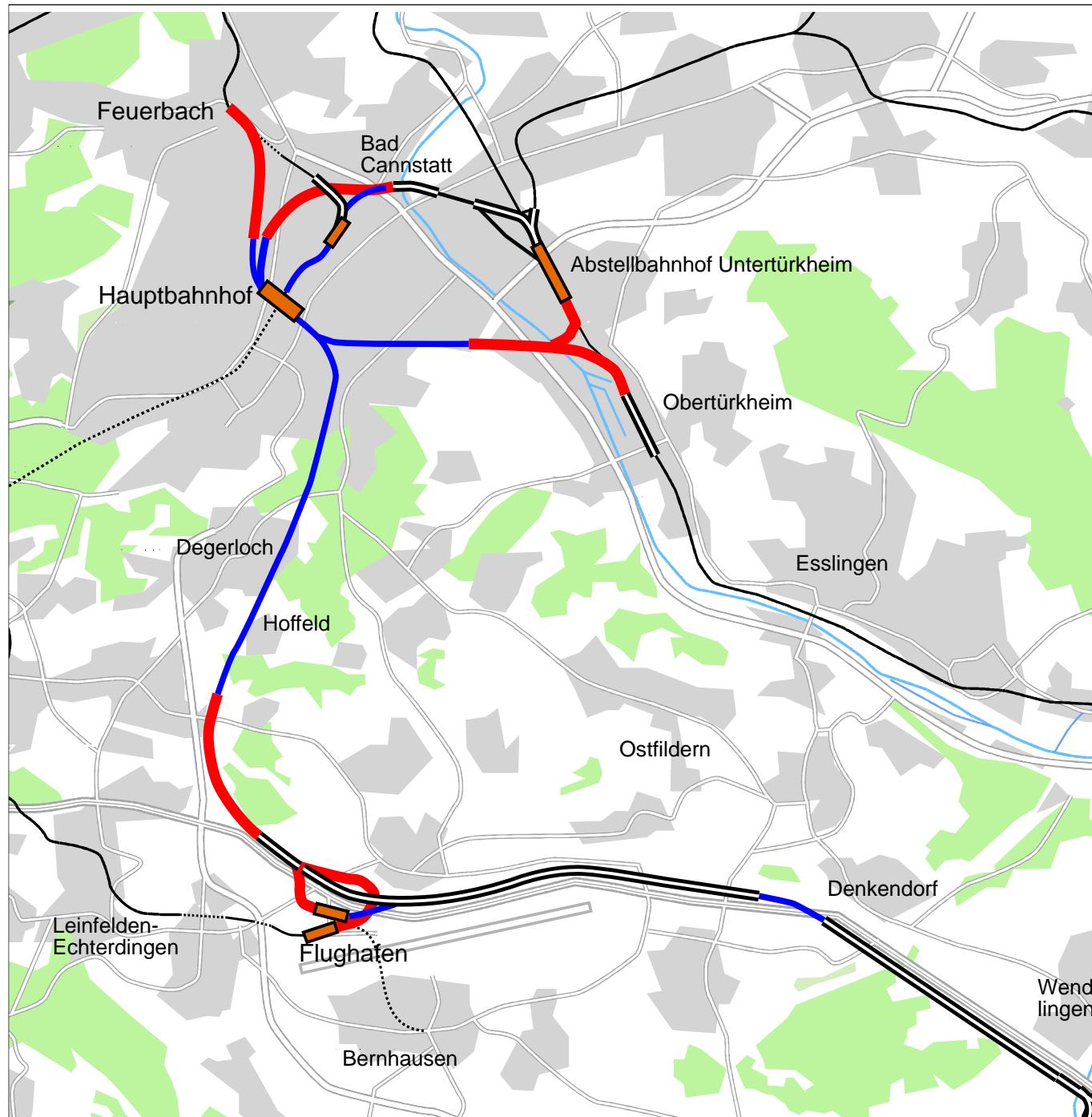


Abb. 6:
Stuttgart 21
Vergleich
Planungsstand 1994
mit aktueller Planung

- Länge und Art der Tunnels vergleichbar mit Planungsstand 1994
 - Zusätzliche oder aufwendigere Tunnelführung gegenüber 1994
 - oberirdische Trasse
- 28% längere Tunnelstrecken
- 102% längere bergmännische Tunnelstrecken

Kartengrundlage: Stuttgarter Zeitung