

Nachhaltige Mobilität in Europa

Von Autos als Regenschirmen, Nationalismus und einer offenen, europäischen Jugend

Bericht von meiner Interrailreise durch Südosteuropa

Wie nachhaltig tickt Südosteuropas öffentlicher Personenverkehr? Dieser Fragestellung bin ich einen Monat lang während einer von der Schwartzkopf-Stiftung geförderten Reise mit dem Zug nachgegangen. Dabei habe ich verschiedene Akteur*innen getroffen, die mir ihre Sichtweisen auf das Thema vermittelt haben. Warum fahren in Wien so viele Menschen mit den „Öffis“? Wie gut lässt es sich in Bukarest, der Hauptstadt Rumäniens radeln? Und sind die Züge in Südosteuropa wirklich anders als aus Deutschland gewohnt?

Schon einige Wochen vor Beginn der Reise habe ich Termine ausgemacht – ich habe beispielsweise die Grünen in Wien angeschrieben, ob wir uns an meinem ersten Wochenende der Reise treffen können. Gleichzeitig musste ich Unterkünfte suchen und durfte bis auf wenige Tage in Belgrad bei Couchsurfer*innen unterkommen, die mir ihre Stadt durch eine ganz eigene Brille gezeigt haben.

Los geht's! Bye bye Feinstaub-geplagtes Stuttgart, hello Europe!

Seit bereits zwei Jahren schwelt die Debatte in der baden-württembergischen Landeshauptstadt: Stauhauptstadt Nummer eins! Tausende Feinstaubtote pro Jahr! Wem gehört die Stadt? Den Autos oder denen, die darin wohnen?

Ich selbst lebe seit rund zwei Jahren an einer der meist befahrensten Straßen mitten in Stuttgart: der Hauptstätter Straße. Täglich brausen hier alle durch, die in den Stuttgarter Talkessel rein- und rausfahren. Große LKWs, die das Haus ordentlich durchrütteln, Krankenwagen, die im Zehn-Minuten-Takt das Marienhospital anfahren und Autos, Autos, Autos. Stuttgart ist auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Daimler, Porsche und unzählige Zulieferer machen ihr Geschäft mit dem Traum von der uneingeschränkten Mobilität. So titelten die Stuttgarter Nachrichten 2015: „348 103 Fahrzeuge sind Ende 2014 in Stuttgart zugelassen gewesen. Das ist ein Rekord. Trotz aller Verkehrsprobleme steigen die Zahlen seit Jahren massiv an. Experten vermuten die florierenden Automobilunternehmen und generell die starke Wirtschaft als Gründe“ (Stuttgarter Nachrichten 2015: o. S.). In den 70ern wurde die autogerechte Stadt geschaffen – heute versucht man mit Instrumenten wie dem Feinstaubalarm oder womöglich kommenden Fahrverboten für bestimmte Dieselmodelle der Blechlawine Herr zu werden. Autofahrer*innen sind bisher angewiesen, das Auto

stehen zu lassen, wenn von der EU festgelegte Grenzwerte überschritten werden – ein Prinzip, das bisher auf Freiwilligkeit beruht.

Aber vielleicht sieht es in anderen europäischen Städten ja anders aus – ein deutlich anderes Bild bietet sich in Wien...

Von Stuttgart nach Wien – mit WiFi und Verspätung

19. Januar: Von Stuttgart aus dauert es rund drei Stunden bis München. Der Intercity Express, Deutschlands schnellstes Gefährt auf Schienen bietet seit Kurzem Internet für alle, das ich erst mal benutze, um meine Facebook-Freund*innen nach Tipps zu fragen: Wer kennt wen? Wo könnte ich schlafen? Was muss ich mir unbedingt ansehen? Und welche Personen sind besonders interessant, um über Nachhaltigkeit und Verkehr zu sprechen? In München steige ich in den Railjet der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) – wow, noch mehr Hightech! Das Internet ist noch schneller und der Zug wirkt noch etwas moderner.

Dass ich mich für eine Zugreise alleine im Winter entschieden habe, wird jetzt zum Bonus: Die Strecke durch die Alpen ist wunderschön. Schnee bedeckt die Hügel, weite Felder in weiß strahlen im Licht des Sonnenuntergangs – mit der



passenden Musik auf den Ohren kommt Vorfreude auf. Drei Stunden später: Stillstand. Im Tunnel, nur wenige Kilometer vor Wien entfernt, bleiben wir stecken und es stellt sich heraus, dass der hochmoderne Railjet einen Motorschaden hat: Wir müssen abgeschleppt werden. Die längste Verspätung habe ich also im deutschsprachigen Raum. Kathi, eine Freundin, die ich aus Stuttgart kenne, muss zwei Stunden auf mich warten. Zum Glück kommt aber die U-Bahn in Wien-Meidling direkt und wir haben noch einen schönen Abend.

