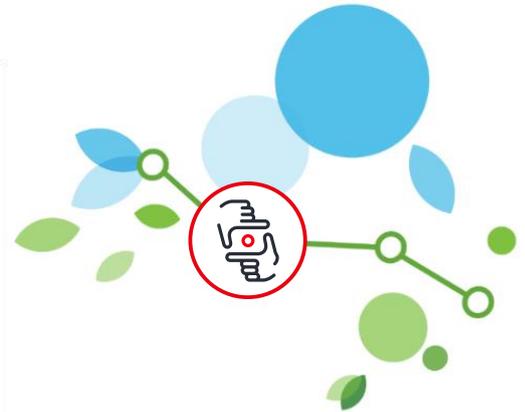


Bahnprojekt Hannover-Bielefeld

# Landkreis Schaumburg

## Zahlen, Daten, Chancen

Mehr Bahn heißt mehr Klimaschutz. Die Bundesregierung will den Klimaschutz im Verkehr fördern durch mehr Bahn. 2023 haben Bundestag und Bundesrat dafür den Deutschlandtakt-Fahrplan ins Gesetz geschrieben. Mehr Bahn heißt für einige Orte mehr Gleise wie zwischen Hannover und Bielefeld. Hier beschreiben wir erste Planungen und mögliche Einflüsse auf den Landkreis Schaumburg.



### Chancen durch Deutschlandtakt und Bahnprojekt

Das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld plant zusätzliche Gleise für den Deutschlandtakt, für mehr und zuverlässigere Regional-, Fern- und Güterzüge in Ostwestfalen-Lippe. Der Deutschlandtakt ist ein Fahrplan für ganz Deutschland. Die Bahnlinien fahren aufeinander abgestimmt und im festen Takt – zum Beispiel alle 30 Minuten. Möglichst viele Regional- und Fernzüge kommen gleichzeitig im Bahnhof an für besseres Umsteigen.

Die Fahrpläne für den Regional-Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit der Region gestaltet und wenn nötig später angepasst. Damit dienen die Fahrpläne auch dann noch den Bedürfnissen der Region, wenn die Nachfrage stärker wächst als geplant, sich politische Anforderungen verändern oder

wenn Bauarbeiten vorübergehende Einschränkungen erfordern. Nur so wird Infrastruktur zukunftsfest. Wir planen zwei neue Gleise teils an der bestehenden Strecke und teils fernab davon. Auf den neuen Gleisen fahren tagsüber Fernzüge und nachts Güterzüge. Das schafft Platz auf der bestehenden Strecke für mehr Regional- und Güterzüge.

Durch das bessere Angebot fahren mehr Menschen mit der Bahn statt mit dem Auto. Das bedeutet weniger Lärm, weniger CO2 und weniger Schmutz.

Alle Infos zum Deutschlandtakt gibt es unter [www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/deutschlandtakt](http://www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/deutschlandtakt)

### Chancen für den Nahverkehr: Doppelt so viele Züge, zuverlässige Verbindungen

Das Projekt Hannover–Bielefeld schafft Platz auf den Gleisen für zusätzliche Regionalzüge. Es ergänzt in Niedersachsen die vier bestehenden Gleise von Hannover bis Wunstorf und die zwei Gleise zwischen Wunstorf und Minden. Verkehrskonzepte für mehr Regionalverkehr werden möglich. Solche Konzepte gibt es für die Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Zusätzlich gibt es ein Konzept für eine neue S-Bahn in Ostwestfalen-Lippe. Die S-Bahn in Hannover plant den Takt zu erhöhen. Die Landesnahverkehrsgesellschaften NWL in Nordrhein-Westfalen und LNVG in Niedersachsen haben die



#### Gut zu wissen:

Regionalzüge fahren im Deutschlandtakt zuverlässiger und pünktlicher. Durch die zusätzlichen Gleise fahren Regional- und Güterzüge auf anderen Gleisen als Fernzüge. So müssen Regionalzüge nicht mehr außerplanmäßig halten, um Fernzüge vorbeizulassen.

Konzepte erstellt. Sie funktionieren nur mit zusätzlicher Kapazität. Für die Umsetzung müssen Bund und Land das Geld bereitstellen.

