



Belebter Bahnhof © connel design, fotolia.com

## SubNodes: Mobilität schafft gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen

*Mit dem Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze, den TEN-T (Trans-European Networks – Transport), entstehen wichtige Verkehrsknotenpunkte im Schienenverkehr – auch abseits großer Metropolen wie Frankfurt oder Paris. Die Nahverkehrsanbindung des Umlandes zu diesen Hauptknotenpunkten, den sogenannten Nodes, ist allerdings oft nicht ausreichend vorhanden. Viele Regionen können nur eingeschränkt von den Hochgeschwindigkeitsnetzen profitieren. Das Mitteleuropa-Projekt SubNodes versucht daher, mit neuen Strategien den öffentlichen Personennahverkehr kleiner Städte in der Umgebung der Hauptknotenpunkte auszubauen. Diese Städte sollen so zu Mittelzentren der Verkehrsinfrastruktur, also zu Sub-Knoten, weiterentwickelt werden. Sie sollen das Hinterland besser mit dem TEN-T-Schiennetz verbinden und damit Vorteile für die Region bringen.*

Momentan fließen große Investitionen in den Ausbau des europäischen Schienennetzes und die Entstehung neuer Hauptverkehrsknotenpunkte. Vor diesem Hintergrund möchte SubNodes ausgewählte mittelgroße Städte zu attraktiven sekundären Verkehrsknotenpunkten entwickeln und damit eine polyzentrische Entwicklung im öffentlichen Verkehr in Europa fördern. Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft übernimmt die Federführung im Projekt.

### Regionale Mobilitätszentren

SubNodes richtet seine Aufmerksamkeit darauf, Angebotsverbesserungen im regionalen öffentlichen Nahverkehr zu entwickeln, zu erproben und in Teilen auch umzusetzen. Dazu sollen in den Partnerregionen kleine oder mittelgroße Städte in der Nähe eines Hauptknotenpunktes zu regionalen Mobilitätszentren ausgebaut werden. Durch die Optimierung bestehender Verkehrskonzepte soll ein attraktives Angebot geschaffen werden, von dem Menschen und Unternehmen im Umland der Hauptverkehrsknoten profitieren können. So soll

beispielsweise der Übergang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern erleichtert werden. Denn oft sind die Fahrpläne von Bahn und Bussen nicht optimal aufeinander abgestimmt oder nur unzureichend getaktet. Lange Wartezeiten und unzufriedene Kunden sind die Folge. Bestehen zusätzlich regelmäßige Störungen in der Anbindung eines Ortes, wie z. B. Verspätungen oder Ausfälle der Bahn, können zudem auch Investitionen ausfallen. Firmen und Unternehmen siedeln sich dann eher in Orten an, die eine bessere Erreichbarkeit haben. Das schwächt die Wirtschaft der gesamten Region.

### Einfache Maßnahmen – große Wirkung

Neben neuen Verkehrskonzepten sind es vor allem die kleineren Maßnahmen, die die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Menschen vor Ort attraktiver machen sollen. So ist es insbesondere für ältere Menschen schwer, Fahrpläne zu lesen oder an unbesetzten Bahnhöfen Fahrkarten zu kaufen. Neue Formen der Fahrplanauskunft und des Fahrkartenskaufs sollen hier Abhilfe schaffen und die Nutzung der Informations- und Kaufangebote vereinfachen.

## Mittel effizienter nutzen

Neben der Durchführung von Pilotmaßnahmen in einzelnen Bahnhöfen und Verkehrszentralen erforscht SubNodes auf der regionalen Ebene weitere Städte, die sich als neue Sub-Knoten eignen könnten. Gleichzeitig wird nach Wegen gesucht, den Ausbau neuer Sub-Knoten zu finanzieren. SubNodes untersucht hier die Frage, ob die staatlichen Mittel, die für den öffentlichen Personennahverkehr zugewiesen wurden, auch zum Ausbau und Erhalt von Sub-Knoten eingesetzt werden können. Diese Situation betrifft viele europäische Regionen gleichermaßen. Denn die öffentlichen Gelder sind begrenzt.

