



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

(Stand: Juli 2023)

Inhaltsverzeichnis

1 Überblick	3
1.1 Gesamtüberblick.....	3
1.2 Überblick Schienenprojekte.....	5
1.3 Überblick Straßenprojekte.....	6
1.4 Überblick Wasserstraßenprojekt.....	6
1.5 Hinweise.....	7
2 Sachstand zu den einzelnen VDE-Projekten	8
2.1 Schienenwege des Bundes.....	8
2.2 Bundesfernstraßen.....	22
2.3 Bundeswasserstraßen.....	30

1 Überblick

1.1 Gesamtüberblick

Mit der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 stand Deutschland vor zahlreichen Herausforderungen. Eine bestand darin, die Verkehrswege zwischen den alten und neuen Bundesländern wieder zügig miteinander zu verbinden sowie das Verkehrsnetz der neuen Länder zu modernisieren. Diese Herausforderung wurde von der Überzeugung getragen, dass eine leistungsfähige und gut ausgebaute Infrastruktur sowohl damals als auch in Zukunft von entscheidender Bedeutung für die ökonomische und soziale Weiterentwicklung sowohl der alten als auch der neuen Bundesländer ist. Eine solche Infrastruktur stellt eine grundlegende Voraussetzung dar, um die sozialen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Regionen anzunähern und den Angleichungsprozess zu beschleunigen.

Um diese Ziele zu erreichen, hat die Bundesregierung am 9. April 1991 die **Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)** und deren prioritäre Durchführung beschlossen. Dieser Beschluss basierte auf Vorarbeiten einer deutsch-deutschen Verkehrswegekommission im Jahr 1990, die auf fundierten Untersuchungen der bestehenden Verkehrsnetze beruhten.

Das Investitionsprogramm VDE umfasst neun Schienen- und sieben Autobahnprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt, mit einem **Gesamtvolumen** von **über 45 Mrd. €**. Durch vertiefte Projektuntersuchungen wurden für alle VDE-Projekte günstige Nutzen-Kosten-Verhältnisse festgestellt, was die Bundesregierung 1992 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung dazu veranlasste, die Notwendigkeit und Priorität dieser Projekte nachdrücklich zu bestätigen. Es wurde daher eine rasche Umsetzung der VDE-Projekte angestrebt, da sie eine Schlüsselfunktion beim Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern und bei der Wiederherstellung leistungsfähiger Verkehrswege zwischen Ost und West spielen, und diese Funktion auch weiterhin haben.

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

Heute kann man feststellen, dass Bund und Länder im gesamtstaatlichen Interesse alle Möglichkeiten genutzt haben, um die VDE konsequent umzusetzen.

Die Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ist nun nahezu abgeschlossen. Im Zeitraum von 1991 **bis Ende 2022 wurden** insgesamt über **39 Mrd. € investiert**. Davon entfallen auf

- die Schienenprojekte: rd. 20,2 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 25,1 Mrd. €),

- die Straßenprojekte: rd. 17,1 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 18,4 Mrd. €),
- das Wasserstraßenprojekt: rd. 2,0 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 2,1 Mrd. €).

Bei einigen bereits für den Verkehr freigegebenen Projekten sind noch Investitionen für ausstehende Maßnahmen 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 **fertiggestellt**. Seit September 1998 ist die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und 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 und mit der Strecke (Nürnberg –) Ebensfeld – Erfurt für 300 km/h (VDE Nr. 8.1) im Dezember 2017 letztendlich die dritte Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und neuen Ländern in Betrieb genommen.

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

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

Das BMDV hat 2021 mit der DB Netz AG die Aufnahme der Planungen für die beiden noch im Rahmen des Bedarfsplans zu realisierenden Abschnitte Bad Kleinen – Ventschow sowie Schwaan – Rostock des VDE 1 vereinbart. Die Planungen wurden daraufhin im März 2022 begonnen.

Die **VDE Nr. 8** und **Nr. 9** sind **im Bau**. Die wesentlichen **Streckenabschnitte** sind **bereits fertiggestellt**:

- 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 Jahr 2003 in Betrieb genommen und das VDE Nr. 8.2 (NBS/ABS Erfurt – Leipzig/Halle) Ende 2015.
- Die ABS Nürnberg – Ebensfeld befindet sich im Bau. Im Zuge der ABS Nürnberg – Ebensfeld wurden die Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau Nürnberg – Fürth im wesentlichen Ende 2011 und für den Abschnitt Eltersdorf – Erlangen im Jahre 2016 abgeschlossen. Die Abschnitte Baiersdorf – Forchheim sowie der Fürther Bogen befinden sich im Bau.
- Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) Ebensfeld – Erfurt (VDE Nr. 8.1) ist zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 erfolgt. Ebenso ist an diesem Tag die Inbetriebnahme der ABS-Abschnitte Erlangen – Baiersdorf und Breitengüßbach – Ebensfeld erfolgt.
- 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 fertiggestellt worden. Der viergleisige Ausbau, des Abschnitts Coswig – Dresden-Neustadt wurde Ende 2016 im Wesentlichen abgeschlossen. Die letzten Teilprojek-

te befinden sich in der Planung bzw. bereits im Bau, wie die Abschnitte Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf und Abzweig Zeithain – Leckwitz, die voraussichtlich 2026 fertiggestellt werden.

1.3 Überblick Straßenprojekte

Insgesamt sind bis Ende 2022 rund **1.945 km** neu- und ausgebauten **Bundesautobahnen** im Rahmen der VDE **dem Verkehr übergeben** worden. Weitere rund 55 km sind im Bau. Damit sind über 99 % des Projektvolumens für die Straßenprojekte realisiert oder in der Umsetzungsphase. Das gesamte VDE-Straßennetz ist quasi komplett fertig gestellt.

