



# What is #CrossBorderRail?

C'est quoi #CrossBorderRail? | Was ist CrossBorderRail?



Since 2022, Jon Worth has been investigating international railways in Europe in the predominantly crowd funded #CrossBorderRail project. He set out to establish why, when crossing a border by train in Europe, everything was so much more complicated than travelling nationally.

The method is simple: to travel to the border regions, to meet local people, to travel on the trains if they run (or cross the border on a folding bike if they do not), photograph everything including with a drone, and then formulate recommendations as to what would need to be fixed and by whom. As these are cross border problems, there must at the very least be a role for the EU putting the problems right.

So far, after more than 100000km travelled, more than 1000 trains, and 5000km on the bicycle, and more than 380 borders visited, there are four categories of problems:

**Missing Infrastructure** – this is where lines have fallen into disrepair, and could be renovated and re-opened

**No Passenger Trains** – in these cases there are tracks, but no passenger trains run

**Poor Timetables** – here trains run, but the timetables are so poor passengers cannot use services effectively

**Data & Ticketing Problems** – train services are good enough, but some information problems need to be overcome

For this poster series, a fifth category explaining good cases of cross border rural railways has also been added.

Depuis 2022, Jon Worth explore les chemins de fer internationaux en Europe dans le cadre du projet #CrossBorderRail, principalement financé par crowdfunding. Il a voulu comprendre pourquoi, quand on traverse une frontière en train en Europe, tout est tellement plus compliqué qu'en voyageant à l'intérieur d'un pays.

Sa méthode est simple : se rendre dans les régions frontalières, rencontrer les habitant-e-s, prendre le train s'il circule (ou traverser la frontière à vélo pliable s'il ne circule pas), tout photographier, y compris à l'aide d'un drone, puis formuler des recommandations sur ce qui doit être amélioré et par qui. Comme il s'agit de problèmes transfrontaliers, l'UE doit au minimum jouer un rôle dans leur résolution.

Jusqu'à présent, après plus de 100 000 km parcourus, plus de 1 000 trains pris, 5 000 km à vélo et plus de 380 frontières traversées, quatre catégories de problèmes se dégagent :

**Infrastructures manquantes** : il s'agit de lignes qui sont tombées en ruine et qui pourraient être rénovées et rouvertes.

**Absence de trains de voyageurs** : il y a des voies, mais aucun train de voyageurs ne circule.

**Horaires peu pratiques** : les trains circulent, mais les horaires sont tellement mauvais que les voyageurs ne peuvent pas utiliser efficacement les services.

**Problèmes de données & de billetterie** : les services ferroviaires sont corrects, mais certains problèmes d'information doivent être résolus.

Pour cette série d'affiches, une cinquième catégorie expliquant les exemples positifs de chemins de fer ruraux transfrontaliers a également été ajoutée.

Seit 2022 untersucht Jon Worth im Rahmen des überwiegend durch Crowdfunding finanzierten Projekts #CrossBorderRail internationale Eisenbahnverbindungen in Europa. Er wollte herausfinden, warum das Reisen mit dem Zug über die Grenzen Europas hinweg so viel komplizierter ist als das Reisen innerhalb eines Landes.

Die Methode ist einfach: Er fährt in die Grenzregionen, trifft sich mit Einheimischen, fährt mit den Zügen, wenn sie fahren (oder mit dem Klapprad über die Grenze, wenn sie nicht fahren), fotografiert alles, auch mit einer Drohne, und formuliert dann Empfehlungen, was verbessert werden müsste und von wem. Da es sich um grenzüberschreitende Probleme handelt, muss auch die EU eine Rolle bei der Lösung dieser Probleme spielen.

Bisher, nach mehr als 100.000 km, über 1.000 Zügen, 5.000 km mit dem Fahrrad und mehr als 380 besuchte Grenzübergänge, gibt es vier Kategorien von Problemen:

**Fehlende Infrastruktur** – hier sind Strecken verfallen und könnten renoviert und wiedereröffnet werden

**Keine Personenzüge** – hier gibt es zwar Gleise, aber es fahren keine Personenzüge.

**Unzureichende Fahrpläne** – die Züge fahren zwar, aber die Fahrpläne sind so schlecht, dass die Fahrgäste den Service nicht effektiv nutzen können.

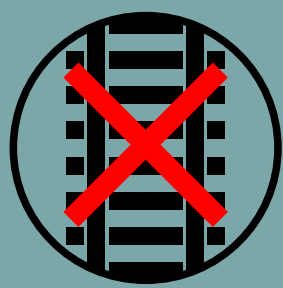
**Daten & Ticketprobleme** – der Zugverkehr ist gut genug, aber es müssen einige Informationsprobleme gelöst werden.

