



Verbandsversammlung am 17. Dezember 2021

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 3

Verkehrsprojekte in der Region

- Aktueller Sachstandsbericht der Verwaltung

Kenntnisnahme

1. Aktuelle Radverkehrsprojekte

Radschnellverbindung Friedrichshafen-Baindt (RS 9)

Die Radschnellverbindung Friedrichshafen-Baindt (RS 9) ist ein Gemeinschaftsprojekt von den Landkreisen Ravensburg und Bodenseekreis sowie den Städten Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten sowie den Gemeinden Meckenbeuren, Baienfurt und Baindt. Koordiniert wird das Vorhaben bis einschließlich der Linienbestimmung durch den Regionalverband. Im Anschluss übernehmen die jeweils zuständigen Baulastträger die Planung und Umsetzung in den einzelnen Abschnitten. Der Bund und das Land Baden-Württemberg unterstützen das Projekt finanziell.

Ende 2017 wurden die beiden Planungsbüros VIA eG und brenner BERNARD ingenieure GmbH durch den Regionalverband mit einer Machbarkeitsstudie für die RS 9 beauftragt. Gefördert wurde diese Studie mit 80% vom Land, die restlichen 20% Eigenmittel wurden vom Landkreis Ravensburg und dem Bodenseekreis übernommen.

Im März 2019 wurde die Machbarkeitsstudie für die RS 9 abgeschlossen. Diese zeigte, dass die technische Umsetzung einer Radschnellverbindung theoretisch möglich ist und in der Praxis noch geprüft werden muss. Die Studie bescheinigte außerdem ein hohes Potenzial und den wirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens. Mit dem Bau der Radschnellverbindung werden viele Fahrten, die vorher mit dem Auto durchgeführt wurden, auf den Radverkehr verlagert und somit Treibhausgas- und Schadstoffemissionen reduziert. Weitere positive Effekte, z.B. in der Gesundheitsförderung, tragen dazu bei, dass der Nutzen der Radschnellverbindung doppelt so hoch ist wie die Investitionskosten.

Gemäß einer ersten groben Schätzung belaufen sich die Kosten, die für die Realisierung der RS 9 erforderlich sind, auf insgesamt ca. 39 Mio. Euro. Im Gesamtbetrag sind neben den reinen Baukosten auch Kosten für Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen, Planung, landschaftspflegerischer Begleitplanung und ökologische Fachgutachten, Steuern und Grundausstattung, wie StVO-Beschilderung, Markierung, Beleuchtung, Wegweisung, berücksichtigt.

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie wurden die o.g. Büros mit einer „Linienbestimmung und Abschnittsbildung“ für die RS 9 beauftragt. Dazu gehören die Beteiligung der Öffentlichkeit, die Prüfung weiterer Varianten, die finale Linienbestimmung und die Bildung von Planungs- und Bauabschnitten. Der Handlungsaufwand in den Bauabschnitten variiert, weshalb es zu unterschiedlich langen Umsetzungszeiträumen kommt. Ziel ist es, die einfach umsetzbaren Abschnitte so schnell wie möglich für den Verkehr freizugeben. Nach und nach wird dann die gesamte Strecke realisiert. Für die o.g. „Linienbestimmung und Abschnittsbildung“ und die weiteren Planungsschritte wurden Fördermittel beim Bund und Land beantragt und in Höhe von knapp 3 Mio. Euro bewilligt. Die Förderquote von Bund und Land beträgt 87,5 %. Die restlichen Kosten werden unter den Baulastträgern aufgeteilt.