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 und mit der A 2 Hannover-Berlin / A 10 Berliner Süd- und Ostring (**VDE Nr. 11**) ein Ausbauprojekt **auf voller Länge für den Verkehr freigegeben**.

Die VDE Nr. 12, Nr. 13 und Nr. 15 sind zu großen Teilen fertiggestellt:

- Die Erweiterung der A 9, Nürnberg – Berlin (**VDE Nr. 12**) ist weitestgehend fertiggestellt.
- Die A 38, Göttingen – Halle (**VDE Nr. 13**) ist durchgehend unter Verkehr. Der letzte Neubaubauabschnitt A 143, Westumfahrung Halle ist mit Fertigstellungsziel 2028 in Bau.
- Die Neubaustrecke A 4, Weißenberg – Görlitz (Bundesgrenze), (**VDE Nr. 15**) und die Erweiterungsabschnitte der A 4 sind vollständig fertiggestellt. Auf der Neubaustrecke A 44, Kassel – Eisenach (**VDE Nr. 15**), die durch einen ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum verläuft, sind sechs Abschnitte für den Verkehr freigegeben. Fünf weitere Abschnitte sind im Bau. Ein weiterer Abschnitt ist im Planfeststellungsverfahren.

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. Der MLK einschließlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg sind soweit fertiggestellt, dass auf ihm seit März 2017 2,80 m abgeladene 11,45 m breite und 185 m lange Schubverbände Magdeburg erreichen. Weiter nach Berlin können 2,50 m teilabgeladene, 110 m lange, bis zu 9,60 m breite GMS sowie 2,20 m teilabgeladene, 81 m lange, bis 11,45 m breite Schubverbände verkehren. Damit ist bis Berlin der eingeschränkte 2-lagige Containertransport möglich.

Derzeit wird das Baurecht für die letzten Abschnitte zwischen Brandenburg und Berlin erwirkt.

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

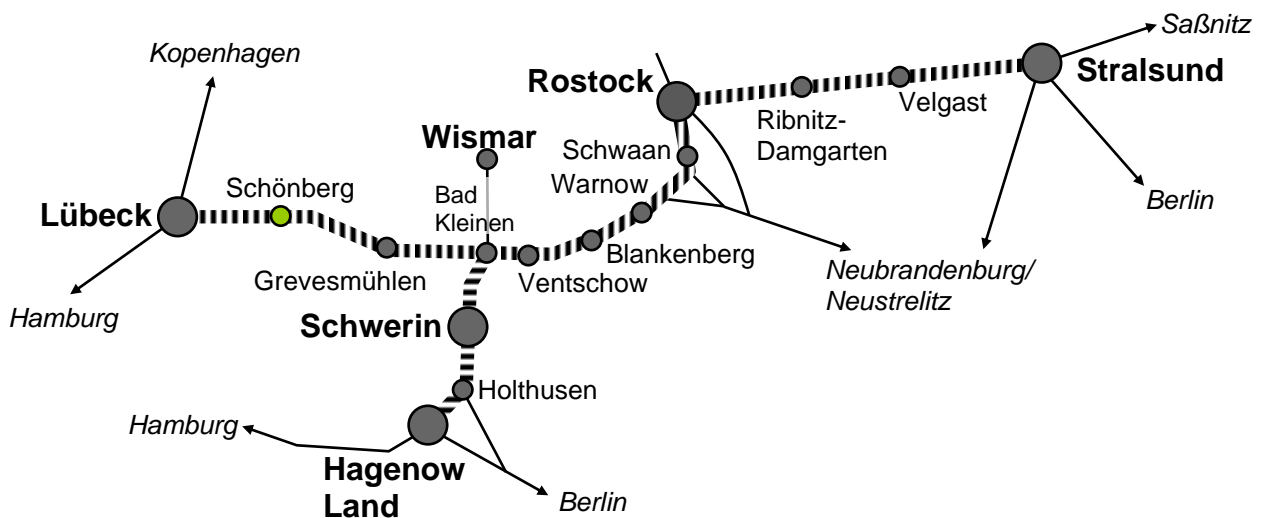
Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2022 und setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- und Planungskosten zusammen (Nominalwerte). Sie beinhalten sowohl die Bundesmittel als auch die Eigenmittel der DB AG sowie die Finanzierungsbeiträge 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 2022 wurde von der DB Netz AG 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:

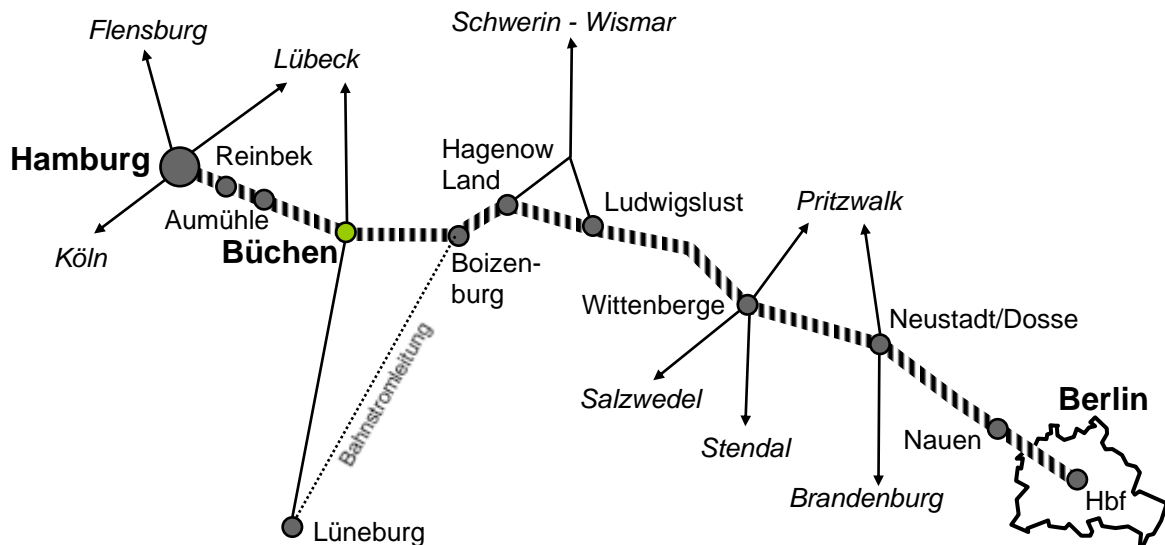
Durch die Inbetriebnahme der Abschnitte Hagenow Land – Schwerin und Ribnitz-Damgarten West – Velgast – Stralsund steht seit Herbst 1996 eine zweigleisige elektrifizierte Verbindung von Hamburg über Schwerin bis Rostock bzw. eingleisig bis Stralsund mit Weiterführung auf die Insel Rügen zur Verfügung. 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. Das BMDV hat 2021 mit der DB Netz AG die Aufnahme der Planungen für die beiden noch zu realisierenden Abschnitte Bad Kleinen – Ventschow sowie Schwaan – Rostock des VDE 1 im Rahmen des Bedarfsplans vereinbart. Die Planungen wurden daraufhin im März 2022 begonnen.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	Ggf. noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 1 Lübeck/Hagenow Land – Stralsund	810	583	227

