



Deutschlandticket. Podpora veřejné dopravy nebo pustý populismus?

01.05 2023 20:55, Libor Hinčica, Ostatní

Od 1. 5. 2023 je možné v Německu cestovat s tzv. Deutschlandticketem, který se stal nástupcem loni v létě přechodně zavedené devítieurové jízdenky (známé jako 9-€-Ticket), jež měla přilákat zpět cestující do veřejné dopravy po pandemii koronaviru a svou mimořádně atraktivní cenou přetáhnout i větší množství pasažérů, kteří dosud cestovali osobními automobily, čímž mělo dojít k odlehčení finanční zátěže občanů po raketovém nárůstu cen energií.

Experiment s jízdenkou za devět euro (loni cca 220 Kč), která platila ve všech prostředcích hromadné dopravy (s výjimkou vlaků vyšší kvality a dálkových autobusů) v celém Německu vždy na kalendářní měsíc, trval tři měsíce, konkrétně od června do konce srpna 2022. Dříve, než byly zveřejněny výsledky provedených průzkumů úspěšnosti této akce, jež vyšla německé daňové poplatníky na 2,5 mld. euro (tehdy cca 61,25 mld. Kč), se začalo hovořit o tom, jakým způsobem by bylo možné na měsíční jízdenku za zhruba 220 korun navázat trvale. To se úderem půlnoci na 1. máje stalo realitou a Německo oslavuje svůj nový Deutschlandticket, jehož cenovka byla nakonec nastavena na 49 € (cca 1 150 Kč) a který si stihlo v předprodeji do 25. dubna nakoupit už okolo 750 000 lidí. Přestože se dnes tváří ti, jež Deutschlandticket zavádějí, jako velcí podporovatelé této novinky, jejíž hlavní smysl se posunul od záchrany občanů před vysokými účty za energie k záchraně naší drahé planety, nutno říci, že zrození náhrady „nojn-ojro-tiketu“ se neobešlo bez kontroverzí.



Zwickau se dočká brzy nových tramvají, jež budou sloužit jako náhrady starších „ká té čtyřek“, mladší tramvaje z počátku 90. let ale muselo nechat modernizovat, neboť na jejich náhradu již prostředky nedostalo. (foto: Dominik Konečný)

Hlavním argumentem pro příchod pokračovatele loňské laciné jízdenky, kterou si mohl pořídit vskutku každý, se měl stát proklamovaný úspěch tohoto letního dobrodružství. Fotografie mnohdy beznadějně přeplněných vlaků oblétaly svět a zdálo se, že vlaky (a veřejná doprava) takřka zadarmo jsou přesně tím, co lidé chtějí. V době jisté myšlenkové vyprázdněnosti v kancelářích zemských i spolkových institucí šlo o něco, co se dosud při slibování všemožných vzdušných zámků placených z veřejných peněz zapomnělo lidem ještě slíbit. Údajná vysoká společenská poptávka po cenově dostupném neomezeném cestování se stala novým palivem pro motory agitátorů z nejrůznějších stran politického spektra, kteří volali po urychleném zavedení nástupce 9 €-Ticketu, jenž následně dostal onen velkoněmecký název „Deutschlandticket“.

Na kolik byl ale 9 €-Ticket skutečně úspěšný a jaké byly jeho výsledky? Čím se má onen úspěch poměřovat?

Zavedení 9-€-Ticketu

Vpád ruských vojsk na Ukrajinu v únoru 2022 začal šroubovat ceny paliv, jejichž významným exportérem Ruská federace je. Takřka přesně po měsíci (přesněji 23. 3. 2022) od překročení již dříve částečně okleštěných hranic Ukrajiny přišel návrh na zavedení levné jízdenky na veřejnou dopravu, která by pomohla občanům snížit náklady na energie, především pohonných hmot do osobních automobilů. Jedna z původních úvah počítala s tím, že by jízdenka vycházela na 90 € a měla platnost tři měsíce, nakonec se však podařilo jít ještě dál a dne 19. 5. 2022 schválil spolkový sněm (proti byly pouze hlasy CDU/CSU a AfD) novelu zákona (kterou o den později posvětila formálně ještě spolková rada), jež počítala s cenou pouhých 9 € za kalendářní měsíc. V přepočtu dle tehdejšího kurzu šlo

o přibližně 220 Kč, pokud bychom hodnotu poměřovali k výši průměrné mzdy v ČR a SRN, vycházel by český ekvivalent na zhruba 84 Kč. Šlo tedy o sumu vskutku směšnou.

