



Allianz  
pro Schiene

Abschlussbroschüre

# Deutscher Verkehrswendepreis

2024



Deutscher  
Verkehrswendepreis

# Deutscher Verkehrswendepreis – Abschlussbroschüre

## Edition 2024

### Förderhinweis:

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



### HERAUSGEBER

Allianz pro Schiene e. V.  
Reinhardtstraße 31  
10117 Berlin  
+49 30 24 62 599-0  
info@allianz-pro-schiene.de  
www.allianz-pro-schiene.de

### REDAKTION

Urlike Hunscha, Allianz pro Schiene e. V.

### V. I. S. D. P.

Dirk Flege, Geschäftsführer  
Allianz pro Schiene e. V.

### GESTALTUNG

Helena Thiede, Allianz pro Schiene e. V.

### STAND

1. Auflage, März 2025

### BILDNACHWEISE

Titel: Deutsche Bahn AG / Max Lautenschläger  
Seite 4: Allianz pro Schiene / Tine Jurtz (Bahnhof Bautzen, Gewinner der Auszeichnung *Bahnhof des Jahres 2024*)  
Seite 5: Eyeem / YesPhotographers  
Seite 6: iStock / photoschmidt 2020  
Seite 7: Allianz pro Schiene / Christopher Schmid (Bahnhof Coburg, Gewinner der Auszeichnung *Bahnhof des Jahres 2022*)  
Seite 8–9: ÜSTRA AG  
Seite 10: SWEG Webseite  
Seite 12–13: Stadt Wunstorf  
Seite 14–15: Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB  
Seite 16–17: Deutsche Bahn AG / Süleyman Siki / BK Media Solutions  
Seite 18: Deutsche Bahn AG / Andreas Varnhorn  
Seite 19: iStock / Wirestock

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

### Inhalt

### Seite

1. Editorial: Bitte übernehmen Sie! _____	4
2. 2. Die Vermessung von Vorbildern _____	5 – 7
2.1. Must-have-Kriterien – Hauptpreis _____	5
2.2. Zusätzlich relevante Kriterien – Hauptpreis _____	6
2.3. Must-have-Kriterien Sonderpreis _____	6 – 7
2.4. Zusätzlich relevante Kriterien Sonderpreis _____	7
3. Rezepte für gelungene Verkehrswendekonzepte _____	8 – 17
3.1. <i>GUV+</i> in Niedersachsen _____	8 – 9
3.2. <i>bwrider</i> in Baden-Württemberg _____	10 – 11
3.3. <i>Leuchtturmtrasse Wunstorf</i> in Niedersachsen _____	12 – 13
3.4. <i>Kompetenzstelle Bahnhof</i> beim VBB _____	14 – 15
3.5. <i>Sonderpreis Baukultur – DB-Bauprogramm Kleine Grüne Bahnhöfe</i> (Bsp. Zorneding) _____	16 – 17
4. Klimaschonend und kreativ – so geht Verkehrswende _____	18 – 19



## 1. Bitte übernehmen Sie!

Was haben das Gleichstromunterwerk *GUW+*, die *Leuchtturmtrasse Wunstorf*, die On-Demand-Plattform *bwrider*, die *Kompetenzstelle Bahnhof* beim VBB und das DB-Bauprogramm *Kleine Grüne Bahnhöfe* gemeinsam? Sie alle zeigen auf ganz unterschiedliche Weise, wie Mobilität in der Stadt und auf dem Land durch innovative Ideen, gemeinsames Engagement und übertragbare Maßnahmen im Sinne der Verkehrswende<sup>1</sup> gestaltet werden kann. Die Konzepte sind erprobt und leisten schon heute einen relevanten Beitrag zum Klima- und Umweltschutz an ihren Standorten.

Für die Verkehrswende ist es ein Schlüsselfaktor, dass vorbildliche Ansätze wie diese an verschiedenen Standorten in ganz Deutschland aufgegriffen werden. Um eine solche Adaptation großflächig in Bewegung zu setzen, müssen Best-Practice-Projekte identifiziert und reichweitenstark bekannt gemacht werden.

Diese Idee war für die Allianz pro Schiene e. V. ausschlaggebend, um im Jahr 2022 im Rahmen des Projekts *Verkehrswende konkret* erstmalig den Wettbewerb um den *Deutschen Verkehrswendepreis* zu initiieren. Sowohl das Projekt als auch die zweite Auflage des Wettbewerbs wurden durch das *Umweltbundesamt* (UBA) und das *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz* (BMUV) gefördert. Die Mittelbereitstellung ist auf Beschluss des Deutschen Bundestages erfolgt.

Bereits die erste Auflage hat gezeigt: Der Wettbewerb macht erlebbar, wie die Verkehrswende gelingt, und schafft große öffentliche Aufmerksamkeit für die positiven Effekte auf Mensch und Umwelt. Die Allianz pro Schiene hat sich deshalb 2024 erneut auf die Suche nach Projekten gemacht, die durch innovative Ideen und entschlossenes Handeln beweisen, dass Klimaschutz, moderne Mobilität und Lebensqualität vereint werden können. Um das Thema Lebensqualität zentraler als bisher in den Fokus zu nehmen, wurde in der aktuellen Wettbewerbsauflage außerdem zum ersten Mal der *Sonderpreis Baukultur* vergeben, der von der *Initiative Mobilitätskultur* gefördert wird.

<sup>1</sup> Anmerkung der Autorin: Der Begriff Verkehrswende beschreibt an dieser Stelle einen Prozess, der darauf abzielt, straßengebundenen Individual- und Güterverkehr zu reduzieren, indem Personen- und Güterverkehrsströme auf nachhaltige Verkehrsträger wie den Schienenverkehr verlagert werden, die miteinander vernetzt mehr Mobilität bei weniger Verkehr ermöglichen. Die Rahmenbedingungen dafür gestaltet die Politik.



### Der neue Sonderpreis Baukultur

Der Sonderpreis zeichnet Bauprojekte mit Mobilitätsbezug aus, die sich durch besondere Nutzerfreundlichkeit hervorheben, ihre Umgebung ästhetisch aufwerten und damit gleichzeitig den öffentlichen Verkehr stärken.

Denn Baukultur und Verkehrswende gehören zusammen: Um mehr Menschen zu motivieren, sich für Bahn, Rad oder Bus zu entscheiden, muss der Wohlfühlfaktor in den Punkten Sicherheit, Design und Aufenthaltsqualität bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur in öffentlichen Räumen stimmen. Anders gesagt: Wie attraktiv der Umweltverbund für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs ist, hängt auch entscheidend von der baulichen Gestaltung seiner Orte und Zugänge ab. Anders als der Hauptpreis richtet sich der neu etablierte *Sonderpreis Baukultur* neben architektonischen Vorhaben auch an partizipative Projekte und Kunstaktionen, die Bürgerinnen und Bürger aktiv in Transformationsprozesse einbeziehen und damit zur Gemeinschaftsbildung beitragen. Denn eins haben bereits die *Gewinnerinnen und Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreis 2022* gezeigt: Um die Verkehrswende erfolgreich zu gestalten, braucht es vor allem auch motivierte Teams, die gemeinsam Planung und Umsetzung angehen und zugleich vermitteln, welche Nutzen und Chancen die Veränderung hat.

