



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

(Stand: Mai 2011)

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 **Volumen** von **rund 38,7 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 Öffnung des europäischen Binnenmarktes bereits 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 2010 rd. 30,7 Mrd. € investiert**. Davon entfallen auf

- die Schienenprojekte: rd. 14,6 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 20,0 Mrd. €),
- die Straßenprojekte: rd. 14,7 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 16,8 Mrd. €),
- die Wasserstraßenprojekte: rd. 1,4 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 1,9 Mrd. €).

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 die zweite Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den alten und den neuen Ländern in Betrieb genommen.

Die VDE Nr. 1, Nr. 8 und Nr. 9 sind im Bau. Mehrere Streckenabschnitte wurden bereits fertig gestellt:

- Beim VDE Nr. 1 wurden u. a. die Abschnitte Hagenow Land – Schwerin Hbf, Ribnitz-Damgarten – Stralsund, Blankenberg – Warnow nach Ausbau und Elektrifizierung dem Betrieb übergeben.
- Beim Projekt Nürnberg – Berlin, VDE Nr. 8, ist der Ausbau des Abschnitts Halle/Leipzig – Berlin (**VDE Nr. 8.3**) abgeschlossen 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 in Betrieb genommen. Die NBS Ebensfeld – Erfurt – Leipzig (**VDE Nr. 8.1** und **8.2**) befindet sich insgesamt im Bau. Im Zuge der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld wurde mit den Bauarbeiten für den viergleisigen Ausbau Nürnberg – Fürth begonnen.
- Beim VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden, konnte durch die Fertigstellung des Abschnitts Leipzig – Riesa die Fahrzeit zwischen beiden Städten von zuvor über 1 ½ Stunden auf rund 1 Stunde verkürzt werden. Derzeit werden im Abschnitt Riesa – Dresden verschiedene Ausbaumaßnahmen durchgeführt. 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.

1.3. Überblick Straßenprojekte

Insgesamt sind bis Ende 2010 mehr als **1.890 km** neu- und ausgebaute **Bundesautobahnen** im Rahmen der VDE **dem Verkehr übergeben** worden. Weitere rd. 30 km sind im Bau. Damit sind rund 95 % des Projektvolumens für die Straßenprojekte realisiert oder in der Umsetzungsphase. Es wird angestrebt, das gesamte VDE-Straßennetz mit Ausnahme der planerisch zurückliegenden 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 bis auf den Bereich Autobahndreieck Schwanebeck abgeschlossen.
- Die Erweiterung der A 9, Nürnberg – Berlin (VDE Nr. 12) ist weitestgehend fertig gestellt; die restlichen Abschnitte sind in der Planung.
- 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) ist vollständig, die Erweiterungsabschnitte der A 4 sind weitestgehend fertig gestellt. Die restlichen Abschnitte sind im Bau. 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. Drei weitere Abschnitte sind im Bau; die übrigen Abschnitte, die inzwischen teilweise von der DEGES betreut werden, befinden sich in der Planung.

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, die 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:

Vorbemerkungen zu den VDE Schiene

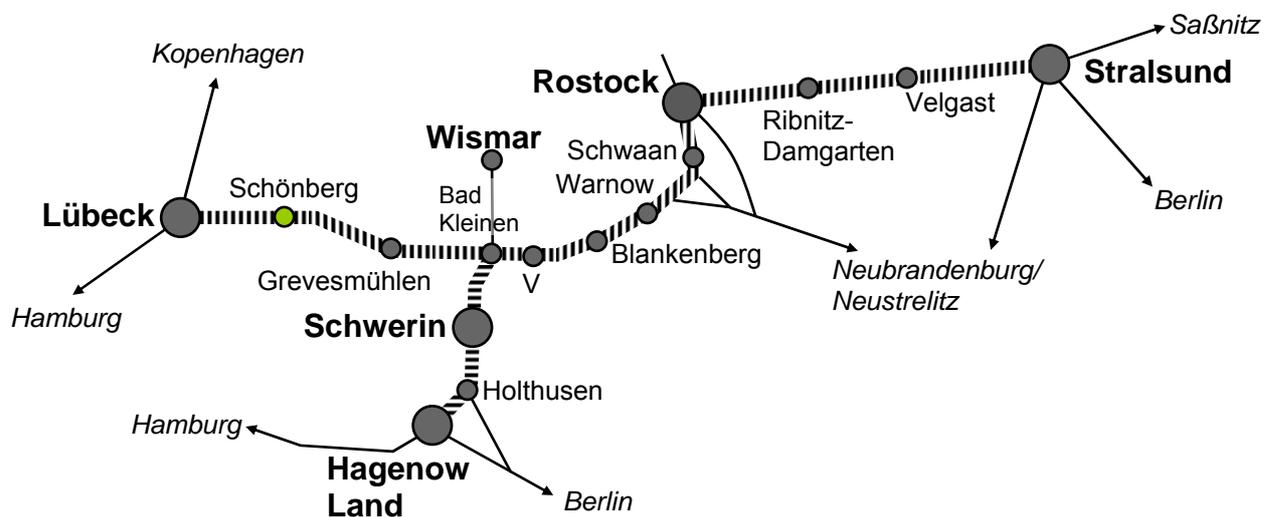
Die Darstellung der Projekte erfolgt auf der Basis des aktuellen Bedarfsplanes mit fortgeschriebenen Projektinhalten. Die Gesamtinvestitionen beziehen sich grundsätzlich auf den Entwurf des Verkehrsinvestitionsberichtes 2011 mit Stand 31. Dezember 2010 und setzen sich aus den dynamisierten Bau-, Grunderwerbs- 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 2010 wurden von der DB Netz AG im April 2011 übermittelt. Sie ist für die Gesamtzusammenstellung verantwortlich.

Folgende Abkürzungen werden verwendet:

ABS	Ausbaustrecke
NBS	Neubaustrecke
ESTW	Elektronisches Stellwerk

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,
- zweigl. 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).