Pro krytí ztrát vzniklých výpadkem prodeje standardních jízdenek a předplatných jízdenek vyčlenil stát, jak už v úvodu článku zaznělo, sumu 2,5 mld. €. Už tehdy došlo ke vzniku třecích ploch mezi spolkovou vládou a vládami jednotlivých spolkových zemí. Zatímco stát považoval kompenzaci ve výši dvou a půl miliardy eur jako více než dostatečnou, spolkové země zastávaly opačný názor. Stát „vylosoval“ danou sumu tak, že jde o částku, která odpovídá čtvrtině prognózovaných příjmů z jízdného dopravců pro rok 2022, přičemž měsíce červen až srpen nejsou z pohledu příjmů nejsilnější, takže mělo městům a spolkovým zemím vlastně zůstat něco málo za nehty. Stát už se ale neohlížel na to, že i municipality a dopravci musí bojovat s též problémem, kvůli němuž se devítieurová jízdenka primárně zrodila – s nárůstem cen energií, které v prognózách příjmů (a nákladů) nebylo možné před vypuknutím války o Ukrajinu predikovat. Například provozovatel berlínského S-Bahnu – společnost S-Bahn Berlin GmbH – uvedla později, že jí oproti roku 2021 narostly ceny energií trojnásobně (!).



Do Zwickau nás přivádí i tento snímek, který dokumentuje místo oddělení železniční tratě od tramvajové sítě (v části tramvajové infrastruktury se nachází splítka a do centra je díky ní možné zajet vlakem). Ve vlacích byly výsledky navýšení počtu cestujících v době 9-€-Ticketu nejvýraznější. (foto: Dominik Konečný)

Očekávaný přírůstek počtu cestujících, o němž s ohledem na mimořádně atraktivní cenu nikdo nepochyboval, měl být nutně spojen s posílením kapacity především železničních a autobusových spojů, což bylo spojeno s předzvěstí dalších nákladů na vozidla, personál, a samozřejmě na právě ony prodražující se energie. Navíc si stát ještě chytře dopomohl snížením kompenzací za ztráty tržeb během řádění Covidu-19, které předtím dopravcům slíbil. Zatímco nejprve měl záchranný deštník

činit 1,6 mld. €, v roce 2022 byl přepočítán jen na 1,2 mld. €. Značným problémem pak bylo i avizování až následných plateb – 2,5 mld. € stát sice poskytl, ale až po dopsání děje devítieurového románu, takže výpadky, s nimiž se dopravci museli potýkat v mezičase, si museli ti, jež přepravu cestujících zajišťovali, nějak pokrýt z jiných zdrojů.

Řada kritiků poukazovala na to, že Německo zaváděním 9-€-Ticketu jen plýtvá veřejné prostředky. Přestože u nás máme mnohdy v hlavě zakořeněno, že v Německu je i tráva zelenější, faktem je, že veřejná doprava je po většinou na okraji spektra zájmů měst i spolkových zemí a závislost na dotacích se nijak neliší od českých zemí. Komu dotace z jakýchkoli příčin vypadnou, ocitne se v zoufalém deliriu. Především menší městské podniky se snaží bojovat nejrůznějším způsobem o prodlužování životnosti vozidel, u nichž by se už u nás nad budoucností – s ohledem na to, že jsou k nám evropské fondy stále nepoměrně štedřejší než k bohatému Německu – nikdo ani nepozastavoval.

V případě 9-€-Ticketu zvolil stát nejjednodušší způsob přerozdělení oněch 2,5 mld. €, pro nějž němčina užívá hezké slovní spojení „Gießkannen-Prinzip“; v překladu: princip konvice. Jde o přerozdělování všem stejným poměrem, nikoli podle skutečných potřeb, takže se peníze z konvice rozlévají sice po velkém záhonku, ale nikdo neřeší, kde na něm roste rýže a kde suchomilné byliny, tedy na kolik je zde zalévání opravdu potřeba.