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.

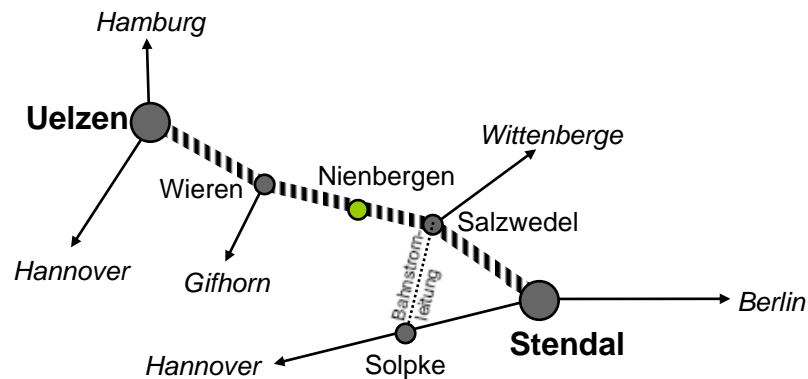
Projektstand:

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-Bahnbetriebs 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 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 2 Hamburg – Büchen – Berlin (1. und 2. Baustufe)	2.785	2.722	63

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.

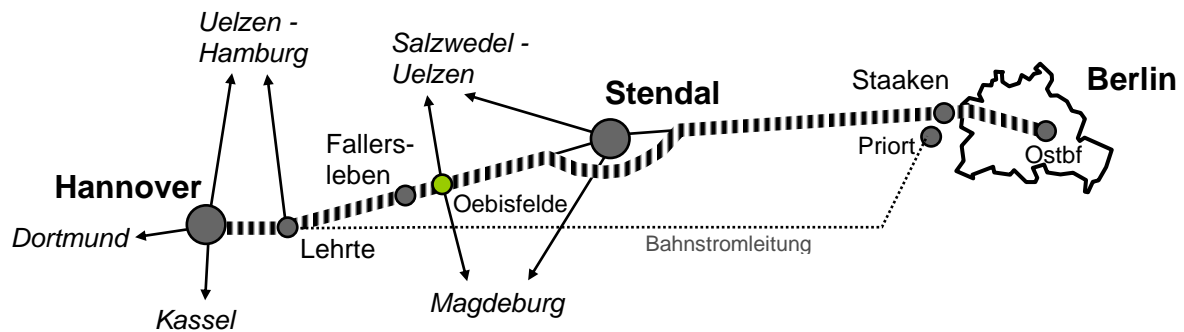
Projektstand:

Der Abschnitt Salzwedel – Stendal wurde Ende 1997 elektrifiziert fertiggestellt. 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 2030 ist der zweigleisige Ausbau als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	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:

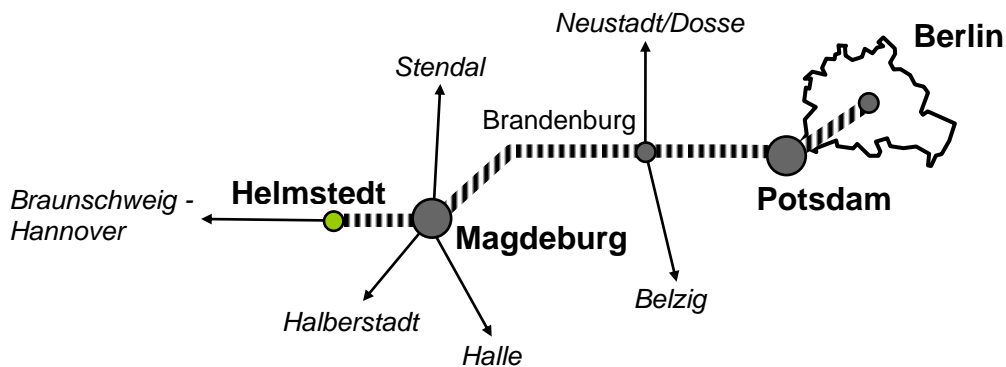
- Gesamtlänge 264 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lehrte – Oebisfelde für bis zu 200 km/h,
- Bau eines dritten Gleises Fallersleben – Oebisfelde (18 km),
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke parallel zur vorhandenen Stammstrecke Oebisfelde – Staaken bei südlicher Umfahrung 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 abgeschlossene Umbau des Knotens Lehrte erfolgte innerhalb des Vorhabens ABS Hannover – Lehrte.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 4 Hannover– Berlin	2.684	2.684	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:

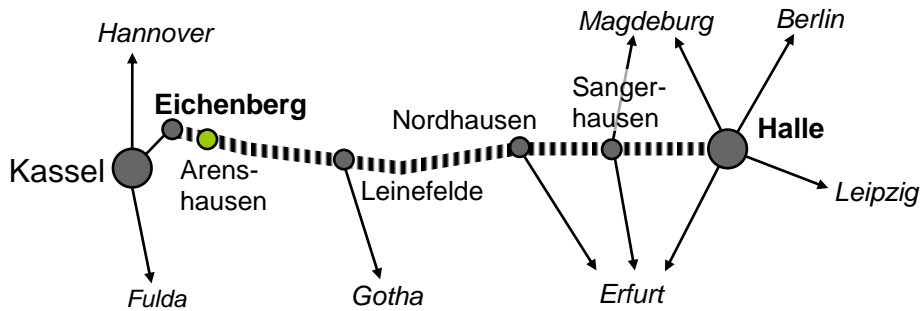
- Gesamtlänge 163 km,
- Ausbau und durchgehende Elektrifizierung für bis zu 160 km/h,
- Modernisierung der Bahnhöfe sowie Sanierung und Neubau von Brücken sowie Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik (u. a. Fernsteuerzentrale Magdeburg),
- Neubau von vier 110 kV-Bahnstromleitungen mit einer Gesamtlänge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

Projektstand:

Die Strecke wurde im Dezember 1995 fertig gestellt.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	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:

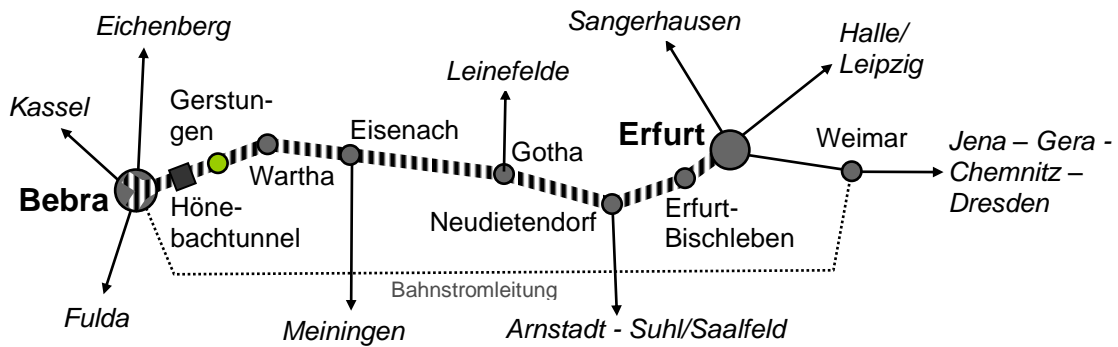
- Gesamtlänge 170 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für bis zu 120 km/h,
- Sanierung und Neubau von Brücken sowie die Neugestaltung von Bahnsteigzugängen und Bahnsteiganlagen,
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und Neubau eines elektronischen Stellwerkes in Leinefelde.

Projektstand:

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

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	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.

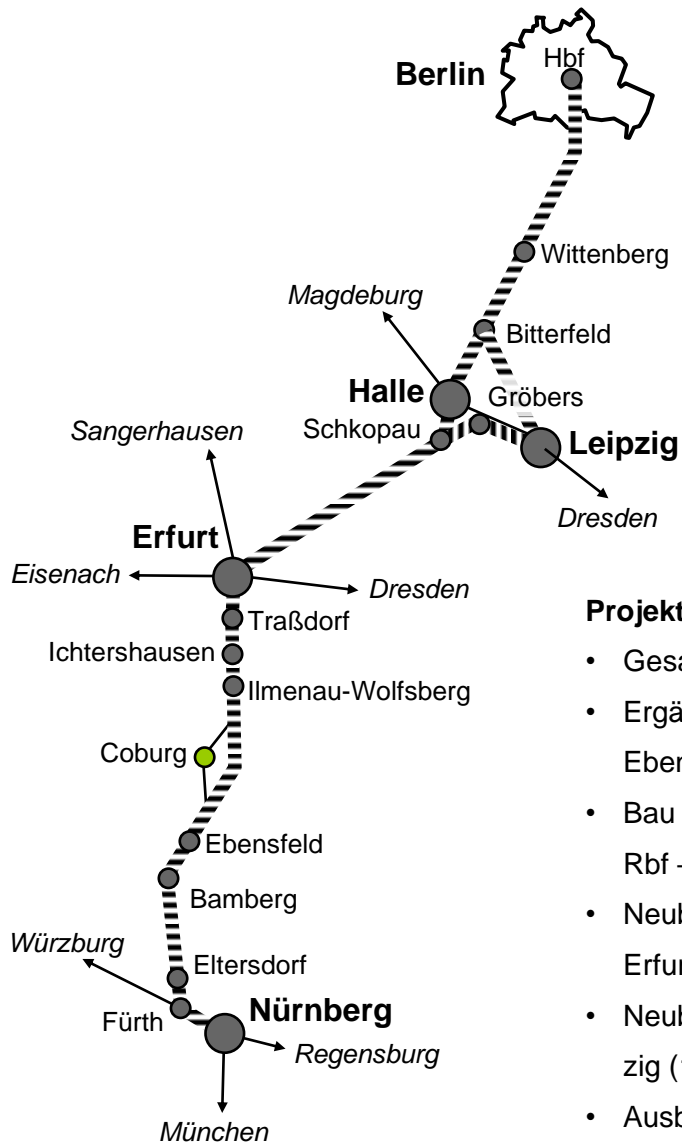
Projektstand:

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 (Westefahrt Erfurt) und wurde im September 2002 begonnen. Diese Arbeiten wurden zwischenzeitlich abgeschlossen.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	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 Kernnetzkorridors „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)

Teilprojekt Nr. 8.1:

Mit dem Bau der Neubaustrecke (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 auf der NBS sind im Wesentlichen fertiggestellt worden.