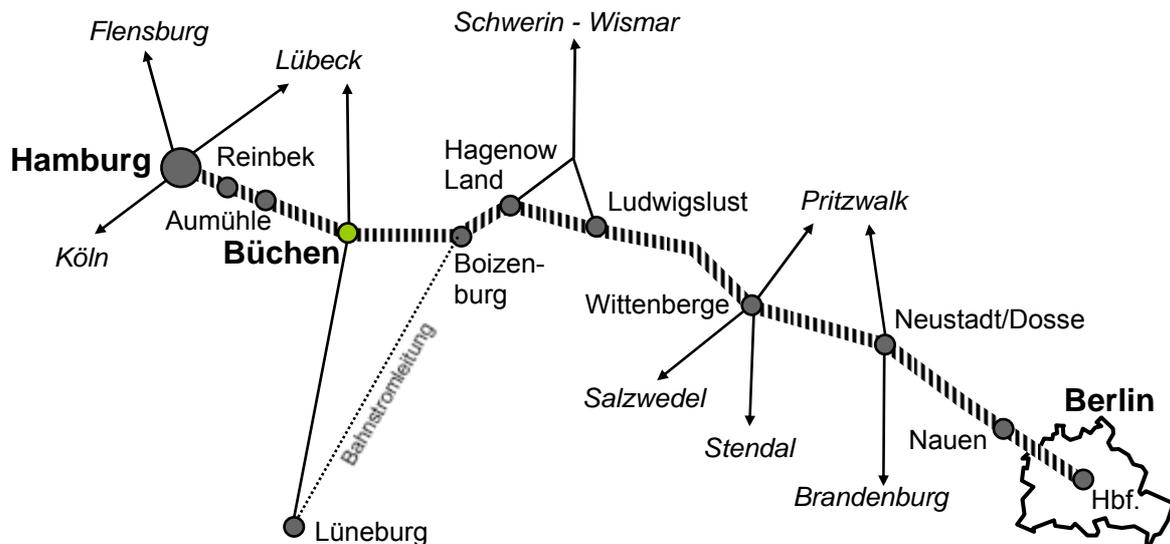
Projektstand:

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. Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes können zwischen Bad Kleinen und Schwaan ca. 50 km durchgängig mit 160 km/h befahren werden. Die Inbetriebnahme erfolgte am 03.11.2008. Die erste Baustufe ist 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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 1 Lübeck/Hagenow Land – Stralsund	861	580	281

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 Bundesländer sowie der Länder Ost- und Südosteuropas an die Nordseehäfen und schafft eine leistungsfähige Verbindung der beiden großen deutschen Städte.
- 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 1. Juni 2002 erfolgte die Aufnahme des S-Bahn-Betriebs zwischen Reinbek und Aumühle.

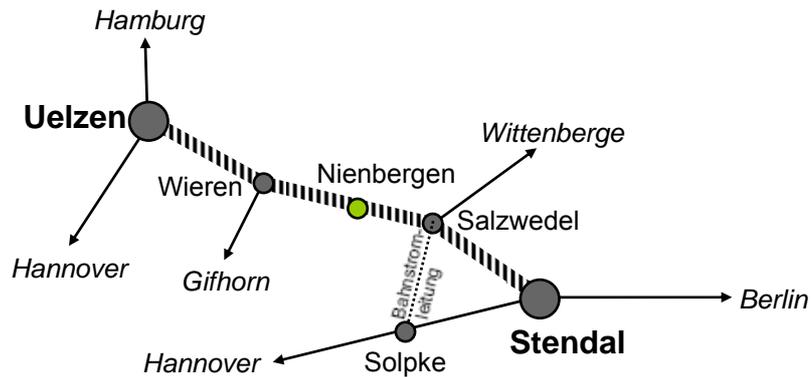
Nach der Entscheidung, die Anwendungsstrecke des Transrapid zwischen Hamburg und Berlin nicht zu realisieren, waren Bund und DB AG übereingekommen, die Strecke Hamburg – Büchen – Berlin als zweite Baustufe des VDE Nr. 2 für Höchstgeschwindigkeiten von 200 km/h bis 230 km/h zu ertüchtigen.

Mit den Bauarbeiten wurde im März 2002 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 12. Dezember 2004. Die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin beträgt bei durchgehenden ICE-Zügen zwischen 93 und 96 Minuten.

Der auf Grund schadhafter Betonschwellen erforderliche Austausch der Schwellen wurde im Juni 2009 abgeschlossen.

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 2 Hamburg – Büchen – Berlin (1. und 2. Baustufe)	2.678	2.675	3

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 Bundesländer und der osteuropäischen Länder 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.

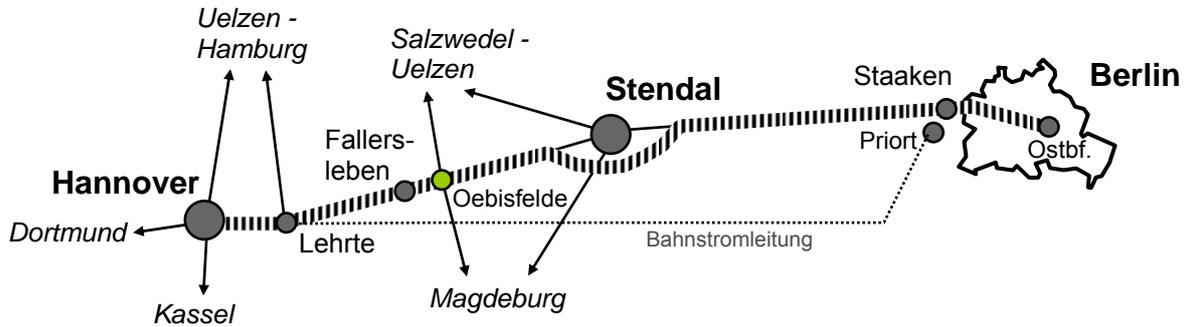
Projektstand:

Der Abschnitt Salzwedel – Stendal ist Ende 1997 elektrifiziert fertig gestellt worden. 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 ist der zweigleisige Ausbau als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	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:

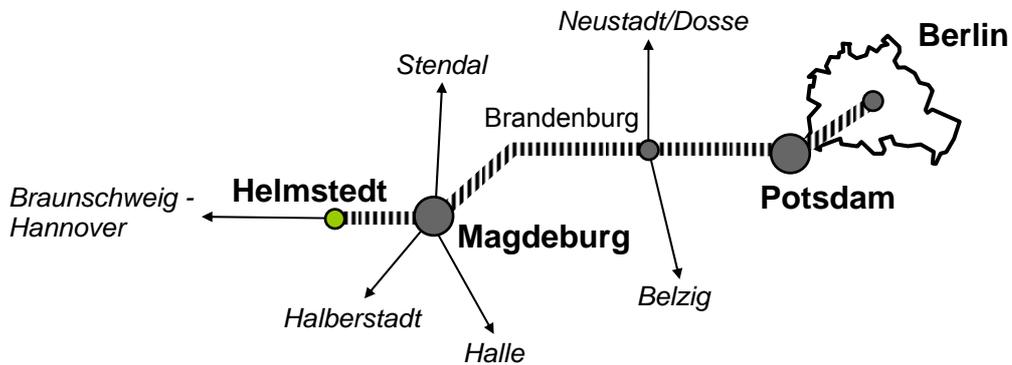
- Gesamtlänge 264 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Lehrte – Oebisfelde für bis zu 200 km/h,
- Bau eines dritten Gleises Fallersleben – Oebisfelde (18 km),
- Neubau einer zweigleisigen Hochgeschwindigkeitsstrecke parallel zur vorhandenen Stammstrecke Oebisfelde – Staaken bei südlicher Umfahrung 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 in 2008 abgeschlossenen Umbau des Knotens Lehrte erfolgte innerhalb des Vorhabens ABS Hannover – Lehrte.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 4 Hannover– Berlin	2.678	2.678	0

Projekt 5 Schiene: Ausbau Helmstedt – Magdeburg – Berlin



Reisezeit: 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:

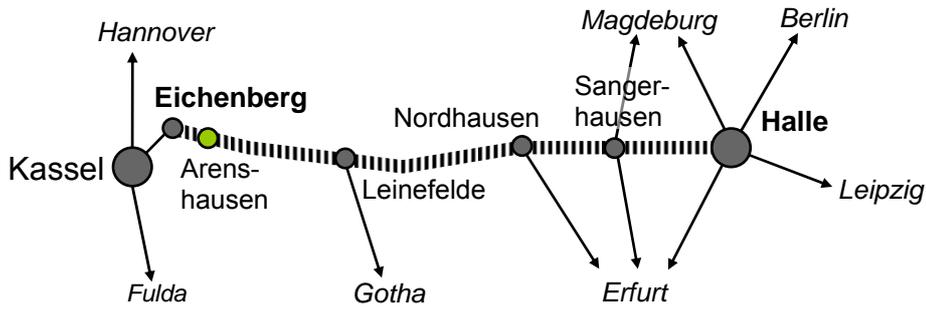
- Gesamtlänge 163 km,
- Ausbau und durchgehende Elektrifizierung für bis zu 160 km/h,
- Modernisierung der Bahnhöfe sowie Sanierung und Neubau von Brücken sowie Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik (u. a. Fernsteuerzentrale Magdeburg),
- Neubau von vier 110 kV-Bahnstromleitungen mit einer Gesamtlänge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

Projektstand:

Die Strecke wurde im Dezember 1995 fertig gestellt.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	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:

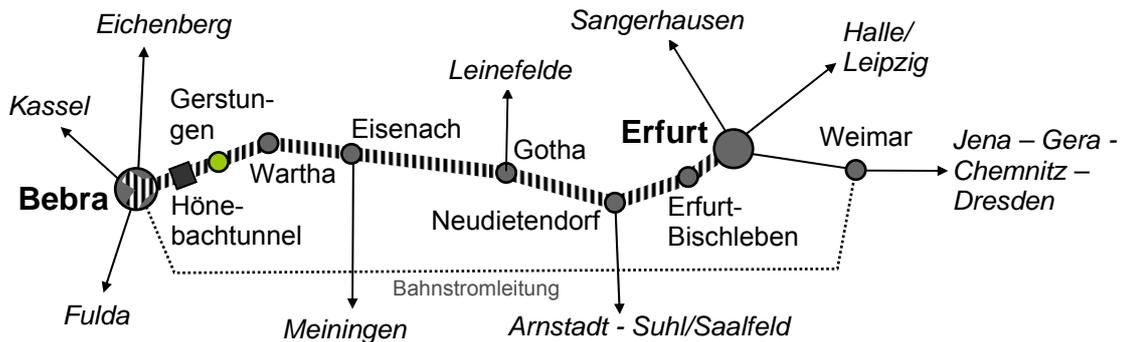
- Gesamtlänge 170 km,
- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung für bis zu 120 km/h,
- Sanierung und Neubau von Brücken sowie die Neugestaltung von Bahnsteigzugängen und Bahnsteiganlagen,
- Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik und Neubau eines elektronischen Stellwerkes in Leinefelde.

Projektstand:

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

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	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.