Pro města a dopravce vznikla podivná situace. Na jedné straně se průběžně snaží ze spolkové pokladnice získávat prostředky na nová vozidla, modernizaci infrastruktury či stavby nových tratí, a stát pečlivě váhá, kterou z těchto investic podpoří, přičemž je spíše pravidlem než výjimkou, že je vyžadována i finanční participace ze strany jednotlivých spolkových zemí (a ty se k podpoře leckdy nemají), nicméně životnost a využitelnost takových investic se pohybuje v řádech desítek let. Na druhé straně pak spolková vláda zvládla hrábnout lopatou do trezoru a vyhodit do kamen 2,5 mld. € za tříměsíční akci. V politických programech zpravidla proklamovaná podpora veřejné dopravy tak nabyla v očích mnohých tu nejnesmyslnější podobu, vždyť za vynaloženou astronomickou sumu by šlo (i v německých podmínkách) vybudovat přibližně 125–250 km nových tramvajových tratí.



Také Görlitz nedaleko českých hranic se má dočkat nových nízkopodlažních tramvají z produkce HeiterBlicku. Dosud zde jezdí vozy KT4D s výzbrojí TV14. Každá větší oprava se musí separátně schvalovat kvůli zvážení její ekonomičnosti, malinký podnik totiž nemá prostředky na rozhazování... (foto: Dominik Konečný)

Německo přitom před nedávnem opustilo svou dlouhodobě úspěšnou snahu o vyrovnaný veřejný rozpočet a v souvislosti s příchodem Covidu-19 opakovaně schválilo schodkové rozpočty, čímž rapidně stoupl jeho zadlužení, které se předešlých deset let dařilo postupně snižovat (za poslední tři roky však byly všechny historické mety zadlužení už spolehlivě atakovány). I v tomto směru se tedy jeví jako diskutabilní, na kolik je nutné vybrat právě oblast veřejné dopravy jako místo, kam napumpovat peníze. Přesto k tomu pod pláštěm podpory obyvatelstva ožebračovaného raketovým nárůstem cen energií došlo.

Kouzelná řeč procent

Devíťeurová jízdenka se tedy stala realitou a do konce srpna se jí prodalo 42 miliónů. K tomu navíc bylo okolo 10 miliónů dlouhodobých předplatných jízdenek automaticky převedeno do cenové kategorie devíti eur. První dny se zdálo, že k přetěžování vlaků ani autobusů příliš nedochází, to se však zásadně změnilo s příchodem víkendů. Podle německého statického úřadu se měl počet cest na železnici ve vzdálenosti nad 30 km zvýšit oproti roku 2019 (tedy oproti předcovidovému roku) o celých 44 %. V pracovní dny šlo však jen o 24 %, zatímco o víkendech a svátcích o 105 %. Velmi rychle se tedy ukázalo, že se levné cestování stalo způsobem, jak si spíše zpestřit volné dny, než že by opravdu přetahovalo řidiče z automobilů.

I uvedená procenta ovšem mají svá „ale“. Ačkoli se poslední předcovidový rok 2019 stal jakousi mantrou pro stanovování výchozích hranic statistik, je nutné si říci, že ačkoli roky 2020 a 2021 zaznamenaly z hlediska celkové hybnosti obyvatelstva (zde jdou tedy započítány i cesty osobními

automobily) obrovské propady s tím, jak se vyhlášovaly a odvolávaly jednotlivé lockdowny, letní měsíce i těchto let, kdy se šíření čínského viru tolik nedařilo, byly z pohledu hybnosti vyšší, než tomu bylo v roce 2019. Mezi červnem a srpnem 2021 šlo například průměrně o 4,1 % nárůst, zatímco celková hybnost obyvatel v době platnosti 9-€-Ticketu vzrostla oproti roku 2019 o 9,5 %. Základ roku 2019 tak v případě porovnávání letních měsíců umožňuje poskytovat vyšší výsledky, přičemž není jisté bez zajímavosti, že v srpnu 2022 – poslední měsíci, kdy devítieurová jízdenka platila – byly celkové hodnoty hybnosti obyvatelstva prakticky srovnatelné s rokem 2021.



Obousměrná tramvaje GT6M ve městě Jena. (foto: Dominik Konečný)

Je však pravdou, že navýšení hybnosti obyvatelstva v letních měsících se odehrávalo v letech 2020 a 2021 zejména díky osobním automobilům, zatímco veřejná doprava ztrácela na popularitě a cestující se do ní vraceli jen pozvolna. Ani to však neplatilo plošně. V případě železnice sice byl květen 2022 z pohledu přepravených cestujících stále o 13,1 % horší než květen roku 2019, čísla se ale průběžně zlepšovala i bez 9-€-Ticketu a v případě velkých měst, kde je cestování osobním automobilem mnohdy spíše za trest, se dařilo na předcovidová čísla v některých případech takřka vrátit ještě před červnem 2022, kdy experiment s levným cestováním začal. Po skončení platnosti 9-€-Ticketu měl být počet cestujících na železnici v září 2022 o 1,1 % vyšší než ve stejném období roku 2019, avšak vyčíslit exaktně přímou souvislost mezi tímto zlepšením a přechodnou dobou platnosti devítieurového cestovního dokladu lze jen obtížně, byť zde jistý vliv bezpochyby byl.

