

Dva měsíce Deutschlandticketu

07.07 2023 18:44, Libor Hinčica, Ostatní

Počátkem května letošního roku jsme publikovali obsáhlý článek, který se věnoval problematice zavádění tzv. Deutschlandticketu – jízdence, která měla nahradit loňskou akční nabídku, kdy bylo možné cestovat v letních měsících po Německu v regionální a městské dopravě za cenu pouhých 9 € za kalendářní měsíc.

Přestože jsme si v našem příspěvku ukázali, že tzv. *„nojn ojro ticket“* nenaplnil ani zdaleka cíle, které byly s jeho zaváděním spojovány, byly statistiky a výsledky prezentovány na podzim 2022 takovým způsobem, aby se ty pozitivní stránky služby, jež byly prakticky nepřezkoumatelné (například údajné snížení emisí), patřičným způsobem nafoukly, zatímco méně líbivé ukazatele (například neznatelné snížení počtu automobilů – což byl mimochodem hlavní cíl zavádění „skoro zadarmo jízdného“) byly bagatelizovány.

Navzdory tomu, že tříměsíční tažení za lepší životní prostředí dopadlo podobně jako německý protiútok v Ardenách na přelomu let 1944/45, k levnému jízdnému pro všechny se upnula celá řada ekologických sdružení a politických frakcí, které unisono volaly po nutnosti usadit na uprázdněný trůn sociálního a zeleného (tedy hlavně zeleného) jízdného následníka, na němž se jednotlivé stavy německé politické hierarchie shodnou. Konsenzus bylo nutné nalézt především mezi státem (*Bund*) na straně jedné a spolkovými zeměmi (*Bundesländer*) na straně druhé, přičemž nešlo o nic menšího než o dohodu, jakým způsobem bude financována ztráta zhruba tří až pěti miliard eur ročně, kterou bude nutné s příchodem nové jízdenky sanovat. Právě neshoda na tom, kdo a jak bude případné zvýšené ztráty platit, byly hlavním důvodem, proč byla korunovace onoho nástupce – jenž vstoupil do dějin jako tzv. Deutschlandticket (případně též Deutschland-Ticket, anebo zkráceně D-Ticket) – odložena až na 1. 5. 2023, kdy začala jízdenka konečně platit, přičemž se podařilo současně odbourat i většinu dalších překážek, které byly jízdence kladeny do cesty.



Freiburg im Breisgau bývá prezentován často jako Mekka cyklistů. Podíl cest na jízdním kole zde činí 23 % na všech vykonaných jízdách. Faktem ovšem je, že podobně vysoká čísla mají i některá další německá města. Například v Brémách jde o 24 %, v Heidelbergu o 27 % a v bavorském Erlangenu o 28 %. Veřejná doprava se na celkovém počtu vykonaných jízd podílí ve Freiburgu 17 %. S ohledem na tradičně vysoký podíl pěší chůze pak osobními automobily cestuje ve městě jen 31 % lidí. (foto: Libor Hinčica)

Zde máme na mysli především diskuze o způsobu úhrady jízdného, kdy se hovořilo o tom, že D-Ticket bude možné zakoupit výhradně online na bázi předplatného, tj. s automatickou prolongací o další měsíc s tím, že případné zrušení předplatného neumožní po omezenou dobu jízdenku znovu zakoupit. Tento model se stal vskutku realitou, avšak předplatné je nakonec možné bez jakýchkoli negativních konsekvencí zrušit do 10. dne měsíce předcházejícího novému období (tj. například do 10. 7. je nutné učinit výpověď, aby nebyla stržena platba za srpen), čímž lze z Deutschlandticketu udělat jízdenku jen na vybraný měsíc. Navíc přibyla i papírová podoba, která původně vůbec nebyla zamýšlena. Ta má ale před sebou jen jepičí život – do doby, než budou všichni provozovatelé schopni zajistit vydání „Německého ticketu“ v digitální podobě, na což byla stanovena lhůta do 31. 12. 2023. Němci si přitom zprvu pohlídali, aby jízdenka sloužila hlavně jejich občanům, nikoli pro pionýry poznání ze zahraniční. V rámci registrace totiž bylo nutné uvést bankovní spojení, přičemž připuštěna byla pouze německá bankovní konta. Cizinec si tedy měl nejprve zřídit konto u některého z německých bankovních domů, a teprve poté si mohl jízdenku zakoupit. Tento šikanózní prvek byl změněn teprve dodatečně, avšak až dosud (k 7. 7. 2023) zdaleka ne u všech poskytovatatelů, u nichž je možné Deutschlandticket zakoupit. Někteří tak i nadále neumožňují koupi bez uvedení německého IBAN (tj. s DE na začátku).

