

Eine mobile Begegnungsstätte

Eine Gemeinde im ländlichen Raum Nordthüringens setzt um, woran viele Kommunen oft scheitern: einen Fahrdienst für ihre Einwohner zu organisieren. Und das auch noch mit einem E-Auto. Das Projekt tut viel mehr, als Menschen von A nach B zu bringen.

Von Sebastian Haak

Er will nicht. Dabei will Rainer Küster schon. Doch der Wagen tut nicht, was Küster möchte: Losfahren. Rückwärts. Aus dem Solar-Carport heraus, unter dem das Auto regelmäßig steht, um Strom zu tanken. Der Wagen ist auf den ersten Blick gar nicht so sehr zu unterscheiden von dem Kastenwagen, den Küster privat fährt. Nur wird dieser Wagen, in dem Küster nun sitzt, elektrisch angetrieben. Ihn zu fahren, ist anders: Kein Motor-Gerummel – und ein Automatik-Getriebe. Warum, fragt sich Küster, lässt sich bei dem Ding die Fahrstufe nicht einlegen? Er rüttelt noch mal am Wahlhebel.

Für Küster ist es nicht nur die erste Fahrt seines Leben mit einem Automatik-Auto. Es ist auch seine erste, kleine Reise als ehrenamtlicher Chauffeur des Fahrdienstes der Gemeinde Werther. Etwa 64 Quadratkilometer ist die 3400-Seelen-Kommune groß, acht Ortsteile hat sie. Der eine durch alle Ortsteile fährt, legt etwa 58 Kilometer zurück. Der kleinste Gemeindefeld hat inzwischen nicht mal mehr 100 Einwohner. Es ist eine ländliche Gemeinde, die zwar hoch im Norden des Freistaats, im Landkreis Nordhausen, liegt, die aber angesichts ihrer Struktur auch in jedem anderen Landesteil Thüringens liegen könnte. Viele Kommunen im Süden, im Westen, im Osten, in der Mitte des Landes, haben ähnliche Eckdaten. Außerdem sehen sie Werther ziemlich ähnlich: eine zentrale Straße, die durch die Orte führt, viele liebevoll sanierte Häuser, zwischen den Ortsteilen Wälder und Wiesen, die Verbindungsstraßen oft in einem eher mäßigen Zustand. Werther könnte überall in Thüringen liegen.

Der Fahrdienst, den vor allem der parteilose Bürgermeister der Gemeinde, Jürgen Weid, vor ziemlich genau zwei Jahren eingerichtet hat, macht Werther aber doch zu etwas Besonderem. Versuche, solche Ange-

bote einzurichten, gibt es nämlich seit Jahren immer wieder in Thüringens. Weil Mobilität vor allem für Menschen im ländlichen Raum ein zentrales Thema ist. Besonders dann, wenn sie vor der Frage stehen: Kann ich auch im Alter noch in meinem Dorf wohnen bleiben oder muss ich in eine Stadt ziehen, wo die Wege zum Arzt und zum Einkaufen kürzer sind und der öffentliche Nahverkehr dichter ist als auf dem Land? Viel zu oft aber scheitern solche Versuche. Aus verschiedensten Gründen. Und selbst wenn sie doch erfolgreich sind, dann werden dabei fast nie Elektro-Autos eingesetzt. Gerade nicht im ländlichen Raum, weil die im Vergleich zu Dieseln oder Benzinern geringe Reichweite von Elektroautos die Fahrdienst-Anbieter meist abschreckt. In Werther ist das anders. Weshalb Werther dann doch nicht überall in Thüringen liegen könnte.

Wenn an Küsters erstem Tag nur nicht die Sache mit der Technik wäre. Drei Fahrgäste soll er an verschiedenen Punkten der Gemeinde abholen und dann zu ihren jeweiligen Zielen fahren. Sie wollen zum Einkaufen, zur Bank, zum Arzt. Auf einem kleinen, handgeschriebenen Zettel stehen ihre Namen und der Ort, an dem Küster sie einsammeln soll. Schließlich merkt er: Wenn im Tacho ein grünes Lämpchen leuchtet, ist der Motor des Autos an. Auch wenn man ihn nicht hört. Außerdem merkt er: Um den Wahlhebel der Automatikbewegung zu können, muss er das Bremspedal treten. Langsam rollt der Wagen auf die Straße.