Für diese Plakatserie wurde eine fünfte Kategorie hinzugefügt, in der gute Beispiele für grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen im ländlichen Raum vorgestellt werden.

# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](http://crossborderrail.trainsforeurope.eu)





# Missing Infrastructure

Infrastructures manquantes | Fehlende Infrastruktur



## Neuenhaus – Coevorden

Good news! Trains will run on this regional line from the end of 2026, as only a rotating bridge at the edge of Coevorden needed to be renovated. This work is happening in 2025.

Bonne nouvelle ! Les trains circuleront sur cette ligne régionale à partir de fin 2026, car seul un pont tournant à la périphérie de Coevorden devait être rénové. Ces travaux auront lieu en 2025.

Gute Nachrichten! Die Züge werden ab Ende 2026 wieder auf dieser Regionalstrecke verkehren, da lediglich eine Drehbrücke am Rand von Coevorden renoviert werden musste. Diese Arbeiten werden im Jahr 2025 durchgeführt.



## Mons – Valenciennes

Just 2km of track is missing at the border. Re-opening this line would connect the location of the EU Agency for Railways (Valenciennes) with Bruxelles.

Il ne manque que 2 km de voie à la frontière. La réouverture de cette ligne permettrait de relier le siège de l'Agence ferroviaire européenne (Valenciennes) à Bruxelles.

An der Grenze fehlen nur noch 2 km Gleis. Die Wiedereröffnung dieser Strecke würde den Standort der EU-Eisenbahnagentur (Valenciennes) mit Brüssel verbinden.



## Freiburg – Colmar

The rail bridge was replaced with a road bridge in the 1950s, so a new bridge over the Rhein for the railway would be needed to re-create an important regional link.

Le pont ferroviaire a été remplacé par un pont routier dans les années 1950, de sorte qu'un nouveau pont sur le Rhin serait nécessaire pour rétablir une liaison régionale importante.

Die Eisenbahnbrücke wurde in den 1950er Jahren durch eine Straßenbrücke ersetzt, sodass eine neue Rheinbrücke erforderlich wäre, um eine wichtige regionale Bahnverbindung wiederherzustellen.



## Wolfsthal – Bratislava

Commuters from Wolfsthal currently drive to the Slovak capital, but there used to be a railway – less than 10km of track would need to be rebuilt to re-open it.

Les banlieusard-e-s de Wolfsthal se rendent actuellement en voiture dans la capitale, mais il existait autrefois une ligne ferroviaire. Il suffirait de reconstruire moins de 10 km pour la remettre en service.

Pendler aus Wolfsthal fahren derzeit mit dem Auto in die slowakische Hauptstadt, aber früher gab es eine Eisenbahnverbindung – weniger als 10 km müssten wiederhergestellt werden.



## Pau – Canfranc – Zaragoza

Closed since the 1970s, the track is intact on the Spanish side as far as the amazing border station at Canfranc, while 35km of track French side to Bedous needs renovation.

Fermée depuis les années 1970, la voie ferrée est intacte du côté espagnol jusqu'à l'étonnante gare de Canfranc, tandis que 35 km du côté français, jusqu'à Bedous, doivent être rénovés.

Die seit den 1970er Jahren stillgelegte Strecke ist auf spanischer Seite bis zum beeindruckenden Canfranc intakt, während auf französischer Seite 35 km bis Bedous renovierungsbedürftig sind.



# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](https://crossborderrail.trainsforeurope.eu)

An exhibition in cooperation with  
Une exposition en collaboration avec | Eine Ausstellung in Zusammenarbeit mit

 HEINRICH BÖLL STIFTUNG





# No Passenger Trains

Absence de trains de voyageurs | Keine Personenzüge

## Hamont – Weert

11km of track has no passenger trains here. The line would need to be electrified, and a new platform built at Weert, but then there is potential for cross border commuting.

11 km de voie ferrée ne sont pas desservis par des trains de voyageurs. La ligne devrait être électrifiée et un nouveau quai construit à Weert, mais il existerait alors un potentiel pour les déplacements transfrontaliers.

Auf 11 km Strecke verkehren keine Personenzüge. Die Strecke müsste elektrifiziert und in Weert ein neuer Bahnsteig gebaut werden, aber dann gäbe es Potenzial für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr.



