



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

(Stand: Juni 2015)

1 Überblick

1.1 Gesamtüberblick

Auf der Grundlage von Vorarbeiten der deutsch-deutschen Verkehrswegekommision 1990 und auf der Basis ergänzender Voruntersuchungen hatte die Bundesregierung am 9. April 1991 die **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)** und deren vordringliche Durchführung beschlossen.

Dieses Investitionsprogramm mit einem aktuellen **Volumen** von **knapp über 40 Mrd. €** umfasst neun Schienen- und sieben Autobahnprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt. Nach vertieften Projektuntersuchungen hatten sich für alle VDE günstige Nutzen-Kosten-Verhältnisse ergeben, so dass die Bundesregierung 1992 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die Notwendigkeit und Priorität dieser Projekte nachdrücklich bestätigen konnte. Nunmehr galt es, die VDE rasch zu verwirklichen, da diesen Projekten beim Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern und bei der Wiederherstellung leistungsfähiger Verkehrswege zwischen Ost und West eine Schlüsselfunktion zukam und auch noch immer zukommt.

Deutschland ist seit Beginn des europäischen Binnenmarktes Transitland Nr. 1. Durch die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa ist zudem eine rasante Verkehrsentwicklung eingetreten, die vor allem auf dem vorhandenen Autobahnnetz in den neuen Ländern nicht mehr bewältigt werden konnte. Die bisherigen Nord-Süd-Verkehrsströme wurden überlagert durch neue Verkehre in Ost-West-Richtung.

Aus dieser Situation heraus leitete sich nicht nur die Rechtfertigung, sondern auch die Notwendigkeit ab, dass Bund und Länder im gesamtstaatlichen Interesse alle Möglichkeiten genutzt haben und auch noch nutzen, um die erforderlichen Voraussetzungen für die rasche Verwirklichung der VDE zu schaffen.

In die VDE wurden im Zeitraum von 1991 **bis Ende 2014 knapp 35 Mrd. € investiert**. Davon entfallen auf

- die Schienenprojekte: rd. 17,5 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 20,7 Mrd. €),
- die Straßenprojekte: rd. 15,6 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 17,3 Mrd. €),
- das Wasserstraßenprojekt: rd. 1,7 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 2,0 Mrd. €).

Bei einigen bereits für den Verkehr freigegebenen Projekten sind noch zu investierende Ausgaben ausgewiesen. Hierbei handelt es sich überwiegend um noch durchzuführende Restarbeiten und landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

1.2 Überblick Schienenprojekte

Die Strecken Hamburg – Büchen – Berlin (**VDE Nr. 2**), Uelzen – Stendal (**VDE Nr. 3**), Hannover – Berlin (**VDE Nr. 4**), Helmstedt – Magdeburg – Berlin (**VDE Nr. 5**), Eichenberg – Halle (**VDE Nr. 6**) und Bebra – Erfurt (**VDE Nr. 7**) sind **fertig gestellt**. Seit September 1998 ist die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und den neuen Ländern – von Hannover nach Berlin – in Betrieb (VDE Nr. 4). Mitte Dezember 2004 wurde mit dem Ausbau der Strecke Hamburg – Büchen – Berlin für 230 km/h (VDE Nr. 2) die zweite Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und den neuen Ländern in Betrieb genommen.

Beim **VDE Nr. 1** wurden u. a. nach Ausbau und Elektrifizierung folgende **Abschnitte dem Betrieb übergeben**:

- Hagenow Land – Schwerin Hbf,
- Ribnitz-Damgarten – Stralsund und
- Ventschow – Blankenberg – Warnow.

Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl) – Ribnitz-Damgarten West“ und „Velgast – Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.

Die **VDE Nr. 8** und **Nr. 9** sind **im Bau**. Mehrere **Streckenabschnitte** sind **bereits fertig gestellt**:

- Beim Projekt Nürnberg – Berlin, VDE Nr. 8, ist der Abschnitt Halle/Leipzig – Berlin (VDE Nr. 8.3) bereits ausgebaut und zwischen Leipzig und Berlin mit 200 km/h befahrbar. Innerhalb des Teilprojektes Erfurt – Leipzig/Halle (VDE Nr. 8.2) wurde der Neubauabschnitt Gröbers – Leipzig mit dem Flughafenbahnhof Leipzig-Halle im Juni 2003 in Betrieb genommen.
- Die NBS Ebensfeld – Erfurt und Erfurt – Leipzig (VDE Nr. 8.1 und 8.2) befinden sich insgesamt im Bau. Im Zuge der ABS Nürnberg – Ebensfeld wurden die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau Nürnberg – Fürth im wesentlichen Ende 2011 abgeschlossen. Die Abschnitte Eltersdorf – Erlangen – Baiersdorf (einschl. Burgbergtunnel) und Breitengüßbach – Ebensfeld sowie der Fürther Bogen befinden sich im Bau.
- Beim VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden, konnte durch die Fertigstellung des Abschnitts Leipzig – Riesa die Fahrzeit zwischen beiden Städten von zuvor über 1½ Stunden auf rund 1 Stunde verkürzt werden. Der Neubau der Verbindungsspanne Weißig – Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpaketes I) sind Ende 2010 fertig gestellt worden. Derzeit erfolgt im Abschnitt Coswig – Dresden-Neustadt der viergleisige Ausbau.

1.3 Überblick Straßenprojekte

Insgesamt sind bis Ende 2014 rund **1930 km** neu- und ausgebaute **Bundesautobahnen** im Rahmen der VDE **dem Verkehr übergeben** worden. Weitere rd. 24 km sind im Bau. Damit sind rund 97 % des Projektvolumens für die Straßenprojekte realisiert oder in der Umsetzungsphase. Es wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme A 44 (Teil des Projekts VDE Nr. 15) in den nächsten Jahren fertig zu stellen.

Mit der A 20, Lübeck – Stettin (**VDE Nr. 10**), der A 14, Halle – Magdeburg (**VDE Nr. 14**) und der A 71, Schweinfurt – Erfurt / A 73, Lichtenfels – Suhl (**VDE Nr. 16**), sind inzwischen drei Neubauprojekte **auf voller Länge für den Verkehr freigegeben**.

Die VDE Nr. 11, Nr. 12, Nr. 13 und Nr. 15 sind zu großen Teilen fertig gestellt:

- Die A 2 ist vom Kreuz Hannover-Ost bis zum Dreieck Werder (VDE Nr. 11) durchgehend ausgebaut. Im anschließenden Berliner Süd- und Ostring (A 10) ist die sechsstreifige Erweiterung abgeschlossen.
- Die Erweiterung der A 9, Nürnberg – Berlin (VDE Nr. 12) ist weitestgehend fertig gestellt.
- Die A 38, Göttingen – Halle (VDE Nr. 13) ist durchgehend unter Verkehr. Der Neubauabschnitt A 143, Westumfahrung Halle steht dem Verkehr teilweise zur Verfügung; der restliche Abschnitt ist in der Planung.
- Die Neubaustrecke A 4, Weißenberg – Görlitz (Bundesgrenze) (VDE Nr. 15) und die Erweiterungsabschnitte der A 4 sind vollständig fertig gestellt. Auf der Neubaustrecke A 44, Kassel – Eisenach (VDE Nr. 15), die durch einen ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum verläuft, ist ein Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Fünf weitere Abschnitte sind im Bau; die übrigen Abschnitte, die inzwischen teilweise von der DEGES betreut werden, haben Baurecht.

Die Erweiterung bestehender Autobahnen auf sechs Fahrstreifen schließt in der Regel die grundhafte Erneuerung der vorhandenen Strecken ein. Sie kommt somit einem Neubau gleich.

1.4 Überblick Wasserstraßenprojekt

Der **Ausbau** der Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin (VDE Nr. 17) **erfolgt umweltverträglich schrittweise von West nach Ost**. Schwerpunkte sind der Mittel-landkanal, der Elbe-Havel-Kanal und das inzwischen fertig gestellte Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Ebenfalls fertig gestellt sind die Schleuse Rothensee und die Niedrigwasserschleuse Magdeburg, was zu einer deutlichen Verbesserung der Westanbindung des Hafens Magdeburg führte, die Schleuse Hohenwarthe und die neue Schleuse Charlottenburg. Damit können Großmotorgüterschiffe mit Tiefgangbeschränkung bis Magdeburg verkehren. Bis Berlin ist der eingeschränkte zweilagige Containerverkehr möglich.

1.5 Hinweise

Die im Bericht enthaltenen Angaben zu Kosten und Ausgaben bei den einzelnen Projekten sind auf ganze Beträge (Mio. €) gerundet.

In den Streckenskizzen sind Orte in der Nähe der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze mit einem grünen Punkt markiert.

