

SheDrivesMobility 91 - Jon Worth

Hallo und herzlich willkommen bei She Drives Mobility. Mein Name ist Katja Diehl und alle 14 Tage lade ich mir hier Menschen ein, die mit mir entweder sehr konkret über Mobilität und das, was wir jetzt endlich starten sollten, nämlich über die Mobilitätswende sprechen, oder aber auch um Details und Hinweise oder auch Projekte, die die Mobilitätswende beeinflussen. Heute habe ich was sehr Konkretes für euch mitgebracht. Jon Worth war zwei Monate lang innerhalb Europas unterwegs und hat alle Grenzen innerhalb Europas mit den Bahnen überschritten. Also er hat ausgetestet: Wie ist es eigentlich, wenn ich mit der Bahn von einem europäischen Land ins nächste fahren möchte? Welche Probleme gibt es? Welche Chancen gibt es? Welche guten Lösungen hat er gesehen? Das alles besprechen wir in einer sehr kurzweiligen Folge, finde ich, weil er sehr plastisch und auch immer sehr, ja, dass man so Bilder im Kopf hat, so erzählt er, der Jon. Und ich glaube, er hat recht, wenn er sagt: "Es sind auch da alle Lösungen schon vorhanden. Wir sollten einfach voneinander abschauen." Was passiert zum Beispiel in Tschechien? Warum ist in Estland die Barrierefreiheit schon so weit ausgeweitet, dass wirklich er keine Probleme sieht, dort auch Bahn zu fahren? Wo ist die Digitalisierung schon weit voran? Wo aber werden auch zum Beispiel ganz handfeste Lösungen gefunden, in dem einfach Personal eingesetzt wird, um Menschen zu helfen, die mehr Barrierefreiheit brauchen als andere? Letztlich kommt uns Barrierefreiheit, das wissen wir, bei allen möglichen Dingen immer auch allen zugute, weil schon ein Kinderwagen ja eine Barriere sein kann. Ich glaube schon auch, genau wie Jon, auch fest daran, dass wir weiterhin Personal an Bord von

Bahnen und Bussen haben sollten, um zu gewährleisten, dass so Barrieren wie: "Ich verstehe den Fahrplan nicht", dass so Barrieren wie: "Wie steige ich um? Wo steige ich um, um eine andere Bahn zu erwischen?", immer am besten mit dem persönlichen Gespräch zu lösen sind. Der Jon hat auf jeden Fall viel mitgebracht. Er sucht durchaus auch nach jemandem, der ihm vielleicht Interesse bekundet, dass ein Buch geschrieben wird zu dieser großen, und ja, ich will auch sagen, Horizonterweiternden Reise mit der Bahn. Er hatte ein Klapprad dabei, weil manche Momente konnte er nur mit dem Klapprad überwinden, weil dann bestimmte Bahnen einfach nicht fahren, weil es einen Streik gab, oder auch einfach in manchen Systemen, wenn du von einem Land ins nächste fährst, bestimmte Lücken existieren. Ganz spannend all das. Wir haben versucht, es möglichst kurz und konsumierbar zu halten. Lasst mir und uns doch gerne ein Sternchen da oder auch noch mehr. Schreibt uns Feedback, empfiehlt She Drives Mobility als Podcast, vor allen Dingen an Menschen, die neugierig sind, wie kann das denn so passieren, dass wir so autoabhängig geworden sind und wie kommen wir da wieder raus? Ich freue mich sehr, bin selber auch gerade noch auf Interrail-Tour, während ich das hier aufzeichne. Auch ich hoffe, dass ich euch viele Eindrücke geben kann und konnte. Vielleicht gibt es sogar Autokorrektur 2.0. Wir werden mal sehen. Dann jetzt viel Freude bei She Drives Mobility.

speaker_SPEAKER_00 (3:25)

Ja, eine spannende Folge liegt für mich vor mir, weil ich selber ja auch gerade auf Interrail-Tour bin und auch so ein bisschen erfahre, wo Grenzen des Wachstums oder auch der Möglichkeiten liegen. Heute zum Beispiel wollte ich in Kopenhagen in einen Zug einsteigen, der nach Stockholm fährt. Die Systeme gingen von 1 bis

12 bei den Gleisen. Ich hatte 26. Das war der Harry Potter-Moment. Ich musste aus dem Hauptbahnhof raus auf die andere Straßenseite. Dann war auch noch komplett alles 'barrierevoll' sozusagen, weil alles nur über Treppen ging. Ich habe es gerade noch so geschafft. Bei mir ist Jon. Jon war jetzt zwei Monate unterwegs. Skizziere du doch mal bitte, was dein Projekt war.

speaker_SPEAKER_01 (4:12)

Ja, also hallo. Grundsätzlich, also ich wollte alle Binnengrenzen der EU, die man mit dem Zug überqueren kann, dann in einer Reise überqueren. Also alle, nur die Binnengrenzen, nicht die Außengrenzen. Also das bedeutete dann in 40 Tagen Reise dann über 70 Grenzübergänge. Und dann ziemlich alle Bahnsysteme der EU. Dann habe ich inzwischen ausprobiert in den letzten 2 Monaten. Aber du hattest Glück, du hattest mindestens einen Zug zwischen Kopenhagen und Stockholm. Weil meiner fällte aus und ich musste einen Sonderzug dann nehmen von Kopenhagen nach Malmö. Und ich habe es dann nach einer anderen Art und Weise geschafft, von Kopenhagen nach Stockholm zu fahren. Also ja, wir haben da dann unterschiedliche Erfahrungen. Aber das war dann grundsätzlich mein Projekt. Ich gehe davon aus, dass Bahnfahren, wenn man eine Grenze überquert, in vielen Fällen schwieriger ist als innerhalb von einem Land. Und dann, ich will das dann beweisen und Beispiele dann sammeln und ein politisches Druck auf die EU ausüben für ein besseres Bahnpolitik dann europaweit. Also das ist dann der Sinn von diesem sehr politischen Projekt in diesem Sommer.

speaker_SPEAKER_00 (5:28)

Da bist du aber nicht entspannter zurückgekommen, als du vorher vor Beginn der Reise warst. Oder wie ist dein aktueller Gemütszustand?

speaker_SPEAKER_01 (5:35)