## Vilnius – Turmantas – Daugavpils

None of the 5 daily trains from the Lithuanian capital to the village of Turmantas (population: 209) go the 20km further to Latvia's second city (population: 77,799).

Aucun des cinq trains quotidiens reliant la capitale lituanienne au village de Turmantas (209 habitants) ne poursuit son trajet sur les 20 km qui séparent celui-ci de la deuxième ville de Lettonie (77.799 habitants).

Keiner der fünf Züge, die täglich von der litauischen Hauptstadt in das Dorf Turmantas (209 Einwohner) fahren, fährt die 20 km weiter bis zur zweitgrößten Stadt Lettlands (77.799 Einwohner).



## Ormenio – Svilengrad

Bushes grow along the 9km of intact railway line at this border, with passenger trains serving the stations on each side, but not the cross border section.

Des buissons poussent le long des 9 km de voie ferrée intacte à cette frontière, avec des trains de voyageurs desservant les gares de chaque côté, mais pas le tronçon transfrontalier.

Entlang der 9 km langen intakten Bahnstrecke an dieser Grenze wachsen Büsche, und Personenzüge bedienen die Bahnhöfe auf beiden Seiten, jedoch nicht den grenzüberschreitenden Abschnitt.



## Nova Gorica – Gorizia

Good news! It may only be on weekends, but passenger trains re-started in 2025, connecting both sides of European Capital of Culture.

Bonne nouvelle ! Certes, c'est uniquement le week-end, mais les trains de voyageurs ont repris en 2025, reliant les deux côtés de la capitale européenne de la culture.

Gute Nachrichten! Zwar nur am Wochenende, aber ab 2025 werden wieder Personenzüge verkehren, die beide Seiten der Kulturhauptstadt Europas verbinden.



## Metlika – Bujarci

A barbed wire fence currently blocks the track at the border bridge, but running trains here would make sense – connecting Croatian city Karlovac to Slovenia.

Une clôture barbelée bloque actuellement la voie ferrée au niveau du pont frontalier, mais il serait logique que des trains circulent ici, reliant la ville croate de Karlovac à la Slovénie.

Derzeit blockiert ein Stacheldrahtzaun die Gleise an der Grenzbrücke, aber eine Zugverbindung hier wäre sinnvoll, da sie die kroatische Stadt Karlovac mit Slowenien verbinden würde.



# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](https://crossborderrail.trainsforeurope.eu)

An exhibition in cooperation with  
Une exposition en collaboration avec | Eine Ausstellung in Zusammenarbeit mit

 HEINRICH BÖLL STIFTUNG





# Poor Timetables

## Horaires peu pratiques | Unzureichende Fahrpläne

### Tallinn – Riga – Vilnius

Good news! It used to be impossible to travel from the capital of Estonia to the capital of Lithuania, via the capital of Latvia, in one day - because timetables left you stranded at Valga at the Estonian border. But since 2025 this has been fixed, and the trains are sold out!

Bonne nouvelle ! Il était autrefois impossible de voyager de la capitale de l'Estonie à la capitale de la Lituanie, via la capitale de la Lettonie, en une seule journée, car les horaires vous laissaient bloqué-e à Valga, à la frontière estonienne. Mais depuis 2025, ce problème a été résolu et les trains affichent complet !

Gute Nachrichten! Früher war es unmöglich, in einem Tag von der Hauptstadt Estlands über die Hauptstadt Lettlands in die Hauptstadt Litauens zu reisen, da man aufgrund der Fahrpläne in Valga an der estnischen Grenze festsäß. Seit 2025 ist dieses Problem jedoch behoben, und die Züge sind ausverkauft!



### Berg (Pfalz) – Lauterbourg

The regional line between Rheinland-Pfalz and Alsace has trains running, but no-one coordinated the timetables, meaning passengers are left stranded at Lauterbourg awaiting their onward journey.

La ligne régionale entre la Rhénanie-Palatinat et l'Alsace est desservie par des trains, mais personne n'a coordonné les horaires, ce qui signifie que les passager-es sont bloqué-es à Lauterbourg dans l'attente de la suite de leur voyage.

Eine Regionalbahn zwischen Rheinland-Pfalz und dem Elsass verkehrt zwar, aber die Fahrpläne wurden nicht aufeinander abgestimmt, sodass die Fahrgäste in Lauterbourg gestrandet sind und auf ihre Weiterfahrt warten müssen.