### Mehr und verlässlichere Züge

Für den **Landkreis Schaumburg** würden Deutschlandtakt und Verkehrskonzept 2040+ der LNVG an den meisten Bahnhöfen des Landkreises **mehr Regionalzüge** bedeuten. Je Stunde fahren heute an dem Bahnhof Haste sechs Regionalzüge ab. In Bückeburg, Stadthagen und Bad Nenndorf sind es vier Regionalzüge und in Lindhorst und Kirchhorsten zwei, manchmal drei Regionalzüge. Zukünftig würden am Bahnhof **Haste** 11 Regionalzüge die Stunde abfahren, in **Bückeburg** und **Stadthagen** acht Regionalzüge, in **Bad Nenndorf** sechs Regionalzüge und in **Lindhorst** und **Kirchhorsten** vier Regionalzüge. In **Rinteln** würden weiterhin zwei Züge je Stunde abfahren.

Die Taktung von Bückeburg, Stadthagen, Haste und Kirchhorsten in Richtung Hannover und Richtung Minden wird verdoppelt. Die Regional-Express RE60 und RE70 fahren jeweils stündlich statt zweistündlich. Die heute stündlich verkehrende S1 würde dann im Halbstundentakt fahren. Zusätzlich wird in der Hauptverkehrszeit die S21 von Seelze nach Haste eingeführt.

Damit das funktioniert, wird zusätzliche Kapazität zwischen Seelze und Wunstorf benötigt. Denn die eigenen Gleise der S-Bahn enden in Seelze. Das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld schafft zwei neue Gleise und die fehlende Kapazität. Die schnellen Züge verlassen bereits bei der Anbindung Cargo-Werk in Lohnde die bestehende Strecke. Diese ist dann frei für mehr Regional-Züge und S-Bahnen zwischen Seelze und Wunstorf. Die LNVG kann das nutzen und sagt über zusätzliche Gleise: „Jede zusätzliche Infrastruktur schafft Kapazitäten, die der LNVG eine Angebotsausweitung ermöglichen und damit Vorteile für die Fahrgäste im Nahverkehr erreichen“ (LNVG 2024: 4).

Das Bahnprojekt Hannover-Bielefeld schafft zudem Kapazität, um eine **Reaktivierung der Strecke Rinteln-Stadthagen** zu optimieren. Die Züge könnten dann **von Rinteln mit Halt in Steinbergen, Krainhagen und**



### Gut zu wissen:

Die Bahn ist klimafreundlicher als Auto oder Flugzeug. Zum Beispiel erzeugt eine reisende Person von Bückeburg nach Berlin mit Regional-Express und Intercity-Express 61 kg CO<sub>2e</sub> weniger als mit dem Auto. Zudem sparen Reisende mit dem Zug 55 Minuten Fahrzeit gegenüber dem Auto.

#### Bückeburg-Berlin



1 kg CO<sub>2e</sub>

Reisezeit: 2h 28min



62 kg CO<sub>2e</sub>

Reisezeit: 3h 23 min

Abbildung 1: Das Diagramm zeigt wie viel Treibhausgase je Fahrt, Person und Verkehrsmittel entstehen in kg CO<sub>2e</sub> (Kilogramm Kohlendioxid-Equivalente). CO<sub>2e</sub> enthält die Klimawirkung weiterer Gase wie Methan. (Quelle: [www.co2kompass.bahn.de](http://www.co2kompass.bahn.de))

**Obernkirchen** über Stadthagen **ohne Umstieg bis Hannover** fahren. Damit das funktioniert wird zwischen Stadthagen und Hannover Kapazität benötigt, die durch das Projekt geschaffen wird.