Ja, ist eine gute Frage. Ganz ehrlich, die schwierigsten Teile der Reise waren ganz am Ende. Also im Südosten Europas, also Griechenland, Bulgarien, Rumänien, wo die Züge ganz große Verspätungen hatten. Ich hatte ganz, ganz viele Probleme, auch mit Fahrplänen. Also da war ich auf keinen Fall entspannt. Naja, das war, muss ich sagen, in manchen Stellen eine ziemlich harte Erfahrung. Wenn man versucht, jeden Tag zwischen 500 und 1000 Kilometer zurückzulegen, fast keine Pausen. Aber das war auch das Ziel von diesem Projekt, jeden Tag eine neue Grenze zu überqueren, jeden Tag eine neue Geschichte. Wo funktioniert das gut, wo könnte das deutlich besser funktionieren? Und ich habe jetzt so eine Riesensammlung von Beispielen, Fotos, Videos. Ich habe auch eine Drohne dabeigehabt, damit ich dann Luftaufnahmen machen konnte, an den Grenzen. Also ich bin sozusagen in dieser Phase, in der ich auswerten kann von allem, was ich dann gesehen habe während der Reise.

speaker_SPEAKER_00 (6:42)

Also Jon ist jetzt Wikipedia für europäischen Zugverkehr.

speaker_SPEAKER_01 (6:46)

Ja, an Grenzen. Ich kann sagen, wie man von irgendeinem Staat zu irgendeiner anderen Grenze überschreitet. Ich kenne jetzt die ganze Geschichte, die guten sowie auch die sehr schwierigen. Also an eine Grenze musste ich schon 82 Kilometer mit dem Klapprad

zurücklegen. Also das war die Entfernung zwischen dem letzten Bahnhof in Litauen und dem ersten Bahnhof in Polen. Es war nicht in allen Fällen so schwierig, aber das war das Extremste.

speaker_SPEAKER_00 (7:17)

Lass uns doch vielleicht mal so ein bisschen clustern. Weil du wahrscheinlich wie ich, ich habe ehrlich gesagt ein bisschen geschummelt, weil ich mir den Elias von Traveling genommen habe und hab gesagt: "Ich krieg's grad einfach nicht hin." Ich war auf Lesereise: "Buch du mir bitte meine Interrail-Tour." Weil ich wusste, Digitalisierung ist noch nicht überall der Fall. Fangen wir mit Digitalisierung an. Also, wie hast du deine Tickets gefunden? Wie bist du vorgegangen? Hast du immer ganz spontan gebucht oder wie war die Planung?

speaker_SPEAKER_01 (7:46)

Also ich musste alles weit im Voraus planen, weil diese Reise war so sehr dicht getaktet. Ich musste das alles dann im Voraus planen. Ich wollte auch besondere Züge nehmen in besonderen Orten und das brauchte man besonders in Südwesteuropa. Das muss man im Voraus planen, besonders in Frankreich und Spanien. Ich musste einen Zug zum Beispiel von Saragossa nach Vigo nehmen. Dieser Zug verkehrt nur einmal am Tag und ist oft zwei Wochen im Voraus ausgebucht. Also das bedeutet dann, es ist dann fast unmöglich, da einfach dann in Spanien vor Ort anzukommen und zu sagen: "Hey ich will morgen nach Vigo." Es geht dann nicht. In Zentraleuropa und inklusive Deutschland, das geht eigenermaßen. Vielleicht muss man in einem IC stehen, aber in Spanien oder in Frankreich geht das nicht wegen Reservierungspflicht in den Zügen. Und dann zur Digitalisierung, also Reservierungen für Frankreich

kriegt man außerhalb von Frankreich, aber Reservierungen für Spanien sind sehr schwierig zu kriegen. Also da habe ich dann einen Freund von mir in Saragossa einfach angerufen und gesagt: "Hey könntest du mir diese Züge dann buchen und ich bezahle die dann vor Ort und ich hole dann diese Tickets von euch?" Also andere Bahnsysteme in anderen Ländern, Slowenien zum Beispiel, man kann alle Züge in Slowenien online buchen, aber die internationalen Züge nicht. Also dafür muss man zu einem Fahrkartenschalter gehen. Oder es gab ein anderes Problem, es waren nicht die Reservierungen, sondern die Fahrpläne, um überhaupt herauszufinden, was verkehrt. Da hatte ich enorme Probleme in Schweden, weil da ein paar Wochen im Voraus, es war nicht klar, verkehre der Nachtzug vom Stockholm in Richtung Narvik in Norden Norwegen, also ich musste schon in Boden im Norden Schweden aussteigen, aber es war nicht bekannt zwei Wochen im Voraus, verkehrte der Zug oder doch nicht. Und am Ende verkehrte der dann nicht und was für einen Schienenersatzverkehr zur Verfügung gäbe, war auch dann nicht klar. Also da gab es eine Reihe von Problemen. In Polen, die haben kurzfristig die Fahrpläne dann geändert und ich habe dann meinen Anschlusszug in Tarnow dann verpasst, weil die haben dann nur eine Woche vor der Fahrt die Fahrpläne geändert. Also die sind die Reihe von Problemen, die aufgetaucht sind während dieser Reise. Ich muss auch sagen, ich könnte den Eindruck, dass manche Länder in Europa wollen Interrail nicht mehr, besonders Spanien, Frankreich zum Teil. Die verdienen mehr Geld mit normalen Tickets als von Interrail und die wollen das möglichst schwierig machen für die Reisenden. Man kann alle Zugtickets in Spanien online buchen, aber Interrail Reservierung nicht. Also das finde ich ein bisschen blöd. Aber es ist ja verdammt wichtig aus meiner Sicht. Ich habe selber als Student

vor 15 Jahren, war ich selber auf Interrail, habe dann begonnen dann andere Länder der EU zu verstehen und zu kennen. Und jetzt mache ich dann ein Projekt mit Interrail. Also es ist dann sehr wichtig, dass junge Leute dann das machen, damit die dann mittelfristig dann für Ferienreisen auch das mit der Bahn machen. Also ich finde dieses nicht-mögen von Interrail, von manchen Bahnfirmen auch so eine sehr kurzfristige Sicht. Und das...

speaker_SPEAKER_00 (9:01)