einige Zeit im Rollstuhl, musste das Gehen erst wieder lernen. Noch heute ist er wackelig auf den Beinen, muss sich ständig irgendwo abstützen, festhalten, anlehnen. Warum Steiner den Fahrdienst der Gemeinde nutzt, was er ohne ihn machen würde beziehungsweise zu vor getan hat? Die Antworten Steiners auf solche Fragen sind im Kern die gleichen Antworten, die auch die anderen zwei Fahrgäste des Tages geben: eine Frau im mittleren Alter und ein Mann, der in Pflegeheim der Gemeinde lebt. Ohne den Fahrdienst blieben nur Taxis. „Zu teuer für mich!“ Oder der Bus. „Dann bliebe noch immer ein Fußmarsch!“ Oder die Hilfe von Angehörigen oder Nachbarn. Letzteres, erzählt Weid, funktioniert in der Gemeinde immer wieder und immer noch.

Viel es ist leichter Aber der Fahrdienst macht es doch einfacher für Menschen ohne Auto oder Führerschein, zu den Zeiten mobil zu sein, an denen man mobil sein will oder muss. Nicht immer kann der Nachbar gerade dann zum Arzt fahren, wenn der Arzt-Termin ist. Nicht jeder möchte den Nachbar ständig darum bitten, mit ihm Einkaufen zu fahren. Nicht immer wohnen Kinder oder Eltern so nah, dass sie einigermaßen spontan fahren können. „Wenn alle Stricke reißen“, sagt Steiner, „müsste mein Vater aus Sondershausen kommen.“ Zwischen Sondershausen und Werther liegen fast 20 Kilometer. Dass Werther auf ein Elektroauto für seinen Fahrdienst setzt, hat viel mit den intensiven, in der Masse allerdings bisher erfolglosen Versu-



Verabredung vor dem Einkaufsmarkt: Fahrer Rainer Küster (links) und Fahrgast Mario Steiner.

Fotos: ari

ch in Thüringen und Deutschland zu tun, elektrisch betriebene Autos in großer Zahl auf die Straße zu bringen. Projekte zur E-Mobilität werden deshalb unter anderem vom Freistaat seit Jahren gefördert. Nach Angaben von Weid hat die Gemeinde beim Kauf des Autos, beim Bau des Carports und zweier Ladestationen, drei Viertel der entstandenen Kosten gefördert bekommen, zusammen etwa mehr als 200 000 Euro. Für einen Diesel als Fahrdienst-Wagen hätte es kaum so viel Unterstützung gegeben.

Die Energiewende begreift man deshalb schon aus finanziellen Erwägungen heraus in Werther vor allem als Chance. Neben dem E-Fahrdienst verdient die Gemeinde bereits Geld mit Solaranlagen auf dem Dach der kommunalen Kita. In Zukunft will Weid zudem in einen Windpark investieren. Werther hat zu derlei wirtschaftlichen Aktivitäten eigentlich auch keine Alternative. Die Kasse der Kommune, sagt Weid, sei leer. Im vergangenen Jahr habe die Gemeinde sogar Sonderbedarfszuweisungen vom Land gebraucht, um einen Haushalt aufstellen zu können. Wie so viele Gemeinden in Thüringen. Unabhängig vom Geld allerdings

Ohne Ehrenamt bewegt sich nichts

Der Fahrdienst in Werther wird maßgeblich von 15 Ehrenamtlern getragen. Diese fahren für die Einwohner der Gemeinde zu ihren Wunschorten in der Umgebung. Die Fahrer erhalten nach Angaben der Gemeindeverwaltung keine Vergütung für ihre Hilfe, nicht mal eine Aufwandsentschädigung. Lediglich die Anfahrtskosten

von ihrem Zuhause zum Standort des Elektroautos übernimmt die Gemeinde. Einziger Anreiz für die ehrenamtlichen Fahrer: Wenn das Elektroauto am Wochenende nicht genutzt wird, können sie es für eigene Fahrten ausleihen. Die Nutzer des Fahrdienstes zahlen pro Fahrt pauschal 2,50 Euro. sh