Auch die diesjährigen Gewinnerprojekte wie das Gleichstromunterwerk *GUW+*, die *Leuchtturmtrasse Wunstorf*, die On-Demand-Plattform *bwrider*, die *Kompetenzstelle Bahnhof* beim VBB und das DB-Bauprogramm *Kleine Grüne Bahnhöfe* haben ihr erfolgreiches Wirken starken Teams zu verdanken. Sie alle sind Vorbilder für eine kreative Branche, die mit eigenen Ideen und dem Menschen im Mittelpunkt einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft leistet, und stehen darum im Mittelpunkt dieser Publikation. ■

## 2. Die Vermessung von Vorbildern

Die Gewinner des *Deutschen Verkehrswendepreis* sind Leuchttürme für nachhaltige Mobilität. Nachhaltige Mobilität wiederum ist eine zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, gesellschaftlichen Wohlstand und Lebensqualität. Zu bewerten, wie Personen- und Güterverkehr ökonomisch, ökologisch und sozial miteinander in Einklang gebracht werden und damit zur Verkehrswende beitragen können, ist jedoch sehr komplex.

Eine solche Bewertung braucht einen nachvollziehbaren Rahmen. Für den Haupt- und Sonderpreis wurden deshalb jeweils eigene Kriterienkataloge erarbeitet. Dies geschah im engen Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern der unterschiedlichen Spektren und Kernzielgruppen. Dazu zählen unter anderem Verkehrsunternehmen und -verbände, Aufgabenträger, weitere Akteurinnen und Akteure des öffentlichen Verkehrs, Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus Umwelt- und Naturschutzverbänden, Fahrgast- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrs- und Umweltpolitik und Baukulturschaffende.

Die Kriterien wurden jeweils in zwei Bereiche geclustert: in Must-have und zusätzlich relevante Kriterien. Die Must-have-Kriterien kamen in der primären Auswahl der Bewerbungen zum Tragen – sie stellen die notwendigen Charakteristika dar, über die ein Projekt verfügen muss, um als nachahmenswert kategorisiert werden zu können. Die zusätzlich relevanten Kriterien stellen einen weiteren Hebel dar, um aus der Erstauswahl der Projekte die Gewinner zu definieren.

### 2.1. Must-have-Kriterien – Hauptpreis

#### a) Übertragbarkeit auf andere Standorte in Deutschland

Um die Verkehrswende voranzutreiben, werden Konzepte benötigt, die bundesweit von verschiedenen Akteuren und unter variablen Rahmenbedingungen wie unterschiedlichen räumlichen Strukturen oder vorhandenen Verkehrssystemen umgesetzt werden können. Aus diesem Grund war die Übertragbarkeit bei der Projektauswahl ein Must-have-Kriterium.

#### b) Verbesserung bei mindestens einem der fünf Themenfelder aus dem Bundesländerindex Mobilität und Umwelt

Der vom *Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung im Jahr 2013 ausgezeichnete Bundesländerindex Mobilität und Um-*

*welt* der Allianz pro Schiene hat erstmals einen Index für nachhaltige Mobilität entwickelt, der die folgenden fünf Themenfelder analysiert: Verkehrssicherheit, Lärminderung, Flächenverbrauch, Klimaschutz und Luftqualität. Mithilfe dieser fünf Indikatoren wurde zwischen 2012 und 2020 regelmäßig erhoben, wie nachhaltig die 16 deutschen Bundesländer die Mobilität gestalten.

Bei der Auswahl der Projekte wurden mögliche Zielkonflikte im Hinblick auf Wirkungen in den einzelnen Themenfeldern (z. B. Lärmerzeugung bei Straßenbahnen) stets mit abgewogen.

#### c) Schienenverkehr steht im Mittelpunkt oder ist integriert

Schienenverkehr ist wegen seiner Energieeffizienz und seines Umweltvorsprungs gegenüber anderen motorisierten Verkehrsträgern ganz zentral für zukunftsfähige Mobilität und damit ein Rückgrat der Verkehrswende. Das bedeutet: Wenn mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird, sinken Emissionen und Ressourcenverbrauch. Aus diesem Grund wurden Projekte ausgewählt, die den Schienenverkehr in ihrem Konzept in den Mittelpunkt gestellt oder zumindest integriert haben.

#### d) Zielbild Verkehrswende

Um als nachahmenswertes Beispiel zu gelten, sollte das Projektkonzept eines oder mehrere Grundprinzipien der Verkehrswende adressieren: Verkehr vermeiden, verlagern oder verbessern.





## 2.2. Zusätzlich relevante Kriterien – Hauptpreis

### a) Geschwindigkeit der Umsetzung

Mit Hinblick auf den Klimawandel ist die Umsetzungsgeschwindigkeit eines Projekts ein wichtiges Auswahlkriterium. Langfristige Projekte, die durch Zwischenlösungen unterstützt wurden (zum Beispiel durch Pop-Up-Fahrradwege oder Elektrobus-Linien) wurden bei der Auswahl zusätzlich positiv bewertet.

### b) Langfristige (ökonomische) Tragfähigkeit

Mobilität ist langfristig (ökonomisch) tragfähig, wenn sie kosteneffizient, ökologisch nachhaltig und sozial gerecht gestaltet ist. Projekte, die für ihr Unternehmen und seine Nutzerinnen und Nutzer langfristig finanzierbar, besonders emissionsarm, flächeneffizient und/oder ressourcenschonend angelegt worden sind, wurden in der Bewertung zusätzlich positiv benotet.

### c) Bürgerbeteiligung und Akzeptanz

Veränderungen werden von Menschen positiver wahrgenommen, wenn sie selbst am Veränderungsprozess beteiligt sind und sie die Möglichkeit haben, eigene Erfahrungen und Ideen, aber auch Sorgen und Ängste einzubringen. Um einen nachhaltigen Wandel im Mobilitätsverhalten der Menschen zu erreichen, sollte das Projekt daher nicht nur dazu beitragen, positive Erlebnisse bei der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu stiften, sondern bereits im Planungsprozess die Menschen mitnehmen.



