



BESCHLUSSVORLAGE 59/2016

Planungsausschuss öffentlich 21.09.2016

Betreff: Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030 (Kabinettsbeschluss vom 3. August 2016) und anstehende Ausbaugesetze des Bundes;
Hier: Resolution

Bezug: Vorlagen 22/2016 (VWVA 23.03.16) und 34/2016 (PA 11.05.16)

Antrag:

Die angefügte Resolution wird beschlossen.

Begründung:

Das Bundeskabinett hat am 3. August 2016 den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) beschlossen. [Hinweis: Da der Plan ein politisches Programm der Exekutive darstellt, ist dafür keine Befassung und kein Beschluss des Parlamentes erforderlich (vgl. die Planungssystematik Anlage 4 zur Vorlage 22/2016, hier nochmals beigefügt) gewesen].

Die Einstufung der **Straßenbauprojekte** aus der Region Nordschwarzwald im neuen BVWP 2030 ist in der beigefügten Tabelle (Anlage 1 zu 59/2016) in den rechten Spalten dargestellt. Als äußerst **unbefriedigend** zu bezeichnen ist die Einstufung insbesondere der **B 294 Ortsumfahrung Loßburg**, die leider weiterhin nur im Weiteren Bedarf eingestuft ist, und die Nichtberücksichtigung des **Tunnels Baiersbronn**. Die beiden im ersten BVWP-Entwurf ebenfalls noch unzureichend eingestuften Tunneläste des Freudenstädter Tunnels (B 462 nach Baiersbronn und B 28 Richtung Kniebis) sind dagegen im Vergleich zum BVWP-Entwurf jeweils eine Stufe höher und damit zufriedenstellend eingestuft worden.

Die beiden vom Regionalverband bereits im Jahr 2013 beantragten **Schiene**-**projekte** (Anlage 2) sind leider völlig unzureichend im BVWP 2030 berücksichtigt worden: Der beantragte **Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim –**

Der Verbandsdirektor

Regionalverband
Nordschwarzwald
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Datum:
05.09.2016

Unser Zeichen:
Ba

Anschrift:
Westliche Karl-Friedrich-
Straße 29 – 31
D-75172 Pforzheim

Telefon:
+49 7231 14784-0

Telefax:
+49 7231 14784-11

Homepage:
www.rvnsw.de

Verbandsvorsitzender
Bürgermeister Jürgen Kurz
Verbandsdirektor
Dipl.-Ing. Dirk Büscher
Bankverbindung
Sparkasse Pforzheim Calw
IBAN
DE24 6665 0085 0000 8220 35
BIC PZHSDE66

Mühlacker – Vaihingen/Enz (strecken- und signaltechnische Ertüchtigung und Beseitigung von Langsamfahrstellen) ist überhaupt nicht aufgenommen worden (vermutlich sogar nicht einmal vom Bundesverkehrsministerium bewertet worden), der **Ausbau der „Gäubahn“ Stuttgart – Singen – Zürich** ist nur in die Kategorie „Potentieller Bedarf“ statt wie gefordert in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

Der Regionalverband hatte mittels Stellungnahme vom 28.04.2016 zum BVWP-Entwurf vom März 2016 Stellung genommen und u.a. die oben genannten unzureichenden Einstufungen des Entwurfs moniert sowie mehrere Höherstufungen von Maßnahmen gefordert. Nach Behandlung der Thematik und der Stellungnahme im Planungsausschuss am 11. Mai 2016 (Vorlage 34/2016) hat die Geschäftsstelle, wie im PA gefordert, in einer weiteren, in der Dringlichkeit verstärkten und um die Forderung nach Erhöhung der Finanzmittel ergänzten Stellungnahme an die Staatssekretäre im BMVI Rainer Bomba und Norbert Barthle MdB, die ebenfalls den Abgeordneten des Deutschen Bundestages aus der Region zuging, das BMVI nochmals nachdrücklich darum gebeten, den Aufstufungsforderungen der Region im BVWP 2030 nachzukommen. Dies ist, wie oben ausgeführt, teilweise gelungen, teilweise aber leider nicht von Erfolg gekrönt worden.