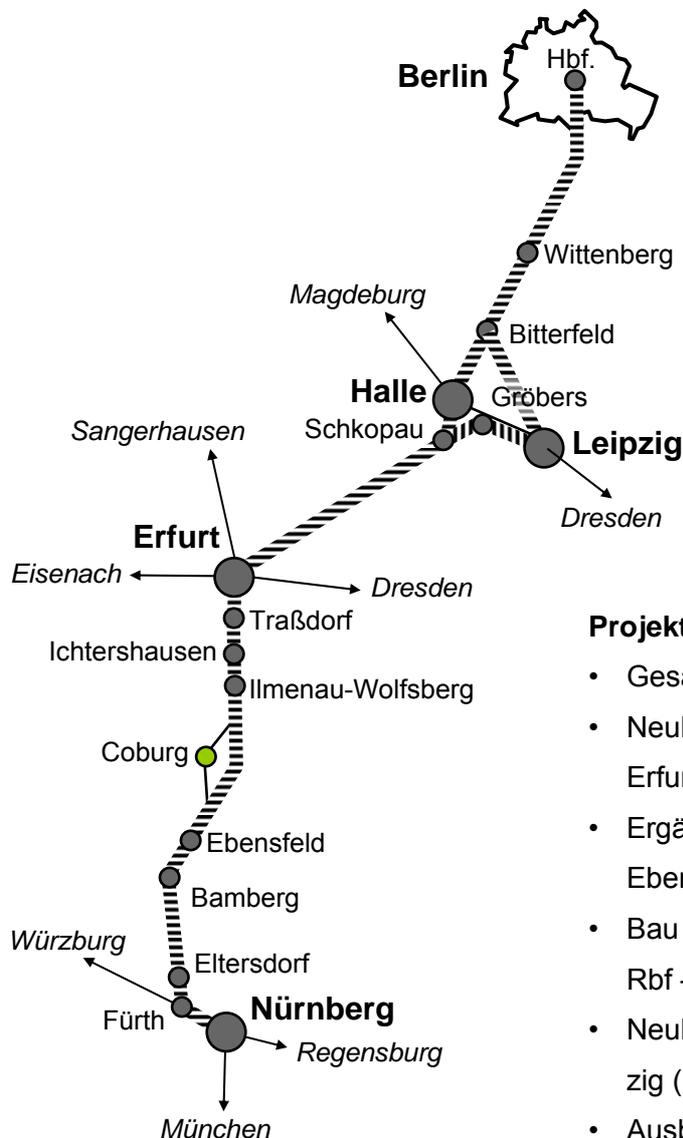
Projektstand:

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. Zwei der insgesamt 3 Streckengleise wurden bereits umgebaut.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	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).
- Die Strecke ist innerhalb Deutschlands von hoher verkehrlicher Bedeutung für die Verbindung der Zentren Berlin, Halle/Leipzig, Erfurt, Nürnberg und München.

Projektumfang:

- Gesamtlänge 467 km,
- Neubau der zweigleisigen Strecke Ebenfeld – Erfurt (107 km, $v_{\max} = 300$ km/h),
- Ergänzung der vorhandenen Strecke Nürnberg – Ebenfeld um 2 Gleise (83 km, $v_{\max} = 230$ km/h),
- Bau der zweigleisigen Güterzugstrecke Nürnberg Rbf – Eltersdorf (13 km).
- Neubau der zweigleisigen Strecke Erfurt – Leipzig (114 km, $v_{\max} = 300$ km/h),
- Ausbau der Strecke Schkopau – Halle ($v_{\max} = 200$ 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 Ebenfeld – Erfurt bis Ende 2017 zu ermöglichen.

Teilprojekt 8.1:

Mit dem Bau NBS Ebenfeld – 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. Der Neubauabschnitt Erfurt – Ilmenau-Wolfsberg (Überholungsbahnhof) ist bis auf den Oberbau und die technische Ausrüstung fertig gestellt. Lediglich im Bereich der Westeinfahrt Erfurt wird derzeit noch gebaut; vier der fünf geplanten Gleise sind fertig gestellt.

Die Bauarbeiten im Raum Coburg laufen u.a. im Bündelungsabschnitt mit der A 73. Hier wurde der Bau der Itztalbrücke 2005 abgeschlossen. Im Bereich des Thüringer Waldes sind die Tunnel Bleißberg (8,3 km), Goldberg, Siberberg (7,4 km), Baumleite (1,3 km), Brandkopf (1,5 km), Reitersberg, Müss, Lohmeberg, Tragberg und die Talbrücken Grümpental, Truckenthal, Froschrundsee, Pöpelholz und Weißenbrunn im Bau.

Bisher wurden im Zuge der NBS vier Tunnel und zwölf Talbrücken errichtet sowie auf einer Länge von mehr als 40 km der Erdkörper hergestellt.

Die Arbeiten an der Ausbaustrecke Nürnberg – Ebenfeld im Zusammenhang mit der S-Bahn Nürnberg – Forchheim sind im Abschnitt Nürnberg – Fürth (viergleisiger Ausbau) in Bau. Punktuelle Maßnahmen (u. a. Beseitigung von Bahnübergängen, Anpassungen von vorhandenen Straßenüberführungen) wurden bzw. werden bereits umgesetzt.

Teilprojekt 8.2:

Im Zuge der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig war im Oktober 1996 Baubeginn für den Abschnitt Gröbers – Leipzig im Bündelungsabschnitt mit der A 14 im Norden von Leipzig. Der Abschnitt Leipzig – Gröbers mit dem Flughafenbahnhof Leipzig/Halle ist im Juni 2003 in Betrieb gegangen. Für die Arbeiten an der Südanbindung Halle wurden zur Verstärkung EFRE-Fördermittel eingesetzt. Die Bauarbeiten in diesem Abschnitt konnten Ende Juni 2008 im Wesentlichen abgeschlossen werden.

Im Neubauabschnitt Erfurt – Gröbers sind mehrere Straßenüberführungen und die Saubachtalbrücke fertig gestellt. Die bauzeitbestimmenden Ingenieurbauwerke - wie die 8,6 km lange Saale-Elster-Talbrücke, der Finnetunnel (6,9 km), der Bibratunnel (6,5 km) und der Ostbergtunnel (2,1 km) sowie weitere Straßenüberführungen über die künftige Trasse der NBS - befinden sich derzeit im Bau. Bei allen drei Tunneln erfolgte bereits der Durchschlag. Ferner wurde mit dem Bau der Talbrücken Unstrut und Scherkonde im Zuge der NBS begonnen sowie in zwei Abschnitten mit dem Streckenbau.