2 Sachstand zu den einzelnen VDE-Projekten:

2.1 Schienenwege des Bundes

Vorbemerkungen zu den VDE Schiene

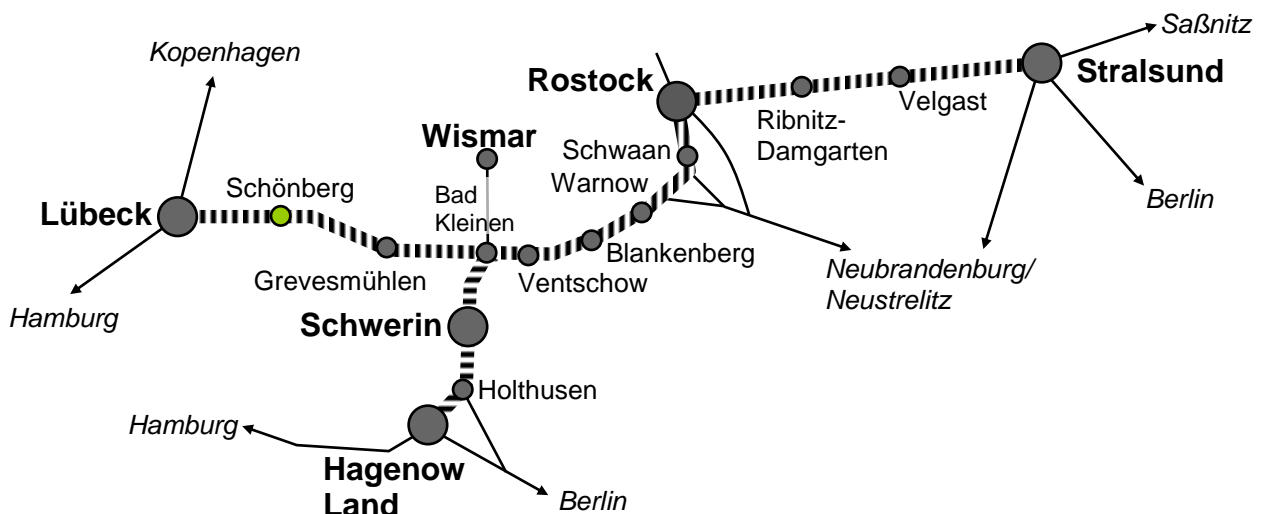
Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2014 und setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten zusammen (Nominalwerte). Sie enthalten die Werte der Planungsrunde 2015; diese haben die Gremien der DB AG am 24.06.2015 zur Kenntnis genommen. Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge Dritter und werden auf Grundlage der jährlich durch Vorstand und Aufsichtsrat genehmigten Unternehmensplanung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service, DB Energie) eingestellt.

Die Höhe der Ausgaben für das Jahr 2014 wurde von der DB Netz AG im Juli 2015 übermittelt. Sie ist für die Gesamtzusammenstellung verantwortlich.

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

| | | | |
|------|-------------------------------|-----|----------------|
| ABS | Ausbaustrecke | Bf | Bahnhof |
| NBS | Neubaustrecke | Hbf | Hauptbahnhof |
| ESTW | Elektronisches Stellwerk | Rbf | Rangierbahnhof |
| ETCS | European Train Control System | | |

Projekt 1 Schiene: Ausbau Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund



Reisezeit nach Fertigstellung: 2 h (1990: 2 h 58 min)

Ausbauziel:

- Das Projekt verbessert wesentlich die Anbindung großer Teile Mecklenburg-Vorpommerns an das Eisenbahnnetz der alten Länder und die Verbindungen nach Ost- und Westeuropa sowie über die Ostseehäfen nach Skandinavien.

- Gleichzeitig wird durch Anschluss an das VDE Nr. 2, Hamburg – Büchen – Berlin, die Verbindung Schwerin – Berlin wesentlich verbessert.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 250 km,
- Ausbau in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten für bis zu 160 km/h,
- zweigleisiger Ausbau Hagenow Land – Holthusen,
- zweigleisiger Ausbau der Abschnitte Rostock – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund,
- Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Hagenow Land und Holthusen,
- Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik sowie
- zweigleisige Einbindung der Strecke aus Stralsund in den Bahnhof Rostock Hbf (2. Gleis Warnowbrücke Ost – Hbf).

Projektstand:

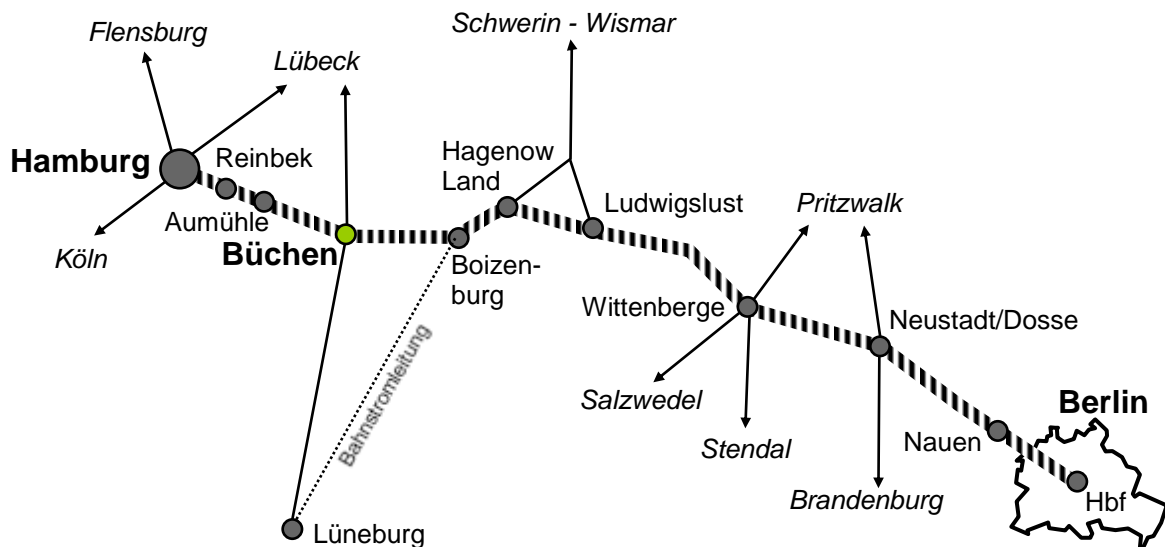
Durch die Inbetriebnahme der Abschnitte Hagenow Land – Schwerin und Ribnitz-Damgarten West – Velgast – Stralsund steht seit Herbst 1996 eine zweigleisige elektrifizierte Verbindung von Hamburg über Schwerin bis Rostock bzw. eingleisig bis Stralsund mit Weiterführung auf die Insel Rügen zur Verfügung. Weitere Streckenabschnitte, u. a. Lübeck – Schönberg, Grevesmühlen – Bad Kleinen und Abzweig Warnow Brücke Ost – Rostock Hbf (zweigleisig) sind inzwischen – von Grund auf erneuert – in Betrieb. Die Fahrzeit zwischen den Städten Stralsund, Rostock, Schwerin und Hamburg konnte erheblich verkürzt werden.

Die neuen ESTW in Schwerin und in Schwaan sowie der Hauptbahnhof Schwerin und der Abschnitt Ventschow – Blankenberg wurden Ende Dezember 2005 dem Betrieb übergeben. Der Ausbau des Abschnittes Blankenberg – Warnow, der anteilig mit EFRE-Mitteln gefördert wird, begann im Oktober 2006. Seit der Inbetriebnahme am 03.11.2008 kann der Abschnitt zwischen Bad Kleinen und Schwaan (ca. 50 km) durchgängig mit 160 km/h befahren werden.

Die erste Baustufe ist damit nahezu abgeschlossen. Aufgrund des Ergebnisses der Bedarfsplanüberprüfung kann für die Maßnahmen „Zweigleisiger Ausbau Rostock (Abzweig Riekdahl) – Ribnitz-Damgarten West und Velgast – Stralsund“ dieses Projektes ein volkswirtschaftlich positives Ergebnis nicht erzielt werden; sie werden derzeit nicht weiter verfolgt.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | Ggf. noch zu investieren |
|---|-------------------|------------------------|--------------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 1 Lübeck/Hagenow Land – Stralsund | 861 | 582 | 279 |

Projekt 2 Schiene: Ausbau Hamburg – Büchen – Berlin



Reisezeit: Hamburg – Berlin 1 h 33 min (1990: 4 h 03 min)

Ausbauziel:

- Das Projekt verbessert die Anbindung der neuen Länder sowie der Staaten Ost- und Südosteuropas an die Nordseehäfen und schafft eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden größten deutschen Städten.
- Zweigleisiger Ausbau mit durchgehender Elektrifizierung für bis zu 160 km/h mit der Option 200 km/h (1. Baustufe),

Projektumfang:

- Gesamtlänge 270 km,
- Neubau von 2 Gleisen zur Trennung von S- und Fernbahn im Abschnitt Hamburg Hbf – Reinbek – Aumühle (Wohldorf – Aumühle nur eingleisig),
- Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik und Bau einer Fernsteuerzentrale in Hagenow Land,
- Neubau einer 35 km langen 110 kV-Bahnstromleitung Lüneburg – Boizenburg.