Am nächsten Tag schon treffe ich Peter Krause, der für die Österreichischen Grünen im Wiener Landtag sitzt. Wir treffen uns in einem traditionellen Wiener Kaffeehaus direkt am Rathaus und Peter erzählt mir von der erfolgreichen Verkehrspolitik in der 2-Millionen-Stadt: „Bei uns werden derzeit knapp vierzig Prozent der Wege mit öffentlichem Verkehr zurückgelegt – das heißt Straßenbahn, Bus

oder U-Bahn. Wien hat derzeit fünf U-Bahn-Linien, dreißig oder mehr Straßenbahnlinien und wir befördern pro Jahr eine Milliarde Fahrgäste innerhalb der Stadtgrenzen.“ Möglich machen das hohe Investitionen – sowohl in die Infrastruktur, als auch in attraktive Ticketangebote. Seit 2012 gibt es die Wiener Jahreskarte für 365 € im Jahr. Das heißt: Ein Euro pro Tag. Die Maßnahme zeigte schnell Wirkung. Während 2012 noch 350.000 Jahreskarten verkauft wurden, waren es im Jahr 2016 schon 750.000. Die Zahl hat sich verdoppelt. Und die Stadt hat ambitionierte Ziele. Bis 2025 sollen 80 % der Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit den Öffentlichen zurückgelegt werden. Der motorisierte Individualverkehr soll auf nur mehr 20 % schrumpfen. Good luck, Wien!

Auch interessant: Beim Meeting des Kollektivs ‚system change – not climate change‘ durfte ich Klimaaktivist*innen aus Österreich kennenlernen, die es mit ihrem Protest geschafft haben, eine dritte Landebahn am Wiener Flughafen zu verhindern. Bei Bier und Wein diskutieren wir abends bei einer Solidaritätsparty der Gruppe SoLiLa (Solidarische Landwirtschaft) über Kapitalismus, Umwelt und Aktivismus.

Keine Stunde Fahrtzeit nach Bratislava: zwei verschiedene Welten

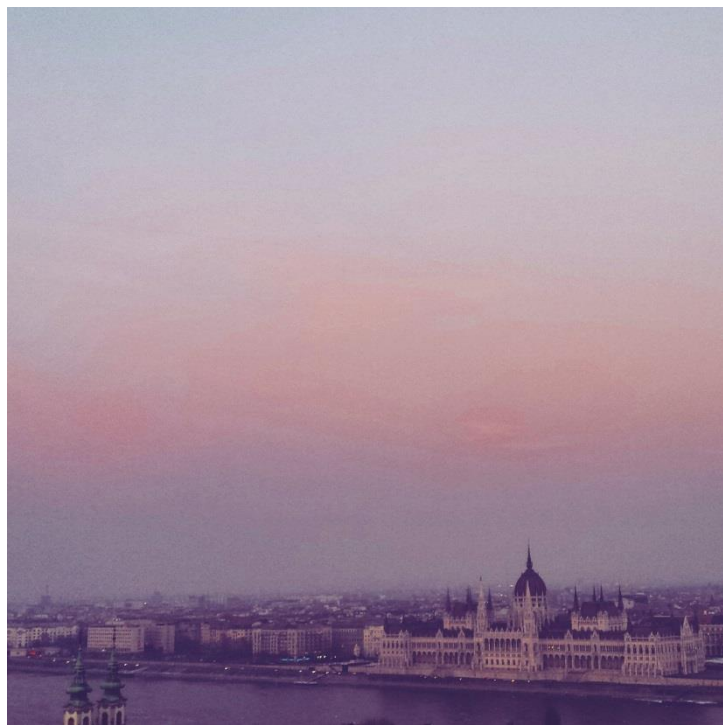
23. Januar: Vom neuen und riesigen Wiener Hauptbahnhof geht es in Richtung Slowakei. Es sind zwei Welten, die da aufeinanderprallen. Ost und West, royale Gebäude und frei hängende Kabel, hohe Löhne – niedrige Löhne. Meine Couchsurfing-Host erzählt mir, dass auch ihr Vater zwischen den beiden ungleichen Hauptstädten pendelt – weil er in Wien ungefähr doppelt so viel verdient. Und viele machen es ihm gleich. Das Marktforschungsinstitut MAKAM hat 2012 herausgefunden, dass viele Pendler*innen das Auto benutzen – trotz Staus und hoher Spritpreise. Grund waren nicht etwa die Preise für Bahn und Bus. Die Umfrage ergab, dass die Anbindung an den Hauptbahnhof in Bratislava schlicht zu schlecht ist, wenn man nicht gerade in der Innenstadt wohnt (vgl. Presstext 2012: o. S.). Nichtsdestotrotz dauert es nur fünf Minuten vom Hauptbahnhof zur Wohnung, in der ich übernachtete. Auffallend ist, dass die Bustickets für Studierende nur 35 Cent pro Fahrt kosten – kein Vergleich zu „westlichen“ Ticketpreisen, die bei etwa 2,40 € liegen. Die meisten Busse fahren mit Verbindung an die Oberleitungen über den Straßen. Daneben gibt es Straßenbahnen – sowohl alte wie neue. Die Slowakei hat 2009 den Euro eingeführt und man kann sehen, dass sich die Stadt entwickelt. In der Innenstadt befinden sich mehrere Hochhäuser im Bau. In der rund 370.000 Einwohner*innen zählenden Stadt verbringe ich aber nur zwei Tage und mein Eindruck ist: Hier geht nicht ganz so viel. Weiter geht's nach Ungarn: 6 Stunden Fahrt.