### d) Themen-/Akteurs- und Instrumentenvielfalt

Nur gemeinsam ist man stark: Die verschiedenen umweltfreundlichen Verkehrsmittel sind immer dann besonders attraktiv für die Nutzenden, wenn sie eng miteinander vernetzt sind. Aus diesem Grund wurden Projekte, die auf einem verkehrsträgerübergreifenden Konzept beruhen, in der engeren Auswahl zusätzlich präferiert. Um die Vielfalt der Möglichkeiten bei der Verkehrsvermeidung und -verlagerung darzustellen, wurden außerdem Projekte ausgewählt, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr berücksichtigen.

### e) Regionale Verteilung in Deutschland

Um zu zeigen, dass die Verkehrswende überall in Deutschland angekurbelt werden kann, wurden unterschiedliche Raumtypen und Verkehrsfunktionen in die Auswahl mit einbezogen: lokal, regional, urban, ländlich und Stadt-Umland-Verknüpfungen.

## 2.3. Must-have-Kriterien Sonderpreis

### a) Zielbild ist die Verkehrswende

Für den Sonderpreis muss ein relevanter Beitrag zur Verkehrswende vorhanden sein. Dazu zählen beispielsweise die Verbesserung der Lebensqualität am eigenen Standort, Klimaschutz oder ein Beitrag zu einem inklusiven und barrierefreien Verkehrssystem.

### b) Barrierefreiheit und Inklusion

Projekte konnten nur dann in die engere Auswahl genommen werden, wenn ihnen ein barrierefreies Konzept zugrunde liegt. Sie sollten außerdem dazu beitragen, Angsträume abzubauen oder gar nicht erst entstehen zu lassen, und sich durch klare Linien sowie einfache/ leicht zu verstehende Kommunikation auszeichnen.

### c) Klarer Bezug zum Schienenverkehr

Da der Schienenverkehr, wie oben bereits erwähnt, ein Rückgrat der Verkehrswende ist, wurden ausschließlich Projekte in die engere Auswahl einbezogen, die über einen klaren Bezug zum Schienenverkehr verfügen.

### d) Aufwertung der Aufenthaltsqualität

Bei der Auswahl der Projekte lag ein zentraler Fokus darauf, ob sie sich harmonisch in ihre Umgebung einfügen und den baulichen Kontext vor Ort berücksichtigen.

### e) Nachhaltigkeit

Die Verkehrswende zielt darauf ab, die negativen ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Dadurch soll eine langfristige und umweltfreundliche Transformation des Verkehrssektors auf den Weg gebracht werden. Die baukulturellen Projekte sollten diesen Ansatz in einem langlebigen Betriebskonzept umsetzen, indem sie vorhandene Ressourcen effektiv nutzen und mit umweltfreundlichen Materialien arbeiten.

### f) Hoher Innovationsgehalt

Technologische und gestalterische Neuerungen in Architektur und Stadtplanung beeinflussen entscheidend, wie nachhaltig, effizient und lebenswert neue Mobilitätskonzepte umgesetzt werden können. Aus diesem Grund wurden innovative Bautechniken besonders gewürdigt.

### g) Hohe Nutzungsqualität

Sind Verkehrssysteme und deren Zugänge sowie öffentliche Verkehrsräume komfortabel, sicher und ästhetisch ansprechend gestaltet, werden sie gern und häufig genutzt. Die eingereichten Projekte wurden daher nicht zuletzt auch anhand ihrer Nutzungsqualität bewertet.

## 2.4. Zusätzlich relevante Kriterien Sonderpreis

### a) Kurze Laufzeit

Eine kurze Laufzeit von Bauprojekten hat viele Vorteile: Es entstehen weniger Baulärm, Verkehrsbehinderungen oder Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner, und die Nutzbarkeit öffentlicher Räume wird schneller wieder hergestellt. Infrastrukturprojekte gewinnen dadurch Akzeptanz in der Bevölkerung. Darum wurden nominierte Projekte zusätzlich positiv bewertet, wenn sie sich durch eine kurze Bauzeit auszeichnen konnten.

### b) Akteursvielfalt

Die Beteiligung verschiedener Akteurinnen und Akteure mit jeweils unterschiedlichen Fachkenntnissen und Interessen bündelt verschiedene Perspektiven. Diese Bündelung fördert Konzepte, die durchdachter, sozialverträglicher und nachhaltiger sind als einseitig geplante Vorhaben. Die Frage, wie viele unterschiedliche Akteure an der Umsetzung der Projekte beteiligt waren, ist deshalb ebenfalls in ihre Bewertung mit eingeflossen.

### c) Partizipativer Ansatz

Beziehen die Verantwortlichen eines Bauvorhabens Bürgerinnen und Bürger, Fachleute und weitere Akteursgruppen in die Planung und Gestaltung eines Projekts mit ein, entstehen demokratische Entscheidungsprozesse. Diese tragen maßgeblich dazu bei, dass sich die Beteiligten stärker mit dem Ergebnis identifizieren. Daher wurden partizipative Ansätze bei der Bewertung ebenfalls positiv berücksichtigt.

Die genannten Kriterien bilden die Grundlage des Wettbewerbs, der bundesweit eine große Resonanz erfahren hat. Aus über 40 eingegangenen Bewerbungen wurden **17 Projekte** aus ganz Deutschland in einer Shortlist für den *Deutschen Verkehrswendepreis* nominiert. Die fünf von einer **unabhängigen Jury** zu Vorbildern gekürten Siegerprojekte werden im Folgenden vorgestellt. ■



### 3. Rezepte für gelungene Verkehrswendekonzepte

#### 3.1. G UW+ in Niedersachsen



**Urheber:** Üstra AG Hannover, ALSTOM Transport Deutschland GmbH, ELPRO GmbH, Fraunhofer IVI, M&P Motion Control & Power Electronics GmbH, Technische Universität Dresden

**Leistung:** Das rückspeisefähige und regelbare Gleichstromunterwerk *G UW+* verbindet die Bestandsinfrastruktur der elektrischen Energieversorgung von Stadt- und Straßenbahnen mit Ladestationen für elektrische Busse. Zusätzlich ist im *G UW+* ein Batteriespeicher installiert, der durch die Nachladung der Busse verursachte, zusätzliche Lastspitzen vermeiden und überschüssige Bremsenergie aus dem Stadtbahnbetrieb zwischenspeichern sowie bedarfsgerecht zur Verfügung stellen kann. Mit der Systemkonfiguration des *G UW+* können außerdem Netzdienstleistungen angeboten und Blackout-Szenarien der Energieversorgung beherrscht werden.<sup>2</sup>

**Gründungsjahr:** seit Januar 2024 im Modellbetrieb

**Beitrag zur Verkehrswende:** *G UW+* demonstriert vorbildlich, wie sich Elektromobilität im Öffentlichen Personenverkehr verbessern und vernetzen lässt.