Projektstand:

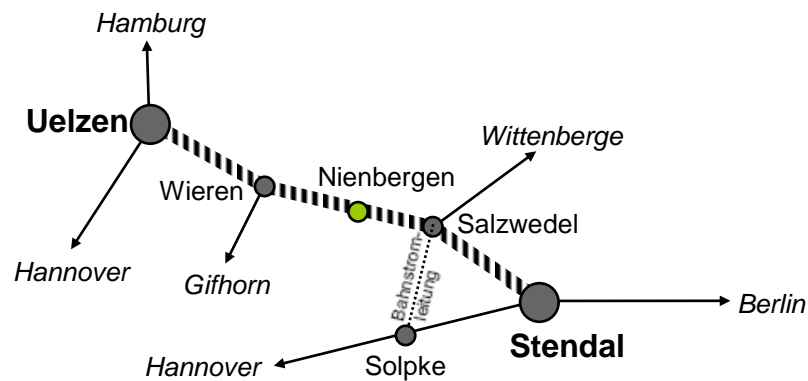
Mitte 1997 wurde der durchgehende elektrische Zugbetrieb aufgenommen mit gleichzeitiger Eröffnung des zweigleisigen S- Bahnbetriebs zwischen Hamburg/Bergedorf und Reinbek. Am 01.06.2002 erfolgte die Aufnahme des S-Bahn-Betriebs zwischen Reinbek und Aumühle.

Nach der Entscheidung, die Anwendungsstrecke des Transrapid zwischen Hamburg und Berlin nicht zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg – Büchen – Berlin als zweite Baustufe des VDE Nr. 2 für Höchstgeschwindigkeiten von 200 km/h bis 230 km/h zu ertüchtigen.

Mit den Bauarbeiten wurde im März 2002 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 12.12.2004. Die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin beträgt bei durchgehenden ICE-Zügen zwischen 93 und 96 Minuten.

| Vorhaben | Gesamt- investition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 2 Hamburg – Büchen – Berlin (1. und 2. Baustufe) | 2.683 | 2.681 | 2 |

Projekt 3 Schiene: Ausbau und Lückenschluss Uelzen – Salzwedel – Stendal



Reisezeit

Uelzen – Stendal: 80 min – Regionalbahn; (1990 keine durchgehende Verbindung)

Ausbauziel:

- Das Projekt verbessert den Güterverkehrsanschluss der neuen Länder und der osteuropäischen Staaten an Bremen und die übrigen Nordseehäfen sowie den Personenfern- und -nahverkehr.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 113 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h,
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Wiederaufbau des Abschnitts Salzwedel – Nienbergen (Lückenschluss),
- Neubau eines elektronischen Stellwerks in Salzwedel,
- Bau einer 110 kV-Bahnstromleitung zwischen Solpke und Salzwedel.

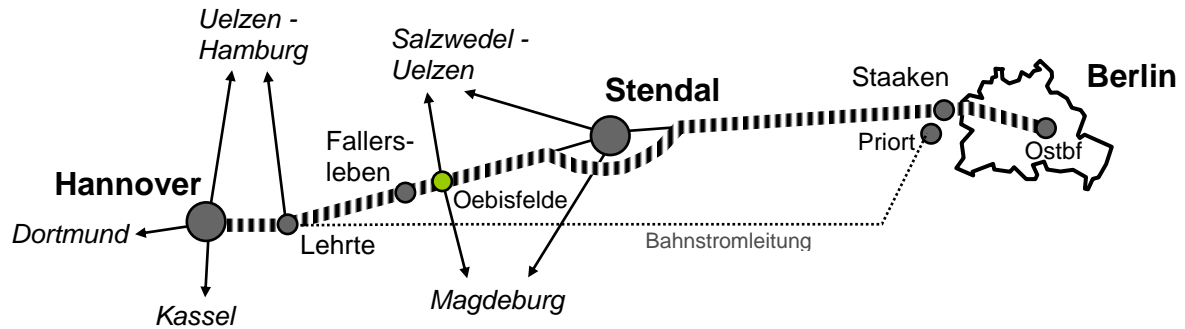
Projektstand:

Der Abschnitt Salzwedel – Stendal wurde Ende 1997 elektrifiziert fertig gestellt. Die Gesamtstrecke ist – zunächst eingleisig und elektrifiziert – im Dezember 1999 in Betrieb genommen worden.

Der durchgehende zweigleisige Ausbau erfolgt bedarfsgerecht in einer späteren Ausbaustufe. Im BVWP 2003 und im Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes ist der zweigleisige Ausbau als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf enthalten.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|-----------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 3, Uelzen - Stendal | 318 | 318 | 0 |

Projekt 4 Schiene: Aus- und Neubau Hannover – Stendal – Berlin



Reisezeit: Hannover - Berlin 1 h 36 min (1990: 4 h 12 min)

Ausbauziel:

- Das Projekt ist Teil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Neubaustrecke beschleunigt wesentlich die Verbindung Hannover – Berlin.

Projektumfang:

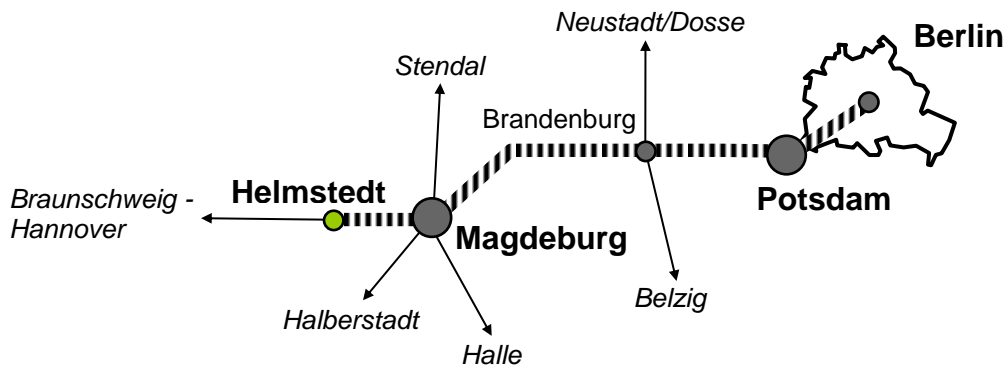
- Gesamtlänge 264 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lehrte – Oebisfelde für bis zu 200 km/h,
- Bau eines dritten Gleises Fallersleben – Oebisfelde (18 km),
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke parallel zur vorhandenen Stammstrecke Oebisfelde – Staaken bei südlicher Umfahrung Stendals mit 250 km/h und zweigleisiger Anbindung des Bf Stendal,
- Neubau einer 110 kV-Bahnstromleitung zwischen Lehrte und Priort,
- Ausbau und Elektrifizierung des Abschnitts Staaken – Berlin Ostbahnhof (im Knoten Berlin nicht Bestandteil des VDE),
- mehrgleisiger Ausbau des Abschnitts Hannover Hbf – Lehrte (nicht Bestandteil des VDE).

Projektstand:

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Hannover und Berlin wurde im September 1998 aufgenommen. Der im Jahr 2008 abgeschlossenen Umbau des Knotens Lehrte erfolgte innerhalb des Vorhabens ABS Hannover – Lehrte.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|----------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 4 Hannover– Berlin | 2.678 | 2.678 | 0 |

Projekt 5 Schiene: Ausbau Helmstedt – Magdeburg – Berlin



Reisezeit: Helmstedt – Magdeburg 25 min (1990: 30 min)
 Magdeburg – Potsdam – Berlin 1 h 36 min (1990: 2 h 06 min)

Ausbauziel:

- Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Landeshauptstädten Magdeburg und Potsdam und der Bundeshauptstadt

Projektumfang:

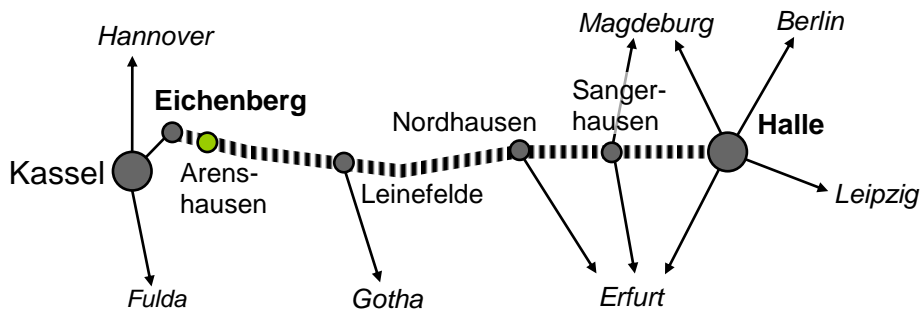
- Gesamtlänge 163 km,
- Ausbau und durchgehende Elektrifizierung für bis zu 160 km/h,
- Modernisierung der Bahnhöfe sowie Sanierung und Neubau von Brücken sowie Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik (u. a. Fernsteuerzentrale Magdeburg),
- Neubau von vier 110 kV-Bahnstromleitungen mit einer Gesamtlänge von 240 km.