Bahnhof	Züge im Nahverkehr	
	2024	2040
<b>Bad Nenndorf</b>	4 Abfahrten je Stunde	6 Abfahrten je Stunde
	2 S1 <sup>1</sup> Minden-Haste 2 S2 <sup>1</sup> Nienburg-Haste	2 S1 <sup>1</sup> Minden-Haste 2 S2 <sup>1</sup> Nienburg-Haste 2 S21 <sup>1</sup> Seelze-Haste*
<b>Bückeburg</b>	4 Abfahrten je Stunde	8 Abfahrten je Stunde
	1 RE60 <sup>2</sup> Rheine-Braunschweig 1 RE70 <sup>2</sup> Bielefeld-Braunschweig 2 S1 <sup>1</sup> Minden-Haste	2 RE60 <sup>1</sup> Rheine-Braunschweig 2 RE70 <sup>1</sup> Bielefeld-Braunschweig 2 S1 <sup>1</sup> Minden-Haste 2 S1 <sup>1</sup> Minden-Hannover*

<b>Haste</b>	<b>6</b> Abfahrten je Stunde	<b>11</b> Abfahrten je Stunde
	<b>3</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>1</b> S2 <sup>1</sup> Nienburg–Haste <b>1</b> RE60 <sup>2</sup> Rheine–Braunschweig <b>1</b> RE70 <sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig	<b>3</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Hannover* <b>1</b> S2 <sup>1</sup> Nienburg–Haste <b>1</b> S21 <sup>1</sup> Seelze–Haste* <b>2</b> RE60 <sup>1</sup> Leer–Rheine–Braunschweig <b>2</b> RE70 <sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg
<b>Kirchhorsten</b>	<b>2-3</b> Abfahrten je Stunde	<b>4</b> Abfahrten je Stunde
	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>0-1</b> RE60 <sup>e</sup> Rheine–Braunschweig <b>0-1</b> RE70 <sup>e</sup> Bielefeld–Braunschweig	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Hannover*
<b>Lindhorst</b>	<b>2-3</b> Abfahrten je Stunde	<b>4</b> Abfahrten je Stunde
	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>0-1</b> RE60 <sup>e</sup> Rheine–Braunschweig <b>0-1</b> RE70 <sup>e</sup> Bielefeld–Braunschweig	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Hannover*
<b>Rinteln</b>	<b>2</b> Abfahrten je Stunde	<b>2</b> Abfahrten je Stunde
	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste	<b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste *
<b>Stadthagen</b>	<b>4</b> Abfahrten je Stunde	<b>8</b> Abfahrten je Stunde
	<b>1</b> RE60 <sup>2</sup> Rheine–Braunschweig <b>1</b> RE70 <sup>2</sup> Bielefeld–Braunschweig <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste	<b>2</b> RE60 <sup>1</sup> Leer–Rheine–Braunschweig <b>2</b> RE70 <sup>1</sup> Bielefeld–Wolfsburg <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Haste <b>2</b> S1 <sup>1</sup> Minden–Hannover*

#### Legende

<sup>1</sup> Zug fährt *stündlich* pro Richtung

<sup>2</sup> Zug fährt *zweistündlich* pro Richtung

\* Zug fährt in der Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr, 16:00-19:00 Uhr)

RE Regional-Express

S Schnellbahn

(Quelle: LNVG; smat, NWL, Kompetenzcenter ITF NRW)

## **Chancen für den Güterverkehr: Feste Fahrpläne für klimafreundlichen Gütertransport**

Auch der Güterverkehr würde vom Deutschlandtakt profitieren. Erstmals würden Güterzüge feste Zeiten im Fahrplan zwischen den Güterbahnhöfen Hamm und Seelze erhalten. Bisher fahren Güterzüge, wenn Personenzüge eine

Lücke lassen. Da Personenzüge Vorrang haben, sind die Verspätungen bei Güterzügen größer. Durch die festen Fahrpläne werden mehr Güter von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene verlagert

## **Chancen für die Wirtschaft: Arbeitsplätze und Aufträge für die Region**

Der Bau neuer Gleise würde Arbeitsplätze in der Region für Unternehmen, wie Handwerk, Einzelhandel und Gastronomie sichern und schaffen. Während gebaut wird, können regionale Unternehmen Aufträge erhalten. Fachkräfte übernachten während des Baus über mehrere Jahre in der Region. Hotels, Gastronomie und Geschäfte profitieren. Nach dem Bau profitiert die Wirtschaft dauerhaft durch bessere Verbindungen für Menschen und Güter. Die Industrie und Handelskammer Hannover hat sich darum in einem Standpunkt Papier für eine schnelle Schaffung von neuen Kapazitäten und zukunftsfähigen Fahrzeiten auf der Schiene ausgesprochen. Eine Planungsbeschleunigung für das Bahnprojekt Hannover Bielefeld wird von der Industrie und Handelskammer Hannover begrüßt.