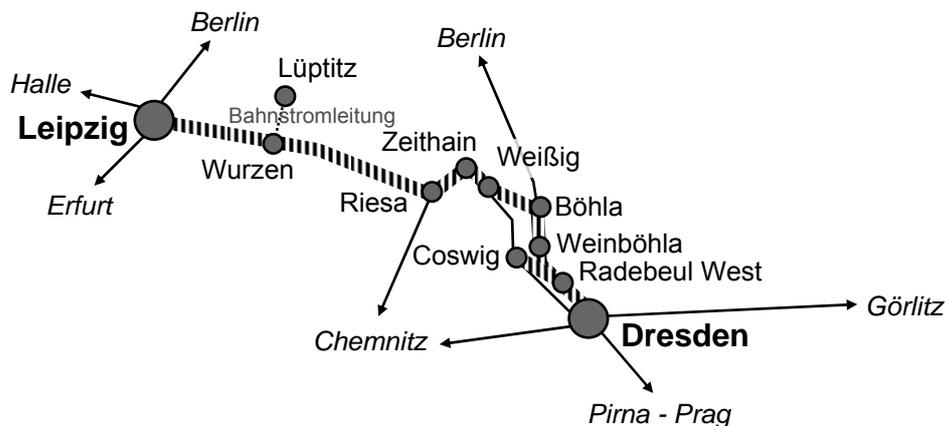
Teilprojekt 8.3:

Der Ausbau der Strecke Leipzig/Halle –Berlin ist abgeschlossen. Die Strecke Leipzig – Berlin wurde mit Funkzugbeeinflussung (ETCS) und zusätzlich mit der herkömmlichen Linienzugbeeinflussung (LZB) ausgerüstet. Damit konnte die Streckenhöchstgeschwindigkeit zum Fahrplanwechsel im Mai 2006 von 160 auf 200 km/h erhöht werden. Die Fahrzeit Berlin Hbf – Leip-

zig Hbf reduzierte sich auf knapp über eine Stunde, bei einzelnen Sprinterverbindungen auf 1:00 h (vorher mindestens 1:30 h ab Berlin-Ostbahnhof).

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 8.1: Nürnberg - Erfurt	5.201	1.654	3.547
VDE Nr. 8.2: Erfurt - Halle/Leipzig	2.738	1.652	1.086
VDE Nr. 8.3: Berlin - Halle/Leipzig	1.653	1.648	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 Hbf im Zusammenhang mit der S-Bahn Dresden – Meißen-Triebischtal, 2. Bauabschnitt.

Projektstand:

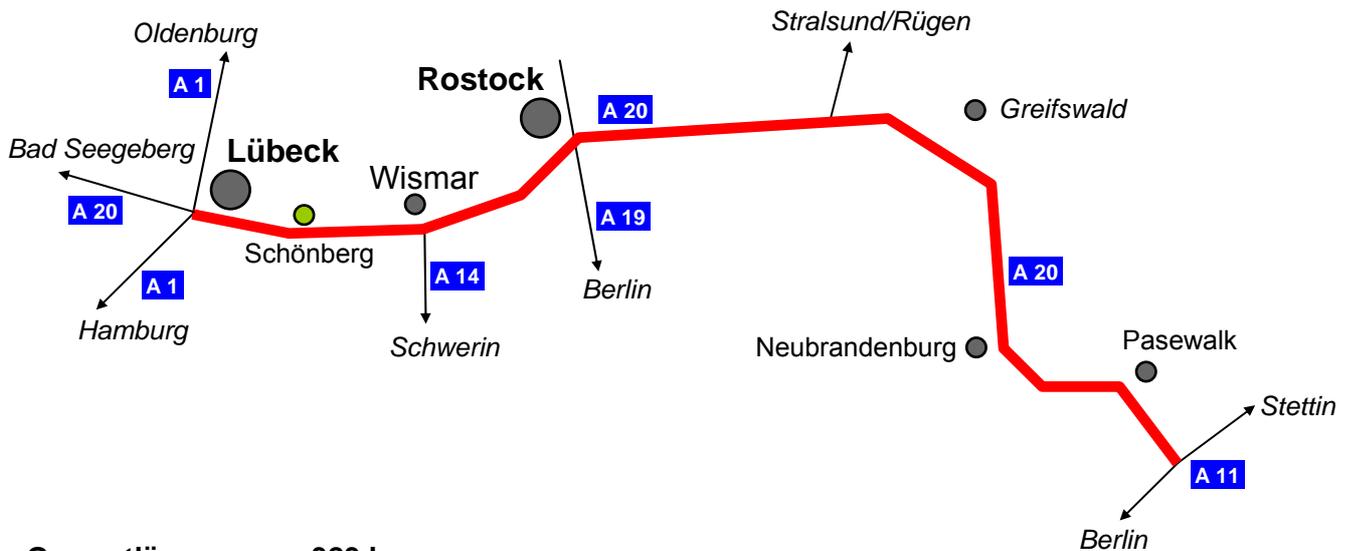
Der Abschnitt Leipzig – Riesa ist fertig gestellt. Damit beträgt die Fahrzeit Leipzig – Dresden ca. eine Stunde. Inzwischen wurde auch der Ausbau der Abschnitte Dresden Hbf – Dresden-Neustadt (u. a. fünfgleisige Marienbrücke) und Riesa – Zeithain (dreigleisige Elbquerung bei Riesa) fertig gestellt. Der Neubau der Verbindungsspange 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 der Umbau des Bf Dresden-Neustadt einschließlich ESTW (bereits fertig gestellt). Ebenfalls im Bau ist der Abschnitt Dresden-Neustadt – Coswig,

der voraussichtlich bis 2016 fertig gestellt 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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden	1.451	942	509