Projektstand:

Die Strecke wurde im Dezember 1995 fertig gestellt.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 5, Helmstedt – Magdeburg – Berlin | 1.245 | 1.245 | 0 |

Projekt 6 Schiene: Ausbau Eichenberg – Halle



Reisezeit: Eichenberg - Halle 2 h 20 min (1990: 3 h)

Ausbauziel:

- Leistungsfähige Verbindung der Industriestandorte im Raum Halle/Leipzig mit dem Ruhrgebiet.

Projektumfang:

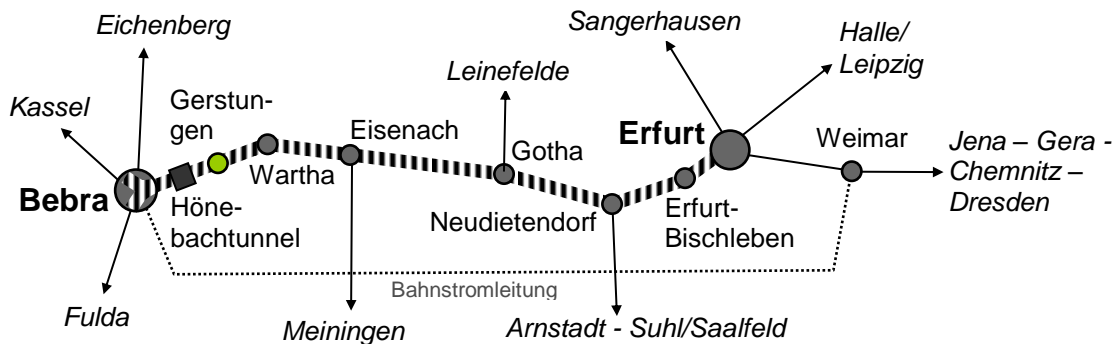
- Gesamtlänge 170 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für bis zu 120 km/h,
- Sanierung und Neubau von Brücken sowie die Neugestaltung von Bahnsteigzugängen und Bahnsteiganlagen,
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und Neubau eines elektronischen Stellwerkes in Leinefelde.

Projektstand:

Die Strecke Eichenberg – Halle wurde im Mai 1994 in Betrieb genommen.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|-------------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 6, Eichenberg – Halle | 271 | 271 | 0 |

Projekt 7 Schiene: Ausbau Bebra – Erfurt



Reisezeit: Bebra – Erfurt 59 min (1990: 2 h 15 min)

Ausbauziel:

- Das Projekt ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der wichtigen West-Ost-Verbindung Frankfurt/M – Erfurt – Leipzig – Dresden.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 104 km,
- zweigleisiger Wiederaufbau der Strecke Gerstungen – Eisenach über Wartha,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Gesamtstrecke,
- Neubau des Gothaer Viadukts und Profilaufweitung des Hönebach-Tunnels,
- Modernisierung der Bahnanlagen sowie Sanierung und Neubau von Brücken,
- Wiederaufbau der „Berliner Kurve“ in Bebra,
- Bau von ESTW in Neudietendorf und Eisenach,
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik,
- Neubau einer 110 kV-Bahnstromleitung Bebra – Erfurt – Weimar,
- Umbau des dreigleisigen Abschnittes Neudietendorf – Erfurt-Bischleben.

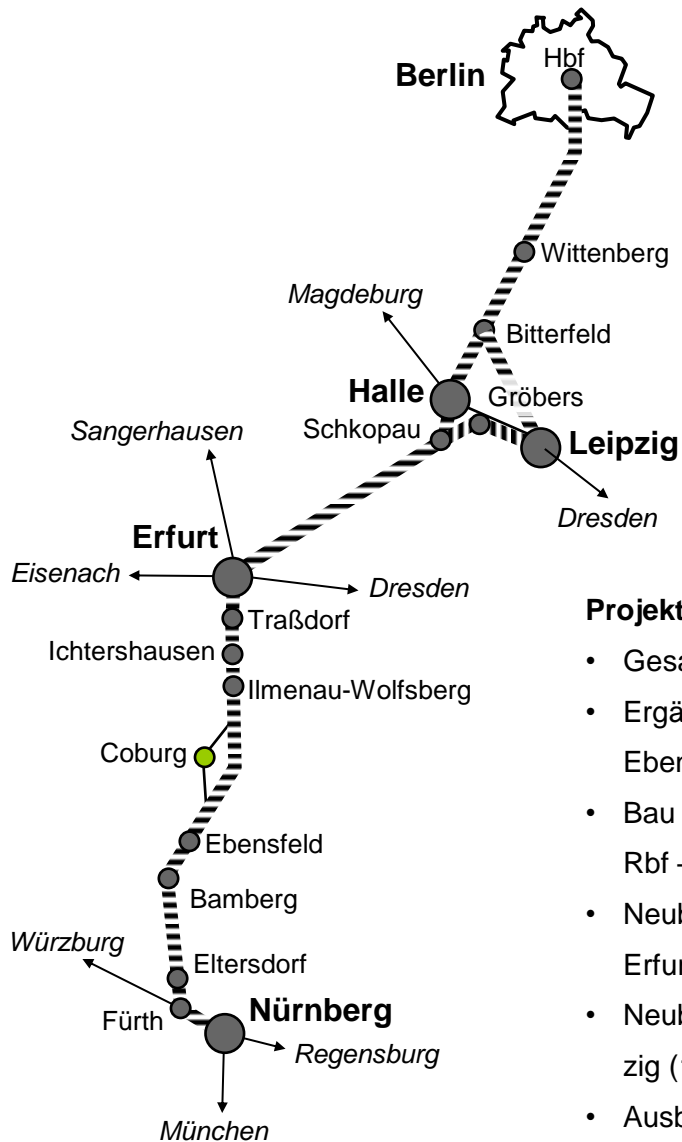
Projektstand:

Auf dieser Strecke wurde im Mai 1995 der durchgängige elektrische Zugverkehr für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h aufgenommen.

Der Umbau des dreigleisigen Abschnittes Erfurt-Bischleben – Erfurt Hbf erfolgt im Zuge des VDE Nr. 8.1 (Westeingahrt Erfurt) und wurde im September 2002 begonnen. Diese Arbeiten dauern noch an.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 7, Bebra – Erfurt | 913 | 913 | 0 |

Projekt 8 Schiene: Aus- und Neubau Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin



Ausbauziel:

- Beitrag zur Realisierung der wichtigsten Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsverbindung im Transeuropäischen Verkehrsnetz (Vorrangiges Vorhaben Nr. 1, Berlin – München – Verona – Palermo).
- Zudem ist das VDE-Nr. 8 Bestandteil des Kernnetzkorridores „Skandinavien – Mittelmeer“.
- Die Strecke ist innerhalb Deutschlands von hoher verkehrlicher Bedeutung für die Verbindung der Zentren Berlin, Halle/Leipzig, Erfurt, Nürnberg und München.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 481 km,
- Ergänzung der vorhandenen Strecke Nürnberg – Ebensfeld um 2 Gleise (83 km, $v_{\max} = 230$ km/h),
- Bau der zweigleisigen Güterzugstrecke Nürnberg Rbf – Eltersdorf (14 km),
- Neubau der zweigleisigen Strecke Ebensfeld – Erfurt (107 km, $v_{\max} = 300$ km/h),
- Neubau der zweigleisigen Strecke Erfurt – Leipzig (114 km, $v_{\max} = 300$ km/h),
- Ausbau der Strecke Schkopau – Halle (8 km, $v_{\max} = 160$ km/h) und
- Ausbau der Strecke Leipzig/Halle – Berlin (155 km, $v_{\max} = 200$ km/h).