Im Sommer dieses Jahres konnte die Öffentlichkeit im Rahmen einer Online-Beteiligung Anregungen, Verbesserungsvorschläge aber auch Bedenken zu der Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie einbringen. Über 600 Personen haben sich dabei eingebracht. Begleitet wurde die Beteiligung durch verschiedene Gespräche und Ortsbegehungen u.a. mit betroffenen Anwohnern, Landwirten, der Feuerwehr und der Deutschen Bahn. Die Ergebnisse der Beteiligung können auch auf der Projektseite (<https://www.rs9.info>) eingesehen werden. Die Hinweise aus der Beteiligung werden z.Z. geprüft und fließen in den weiteren Planungsprozess ein. Aktuell untersuchen die beauftragten Planungsbüros weitere Varianten, bearbeiten straßenräumliche Konzepte für Teilbereiche und führen vertiefende verkehrliche Analysen im Verkehrsmodell durch. Der Regionalverband übernimmt die Koordinierung der Planung und ist Ansprechpartner

der Kommunen zum Thema Radschnellverbindungen. Es ist geplant, im ersten Quartal 2022 entsprechende Beschlüsse der kommunalen Gremien zu den jeweiligen Trassen zu verabschieden.

2. Aktuelle Schienenprojekte

Südbahn

Am 6. Dezember 2021 fand die Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahn, der ältesten Eisenbahnstrecke Württembergs, statt. Die Arbeiten dazu begannen im März 2018. Den Grundstein zur Planung hatte der Regionalverband mit der Gründung des Interessenverbandes Südbahn im Jahr 2006 gelegt. Die im Interessenverband vertretenen 26 Städte und Gemeinden, Landkreise, IHKs und Regionalverbände hatten damals die Vorplanung zu diesem Projekt mit 1,3 Mio. Euro vorfinanziert.

Für die Elektrifizierung wurden auf den rund 120 Kilometern zwischen Ulm und Friedrichshafen und weiter bis Lindau 4.000 Masten errichtet und 250 Kilometer Oberleitung verlegt. An 35 Straßenüberführungen und 38 Bahnübergängen wurden Veränderungen vorgenommen, Gleise wurden abgesenkt und Stützmauern gebaut. Drei Straßenbrücken sowie zwei Geh- und Radwegverbindungen wurden neu gebaut. Baubedingt mussten immer wieder Schienenersatzverkehre eingerichtet werden, deren Planung und Umsetzung der Interessenverband Südbahn in enger Abstimmung mit dem Land und der DB Regio begleitete.

Durch die Elektrifizierung können nun Züge schneller beschleunigen und in Ulm und Lindau ohne Traktionswechsel durchfahren. Zudem wurde die Streckengeschwindigkeit bereichsweise auf 160 km/h erhöht.

Der Interessenverband, bei dem die Verbandsverwaltung weiterhin die Geschäftsführung inne hat, setzte sich von Anfang an dafür ein, dass nach der Elektrifizierung der Strecke das Fahrplanangebot deutlich ausgeweitet wird. Zusammen mit dem Land hat er an den entsprechenden Fahrplankonzepten mitgearbeitet und diese zum Teil sogar selbst finanziert. Nach Fertigstellung der weiteren Infrastrukturprojekte, die unmittelbar Auswirkung auf die Südbahn haben (NBS Wendlingen-Ulm, Tiefbahnhof Stuttgart), wird sich das volle Potenzial der elektrifizierten und runderneuterten Südbahn entfalten können. Bereits zum diesjährigen Fahrplanwechsel wird der schnelle Verkehr auf der Südbahn halbstündlich (und nicht wie bisher stündlich) fahren.

Bodenseegürtelbahn

Seit seiner Gründung durch den Regionalverband hat der Interessenverband Bodenseegürtelbahn mit Hilfe verschiedener Studien die Möglichkeiten einer Optimierung der Angebotssituation auf der Strecke analysiert und die dafür benötigten Infrastrukturausbauten aufgezeigt. Dies mündete in der Beauftragung und Finanzierung der Vorplanung für die Elektrifizierung und dem Infrastrukturausbau der Bodenseegürtelbahn. Seit 2019 bearbeitet die DB Netz AG in enger Abstimmung mit dem Interessenverband und dem Land die Leistungsphasen 1 und 2 (Vorplanung). Ende 2022 soll die Vorplanung abgeschlossen sein.

Gleichzeitig hat der Regionalverband das Büro ptv mit der „Standardisierten Bewertung“ für die Strecke beauftragt. Diese wird benötigt, um die ausstehende Entscheidung bzgl. Referenz- oder Vorzugsvariante durch zu ermittelnde Potenziale untermauern zu können. Später wird diese Nutzen-Kosten-Untersuchung auch für den Antrag zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(GVFG-Antrag) benötigt. Die Kosten für die „Standardisierte Bewertung“ übernehmen der Bodenseekreis und der Landkreis Konstanz. Parallel dazu laufen Gespräche mit dem Land zur Optimierung des Fahrplans.