## **Chancen für Bahnhöfe: Neuer Halt in den Landkreis**

Etwa alle 30 Kilometer baut die Bahn bei neuen Gleisen einen Betriebs-Bahnhof zum Überholen oder Abstellen von Zügen. Mit Bahnsteigen wird hieraus ein normaler Bahnhof. Es entstehen neue Halte für schnelle Nahverkehre.

So ist zum Beispiel der Bahnhof Kinding (Altmühltal) auf der Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt entstanden. Ein aktuelles Beispiel ist der neue Regional-Bahnhof Merklingen an der neuen Strecke zwischen Stuttgart und Ulm. Bei der Erörterung der

Trassen-Korridor-Varianten zwischen Hannover und Bielefeld kann die Öffentlichkeit neue Halte in der Region vorschlagen.

Zwischen Rolfshagen und Kathrinshagen und süd-östlich von Apelern verlaufen die Varianten oberirdisch. Dieser Bereich könnte sich für einen neuen Bahnhof für Nahverkehr eignen. Dafür müssen technische Voraussetzungen erfüllt werden und es muss genügend Fahrgäste geben. Ob diese Kriterien erfüllt sind, zeigen die weiteren Planungen.



### **Gut zu wissen:**

Eine Studie ergibt: Allein durch das Projekt Karlsruhe–Basel entstehen 3.000 Arbeitsplätze in der Region zwischen den beiden Städten. Lesen Sie mehr zu den Ergebnissen unter:

[www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html](http://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html)

## Aufteilung der Verkehrsfläche in Schaumburg

### Bahn: Mit wenig Platz viel Raum für gute Verbindungen ermöglichen

Der Landkreis Schaumburg hat eine Fläche von 67.567 Hektar. 4.185 Hektar davon nutzt der Verkehr. Davon werden 2.206 Hektar für Straßen und 1.543 Hektar für Wege genutzt. Das sind 89,6% der Verkehrsfläche in Schaumburg. Unter Straßen fallen Straßen und Straßen-Entwässerungsanlagen. Unter Wege fallen Fahr-, Fuß-, Rad- und Reitwege. 81 Hektar sind Plätze. Darunter fallen Fußgängerzonen, Park-, Rast-, Markt- und Festplätze. 3 Hektar nutzen Wasserstraßen und 157 Hektar der Flugplatz.

Für Bahnen werden derzeit 195 Hektar Fläche genutzt. Das sind 4,7% der Verkehrsfläche oder 0,3% der Fläche Schaumburgs. Zum Bahnverkehr gehören Eisenbahn, Stadtbahn, Gebäude- und Freiflächen der Verkehrsanlagen. Abbildung 2 verdeutlicht das Verhältnis der Verkehrsflächen zueinander.

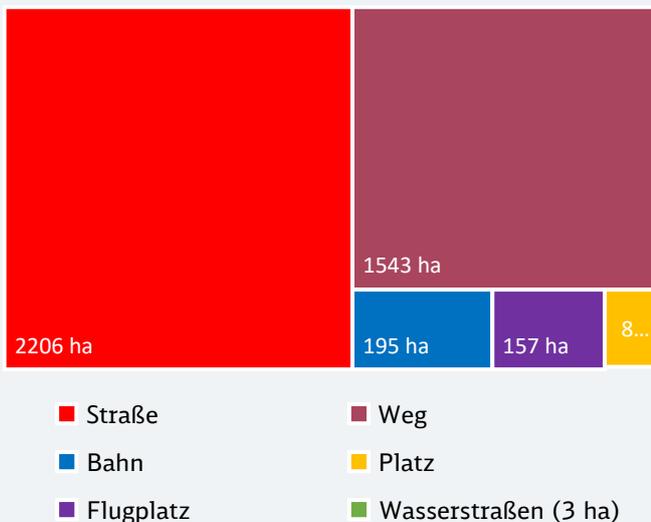


Abbildung 2: Die Flächen zeigen den Bedarf je Verkehrsart in Schaumburg. Rund 90 Prozent sind für Straßen und Wege nötig, Stand 2022. (Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder,