Reisezeit: Leipzig – Berlin 1 h 07 min (1990: 2 h 22 min)

Nürnberg – Berlin 2 h 58 min nach Fertigstellung (1990: 6 h 40 min)

Projektstand im Einzelnen:

Im Ergebnis der Priorisierung der Investitionen in die Schienenwege des Bundes wurde der Weiterbau des VDE Nr. 8 gesichert. Die Investitionen in die Teilprojekte Nr. 8.1 (Nürnberg – Erfurt) und Nr. 8.2 (Erfurt – Leipzig/Halle) wurden verstärkt, um eine Fertigstellung der NBS Erfurt – Leipzig bis Ende 2015 und der NBS Ebensfeld – Erfurt bis Ende 2017 zu ermöglichen.

Teilprojekt Nr. 8.1:

Mit dem Bau NBS Ebensfeld – Erfurt wurde im April 1996 im Bündelungsabschnitt mit der Bundesautobahn A 71, Erfurt - Schweinfurt (VDE Nr. 16), zwischen Ichtershausen und Traßdorf südlich von Erfurt begonnen. Die Bauarbeiten sind inzwischen weit fortgeschritten:

- Die NBS Erfurt – Ilmenau-Wolfsberg (Überholungsbahnhof) ist bis auf die technische Ausrüstung fertig gestellt. Lediglich im Bereich der Westeinfahrt Erfurt wird derzeit noch gebaut; vier der fünf geplanten Gleise sind fertig gestellt.
- Im Bereich der NBS durch den Thüringer Wald sind
 - alle 22 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 41 km – darunter der 8.310 m lange Bleißberg-tunnel – durchschlagen und rohbaumäßig (Betonage der Innenschale) fertiggestellt,
 - alle 29 Talbrücken – darunter die 1.681 m lange Ilmtalbrücke – errichtet,
 - der Erdkörper auf der gesamten Länge hergestellt,
 - im Abschnitt Ilmenau und Erfurt die Feste Fahrbahn aufgebaut und
 - die Feste Fahrbahn zwischen Lichtenfels – Rödental und Rödental - Ilmenau im Bau.
- Die Arbeiten an der ABS Nürnberg – Ebensfeld im Zusammenhang mit der S-Bahn Nürnberg – Forchheim sind im Abschnitt Nürnberg – Fürth (viergleisiger Ausbau) Ende 2011 im Wesentlichen abgeschlossen. Punktuelle Maßnahmen (u. a. Beseitigung von Bahnübergängen, Anpassungen von vorhandenen Straßenüberführungen) wurden bereits bzw. werden umgesetzt. Derzeit erfolgt der Ausbau in den Abschnitten Eltersdorf – Erlangen – Baiersdorf und Breitengüßbach – Ebensfeld sowie im Fürther Bogen.

Teilprojekt Nr. 8.2:

Im Zuge der NBS Erfurt – Leipzig war im Oktober 1996 Baubeginn für den Abschnitt Gröbers – Leipzig im Bündelungsabschnitt mit der A 14 im Norden von Leipzig. Die Bauarbeiten sind inzwischen auch hier weit fortgeschritten:

- Die NBS Gröbers – Leipzig ist mit dem Flughafenbahnhof Leipzig/Halle im Juni 2003 in Betrieb gegangen.
- Die Bauarbeiten an der der Südanbindung Halle (1. Ausbaustufe) wurden Ende Juni 2008 im Wesentlichen abgeschlossen. Zur Finanzierung wurden auch EFRE-Fördermittel eingesetzt. Der Endausbau der Südanbindung erfolgt im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der NBS bis Ende 2015.

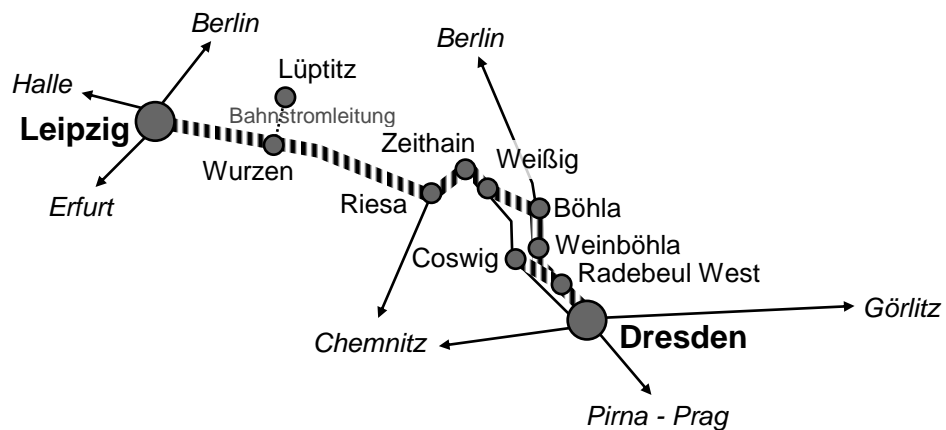
- Im Bereich NBS Erfurt – Gröbers sind
 - die drei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 15,5 km – darunter der 6.970 m lange Finne-tunnel – durchschlagen und rohbaumäßig (Betonage der Innenschale) fertiggestellt,
 - weitere bauzeitbestimmende Ingenieurbauwerke wie die 8.577 m Saale-Elster-Talbrücke (längste Eisenbahnbrücke Deutschlands), die 5 anderen Talbrücken sowie mehrere Straßenüberführungen errichtet,
 - in allen Abschnitten der Streckenbau einschließlich der Errichtung der Festen Fahrbahn und der Oberleitungsanlage im Wesentlichen abgeschlossen,
 - derzeit die Ausrüstung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik (u. a. ETCS) im Bau.

Teilprojekt Nr. 8.3:

Der Ausbau der Strecke Leipzig/Halle – Berlin ist abgeschlossen. Sie wurde zunächst mit Li-nienzugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet und soll mit ETCS nachgerüstet werden. Damit konnte die Streckenhöchstgeschwindigkeit zum Fahrplanwechsel im Mai 2006 von 160 auf 200 km/h erhöht werden. Die Fahrzeit Berlin Hbf – Leipzig Hbf reduzierte sich auf knapp über eine Stunde (vorher mindestens 1:30 h ab Berlin Ostbahnhof).

| Vorhaben | Gesamt-investition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|--------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 8: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin | 10.243 | 7.588 | 2.655 |
| <i>davon:</i> VDE Nr. 8.1: Nürnberg – Erfurt | 5.599 | 3.365 | 2.234 |
| VDE Nr. 8.2: Erfurt – Halle/Leipzig | 2.967 | 2.564 | 403 |
| VDE Nr. 8.3: Halle/Leipzig – Berlin | 1.677 | 1.659 | 18 |

Projekt 9 Schiene: Ausbau Leipzig – Dresden



Reisezeit nach Fertigstellung: Leipzig Hbf – Dresden Hbf 47 min (1990: über 1 ½ Stunden)

Ausbauziel:

- Mit der Realisierung dieses Projekts erhält Sachsen eine verbesserte Anbindung an das Ruhr- und das Rhein-/Main-Gebiet sowie nach Bayern. Gleichzeitig werden damit erhebliche Verbesserungen im Regional- und Nahverkehr erreicht.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 117 km
- Ausbau der vorhandenen Strecke für bis zu 200 km/h,
- Modernisierung der Bahnanlagen, Sanierung und Neubau von Brücken, Gleis- und Bahnhofsanlagen, Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik,
- Neubau einer 7 km langen 110 kV-Bahnstromleitung zwischen Lüptitz und Wurzen einschließlich Unterwerk Wurzen,
- Verknüpfung mit der ABS Berlin – Dresden durch den Neubau einer Verbindungsspanne zwischen Weißig und Böhla,
- viergleisiger Ausbau Radebeul West – Dresden Neustadt im Zusammenhang mit der S-Bahn Dresden – Meißen-Triebischtal, 2. Bauabschnitt.

Projektstand:

Der Abschnitt Leipzig – Riesa ist fertig gestellt. Damit beträgt die Fahrzeit Leipzig – Dresden ca. eine Stunde. Inzwischen wurde auch der Ausbau der Abschnitte Dresden Hbf – Dresden-Neustadt (u. a. fünfgleisige Marienbrücke) und Riesa – Zeithain (dreigleisige Elbquerung bei Riesa) fertig gestellt.

Der Neubau der Verbindungsspanne Weißig – Böhla (7,5 km) und die Bauarbeiten zwischen Weinböhla und Radebeul West (im Rahmen des Konjunkturpakets I), sind Ende 2010 fertig gestellt worden.