hat das Projekt in der Gemeinde inzwischen einen so großen Stellenwert erreicht, dass Weid sagt, selbst ohne die willkommene Förderung des E-Autos seien er und die Gemeinderäte fest entschlossen, diesen Service für die Einwohner weiterhin anzubieten. Und diese Bedeutung hängt eben ganz eng mit dem Satz „Da kommt man auch mal unter Leute.“ zusammen. Was nicht nur für Küster als Fahrer gilt. Auch nicht nur für die anderen 14 ehrenamtlichen Fahrer, die das Auto regelmäßig steuern. Sondern auch für die Fahrgäste. Steiner beispielsweise hat sich kaum angeschallt, da holen er und Küster den älteren Herr aus dem Pflegeheim ab – und beide Fahrgäste stellen fest, dass sie sich aus der Einrichtung kennen. Steiner hat dort nach seinem Schlaganfall einige Zeit verbracht. Es folgt, was folgen muss: eine Unterhaltung über diese Zeit, über Tabletten und die Zimmernachbarn von einst. Als wenig später die Frau zusteigt, plaudert man über das Wetter und den Verkehr. Noch später schwelgen Küster und Steiner in Erinnerungen darüber, was früher Bockwurst und Bier in der Kneipe gekostet haben.

Weid weiß um solche Gespräche

im Fahrzeug, das Küster nach etwa fünf Kilometern Fahrt recht souverän durch die Straßen Nordhausens lenkt. Nur manchmal greift seine Hand noch instinktiv zum Wahlhebel für die Fahrstufen, bis er sich wieder erinnert: Hier wird nicht geschaltet! Der Bürgermeister sagt deshalb: „Im Prinzip ist unser Auto eine mobile Begegnungsstätte geworden.“

Dass es in Werther gelungen ist, einen Fahrdienst mit Elektroauto einzurichten, während andere Kommunen regelmäßig an schon weniger ambitionierten Projekten scheitern, das hat nach Einschätzung Weids vor allem damit zu tun, dass sie in der Gemeinde „einen langen Atem“ bewiesen haben. „Rückschläge gibt es immer“, sagt er. „Der Trick ist, danach nicht am Boden liegen zu bleiben, sondern wieder aufzustehen.“ In Erfurt sei es eine Zeit lang ständig wegen des Geldes gewesen, sagt Weid. Ehrenamtliche Fahrer habe er nicht irgendwie unpersönlich über eine Anzeige im Amtsblatt oder einen Aushang am schwarzen Brett gesucht, sondern jeden Einzelnen persönlich angesprochen.

Dass Küster fährt und der Buchungsplan des E-Mobils voll ist, zeugt davon, wie sehr sich diese Beharrlichkeit auszahlt: Wann immer irgendwo in Deutschland jemand etwas über Elektromobilität im ländlichen Raum erfahren will, führt sein Weg nach Werther. Das Projekt ist eines von nur zwei, vielleicht drei vergleichbaren Projekten in der gesamten Republik. Das wiederum kann der Gemeinde den Weg zu weiteren Projekten ebnen. Zu weiterem Geld. Und zu mehr Lebensqualität für ihre Einwohner.



Bürgermeister Jürgen Weid: „Rückschläge gibt es immer.“

Moderner, schneller, aber teuer – Bahn-Zukunft mit Fragezeichen

Mit dem neuen Elf-Jahres-Vertrag schreibt die Südthüringen-Bahn ihre Erfolgsstory weiter. Für die Fahrgäste sind das gute Nachrichten – aber es gibt auch Schattenseiten.

Von Markus Emert

Meiningen – Kein Gleis-Anschluss von Eisfeld nach Coburg, die B 19 in Wasungen als ewiges Nadelöhr. Im Werratal ist man eher schlechte Nachrichten gewohnt, was die Verkehrszukunft betrifft. Am Mittwoch war aber mal eitel Sonnenschein angesagt: Verkehrsministerin Birgit Keller (Linke) setzte in Meiningen ihre offizielle Unterschrift unter den Vertrag des Freistaats mit der Südthüringen-Bahn (STB). Deren grün-weiße Flotte wird ab Ende 2017 elf weitere Jahre das sogenannte „Dieselnetz Südthüringen“ betreiben und damit – wie schon seit

15 Jahren – Platzhirsch im Südthüringer Bahnverkehr bleiben.

Mit spitzem Bleistift hatte die STB rechnen müssen, um sich bei der europaweiten Ausschreibung im vorigen Jahr gegen den großen Bruder Deutsche Bahn (DB) durchzusetzen. Es ging um die Existenz des Unternehmens und dessen einziges Geschäftsfeld. „Der Gewinn dieser Ausschreibung war für uns ein Muss“, sagte STB-Chef Michael Hecht. Freudenstrahlen auch bei Meiningens Bürgermeister Fabian Giesder, für den die STB mit ihren künftig mehr als 150 Mitarbeitern zweitgrößter städtischer Steuerzahler ist.