Zur Finanzierung der weiteren Planung und der Umsetzung der Maßnahme führt der Weg nur über das sogenannte „Bundes-GVFG“. Trotz verbesserter Förderkulisse müssen neben dem Bund und dem Land auch die Kreise dafür erhebliche finanzielle Beiträge übernehmen. Allein für die Vorplanung müssen ca. 10,5 Mio. Euro gestemmt werden, 75% durch den Bodenseekreis und den Landkreis Konstanz sowie 25% durch das Land. Die Gesamtkosten für die favorisierte Vorzugsvariante liegen bei mindestens 350 Mio. Euro.

Zollernalbbahn

Für das Projekt „Elektrifizierung Zollernalbbahn, Lückenschluss Sigmaringen – Albstadt-Ebingen“ hat der Landkreis Sigmaringen mit der DB Netz AG einen Vertrag über die Leistungsphasen 1 und 2 (Vorplanung) geschlossen. Die Vorplanung für den 27 Kilometer langen Abschnitt soll noch im Jahr 2022 abgeschlossen werden. 4,76 Mio. Euro investiert der Landkreis in die Vorplanung, das Land unterstützt den Kreis dabei mit 1,19 Mio. Euro. Die anschließende Kosten-Nutzen-Analyse entscheidet über die Finanzierung und Realisierung des Projektes.

Die Elektrifizierung ist ein Lückenschluss im Netz der DB, wie auch die Sicherstellung der umsteigefreien Anbindung des ländlichen Raums an den Ballungsraum Stuttgart auch nach der Fertigstellung des neuen Stuttgarter Tiefbahnhofs. Die DB Netz schätzt die Gesamtkosten auf etwa 160 Mio. Euro.

Bodo-Ringzug

In Anlehnung an den 3-er Ringzug in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg (in Betrieb seit 1.9.2003) war es die Überlegung von Herrn Landrat Sievers, diese Idee auch auf die Region Bodensee-Oberschwaben zu übertragen. Ziel des Ringzugkonzeptes soll die Einrichtung von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen dem württembergischen Allgäu, dem mittleren Schussental und dem Bodenseeufer sein. Als Fixpunkte des Ringzugs wurden Leutkirch/Kißlegg, Aulendorf, Friedrichshafen und Lindau gesehen. In Absprache mit dem Regionalverband wurde daraufhin der Nahverkehrsberater Herr Ulrich Gosse („Vater“ des Ringzugs in der Region SBH, Gutachter bei BOB und beim IV Südbahn) durch die drei betroffenen Landkreise mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt.

Auch anhand der vorhandenen Pendlerströme kristallisierte sich als Kernziel eine stündliche, umsteigefreie Direktverbindung Leutkirch-Ravensburg heraus. Diese sollte eine kurze Fahrzeit, die im Bereich der PKW-Fahrzeit – also ca. 45 bis 50 Minuten – liegt, aufweisen, um ein konkurrenzfähiges Produkt darzustellen. Gleichzeitig wird eine stündliche Bedienung aller bestehenden Halte zwischen Kißlegg und Aulendorf und im besten Fall noch die mögliche Einrichtung zusätzlicher Halte im Bereich der Bad Waldseer Therme und von Mittelurbach angestrebt, um eine weitere Belegung der Fahrgastzahlen auf der Strecke zu erreichen. Herausforderungen liegen in der Eingleisigkeit der Streckenabschnitte Leutkirch-Kißlegg und Kißlegg-Aulendorf, die die Möglichkeiten der Fahrplangestaltung stark einschränken. Auch die fehlende Elektrifizierung und die niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit von nur 100 km/h auf der Strecke Kißlegg-Aulendorf erschweren die Fahrplangestaltung.