Zurzeit erfolgt weiterhin der Umbau des Bhf Dresden-Neustadt und der viergleisige Ausbau des

Abschnittes Dresden-Neustadt – Coswig, der voraussichtlich bis 2016 fertig gestellt sein wird. Bereits zum Fahrplanwechsel 2000 wurde außerhalb des Vorhabens der 40 km lange Abschnitt Riesa – Radebeul West für Neigetechnik-Betrieb mit einer maximalen Geschwindigkeit von 160 km/h angepasst.

| Vorhaben | Gesamt- investition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden | 1.451 | 1.183 | 268 |

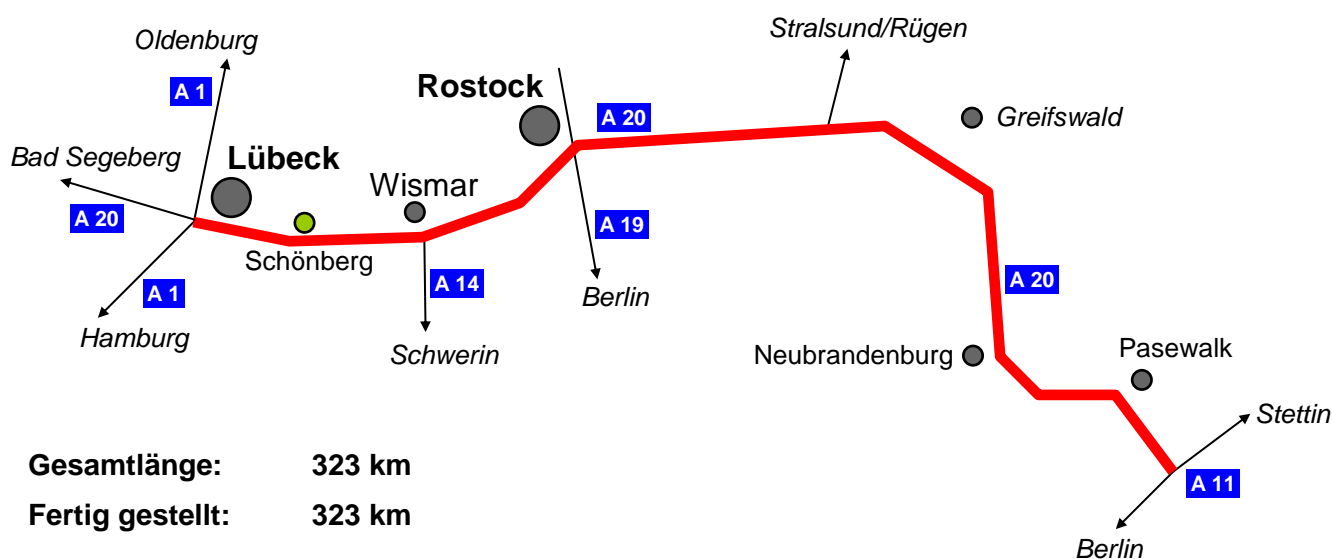
2.2 Bundesfernstraßen

Vorbemerkungen

Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2014.

Sofern bei bereits fertig gestellten und dem Verkehr übergebenen Projekten noch niedrige ein- oder zweistellige Millionenbeträge als „noch zu investieren“ aufgeführt sind, handelt es sich im Wesentlichen um noch auszuführende landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

Projekt 10 Straße: Vierstreifiger Neubau der Autobahn A 20, Lübeck – Stettin



Gesamtlänge: 323 km

Fertig gestellt: 323 km

Ausbauziel:

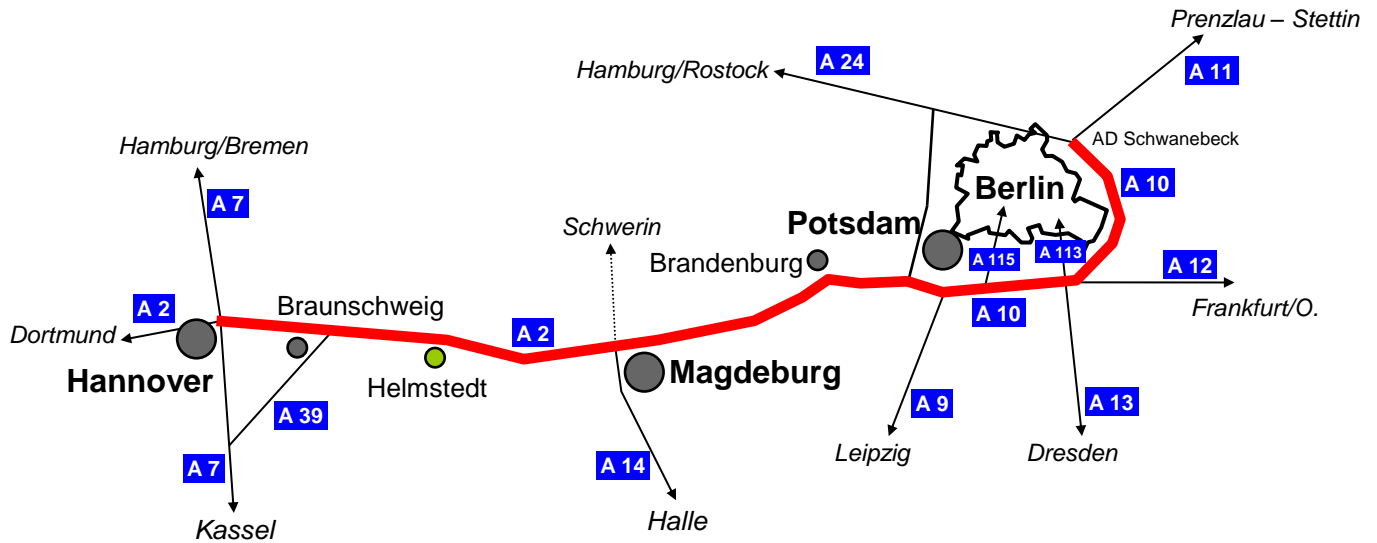
Das Projekt bindet den Ostseeküstenraum von Mecklenburg-Vorpommern und Polen sowie Nordostbrandenburg durch eine leistungsfähige Autobahnachse an das westdeutsche und europäische Autobahnnetz an. Die westliche Fortsetzung wird als A 20 Nordwestumfahrung Hamburg in Schleswig-Holstein und als A 22 Küstenautobahn in Niedersachsen gebaut bzw. geplant. Als neue nördliche Schnellverkehrsverbindung trägt die A 20 zusammen mit der A 11, Berlin – Stettin, dazu bei, den Transitverkehr zwischen West- und Osteuropa zu bewältigen. Zugleich entlastet die A 20 die küstennahen Bundesstraßen B 96, B 104, B 105, B 109, B 110, B 198 und B 208 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten.

Projektstand:

Seit dem Dezember 2005 ist das VDE Nr. 10 auf gesamter Länge, von der A 1 bei Lübeck bis zur A 11 nahe der deutsch/polnischen Grenze, unter Verkehr.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|------------------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 10: A 20, Lübeck – Stettin | 1.895 | 1.890 | 5 |

Projekt 11 Straße: Sechsstreifige Erweiterung der Autobahnen A 2, Hannover – Berlin und A 10, Berliner Süd- und Ostring



Gesamtlänge: 331 km (A 2: 208 km / A 10: 123 km)

Fertig gestellt: 322 km

Ausbauziel:

Das Projekt schafft eine leistungsfähige Straßenverbindung aus dem Raum Berlin durch Brandenburg und Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen mit Anbindung an den Verdichtungsraum Rhein/Ruhr. Gleichzeitig nimmt die A 2 den zusätzlichen Verkehr von der A 14, Halle – Magdeburg (VDE Nr. 14), auf und ist somit Bestandteil der großräumigen Anbindung des nordwestdeutschen Wirtschaftsraums an das Industriezentrum Halle/Leipzig und weiter nach Sachsen.

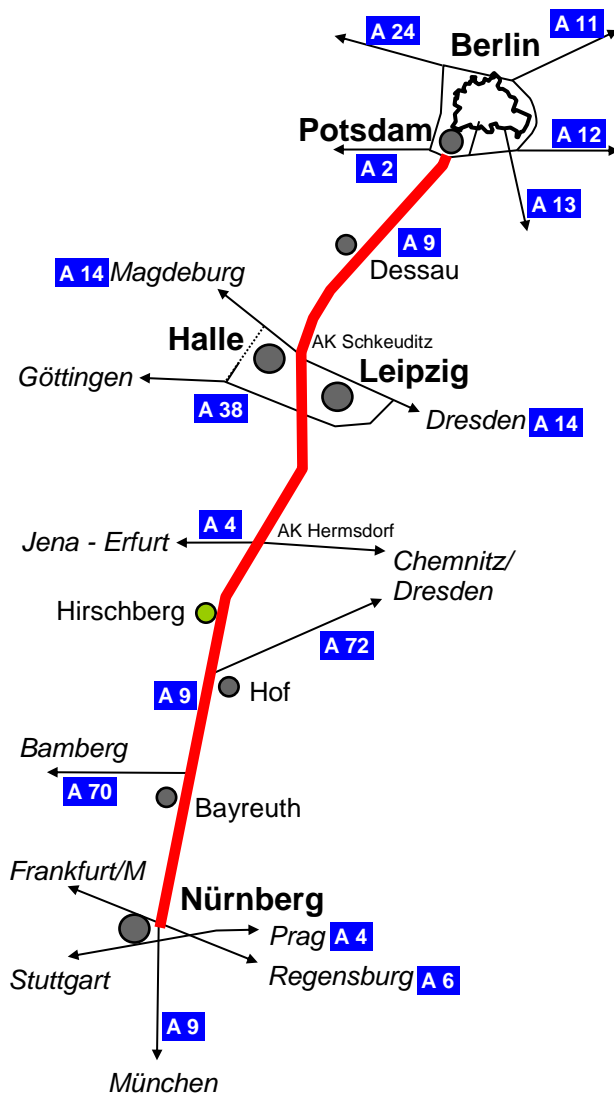
Projektstand:

Die A 2 ist durchgehend sechsstreifig fertig gestellt.