Damit Bundesfernstraßen und Schienenwege aber überhaupt ausgebaut werden können, müssen sie zuvor in die **Ausbaugesetze des Bundes** (Fernstraßenausbaugesetz samt Fernstraßenbedarfsplan und Schienenwegeausbaugesetz) einfließen. Diese Gesetze, die im Gegensatz zum BVWP die eigentliche rechtliche Grundlage für den Aus- und Neubau darstellen, werden im Herbst vom Bundestag beraten und sollen offenbar noch 2016 beschlossen werden (die entscheidende dritte Lesung der Gesetze ist vorauss. im Dezember vorgesehen). Die im BVWP 2030 enthaltenen Maßnahmenkataloge Straße und Schiene gelten bereits als erste Entwürfe der entsprechenden Bedarfspläne zu den beiden Ausbaugesetzen.

Im Zuge der parlamentarischen Beratung und Beschlussfassung der Gesetze sind in Einzelfällen aber noch Änderungen (Neuaufnahmen oder Aufstufungen) bei den Maßnahmenkatalogen möglich (und in der Vergangenheit auch immer wieder vorgekommen). Damit die aus der Region im BVWP 2030 unzureichend eingestuften Maßnahmen in die Bedarfspläne (als Bestandteil der Ausbaugesetze) aufgenommen bzw. dort in eine höhere Dringlichkeitsstufe als im BVWP 2030 eingestuft werden, soll zur Unterstützung dieser Forderungen die beigefügte **Resolution** an die Abgeordneten des Deutschen Bundestages aus der Region sowie an die Hausspitze des Bundesverkehrsministeriums beschlossen werden.



Jürgen Kurz
Verbandsvorsitzender



RESOLUTION

Der Regionalverband Nordschwarzwald bittet die Abgeordneten des Deutschen Bundestages aus der Region

- Frau Katja Mast MdB
- Frau Saskia Esken MdB
- Herrn Gunther Krichbaum MdB und
- Herrn Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel MdB,

sich wie bereits im Zuge der Aufstellung des BVWP nun auch im Rahmen der anstehenden parlamentarischen Beratung im Deutschen Bundestag zu den Ausbaugesetzen des Bundes zu den Bundesverkehrswegen (Fernstraßenausbaugesetz samt Fernstraßenbedarfsplan sowie Schienenwegeausbaugesetz) für die Aufnahme bzw. Aufstufung der unten genannten besonders wichtigen Verkehrsprojekte einzusetzen, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030, Kabinettsbeschluss vom 3. August 2016) gar nicht bzw. unzureichend eingestuft sind.

Des Weiteren bittet der Regionalverband Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt sowie Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle unter Bezug auf die Schreiben des Regionalverbandes vom 28.04.2016 und vom 11.05.2016 gleichfalls um Unterstützung bei der Aufnahme bzw. Höherstufung der nachfolgend genannten Maßnahmen in die Ausbaugesetze für Schiene und Straße.

Bereich Schiene:

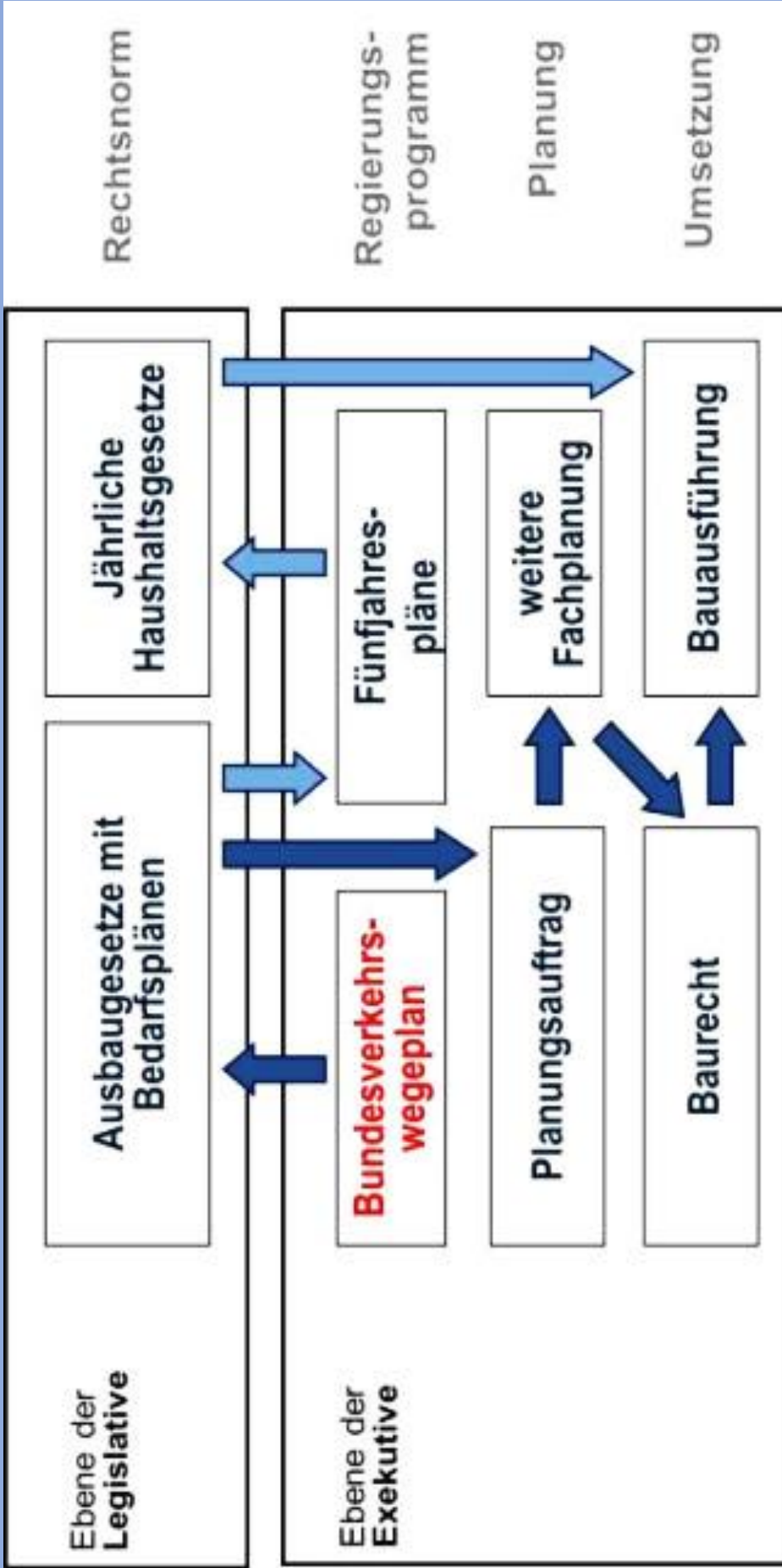
- Aufnahme des Projekts „**Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/ Enz**“ (sog. ‚Stammstrecke‘) als eigenständig verkehrswirksames Projekt in das Schienenwegeausbaugesetz gemäß der Anmeldung des Regionalverbandes zum BVWP 2030 vom 20.03.2013 und 28.04.2016 sowie der Anmeldung des Landes Baden-Württemberg vom 13.05.2016
- Aufnahme und Höherstufung des Projekts „Ausbau der Strecke Stuttgart – Singen – (Zürich, „**Gäubahn**“)“ in den Vordringlichen Bedarf des Schienenwegeausbaugesetzes gemäß der Anmeldung des Regionalverbandes zum BVWP 2030 vom 20.03.2013 und 28.04.2016, der IHK Nordschwarzwald vom 15.04.2016, des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn (IV Gäubahn) sowie des Landes Baden-Württemberg vom 13.05.2016. Die Forderung nach Aufstufung der Gäubahn in den Vordringlichen Bedarf des Schienenwegeausbaugesetzes wird auch durch das jüngst vorgelegte, im Auftrag des Landes erstellte Gutachten untermauert, wonach der Ausbau zu vertretbaren Kosten und bei guter Fahrplanstabilität möglich ist und damit in Verbindung mit Neigetechnikzügen ein Fahrzeitgewinn von ca. 20 Minuten erreichbar ist. Durch bessere Anschlüsse im Gesamtnetz könne dadurch sogar eine Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde bewirkt werden.