Ein pulsierende Stadt: Budapest

25. Januar: Die Zugfahrt war in der ersten Klasse sehr angenehm, die Steckdose hat leider nicht funktioniert, bei der Ankunft am Budapester Keleti-Bahnhof aber habe ich noch genug Akku, um

meine Host zu erreichen. Keleti ist ein schöner Bahnhof und ein geschichtsträchtiger. Zuletzt sind mir die Bilder der Geflüchteten aus dem Sommer 2015 im Kopf, die hier aufgrund der repressiven Asylpolitik Orbans gestrandet waren. Keleti ist – zumindest im Untergrund – hypermodern, seit 2014 die Metrolinie 4 eröffnet hat. Der öffentliche Nahverkehr in der 1,8 Millionenstadt läuft flüssig, das U-Bahnnetz ist gut vernetzt, ebenso die Busse. Abends treffe ich Katarina, eine junge Budapesterin, an deren Kontakt ich durch eine Freundin der Federation of Young European Greens gekommen bin. Katarina beschäftigt sich politisch viel mit Nachhaltigkeit, momentan ist sie in jeder freien Stunde aktiv, um die Olympischen Spiele in Budapest zu verhindern. Zusammen mit anderen jungen Leuten sammeln sie Unterschriften für eine sozialere Stadt, für bessere Angebote für Geringverdienende statt für pompöse Olympiabauten: „Orban soll sich mal um die zerfallenden Krankenhäuser kümmern und nicht um Prestige für wenige Wochen. Geld in soziale Infrastruktur zu stecken ist um Längen nachhaltiger als so ein Sportevent.“ Katarina bewegt sich in der Stadt per Bahn und Bus. „Hier in Budapest ist der Nahverkehr ziemlich gut ausgebaut – auf dem Land und auf Langstrecken sieht das schon anders aus“, sagt sie und meint damit die meist langsamen Züge, die in Ungarn verkehren. So auch auf der Fahrt nach Bukarest, der Hauptstadt Rumäniens.

Abgesehen davon bin ich beeindruckt von der Schönheit der ungarischen Hauptstadt. Zum ersten Mal seit Beginn meiner Reise verbringe ich die ersten zwei Tage fast ganz alleine, weil meine Gastgeberin, die Freundin einer Freundin, verreist ist und mir die Wohnung überlassen hat. Von Pest aus hat man eine fantastische