Das fand ich auch tatsächlich sehr interessant, weil ich hatte das auch einmal, weil ein Mensch, also das wissen vielleicht auch nicht alle, in vielen großen europäischen Bahnhöfen ist es ja eher wie im Flughafen. Du wirst durchleuchtet, du musst zumindest, wenn du das Land auch verlassen willst, dein Gepäck da einmal durchschieben und so weiter. Und ich hatte das Problem, dass sich ein Schaffner für mein Klapprad, so ein Faltrad so interessiert hat und ich bin immer so höflich und ich war schon so ein bisschen unter pressure. Und dann habe ich genau in dem Moment den Schalter erreicht, wo die gesagt haben: "Nein, der Zug fährt jetzt." Also da ist ja auch dann, also das ist ja nicht nur mit der Reservierung, sondern dann ist ja wirklich, da fällt ja der Hammer. Und dann bin ich an den Schalter, habe mir eine Nummer gezogen, 130 Leute vor mir in Barcelona war das. Dann habe ich mir ein reguläres Ticket gekauft, weil ich habe gesagt: "Ich setze mich jetzt hier nicht, wie lang auch immer." Die Frau meinte wahrscheinlich anderthalb Stunden. Aber das war genau das. Da standen nur Interrailis, sage ich jetzt mal. Und ich hatte das Gefühl, das ist genau eine Personengruppe, die wir ja eigentlich in den Zug bringen und die jetzt genau das Gegenteil erleben.

speaker_SPEAKER_01 (11:56)

Aber auch, sag ich, Information in den Bahnhöfen. Was soll ich dann tun? Ich hatte auch ein Problem mit einem Bahnstreik in Frankreich. Mein Zug von Spanien könnte Frankreich dann nicht erreichen. Es gab keinerlei Informationen im Bahnhof von Madrid. Das war der Madrid dann nach Marseille. Ich wusste, dieses Zug könnte Frankreich nicht erreichen. Aber fahre er dann bis Barcelona, bis Figueres, bis keine Ahnung wo? Fährt er überhaupt? Ich habe keinerlei Informationen. Ich gehe zum Bahnhof, die Schlangen sind riesig lang. Ich könnte selber das herausfinden, wenn es Informationen online gäbe. Das ist was dann in diesen Corona-Zeiten, wo viele Bahnfirmen nicht ausreichend Personal haben, wenn man kommt mit der Digitalisierung voran, man spart viel Zeit. Das bedeutet, dass es nicht erforderlich ist, in einer Schlange zu stehen. Diese Sicherheitskontrollen in Spanien, die ist halbwegs für Eurostarzüge zwischen Paris und London zum Beispiel, die hasse ich auch. Man kann kein komplettes Bahnsystem absperren. Das ist alles so Placebo Security. Wenn du nimmst den Zug von Bilbao nach Madrid, es gibt keine Sicherheitskontrolle bei dem Einsteigen in Bilbao, aber in Madrid schon. Was ist das denn? Das ist dann nur ein Zeitverlust. Wenn ich die Hochgeschwindigkeitszüge kontrolliere, dann kann man nicht die Metros oder die Regionalbahnen sicher machen. Dass man Bahn fahren macht wie ein Flugzeug, das mag ich überhaupt nicht. Und es bringt für mich auch keinen Plus. Was bringt das? Was bedeutet das? Das mag ich überhaupt nicht. Das ist am allerschlimmsten in Spanien.

speaker_SPEAKER_00 (14:13)

Bei der Reservierungspflicht gibt es ja so zwei Positionen. Die einen, die das gut finden, dass man da eine, das sind dann eher die

Betreiber wahrscheinlich, dass man da eine planbare Masse sozusagen hat. Und die anderen, die sagen, dass durch dich und mich verfolgen, auch erst mitbekommen haben, wie streng das in anderen Ländern ist. Wir können theoretisch direkt reinspringen in den Zug und mitfahren. Das ist ja in anderen Ländern gar nicht möglich. Du bist ein ganz klarer Verfechter, dass es keine Reservierungspflicht geben sollte?

speaker_SPEAKER_01 (14:47)

Genau, und ich bin dafür, dass Leute können dann reservieren. Also, wenn ich will, mein Sitzplatz sicher, und ich bezahle ein bisschen Geld dafür, so dem DB- oder ÖBB-System, mag ich vollkommen. Aber was sehr, sehr wichtig ist, ist, wenn ich dann autonom und autofrei leben will, ich brauche, wenn ich das unbedingt brauche, vielleicht nicht jeden Tag, aber wenn ich morgen nach Hamburg unbedingt fahren muss, kann ich das machen. Und in Deutschland, das kann ich machen. Aber wenn ich in Frankreich wohne und morgen unbedingt nach Marseille fahren will, aus irgendeinem Grund, meine Pläne haben sich ja aus irgendeinem Grund geändert, und alle Züge sind voll, ja, also dann überlege ich: "Was mache ich? Fliege ich? Kaufe ich dann ein Auto, damit ich eine gewisse Flexibilität habe?" Und für mich reservierungspflichtige Züge, die voll sind, das ist gut für die Bahnfirmen, aber das ist nicht gut für die Passagiere. Also, und man braucht eine gewisse Flexibilität. Und grundsätzlich, wenn man schaut, wenn wir einen Vergleich zwischen Bahnreisen in Frankreich und in Deutschland machen, die meistbefahrenste ICE-Strecke in Deutschland ist Berlin-Hamburg mit 35 Zügen in jede Richtung am Tag. Und in Frankreich ist es Paris-Lyon mit nur 21 Zügen am Tag. Ja, also die Kapazität aus den Zügen ist etwas größer, aber die Kapazität ist nur

knapp über die Hälfte von der meistbefahrenen französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke. Ja, die Züge sind alle ausgebucht, cool, also gut für die Einnahmen für SNCF, aber für die Passagiere, das ist überhaupt keine gute Sache. Und diese Debatte, die wir gerade in Deutschland haben zu dem 9-Euro-Ticket in Überfüllung von den Zügen, das hat man in Frankreich nicht, weil man sagt: "Okay, sorry, unsere Züge sind voll", aber man kann nicht sehen, wie voll, ja, wie hoch ist der Bedarf? Und es gibt keine Alternative, es gibt keine Regionalbahn oder ein Intercity, die man dann sonst nehmen kann, falls ein TGV voll ist. Also ich bin komplett...