Im Zuge der NBS wurden 22 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 41 km – darunter der 8.310 m lange Bleßberg-Tunnel und 29 Talbrücken – darunter die 1.681 m lange Ilmtalbrücke – errichtet sowie auf der gesamten Länge der NBS der Oberbau als Feste Fahrbahn hergestellt. Die gesamte NBS wurde mit dem europäischen Zugsicherungssystem ohne ortsfeste Signale ausgerüstet. Die Inbetriebnahme der NBS erfolgte zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017.

- 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. Der Abschnitt Eltersdorf – Erlangen wurde im Jahre 2016 fertiggestellt und die Abschnitte Erlangen – Baiersdorf und Breitengüßbach – Ebensfeld Ende 2017. Derzeit erfolgt der Ausbau in den Abschnitten Fürther Bogen und Baiersdorf – Forchheim.
- Der Umbau des Knoten Bamberg ist ebenso Teil der VDE 8.1; er wird insbesondere dazu beitragen, den Verkehr zwischen Berlin und München effizienter zu gestalten. Hierzu werden Geschwindigkeiten im Fernverkehr erhöht und Fahrzeiten verkürzt, indem die bestehende zweigleisige, elektrifizierte Strecke auf weitere zwei Gleise erweitert und mit einem neuen Elektronischen Stellwerk (ESTW) ausgestattet wird. Die Finanzierungsvereinbarung bezüglich der Hauptbaumaßnahmen des Knotens Bamberg wurde Ende 2022 abgeschlossen.

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 im Wesentlichen abgeschlossen:

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

- Die Bauarbeiten auf der NBS Erfurt – Gröbers sind im Wesentlichen fertig gestellt worden. Im Zuge der NBS wurden drei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 15,5 km – darunter der 6.970 m lange Finnetunnel – und sechs Talbrücken mit einer Gesamtlänge von 14,4 km - wie die 8.577 m Saale-Elster-Talbrücke (längste Eisenbahnbrücke Deutschlands) sowie mehrere Straßenüberführungen errichtet.

Auf der gesamten NBS wurde der Oberbau als Feste Fahrbahn System ÖBB PORR errichtet und als deutsche Erstanwendung die NBS mit der europäischen modernen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) – Spezifikation Baseline 2 – ohne ortsfeste Signale ausgerüstet. Die Inbetriebnahme der NBS erfolgte zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015.

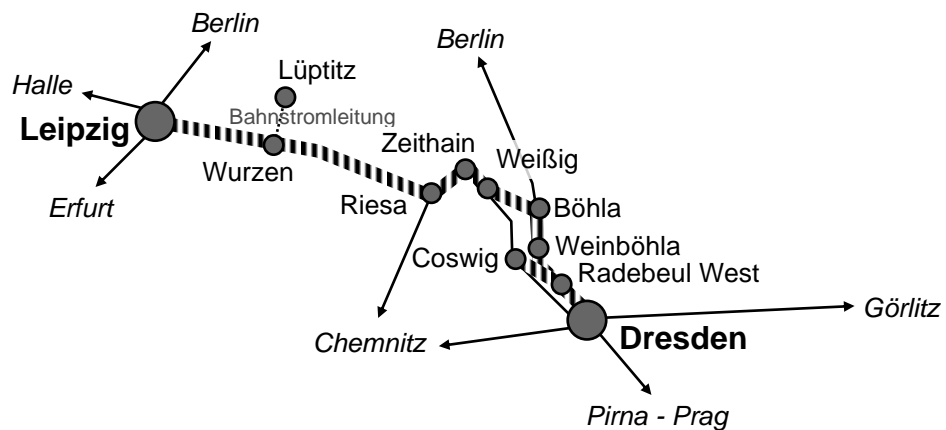
Derzeit befindet sich noch die Einbindung der NBS in den Knoten Leipzig in Bau. Der erste Bauabschnitt (BA) im Leipziger Hbf. mit der ICE-gerechten Verlängerung von drei Bahnsteigen wurde bereits abgeschlossen und das ESTW-A in Leipzig-Mockau im Zuge des zweiten BA fertig gestellt.

Teilprojekt Nr. 8.3:

Der Ausbau der Strecke Leipzig/Halle – Berlin ist abgeschlossen. Sie wurde zunächst mit Linienzugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet und soll mit ETCS – Spezifikation Baseline 3 – 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). Die Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h im Abschnitt Bitterfeld – Halle steht noch aus.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 8: ABS/NBS Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin	12.973	10.068	2.905
<i>davon:</i> VDE Nr. 8.1: Nürnberg – Erfurt	8.326	5.548	2.778
VDE Nr. 8.2: Erfurt – Halle/Leipzig	2.967	2.845	122
VDE Nr. 8.3: Halle/Leipzig – Berlin	1.680	1.675	5

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 Verbindungsspange 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 wurde 2002 fertiggestellt. Damit beträgt die Fahrzeit Leipzig – Dresden ca. eine Stunde. Im Jahr 2010 wurde auch der Ausbau der Abschnitte Dresden Hbf. – Dresden-Neustadt (u. a. fünfgleisige Marienbrücke) und Riesa – Zeithain (dreigleisige Elbquerung bei Riesa) abgeschlossen.

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

Der viergleisige Ausbau des Abschnitts Coswig – Dresden-Neustadt wurde Ende 2016 im Wesentlichen abgeschlossen.

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.