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



Gesamtlänge: 323 km

Fertig gestellt: 323 km

Ausbauziel:

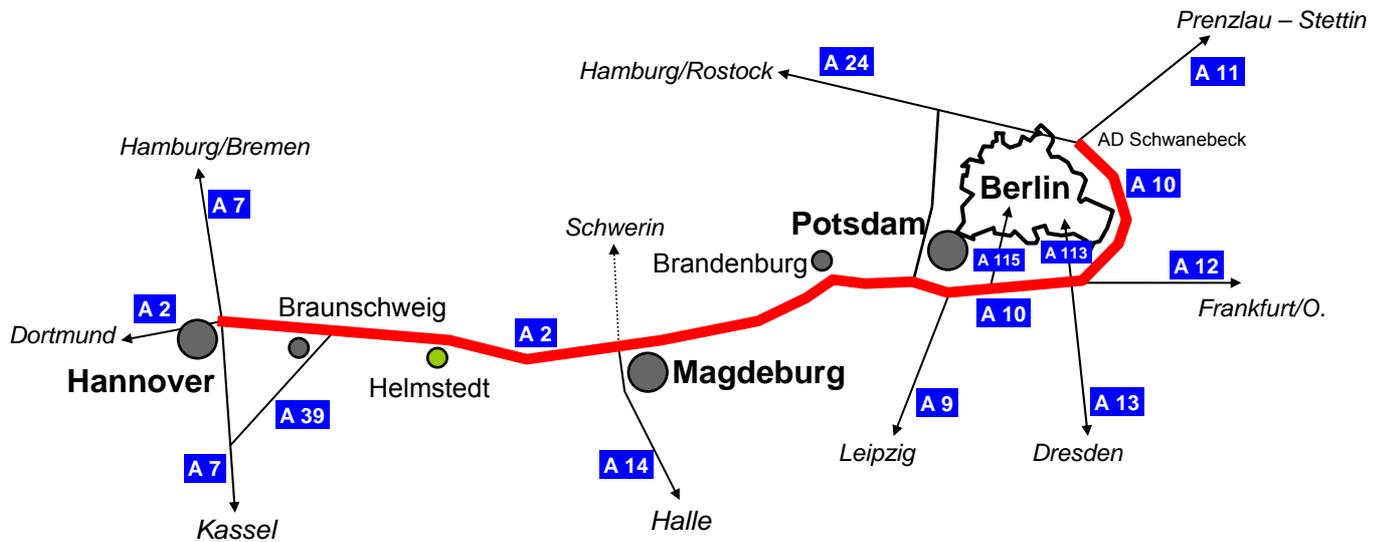
Das Projekt bindet den Ostseeküstenraum von Mecklenburg-Vorpommern und Polen sowie Nordostbrandenburg durch eine leistungsfähige Autobahnachse an das westdeutsche und europäische Autobahnnetz an. Die westliche Fortsetzung wird als A 20 Nordwestumfahrung Hamburg in Schleswig-Holstein und als A 22 Küstenautobahn 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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 10: A 20, Lübeck – Stettin	1.900	1.875	25

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



Gesamtlänge: 331 km (A2: 208 km / A 10: 123km)

Fertig gestellt: 318 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.

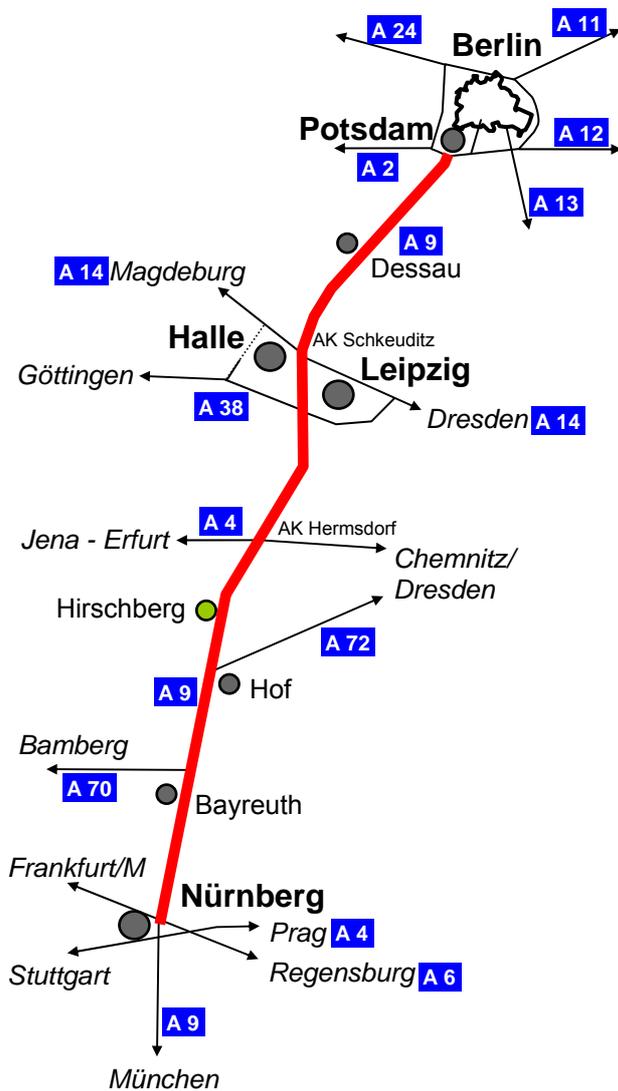
Projektstand:

Die A 2 ist durchgehend sechsstreifig fertig gestellt.

Die sechsstreifige Erweiterung des Berliner Süd- und Ostrings (A 10) ist bis auf den Umbau des Autobahndreiecks Schwanebeck (5 km) unter Verkehr. Die auf rd. 8 km vorgesehene achtstriefige Erweiterung zwischen der A 9 und der A 115 ist in Planung.