speaker_SPEAKER_00 (16:51)

Ich finde das auch ein total schräges Gefühl, dass man richtig stranden kann. Also, dass man wirklich, weil ja es kann ja immer mal irgendwie was sein, dass man wirklich theoretisch manchmal auch zwei, drei Tage nicht weiterkommt. Also das ist ja absurd eigentlich.

speaker_SPEAKER_01 (16:53)

Aber dann, wenn wir nehmen den Beispiel von Italien. Italien ist ein ganz interessanter Beispiel. Es gibt relativ viele reservierungspflichtige Züge. Aber es gibt eine Menge Alternativen. Da habe ich kein großes Problem. Die Regionalbahnen fahren in den meisten Regionen mit einem Stundentakt. Falls es keinen Frecciarossa gibt, dann gibt es oft einen Intercity. Der ist ein bisschen langsamer vielleicht. Aber man erreicht an dem gleichen Tag das Ziel. Also, falls es so ist, habe ich wenige Probleme damit. Aber die Situation in Frankreich und in Spanien ist ja aus meiner Sicht besonders schlimm.

speaker_SPEAKER_00 (17:36)

Und wenn du jetzt ein anderes Lieblingsthema anschaust, Barrierefreiheit, also wie gesagt, ein Mensch im Rollstuhl, also zum Beispiel mein Papa, hätten es heute nicht in diesen Zug geschafft, weil es einfach unmöglich war. Es waren, weiß ich gar nicht, ich würde mal schätzen, 40, 50 Treppenstufen je, um da auf die Spur zu kommen. Wie war das so innerhalb von Europa? Gibt es da auch ein Gefälle, ist es überall gleich beschissen oder gibt es ein Ranking?

speaker_SPEAKER_01 (18:07)

Ja, es ist schwierig. Grundsätzlich, es gibt eine Trennung zwischen Fernverkehrszügen und Regionalzügen. Also die meisten Regionalzüge sind ziemlich gut. Besonders in Westeuropa, die sind stufenfrei und grundsätzlich in den meisten Fällen modern. Also sagen wir, in dem ganzen Westeuropa gab es nur ein einzigen Fall, wo ich in einem komplett unbarrierefreien Zug, Regionalzug war. Das war in Portugal. Alle anderen, die Züge waren in Ordnung. Das Problem sind die Bahnhöfe. Es sind nicht grundsätzlich die Züge. Weil grundsätzlich in Europa, es gibt zwei Standards von Bahnsteighöhen. Vor, wie es zum Thema Rolltreppen, Aufzüge, wie man die Gleise überquert. Und dann, es gibt dann, wie viele Züge passen dann zu die diversen Bahnsteighöhen? Und dieser Zusammenhang zwischen diesen beiden Situationen ist in so viele Länder so schwierig. Man hat einen super coolen, schönen neuen Zug irgendwo für eine Bahnsteighöhe von 55 cm ausgelegt. Aber die haben die Bahnsteige nicht erneuert. Also es ist genauso barriereunfrei als eine mit alten Treppen. Also das bedeutet, dass es ist für mich grundsätzlich eine Frage nicht nur von den Zügen, sondern besonders von den Bahnhöfen. Und zweitens, Europa hat

sich nicht auf eine Bahnsteighöhe für ganz Europa geeinigt. Es gibt die zwei Systemen, 55 cm und 76 cm. Und Deutschland ist jetzt bei 76 cm, obwohl, im Osten Deutschlands gibt es 55 cm. Belgien ist auch bei 76 cm, die Niederländer auch. Aber dann Österreich, Schweiz, Frankreich zum Beispiel sind alle bei 55 cm. Also das bedeutet dann, kann man dann einen Zug entsprechend bauen, damit es dann barrierefrei ist für die beiden Höhen. Also es gibt bisher nur einen einzigen Zug, stufenfrei, treppenfrei für beide Höhen. Also es heißt Giruno, es ist eine neue, ziemlich Hochgeschwindigkeitszug in der Schweiz. Also für beide Bahnsteighöhen besonders gebaut. Also das ist eine sehr, sehr komplizierte Sache. Und aus meiner Sicht, es wäre sinnvoll, mittelfristig auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm europaweit zu einigen, weil das macht auch Doppelstockzügen auch einfacher zu bauen, weil ein Doppelstockzug mit einem Einstieg bei 76 cm ist schwieriger als bei 55 cm. Grundsätzlich. Aber natürlich alle anderen Bahnfirmen, die haben diverse Positionen und diverse Meinungen zu dem Thema. Und zweitens, dann in den Zügen selber. Wie kann man das Design von einem Zug gut gestalten, damit es nicht nur barrierefrei ist für jemanden in einem Rollstuhl, sondern für alle Arten von Nutzer? Und da habe ich alles gesehen. Also gut und schlecht. Weil es manchmal sehr eng, manchmal sehr räumig und sehr breit. Manchmal gibt es die, die haben die Stühle falsch positioniert. Was mir auch sehr wichtig ist, man muss unbedingt, wenn man hat einen breiten Eingang, die Toilette nicht direkt neben den Eingang positionieren, weil dann kriegt man so eine sehr schmale Stelle. Und dann das bedeutet, dass die Leute steigen dann sehr langsam in den Zug ein. Und das war besonders ein Problem um München zum Beispiel. Die haben da in Bayern so 15 Jahre alte Regionalbahnen, wo es besonders eng ist bei den Einsteigen. In der

Schweiz dagegen besonders die Züge von Stadler gebaut. Die haben richtig breite Einsteigsbereiche mit viel Platz für alle Arten von Nutzer. Es gibt natürlich auch ein anderes Problem oder eine andere Frage: Sind dann Stufen innerhalb von dem Fahrzeug selber? Also wenn eine Einsteigshöhe 55 ist, natürlich sind dann die Räder von dem Zug dann entsprechend höher. Also braucht man dann in dem Zug so eine Art eine Rampe oder Treppen. Und in vielen Fällen die Rampen sind für Leute, die geradeaus laufen, dann in Ordnung. Aber auf den Seiten von den Rampen gibt es so ein starkes Gefälle. Und das ist dann gut vielleicht für die Rollstuhlfahrer, die einfach so dann durchfahren wollen. Aber für zum Beispiel ältere Leute oder Leute mit Sichtbehinderungen, das bietet dann ziemlich gefährliche Situationen an. Also ich habe alles gesehen. Und ich muss so ein langes Blog-Eintrag erfassen von was ist gut und was nicht in so einem Innen-Design von Zügen. Aber grundsätzlich aus meiner Sicht, die Zügen selber, besonders Regionalzüge, sind nicht das hauptsächliche Problem, sondern die Bahnhöfe.