## Auswirkungen der Trassen-Varianten

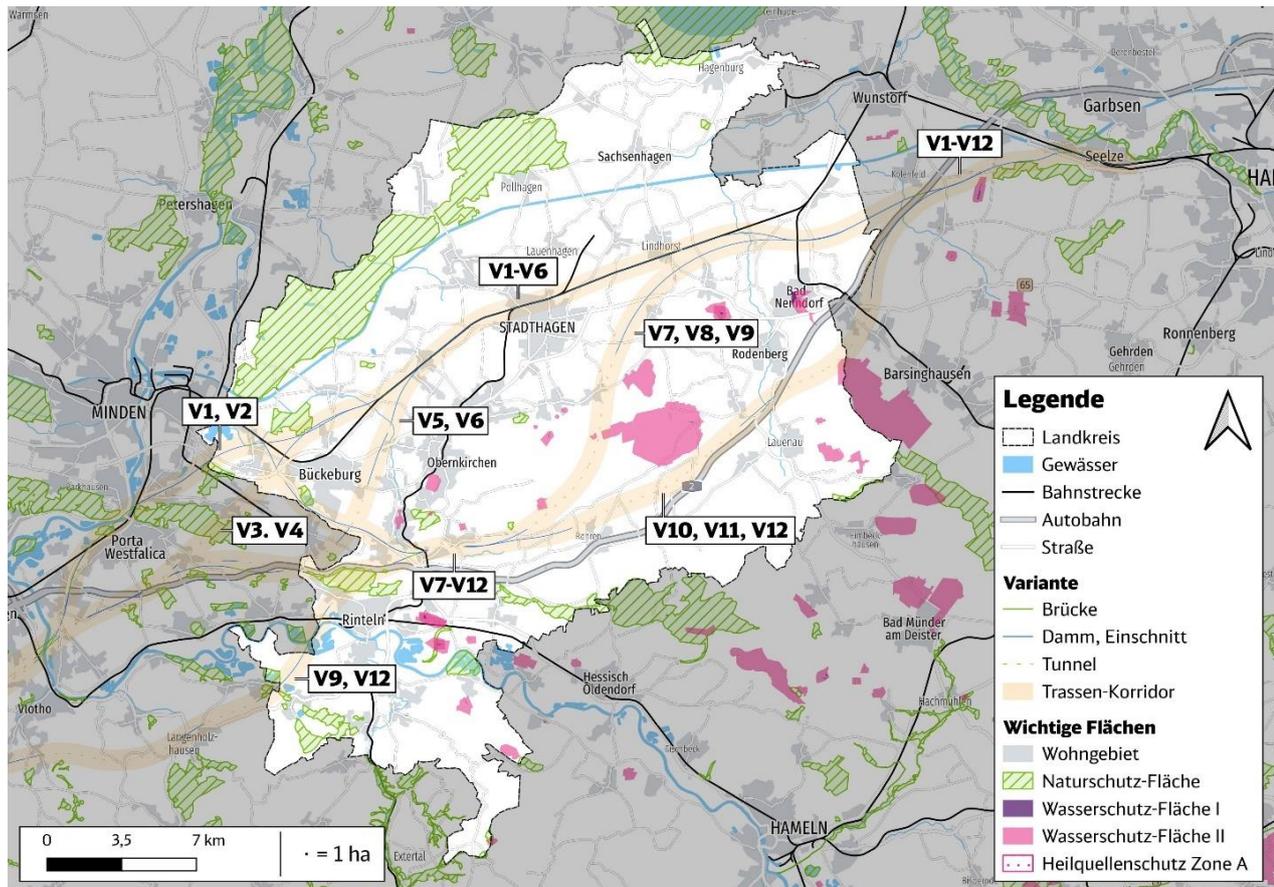


Abbildung 3: Die Karte zeigt die Fläche des Kreises Schaumburg und die Varianten. Die grüne, blaue und orange-gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Varianten und die ungefähre Breite. Anhand dieser Linie ermitteln wir die Flächenbedarfe für die Bewertung. Der hell-orange Trassen-Korridor ist 1.000 Meter breit und zeigt die derzeitige Ungenauigkeit des Planungsstands. Naturschutz-Flächen sind grün und Wasser-schutz-Flächen lila-pink dargestellt, sofern sie im Bereich der Trassen-Suche liegen. Naturschutz-Flächen umfassen: Naturschutz-, FFH-Gebiete, Natura 2000. Wasser-schutz-Flächen I umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone I und Heilquellenschutzgebiete Zone I. Wasser-schutz-Flächen II umfassen Trinkwasserschutzgebiete Zone II und Heilquellenschutzgebiete Zone II. Die Heilquellenschutzzone A beinhaltet auch die Heilquellenschutzzone III.

Wir haben zwölf Trassen-Varianten entwickelt. Durch Schaumburg führen alle Varianten.

Die folgende Tabelle enthält den Flächenbedarf, die Länge und davon die Tunnel-Länge der 12 Trassen-Varianten in Schaumburg. Trassen-Variante V1 und V2 beanspruchen 66 Hektar der Fläche Schaumburgs, V3 und V4 59 Hektar, Variante V5 und V6 58 Hektar, V7 und V8 74 Hektar, V9 82 Hektar, V10 und V11 48 Hektar und V12 nutzt 56 Hektar Fläche in Schaumburg.

Insgesamt sind die Varianten V1 bis V12 von Bielefeld nach Hannover zwischen 88 und 102 Kilometer lang. Die Varianten V1 und V2 sind innerhalb Schaumburgs 33 Kilometer lang, V3, V4, V5 und V6 32 Kilometer sowie V7 und V8 46 Kilometer, V9 49 Kilometer, V10 und V11 39 Kilometer und V12 ist 42 Kilometer lang. Von den Varianten V3 und V4 verlaufen auf Schaumburger Gebiet zwei Kilometer im Tunnel, von V5 und V6 drei Kilometer und von V7 16 Kilometer V10 bis V12 21 Kilometer.

