



## Rok Deutschland-Ticketu

09.05 2024 19:26, Libor Hinčica, Ostatní

Ačkoli tarifní politice se na webových stránkách našeho časopisu věnujeme pouze okrajově, v předloňském a loňském roce nás zaujala dvojice opatření přijatá v sousedním Německu, jež směřovala k zavedení celostátní jízdenky za extra zvýhodněných podmínek. V roce 2022 se jednalo přechodně během vybraných letních měsíců o tzv. „nojn-ojro-ticket“, tedy jízdenku za pouhých 9 €, která platila ve všech provozech městských doprav a regionální železniční a autobusové dopravě. Od loňského prvního máje poté nastoupil své tažení za udržitelnější mobilitou nástupce devítieurové jízdenky, pro nějž byl vybrán marketingový název *Deutschland-Ticket* (zkráceně též D-Ticket).

Jak jsme si [podrobně přiblížili loni v květnu v našem článku](#), jízdenka za pouhých devět euro přinesla poněkud rozporuplné výsledky, avšak politický tlak a vyjádření nejrůznějších ekologických skupin začaly navzdory nanejvýš diskutabilním přínosům protlačovat následníka, pro nějž byla nakonec „vylosována“ cena 49 € s tím, že rozsah platnosti (tedy v zásadě s omezením jen na dálkové autobusy a vlaky) měl zůstat identický s onou lacinější letní jízdenkou z roku 2022. Jízdenka získala později pojmenování *Deutschland-Ticket* a měla přinést revoluci ve veřejné dopravě. Neshody ovšem panovaly kolem jejího financování, protože spolkové ministerstvo financí sice přislíbilo uvolnit pro nový sociální experiment objemnou sumu peněz, předpokládalo se však, že 50% podílem budou na nákladech participovat i jednotlivé spolkové země. Neuralgickým bodem byla otázka, kdo bude hradit náklady v případě, že přesáhnou stanovený strop. Jednotlivé země předpokládaly, že to bude stát, stát naopak doufal, že tuto nevděčnou roli na sebe převezmou spolkové země. Nešlo přitom o malé částky - ve hře byly stovky miliónů eur. Nakonec obě strany našly cestu kompromisu a obě v duchu doufaly, že vyhrazené prostředky ve výši 3 mld. € (cca 76,5 mld. Kč), o které se rovným dílem podělily, přece jen vystačí. Poté, co podmínky akceptovalo všech 16 spolkových zemí se stal



Deutschland-Ticket od 1. 5. 2023 realitou. Revoluce mohla začít. A všichni čekali, jak dopadne.



Souprava tramvají KT4D v německé Geře. Zatímco do projektu Deutschland-Ticketu putují miliardy eur, o peníze na obnovu vozového parku se musí tvrdě bojovat. Gera se dočkala příslibu financí na nové tramvaje teprve nedávno, pokryjí však jen část jejich reálných potřeb. (foto: Libor Hinčica)

Po roce přišlo dlouho očekávané bilancování, byť nejrůznější statistiky a průzkumy byly pochopitelně realizovány již v mezičase. V listopadu 2023 byl například publikován průzkum, podle nějž lidé, kteří využívají D-Ticket, omezili používání osobního automobilu, když dříve mělo auto využívat každý den 20 % dotázaných, zatímco po koupi jízdenky už jenom 11 % dotázaných. Denní jízdy autem měly být údajně nahrazeny používáním nové jízdenky. Samotný Svaz německých dopravců VDV (*Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) ovšem v dubnu 2024, když připravil tiskovou konferenci a infografiky k ročním narozeninám „kouzelné jízdenky“, s obdobnými čísly a průzkumy nepřišel. Jeden z hlavních titulků o přínosech všenněmeckého jízdního dokladu zněl „První rok D-Ticketu dokázal, že lidé jsou připraveni na přestup na autobusy a železnice.“ Připraveni. Tedy nikoli, že k tomuto přechodu došlo. Jaké tedy bylo poselství VDV k Deutschland-Ticketu ve vztahu k chování cestujících?