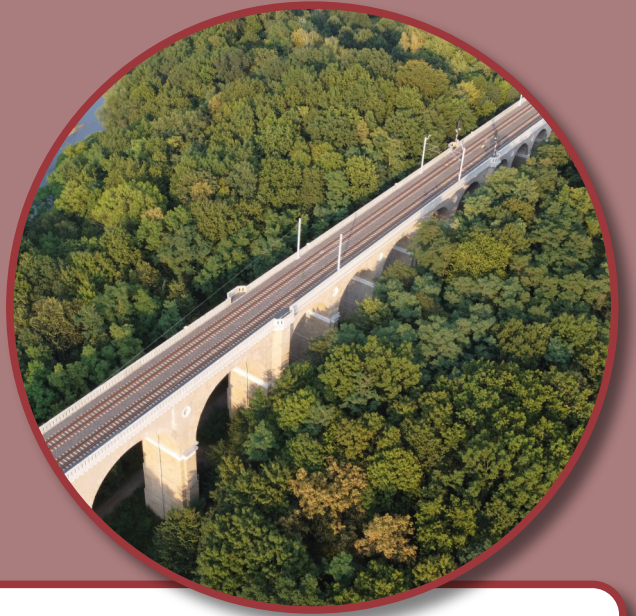


### Dresden – Görlitz – Zgorzelec

Germany and Poland agreed in 2003 to electrify Dresden - Wrocław, but Germany did not start the works. This means few through trains at this important border.

L'Allemagne et la Pologne ont convenu en 2003 d'électrifier la ligne Dresde-Wrocław, mais l'Allemagne n'a pas commencé les travaux. Cela signifie qu'il y a peu de trains directs à cette frontière importante.

Deutschland und Polen haben 2003 vereinbart, die Strecke Dresden-Breslau zu elektrifizieren, aber Deutschland hat die Arbeiten nicht begonnen. Das bedeutet, dass an dieser wichtigen Grenze nur wenige Durchgangszüge verkehren.



### Dobova – Harmica

Regional trains in Slovenia end in Dobova. Regional trains in Croatia end in Harmica. And there is 3km and a railway line between the two villages. Running Croatian regional trains to Dobova would solve the problem.

Les trains régionaux slovènes s'arrêtent à Dobova. Les trains régionaux croates terminent leurs à Harmica. Les deux villages sont séparés par 3 km et une ligne ferro-viaire. La mise en service de trains régionaux croates à destination de Dobova résoudrait le problème.

Regionalzüge in Slowenien enden in Dobova. Regionalzüge in Kroatien enden in Harmica. Zwischen den beiden Dörfern liegen 3 km und eine Eisenbahnlinie. Die Einrichtung kroatischer Regionalzüge nach Dobova würde das Problem lösen.



### Vigo – Porto

The EU funded the electrification of this line, but neither the Spanish nor Portuguese rail firms bought electric trains compatible with each other's signalling. So only 2 diesel trains a day cross the border.

L'UE a financé l'électrification de cette ligne, mais ni les compagnies ferroviaires espagnoles ni les portugaises n'ont acheté des trains électriques compatibles avec leurs systèmes de signalisation respectifs. Ainsi, seuls deux trains diesel traversent la frontière chaque jour.

Die EU finanzierte die Elektrifizierung dieser Strecke, aber weder die spanischen noch die portugiesischen Eisenbahnunternehmen kauften Elektrozüge, die mit den Signalanlagen des jeweils anderen Landes kompatibel waren. Daher verkehren nur zwei Dieseldzüge pro Tag über die Grenze.



# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](https://crossborderrail.trainsforeurope.eu)





# Data & Ticketing Problems

Problèmes de données & de billetterie | Daten & Ticketprobleme



## Offenburg – Strasbourg

Strasbourg might be only 9km from Germany, but the Deutschlandticket does not work to the city that hosts the European Parliament. A dispute about tendering means old diesel trains instead of new electric ones run here.

Strasbourg est à seulement 9 km de l'Allemagne, mais le Deutschlandticket ne fonctionne pas dans la ville du Parlement européen. Un litige concernant un appel d'offres fait que ce sont d'anciens trains diesel qui circulent ici au lieu des nouveaux trains électriques.

Straßburg liegt zwar nur 9 km von Deutschland entfernt, aber das Deutschlandticket gilt nicht für die Stadt, in der das Europäische Parlament sitzt. Wegen eines Streits um die Ausschreibung fahren hier alte Diesellokomotiven statt neuer Elektrozüge.



## Irun – Hendaye

Good news! Twice an hour a local train crosses the France-Spain border here, but until recently data on when it ran was only on a website of the Basque government. Thankfully that problem has now been fixed!