Navíc především v menších městech, která nejsou bezprostředně navázána na velké aglomerace, ani laciné jízdné cestujících do veřejné dopravy nevrátilo tak, aby se dosáhlo alespoň předcovidové úrovně. Skutečnost, že ani směšná cena jízdenky nebyla dostatečným motivem k tomu, aby lidé používali služby veřejné dopravy, se v souvislosti s prezentací výsledků 9-€-Ticketu prakticky neobjevovala. V podstatě vše, co podporovalo teze kritiků o vyhazování veřejných peněz, bylo zametáno s tím, že

tříměsíční lhůta, po níž šlo křížem krážem Německem levně cestovat, byla zkrátka příliš krátká na to, aby se mohly projevit veškeré pozitivní dopady tohoto bohulibého záměru.

Vysoká čísla přepravených cestujících generovala především železniční doprava na větší vzdálenosti, přičemž se zde ale současně projevoval efekt odlivu cestujících z dálkových vlaků. Například společnost FlixTrain, jež se sama snaží konkurovat Německým drahám (DB) v dálkové dopravě nabídkou levného jízdného, zaznamenala kvůli „nojn-ojro-tiketu“ výrazný úbytek pasažérů, kteří byli ochotni akceptovat delší jízdní dobu i přestupy v regionálních vlacích, jen když mohli využít výhod měsíční levné jízdenky (FlixTrain přitom na cenově senzitivní zákazníky primárně cílí). Městská doprava v porovnání s železnicí tolik úspěšná nebyla a vlašný nárůst byl i u regionálních autobusů. To bylo dáno již zmíněnou skutečností, že jízdenka se stala zejména prostředkem pro levné výletování, což se projevilo i ve výrazném navýšení osobokilometrů na železnici, kdy se podle sesbíraných dat navýšil jejich počet ve třetím čtvrtletí roku 2022 oproti roku 2019 o celých 12 %.

Z pohledu 9-€-Ticketu ale nejde tolik o to, na kolik byly vlaky, autobusy a další prostředky hromadné dopravy v létě 2022 přecpané, ale kolik z těchto pasažérů skutečně přesedlalo do veřejné dopravy z osobních automobilů, vždyť právě to bylo motivem pro zavedení levného cestování.



Plauen zvládlo nakoupit v letech 2013 až 2017 devět tramvají NGT6 z produkce Bombardieru. Dál je však závislé na tramvaji KT4D československé provenience. (foto: Dominik Konečný)

V tomto směru ovšem 9-€-Ticket naprosto selhal. Zastánci aplikování komunistických myšlenek do veřejné dopravy poukazují na to, že za neúspěchem přetahování řidičů automobilů do veřejné dopravy může sám stát a nutno říci, že je jim nutno dát částečně zapravdu, protože táž instituce (spolkový sněm), která na jedné straně vyhodila 2,5 miliardy eur za kompenzaci levného cestování, schválila ještě výpadek rozpočtu na příjmové stránce, když snížila daně na pohonné hmoty, a to v naprosto identickém období, v jakém zavedla 9-€-Ticket, tedy od 1. 6. 2022 do 1. 9. 2022, kdy platil

tzv. „Tankrabbat“. V případě ceny benzinu se to projevilo okamžitým snížením ceny o 0,35 €/litr (cca 8,60 Kč), v případě nafty o 0,17 €/litr (přibližně 4,20 Kč). Z pohledu spravování veřejných financí se tak stát střelil současně do obou nohou.

Data ovšem ukazují, že ani před zavedením slevy na tekutá paliva (a tedy v době, kdy byly ceny na vrcholu) se řidiči cestování automobilem vzdát nechtěli. Podle průzkumu provedeného organizací německých motoristů ADAC (*Allgemeiner Deutscher Automobil-Club*) reagovala německá veřejnost na nárůst cen nafty a benzinu spíše snížením rychlosti na dálnici, než aby vyměnila automobil za autobus. Nepříznivé náklady se tak snažili lidé vyrovnávat osvojováním si zásad eco-drivingu, nikoli uvědomělým přesedáním do veřejné dopravy.