**Kontakt:** Timo Wegner  
 ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft  
 Stellvertretender Pressesprecher  
 Unternehmensbereich Marketing,  
 Kommunikation und Kundenservice  
 Marketing- und Unternehmenskommunikation  
 E-Mail: timo.wegner@uestra.de

Dr. Carsten Söffker  
 Technical Expert for Energy Management  
 Konsortialführung und Projektleitung *G UW+*  
 ALSTOM Transport Deutschland GmbH  
 E-Mail: carsten.soeffker@alstomgroup.com



<sup>2</sup> Zitiert nach: [https://guwplus.de/images/Medien/FL\\_GUWDE.pdf](https://guwplus.de/images/Medien/FL_GUWDE.pdf), S.2.

### G UW+ – nachhaltiges Empowerment für Bus und Bahn

Der kleine Flachbau auf dem Gelände der Üstra AG sieht nur auf den ersten Blick unscheinbar aus. Denn was er beherbergt, hat es in sich: ein Umspannwerk, das zeigt, wie verschiedene Formen der Elektromobilität im ÖPNV miteinander verbunden werden können. Die Basisfunktion des *G UW+* ist die eines klassischen Gleichstromunterwerks, das Wechselstrom in Gleichstrom umwandelt. Denn mit Gleichstrom werden die Stadtbahnen in Hannover betrieben.

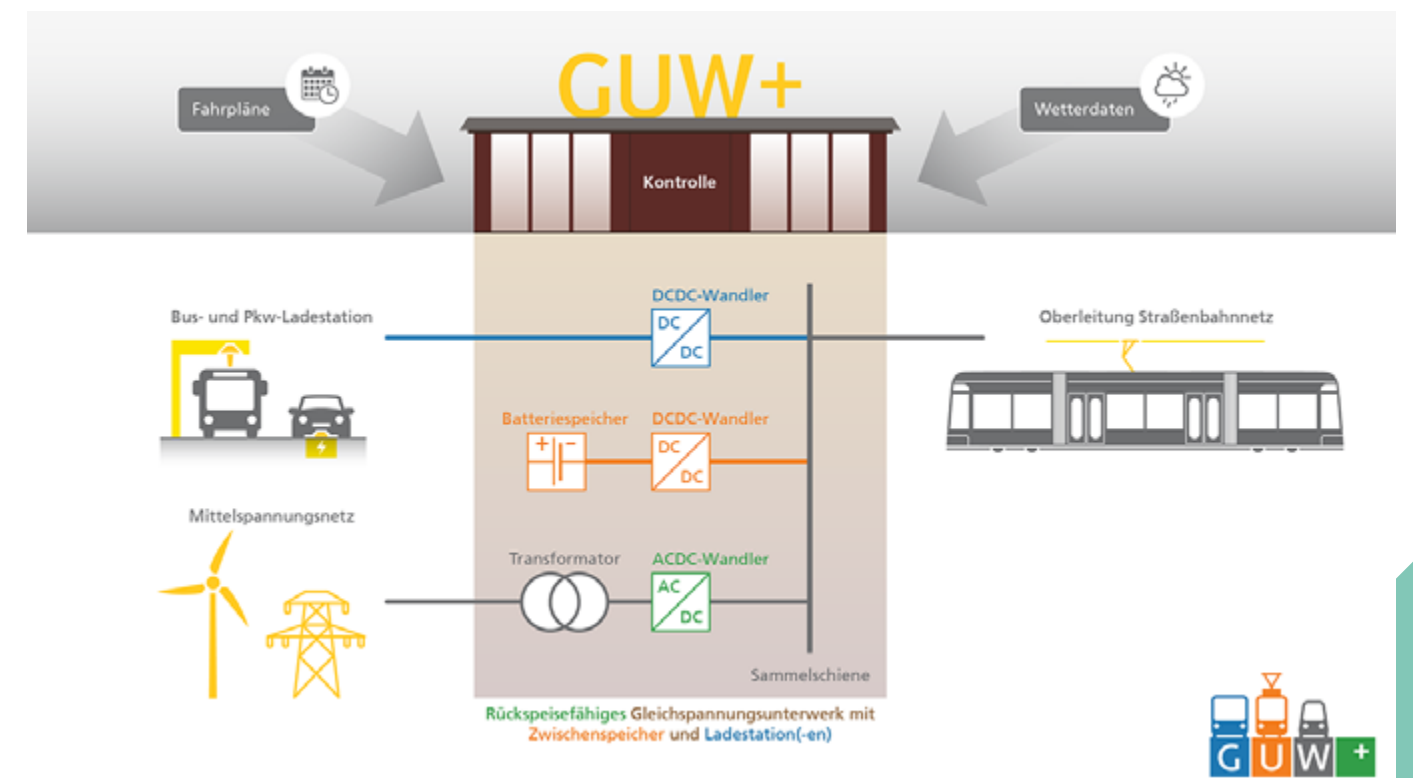
Doch *G UW+* kann mehr als nur umzuwandeln: es verbindet die Bestandsinfrastruktur der Stadtbahnen mit Ladestationen für elektrische Busse im Stadtbetrieb, indem es die Bremsenergie der Straßenbahnen zurückspeist und für die Ladung der Busse nutzt. Besonders smart dabei ist, dass die verbesserte Nutzung der Bremsenergie dazu führt, den Energieverbrauch deutlich zu reduzieren. Unternehmen sparen auf diese Weise nicht nur 15 Prozent der anfallenden Energiekosten durch Verstetigung<sup>3</sup>, sondern leisten auch einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz.

Darüber hinaus wurde im *G UW+* ein Second-Life-Batteriespeicher verbaut. Das bedeutet konkret, dass E-Bus-Batterien, die für den täglichen Einsatz nicht mehr leistungsfähig genug sind, als stationäre Energiespeicher umfunktioniert werden. Dadurch entstehen gleich mehrere Vorteile: Durch den Batteriespeicher können Lastspitzen, die durch das Nachladen der Busse entstehen, vermieden werden. Und: Im Falle eines Netzausfalls ist der Weiterbetrieb nicht in Gefahr. Die Anschaffung wird dadurch insgesamt deutlich günstiger, und die Lebenszykluskosten der E-Busse werden deutlich reduziert.

*G UW+* ist damit für die Verkehrs- und die Energiewende im Öffentlichen Verkehr ein echter Trendsetter: Das Projekt zeigt, wie Bus und Bahn in Zukunft noch energieeffizienter, klimafreundlicher und wirtschaftlicher unterwegs sein können.

Damit setzt das Projekt einen entscheidenden Impuls, der zeigt, dass Energie und Verkehr für die Mobilität der Zukunft zusammengedacht werden sollten. ■

<sup>3</sup> ALSTOM: Flyer *G UW+*: Unterwerkskonzept für den ÖPNV der Zukunft. S.2.