Bonne nouvelle ! Deux fois par heure, un train régional traverse la frontière franco-espagnole à cet endroit, mais jusqu'à récemment, les horaires n'étaient disponibles que sur le site web du gouvernement basque. Heureusement, ce problème a été résolu !

Gute Nachrichten! Zweimal pro Stunde überquert hier ein Nahverkehrszug die Grenze zwischen Frankreich und Spanien, aber bis vor kurzem waren die Fahrzeiten nur auf einer Website der baskischen Regierung zu finden. Glücklicherweise wurde dieses Problem nun behoben!



## Forst – Ząsiek

There is a solid regional train service from Cottbus to Żary, but there are no online tickets for the border section. Pay the train manager in cash to cross the Neiße river here!

Il existe un service ferroviaire régional régulier entre Cottbus et Żary, mais il n'est pas possible d'acheter des billets en ligne pour la section frontalière. Payez en espèces au contrôleur pour traverser la Neisse à cet endroit.

Es gibt eine gute Regionalzugverbindung von Cottbus nach Żary, aber für den Grenzabschnitt gibt es keine Online-Tickets. Bezahlen Sie den Zugbegleiter in bar, um hier die Neiße zu überqueren!



## Breil-sur-Roya – Italia

Breil-sur-Roya has train lines to Ventimiglia and Cuneo in Italy, but good luck getting a ticket for trains to either! Data exchange problems mean each railway refuses to sell tickets for the other side of the border.

Breil-sur-Roya est reliée par le train à Vintimille et Cuneo en Italie, mais bonne chance pour trouver un billet pour ces destinations ! En raison de problèmes d'échange de données, chaque compagnie ferroviaire refuse de vendre des billets pour l'autre côté de la frontière.

Breil-sur-Roya hat Zugverbindungen nach Ventimiglia und Cuneo in Italien, aber viel Glück beim Kauf einer Fahrkarte! Aufgrund von Problemen beim Datenaustausch weigert sich jede Bahn, Fahrkarten für die andere Seite der Grenze zu verkaufen.

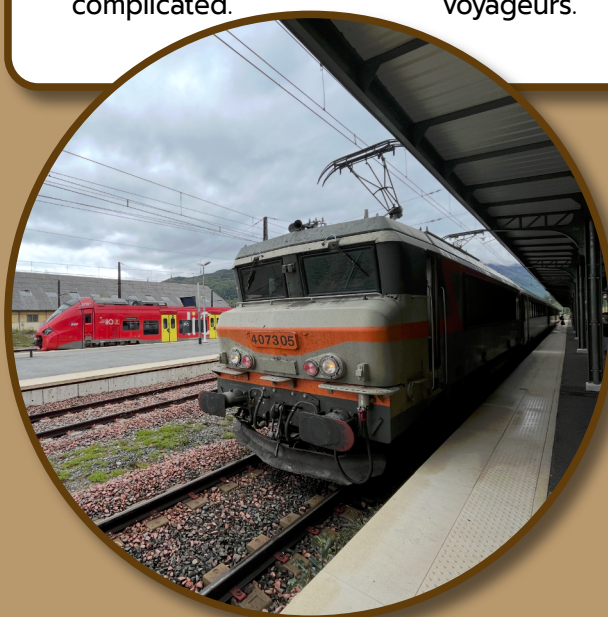


## Latour-de-Carol – Barcelona

It is a wonderful route through the Pyrenees south of Toulouse. But timetables for the trains on the Spanish side are not uploaded to international databases, so even knowing when a connecting train will depart Latour-de-Carol is complicated.

C'est un itinéraire magnifique à travers les Pyrénées, au sud de Toulouse. Mais les horaires des trains espagnols ne sont pas disponibles sur les bases de données internationales, ce qui complique la recherche d'itinéraires pour les voyageurs.

Es ist eine wunderschöne Strecke durch die Pyrenäen südlich von Toulouse. Allerdings sind die Fahrpläne der Züge auf der spanischen Seite nicht in internationalen Datenbanken hinterlegt, sodass Reisende Schwierigkeiten haben, eine Route zu planen.



# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](https://crossborderrail.trainsforeurope.eu)

An exhibition in cooperation with  
Une exposition en collaboration avec | Eine Ausstellung in Zusammenarbeit mit

 HEINRICH BÖLL STIFTUNG





# Rural Railways

## Chemins de fer ruraux | Ländlicher Bahnverkehr

### Schleswig-Holstein

The northernmost German Land is a leader in replacing diesel trains with battery-electric ones, eliminating the need to build overhead wires on branch lines. The lessons are now being applied across the border in Denmark.