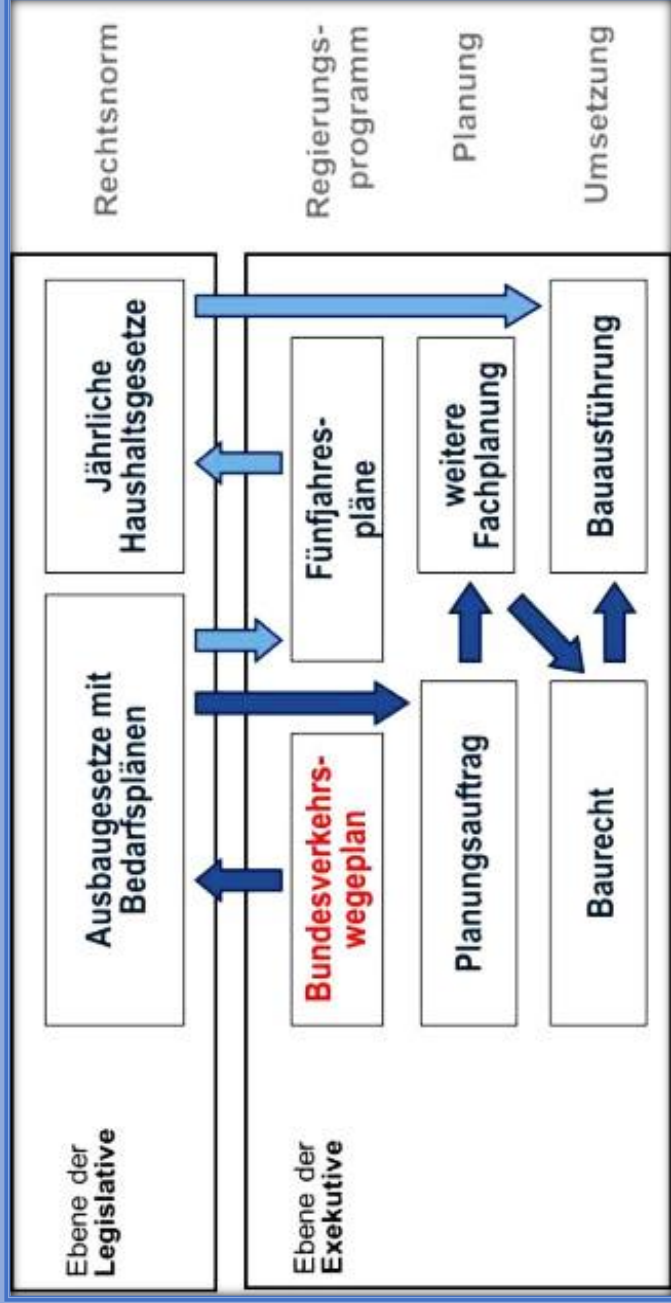
Bereich Straße:

- Aufnahme und Höherstufung des Projekts „**B 294 Ortsumfahrung Loßburg**“ zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) des Fernstraßenbedarfsplans als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz gemäß der Anmeldung des Regionalverbands zum BVWP 2030 vom 28.04.2016, der IHK Nordschwarzwald vom 15.04.2016 sowie der Anmeldung des Landes vom 13.05.2016
- Aufnahme der „**B 462 Tunnel Baiersbronn**“ in den Fernstraßenbedarfsplan trotz 2013 nicht erfolgter Anmeldung des Projektes durch das Land Baden-Württemberg. Aus Sicht der Region ist die Maßnahme aber zur Entlastung von Baiersbronn dringend erforderlich, insbesondere bei Realisierung des Tunnels B 462 in Freudenstadt. Beide Projekte sind in Zusammenhang zu betrachten und zu bewerten und daher ist eine Aufnahme des Tunnels Baiersbronn in den Fernstraßenbedarfsplan und das Fernstraßenausbaugesetz gerechtfertigt.