Das Land, das der STB einen geheim gehaltenen Betrag pro gefahrenem Kilometer zahlt, hat dem Vertrag ein dickes Pflichtheft beigegeben, das die Meiningener Bahner nun bis zum Start der neuen Ära im Dezember 2017 abarbeiten müssen: Mehr Qualität und Service für die Fahrgäste, heißt die Devise. Versprochen werden unter anderem Stromanschlüsse an jedem Platz, größere Gepäckanlagen, größere Fahrradab-



STB-Geschäftsführung und Ministerin Keller unterzeichnen in Meiningen den Vertrag zum Diesel-Streckennetz in Südthüringen. Foto: M. Hildebrand-Schönherr

teile im Sommer, neue Ticketautomaten samt Online-Bildschirmen mit Echtzeit-Auskunft sowie eine frische – weiterhin grün-weiße – Lackierung. Auch außerhalb der Züge soll es den Kunden besser gehen. Neben einem neuen Kundencenter in Meiningen sind auch Service-Schalter in Bahnhöfen wie Ilmenau oder

Sonneberg geplant. Im Rahmen besonderer „Kundengarantien“ sollen Fahrgäste bei Verspätungen und Zugausfällen entschädigt werden – Details dazu nannte die STB noch nicht. Sein Unternehmen sieht Hecht für die neuen Aufgaben gut aufgestellt. „Wir bereiten das alles bis Ende 2017 mit großer Sorgfalt vor“, betonte er.

Auf die nicht leichter gewordenen Rahmenbedingungen hat die STB indes keinen Einfluss. So hat Kellers Ministerium erst einmal nur vier Millionen statt der eigentlich vorgesehenen 4,2 Millionen Zugkilometer bestellt. Grund sind die vom Bund angekündigten Kürzungen der Regionalisierungsmittel, also derjenigen Bundesgelder, die die Länder zwecks Bahnfinanzierung an die Zugbetreiber eins zu eins weiter reichen. Für den Fall, dass tatsächlich bis 2030 insgesamt 500 Millionen Euro weniger von Berlin nach Thüringen fließen, sieht Keller „dramatische Auswirkungen“ für den Schienenverkehr. „Das ist ein Szenario, das sich keiner vorstellen will“, sagte die Linke-Politikerin und kündigte „harte Verhandlungen“ von Ministerpräsident Bodo Ramelow in Berlin an. Den Wegfall mit Landesmitteln auszugleichen, ist für die Linke keine Option. Auch als klar war, dass der Werrabahn-Lückenschluss es nicht in den Bundesverkehrswegeplan schafft, hatte Keller entsprechende Forderungen abgelehnt. Für das Süd-

thüringer Bahnnetz sind einstweilen die Strecken Zella-Mehlis-Wernshausen und Sonneberg-Neuhaus Opfer der Kürzungen. Auf ihnen wird der Zugtakt auf zwei Stunden ausgedünnt. Eine Sparmaßnahme, die das Gesamtbild eines schnelleren und dichter getakteten Netzes trübt. Immerhin blieb es bei der etwas großzügig als „Wissensexpress“ angekündigten durchgehenden Verbindung von Erfurt über die Hochschulstadt Schmalkalden nach Wernshausen. Sie soll bis Zella-Mehlis nur selten halten und damit ebenso schnell unterwegs sein wie der weit parallel verkehrende rote Regionalexpress Erfurt-Würzburg der DB. Auch Ilmenau soll durch vereinzelte Schnellzüge besser an den ICE-Knoten Erfurt angebunden werden. Mit jährlich zweieinhalb Millionen Fahrgästen kalkuliert die STB. Dass es im Laufe der kommenden elf Jahre noch mehr werden, ist indes nur ein frommer Wunsch. „Die demographische Entwicklung ist eindeutig“, sagt der STB-Chef, „und damit wird das Wachstum schwächer.“