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 11: A 2, Hannover – Berlin, und A 10, Berliner Süd- und Ostring	2.330	2.180	150

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



Gesamtlänge: 372 km

Fertig gestellt: 350 km

Ausbauziel:

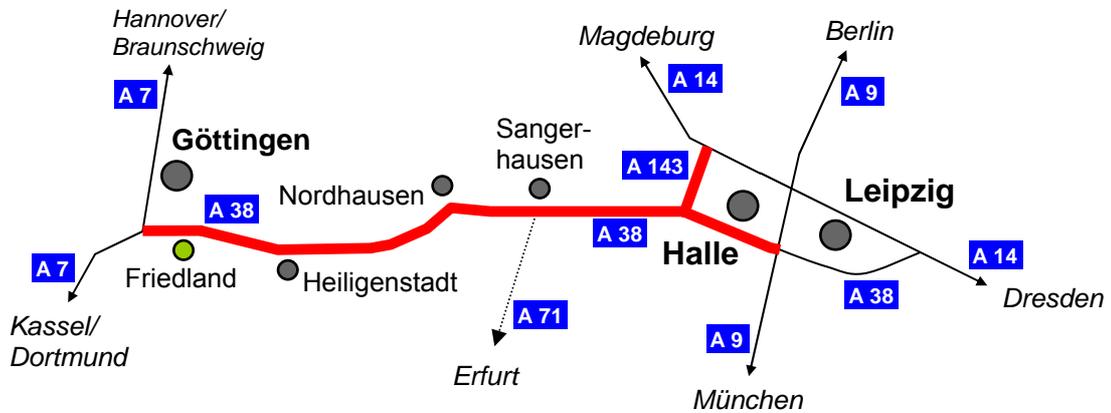
Mit dem Projekt wird eine leistungsfähige Straßenverbindung aus dem Raum Berlin durch Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen nach Bayern hergestellt. Außerdem nimmt die A 9 Verkehr von der A 14, Halle – Magdeburg, (VDE Nr. 14), der A 4, Eisenach – Görlitz, (VDE Nr. 15), und der A 72, Hof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

Projektstand:

Die A 9 ist in Bayern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg durchgehend, in Thüringen zu rd. zwei Dritteln sechsstreifig unter Verkehr. Die verbleibenden Abschnitte sind in Planung.

Vorhaben	Gesamtinvestition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 12: A 9, Nürnberg – Berlin	2.900	2.700	200

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: 22km)

Fertig gestellt: 196 km

Ausbauziel:

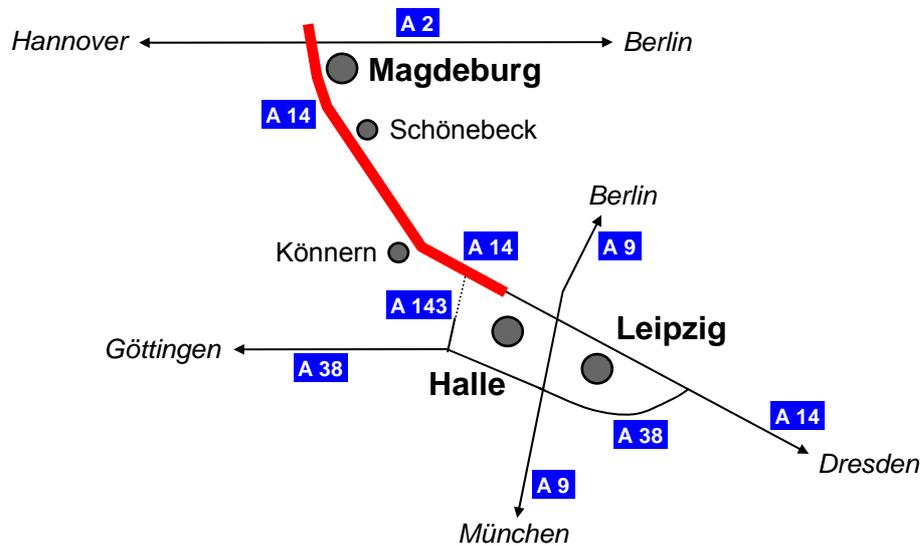
Das Projekt schafft in Verbindung mit der A 44, Kassel – Dortmund, eine direkte Anbindung des Ballungsraums Halle/Leipzig und des vom Projekt durchzogenen Korridors an den Raum Rhein/Ruhr und entlastet die parallelen Autobahnen A 2 und A 4 sowie die Bundesstraßen B 80 und B 176 mit ihren zahlreichen 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	Gesamt-investition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 13: A 38, Göttingen – Halle, und A 143, Westumfahrung Halle	1.800	1.520	280

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.

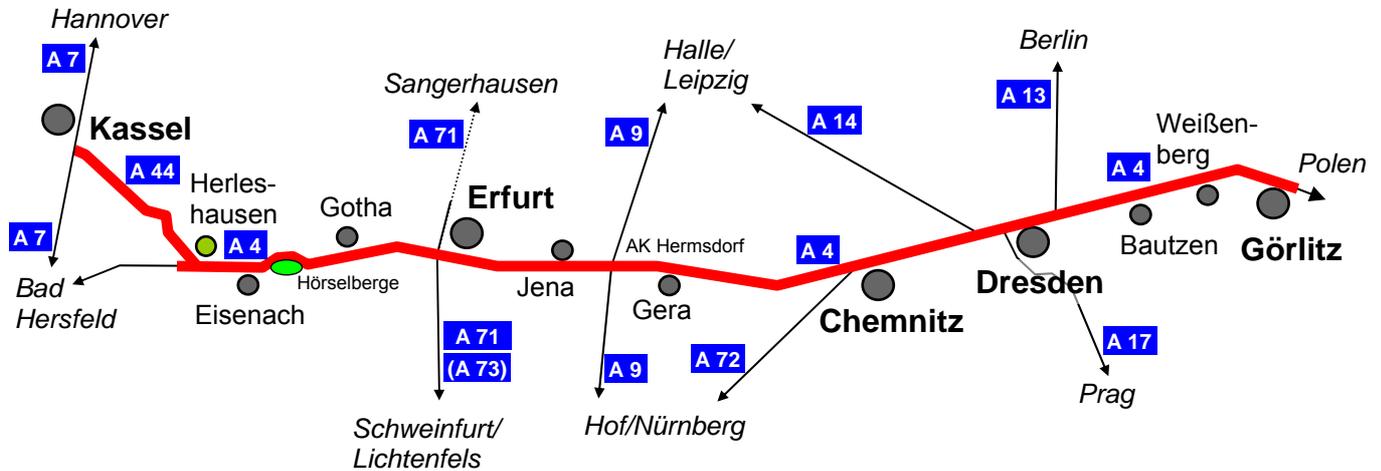
Projektstand:

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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 14: A 14, Halle – Magdeburg	650	645	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: 380 km (349 km Erweiterung und 31 km Neubau)
Im Bau: 30 km (12 km Erweiterung und 18 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 44: vierstreifiger Neubau Kassel – Herleshausen (Eisenach),
- A 4: sechsstreifige Erweiterung der Autobahn Herleshausen (Eisenach) – Dresden einschließlich Grunderneuerung,
- A 4: Anbau von Standstreifen und Ergänzung der 2. Fahrbahn auf Teilabschnitten zwischen Dresden und Weissenberg einschließlich grundhafter Erneuerung,
- A 4: vierstreifiger Neubau Weissenberg – Görlitz (Bundesgrenze Deutschland/Polen).

Projektstand:

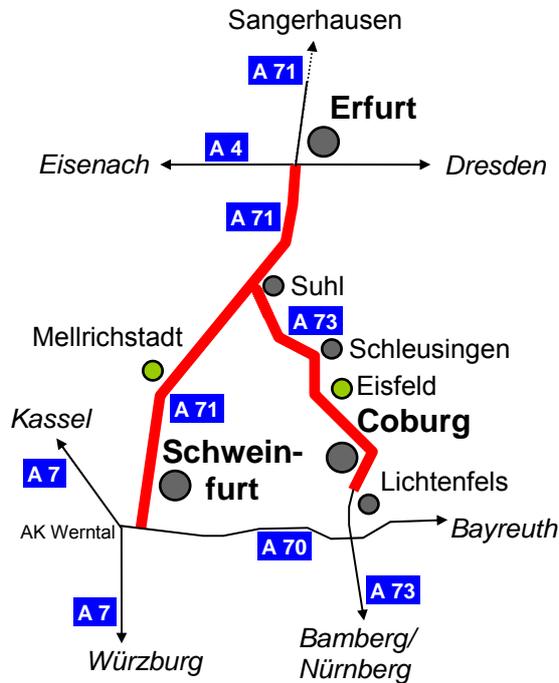
- Auf der Neubaustrecke A 44, Kassel – Eisenach, die durch einen ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum verläuft, konnte 2005 ein erster Abschnitt für den Verkehr freigegeben werden. 2008 ging ein und 2010 gingen zwei weitere Abschnitte in Bau; die

übrigen Abschnitte sind in der Planung und können erst nach Vorliegen des Baurechts begonnen werden.

- b) Die Erweiterung der A 4 zwischen Herleshausen und Dresden ist größtenteils unter Verkehr:
- Die Freigabe der durchgängig sechsstreifig fertig gestellten Umfahrung der Hörselberge bei Eisenach erfolgt am 07.09.2010.
 - Der Abschnitt Magdala – Jena-Göschwitz mit dem Jagdbergtunnel (Herausnahme der Autobahn aus dem ökologisch sensiblen Naturraum Leutratal) ist seit 2008 im Bau.
 - Der Abschnitt zwischen dem Hermsdorfer Kreuz und dem Autobahnkreuz Chemnitz war in Abstimmung mit den Ländern zunächst auf einen Zeitraum nach 2005 zurückgestellt worden. Inzwischen ist diese Teilstrecke vollständig sechsstreifig unter Verkehr.
 - Der Abschnitt vom Autobahnkreuz Chemnitz bis Dresden ist seit November 2003 fertig gestellt und 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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 15: A 44, Kassel – Eisenach und A 4, Eisenach – Görlitz	4.600	3.150	1.450

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 und 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 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE Nr. 16: A 71, Schweinfurt – Erfurt und A 73, Lichtenfels – Suhl	2.650	2.620	30

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 Straßen und Schiene entlastet werden.

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

Mit der Aufgabe des Osthafens durch Berlin wurde die Südtrasse Berlin aus dem 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,
- diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin,
- Kanalbrücke über die Elbe (Kosten rd. 140 Mio. €), Doppelschleuse Hohenwarthe (rd. 162 Mio. €) und Schleuse Charlottenburg (rd. 67 Mio. €),
- Teilanschluss Magdeburger Häfen durch Fertigstellung der Schleuse Rothensee,
- eingeschränkter zweilagiger Containerverkehr bis Berlin.

im Bau:

- diverse Streckenabschnitte in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin,
- Zweite Schleuse Wusterwitz,
- Niedrigwasserschleuse Magdeburg.

geplante weitere Fertigstellungen:

- 2010: Uneingeschränkter zweilagiger Containerverkehr westlich der Elbe (Hannover – Magdeburg),
- 2011: Niedrigwasserschleuse Magdeburg,
- 2012: Weitgehende Fertigstellung des VDE Nr. 17 westlich der Elbe (Hannover – Magdeburg),
- 2012: Fertigstellung der Schleusen Wusterwitz,
- 2015: Fertigstellung Schleuse Zerben (bestimmend für 2,80 m Abladetiefe),
- nach 2015: Fertigstellung Streckenausbau in Berlin.

Vorhaben	Gesamt- investition	Ausgaben bis Ende 2010	noch zu investieren
- Angaben in Mio. € -			
VDE 17: Hannover – Magdeburg – Berlin (ohne Südtrasse)	1.906	1.428	478