speaker_SPEAKER_00 (22:32)

Und wenn du jetzt so ein bisschen schaut, in Deutschland gibt es ja jetzt auch so Diskussionen, weil unter anderem wegen des 9-Euro-Tickets oftmals jetzt gesagt wird: "Ihr könnt leider eure Fahrräder nicht mitnehmen." Das ist natürlich für Leute, die eh schon pendeln, finde ich tatsächlich ein blödes Ding, weil die sich ja für diese Mobilität entschieden haben und jetzt aufgrund von diesem Ticket in Probleme kommen. Ich sage aber auch immer: "Ihr könnt nicht alle eure Räder irgendwann mitnehmen." Also das hat die Anna-Theresa Korbitt von HVV gesagt: "Das ist wie ein Briefkasten. Irgendwann, wenn alle Briefe drin sind, irgendwann ist er halt

voll." Und da ist ja manchmal für mich auch, dass man bei eben ländlichen Raumleihradsystemen macht, Scootersysteme, die da viel mehr Sinn machen. Wie guckst du auf diese Multimodalität und wie war Europa da unterschiedlich aufgestellt?

speaker_SPEAKER_01 (24:14)

Ja, aber auch Design ist da super wichtig. Also, ich war in diesem kleinen sogenannten Waldbahnnetz, also das ist von Plattling in Bayern nach Bayerisch Eisenstein an der Grenze zu Tschechien, also super kleine Schienenbusse. Aber mit enorm viel Gepäckraum, also die, wo man das oben überhaupt von den Sitzen stellt, könnte ich da auch ein Klapprad da oben stellen. Also das ist hervorragendes Design, damit dann die Leute, die dann unbedingt so schweres Gepäck dabei haben, die haben dann ausreichend Platz. Also die haben mit gutem Design mehr Platz in den Zug geschaffen. Dagegen, ich war in dem Zug von Berlin nach Kostrzyn in Polen, also nordöstlich von Berlin, da war der Zug modern, aber Gepäckraum gab es fast keine. Also, wenn man nimmt die besten Beispiele, also kann man dann etwas dann schaffen. In Sachen Fahrradmitnahme, da gibt es ein super gutes Beispiel aus Ungarn. Die haben Doppelstockzüge und die nehmen die kompletten Sitzen von dem unteren Geschoss aus am Wochenende, damit es möglichst viel Platz gibt für Fahrräder am Wochenende, wenn es keinen Pendelverkehr gibt. Also, wir müssen das auch dann überlegen: Was sind unsere Systeme? Und ich bin mit so vielen super irre kleinen Zügen gefahren, ja, nur ein Wagen, zwei Wagen, total überfüllt und auch in Deutschland. Also grundsätzlich, wir müssen auch an Kapazität dann denken bei der Planung von Regionalbahnen. Also man braucht eine Mischung aus diesen Optionen. Ich finde grundsätzlich, es muss nicht nötig sein, dass jemand ein

Fahrrad mitnimmt, besonders jeden Tag. Also tägliches Pendeln mit einem Fahrrad, also mit dem Fahrrad zu dem Zug und dann dem Fahrrad an dem anderen Ende, das scheint mir keine gute Lösung zu sein. Da bin ich ein großer Fan von, was die tun in Paris oder in dem ganzen Niederlande, wo man hat so ein Leihradsystem, integriert mit dem Bahnticket. Also damit man dann mit dem Rad weiterkommen kann am Ende der Reise. Auch dann dem 9 Euro-Ticket für sowas ist auch dann ganz gut, weil man braucht dann kein zusätzliches Fahrschein für den Bus oder Tram oder Metro oder so am Ende der Fahrt mit der regulären Bahn. Also die finde ich dann ordentlich als Lösung. Aber grundsätzlich, multimodale Lösungen, also ich hatte selber auf meiner Reise ein Klapprad dabei, weil sonst wäre das Projekt unmöglich, weil eine Mitnahme von regulären Fahrrädern nicht möglich ist in vielen Orten. Ich war in vielen sehr abgekuppelten Kleinstädten mitten in nirgendwo und ich musste auch dann Fahrten über Grenzen machen und es ist unmöglich, ein Rad zu leihen auf einer Seite und das dann auf der anderen Seite zurückzugeben. Aber dann, ja grundsätzlich, ich bin sehr für solche multimodale Lösungen. Aber ich muss sagen, auch in Kleinstädten, ich war in Zielona Góra in Polen zum Beispiel, eine Stadt von sechzig, siebzigtausend Leuten, hatte ein hervorragendes Leihradsystem. Also das geht auch, ja auch im ländlichen Ungarn in der Nähe von Rédics, so an der Grenze zu Slowenien, gibt es kleine Dörfer mit Leihrädern. Also ich habe ziemlich alles gesehen und auch dann in Sachen Fahrradinfrastruktur, auch gute Beispiele aus ungewöhnlichen Orten, also die Radwege in Warschau sind sowas von geil. Also es ist so platt und schnell und gut, ja. Also da kann alle Städte was davon lernen. Also grundsätzlich, wir haben irgendwo in Europa die Lösung für alle

diese Probleme, aber wir sind meilenweit von einer Implementierung von all diesen Aspekten überall.

speaker_SPEAKER_00 (28:15)

Heißt aber auch, dass die Städte, die so großartig sind, in der Stadt was zu lösen, in Ländern liegen, wo die Bahn noch gar keine Lösung ist. Oder korreliert das bisschen?

speaker_SPEAKER_01 (28:27)