Die Herausforderung liegt also darin, die Mittel effizienter zu nutzen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen und der lokalen Pilotaktionen werden dazu genutzt, regionale Verkehrskonzepte in den Partnerregionen zu erarbeiten oder anzupassen. Auch die Ausarbeitung einer länderübergreifenden, gemeinsamen Strategie für die Förderung von Sub-Knoten wird angestrebt. Durch den ständigen Austausch der Akteure unterschiedlicher Entscheidungsebenen, Sektoren und Nutzergruppen bildet sie die Grundlage einer zukunftsorientierten Planung des öffentlichen Personennahverkehrs.



**Dr. Klaus Bongartz,**  
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

### Warum ist SubNodes beispielhaft für das Interreg-Programm?

*Durch die Stärkung der Mobilität und Erreichbarkeit hilft SubNodes vielen europäischen Regionen und Städten, die noch keine ausreichende Anbindung an die Hochgeschwindigkeitsnetze haben, international zu bestehen. Als ein Teil der Daseinsvorsorge trägt das Projekt somit zur langfristigen Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei, auch in abgelegenen Regionen.*

### Was bringt das Projekt für Ihre Region?

*In einem Pilotprojekt wollen wir den Sub-Knoten Sömmerda exemplarisch zu einem Mobilitätszentrum entwickeln. Um dieses Ziel zu erreichen, erarbeiten wir neue und effiziente Verkehrskonzepte. So sollen z. B. die Bus- und Bahnlinien besser miteinander vernetzt werden, sodass Menschen schneller und einfacher von der Bahn in den Bus, oder auch auf das Fahrrad, wechseln können.*

### Warum ist es wichtig, dieses Projekt europäisch umzusetzen ?

*In vielen Regionen Europas steigt gegenwärtig das Pendleraufkommen. Oft treffen die wachsenden Pendlerströme auf ein regionales öffentliches Verkehrssystem, das dieser Nachfrage nicht gerecht wird. Es besteht daher der Bedarf nach Erweiterung des Angebotes. Da die finanziellen Mittel zur Subventionierung des öffentlichen Verkehrs allerdings begrenzt sind, kann das Angebot nur erweitert werden, wenn es gelingt, durch eine Erhöhung der Passagierzahlen und Ticketverkäufe die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen.*

### Vervollständigen Sie: Wenn das Projekt SubNodes gelingt, wird in zehn Jahren...

*... in Europa ein gut aufeinander abgestimmtes, öffentliches Mobilitätssystem existieren, welches die ländlichen Regionen mit den internationalen Transportknoten vernetzt und so entsprechende Erreichbarkeitsvorteile und damit Attraktivität für die Regionen schafft.*



### Fakten zum Projekt

**Kooperationsraum:** Mitteleuropa

**Förderzeitraum:** Interreg 2017 bis 2020

**Lead Partner:** Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

**Konsortium:** 9 Projektpartner aus Deutschland, Italien, Polen, Tschechien, Slowakei und Slowenien

**Themenschwerpunkt:** Mobilität und Verkehr

**<http://www.interreg-central.eu/Content.Node/SubNodes.html>**



**Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung



Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Web: [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) | [www.interreg.de](http://www.interreg.de)

E-Mail: [interreg@bbr.bund.de](mailto:interreg@bbr.bund.de)

Im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusammenarbeit“ der europäischen Strukturpolitik – besser bekannt unter dem Programmtitel Interreg B – fördert die Europäische Union die transnationale Zusammenarbeit in staatenübergreifenden Kooperationsräumen mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Entwicklung. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung informiert die Fachöffentlichkeit und befördert den Ergebnistransfer, organisiert den bundesweiten Austausch, vertritt den Bund in Lenkungsausschüssen und unterstützt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Projekte von besonderem Bundesinteresse im Rahmen des „Bundesprogramms Transnationale Zusammenarbeit“.

Stand: Oktober 2017