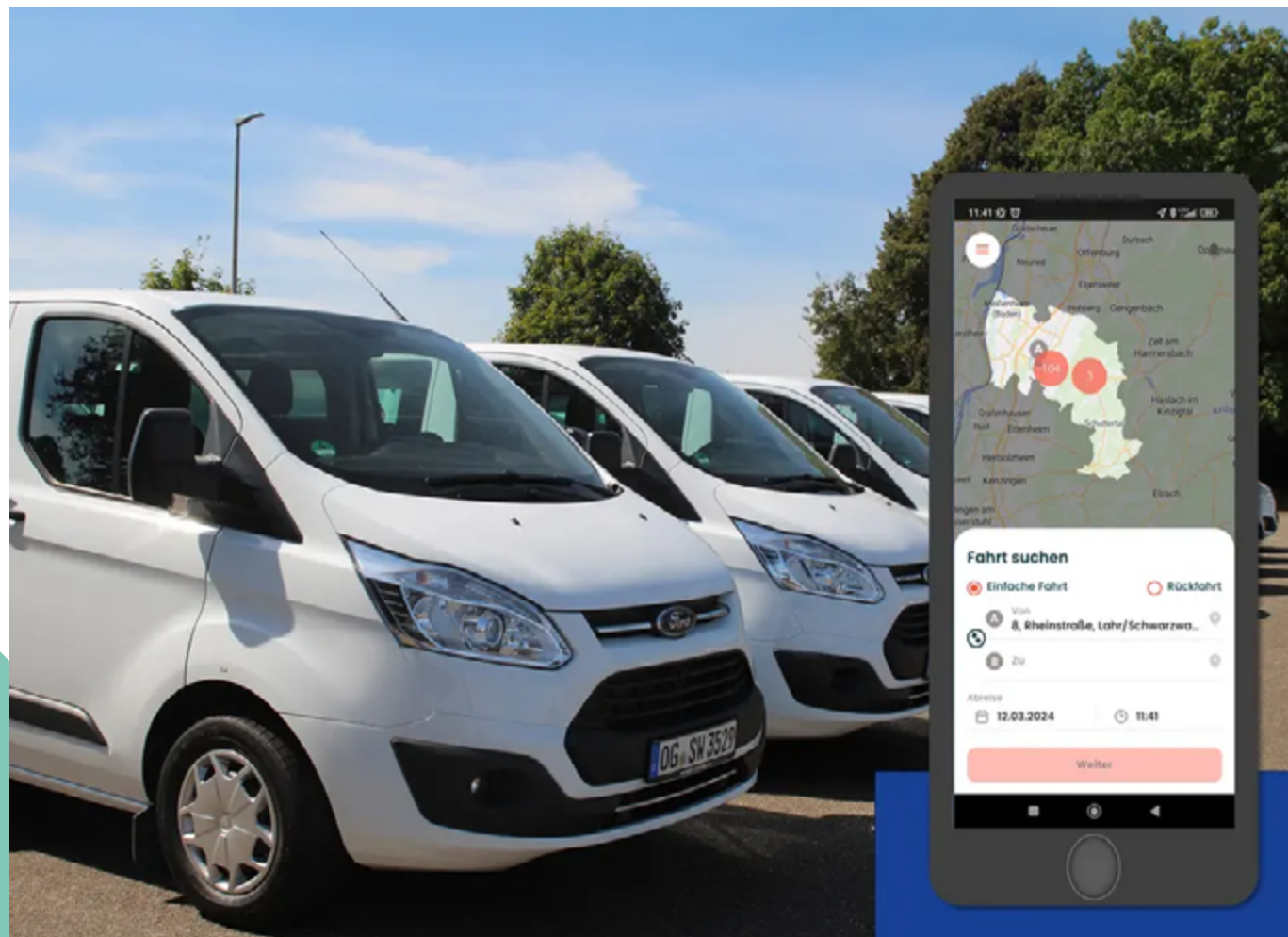
## 3.2. bwrider in Baden-Württemberg

### bwrider – Eine für (fast) alle

Schon die Macher der Krimi-Action-Serie Knight Rider in den achtziger Jahren wussten die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und haben dem Helden ein sprechendes, mit künstlicher Intelligenz ausgestattetes Auto zur Seite gestellt, um im Namen der Gerechtigkeit Verbrechen zu bekämpfen.

Was in den 1980er Jahren noch Fiktion war, ist inzwischen im Mobilitätsalltag angekommen: Seit Mai 2024 setzt die SWEG-Südwestdeutsche Verkehrs-GmbH mit ihrer digitalen Landesplattform und App *bwrider* in Baden-Württemberg

auf Digitalisierung, um ihren Fahrgästen den Zugang zu On-Demand-Angeboten verschiedener Anbieter deutlich zu erleichtern. Die Idee der App ist so einfach wie bestechend: Ob Linienbus, ÖPNV-Taxis oder Rufbus – verschiedene On-Demand-Angebote verschiedener Anbieter aus mehreren Regionen werden auf einer zentralen Plattform gebündelt und können von den Fahrgästen über eine zentrale App gebucht werden. Dies ist für die Verkehrswende im ländlichen Raum ein echter Gewinn, da die Nutzung der vielfältigen Angebote deutlich vereinfacht wird.



**Urheber:** SWEG Südwestdeutsche Landverkehrs-GmbH

**Leistung:** Die App *bwrider* ermöglicht es ihren Nutzerinnen und Nutzern in Baden-Württemberg mit nur einer App Linienbusverkehre, ÖPNV-Taxis oder Rufbusse verschiedener Anbieter zu nutzen und auch im ländlichen Raum flexibel unterwegs zu sein.

**Gründungsjahr:** Mai 2024

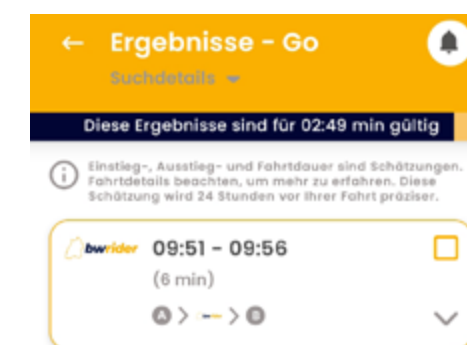
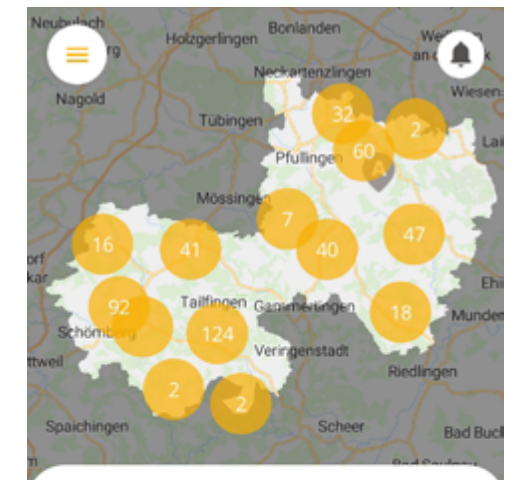
**Beitrag zur Verkehrswende:** Die App gewährt Menschen einen einfachen Zugang zu einer Vielzahl ökologischer Transportoptionen. Sie ist ein hervorragendes Beispiel, wie gute Verkehrsangebote auf der Straße und der Schiene in Kombination mit digitalen Lösungen die Verkehrswende auch in ländlichen Räumen voranbringen.