Beschlossen auf der Sitzung des Planungsausschusses des Regionalverbands Nordschwarzwald am 21. September 2016.

Jürgen Kurz, Verbandsvorsitzender





→ **Fernstraßen-Ausbaugesetz** i.d.F. vom 20.01.2005 einschließlich des **Bundesfernstraßen-Bedarfsplans** vom 01.07.2004 als Anlage zu diesem Gesetz (→ erste Dringlichkeits-Einstufung).

Der sogen. '**Fünfjahresplan**' wird heute "Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes", kurz "**IRP**", genannt; derzeit gilt der IRP 2011-2015 (→ konkretere Priorisierung).

Die **Planung** erfolgt durch die **Länder** in Auftragsverwaltung des Bundes; für die Bundesfernstraßen in der Region NSW durch das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 44 'Straßenplanung'.

Die Entscheidung über die Beauftragung von Planungsleistungen und den Einsatz der dafür erforderlichen finanziellen Mittel liegt bei den Ländern.

Nach der **Vorplanung** samt Baukosten-schätzung durch das Land muss der Bund dazu einen 'Sichtvermerk' erteilen; erst danach erfolgt die **Planfeststellung** und die **Ausführungsplanung**.

Ausgangspunkt ist der **Bundesverkehrswegeplan BVWP**;
 → aktueller **BVWP: 2003**;
 momentane Fortschreibung: **BVWP 2030**.

Mit dem Kabinettsentscheid über den BVWP erfolgt eine Willenserklärung über den Bedarf und die Dringlichkeit der Verkehrsprojekte aus Sicht der Regierung.

Erforderlich für die Umsetzung des BVWP ist jedoch die Verabschiedung eines Gesetzes durch das Parlament, den Bundestag, hier mittels Beschluss über das **Fernstraßen-Ausbaugesetz** samt dazugehörigem Fernstraßen-Bedarfsplan:

Übersicht Bundesfernstraßenmaßnahmen Region Nordschwarzwald							Stand 04.08.2016, Ba	REGION NORDSCHWARZWALD Regionalverband
Straße	Abschnitt	Einstufung Fernstraßenbedarfsplan 2004	Einstufung Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015	Priorität Regionalverband*	Anmeldung Land beim Bund für den BVWP 2015:	Einstufung BVWP 2030 Kabinettsbeschluss 03.08.16	Vergleich mit FStrBPlan 2004:	
BAB A 8	AS Karlsbad bis Pforzheim-West	Vordringlicher Bedarf, Überhang/laufendes Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	ja /für Bund indisponibel	fertiggestellt		
BAB A 8	Pforzheim-Nord bis Pforzheim-Süd (Enztalquerung)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja /für Bund indisponibel	Fest disponiert - Engpassbeseitigung FD-E	↑	
BAB A 8	Ausbau und Erweiterung Tank- und Rastanlage „Enztal“	-	-	-	-	-	-	
BAB A 8	Pforzheim-Süd - Heimsheim	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	-	fertiggestellt		
B 10	OU Remchingen-Wilferdingen	-	-	-	-	-	-	
B 10	Ausbau zw. Pforzheim-Eutingen und Niefern	- [Finanzierungsanteil des Bundes ist in Kosten der Maßnahme A 8 PF-Nord - PF-Süd enthalten, daher ist das Projekt nicht eigenständig im FStrBPI 2004 und im IRP ausgewiesen.]	-	+ (zus. mit A 8 Enztalquerung)	ja/OU Niefern Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Vordringlicher Bedarf VB	↑	
B 10	Nordumfahrung Mühlacker	Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	-	-	-	-	↓	
B 10	Ausbau östlich Illingen	Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko	-	-	-	-	↓	
B 28/ B 462	Verlegung in Freudenstadt (Tunnel; V-Lösung mit zwei Tunnelästen)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	teilweise/nur Tunnel B 462 wird untersucht	Tunnel B 462: Vordringlicher Bedarf VB; Tunnel B 28: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	↓ ↓	
B 28	FDS, 4spuriger Ausbau der Stuttgarter Straße	- [Finanzierung über Um- und Ausbautitel des BMVBS, daher nicht im FStrBPI und IRP ausgewiesen.]	-	+	-	im Bau		
B 28	Verlegung bei Dornstetten-Aach	Weiterer Bedarf	-	-	-	-	↓	
B 28a	OU Schopfloch	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil B. Laufende Vorhaben	+	-	fertiggestellt		
B 28a	Schopfloch - Horb-Grünmettstetten	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	-	fertiggestellt		
B 28n	Grünmettstetten (L 370) - L 355a	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	ja /für Bund indisponibel	Fest disponiert FD	↑	
B 28n	OU Horb (L 355a - B 14, Umfahrung Hohenberg)	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	↓	
B 32	OU Horb (Hochbrücke/Neckartalquerung)	Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	↓	
B 294	OU Neulingen-Bauschlott	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil D. Weitere wichtige Vorhaben	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	↓	
B 294	OU Loßburg	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf WB	↓	
B 296	Kernstadtentlastung Calw	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	-	+	ja / wird untersucht	Vordringlicher Bedarf VB	↓	
B 462	OU Baiersbronn (Tunnel Kernort)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	-	-	↓	
B 462	OU Baiersbronn-Schwarzenberg	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	-	-	-	↓	
B 462	Freudenstadt (Tunnel)	(siehe oben unter "B 28 / B 462")		+	ja	VB	↓	
B 463	Westtangente Pforzheim, 1. BA	Vordringlicher Bedarf, neues Vorhaben	Teil C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum	+	ja /mit Baubeginn indisponibel	1. Teilabschnitt FD, 2. Teilabschnitt VB	↓ ↓	
B 463	Westtangente Pforzheim, 2. BA	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht	-	+	ja / wird untersucht	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht WB*	↓	
B 463	OU Unterreichenbach	Weiterer Bedarf	-	-	-	-	↓	
B 463	OU Bad Liebenzell	Weiterer Bedarf	-	+	-	-	↓	

* gemäß PS 4.1.7 R-Plan 2015 einschl. Ergänzung um OU Loßburg (Beschluss 2010); gelb markiert: Maßnahmen noch nicht umgesetzt

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , E-mail: planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Vaihingen/Enz - Stuttgart
Beschreibung der Maßnahme	Geschwindigkeitserhöhender Ausbau samt signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung der sogenannten "Stammstrecke" zwischen Karlsruhe-Durlach und Vaihingen/Enz über Pforzheim und Mühlacker
Benennung der Ausbauparameter	Z.B. Erhöhung der V_{max} durch Erhöhung und Begradigung von Kurven, Beseitigung von Langsamfahrstellen und Geschwindigkeitseinbrüchen
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	Gemäß Planziel 1 PS 4.1.12 des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald soll die Region mit ihrem Oberzentrum Pforzheim in die großräumige europäische Schienenfernverkehrsverbindung Magistrale Paris - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien - Budapest eingebunden werden. Gleichfalls ist die Einbindung der Region mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Mühlacker in den innerdeutschen schnellen Fernverkehr beizubehalten. Dazu ist eine mindestens stündliche (in HVZ halbstündlich verdichtete) schnelle und anschlussichernde Anbindung von Pforzheim in die weiterführenden Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart (über die Schnellfahrstrecke ab Vaihingen/Enz) zwingende Voraussetzung. Zur Gewährleistung dieser Ziele, der Erreichung einer annähernd gleichen Fahrzeit wie bei der Verbindung über Bruchsal und zur Gewährleistung eines weiterhin bedarfsbezogen sehr dichten Nahverkehrsangebotes ist die oben genannte Ertüchtigung und der Ausbau der Strecke erforderlich (siehe auch <u>Anlage</u> "Anforderungskatalog Schienenfernverkehr Region Nordschwarzwald" vom 18.08.2008).
Projekthistorie	Der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart ist bereits Bestandteil der Bundesverkehrswegepläne 1985 (damals als „Planung“ für 40 Mio. DM) und 1992 (dort im Zuge der Strecke KA – PF – S – Nürnberg – Leipzig/Dresden; Herrichtung für Neigetechnik-Betrieb) gewesen. Im BVWP 2003 ist diese Strecke ebenfalls im „Vordringlichen Bedarf“ mit den zwei Maßnahmen „Streckensanierung, Neitech“ und Investitionskosten von rund 1 Mrd. Euro von 2001 bis 2015 aufgelistet; allerdings ist in der dazugehörigen Karte nur der Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Plauen sowie die Strecken Richtung Leipzig und Dresden als „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Realisierung bis 2015“ dargestellt.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Siehe Projektbegründung oben: Abbau der Defizite für das Oberzentrum Pforzheim und das Mittelzentrum Mühlacker bzgl. der schnellen Einbindung in die innerdeutschen Fernverkehre bzw. die Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart.
Weitere Projektwirkungen	Damit wäre auch eine ausreichend qualifizierte Alternativstrecke zur Strecke über Bruchsal für die Verbindung Karlsruhe - Stuttgart bei Sperrung der hochbelasteten, teils überlasteten Schnellfahrstrecke zwischen Bruchsal und Vaihingen/Enz gegeben.
Umweltfachliche Gegebenheiten	-
Weitere Hinweise zum Projekt	-