Zusammen mit dem Ministerium für Verkehr wurde an einem Stufenkonzept gearbeitet, das u.a. als erste Stufe die Verlängerung der vorhandenen RB Leutkirch-Aulendorf in der HVZ nach

Ravensburg vorschlug. Leider stellte sich heraus, dass dies ohne erheblichen Infrastrukturausbau nicht möglich ist. Daher rücken der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Kißlegg-Aulendorf immer stärker in den Fokus.

Vor diesem Hintergrund ist der Landkreis Ravensburg mit der Bitte an den Regionalverband herangetreten, das weitere Vorgehen im Rahmen eines Interessenverbandes (nach dem Vorbild des IV Bodenseegürtelbahn) zu koordinieren und als Geschäftsführung zu leiten. Es ist geplant, im ersten Quartal 2022 einen entsprechenden Interessenverband zu gründen.

Reaktivierung Ablachtalbahn (Biberbahn)

Die Ablachtalbahn (Stockach-Krauchenwies-Mengen) wurde am 1. März 2021 durch die Stadt Meßkirch und die Gemeinde Sauldorf vom privaten Eigentümer Fa. Tegometall gekauft, um sie als kommunales Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu betreiben und die Strecke wieder durchgängig befahrbar zu machen. Als erstes Ziel soll zunächst ein kostengünstiger Betrieb der Gleise für Güterverkehr und Ausflugs-SPNV an Wochenenden erfolgen. Zugleich soll in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden, die Strecke für planmäßigen SPNV zwischen Mengen / Sigmaringen und Radolfzell wieder herzurichten. Die Bewilligung eines Zuschusses zur Machbarkeitsstudie von 75% der Kosten durch das Land liegt bereits vor. Ergebnisse sollen bis Ende 2022 vorliegen.

Das Land hatte der Strecke in einer landesweiten Potenzialanalyse im Rahmen der Studie zur Reaktivierung von Schienenstrecken ein hohes Nachfragepotenzial bescheinigt. Die Studie beinhaltete den Abschnitt Radolfzell-Mengen und zusätzlich den Abschnitt Krauchenwies-Sigmaringen (dadurch wird laut Studie ein noch höheres Potenzial erwartet).

3. Aktuelle Straßenprojekte

B 31 Meersburg/W-Immenstaad

In die Planung der B 31 Meersburg/W-Immenstaad (Umfahrung Hagnau), mit der im Jahr 2015 begonnen wurde, ist die Verwaltung eng involviert und bringt ihr Fachwissen ein. Der Verbandsdirektor ist Mitglied des politischen Begleitkreises, weitere Mitarbeiter der Verwaltung arbeiten im Facharbeitskreis Verkehr und Umwelt mit. Die Planung wird mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung unterstützt, mehrere Informationsveranstaltungen fanden bisher statt.

In einem umfangreichen und gesetzlich vorgeschriebenen Prozess wurden zunächst zwölf Trassenvarianten herausgefiltert. Aus jedem Variantenbündel (A, B, C) wurde sodann im Rahmen einer „umweltfachlichen Beurteilung“ die jeweils für Mensch und Umwelt verträglichste, d.h. konfliktärmste Variante definiert. Diese drei Varianten sind dann in den abschließenden, übergreifenden Variantenvergleich eingestellt worden. Letztlich erfolgte die Abwägung zwischen der Variante AB1 (Korridor Süd, seenah, Ausbau Bestandstrasse) und B1 (Korridor Mitte, Neubau). Beide Varianten sind nach Aussage des Regierungspräsidiums Tübingen (RP) technisch machbar und aus fachlich-rechtlicher Sicht ist eine Genehmigung vorstellbar. Unter rein umweltfachlichen Aspekten stellt die Variante AB1 den verträglicheren, d.h. eindeutig risiko- und konfliktärmeren Lösungsansatz dar. Jedoch sind nicht nur umweltfachliche, sondern auch weitere Aspekte, u.a. die verkehrliche Zielerfüllung und die Wirtschaftlichkeit, zu berücksichtigen. Der lange Tunnel bei Variante AB1 würde hohe Kosten (Investition und Betrieb) mit sich bringen und die Ortsdurchfahrt von Stetten könnte durch die neue B 31 nicht entlastet werden. In Abwägung der maßgeblichen Belange gelangte das RP zu der Empfehlung der Variante B1. Dieser

Vorschlag wurde über das Ministerium für Verkehr dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Prüfung vorgelegt.

