

Verkehrswende in Gefahr? Deutschlandticket scheitert im ländlichen Raum!

Im Fokus: Deutschlandticket und Verkehrsprobleme in Kusel am 2. April 2025. Herausforderungen und Lösungsansätze im ländlichen Raum.



Das Deutschlandticket, das seit seiner Einführung am 1. Mai 2023 für 49 Euro erhältlich ist, sollte die Verkehrswende in Deutschland vorantreiben. Wie **tagesschau.de** berichtet, hat sich jedoch gezeigt, dass das Ticket in ländlichen Gebieten nicht die erhoffte Akzeptanz findet. Marcel Keidel, Wirtschaftsförderer der Verbandsgemeinde Kusel-Altenglan, betont, dass der Regionalverkehr stark ausgebaut werden müsste, um die Nutzung des Tickets attraktiv zu machen.

In ländlichen Gemeinden, wie den 34 Orten in der Verbandsgemeinde, pendeln viele Menschen nach

Kaiserslautern, Ramstein oder Homburg, die über 30 Kilometer entfernt sind. Die Reisezeiten variieren stark: Während es mit dem Auto nur eine halbe Stunde dauert, benötigt man mit dem Zug eine Stunde und mit dem Bus sogar zweieinhalb Stunden. Besonders problematisch sind die späten Rückfahrmöglichkeiten nach Kusel, da der letzte Zug bereits um halb neun abfährt. Diese Herausforderungen werden laut **dzsf.bund.de** durch häufige Umstiege bei Busfahrten noch verstärkt, was die Nutzung unattraktiv macht.

Akzeptanz des Deutschlandtickets

Die Nutzung des Deutschlandtickets zeigt signifikante Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Regionen. In Hamburg verwenden etwa 40% der Einwohner das Ticket, verglichen mit nur 7-8% in ländlichen Gebieten. Robert Follmer vom Infas-Institut sieht das Deutschlandticket trotz dieser niedrigeren Akzeptanz als Erfolgsgeschichte in spe. Er ist überzeugt, dass die Akzeptanz mithilfe von Verbesserungen der Infrastruktur steigen könnte, solange nicht durch Preiserhöhungen oder Einschränkungen gegengewirkt wird.

Derzeit berät die Verkehrsministerkonferenz, geleitet von Bayern, über die Zukunft des Deutschlandtickets. Das bayerische Verkehrsministerium fordert mehr finanzielle Unterstützung vom Bund, um die notwendigen Investitionen in die Verkehrs-Infrastruktur zu gewährleisten. Verkehrsminister Christian Bernreiter hebt die Dringlichkeit großer Investitionen hervor, um die Attraktivität des Deutschlandtickets zu steigern.

Investitionen und Infrastruktur

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) fordert eine bundesweite Mobilitätsgarantie für Orte mit mehr als 200 Einwohnern. Laut **bpb.de** ist es unerlässlich, regelmäßige und verlässliche Verbindungen zu schaffen. Umweltschädliche Subventionen, unter anderem das Dienstwagenprivileg, sollten zugunsten des Deutschlandtickets abgebaut werden. Follmer

sieht eine klare Notwendigkeit, in die Bahnlinien im ländlichen Raum zu investieren, um im Vergleich zum Individualverkehr konkurrenzfähig zu bleiben.

Gemeindevertreter wie Keidel stellen allerdings die Finanzierung solcher Maßnahmen in Frage, da viele Kommunen bereits finanziell klamm sind. Um Autofahrer zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen, sind umfassende Verbesserungen im ÖPNV unabdingbar.

Langfristige Betrachtung des Mobilitätsverhaltens

Das Deutschlandticket ist nicht nur ein Verkehrsmittel, sondern auch ein Forschungsobjekt. Das Projekt „Verkehrspolitik und Mobilitätsverhalten“ untersucht die Auswirkungen des Tickets auf das Mobilitätsverhalten. Die ersten empirischen Befunde werden im Spätsommer 2024 erwartet. Diese langfristige Analyse soll politische Akteure bei der Weiterentwicklung des Ticket-Systems unterstützen und aufzeigen, unter welchen Bedingungen es tatsächlich zu einer Verhaltensänderung im Mobilitätsverhalten kommt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Deutschlandticket mehr als nur ein Ticket ist. Es ist ein Versuch, die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu verändern, wobei die Herausforderungen insbesondere in ländlichen Gebieten nicht unterschätzt werden dürfen.

Details	
Quellen	• www.tagesschau.de • www.dzsf.bund.de

Besuchen Sie uns auf: aktuelle-nachrichten.net