V prvním měsíci platnosti *„dojčlandticketu“* bylo zaznamenáno 10 miliónů předplatných, během června vystoupal tento počet až k 11 miliónům. Sdružení německých provozovatelů veřejné dopravy VDV *(Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) uspořádalo 21. června 2023 v Lipsku v rámci

jednoho ze svých mnoha zasedání tiskovou konferenci, na níž informovalo o provedeném průzkumu, jehož se měl účastnit vzorek 6 000 cestujících. Sesbírané údaje byly následně přepočítány na celkový počet prodaných předplatných.

Z oněch zhruba 11 mil. v současné době aktivních předplatných má představovat celých 46 % ty cestující, kteří až dosud využívali standardního dlouhodobého jízdného jednotlivých dopravců, potažmo integrovaných systémů. Dalších 44 % připadá na nové předplatitele, kteří ale dosud veřejnou dopravou tak jako tak cestovali, avšak využívali jednotlivých jízdenek. Cena D-Ticketu je ale pro ně natolik výhodná, že si jej pořídili, čímž jim starosti s obstaráváním jednotlivých jízdenek odpadly. 2 % lidí se neidentifikovali ani jako stávající předplatitelé, ani jako dosavadní uživatelé jednorázových jízdenek, ale ani jako noví cestující (tedy nezodpověděli otázku vůbec). Poslední skupinu má tvořit oněch 8 % pasažérů, kteří nám chybí v celkovém součtu. Z 11 mil. předplatných to znamená cca 880 000. Má jít o takové zákazníky, kteří neměli v minulosti veřejnou dopravu využívat vůbec, anebo jen ve velmi omezené míře. Tito noví předplatitelé vynaloží za nákup 43 mil. € měsíčně, tedy přes půl miliardy euro ročně. Na druhé straně stojí ale výpadky (z dražšího) jednorázového jízdného a propad z předplatného, kdy se Deutschlandticket svou cenovkou stal náhradou velké části dosud existujících měsíčních a jiných dlouhodobých jízdenek.



Erfurt, odkud pochází tento snímek autobusu MAN Lion’s City 12, patří mezi ta německá města, která zvládla do Deutschlandticketu propašovat i tarifní výjimky. V tomto případě jde konkrétně o poskytnutí sociálního příspěvku pro nízkopříjmové skupiny obyvatel na nákup jízdného, takže D-Ticket nemusí vycházet na 49 €, ale pouze 19 €. Podobné zvýhodněné akce se začínají v rámci Německa rozmnožovat. (foto: Libor Hinčica)

O dosavadních ekonomických ukazatelích vztahu „má dáti – dal“ se ovšem sdružení VDV ve své prezentaci vůbec nezmínilo a chybí i bližší rozbor dalších souvztažností. Především absentuje jakákoli informace o tom, jaký efekt pumpování eurových bankovek do populistického experimentu

přináší ve vztahu k ekologii a změnám návyků řidičů osobních automobilů. Vždyť právě ekologie byla prohlášena za ústřední nádraží, k němuž je nutné přestavět všechny výhybky, a tak se v Německu v souvislosti s D-Ticketem neskrývaně hovoří o příchodu *„Verkehrswende“* – dopravního převratu. Jenomže dopravní revoluce se zdá být prozatím úspěšná asi jako pokus Fidela Castra o dobytí kasáren Moncada v červenci 1953 – z *„Verkehrswende“* se stalo jen prázdné heslo.