Bundesverkehrsminister Scheuer hat am 24.08.2021 anlässlich der Verkehrsfreigabe B 31 Immenstaad-Friedrichshafen der Variante B1 zugestimmt. Damit kann das RP die Unterlagen zur Voruntersuchung fertigstellen und das sog. Linienbestimmungsverfahren anstoßen. Dazu werden derzeit die Gutachten zu Umwelt und Verkehr finalisiert. Wenn die Linie bestimmt ist, kann mit der Entwurfsplanung begonnen werden. Dabei wird die Vorzugsvariante in größerem Detaillierungsgrad konkretisiert. Die Entwurfsplanung wird dann mit dem sog. Gesehenvermerk – also der Zustimmung des Bundes zur Planung – abgeschlossen. Im Anschluss folgt die Genehmigungsplanung.

B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)

Die B 32 stellt eine wichtige überregionale Verbindung dar und fungiert als Autobahnzubringer zur A 96 bei Wangen im Allgäu. Seit den 1990er-Jahren gibt es Planungen, den Ost-West-Verkehr künftig nicht mehr durch die Innenstadt von Ravensburg zu führen, sondern die B 32 nach Süden an den Rand der Kernstadt zu verlegen und mit einem rund zwei Kilometer langen Tunnel unter dem Höhenzug „Molldiete“ hindurchzuführen.

Bereits 1998 wurde der Vorentwurf durch das damalige Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg genehmigt. Die Zurückstufung der Maßnahme in den Weiteren Bedarf des Bedarfsplans Straße von 2004 führte jedoch zur kompletten Einstellung der Planung.

Die Maßnahme ist im aktuellen Bedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Da sich jedoch die rechtlichen und fachlichen Vorgaben aus den 1990er-Jahren vielfach geändert haben, müssen alle Gutachten und Unterlagen nach einer ausführlichen Grundlagenermittlung erneuert und plausibilisiert sowie alternative Streckenführungen neu betrachtet und bewertet werden.

Ende 2019 hat das Regierungspräsidium Tübingen mit der erneuten Planung begonnen. In diesem Jahr fanden umfangreiche Verkehrserhebungen statt, die derzeit ausgewertet werden. Darüber hinaus fanden die Erhebungen der projektspezifisch relevanten Arten/Artengruppen im Untersuchungsgebiet statt. Die Kosten für die Maßnahme werden mit 107,7 Mio. Euro (Stand 2014) beziffert.

B 311n/B 313 Mengen-Meißkirch

Die B 311n/B 313 zwischen Meißkirch und Mengen ist im aktuellen Bedarfsplan 2016 im Vordringlichen Bedarf enthalten. Unterstützt wurde diese Einstufung auch durch eine gemeinsame Kraftanstrengung der Region (Städte/Gemeinden, Landkreis, IHK und Regionalverband) u.a. mit einer umfangreichen Verkehrs- und Raumwirksamkeitsuntersuchung. Die Gesamtmaßnahme ist in die zwei Teilprojekte B 311n/B 313 Vilsingen-Engelswies sowie B 311n/B 313 Sigmaringen-Mengen untergliedert. Ursprünglich hatte das Ministerium für Verkehr des Landes den Planungsbeginn für diese Maßnahme frühestens im Jahr 2025 vorgesehen. Um die Planungen früher starten zu können und zügig voranzubringen, hat der Landkreis Sigmaringen die Durchführung und Finanzierung der Planungen für das Land übernommen. Sieben Kommunen und die IHK Bodensee-Oberschwaben beteiligen sich mit einem jährlichen pauschalen Zuschuss für die Dauer von 10 Jahren an den Planungskosten.