Podle statistik uvedeného sdružení by se 25 % všech cest bez zavedení jízdenky vůbec neuskutečnilo. Z tohoto počtu ovšem pouze 12 % připadá na přechod z jiných způsobů dopravy, do čehož je ale počítána i pěší chůze a cyklistika, tedy tzv. udržitelné formy dopravy, kde stát o odliv nestojí. Z automobilů, což je ta část, která zajímá vzhledem k proklamovanému ekologickému dopadu D-Ticketu veřejnost nejvíce, mělo jít údajně o 7 %. Uvedená čísla jsou přitom hlavně odrazem provedených průzkumů mezi samotnými uživateli, u nichž lze s ohledem na povahu průzkumu a návodné otázky očekávat poněkud přikrašlování reality.

Autor článku požádal VDV o zodpovězení několika dotazů, mezi jinými i kolik byl (číselně) nárůst počtu cestujících ve veřejné dopravě v důsledku zavedení Deutschland-Ticketu. Odpověď byla



následující: „*Deutschland-Ticket pomohl vrátit průměrný počet cestujících, který se během pandemie zhroutil, téměř zpět na úroveň před koronou.*“ Nárůst počtu cestujících lze z dostupných statistik skutečně vyčíst, nicméně obdobný nárůst mobility obyvatelstva a využití veřejné dopravy hlásí i další země (včetně například České republiky), přičemž v nich nabídka obdobná té v Německu neexistuje. Na následující dotaz, zda lze skutečně dokázat, zda mezi zavedením D-Ticketu a nárůstem počtu cestujících existuje kauzální nexus byla odpověď následující: „*To dokázat nelze, neboť D-Ticket je realitou. Jasně je, že D-Ticket k tomu významně přispěl, ukazují to výsledky marketingových průzkumů.*“



Autobusy s přívěsy bychom našli v Mnichově. Ve velkých městech se cestující do veřejné dopravy vracejí výrazně snadněji než v případě malých měst a regionů. (foto: Libor Hinčica)

Dosud si jízdenku odzkoušelo okolo 20 miliónu uživatelů, v jednom kalendářním měsíci je aktivních přibližně 11,2 miliónů předplatných, přičemž 76 % lidí má kupovat doklad opakovaně, 7 % oproti tomu každý měsíc své předplatné zruší a celých 44 % uživatelů jej už alespoň jednou zrušilo. Zcela nepodstatné jsou prezentované výsledky o spokojenosti cestujících s jízdenkou, kdy 4 z 5 oslovených lidí by jízdenku doporučilo dále a 95 % má být s touto nabídkou spokojeno. Tyto údaje lze považovat jen za příkrášlení nepřiliš informačně zajímavé tiskové zprávy.

Nárůst počtu pasažérů, který se měl promítnout i do delší průměrné jízdy (údajně o 16 km) a na větším překračování hranic jednotlivých spolkových zemí (o 16 %), se odehrál hlavně v metropolitních oblastech a větších městech. Ve vesnických regionech oproti tomu k žádným vylepšením sledovaných ukazatelů dojít nemělo. VDV to dává za vinu místní snížené nabídce služeb. Aby zde lidé používali veřejnou dopravu více, mělo by být podle VDV přidáno více spojů. Pak lze podle něj očekávat nárůst i v regionech. Vadou na kráse této úvahy je, že takové navýšení vyžaduje další náklady, které se už nechtějí nikomu platit. Navíc - nevzrostl by v takovém případě počet



pasažerů i bez Deutschland-Ticketu? Je existence Deutschland-Ticketu podmínkou pro to, aby se mohly další spoje přidat a udělat dopravu tzv. atraktivnější? Vždyť nové spoje by si jistě nějaké cestující vždy našly (otázku ekonomiky takového provozu ponechejme stranou).

Předseda VDV Ingo Wortmann uvedl, že z hlediska zvýšené poptávky je podle něj předplatné za 49 € úspěchem, současně ale uvedl, že tomu tak není na příjmové stránce. Když byla zavedena jízdenka za devět euro, museli dopravci čekat několik měsíců na to, než obdrží peníze, které jim měly zacelit výpadky tržeb. Tento stav způsobil především těm menším značné problémy a vyvolal obavy stran uskutečnění podobných socialistických myšlenek v budoucnosti. S D-Ticketem se tomuto scénáři vzhledem k velké kritice již podařilo zamezit, přesto dohoda o zastropování nákladů byla hlavně smlouvou politickou, kde se odsouhlasila výše očekávaného propadu tržeb, ale již se nezohledňoval nárůst nákladů, který v mezichase může nastat (pohonné hmoty, elektřina, personální výdaje atp.), byť je férové říci, že s tímto se musí vyrovnávat dopravci běžně a nikdo nemění ceny jízdenek podle toho, jakou částku za litr nafty si ráno přečte na totemu čerpací stanice.