Sicht auf Buda, die Donau und das weltberühmte Parlament. Als ich mich am dritten Tag in ein Café setze und „Rückkehr nach Reims“ (Didier Eribon) lese, spricht mich mein Gegenüber an, ob ich kurz auf sein Notebook aufpassen kann und wir kommen ins Gespräch. Ruud kommt aus den Niederlanden, wohnt aber seit mehreren Jahren in Schweden auf einer kleinen Insel in der Nähe von Göteborg und macht elektronische Musik. Es ist eine von den vielen spontanen Begegnungen, die diese Reise ganz anders machen als beim Reisen zu zweit oder mit Freunden. Mit Ruud verstehe ich mich so gut, dass wir die ganze Nacht durchfeiern. Am nächsten ist er als DJ in einer alternativen Kellerbar gebucht und ich bin auch dabei. Junge Leute aus ganz Europa kommen hier vorbei und an

einem Abend lerne ich Menschen aus Großbritannien, der Türkei, Ungarn und den Niederlanden. Die meisten sind an Politik interessiert und zusammen regen wir uns über den aufkeimenden Nationalismus in unseren Staaten auf. Da ist die Ungarin, die über Orban und die Propaganda gegen Geflüchtete schimpft, der Brite mit türkischen Wurzeln, der über den Brexit wie über Erdogan abkotzt und der Niederländer, der ganz bestimmt nicht Gerd Wilders wählt. Zusammen entsteht ein wirklich europäisches Gefühl: Als junge Europäer*innen sind wir (fast) alle selbstverständlich mit Europa aufgewachsen. Wir reisen ohne Passkontrolle quer über den Kontinent, sind weltoffen und lachen über dieselben 9GAG Memes im Internet. Selbstkritisch müssen wir aber auch sagen, dass wir gut gebildet sind, im Zweifel studieren und es uns leicht fällt, auf Englisch zu kommunizieren. Wir bewegen uns in Hauptstädten. Das Land? Bekommen wir eher selten zu Gesicht. Geldprobleme? Wir sind zwar alles andere als reich, aber jeden Euro zwei Mal umdrehen müssen wir auch nicht. Wir befinden uns in einer Bubble, das muss uns bewusst sein.

So lange war ich noch nie im Zug: Sechzehn Stunden und 0,5 Liter Wasser

29. Januar: Der Zug nach Bukarest dauert ganze 16 Stunden – ohne Umstieg. Da ich den Zug an einem Sonntagabend nehme und bis früh in die Morgenstunden gefühlt mit halb Europa feiern war, ist diese Fahrt zwar wunderschön, aber auch eines: hart. Man lernt ja viele herzerwärmend nette Leute kennen auf so einer Reise allein durch Südosteuropa. Bis auf die Mitarbeiterinnen am Ticketschalter. Die waren eigentlich immer unfreundlich. Als ich aber im Januar den 16-Stunden-Zug ohne Umstieg betrete und mir meine eigene kleine Kabine einrichte, wird's gemütlich. Der Kontrolleur und gleichzeitig auch irgendwie Opi für alles freut sich, ein paar seiner Deutsch-Kenntnisse anwenden zu können. Ich fühle mich verstanden, als er mitfühlend mit dem Kopf schüttelt, um zu verdeutlichen, dass es auf der ganzen Fahrt nichts zu essen und zu trinken zu kaufen geben wird. Eingepackt habe ich nämlich nur eine kleine Wasserflasche und die ist schon nach drei Stunden leer. Ich war nämlich bis in die Morgenstunden feiern und habe einen Brand. Rationen einteilen – das üben wir nochmal.

Bett bezogen, Licht ausgeknipst und ab ins 1,80m lange Bett, das sich rund drei Meter über dem Boden befindet. Dass die Treppen draußen im Flur hängen, merke ich erst am nächsten Tag, als ich bereits mehrfach bereut habe, meine Turnfähigkeiten von früher so hab schleifen lassen. Wie können alte, gebrechliche Menschen nur dieses Bett erklimmen sollen, wenn ich schon fünf Anläufe brauche und mir dabei fast die Beine breche?

00:00 Uhr – Grenzkontrolle. Weil Rumänien nicht Teil des europäischen Schengenraums ist. Auch der Grenzpolizist könnte freundlicher sein. Wir warten eine halbe Stunde an der Grenze. Dann wiegt mich der langsame Zug in den Schlaf, lässt mich sogar sieben Stunden durchschlafen und am

nächsten Morgen scheint es hell in mein Abteil. Die Aussicht ist groß und weit – es geht durch Felsschluchten, vorbei an zugefrorenen Wasserfällen und ich kann sehen, wie schön, aber auch wie arm Rumänien teilweise noch ist. Der Zug hält auf der ganzen Strecke bestimmt 20 Mal. Aber das ist es, was den Nachtzug ausmacht. Das Reisen selbst gehört zur Reise.

Bukarest: Überall Autos. Und Hoffnungsschimmer.