Mit dem Planungsprozess wurde im Juni 2020 begonnen. Vorausgegangene Planungen, Untersuchungen und Verfahren (z.B. Raumordnungsverfahren 1996, Linienbestimmung 1998) werden im Zuge der Grundlagenermittlung zunächst gesichtet und hinsichtlich ihrer Gültigkeit neu beurteilt. Ende dieses Jahres wurde die Bestandserfassung zur Pflanzen und Tierwelt gestartet. Die entsprechenden Kartierungen erfolgen aktuell und dauern das komplette Jahr 2022. Zudem laufen die Vergabeverfahren zu den Fachgutachten Luftschadstoffe / Verkehrslärm / Baugrund sowie der Objektplanung Verkehrsanlagen mit planungsbegleitender Vermessung. Bereits vergeben wurde die Fachgutachten Fauna, Flora / Biotope, Forst sowie das Verkehrsgutachten und die Umweltverträglichkeitsstudie.

Um die Öffentlichkeit frühzeitig zu beteiligen und Hinweise und Wünsche aus der Raumschaft so weit möglich in die Planung einfließen zu lassen, hat der Landkreis Sigmaringen für den Dialog drei feste Gremien eingerichtet, die in den nächsten Jahren kontinuierlich beteiligt werden: Einen Beratenden Begleitkreis sowie Facharbeitskreise zu den Themen Verkehr und Umwelt. In diesen drei Gremien ist auch der Regionalverband vertreten.

K 7743 Südumfahrung Markdorf

Der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der K 7743 Südumfahrung Markdorf wurde am 8. November 2013 vom Regierungspräsidium Tübingen erlassen. Dieser wurde beklagt, ist aber seit November 2016 rechtskräftig. Es folgten weitere Schritte, u.a. die Anmeldung in das Förderprogramm nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sowie weitere Planungsschritte, die Beantragung des Flurbereinigungsverfahrens sowie die Vorbereitung der Umsiedlung artengeschützter Tierarten von der künftigen Straßentrasse. Im Mai 2019 erfolgte die Zusage des Landes durch Verkehrsminister Hermann auf Förderung der Maßnahme in Höhe von 9,5 Mio. Euro.

Der Kreistag des Bodenseekreises hat am 18. Mai 2021 einen Antrag von den Kreistagsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD abgelehnt, nach dem der Kreistag hätte erklären sollen, dass „...die Ortsumfahrung Markdorf nur dann gebaut werden kann, wenn die Stadt Markdorf dem Vorhaben zustimmt.“ Stattdessen hat der Kreistag die Stadt Markdorf gebeten, vor der endgültigen Beschlussfassung im Kreistag eine Stellungnahme zum Bau der geplanten Ortsumfahrung abzugeben. Der Kreistag möchte diese dann im Rahmen der Beschlussfassung würdigen.

Daraufhin hat der Gemeinderat der Stadt Markdorf am 6. Oktober 2021 beschlossen, dass die Stadt Markdorf auf Grundlage eines Bürgerentscheides eine Stellungnahme zum Bau der geplanten Ortsumfahrung gegenüber dem Kreistag abgeben soll. Das Ergebnis des Bürgerentscheids hat keine rechtlich bindende Wirkung, die Entscheidung trifft allein der Kreistag. Der Bürgerentscheid wurde am 14. November 2021 durchgeführt. Die Frage hatte gelautet: „Soll die Stadt Markdorf in ihrer Stellungnahme an den Kreistag den Bau der Südumfahrung (K7743) ablehnen?“ Es haben 3.370 Abstimmende (54,52%) die Fragestellung mit Nein beantwortet. Mit Schreiben vom 15. November 2021 übermittelt die Stadt Markdorf dem Landkreis folgende Stellungnahme: „Die Stadt Markdorf befürwortet den Bau der Südumfahrung (K 7743).“

Der Kreistag des Bodenseekreises hat in einer Sondersitzung am 3. Dezember 2021 mit deutlicher Mehrheit beschlossen, dass die K 7743 Südumfahrung Markdorf gebaut werden soll.

Nach der aktuellen Kostenfortschreibung des Kreises wird die Südumfahrung Markdorf 33,6 Mio. Euro kosten, wovon 9,5 Mio. Euro vom Land gefördert werden. Mit einer Verkehrsfreigabe wird frühestens ab Ende 2025 gerechnet.