**Kontakt:** Christopher Delong  
Stabsbereichsleiter Inhouse Consulting, Internal Audit / Legal & Compliance  
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-GmbH  
E-Mail: christopher.delong@sweg.de



Was so selbstverständlich klingt, funktioniert jedoch nur mit passgenauer Koordinierung und dem Einsatz standardisierter Datenformate: Zur Vernetzung mit anderen Systemen wie der Mobilitätsdatenplattform *MobiData BW* oder der *Fahrplanauskunft EFA BW* mussten erste gemeinsame Schnittstellen geschaffen werden, um eine durchgehende intermodale Auskunft, Reservierung, Buchung, Abrechnung und Stornierung von Reiseketten im ÖPNV und SPNV zu ermöglichen.

Durch die Integration bestehender und neuer Bedarfsverkehre senkt *bwrider* nicht nur die Zugangshürden zu On-Demand-Angeboten und erleichtert die ÖV-Nutzung für die Einwohnerinnen und Einwohner Baden-Württembergs. Sie leistet außerdem einen wichtigen Beitrag zur Digitalisierung des Verkehrssektors sowie zur Umsetzung der *ÖPNV-Strategie 2030* des Bundeslandes. ■





### 3.3. Leuchtturmtrasse Wunstorf in Niedersachsen

#### Die Leuchtturmtrasse Wunstorf – Freie Fahrt für die Verkehrswende

Nicht nur der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) ist der Ansicht, dass regelmäßiges Radfahren glücklich und gesund macht. Auch das [Umweltbundesamt](#) gibt auf Grundlage verschiedener Studien wie der des Forschungsinstituts IRAS an der Universität Utrecht an, dass Radfahren die Lebenserwartung erhöht und sich aus den Gesundheitsvorteilen sogar ein volkswirtschaftlicher Nutzen ableiten lässt.

Doch diese unbestreitbaren Vorteile werden natürlich nur dann wirksam, wenn die Menschen oft und gerne aufs Fahrrad steigen. Dafür braucht es die richtigen (Fahrrad-)Rahmenbedingungen. Gerade in ländlicheren Räumen, in denen das Fahrrad Pendlerinnen und Pendlern häufig als Zubringer zum nächstgelegenen Bahnhof dient, müssen Radwege sicher und komfortabel gebaut sein.

Genau solche Radwege sind in der Gemeinde Wunstorf und ihrer Umgebung entstanden. Auf der Radvorrangroute, die



von der Stadt (vielversprechend) *Leuchtturmtrasse* getauft wurde, können 80 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner gewissermaßen direkt von der Haustür aus losrollen und aus Luthe, Steinhude oder Wunstorf in flotter Fahrt zum Bahnhof rauschen. Dafür sind die Radwege sogar bewusst breiter gebaut als es die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vorgeben, um ein komfortables Überholen und Nebeneinanderherfahren bis zum Umsteigen am Bahnhof zu ermöglichen. Noch dazu ist die *Leuchtturmtrasse* mit Abstellplätzen, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Schließfächern sowie Reparatur-Stationen ausgestattet. Den Radfahrerinnen und Radfahrern soll es schließlich an nichts fehlen.

Obwohl die Trasse noch nicht komplett zu Ende gebaut ist, hat sie sich in ihrer Region schon zu einer echten Marke entwickelt. Dank der Teilnahme am Stadtradeln, eigens angefertigten Fahrrad-Stadtplänen und Informationen über die nachhaltige Benutzung des Umweltverbunds in Wunstorf für Neubürgerinnen und Neubürger, ist die Radvorrangroute schnell bei den Menschen vor Ort und darüber hinaus bekannt geworden.

Mit der *Leuchtturmtrasse* erschließt die Stadt Wunstorf ein erhebliches Verlagerungspotenzial auf öffentliche Verkehrsmittel und stärkt den umweltschonenden Verbund von Rad- und Schienenverkehr. Damit macht sie nicht nur ortsansässigen Radfahrerinnen und Radfahrern Freude, sondern zeigt wie Bahn und Fahrrad auch in eher ländlichen Räumen klug verknüpft werden können. ■



**Urheber:** Stadt Wunstorf

**Leistung:** Die *Leuchtturmtrasse* ist eine neue Radvorrangroute in der Nähe von Hannover, die die Kommunen Wunstorf, Steinhude und Luthe miteinander verbindet und für Radfahrende eine direkte, komfortable und vom motorisierten Verkehr weitestgehend ungestörte Achse zum nächstgelegenen Bahnhof schafft. Die Route ist so angelegt, dass sie etwa 80 Prozent der Bevölkerung praktisch direkt vor ihrer Haustür abholt und dazu einlädt, sich aufs Rad zu schwingen. Attraktive Angebote wie Abstellplätze, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Schließfächer oder Reparatur-Stationen runden das Angebot ab.

**Gründungsjahr:** April 2022

**Beitrag zur Verkehrswende:** Durch extrabreite Radwege und Angebote wie Schließfächer und Reparaturstationen schafft die Kommune attraktive Anreize, um das Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel im ländlichen Raum zu erschließen.

**Kontakt:** Alexander Wollny  
Referatsleiter 6 / Bau  
Stadt Wunstorf  
E-Mail: [alexander.wollny@wunstorf.de](mailto:alexander.wollny@wunstorf.de)





### 3.4. Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB

**Urheber:** Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)

**Leistung:** Die *Kompetenzstelle Bahnhof* beim VBB (KSB) berät seit 2018 private und kommunale Eigentümer von Bahnhofsempfangsgebäuden (EG) in Brandenburg bei der Entwicklung und Sanierung. Mit viel Engagement und Expertise werden neue Nutzungskonzepte für die Empfangsgebäude entwickelt, die neue Perspektiven und Chancen für das Land Brandenburg schaffen.