Mein Couchsurfing Host Cosmin gibt mir einen Tipp: Ich soll in einem Cycling-Café nachfragen – dort würden sich die Fahrradnerds aus Bukarest treffen. Und er hat Recht, in einem Hinterhof steht ein kleines Haus aus Holz. Mit Werkstatt und einem kleinen Café – so, wie man es aus anderen Großstädten kennt. Das Rennrad hängt an der Wand, man trinkt Americano und trägt Sneakers: die neue Öko-Generation. Matei und seine Kollegen vom Atelier Pinion freuen sich, dass ich vorbeikomme und mich für Radfahren in Bukarest interessiere. Klar, sie beschwerten sich: Wer in der 1,8 Millionenstadt Fahrrad fährt, lebt gefährlich. Als Fahrradkurier ist Matei schon rund zehn Mal verunglückt: Entweder wurde er angefahren, vom Auto geschnitten, schlicht nicht berücksichtigt oder fast verprügelt. Autofahrer und Radfahrerinnen vertragen sich nicht. Aber wo ist das schon so – außer in Amsterdam und Kopenhagen? 2012 gab es hier große Proteste. Ähnlich der Critical Mass haben es die Fahrrad-Aktivist*innen geschafft, bis zu 60.000 Menschen auf die Straße zu mobilisieren, um für eine radfreundlichere Stadt einzustehen. Daraufhin wurden 10 Mio. € in Radwege investiert – die kurz danach wieder als illegal deklariert wurden. Sie hätten auf der Straße sein sollen – nicht auf den Gehwegen. Matei vergleicht die Situation in Bukarest mit der in Budapest vor 15 Jahren. Er meint: „Der Verkehr in Bukarest wird bald kollabieren. Dann muss sich etwas tun.“ Nur weniger als ein Prozent von Budapests Bevölkerung nutzen das Rad, um von A nach B zu kommen. Die vier

Bukarester U-Bahnlinien sind zusammen 62,5 Kilometer lang und bedienen 45 Stationen. Man bewegt sich also fort mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto:

Under my umbrella, ella, ella, eh, eh, eh

„Die benutzen ihre Autos als Schirme immer, wenn es regnet. Und der ÖPNV ist nicht gut genug ausgebaut“, scherzt Matei. Und tatsächlich: Überall liegt aufgeschütteter Schnee in den Straßen. Die Parkplätze werden dadurch beeinträchtigt. Aber den Autofahrer*innen ist das egal. Geparkt wird überall, wo Platz ist. Das Parlament Rumäniens befindet sich im zweitgrößten Gebäude der Welt. Aber statt den Platz davor touristisch zu bespielen, wird – drei Mal darf geraten werden – geparkt. Das Atelier Pinon tut etwas dagegen: Sie reparieren Fahrräder und schaffen dabei eine hippe Atmosphäre. Im Sommer kann man hier draußen sitzen unter Lampions, während drinnen an der Achse geschraubt wird. Stolz erzählt der Fahrradmechaniker außerdem vom neuesten Service: Die reparierten Fahrräder werden jetzt sogar ausgeliefert – mit einem Lastenrad, das sie zu einem billigen Preis bekommen haben. Na dann, weiter so, Fahrradpioniere!

Viele in Rumänien, vor allem aber die Jungen sind genervt von ihrer Regierung. Wegen eines Korruptionsskandals der neuen sozialistischen Regierung regt sich Unmut in Bukarests Straßen. Zusammen mit meinem Host werde ich Zeuge der größten Proteste seit dem Fall der Mauer. Am 01. Februar gehen in der rumänischen Hauptstadt rund 150.000 Menschen auf die Straße – wow.

Von Rumänien geht's weiter. Die U-Bahn in Bukarest kenne ich nach fünf Tagen schon ganz gut und bin durchaus traurig, mich von Cosmin, meinem Couchsurfing Host verabschieden zu müssen. Wir haben viel über Gesellschaft, Politik und Nachhaltigkeit diskutiert und mehrere dystopische Folgen von ‚Black Mirror‘ gesehen.