Nicht unbedingt. Man sieht natürlich Unterschiede. Manche Bahn-systeme sind sehr dezentralisiert. Also wo die Regionen viel Macht haben, wie in Polen oder in Schweden zum Beispiel. Da merkt man große Unterschiede. In Ungarn zum Beispiel, da ist die Bahn sehr national. Es gibt überhaupt keine Regionalisierung. Und da haben wir genau die gleichen Systeme überall. Egal ob in einer Stadt wie Szeged, sehr fahrradfreundlich, oder in einer anderen Stadt wie Miskolc, habe ich fast niemanden auf dem Fahrrad gesehen. Aber die Bahn ist genauso gut für Fahrräder in beiden Situationen. Und auch in die Grenzverkehre. In manchen Grenzregionen, besonders Brandenburg nach Polen zum Beispiel, da haben die nationale Regierung fast keine Interesse, aber die Regionen und die Länder schon. Es funktioniert dann einigermaßen. Es ist da schwierig zu sagen, was es dann besonders [uverständlich].

speaker_SPEAKER_00 (29:33)

Wenn wir jetzt mal zum Ende kommen und die Highlights herausstellen. Was ist das beste System in Sachen Digitalisierung? Oder bei welchen Ländern hast du das Gefühl, da klappt das schon richtig gut? Ich glaube nämlich auch, dass die Lösungen alle schon da sind. Aber vielleicht kannst du zum Ende hin immer sagen bei be-

stimmten Bereichen: "Guckt bitte in diese Länder." Also Digitalisierung, was hat dir gut gefallen?

speaker_SPEAKER_01 (29:55)

Ja, also ich mag sehr gerne die Situation in Tschechien. Man braucht vertrauenswürdige Informationen, um mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln gut fahren zu können. Und weil die haben so viele unterschiedliche Anbieter in Tschechien. Die haben den System, der heißt IDOS. So eine Plattform, wo alle Anbieter, alle Tickets, alle Fahrpläne da drauf sind. Also man hat eine gewisse Sicherheit. Und zweitens, den staatlichen Bahn, České dráhy, die haben eine super ordentliche App. Also diese App von České dráhy ist sehr, sehr gut. Und für mich ist Tschechien auch ein Beispiel, weil die Bahn in Tschechien ist nicht super gut finanziert. Also in manchen Ecken von dem Land ist Bahnfahren sogar sehr langsam, weil die haben die Schienen nicht erneuert. Aber in Sachen Digitalisierung, ich war mit ihnen in irgendeinem kleinen Schienenbus in irgendeiner abgekuppelten Region im Nordosten Tschechiens. Aber die Schaffnerin kommt mit einem digitalen Gerät. Ich kann mein Ticket mit meiner Kreditkarte schon dann in dem Zug besorgen. Alle Leute haben dann QR-Codes auf den Tickets. In fast allen Zügen gibt es Wifi. Also grundsätzlich alle können diese Ebene von Tschechien dann erreichen, weil es ist nicht nur eine Frage, wie viel Geld man dann investiert. Österreich ist auch natürlich super gut. Und in der EU hat das beste Bahnsystem aus meiner Sicht, die besten Fahrpläne. Die Schweiz ist vielleicht ein Tick besser, aber es ist nicht in der EU. Und die finanzieren dann zwei- oder dreimal so viel das Bahnsystem als Österreich. Aber Digitalisierung ist auch dann Österreich ziemlich gut. Und ich muss auch sagen, in einem europäischen Vergleich, der DB Navigator in Deutschland ist ziem-

lich gut. Also man kann in Portugal, Spanien, Frankreich, Schweden, alle baltischen Länder, Polen, Kroatien, Griechenland von einem DB Navigator träumen. Also es ist komplett ein anderes Welt. Hat man irgendeine Ahnung, in Portugal ist man pünktlich oder nicht, findet man das nirgendwo online. Also in einem europäischen Vergleich ist dann DB vielleicht nicht so schlecht. In Sachen Digitalisierung.

speaker_SPEAKER_00 (32:20)

Gab es denn auch... Ehrlich gesagt, manchmal find ich pragmatische Lösungen ganz cool. Ich weiß nicht mehr, wo es war. Ich glaub, da haben die mit den beiden Bahnsteighöhen gespielt. Aber nicht im Sinne von Züge, sondern da gab's so einen Huckel auf jedem Bahnsteig. Dass da, glaub ich, die Leute mit dem Rollstuhl besser reinkommen. Ähm, da war so ein... Schön mit so einem Spray, dass der Mensch, der den Zug fährt, auch weiß, wo er anhalten muss. Sind dir solche Sachen auch begegnet? Also, das ist ja auch manchmal ganz interessant.

speaker_SPEAKER_01 (32:53)

Aber zum Beispiel bei Sachen Barrierefreiheit, manche Bahnstationen in Portugal zum Beispiel, die haben keine Überführungen oder Unterführungen, die haben einfach Barrieren. Und man überquert dann die Gleise so direkt und es gibt Mitarbeiter, die helfen dann den Leuten. Es funktioniert ja eigenermaßen. Also das finde ich auch nicht so schlecht. In Lettland, die Züge sind irre alt, aber die haben WiFi und die haben einfach so eine Art WiFi pro Wagen. Und man hat in den WiFi-Namen den Wagen-Nummer. Und vielleicht kriegt man auch ein bisschen Empfang von den Wagen nebenan. Irgendwie, das funktioniert irgendwie doch noch.

Also solche Lösungen. Oder in Italien, die haben sehr alte Wagen so umgebaut mit so einer Art stufenlosen Einstieg in der Mitte des Wagens. Okay, der komplette Zug ist nicht barrierefrei, aber es ist besser als nichts. Also diese Arten von Lösungen, ich habe kein Problem damit.

speaker_SPEAKER_00 (33:30)

Finde ich auch gut. Und wenn du jetzt nochmal so auf diesen Multimodalität-Faktor schaust, mir ist es auch aufgefallen in Spanien und Frankreich speziell, nicht nur, dass es viel lässiger genutzt wird, also ich glaube, das ist auch nicht so ein Tam-Tam, sondern auch, dass viel mehr Menschen im Sinne von Alter, Ethnie, keine Ahnung, also da sind Frauen, da sind Männer, also das ist jetzt auch Kinder teilweise, weil es gibt manchmal auch sogar Leihradssysteme mit Kindersitzen, habe ich gesehen. Wie hast du das so beobachtet? Wie ist es mit der Multimodalität? Was ist da vorne für dich?

speaker_SPEAKER_01 (34:27)