Krátce po zavedení 9-€-Ticketu se objevily první průzkumy, které měly ukázat, jak se jízdenka pozitivně projevuje na snížení počtu automobilů ve městech. Analýza dat společnosti TomTom měla dokázat, že ve 23 z 26 sledovaných velkých měst Německa klesl počet dopravních zácp v porovnání s dobou před zavedením levného jízdného. Jenomže v letních měsících se doprava obecně utlumuje, což je dáno školními prázdninami.

Další průzkumy už tak pozitivní nebyly. Německý svaz dopravců VDV (*Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) ve spolupráci s DB Regio došel na konci června 2022 k závěru, že velký počet z nově realizovaných cest je jen ukázkovým projevem dopravní indukce. Levná služba motivovala k většímu využívání, avšak bez jejího zavedení by se dané cesty vůbec neuskutečnily. Nešlo tedy o převod z jiných druhů dopravy, ale o cestování „jen tak na výlet“. Z aut měla do veřejné dopravy podle téhož průzkumu přesednout jen 3 % nově příchozích cestujících.



Podobu tramvají KT4D v německém Plauen nám přibližuje tento snímek. (foto: Dominik Konečný)

VDV v srpnu 2022, kdy už se život 9-€-Ticketu chýlil ke konci, přišel se zprávou, že z ostatních

dopravních prostředků přešlo do veřejné dopravy plných 17 %. Jenomže toto neznamená přechod z osobních automobilů, ale i z dalších druhů dopravy, zejména cyklistické či pěší, což jsou tzv. udržitelné módy dopravy, z nichž státy zpravidla žádné lidi odvádět nechtějí. Jejich zájmem je – tedy alespoň na papíře – měnit modal split v neprospěch automobilů, nikoli v neprospěch cyklistiky či pěší chůze.

I německý statický úřad musel ve své zprávě přiznat, že se sice počet jízd na železnici výrazně zvýšil, zároveň ale uvedl, že počet jízd v silniční individuální dopravě zůstal v porovnání s rokem 2019 konstantní a o víkendech dokonce došlo ke zvýšení o 7 %. Z celoročních dat můžeme vyčíst, že se počet jízd automobily v roce 2022 zvýšil průměrně o 3,1 %, nicméně v létě šlo jen o 1,3 %, takže zde sice nabídka skoro-zadarmo jízdného k určitému poklesu využití automobilů vést mohla, přesto ale nešlo o čísla nikterak výrazná, aby za ně stálo vynaložit z veřejných prostředků 2,5 miliardy euro. Ostatně z uživatelů, kteří si 9-€-Ticket v roce 2022 pořídili, měl jen každý pátý být opravdu novým cestujícím a jen každý desátý se měl díky jízdě veřejnou dopravou vzdát alespoň jedné jízdy automobilem, kterou by jinak učinil.

Obdobná data vyplývají i z průzkumu hamburského koordinátora veřejné dopravy HVV (*Hamburger Verkehrsverbund*), který uvedl, že 75 % lidí, kteří si 9-€-Ticket koupili, by využili služeb MHD bez ohledu na to, jestli by se akce uskutečnila. Dalších 6 % pak měly představovat indukované jízdy, tedy opět ty, které by se vůbec neuskutečnily. Ze zbylých 19 % mělo z osobních automobilů přejít jen 12 %, celá 4 % nechala doma jízdní kolo, 1 % „přestalo“ chodit pěšky a další 2 % nechala doma jiný dopravní prostředek (například elektrické koloběžky).

Zastánci 9-€-Ticketu (resp. v jeho nové a poněkud dražší podobě Deutschlandticketu za 49 €) tvrdí, že levné cestování je vzpruhou především pro ty složky obyvatelstva, jež mají velmi nízké finanční příjmy. Touto problematikou se rovněž zabýval hamburský koordinátor HVV, z jehož dat vyplývá, že ze skupiny s nejnižšími příjmy využívá veřejnou dopravu v jeho teritoriu působnosti pravidelně 33 %, zatímco z opravdu bohatých lidí jde o 15 %. I mezi těmi nejchudšími však 21 % „osedlává“ k pravidelnému cestování automobil, zatímco například ve střední třídě jde o 38 %, takže i zde se nabízí otázka, na kolik je levné cestování motivační, když i pětina těch nejchudších může využívat buďto vlastní automobil, nebo spolujízdu (míra chudoby je holt v různých státech nastavena různě).