Der Baubeginn für den Abschnitt Zeithain – Leckwitz erfolgte im Juni 2020. Am 18. Februar 2023 begannen zusätzlich die Bauarbeiten für das Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf. Beide Teilprojekte sollen bis voraussichtlich 2026 fertiggestellt werden.

In der Planung befinden sich aktuell noch die Teilprojekte Abschnitt Kottewitz – Weinböhla mit dem Kockelsbergtunnel und der Knoten Riesa.

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden	3.100	1.437	1.663

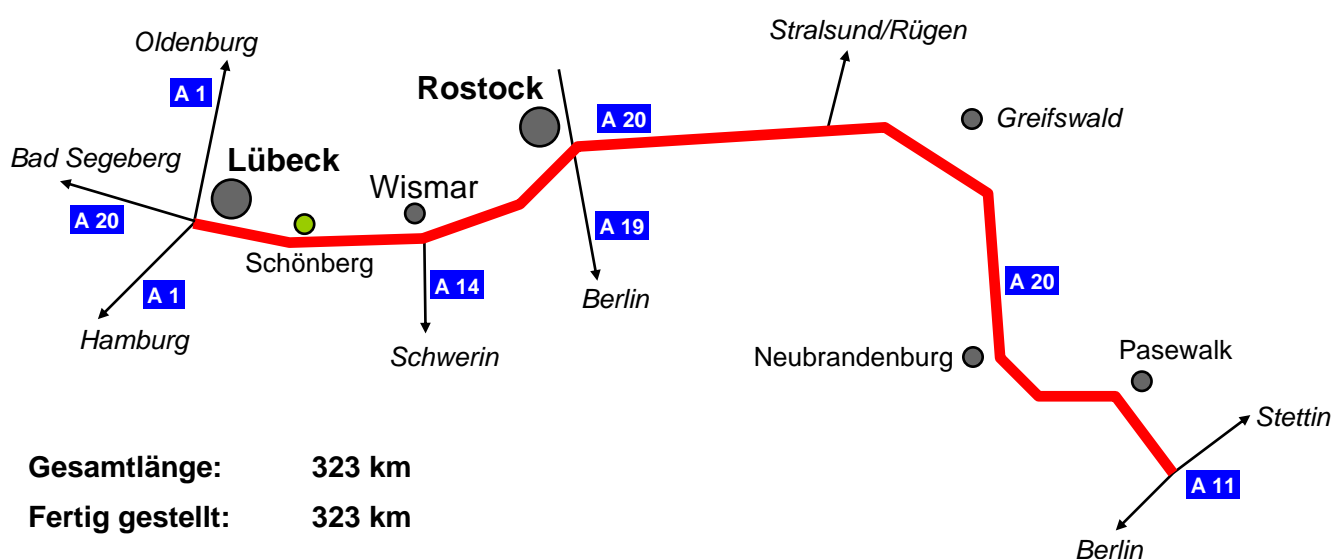
2.2 Bundesfernstraßen

Vorbemerkungen

Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2022.

Sofern bei bereits fertiggestellten 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:

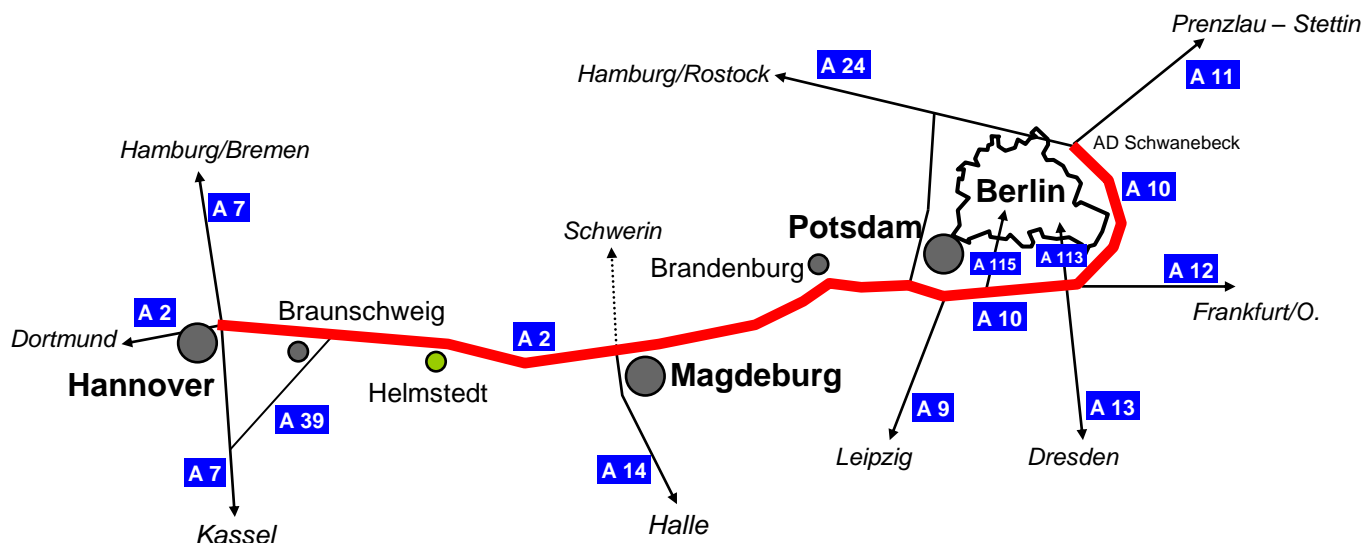
Das Projekt bindet den Ostseeküstenraum von Mecklenburg-Vorpommern und Polen sowie Nordostbrandenburg durch eine leistungsfähige Autobahnachse an das westdeutsche und europäische Autobahnnetz an. Die westliche Fortsetzung der A 20 wird als A 20, Nordwestumfahrung Hamburg in Schleswig-Holstein und als 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 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 10: A 20, Lübeck – Stettin	1.905	1.900	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: 331 km