Also für mich vorne sind dann die Niederlande und Kopenhagen und Dänemark für alltägliche Fahrten. Also Fahrten zu der Arbeit, zur Schule, alles was man jeden Tag macht. Also diese beiden Länder sind dann sehr, sehr gut. Für Freizeitfahrten, ich finde die Lösung dann in Tschechien und in Ungarn dann sehr gut. Weil dann die sagen: "Okay, wir haben kein nationales Leihradsystem, aber wir machen das möglichst einfach für euch ein eigenes Fahrrad dann mitzunehmen." Ich bin, ist ein bisschen schwierig zu sagen in Sachen so Scooters und Elektroräder. Da habe ich, ich muss sagen, ich habe dann ziemlich alles gesehen. Manche Städte, wo es fast keine davon gibt, nur reguläre Fahrräder und manche andere, wo es enorm viele Scooters gab, in Lissabon zum Beispiel gab es

deutlich mehr Scooters als es Fahrräder gibt. Aber da, ich muss sagen, ich habe nur Erfahrung. Ich habe kein kompletten Überblick. Aber grundsätzlich, was ich dann hier sagen will, ist, es gibt keine Lösung, was überall sofort funktionieren kann. Man muss sagen: "Okay, wir haben dieses Problem, wie lösen wir am besten dieses Problem überhaupt? Ist das mit Leihrädern, ist das mit einer Fahrradmitnahme, ist das mit Scooters, ist das mit Lastenrädern, ist, wie ist dann die Lösung?" Und ja, also man hat ziemlich gute Erfahrungen, Mischungen von Erfahrungen ein bisschen überall. Ich muss auch sagen, in manchen Zügen, besonders in Bulgarien zum Beispiel, wo offiziell eine Fahrradmitnahme nicht erlaubt ist, man redet einfach mit den Mitarbeitern, findet eine Lösung. Also, ziemlich flexible Lösungen. Man packt alles in einem Gepäckwagen hinter der Lokomotive oder so. Das funktioniert ja auch eigenermaßen. Ich war in einem Ersatzzug zwischen Österreich und Italien, denn der Reguläre konnte nicht fahren wegen Bauarbeiten. Da haben wir eine irre alte Wagen so rangehängt und der Schaffner hat uns alle geholfen, so ziemlich viele Fahrräder so hochzuschleppen und da reinzupassen. Geht ja auch. Also grundsätzlich, die viele Lösungen sind möglich für Multimodalität, aber man muss die dann ausprobieren. Es ist nicht immer klar: Was ist überhaupt möglich? Also, es gibt eine besondere Teil der Webseite der belgischen Bahnen zur Fahrradmitnahme, weil es gibt so viele diverse Sorten von Zügen, die haben alle unterschiedliche Orte in dem Zug für die Fahrradmitnahme. Und manche waren auch für mich dann nicht klar, weil ich habe mein Fahrrad bei der falschen Tür in eines von den Zügen reingenommen. Und der Schaffner hat gesagt: "Das ist da vorne." Also wieso weiß ich, wo ich das dann reinnehme? Du schaust auf die besondere Webseite. Okay, vielleicht ein bisschen kompliziert, aber gut, irgendwie geht das. Und ich

muss sagen, ja, natürlich, manche von den Mitarbeitern waren ein bisschen streng und vielleicht nicht in guter Laune. Aber grundsätzlich, ich habe fast alle Probleme irgendwie gelöst, irgendwie hingekriegt.

speaker_SPEAKER_00 (37:41)

Ich bin auch totaler Fan davon, dass es wirklich viel Personal gibt. Weil viele träumen ja jetzt von diesem autonomen Fahren, wo auch immer. Vor allen Dingen deswegen, weil sie Personal einsparen wollen und auf diese Personalkosten gucken. Aber ich glaube, viele Menschen, die reisen, brauchen einfach einen Ansprechpartner oder eine Ansprechpartnerin. Subjektive Sicherheit wird erhöht. Man kann auch mal helfen, genau was du sagst. Bei den ICEs in Deutschland sehe ich auch immer da, wo es sich knubbelt, da ist der Schaffner, weil der hilft allen möglichen Leuten rein, die auch einen Kinderwagen oder so dabei haben. Da ist es auch pragmatisch. Was ist denn jetzt deine Erkenntnis? Weil es hört sich nach einem sehr ungekämmten System an. Wie siehst du, wie willst du kämmen? Wie willst du Ordnung reinbringen? Also was sind jetzt deine Ansätze? Oder denkst du: "Um Gottes Willen, das kriegen wir nie gelöst. Es ist so unterschiedlich"?

speaker_SPEAKER_01 (38:12)

Also ich gehe ein bisschen zurück zu den Zielen von dieses Projekt. Grundsätzlich ist internationales Bahnfahren schwieriger als Bahnfahren in einem Land. Und so wird es immer sein. Man braucht zwei Bahnfirmen, man hat diverse technische Hürden, diverse Stromsysteme, Signalisierungssysteme. Aber die EU hat ziemlich viel Geld in neue Strecken oder Streckenaufbau investiert, aber hat sich nicht um diese anderen Aspekten unbedingt

gekümmert. Fahrpläne, wie oft fahren die Züge? Haben die Bahnfirmen die entsprechenden Züge für internationalen Verkehr? Du warst bestimmt auf dem Weg in Richtung Kopenhagen von Deutschland aus. Die komplette Strecke ist elektrifiziert, aber der Zug ist Diesel. Weil Deutsche Bahnen und die dänischen Stadtbahnen keine elektrischen Züge, die auf der anderen Seite verkehren dürfen. Und grundsätzlich, die sind ein bisschen teurer, aber die EU könnte dann dabei helfen, einfach mal zu sagen: "Hey, wenn ihr einen elektrischen Zug braucht, wir finanzieren den Unterschied zwischen einem Zug, der in ein Land verkehren kann, und dann in ein zweites Land verkehren könnte." Oder Orte, wo die Fahrpläne dann nicht passen. Die sind super einfach, Dinge zu lösen. Ich musste dreieinhalb Stunden an der Grenze Estland zu Lettland verbringen, weil der Zug erreicht den Grenzbahnhof 20 Minuten nach dem Abfahrt des Zuges nach Riga, und der nächste Verkehr kommt erst in dreieinhalb Stunden. Also sowas ist irre einfach zu lösen. Oder wenn ich buche einen Zug von Berlin, wo ich wohne, bis Straßburg, wo ich oft arbeite, es ist mit deutscher Bahn 129 Euro. Für eine Reise nach Kiel, also den letzten Station in Deutschland, ist es mit einem Sparpreis nur 35. Sondern ich kriege keinen Sparpreis bis nach Straßburg. Also ich kaufe den Sparpreis bis Kiel, kaufe das Anschlussticket im Zug selber für 4 Euro, und ich erreiche mein Ziel für 39 Euro, statt dem Angebot von 129, was ich von deutscher Bahn dann kriege. Das ist verrückt. Und diese Arten von Problemen, Dieselmotoren auf elektrifizierten Strecken, Fahrpläne, die nicht funktionieren, Orte, wo die Regionalbahnen als Endstation den letzten Bahnhof vor der Grenze haben, und auf der anderen Seite die beginnen im ersten Bahnhof nach der Grenze. Es gibt irre viele Orte, wo diese Situation stattfindet. Man lässt dann den Zug bis dem ersten Bahnhof nach der Grenze