Když se ukázalo, že devítieurový lístek je spíše státní podporou pro poznávání Německa, přispěchalo se ještě s jedním argumentem pro podporu levného cestování. Větší využívání veřejné dopravy na delší vzdálenosti se přece muselo nutně projevit na zvýšeném počtu využití ubytovacích kapacit a vylepšení prodejn maloobchodu, tj. malých podnikatelů, jež má stát zájem (opět alespoň na papíře) podporovat.



Mezi léty 2006 až 2008 si Gera pořídila 12 tramvají NGT8G od Alstomu. Od té doby na nákup tramvají čeká. Teprve letos se jí podařilo vypsát výběrové řízení. (foto: Dominik Konečný)

Jak ukázala poměrně snadno ověřitelná data z využití ubytovacích kapacit i obratu podnikatelů, nemusí tomu tak být a v případě Německa tomu tak ani nebylo. Pomiňme na okamžik fakt, že celá tato konstrukce je absurdní už ve vztahu k tomu, co měl 9-€-Ticket vlastně přinést. Pokud by byl na tom německý národ skutečně tak zle, že by mu náklady na energie a paliva zabráňovaly ve využití automobilů, jen těžko by se to projevilo na růstu příjmů z lokální turistiky. Ušetřené peníze by lidé sotva vyhodili za noc v hotelu. Jízdy s devítieurovou jízdenkou však představovaly spíše jednodenní výlety, ostatně dálkové vlaky ani autobusy s ní nebylo možné použít. Statistika počtu přenocování za rok 2022 se naprosto překrývá s počtem přenocování v předcovidové éře, a totéž platí i o příjmech lokálních podnikatelů, kdy – zjednodušeně řečeno –: houska nekoupená Berlíňanem v Berlíně se prodala v Rostocku, a houska nekoupená Rostochanem v Rostocku se prodala v Berlíně. Nula od nuly pojde.

Deutschland(ticket) über alles

Objektivně vzato 9-€-Ticket nesplnil nic z toho, co mu bylo u kolébky sudičkami ve spolkovém sněmu předvídáno. Přesto se začalo hovořit o tom, jak na něj navázat. Podle průzkumu VDV mělo 88 % uživatelů, jež si jízdenku v létě 2022 koupilo, uvést, že bylo se službou spokojeno. Na tom může být překvapivé snad jen to, že nebylo toto procento ještě vyšší, těžko čekat, že by se uživatel proti levnému cestování zásadně vymezoval.

Zatímco na jaře 2022 se „nojn-ojro-tiket“ zaváděl s tím, že má pomoci se snížením nepříznivých dopadů energetické krize, na podzim 2022 se už pro zavádění obdoby této jízdenky vytáhla jiná karta, a sice ekologie, protože podle zprávy VDV měla jízdenka během své tříměsíční platnosti

příspěvek ke snížení emisí o 1,8 mil. tun CO₂, přičemž však nikde nikdy nezaznělo, jak se k této hodnotě došlo. Kritici naopak poukazovali na to, že posilování vlaků a ve vybraných (turisticky atraktivních) lokalitách i autobusů muselo emise zvýšit, protože stoupala celková spotřeba energií.

Buď jak buď, levná jízdenka byla vyhlášena jako cesta, jak převést lidi z automobilů do veřejné dopravy a přinést snížení emisí. Ve světle výsledků z tříměsíčního zkoušení devítieurové jízdenky šlo o naprosto nepochopitelnou konstrukci, nicméně Německo se zjevně upnulo k ekologii jako ke své nové státní ideologii, kterou hodlá sledovat navzdory mnohým absurdnostem. Úspěch 9-€-Ticketu byl předpověděn už na jaře 2022, a tím se stal samozřejmým – reálné výsledky se ukázaly jako ne až tak důležité. Císař na jaře loňského roku zkrátka slíbil, že si obleče nové šaty a bylo by příliš odvážné na konci srpna hlasitě vykřičet, že je císař nahý (a on byl nahý).