Sofia, die Unscheinbare

3. Februar: Der Bahnhof in der rumänischen Hauptstadt ist noch schneebedeckt, als ich den nur aus zwei Waggons bestehenden Zug betrete. Der Zug ist relativ modern – Steckdosen hat er leider trotzdem nicht. Das Kind neben mir schaut in hoher Lautstärke Kinderserien auf dem Tablet seiner Mutter und ich ziehe meine Kopfhörer an. Die Fahrt ist beeindruckend. Zwischen all den kleinen Dörfern gibt es Streckenabschnitte, wo minutenlang kein Baum, keine Erhöhung und kein einziger farbiger Punkt zu sehen ist. Die flachen Felder sind mit einer lückenlosen Schneeschicht bedeckt. So muss es sich auf einem anderen Planeten anfühlen. Russe ist der erste Ort nach der bulgarischen Grenze. Der Bahnhof der 170.000 Einwohner zählenden Stadt wirkt eher verlassen. Kein Laden, kein funktionierender Bankautomat. Dafür ein anderer Backpacker – ein in Stockholm lebender Student aus China. Wir kommen ins Gespräch über Osteuropa: „Meine Erasmusfreunde reisen jedes zweite

Wochenende durch Europa, allerdings nur durch Italien, Spanien, Frankreich und Deutschland“ Osteuropa sei doch viel interessanter, weil es dort womöglich sogar schönere Orte gebe und weil es billiger sei. Ich gebe ihm Recht, dass der Fokus beim Reisen in Europa immer noch oft auf dem westlichen Europa liegt. Obwohl sich die europäische Jugend in allen Ländern ähnlich ist. Egal, ob in Norwegen oder in der Slowakei. Internet verbindet, Musik verbindet, Überzeugungen verbinden.

Der Hauptbahnhof in Sofia ist modern. Er wirkt fast wie ein Flughafen. Nur die Züge sind es nicht. Mit dem Taxi fahre ich zur Cousine meiner Mitbewohnerin aus Stuttgart, die in Sofia bei der deutschen Botschaft arbeitet. Sie hat drei Hunde und vier Katzen – in der Wohnung ist immer etwas los. Weil ich mich zum ersten Mal mit dem ÖPNV aufgrund meiner fehlenden Sprachkenntnisse unsicher fühle, laufe ich am nächsten Tag in das Stadtzentrum. Die Wohnung ist groß, jedoch 30 Minuten zu Fuß von der Innenstadt entfernt. Auf dem Weg ist der Unterschied bemerkbar. Während sich die Innenstadt ohne gravierende Unterschiede im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen präsentiert, sind die Gehwege und die Straßen nach dem großen Autobahnring durchaus sanierungsbedürftig. Auch wirken die Bewohner*innen eher arm.

Valeri, der Umtriebige

Meine Mitbewohnerin hat mir den Kontakt zu Valeri verschafft. Der Anfang Dreißigjährige hat bis 2012 auch in Stuttgart studiert – Architektur, dafür ist die Uni Stuttgart renommiert. Valeri ist auch einer der jungen europäischen Kosmopoliten, der die Vorzüge der Freizügigkeit schon genossen hat. Er malt schon seit langem Graffitis und hat sich eine beachtliche Zahl an Followern auf Instagram mit den Fotos seiner Murals erarbeitet. Valeri interveniert. Er sagt: „Kritik reicht in Sofia nicht, du musst Rat geben. Weil es sonst niemand tut.“ Er setzt sich ein für eine nachhaltige und lebendige Stadt – auf seinem Homepageprojekt transformatori.net präsentiert er urbane Interventionen. Vor ein paar Jahren haben er und seine Freund*innen Bretter mit vier Rollen gebaut und sind damit Straßenhügel in Sofia hinabgefahren, auf denen die alten Straßenbahnschienen noch nicht abmontiert waren. „Die Stadtverwaltung baut diese Schienen ab. Dabei merkt sie nicht, dass sie als sinnvolle Ergänzung zum noch jungen U-Bahnsystem fungieren könnten – in einer Stadt der Zukunft“. Valeris Vision ist ein Sofia, das mit viel weniger Autoverkehr auskommt und das an Aufenthaltsqualität durch mehr Grün in der Stadt gewinnt. „Es gibt einfach zu viele Einzelfahrten mit dem Auto. Du stehst mit dem Auto 40 Minuten im Stau, während du zu Fuß fünf Minuten für dieselbe Strecke bräuchtest“, sagt er verständnislos. Er erzählt von Bürgersteigen mit einem Baum mitten auf dem Weg und nennt sie „9GAG-Situationen“. Auch hier fährt die gebildete, junge Generation am liebsten Fahrrad, auch wenn nicht viele Autofahrer*innen auf den Radverkehr achten. Immerhin hat die Stadt bezahltes Parken eingeführt. Es gibt zwei Zonen. In der ersten bezahlt man ein Euro pro Stunden, in der zweiten 50 Cent: „Das ist die einzige Möglichkeit, das Parken zu begrenzen.“ Als 2013 einem – wie Valeri ihn