Variante	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V12
<b>Flächenbedarf in Hektar</b>	66	66	59	59	58	58	74	74	82	48	48	56
<b>Länge in Kilometer</b>	33	33	32	32	32	32	46	46	49	39	39	42
<b>Tunnellänge in Kilometer</b>	0	0	2	2	3	3	16	16	16	21	21	21

## Auswirkungen auf Umwelt und Wohngebiete

Die Trassen-Varianten verlaufen in Schaumburg teilweise durch Naturschutz-Flächen. Durchfahrten und Maßnahmen zum Schutz oder Ausgleich prüfen Behörden und müssen genehmigt werden.

Hier geben wir einen kurzen Überblick über die Beeinträchtigungen. Eine genauere Darstellung zeigt die interaktive Karte auf [www.hannover-bielefeld.de/anregen](http://www.hannover-bielefeld.de/anregen).

### Naturschutz-Flächen

Nördlich von Bückeberg verlaufen die Varianten V1-V4 entlang des Naturschutzgebiets „Bückeburger Niederung“. Westlich von Röcke umfahren die Trassen-Varianten V1-V2 das FFH-Gebiet „Unternammer Holz“. Westlich von Bückeberg umfahren die Trassen-Varianten V7 bis V12 das Naturschutzgebiet „Hofwiesenteiche“.

Im Nord-Westen verlaufen die Varianten V7 bis V12 im Tunnel unter dem Naturschutzgebiet „Kamm des Wesergebirges“. Bei Möllenbeck verlaufen die Varianten V9 und V12 nahe des Naturschutzgebiets „Ostenuther Kiesteiche“.

Unsere Priorität ist es, Schutzgebiete zu umfahren. Das ist aber nicht überall möglich. Deswegen werden die Strecken durch ein Schutzgebiet möglichst kurz gehalten und noch

einmal besonders intensiv untersucht. In den weiteren Planungen untersuchen wir: Gibt es vor Ort geschützte Tierarten? Dafür werden Kartierungen vorgenommen. So kennen wir den aktuellen Bestand und können Vorkehrungen zu deren Schutz treffen.