Autobus Mercedes-Benz Citaro ve městě Zittau (česky též Žitava). Malým městům zpravidla 9-Euro-Ticket k návratu cestujících do veřejné dopravy příliš nepomohl. (foto: Dominik Konečný)

Pochopitelně, že většina veřejnosti přijala jízdenku za „devět éček“ s povděkem, nicméně jeho skončení se obešlo bez emocí a pro udržení laciného jízdného se žádná německá obdoba pochodu na Řím nekonala. Přesto se stala náhrada jízdenky významným politickým tématem ve jménu „přání lidu“, což vždy naráží na mantinely přezkoumatelnosti, neboť z masové podstaty slova „lid“ je obtížné vypátrat skutečné původce myšlenek, které se ve jménu lidu a v jeho nejsvětějším zájmu vyslovují.

Sám spolkový ministr financí Christian Lindner (FDP) ještě v době, kdy byl 9-€-Ticket v platnosti, nástupce „marxistického“ lístku odmítal s tím, že na něj ve státní pokladnici nejsou peníze. Nicméně, ruku na srdce, jaká je hodnota peněz, když je v sázce záchrana modré planety? Ještě na konci srpna 2022 bylo oznámeno, že se Lindner nechal pro zavedení pokračovatele devítieurové jízdenky přesvědčit a německý spolkový kancléř Olaf Scholz (SDP) se nechal coby muž v hierarchii vlády

postavený nejvýše slyšet, že ona kouzelná vstupenka na levné cestování Německem byla „jedním z nejlepších nápadů, jaký jsme měli,“ což je poněkud smutným barometrem schopností současné německé vlády.

V září 2022 už nebylo otázkou, zda Deutschlandticket vznikne (tento název mu byl přiřknut až později), ale jaká bude jeho cenovka. VDV se vyslovalo s návrhem jízdenky za 69 € (cca 1 690 Kč), nakonec však došlo k politické shodě na částce 49 € (tehdy zhruba 1 200 Kč, dnešním kurzem přibližně 1 150 Kč), což bylo veřejně oznámeno dne 2. 11. 2022. Pokud bychom opět chtěli poměřovat hodnotu jízdenky ve vztahu k průměrné mzdě v Německu a v ČR (ve stavu ke konci roku 2023), vycházel by český ekvivalent na zhruba 440 Kč.



Na předcovidová čísla se měl po prázdninách dostat berlínský DP (BVG), je však otázka, na kolik v tom levnější jízdné hrálo skutečně svou roli, protože hlavní město ztráty z období před příchodem čínského viru hbitě dohánělo. (foto: Vojtěch Jandásek)

Původní optimistické prognózy předpokládaly, že jízdenka bude k dispozici již od 1. 1. 2023, znovu ale došlo k rozporu mezi strážci státní pokladnice a zemských pokladnic. Stát odhadl, že výpadek tržeb, který bude nutné po zavedení Deutschlandticketu hradit, bude činit 3 mld. € (dnešním kurzem zhruba 70,5 mld. Kč). Z této sumy byl však ochoten uhradit maximálně sumu 1,5 mld. €, zatímco druhá polovina měla zůstat na bedrech spolkových zemí. Ty s tím sice souhlasily, avšak jablkem sváru se stala diskuze o tom, co se stane, pokud by náklady přesáhly oně tři miliardy eur. Z pohledu státu měly další výpadky pokrýt ze svých rozpočtů jednotlivé země, které to pochopitelně kategoricky odmítly. Tím se jednání dostala na nějakou dobu do slepé uličky a lednový termín byl přesunut na 1. duben 2023. Teprve 27. 1. 2023 se podařilo dohodnout, že stát převezme i polovinu všech ztrát, které by případně šly nad ony tři miliardy eur, spolkové země poté přislíbily uhradit ze svých rozpočtů opět zbylých 50 %, čímž se cesta k Deutschlandticketu otevřela dokořán, byť tedy muselo

dojít ještě k jednomu posunu jeho zavedení až na 1. květen 2023.

Enormní zátěž pro veřejné finance si většina lidí, jež si osvojila alespoň základy matematiky, samozřejmě uvědomuje, takže dohody mezi „Bundem“ a jednotlivými spolkovými zeměmi zahrnují i některé skryté pojistky, které mají – když už se lidu ve jménu lidu velkohubě nástupce 9-€-Ticketu slíbil – představovat alespoň malou brzdu v navázení eurových bankovek do krbu socialismu. Jde například o vpašování slov o tom, že cena 49 € je cena zaváděcí, což má umožňovat, v případě, že by se našla potřebná politická síla, její případné navýšení. Podobně se podařilo vložit paragraf zvyšování cen v souvislosti s roční inflací.