Peněz se mohou dopravci dočkat, pakliže nastoupí na zelenou vlnu a rozhodnou se nakoupit elektrobuses či vodíkové autobusy. Ty začala spolková vláda štědře dotovat. Problém je však s růstem provozních nákladů. Na snímku vidíme elektrobuses Urbino od Solarisu ve Freiburgu během pauzy mezi dělenou směnou. (foto: Libor Hinčica)

Na druhé straně tuto možnost objednatelé dopravy teoreticky měli. Každé město či region mohl přijmout vlastní rozhodnutí stran cenové politiky, přizpůsobit se ve vhodném okamžiku aktuálnímu trendu a s cenami jízdenek podle libosti hýbat. Zavedení Deutschland-Ticketu přineslo nezměrné zjednodušení tarifů, protože většina měst dosavadní nabídky nad 49 € (a nebylo jich málo) jednoduše škrtnula, výsledkem však je, že přes deklarovaný nárůst počtu cestujících veřejná doprava jako celek zchudla a všichni účastníci musí respektovat rozpočítání nákladů, které jim bylo nadiktováno shora, ačkoli jeho determinantou nutně musí být nespravedlnost dělby pro část příjemců.

V prosinci 2023 zahýbalo jednotností Německa v otázce Deutschland-Ticketu rozhodnutí zemského okresu Stendal ve spolkové zemi Sasko-Anhaltsko, který jako jediný neodsouhlasil příspěvek z vlastních zdrojů na projekt jízdenky. Hrozilo tak, že v okrese se zhruba 117 000 obyvateli (co do rozlohy o něco menším než Liberecký kraj) nebude jízdenka platit. Usnesení ale bylo po nátlaku spolkové země (a příslibu peněz z jiné kasičky na krytí domnělé ztráty) ještě v průběhu posledního měsíce roku 2023 revidováno. Přestože šlo o ojedinělý případ, podobných ohýnků nespokojenosti muselo být hašeno v průběhu loňského roku více a lze předpokládat, že některé další s plynoucím časem zase vzplanou.

Cena 49 € totiž byla na počátku označována jako cena zaváděcí s tím, že do budoucna poroste. V listopadu 2023 ale bylo oznámeno, že pro rok 2024 zůstane stejná, přičemž šlo opět o politickou shodu podepřenou oslavnými komentáři ekologických hnutí, nikoli o racionální zohlednění situace (dále se o použití rozumu v souvislosti s D-Ticketem vůbec hovořit). Na konci roku 2023 se měly náklady na Deutschland-Ticket vyšplhat už na 2,3 mld. €. To bylo sice pod spočteným ročním stropem tří miliard, jenomže nesmíme zapomínat, že jízdenka byla platná až od 1. 5. 2023, nikoli od 1. ledna. Na rok 2024 bylo dohodnuto, že pro krytí ztráty budou zbylé prostředky převedeny, jenomže odhad nákladů pro rok 2024 činí i tak 4,1 mld. €, takže v součtu „uspořené“ sedmi set miliónů a dříve schváleného stropu tří miliard pořád hrozí, že bude 400 mil. € - více než 10 mld. Kč - stále chybět.



Jedním z měst, které dlouhodobě přešlapovalo v otázce obnovy vozového parku tramvají, byl i Mainz. Ten se léta marně snažil sehnat prostředky na modernizaci svých tramvají GT6M. Nakonec se mu podařilo získat příslib financí na nákup nových tramvají. (foto: Libor Hinčica)

Německu ale scházejí větší investice do infrastruktury. Namísto skutečného vylepšování veřejné dopravy se pozornost obrátila k populismu ve formě Deutschland-Ticketu, anebo k vynakládání horentních sum na tzv. ekologické projekty, které ale ve výsledku ekonomiku provozu jen dále



zhoršují. I ve vyjádření VDV lze mezi řádky číst, že je Deutschland-Ticket jistojistě super, ale vlastně finančně neudržitelný. Ze Svazu německých dopravců sice jistě nezazní „zrušte D-Ticket,“ oproti tomu zaznívá tlak na větší investice. Ani Německo si ale nemůže dovolit financovat lacinou dopravu i mohutné infrastrukturní projekty najednou, pokud chce udržet alespoň nějakou rozpočtovou kázeň.