**Gründungsjahr:** 2018

**Beitrag zur Verkehrswende:** Die nachhaltige Entwicklung der oft denkmalgeschützten Empfangsgebäude reduziert Leerstand und Vandalismus am Bahnhof, was zu einer Belebung und Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls beiträgt. Dies fördert wiederum die Verkehrswende.

**Kontakt:** Manja Müller  
Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB  
E-Mail: kompetenzstelle-bahnhof@vbb.de



merinnen und Eigentümer zum Beispiel beim Umgang mit Baurecht, Denkmalschutz oder getrennten Zuständigkeiten unterstützt. Vor allem der geballten Teampower ist es zu verdanken, dass Entwicklungen vorangetrieben werden: indem sie Akteure vernetzen, bei Fragen zu Förderprogrammen und Freistellungen unterstützen und ihre Projekte durch Veranstaltungen und Infomaterialien sichtbar machen.

Durch ihre Begleitung werden in Kommunen wie Herzberg (Elster), Lindow (Mark), Neupetershain oder Senftenberg alte Bahnhöfe in den nächsten Jahren neu erblühen und wieder zu einem echten Lebensmittelpunkt ihres Ortes werden.

Diese Pionierleistung der *Kompetenzstelle Bahnhof* ist mittlerweile so erfolgreich, dass sie vom Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung dauerhaft gefördert wird. ■



#### Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB (KSB): Kleines Team, große Wirkung

Bahnhöfe sind die Visitenkarten ihrer Stadt und gesellschaftlich relevante Begegnungsorte: Sie beherbergen Erinnerungen und Emotionen, vereinen Willkommen und Abschied unter einem Dach. Es ist also kein Wunder, dass die Ansprüche an unsere Bahnhöfe gleichermaßen hoch sind: Der Aufenthalt soll komfortabel, das Warten kurzweilig, die Verpflegung gesichert und der Service erstklassig sein. Die Realität sieht an zahlreichen Bahnhöfen in ganz Deutschland leider anders aus: Viele sind verkauft, sind vernachlässigt, stehen leer oder verfallen.

In Brandenburg zumindest sind für kleine und große Bahnhofsgebäude im Jahr 2018 bessere Zeiten angebrochen: Denn mit der Gründung und dem Aufbau der *Kompetenzstelle Bahnhof* beim VBB begann die Vernetzung und Unterstützung aller kommunalen und privaten Eigentümerinnen und Eigentümer, die ihren Bahnhof beleben, sanieren oder erweitern wollen.

Um eine ganzheitliche Entwicklung zu ermöglichen, setzt sich die Leitung der Kompetenzstelle außerdem dafür ein, strukturelle Herausforderungen zu lösen, indem sie die Eigentü-





### 3.5. Sonderpreis Baukultur – DB-Bauprogramm Kleine Grüne Bahnhöfe (Bsp. Zorneding)

#### Kleine Grüne Bahnhöfe: Innovativ, regional und nachhaltig

Auch jenseits von Metropolen entstehen dank des **Bauprogramms Kleine Grüne Bahnhöfe** der DB InfraGO AG lebendige Bahnhöfe im ländlichen Raum, die durch intermodale, bedarfsorientierte Angebote überzeugen und regionalen Flair verbreiten. Wie gut das trotz Flächenknappheit, Akteurs-Dschungel und Finanzierungsfragen funktionieren kann, zeigt die DB InfraGO aktuell beispielhaft an den Empfangsgebäuden in Zorneding und Haar bei München – die ersten beiden Projekte, die im Rahmen des Bauprogramms fertiggestellt wurden.

Das modulare Prinzip, das dem Programm zugrunde liegt, zeichnet sich durch eine innovative Bauweise aus, die in jedem Schritt auf Nachhaltigkeit fokussiert ist: Grundlage ist ein Holzbausystem aus weitgehend vorgefertigten Elementen, das durch einen Bauteilkatalog unterstützt wird. Die Vorfertigung der Holzbauelemente gewährleistet eine schnelle Montage und hohe Bauqualität. Die Bauteile sind so konzipiert, dass Fenster, Türen und Anschlussdetails nahtlos integriert werden können. Durch die Fertigung und Qualitätskontrolle in der Werkshalle wird eine höhere Effizienz und eine signifikant

bessere Ausführungsqualität erreicht, weil witterungsunabhängig gearbeitet werden kann. Im Holzbau selbst werden unterschiedliche Vorfertigungsgrade angewendet, die je nach Projektanforderungen, Zeitrahmen und baulichen Gegebenheiten sowie den betrieblichen Gegebenheiten des ausführenden Unternehmens bestimmt werden. Durch den hohen Vorfertigungsgrad können die Bauzeit und die Kosten erheblich reduziert werden, bei hoher Qualität des Bauwerks.

Der große Mehrwert des Programms geht für Kommunen aber noch weit über die effiziente und flexible Bauweise hinaus. Die Kosteneffizienz macht einen Neubau von Bahnhofsgebäuden auch an kleineren Stationen wieder möglich. Mit dem richtigen Angebotsmix können so für Einwohnerinnen und Einwohner neben attraktiven Zugangsstellen zum öffentlichen Verkehr auch neue Treffpunkte entstehen, die zu einem sozialen Anker für die Region werden können, wenn sich die Menschen gern dort aufhalten.

Das Zusammenspiel aus Design, nachhaltigen Materialien und sozialem Ansatz zahlt in großem Maße auf die Lebensqualität der Standorte Zorneding und Haar ein. Damit weisen die *Kleinen Grünen Bahnhöfe* einen ganz neuen Weg, wie Baukultur zur Verkehrswende beitragen kann. ■



**Urheber:** DB InfraGO AG

**Leistung:** Um schneller und einfacher bauen zu können, setzt die Deutsche Bahn auf Module aus Holz und weitere standardisierte Bauteile wie Stützen oder Dachelemente. Das Programm integriert erneuerbare Energien wie Photovoltaikanlagen und Wärmepumpen, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

**Gründungsjahr:** Dezember 2023

**Beitrag zur Verkehrswende:** Das Bauprogramm verbindet Nachhaltigkeit und Kundenzufriedenheit auf vorbildliche Weise. Es zeigt, wie Infrastruktur zukünftig gebaut werden sollte: Schnell, ressourcenschonend und zukunftsfähig an den Bedürfnissen der Reisenden ausgerichtet. Durch den Einsatz von Holzmodul-Bauweise und erneuerbaren Energien wie Photovoltaikanlagen und Wärmepumpen werden CO<sub>2</sub>-Emissionen signifikant reduziert. Gleichzeitig können so auch an kleineren Standorten funktionale und zugleich ästhetisch ansprechende Bahnhöfe geschaffen werden, die die Attraktivität des Bahnfahrens erhöhen.