Zatím se však zdá, že se cena jízdenky stává pro některé subjekty spíše předmětem odhalování údajné asociální politiky státu. Levicové strany (především němečtí komunisté), které v době rozkvětu německé ekonomiky marně hledaly něco, co ještě lidem nestihly slíbit, našly v Deutschlandticketu vděčnou oporu a začaly propagovat jízdenku nikoli za 49 €, ale za 29 €. Otázkou cenové hladiny se ostatně zabývaly i některé průzkumy, které ukazovaly, že čím levnější jízdenka bude, tím bude větší chuť obyvatel si ji pořídit (což musel být jistě překvapivý výsledek). Například při navrhované „komunistické“ ceně 29 € by si jízdenku údajně pořídilo 66 % obyvatel (dle průzkumu PricewaterhouseCoopers), zatímco při ceně 49 € mělo jít jen o 41 %. Zda by pak tito lidé opravdu jízdenku pravidelně využívali a zřekli se cestování autem, už předmětem průzkumu nebylo a zastánci levnější varianty pochopitelně ani neřešili, o kolik by v případě, že by počet uživatelů opravdu stoupl, vzrostly i náklady způsobné mj. navýšením počtu vozidel. Nezbyvá než dodat, že proti Deutschlandticketu se vyslovují i opoziční síly z řad extrémní pravice, kdy však Alternative für Deutschland (AfD) nekritizuje samotný akt zbytného vynakládání veřejných financí, ale skutečnost, že se peníze raději nepoužily na dotování ceny dieselu a benzínu.



Tramvaj Škoda Artic na meziměstské trati mezi Schöneiche a Rüdersdorfem. Ve městech a obcích rozložených v okolí velkých měst či turisticky atraktivních (Schöneiche bezprostředně sousedí

s Berlínem) se počet lidí ve veřejné dopravě navyšoval výrazněji než ve městech bez pravidelně dojíždějících za prací. Přesto nebyly výsledky nijak ohromující. (foto: Vojtěch Jandásek)

Pozitivním dopadem Deutschlandticketu má být zjednodušení tarifních podmínek, což jízdence vskutku upřít nelze. Vymýšlení komplikovaných tarifů se v Německu stalo v minulosti svérázným národním sportem. Akt pročtení a pochopení některých tarifních podmínek se dal srovnávat snad jen s Héraklovým bojem s nemejským lvem či čištěním Augiášových chlévů. Deutschlandticket je svou cenou natolik výhodný, že velké množství tarifních opatření naprosto pozbývá smyslu, především však není nutno řešit překračování hranic jednotlivých integrovaných systémů. Jen v oblasti Hamburgu má zvládnout Deutschlandticket nahradit 70 dosavadních druhů jízdenek (!). V tomto směru se tak cestování nesmírně ulehčuje.

Pro autory nápadu Deutschlandticketu jde ale až o sekundární efekt jeho zavádění, nesprávně a nepochopitelně odsunovaný do pozadí. Namísto toho je nadále vyzdvihován ekologický aspekt. Snažit se však dosáhnout klimatických cílů tím, že dojde jen ke snížení ceny jízdného ve veřejné dopravě, je nesmírně krátkozraké a předchůdce Deutschlandticketu (levný tak, že se zdálo, že přichází Leninovo vysněné vítězství proletariátu) jasně dokázal, že takto jednoduše zkrátka k celé problematice přistupovat nelze.

Peníze na pokračování plavby ekonomického Titanicu se nakonec budou muset stejně odněkud vzít a je naivní si myslet, že se vyberou ze zvýšené finanční zátěže na řidiče automobilů. Převádění zisků a úspor mezi jednotlivými resorty je nesmírně nepopulární, a tak lze očekávat, že prostor pro osekání nákladů se bude hledat na stejném místě, kde jsou tyto náklady generovány, tedy ve veřejné dopravě. Například Bavorsko se již na podzim 2022 nechalo slyšet, že by část chybějících prostředků mohlo získat tím, že oseká nabídku méně vytížených spojů, takže cestování bude sice levné, jen nebude tak snadno dostupné. V tomto směru bude zajímavé další vývoj v Německu dále sledovat. Deutschlandticket je tu nicméně od 1. 5. 2023 s námi, a tak nezbyvá než našemu západnímu sousedovi popřát šťastnou cestu.

Url: [Deutschlandticket. Podpora veřejné dopravy nebo pustý populismus?](#)