Po letech, kdy se náš západní soused snažil o vyrovnaný státní rozpočet, a dokonce snížil svůj státní dluh, přišla s Covidem-19 krize, kdy se země zvládla skokově zadlužit a bez externích zdrojů se neobešla ani loni, ani letos. Zatímco v loňském roce si musela půjčit 27,4 mld. €, v roce 2024 se počítá s nárůstem externích půjček na 39,03 mld. €. Německo se snaží (a jak je vidět z rostoucího dluhu ne právě úspěšně) hledat stůj co stůj nějaké nové zdroje příjmů (například daň z oxidu uhličitého, která se dá překrýt zeleným pláštěm a odůvodnit jako snaha o ochranu životního prostředí), zároveň ale nechce nabourávat svou cestu aplikace Komunistického manifestu. Ve volbě mezi populistickými gesty a výdaji na infrastrukturu politici pod tlakem různých nových uskupení slibujících všechno (ne)možné volí raději ponechání domnělých sociálních jistot a výtobytků, aby neriskovali ztrátu voličstva.



Ve Woltersdorfu jsou ještě stále provozovány dvounápravové tramvaje Gotha. Letos se město dočkalo dodávky prvních nových vozů od polského Modertransu. (foto: Libor Hinčica)

Například v poslední době populární stávky na německé železnici ale nejsou zdaleka jen o otázce finančního ohodnocení personálu, i když je takto celá problematika často zjednodušována. Vedle slibů o výši mezd (bez nichž se žádná stávka aktivovat nepodaří) jsou otevírána i palčivější témata bezpečnosti provozu, stavu infrastruktury, investic do dopravy atp. Otázky, které nikdo při pohledu na napjatý státní rozpočet při rozdaných kartách řešit nemůže.

Hlasitými podporovateli Deutschland-Ticketu jsou nejrůznější ekologická hnutí, která kulisu úspěchu podpírají ochotně zezadu, protože propagace veřejné dopravy a lepší nabídka služeb s ideálně

nulovým jízdám je v jejich doktrínách mezi základními recepty na záchranu planety. Představa, že se lidé vzdají své sobeckosti v oblasti vlastního pohodlí a přejdou do veřejné dopravy jen proto, že bude levná (či úplně zadarmo), je naprosto naivní a bez restrikcí vůči uživatelům osobních automobilů bude vždy jen chimérou.

VDV sice tvrdí, že díky Deutschland-Ticketu 7 % uživatelů přešlo do veřejné dopravy z osobních aut, ale jak již bylo řešeno, jde jen o výsledek marketingového průzkumu. Statistická data ukazují, že celkový kilometrický výkon na německých silnicích v roce 2023 vzrostl o 2,1 %. Současně vzrostl počet silničních vozidel (osobních a nákladních automobilů, motocyklů a autobusů) a poprvé v historii atakoval metu 60,1 miliónů vozidel (v zemi s 83,8 mil. obyvatel). Přes významný nárůst nově registrovaných hybridních automobilů a elektromobilů (v loňském roce šlo o podíl takřka půl na půl ve vztahu k čistě dieselovým a benzinovým automobilům) vzrostly v loňském roce emise CO<sub>2</sub> z používání (jen!) osobních automobilů o 4,9 % na 114,9 g na ujetý kilometr. Navzdory přáním všemožných aktérů a ekologickým heslům je možné konstatovat, že v oblasti snižování emisí je Deutschland-Ticket naprosto bezzubým nástrojem.

S ohledem na výše uvedené se však vtírá otázka, zda byl (a je) D-Ticket vhodným nástrojem na dosažení alespoň některého z vyšších cílů, které s jeho zavedením byly spojovány. Kromě nezměrné finanční zátěže, která stejně nepokrývá dopravcům náklady, toho reálně mnoho nepřinesl.

Url: [Rok Deutschland-Ticketu](#)