nennt – Mafiaboss der Auftrag zur Stadtsicherheit erteilt wurde, gab es Proteste. So würden Baufirmen, die ihre Aufträge durch korrupte Machenschaften erteilt bekämen, Straßen bauen, die nach sechs Monaten wieder kaputt seien. „Die Qualität stimmt nicht und es gibt keine Bestrafungen. Denn auch die Justiz hier funktioniert nicht.“ Trotzdem: Den Protest dagegen würde sich der junge Aktivist lauter und stärker wünschen. Von den 300 Leuten, die regelmäßig zu Protesten kämen, kennt Valeri schon die Hälfte.

Sofia hat ihr Potenzial noch nicht ganz ausgeschöpft, finde ich. Auch hier: Zu wenig Fahrradinfrastruktur, zu viel motorisierter Individualverkehr. Aber: Ein paar engagierte junge Menschen, die nicht ins westeuropäische Ausland abwandern und so schnell nicht wieder zurückkommen. Es gibt sie, die Generation, die die Gestaltung ihrer Städte wieder in die Hand nehmen möchte – inspiriert durch andere Städte, die eher im Fokus von Tourist*innen sind.

Über die Grenze, raus aus der EU

5. Februar: Serbien ist mein nächstes Ziel, schon lange wollte ich die Hauptstadt Belgrad besuchen, weil es hier eine junge, alternative Undergroundszene geben soll. Die Fahrt dauert rund zehn Stunden und der Zug steht mehrmals. Allein der Grenzübertritt dauert rund eine Stunde und vor mir wird ein Paar aus dem Zug gezogen, das offenbar die falschen Pässe hat – Menschen auf der Flucht? Kann gut sein. Auf dem Weg nach Belgrad sieht man die Transformation. Einerseits vorbei an armen Dörfern, die keinen Bahnhof haben und der Zug einfach stehen bleibt, während die Zuggäste einfach auf den Boden hüpfen. Andererseits entlang großer Straßenbau-Infrastrukturprojekte. Hier tut sich was.

Angekommen in Belgrad bin ich froh, noch einen Platz im Green City Hostel zu bekommen. Dort gibt es nur 15 Betten, die alle belegt sind – ich werde aber eingeladen, im Staff Room zu schlafen. Ich beschäftige mich hauptsächlich mit der Situation afghanischer und pakistanischer Flüchtender, die in Serbien gestrandet und halte auf Facebook folgende Worte fest:



„Ich bin gerade in Belgrad in Serbien und war vorhin mit ein paar Freiwilligen bei den sog. Baracken direkt hinter dem Hauptbahnhof, wo überwiegend Afghanen und Pakistanis seit Monaten "leben". Leben kann man wirklich in Anführungszeichen setzen, weil dort Umstände herrschen, die unmenschlich sind. Von staatlicher Seite wird dort aus Abschreckungsgründen gar nichts getan, es gibt nur ein paar Freiwillige, die Decken verteilen und täglich Tee vorbeibringen. Die Baracken sind alte, abgefuckte Lagerhäuser, die bestialisch nach Rauch stinken, weil dort alles verbrannt wird, um ein bisschen Wärme zu erzeugen. Ein paar Freiwillige aus Spanien haben jetzt zum Glück Öfen gespendet, die in den nächsten Tagen installiert werden, um den giftigen Rauch rauszuleiten. Die jungen Männer warten hier auf den nächsten Versuch des illegalen Grenzübertritts, den die meisten schon mehrfach hinter sich haben und teilweise auf übelste Weise vom ungarischen oder kroatischen Grenzschutz missbraucht wurden. Das schließt Knüppelschläge wie tiefe Bisswunden von Hunden ein. Durchkommen ist nicht. Und bei der aktuellen EU-Asylpolitik ([#Malta](#)) gibt es auch so gut wie keine Perspektive. Das wissen allerdings die wenigsten Refugees hier. Ob das gut oder schlecht ist? Weiß ich nicht.

Und trotzdem haben alle irgendwie ein Lächeln im Gesicht. Was soll man auch sonst tun, außer hoffen?“

Auch in Belgrad treffe ich mich mit jungen Grünen aus dem Cooperation and Development Network Eastern Europe (CDN). Es geht hauptsächlich um die offene Gesellschaft und Geflüchtete in Serbien. Mein Eindruck vom Verkehr? Läuft. Besser als in Bukarest. Tram fährt, Busse fahren, und der Hauptbahnhof liegt sehr zentral. In der Innenstadt ist außerdem alles fußläufig zu erreichen und es gibt weiträumige Fußgängerzonen, die vom Autoverkehr nicht gestört werden.