### Wasserschutz-Flächen

Südlich von Oberwöhren verlaufen die Varianten V7 bis V9 nahe der Schutzzonen I und II des Wasserschutzgebietes „Stadthagen/Wendthagen“. Die Trassen würden dort im Tunnel verlaufen.

Die Trassen-Varianten V10 bis V12 verlaufen südwestlich von Hohenborstel am Deister in der Nähe der Zone II des Wasserschutzgebietes „Deisterquellen“. Die Trassen der Varianten V10 bis V12 werden dort im Tunnel verlaufen.

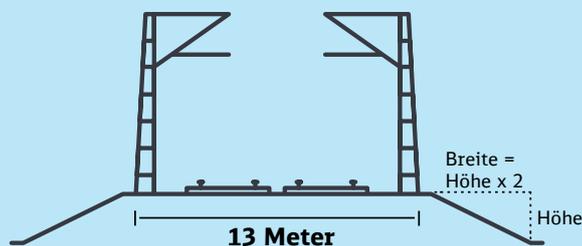
Bei der Planung der Trassen versuchen wir die Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete gering zu halten.

### Wohngebiete

Wohngebiete und Gebäude werden möglichst umfahren. Genaue Auswirkungen auf Wohnbebauung zeigen sich erst in der späteren Detailplanung.

### Gut zu wissen:

Den Flächen-Verbrauch für zwei Gleise berechnen wir mit 13 Metern Breite. Das ist von Oberleitungsmast zu Oberleitungsmast. Das gilt auch für Brücken. Je nach Gelände verläuft die Strecke auch auf einem Damm oder in einem Einschnitt. Deren Breite kommt zu den 13 Metern hinzu. Wir rechnen für Dämme und Einschnitte: Breite gleich Höhe mal zwei.



Da sich die Verläufe der Trassen-Varianten in der weiteren Planung ändern können, zeigen wir 1.000 Meter breite Trassen-Korridore.



## Quellen

DB Fernverkehr AG: CO<sub>2</sub>Kompass, <https://co2kompass.bahn.de/> (Stand 15.04.2024)

DB InfraGO AG, 2023: Der regionale Nutzen der Aus- und Neubaustrecke der Rheintalbahn, [www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html](http://www.karlsruhe-basel.de/studie-rheintalbahn.html)

Industrie und Handelskammer Hannover, 2023: #ihk Standpunkte: Lebensader Verkehrsinfrastruktur, [www.ihk.de/hannover/hauptnavigation/wir-ueber-uns/ihk-medien/-ihk-standpunkte/ihk-standpunkte-verkehrsinfrastruktur](http://www.ihk.de/hannover/hauptnavigation/wir-ueber-uns/ihk-medien/-ihk-standpunkte/ihk-standpunkte-verkehrsinfrastruktur)

LNVG, 2024: SPNV-Konzept 2030+ und 2040+, <https://www.lnvg.de/spnv/spnv-konzept-2030-2040> (Stand: 11.03.2024).

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz, 2024: Kartenlayer Natur- und Wasserschutz-Flächen, <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten>

Region Hannover, 2023: Verkehrsentwicklungsplan 2035+, [www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobil%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-2035](http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobil%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-2035)

sma+, Intraplan, VIA, TTS TRIMODE 2022: Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt, [www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/](http://www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/)

sma+, KC ITF NRW, 2023: NRW-Takt Zielnetz 2040. FV gemäß 3. Gutachterentwurf im Deutschlandtakt (Stand 17.04.2023), [www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/](http://www.kcitf-nrw.de/planung-analysen/spnv-zielnetze-fuer-nrw/)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024: Verkehrsfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung: [www.regionalstatistik.de/genesis/online](http://www.regionalstatistik.de/genesis/online)



## Impressum

### Herausgeberin

DB InfraGO AG  
Regionalbereich Nord  
Lindemannallee 3  
30173 Hannover

[h-bi@deutschebahn.de](mailto:h-bi@deutschebahn.de)

[www.hannover-bielefeld.de](http://www.hannover-bielefeld.de)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand April 2025

**Karten:** ©onmaps, GeoBasis-  
DE/BKG/ZSHH/2024

**Fotos:** DB InfraGO AG



**Deutschlandtakt**