Le Land le plus septentrional de l'Allemagne est un pionnier dans le remplacement des trains diesel par des trains électriques à batterie, ce qui évite de construire des caténaires sur les lignes secondaires. Cette expérience est désormais mise en œuvre de l'autre côté de la frontière, au Danemark.

Das nördlichste Bundesland Deutschlands ist führend bei der Umstellung von Diesel auf batterieelektrische Züge, wodurch der Bau von Oberleitungen auf Nebenstrecken entfällt. Die Erfahrungen werden nun auch jenseits der Grenze in Dänemark genutzt.



### Dolny Śląsk

Lower Silesia has been a leader in re-activating rural railways. Using a simple, standardised system, stations and tracks are reconstructed at low cost. This has also helped on branch lines towards Czechia.

La Basse-Silésie est à la pointe de la réactivation des chemins de fer ruraux. Grâce à un système simple et standardisé, les gares et les voies sont reconstruites à moindre coût. Cela a également profité aux lignes secondaires vers la Tchéquie.

Niederschlesien ist führend bei der Reaktivierung ländlicher Eisenbahnstrecken. Mit einem einfachen, standardisierten System werden Bahnhöfe und Gleise kostengünstig saniert. Davon profitieren auch Nebenstrecken in Richtung Tschechien.



### Die Länderbahn

At Germany's borders to Czechia and Poland, three local railways – Trilex, Vogtlandbahn and Waldbahn – show how to organise railways in sparsely populated, cross border, rural areas. The trains are small diesel railbuses, but run regularly and are used by all sorts of people for work and leisure.

Aux frontières allemandes avec la République tchèque et la Pologne, trois chemins de fer locaux – Trilex, Vogtlandbahn et Waldbahn – montrent l'exemple en matière d'organisation du rail dans des zones rurales transfrontalières peu peuplées. Les trains sont de petits autorails diesel, mais ils circulent régulièrement et sont utilisés par toutes.

An den Grenzen Deutschlands zu Tschechien und Polen zeigen drei lokale Eisenbahngesellschaften – Trilex, Vogtlandbahn und Waldbahn – wie man den Schienenverkehr in dünn besiedelten, grenzüberschreitenden ländlichen Gebieten organisieren kann. Die Züge sind kleine Diesel-Triebwagen, verkehren jedoch regelmäßig und werden von Menschen aller Altersgruppen für Arbeit und Freizeit genutzt.



### MÁV

Hungary's railway is ranked as third best in Europe for bike transport, and this has helped bring tourism into rural areas. The core idea: every train must have bike transport. This even applies on international routes to Romania.

Les chemins de fer hongrois sont classés au troisième rang européen pour le transport de vélos, ce qui a contribué à attirer le tourisme dans les zones rurales. L'idée centrale : chaque train doit pouvoir transporter des vélos. Cela s'applique même aux lignes internationales vers la Roumanie.

Die ungarische Eisenbahn ist die drittbeste Europas für den Fahrradtransport, was dazu beigetragen hat, den Tourismus in ländliche Gebiete zu bringen. Die Kernidee: Jeder Zug muss über Fahrradtransportmöglichkeiten verfügen. Dies gilt sogar für internationale Verbindungen nach Rumänien.

### ÖBB

Even small places in rural areas need good and accessible stations, and here Austria is a positive case. Village stations, including those at the border to Slovenia, are being rebuilt to make them better to use, including for passengers with reduced mobility.

Même les petites localités rurales ont besoin de gares de qualité et accessibles, et l'Autriche est un exemple positif à cet égard. Les gares de village, y compris celles situées à la frontière avec la Slovaquie, sont en cours de rénovation afin d'améliorer leur accessibilité, notamment pour les passagers à mobilité réduite.

Selbst kleine Orte in ländlichen Gebieten brauchen gute und barrierefreie Bahnhöfe, und hier ist Österreich ein positives Beispiel. Dorfbahnhöfe, darunter auch solche an der Grenze zu Slowenien, werden umgebaut, um sie benutzerfreundlicher zu gestalten, auch für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität.



# #CrossBorderRail

[crossborderrail.trainsforeurope.eu](http://crossborderrail.trainsforeurope.eu)

An exhibition in cooperation with  
Une exposition en collaboration avec | Eine Ausstellung in Zusammenarbeit mit

 HEINRICH BÖLL STIFTUNG