Ausbauziel:

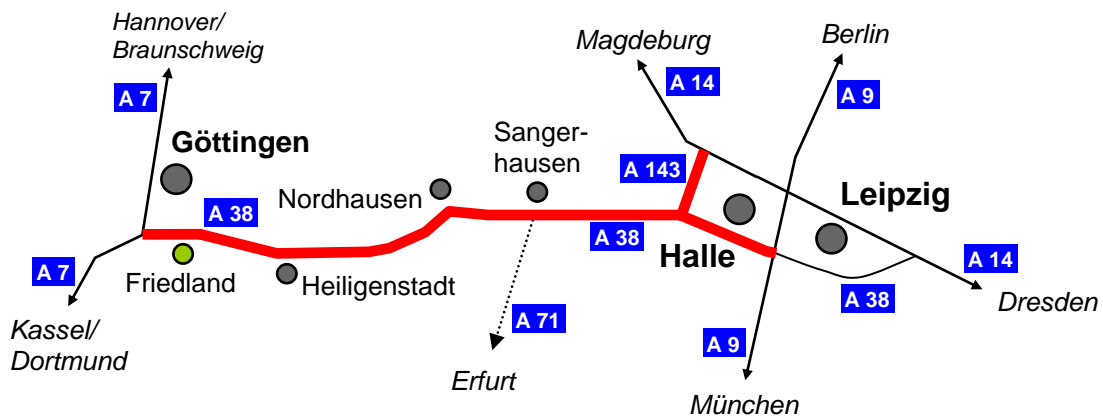
Das Projekt schafft eine leistungsfähige Straßenverbindung aus dem Raum Berlin durch Brandenburg und Sachsen-Anhalt nach Niedersachsen mit Anbindung an den Verdichtungsraum Rhein/Ruhr. Gleichzeitig nimmt die A 2 den zusätzlichen Verkehr von der A 14, Halle – Magdeburg (VDE Nr. 14), auf und ist somit Bestandteil der großräumigen Anbindung des nordwestdeutschen Wirtschaftsraums an das Industriezentrum Halle/Leipzig und weiter nach Sachsen. Mit der Erweiterung der A 10 (Berliner Südring) zwischen der A 9 und der A 115 ist der erste achtstreifige Autobahnabschnitt in den östlichen Bundesländern unter Verkehr.

Projektstand:

Das VDE Nr. 11 ist seit 2020 auf gesamter Länge unter Verkehr.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 11: A 2, Hannover – Berlin, und A 10, Berliner Süd- und Ostring	2.405	2.390	15

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
Im Bau: 13 km

Ausbauziel:

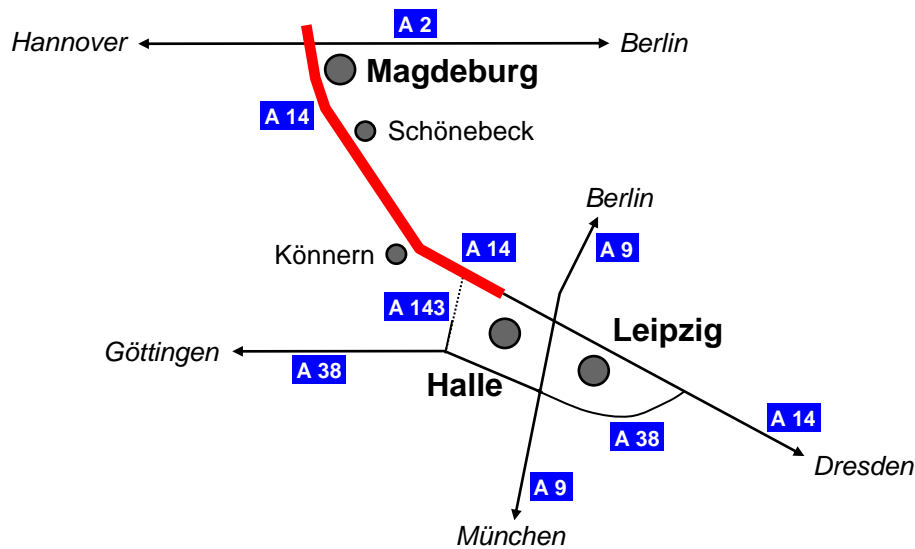
Das Projekt schafft in Verbindung mit der A 44, Kassel – Dortmund, eine direkte Anbindung des Ballungsraums Halle/Leipzig und des vom Projekt durchzogenen Korridors an den Raum Rhein/Ruhr und entlastet die parallelen Autobahnen A 2 und A 4 sowie die Bundesstraßen B 80 und B 176 mit ihren zahlreichen 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. Für den nördlichen A 143-Abschnitt von der AS Halle-Neustadt bis zur A 14 hat das Bundesverwaltungsgericht im Juni 2019 die letzte Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen. Seit Ende 2019 ist dieser Lückenschluss zur Vollendung des VDE in Bau.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 13: A 38, Göttingen – Halle, und A 143, Westumfahrung Halle	2.105	1.695	410

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



Gesamtlänge: 102 km
Fertig gestellt: 102 km

Ausbauziel:

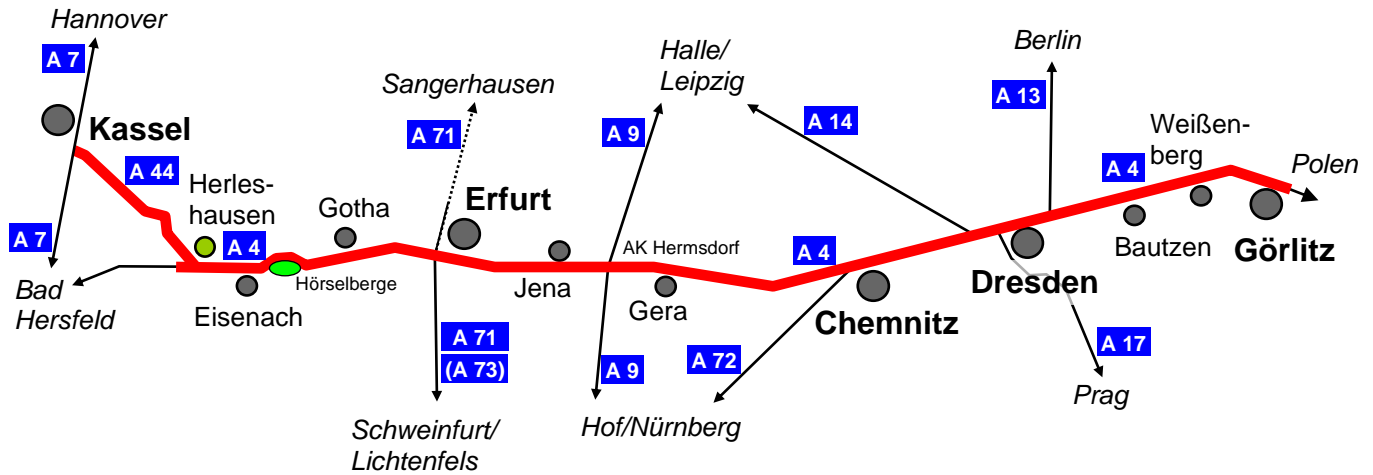
Dieser Autobahnneubau bildet eine überregional bedeutsame Verkehrsachse von Sachsen bzw. dem südosteuropäischen Raum über den Ballungsraum Halle/Leipzig in Richtung Magdeburg/Niedersachsen. Der neugebaute Autobahnabschnitt verbindet die Autobahn A 9, Nürnberg – Berlin, mit der Autobahn A 2, Hannover – 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.

Vorhaben	Gesamt-investition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 14: A 14, Halle – Magdeburg	655	655	0

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



Gesamtlänge: 458 km (A 44: 70 km / A 4: 388 km)

Fertig gestellt: A 4: 388 km; A 44: 24 km

Im Bau: 35 km (Neubau)

Ausbauziele:

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

Projektumfang:

Das Projekt besteht aus den vier Teilstücken:

- 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 Seitenstreifen 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, sind sechs Abschnitte für den Verkehr freigegeben (rd. 24 km). Fünf Abschnitte sind in Bau (rd. 35 km); ein Abschnitt befindet sich im Planfeststellungsverfahren (rd. 11 km).
- b) Die Erweiterung der A 4 zwischen Herleshausen und Dresden ist seit 2014 durchgehend

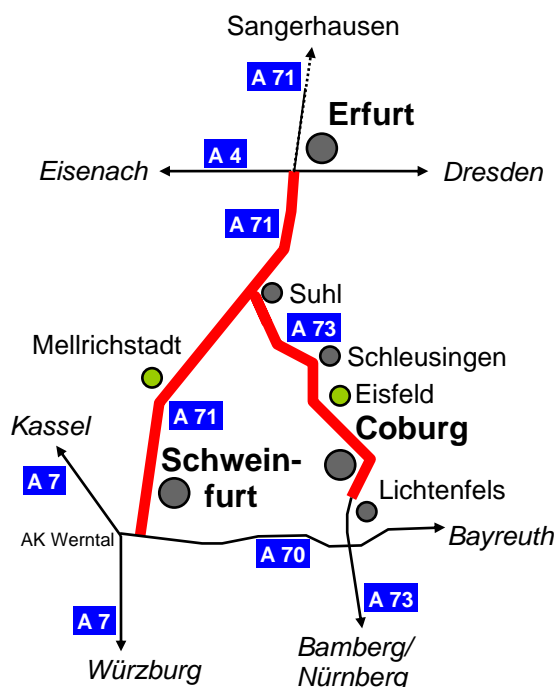
unter Verkehr.

c) und d)

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

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 15: A 44, Kassel – Eisenach und A 4, Eisenach – Görlitz	6.055	5.030	1.025

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 dem Verkehr übergeben. Damit ist das VDE Nr. 16 auf gesamter Länge fertiggestellt.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 16: A 71, Schweinfurt – Erfurt und A 73, Lichtenfels – Suhl	2.685	2.680	5

2.3 Bundeswasserstraßen

Vorbemerkungen

Die Angaben zu den Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Stand 31. Dezember 2022.

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.

fertiggestellt:

- Streckenausbau (MLK) in Niedersachsen und das Wasserstraßenkreuz Magdeburg sind abgeschlossen.
- diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin sind weitgehend abgeschlossen.

- Seit März 2017 können 2,80 m abgeladene und 185 m lange Schubverbände Magdeburg erreichen.
- Weiter nach Berlin können 2,50 m teilabgeladene, 110 m lange GMS sowie 2,20 m teilabgeladene Schubverbände verkehren. Damit ist bis Berlin der eingeschränkte 2-lagige Containertransport möglich.
- Wasserstandsunabhängige Querung der Elbe infolge Fertigstellung Wasserstraßenkreuz Magdeburg (Kosten rd. 540 Mio. €).
- Anschluss Magdeburger Häfen infolge Fertigstellung Schleuse Rothensee und Niedrigwasserschleuse Magdeburg.

im Bau oder Ausführungsplanung:

- diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin.

geplante weitere Fertigstellungen:

- 2030: Fertigstellung Streckenausbau bis Berlin, Restarbeiten nach Verkehrsfreigabe.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2022	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE 17: Hannover – Magdeburg – Berlin (ohne Südtrasse)	2.137	2.011	126