**Kontakt:** Philipp Luy  
Leiter Architektur 21 I.ISO 51  
DB InfraGo Personenbahnhöfe  
E-Mail: philipp.luy@deutschebahn.com

 **Deutscher  
Verkehrswendepreis**



## 4. Klimaschonend und kreativ – so geht Verkehrswende

Die fünf Gewinner des Haupt- und Sonderpreises zeigen, wie vielfältig und erfolgreich ein Umdenken im Verkehrssystem gestaltet werden kann. Sie alle sind übertragbar auf andere Orte und bringen Tempo in die Verkehrswende. Aus ihren Erfolgsmerkmalen können Strategien für Bund und Länder abgeleitet werden, die die Allianz pro Schiene e. V. teilweise bereits als Empfehlungen an die Bundespolitik in ihrem Positionspapier *Fahrplan Zukunft 2025 – 2029* aufgegriffen hat.

### a) Den Zugang zum öffentlichen Personenverkehr vereinfachen und ausbauen

Öffentlicher Verkehr ist ein elementarer Bestandteil gesellschaftlicher Daseinsvorsorge, der in den kommenden Jahren durch eine steigende Nachfrage nach umweltschonender und bezahlbarer Mobilität weiter an Bedeutung gewinnen wird. Kurze Wege, einfache Buchungssysteme und flexible On-Demand-Angebote ohne unnötige Zugangshürden, aber auch moderne Empfangsgebäude mit hoher Aufenthaltsqualität sind wichtige Stellschrauben, um diesem Anspruch gerecht werden zu können. Um ein gutes Fahrgastangebot zu schaffen, bedarf es deutschlandweit umfassender Angebotsverbesserungen – gerade im ländlichen Raum. Die *Kompetenzstelle Bahnhof*, das Bauprogramm *Kleine Grüne Bahnhöfe*, die *Leuchtturmtrasse* sowie die App *bwirder* zeigen, dass die erfolgreiche Gestaltung eines nachhaltigen (Nah-)Verkehrssystems von der Zusammenarbeit vieler Akteure abhängt: Neben dem Bund sind dies auch die Länder, die Kommunen und die Verkehrsunternehmen.



Darum sollte **der Bund**

- alle Verantwortlichen in einer Zukunftskommission Nahverkehr versammeln, um gemeinsam verbindliche Ziele und flächendeckende Erreichbarkeitsstandards für den öffentlichen Verkehr zu entwickeln.
  - die Regionalisierungsmittel erhöhen und so fortschreiben, dass das Angebot sowohl in urbanen als auch in ländlichen Gebieten ausgebaut werden kann.
  - die Modernisierung und den Ausbau der Bahnhöfe zu Mobilität-Hubs stärker fördern, einschließlich der Modernisierung von Empfangsgebäuden, die noch in Besitz der DB AG sind. Für Empfangsgebäude mit anderen Eigentümerstrukturen sollte die Städtebauförderung so erweitert werden, dass auch eine verkehrliche Nutzung gefördert werden kann.
  - ein ambitioniertes Ziel für den Ausbau von Rad-Abstellanlagen an Bahnhöfen setzen und die Finanzierung langfristig absichern.
- Bund und Länder** sollten außerdem gemeinsam eine langfristige Perspektive für ein preislich attraktives Deutschlandticket mit einer Laufzeit von mindestens zehn Jahren fest-schreiben.

### b) Lokale Energieversorgung des Nahverkehrs nachhaltig gestalten

Schieneverkehr ist schon lange ein echter Vorreiter in Sachen Energieeffizienz und Elektromobilität. Rund 90 Prozent der Verkehrsleistung werden gegenwärtig im Eisenbahnverkehr bereits elektrisch erbracht, Tendenz weiter steigend. Auch im städtischen Nahverkehr sollte Elektromobilität das Rückgrat umweltfreundlicher motorisierter Mobilität sein. Das Konzept *GUV+* zeigt, wie Kommunen mit intelligenten Konzepten hier vorankommen und wirtschaftlich gestalten können.

Um Kommunen die Möglichkeit zu geben, Konzepte wie dieses erfolgreich zu adaptieren, sollte **der Bund** den Ausbau der Nahverkehrsinfrastruktur weiter und stärker fördern und im *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* (GVFG) eine langfristige Perspektive geben.

### c) Güterverkehr stärker stärken

Die hier vorgestellten Projekte, die von der Allianz pro Schiene e. V. und der Initiative Mobilitätskultur ausgezeichnet worden sind, fördern aus unterschiedlichen Blickwinkeln die Verkehrswende im Bereich Personenverkehr. Für eine gesamthafte Verkehrswende müssen jedoch auch deutlich mehr Gütertransporte auf die Schiene verlagert werden. Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs hat sich in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt. Trotzdem steht er gerade im Einzelwagenverkehr, der für viele Industriezweige eine bedeutende Rolle spielt, unter Druck. Aufgrund mangelnder Infrastrukturkapazitäten und politischer Fehlanreize (etwa dramatisch gestiegener Trassenpreise oder dem Steuerrabatt auf Diesel an der Zapfsäule) konnten die Potenziale für eine deutlichere Marktanteilssteigerung noch nicht ausgeschöpft werden.

Darum sollte **der Bund**

- kurzfristig und noch mit Wirkung im Jahr 2025 die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr deutlich anheben, um die massiven Trassenpreissteigerungen auszugleichen, und die Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr fortsetzen.
- die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger im Güterverkehr fördern. Dazu sollte er ein bundesweites Terminalkonzept auf den Weg bringen, die bestehenden Förderungen für

Umschlag-Anlagen im Kombinierten Verkehr sowie für Gleisanschlüsse fortsetzen, vereinfachen und spürbar anheben.

- im Planungsrecht fest verankern, dass neue, aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte nur mit Gleisanschluss genehmigt werden dürfen, den Bau von neuen Terminals mit zusätzlichen Fördermitteln unterstützen sowie eine Fördermöglichkeit für Streckenreaktivierungen für den Güterverkehr schaffen.

Die fünf Preisträger zeigen, dass sich Investitionen in Verkehrswende-Projekte auf vielfältige und nachhaltige Weise auszahlen: Neue oder verbesserte Mobilitätsangebote erhöhen nicht nur die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen, sondern auch ihrer jeweiligen Region. Sie steigern die Lebensqualität, Gesundheit und Zufriedenheit der Menschen, schonen unsere Umwelt und das Klima. Nicht zuletzt fördern sie auch die notwendige ökonomische Transformation des Verkehrssektors in Deutschland: Denn hinter allen Mobilitätsangeboten mit Rad, Bus oder Bahn stehen Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller, Carsharing-Anbieter und Betreiber von Mobilitätsstationen. Sie sind ein Jobmotor, sichern eine hohe Wertschöpfung und leisten gleichzeitig einen relevanten Beitrag, die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen. ■







**Allianz  
pro Schiene**