U oněch zhruba 880 000 nově příchozích cestujících, budeme-li uvedené údaje z průzkumu vztahovat skutečně na všechna předplatná (zveřejněná statistika totiž postrádá informace o tom, kde, kdy a jak byl průzkum proveden), není ani zdaleka jasné, zda si jízdenku nakoupili proto, aby se vzdali používání svého čtyřkolového přítele, anebo si jen rozšířili spektrum možností z pohledu cestování, aniž by rezignovali na byť jen jedinou jízdu autem. 18 % dotazovaných sice uvedlo, že si pořídilo jízdenku s cílem vzdát se jízd automobilem, otázka ovšem byla – jistě ne náhodou – šalamounsky položena tak, aby nikdo nemusel říci, zda se už skutečně cestování vlastním vozem zřekl a v jakém rozsahu. Odpovídající vyslovovali pouze své dobře míněné předsevzetí a ochotu k onomu odvážnému činu. V rámci průzkumu navíc zaznělo, že 22 % lidí si D-Ticket pořídilo hlavně z ekologických důvodů (41 % mělo na prvním místě uvést, že tak učinilo kvůli celoněmecké platnosti a 36 % kvůli výhodné ceně), to je ale vzhledem k výše uvedené statistice poměru stávajících a nově příchozích cestujících poněkud nicneříkající tvrzení.

Zajímavý je i fakt, že dosud bylo sice zaregistrováno okolo 11 mil. předplatných, současně však jízdenku v červnu využilo alespoň jednou jen 9,6 mil. jejich majitelů – skoro 13 % předplatných tedy bylo spících. Roli v tom může hrát skutečnost, že jízdenku lze získat i jako zaměstnanecký benefit. Tzv. Jobticket hradí minimálně z části zaměstnavatel, takže jízdenka pak vychází zaměstnance jen na 34,30 €. Na celkovém počtu prodaných jízdenek se mají Jobtickety prozatím podílet jen 18 %, přičemž právě na zaměstnavatele by chtělo sdružení VDV se spolupráci se samosprávami lépe zacílit svou kampaň do budoucna, aby se tento poměr dále navýšil.



V Solingenu, jednom ze tří německých měst, kde se podařilo uhájit trolejbusovou dopravu, podporují politici nad rámec státu a spolkové země vlastní dotací Deutchlandticket pro žáky městských škol. Od 1. 8., kdy začíná v Solingenu školní rok, bude možné si pořídit Deutschlandticket za 29 €. (foto: Libor Hinčica)

Z hlediska nosičů jízdenky je nejčastěji využíván smartphone, na němž má jízdenku 49 % všech předplatitelů. 37 % využívá čipovou kartu (platební) a 11 % papírovou jízdenku. Poslední hodnota má podle interpretace VDV dokazovat, že zájem o papírovou jízdenku je mizivý a že rozhodnutí poskytnout ji jen na přechodnou dobu bylo správným krokem.

Průzkum se soustředil i na cestující, kteří si Deutschlandticket nekoupili. Pro 41 % dotazovaných se například jízdenka nevyplatí, protože cestují veřejnou dopravou příliš málo a na tomto svém jednání nemíní ani do budoucna nic měnit. Pro 11 % lidí byla ale jízdenka i při 49 € příliš drahá a 6 % uvedlo, že si ji dokonce nemohou vůbec dovolit.

Dosavadní výsledky jsou přesto v Německu hodnoceny převážně jako úspěch. Šéf sdružení VDV Ingo Wortmann například uvedl: *„Aktuální čísla a vývoj od startu Deutschlandticketu ukazují, že je tato nabídka pro mnoho občanek a občanů atraktivní.“* Ještě na konci dubna ale hovořil o tom, že je současná cena 49 € neudržitelná a kvůli inflaci a růstu personálních i materiálových nákladů by měla být otevřena otázka *„smysluplného navýšení“*.