Die sechsstreifige Erweiterung des Berliner Süd- und Ostrings (A 10) unter Verkehr. Für die auf rd. 9 km vorgesehene achtstreifige Erweiterung zwischen der A 9 und der A 115 ist der angestrebte Baubeginn 2016.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 11: A 2, Hannover – Berlin, und A 10, Berliner Süd- und Ostring | 2.395 | 2.245 | 150 |

Projekt 12 Straße: Sechsstreifige Erweiterung der Autobahn A 9, Nürnberg – Berlin



Gesamtlänge: 372 km

Fertig gestellt: 369 km

Ausbauziel:

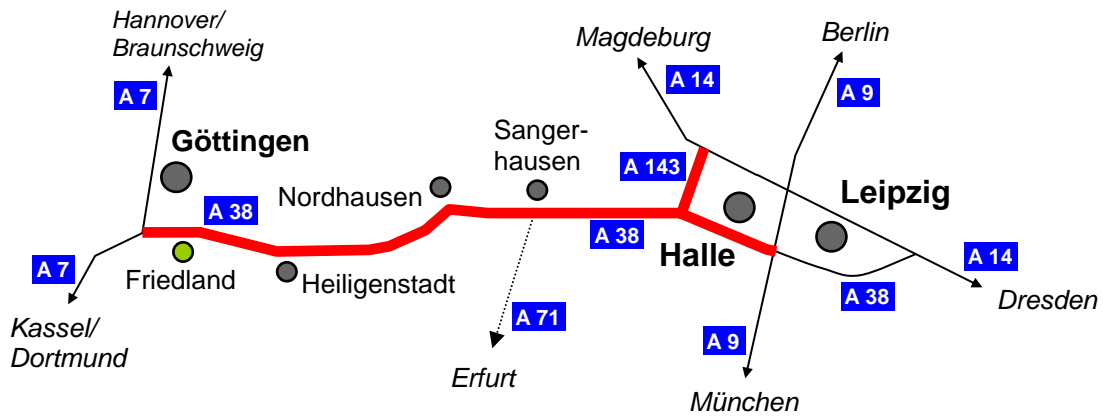
Mit dem Projekt wird eine leistungsfähige Straßenverbindung aus dem Raum Berlin durch Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen nach Bayern hergestellt. Außerdem nimmt die A 9 Verkehr von der A 14, Halle – Magdeburg, (VDE Nr. 14), der A 4, Eisenach – Görlitz, (VDE Nr. 15), und der A 72, Hof – Chemnitz, auf.

Projektstand:

Die A 9 ist in Bayern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg durchgehend, in Thüringen bis auf das Autobahnkreuz Hermsdorf durchgehend unter Verkehr.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|------------------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 12: A 9, Nürnberg – Berlin | 2.770 | 2.720 | 50 |

Projekt 13 Straße: Vierstreifiger Neubau der Autobahnen A 38, Göttingen – Halle (A 9) und A 143 Westumfahrung Halle



Gesamtlänge: 209 km (A 38: 187 km / A 143: 22 km)

Fertig gestellt: 196 km

Ausbauziel:

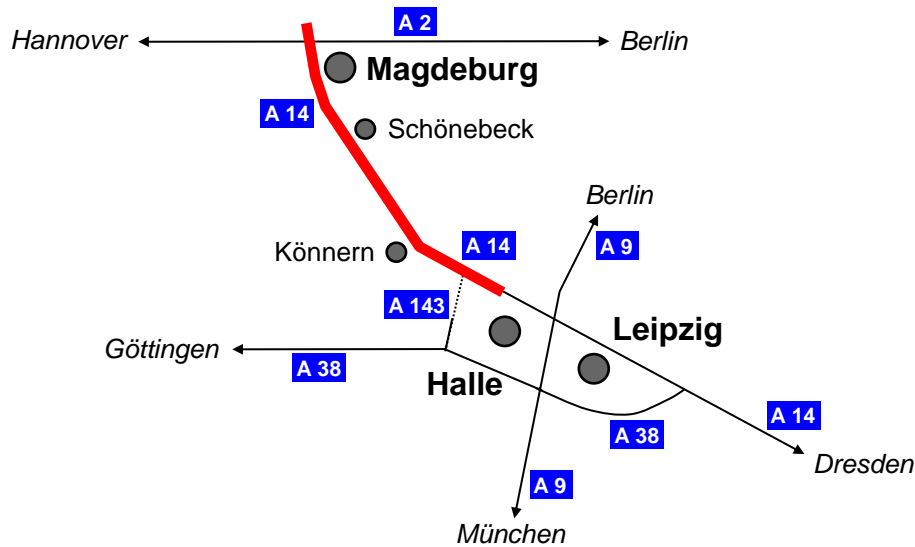
Das Projekt schafft in Verbindung mit der A 44, Kassel – Dortmund, eine direkte Anbindung des Ballungsraums Halle/Leipzig und des vom Projekt durchzogenen Korridors an den Raum Rhein/Ruhr und entlastet die parallelen Autobahnen A 2 und A 4 sowie die Bundesstraßen B 80 und B 176 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten.

Projektstand:

Die A 38 ist Ende 2009 vollständig unter Verkehr gegangen. Von der A 143 ist der südliche der beiden Abschnitte (A 38 – B 80) unter Verkehr.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 13: A 38, Göttingen – Halle, und A 143, Westumfahrung Halle | 1.835 | 1.600 | 235 |

Projekt 14 Straße: Vierstreifiger Neubau der Autobahn A 14, Halle – Magdeburg



Gesamtlänge: 102 km
Fertig gestellt: 102 km

Ausbauziel:

Dieser Autobahnneubau bildet eine überregional bedeutsame Verkehrsachse von Sachsen bzw. dem südosteuropäischen Raum über den Ballungsraum Halle/Leipzig in Richtung Magdeburg/Niedersachsen. Der neugebaute Autobahnabschnitt verbindet die Autobahn A 9, Nürnberg – Berlin, mit der Autobahn A 2, Hannover – Berlin, und entlastet zahlreiche Ortsdurchfahrten, insbesondere im Zuge der Bundesstraßen B 71 und B 6.

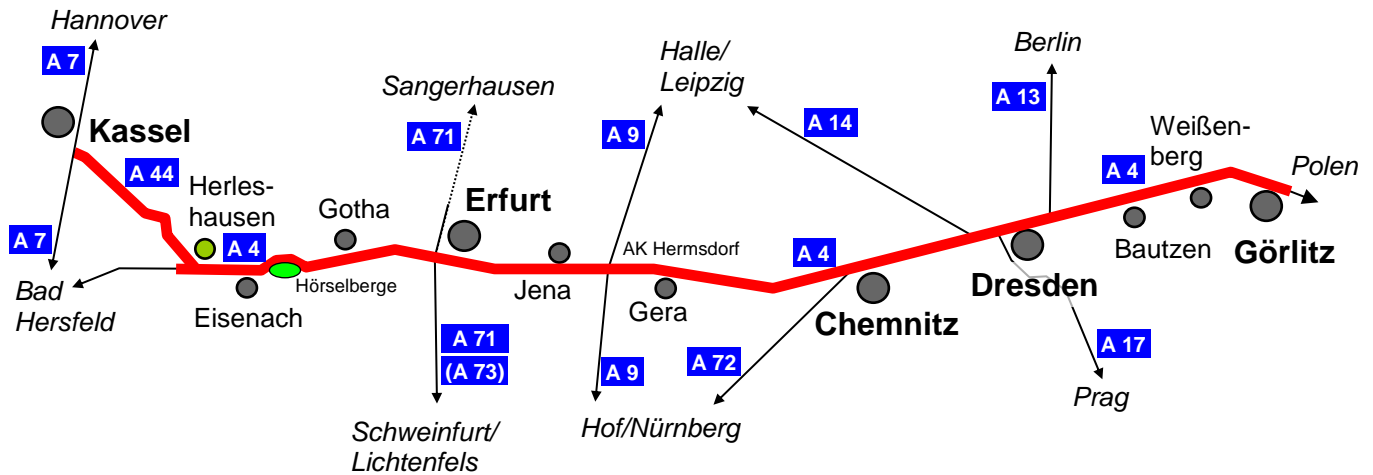
Projektstand:

Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts Könnern – Schönebeck im November 2000 ist die A 14 zwischen Halle und Magdeburg durchgehend befahrbar.