Entschleunigung works: die kroatische Hauptstadt

12. Februar: Weil ich den Zug nach Zagreb leider verpasse, muss ich den Fernbus nehmen, der in etwa genauso schnell fährt. In Zagreb wartet schon meine gute Freundin Marie auf mich und zusammen übernachteten wir bei Denis, einem Couchsurfer. Wir sind überrascht von Zagreb, weil wir die kroatische Hauptstadt vorher nicht kannten. Das Zentrum – weitläufig, mit wenigen Autos, dafür mit bestens erhaltenen Altbauten überall. Denis zeigt uns seine Stadt. Vom coolen, alternativen Kino, wo wir den Oscar-prämierten Film ‚Moonlight‘ sehen über das ‚Museum of Broken Relationships‘. Spätestens beim Blick von einem Hausdach in der Innenstadt sind wir überzeugt: Hier lässt es sich wohnen! Einzig der schmale Weg vorbei an einer Kuppel ohne Geländer 30 Meter über dem Abgrund stellt uns auf die Adrenalinprobe. Zagreb ist Entschleunigung. Zagreb ist sympathisch.

Wien und Schluss!

15. Februar: Noch mal drei Tage in Wien und noch mehr sympathische Menschen. Der Weg dahin ist lächerlich schön – durch Slovenien durch, vorbei an Flüssen, Felsschluchten und kurvig durch die Alpen. Wow! Auf Facebook halte ich fest: „Driving through the beautiful alps with Lana Del Rey’s ‚Born to die‘ on my ears. Can’t decide between epic or kitsch.“ Ich komme definitiv zurück! Zunächst aber endet meine Reise hier für mich. Schade!

Fazit: Ich bin jetzt noch europäischer als zuvor schon

Zum ersten Mal alleine auf Reisen – es hat sich definitiv gelohnt. Meine Reise hat zu einem Zeitpunkt stattgefunden, als Nationalismus und Abschottung auf dem Vormarsch sind. Ich habe eine europäische Jugend getroffen, die ganz anders tickt. Auf uns kommt es an!

Mit dem Flugzeug hätte ich die Strecke auch in wesentlich kürzerer Zeit zurücklegen können. Aber in der Nacht im Zug habe ich eine Übernachtung im Hostel gespart, konnte ohne Shuttles von Stadtzentrum zu Stadtzentrum fahren und – das ist das Wichtigste – ich habe wieder ein Gespür für Distanzen bekommen. Aus dem Zug konnte ich Land und Leute beobachten, konnte mit Musik auf den Ohren stundenlang aus dem Fenster träumen und hatte Zeit zu lesen.

Züge und lange Fahrten machen die Reise von A nach B wieder zum Teil der Reise selbst. Der Weg ist das Ziel. Mit dem Flugzeug hätte ich zwar Zeit gespart – die Eindrücke wären aber auf der Strecke geblieben. Und der Klimaschutz zugleich. Nachtzüge machen Spaß – ich würde sofort wieder einsteigen. Beim nächsten Mal aber mit etwas mehr Wasser im Gepäck. Und mit Leiter am Bett.

Die Verkehrssituation in manchen südosteuropäischen Ländern ist schlecht. Gleichzeitig kann man auch in Paris oder London noch nicht von einer ausreichend nachhaltigen Verkehrsstadt sprechen. Und schon gar nicht in Stuttgart.

Wien ist definitiv Siegerin im Wettbewerb um die Städte, die nachhaltige Mobilität hoch priorisieren. Ein Euro pro Tag für Mobilität in der Stadt – das ist fair und daran sollten sich andere Städte ein Beispiel nehmen.

Literatur

Presstext 2012: Pendeln in der Region Wien – Bratislava. MAKAM Market Research zeigt Mobilitätsverhalten von PendlerInnen. In: <https://www.presstext.com/news/20120712006>, aufgerufen am 02.05.2017

Stuttgarter Nachrichten 2015: Rekord bei Zulassungen. Stuttgarter fahren mehr aufs Auto ab als je zuvor. In: <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.rekord-bei-zulassungen-stuttgarter-fahren-mehr-aufs-auto-ab-als-je-zuvor.2962ab51-c57f-4b01-8fb2-a5a49f94b802.html>, aufgerufen am 01.05.2017