fahren, und in den meisten Fällen ist das auch nicht technisch schwierig. Also es gibt enorm viele Dinge, die man dann verbessern könnte, ohne viel Geld und ohne viel Aufwand. Und wenn man nimmt den besten Beispiele, und viele davon sind entweder in Österreich oder in Tschechien, man kopiert, was da funktioniert, und fügt das einfach ein. Und das ist, was ich dann bemerkt habe in dieser Reise, und in meinen Diskussionen mit EU-Entscheidungsträgern. Also ich war auf einer Konferenz mit der Verkehrskommissarin Adina Vălean, und die Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Karima Delli in Lyon, also jetzt vor einem Monat etwa. Und die kennen diese Situationen vor Ort nicht. Die waren nie an der Grenze Metlika in Slowenien nach Buzjarc in Kroatien. Haben das nie vor Ort erlebt. Haben nicht mit den Menschen vor Ort gesprochen, um herauszufinden: Was könnte dann funktionieren? Und das ist dann dieses, was ich dann gelernt habe, diese letzten zwei Monaten, ist, ich habe jetzt im Gehirn volle Ideen, und volle praktische Lösungen. Nicht, wir brauchen mehr internationale Züge. Sondern, wo können wir das verbessern? Für ziemlich wenig Geld. Und was ist in jedem Ort dann erforderlich? Und das habe ich dann alles gelernt in den letzten paar Monaten. Und jetzt muss ich das dann alles zusammenfassen, und dann mehr politischen Druck dann ausüben, und sagen: "Hey, Moment mal, diese Lösungen sind nicht schwierig. Es gibt eine enorm viele Probleme, aber viele von denen kann man ziemlich einfach und ziemlich günstig lösen."

speaker_SPEAKER_00 (42:33)

Wo kann man das denn jetzt alles lesen? Machst du da irgendwann ein Buch draus?

speaker_SPEAKER_01 (43:22)

Ja, so viele Leute haben das so gefragt auf Twitter. Also bisher waren die alltäglichen Berichte auf Twitter, also jeden Tag so ein Twitter-Thread. Es werden auch einige noch geben in den nächsten Tagen, weil ich habe ein paar Tage Interrail noch übrig und ich mache ein paar Tagesausflüge an den Grenzen zu Polen und Tschechien. Es gibt diese Project-Website, das ist crossborderrail.trainsforeurope.eu und ich werde dann einen Bericht erfassen bis Herbst dieses Jahr mit diesen Top-10-Projekten. Ja, um dann ein Buch zu schreiben, sehr gerne, aber bisher habe ich keinen Herausgeber gefunden. Aber wenn deine Hörer kennen irgendjemanden oder irgendjemand Lust hat, hätte ich auch super viel Lust, dann ein Buch zu schreiben zu dieser Situation. Nicht nur, wie man diese Probleme löst, sondern auch, wie diese Probleme zustande gekommen sind. Und das ist dann auch eine ganz andere Geschichte. Krieg, politische Probleme, Kaltenkrieg, ja, niemand hat dann die Bahn in irgendeinem Land genommen, fehlhafte Investitionen, Probleme mit den Bahnfirmen. Es gibt ganz, ganz viele interessante Geschichten. Ja, also ich würde sehr gerne ein Buch schreiben, aber bisher habe ich kein Herausgeber gefunden.

speaker_SPEAKER_00 (44:49)

Ja, dann haben wir das jetzt doch sehr gut platziert. Ich danke dir auf jeden Fall für das Gespräch. Du hast grad ein bisschen gespoilert, dass du ja auch noch mit einem großen Medium bald unterwegs sein wirst. Da kann man ja auch vielleicht dann noch mal reinlesen. Ich hoffe auch, dass das mit dem Interrail wieder besser wird. Ich weiß nicht, ob ich's so idealisiere im Rückblick, aber ich hab's sehr viel einfacher in Erinnerung, als ich das gemacht hab vor Jahrzehnten, kann ich schon sagen.

speaker_SPEAKER_01 (44:53)

Es hängt davon ab, wo du hinfährst. In Polen, in Tschechien, in der Slowakei, in Ungarn. Ich hab alle Reservierungen online gebucht. Kein Problem, ganz entspannt. Österreich auch, Italien auch in Ordnung. Deutschland, die Niederlande, Österreich. Man brauchte sowieso keine Reservierungen. Es ist grundsätzlich im Süden und Westen, wo es aus meiner Sicht so problematisch ist.

speaker_SPEAKER_00 (45:46)

Gut, wir hoffen, dass es besser wird und dass sich die jungen Menschen da nicht abschrecken lassen. Ich habe auf jeden Fall wieder wahrgenommen, ähnlich wie das 9-Euro-Ticket, dass Interrail-Tickets total für Kommunikation auch in den Waggons sorgen, weil man sich ja auch irgendwie erkennt mit den Rucksäcken. Also es ist eigentlich eine ganz tolle Sache für Europa. Danke dir für die Zeit und ja, halt uns auf jeden Fall unterrichtet, was wir tun können, auch um selber noch mal ein bisschen Druck zu machen. Dir noch einen schönen Abend.

speaker_SPEAKER_01 (46:10)

Gleichfalls. Tschüss. Bis dann.

speaker_SPEAKER_00 (46:12)

Bis dann. Tschüss.