Die A 14 ist bundesweit das erste insgesamt fertig gestellte VDE-Straßenprojekt.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|-------------------------------------|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 14: A 14, Halle – Magdeburg | 655 | 650 | 5 |

Projekt 15 Straße: Neubau und Erweiterung der Autobahnen A 44, Kassel – Eisenach und A 4, Eisenach – Görlitz



Gesamtlänge: 457 km (A 44: 70 km / A 4: 387 km)

Fertig gestellt: A 4: 387 km; A 44: 7 km

Im Bau: 24 km (Neubau)

Ausbauziele:

Das Projekt verbessert erheblich die Verbindung der Zentren Rhein/Main und Rhein/Ruhr mit Thüringen und Sachsen sowie mit der polnischen Wirtschaftsregion Schlesien (Śląskie). Die leistungsfähig erweiterte A 4 ist zudem die wichtigste West-Ost-Straßenverbindung in Thüringen und Sachsen.

Projektumfang:

Das Projekt ist in vier Abschnitte mit unterschiedlichen Bauaufgaben gegliedert:

- a) A 44: vierstreifiger Neubau Kassel – Herleshausen (Eisenach),
- b) A 4: sechsstreifige Erweiterung der Autobahn Herleshausen (Eisenach) – Dresden einschließlich Grunderneuerung,
- c) A 4: Anbau von Standstreifen und Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weissenberg einschließlich grundhafter Erneuerung,
- d) A 4: vierstreifiger Neubau Weissenberg – Görlitz (Bundesgrenze Deutschland/Polen).

Projektstand:

- a) Auf der Neubaustrecke A 44, Kassel – Eisenach, die durch einen ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum verläuft, konnte 2005 ein erster Abschnitt für den Verkehr freigegeben werden. Fünf Abschnitte sind in Bau; die übrigen Abschnitte (rd. 40 km) haben Baurecht und können sukzessive in Angriff genommen werden.

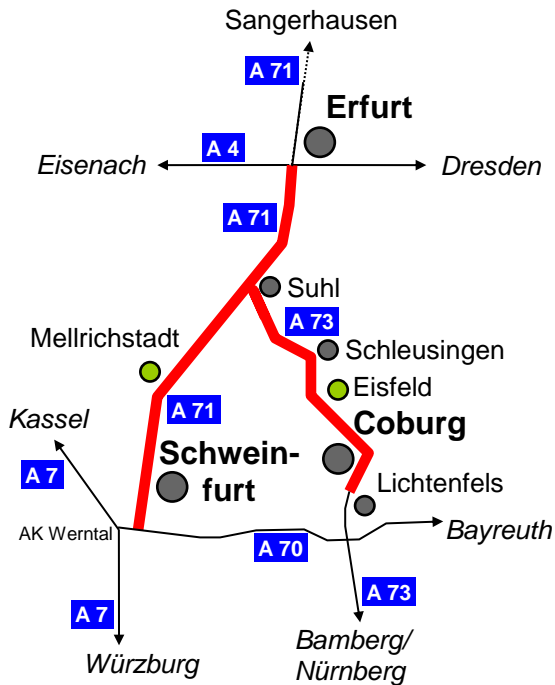
b) Die Erweiterung der A 4 zwischen Herleshausen und Dresden ist seit 2014 durchgehend unter Verkehr.

c) und d)

Zwischen Dresden und der deutsch-polnischen Bundesgrenze bei Görlitz ist die A 4 ebenfalls seit November 2003 durchgehend fertig gestellt und unter Verkehr.

| Vorhaben | Gesamt- investition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|--|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 15: A 44, Kassel – Eisenach und A 4, Eisenach – Görlitz | 5.065 | 3.845 | 1.220 |

Projekt 16 Straße: Vierstreifiger Neubau der Autobahnen A 71, Schweinfurt – Erfurt (152 km) und A 73, Lichtenfels – Suhl (70 km)



Gesamtlänge: 222 km
(A 71: 152 km / A 73: 70 km)
Fertig gestellt: 222 km

Ausbauziel:

Das Projekt erschließt den südthüringischen Wirtschafts- und Touristikraum, schafft eine leistungsfähige Verkehrsverbindung von den thüringischen Wirtschaftszentren nach Franken sowie weiterführend zu den süddeutschen Autobahnachsen

- A 70/A 7/A 81, Schweinfurt – Stuttgart,
- A 70/A 7, Schweinfurt – Ulm, und
- A 73/A 9, Bamberg – Nürnberg – München, und entlastet die parallelen Autobahnen A 7 und A 9 sowie die Bundesstraßen B 4, B 19 und B 247 mit ihren zahlreichen Ortsdurchfahrten.

Projektstand:

Seit Dezember 2005 ist die A 71 auf gesamter Länge zwischen dem Autobahnkreuz Erfurt und dem Autobahndreieck Werntal bei Schweinfurt unter Verkehr. Im Juli 2008 wurde das letzte Teilstück der A 73 zwischen Schleusingen und Eisfeld-Nord fertig gestellt. Damit ist das VDE Nr. 16 auf gesamter Länge fertig gestellt.

| Vorhaben | Gesamtinvestition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|-------------------|------------------------|---------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE Nr. 16: A 71, Schweinfurt – Erfurt und A 73, Lichtenfels – Suhl | 2.680 | 2.665 | 15 |

2.3 Bundeswasserstraßen

Vorbemerkungen

Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2014.

Projekt 17 Wasserstraße: Ausbau Hannover – Berlin



Gesamtlänge: ca. 280 km

Ausbauziel:

Mit einem behutsamen und umweltverträglichen Wasserstraßenausbau sollen die Schifffahrtsverhältnisse so gestaltet werden, dass der Verkehr mit Großmotorgüterschiffen bis 2.000 t und Schubverbänden mit 2 Leichtern bis 3.500 t möglich wird. Damit wird eine Standortverbesserung der Binnenhäfen Berlin, Brandenburg, Wustermark und Magdeburg sowie weiterer an den Wasserstraßen liegender Zentren erreicht. Gleichzeitig werden die Bedingungen für den Containerverkehr in der Relation Hamburg – Magdeburg – Berlin deutlich verbessert. Damit können auch die stark belasteten West-Ost-Achsen von Straße und Schiene entlastet werden.

Mit der Aufgabe des Osthafens durch Berlin wurde die Südtrasse Berlin aus den Ausbauvorhaben des VDE 17 ausgegliedert.

Projektstand:

Vorrangige Ausbauten:

Mittellandkanal, Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Elbe-Havel-Kanal, Untere Havel-Wasserstraße, Spree-Oder-Wasserstraße, Westhafenkanal

fertig gestellt:

- Streckenausbau Niedersachsen weitgehend abgeschlossen und diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin mögliche Abladetiefen GMS (Europaschiff):
Teilabgeladen 2,50 m (2,70 m) bis Magdeburg

Teilabgeladen 2,20 m (2,50 m) bis Berlin

eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr bis Berlin

- Wasserstandsunabhängige Querung der Elbe: Wasserstraßenkreuz Magdeburg (Kosten rd. 500 Mio. €),
- Anschluss Magdeburger Häfen (Fertigstellung: Schleuse Rothensee und Niedrigwasserschleuse Magdeburg)

im Bau oder Ausführungsplanung:

- diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin
- Ersatzneubau Schleusen Wusterwitz und Zerben

geplante weitere Fertigstellungen:

- 2017: Fertigstellung des VDE Nr. 17 westlich der Elbe (Hannover – Magdeburg),
- 2017: Fertigstellung bis Brandenburg und teilabgeladene Verkehrsfreigabe 2,50 m bis Berlin,
- 2021: Fertigstellung Streckenausbau bis Berlin, Restarbeiten nach Verkehrsfreigabe.

| Vorhaben | Gesamt- investition | Ausgaben bis Ende 2014 | noch zu investieren |
|---|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| - Angaben in Mio. € - | | | |
| VDE 17: Hannover – Magdeburg – Berlin (ohne Südtrasse) | 2.037 | 1.709 | 328 |