Objevují se ale i kritické hlasy, které znovu poukazují na to, že jízdenka není nic víc než krůček ke komunismu (jenž je žel bohu neživotaschopný), který musí stát platit, a to v situaci, kdy má Německo letos poprvé překročit stanovená kritéria Maastrichtských dohod zajišťujících ekonomickou stabilitu a kdy se plánuje zadlužit o dalších 45,6 mld. €, protože plánované výdaje jsou o zhruba 10 % vyšší než příjmy. Přesto někteří účastníci lipského setkání neopomněli vyhlásit v rozhovorech s novináři jakousi vlastní obdobu Stalinova rozkazu č. 227 známého jako „ani krok zpět“. Zdá se, že je jedno, jaké výsledky momentálně Deutschlandticket má, kolik stojí státní a zemské pokladnice a zda nějak opravdu přispívá k ochraně klimatu. Deutschlandticket je tady a o jeho zrušení prý nemůže být řeč, neboť právě on představuje cestu budoucnosti veřejné dopravy.

Ukazuje se přitom, byť to VDV nijak nekomentuje, že z jízdenky profitují hlavně dojíždějící za prací do velkých měst. U nich se náklady na dojíždění mohly smrsknout díky Deutschlandticketu až na třetinu, protože dříve projížděli přes více tarifních zón. Oproti tomu výsledky z malých měst a venkova jsou neměřitelné. Například ve spolkové zemi Meklenbursko-Přední Pomořansko nebyl zaznamenán žádný přírůstek cestujících a prodeje Deutschlandticketu byly v zemědělských oblastech prakticky nulové.



Největší podíl veřejné dopravy na všech vykonaných cestách má v rámci Německa Berlín, kde jde o zhruba 27 %. V Praze je oproti tomu o zhruba 47 %. (foto: Libor Hinčica)

Odpůrci i přívrženci D-Ticketu přesto nalézají jeden společný jmenovatel. Oba tábory se shodnou v tom, že peníze by měly směřovat především do vylepšení infrastruktury a poskytnutí lepších přepravních služeb. Jedni vidí řešení ve zrušení celoněmecké jízdenky a převedení alokované částky do nákupu vozidel a budování infrastruktury, druzí oproti tomu používají Deutschlandticket jako podpůrný prostředek na to, aby byly peníze do nových tratí a dopravních prostředků dodatečně vynaloženy, neboť bez nich není možné cestující do veřejné dopravy ve větší míře přinést, a tak potenciál Deutschlandticketu patřičně rozvinout.

I když je Německo vnímáno mnohými (včetně autora tohoto článku) jako bezedný inspirační zdroj z hlediska řešení veřejné dopravy, velice málo se v našem prostředí hovoří o tom, že hromadná doprava nemá v zemi našeho západního souseda silné postavení. Největší podíl má v Berlíně, kde je jejím prostřednictvím realizováno okolo 27 % všech cest (pro srovnání: v Praze jde takřka o 50 %), existují však města – některá z nich i s tramvajovým provozem – která se pohybují jen okolo desíti a méně procent (například Zwickau či Cottbus). Investice se při takovém nezájmu špatně obhajují a v kombinaci s navážením peněz do spalovny levného cestování se balík financí, jež by bylo možné poslat do rozvíjení veřejné dopravy, povážlivě zmenšuje, takže chuť státu či spolkových zemí pouštět se do nových projektů je minimální.

To ostatně ukazuje i jednání spolkové vlády z počátku července, na němž se zabývala státním rozpočtem na rok 2024 s výhledem do roku 2027. Na investice do železniční sítě bylo požadováno 11 mld. € ročně tak, aby mohly být splněny dlouhodobé vize spojené mj. (a opět) s ochranou klimatu. Do návrhu rozpočtu ale proklouzly jen necelé tři miliardy, které nepostačují ani na pokrytí rozdílů způsobených meziročně inflací ve vztahu ke stávajícímu tempu. Na druhé straně, kolejnice ani

štěrkové lože volební právo nemají, zato elektorát z rodu Homo sapiens si lze levným cestováním získat poměrně snadno. Třeba i na dluh.

Url: Dva měsíce Deutschlandticketu