Neuer Bundesverkehrswegeplan 2015:

Projektanmeldung zum Ausbau von Schienenstrecken durch den Regionalverband Nordschwarzwald

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Stuttgart - Horb - Singen - Grenze D/CH
Beschreibung der Maßnahme	Ausbau zweier weiterer Doppelspurabschnitte (Wiederherrichtung 2Gleisigkeit) auf der internationalen Korridorstrecke Stuttgart - Zürich ("Gäubahn")
Benennung der Ausbauparameter	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit (entsprechend dem bereits in der Planung befindlichen Abschnitt Horb - Neckarhausen) in den Abschnitten Rottweil - Neufra und Rietheim-Weilheim - Wurmlingen.
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Gäubahn ihrer Funktion als wichtige Nord-Süd-Magistrale entsprechend durchgehend zweigleisig trassiert. Nach dem Krieg wurde das zweite Gleis auf dem rund 80 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Horb und Tuttlingen als Reparationsleistung abgebaut. Seither leidet das Verkehrsangebot auf dieser Strecke unter einer zu geringen Streckenkapazität. So werden beispielsweise Verspätungen von einem Zug auf einen entgegenkommenden übertragen, weil auf dem jetzt eingeleisigen Streckenabschnitt zu wenige Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Der Ausbau der Gäubahn ist sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Generalverkehrsplan des Landes verankert.
Projekthistorie	Gemäß dem Vertrag von Lugano 1996 wurde vereinbart, zwischen Zürich und Stuttgart durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen die Reisezeit auf 2 1/4 Std. zu verkürzen. Dadurch soll die Gäubahn zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale im internationalen Schienenfernverkehr mit deutlich kürzeren Fahrzeiten ausgebaut werden. Der Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthält den ersten Abschnitt Horb - Neckarhausen bereits in der Kategorie "C"; die weiteren Abschnitte befinden sich dort lediglich in der Kategorie "D". Das Projekt ist mit allen Teilabschnitten in den BVWP 2015 aufzunehmen.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Sicherung der Einbindung des Mittelzentrums Horb in den innerdeutschen/internationalen Schienenfernverkehr
Weitere Projektwirkungen	Schaffung einer weiteren adäquaten Anbindung an die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale NEAT mit dem Gotthard-Basistunnel, ergänzend zur Oberrheinstrecke
Umweltfachliche Gegebenheiten	werden für den Abschnitt Horb - Neckarhausen derzeit geprüft/bearbeitet.
Weitere Hinweise zum Projekt	-