

edice Železniční reformy

ŽELEZNIČNÍ REFORMA V NĚMECKU



**Tomáš Nigrin, Zdeněk Tomeš,
Daniel Seidenglanz, Petr Mlsna a kol.**

Karolinum

Železniční reforma v Německu

Edice železniční reformy, svazek 4

Tomáš Nigrin, Zdeněk Tomeš, Daniel Seidenglanz, Petr Mlsna a kol.

Recenzovali:

Ing. Tomáš Pospíšil, Ph.D.

doc. Ing. Martin Kvizda, Ph.D.

Vydala Univerzita Karlova
Praha 2017

Redakce Anežka Hozmanová

Překlad části přílohy (legislativa) Petra Pejchalová

Jazyková korektura Juan Zamora

Grafická úprava a sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Návrh obálky Jan Peschl

První vydání

Tato monografie vznikla v rámci systému podpory fakultních monografií Fakulty sociálních věd Univerzity Karlovy.

Text vznikl v rámci výzkumných projektů podpořených Grantovou agenturou České republiky (16-10625S) a Technologickou agenturou České republiky (TD020010).

© Univerzita Karlova, 2017

© Tomáš Nigrin, Zdeněk Tomeš, Daniel Seidenglanz, Petr Mlsna, Jiří Dujka, 2017

ISBN 978-80-246-3627-6

ISBN 978-80-246-3632-0 (online : pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum 2017

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

Obsah

Úvod /7

1. Od počátků k unitární železnici /11

- 1.1 Rozvoj železnice v německém prostoru /11
- 1.2 Železnice po sjednocení Německa v roce 1871 /13
- 1.3 Rozdělená země, rozdělená železnice /14
- 1.4 *Dílčí shrnutí* /16

2. Geografická a dopravní charakteristika železničního odvětví /17

- 2.1 Geografická charakteristika dopravně-železničního trhu /18
- 2.2 Geografická organizace dopravního systému /21
- 2.3 Rozvoj železniční sítě po roce 1990 /27
- 2.4 Výkon železničního odvětví a *modal split* /28
- 2.5 *Dílčí shrnutí* /32

3. Reforma železnic – historicko-politický pohled /33

- 3.1 Komise pro spolkové železnice: dráhy budou opět v černých číslech!? /35
- 3.2 Reforma železnic v Německu: první fáze (1994–1999/2002) /38
- 3.3 Regionalizace /42
- 3.4 Bilance 90. let: reformy vážnou /45
- 3.5 Roky 2001–2002: hledání nové cesty? /48
- 3.6 Reforma železnic: druhá fáze (od roku 2000/2002 a dále) /49
- 3.7 Bilance Deutsche Bahn: Finanční analýza současného stavu /62
- 3.8 *Dílčí shrnutí* /63

4. Právní rámec regulace železniční dopravy v Německu /65

- 4.1 Činnost regulátora podle práva Evropské unie /66
- 4.2 Právní úprava regulátora ve Spolkové republice Německo /70
- 4.3 *Dílčí shrnutí* /72

5. Vybrané problémy plynoucí z reformy železnic /74

- 5.1 Poplatky za užití dopravní cesty /78
- 5.2 Trakční energie /83
- 5.3 Poplatek za použití nádraží /85
- 5.4 Distribuce a prodej jízdenek /86

5.5 Neúspěch *open access* v dálkové dopravě /88

5.6 *Dílčí shrnutí* /90

Závěr /91

Literatura /93

Summary /100

Přílohy: Legislativa upravující železniční odvětví 101

Zákon o novém uspořádání železniční dopravy /101

Zákon o založení společnosti *Deutsche Bahn Aktiengesellschaft* /104

Zákon o sloučení a novém členění majetku spolkových drah /117

Zákon o správě spolkové železniční dopravy /132

Zákon o regionalizaci místní veřejné osobní dopravy /144

Úvod

Německo představovalo vždy jedno z nejvýznamnějších center železniční dopravy na evropském kontinentě a stejně tak představuje dnes jednu ze zemí s nejkompexněji provedenou železniční reformou a liberalizací železničního odvětví na světě. Železnice byla vždy v Německu klíčovým dopravním odvětvím, a to od počátků industrializace přes masivní rozvoj průmyslové výroby až k dnešní exportní ekonomice zaměřené na *high-tech* produkty. Spolková republika Německo patří v současnosti mezi země, které disponují nejhustší a nejmodernější železniční sítí na světě a s konsekventní dopravní politikou systematicky rozvíjející kolejovou dopravu. Železnice v Německu nyní zajišťuje významné úkoly jak v nákladní dopravě, kde si dokonce v posledních letech pravidelně připisuje nárůst výkonů, tak v osobní dopravě, kde se rozvíjí všechny její segmenty: od vysokorychlostních vlaků přes nadregionální spoje po regionální dopravu na lokálních tratích. K současnému příznivému stavu panujícím na německých železnicích také přispěla velmi zásadní reforma, která se rozběhla v 90. letech 20. století. Tato reforma zefektivněla fungování celého sektoru, umožnila změnu struktury *Deutsche Bahn* (Německé dráhy – DB) a dovolila vstup konkurence na koleje.

Reforma v zásadě vycházela ze dvou hlavních záměrů. Zaprvé ze snahy zmenšit roli státu v ekonomice a reformovat obří státní podniky. Druhý záměr sledoval úkoly, které vycházely z evropské společné dopravní politiky, předpokládající horizontální a vertikální separaci v rámci národních železničních společností a otevření železničního trhu pro konkurenci, tedy jeho liberalizaci. Horizontální separace znamená oddělení provozu osobní a nákladní dopravy, vertikální separace oddělení správce železniční infrastruktury od samotného provozu. Podstatou liberalizace je umožnit vstup konkurenčních dopravců na železnici v nákladní i osobní dopravě a zavést nabídková řízení u dotované regionální dopravy.

Liberalizace německých železnic byla formálně umožněna již v polovině 90. let, kdy po sloučení *Deutsche Bundesbahn*, dřívější západoněmecká železniční společnost, a *Deutsche Reichsbahn* (Německé říšské dráhy – DR), bývalá východoněmecká železniční společnost, vznikla v roce 1994 akciová společnost *Deutsche Bahn*. Od této chvíle bylo teoreticky možné, aby na německé koleje vstoupili konkurenční dopravci, prakticky k tomuto kroku však došlo až o několik let později. Po roce 2000 se konkurence výrazněji projevila nejprve v nákladní dopravě, především v nejvýnosnějším a technologicky nejméně náročném segmentu vozby ucelených vlaků. V osobní dopravě umožnila výraznější vstup konkurence na koleje až nabídková řízení, která byla vypisována na výkony v regionální dopravě.

Do dnešní doby (polovina roku 2016) sice ještě neprošly všechny regionální výkony nabídkovými řízeními, dosavadní zkušenosti však jasně ukazují výhody i nevýhody tohoto přístupu. Pro objednavatele primárně přinášejí většinou úsporu finančních prostředků, protože služby bývaly vysoutěženy za nižší ceny. Ukázalo se také, že podmínky nabídkových řízení mají velký vliv na výslednou cenu a že bez tarifní integrace, která je v Německu ze zákona povinná, by došlo k významné a pro cestujícího nepřehledné fragmentaci sítě. V dálkové dopravě, která je provozována na komerční riziko dopravce, se zatím konkurence výrazněji neprosadila.

Stav liberalizace železniční dopravy, jenž podle srovnávacích studií (například *IBM Rail Liberalisation Index*, který srovnává stav na železnici v evropských zemích a o kterém bude řeč později) patří v Německu mezi tři nejpokročilejší v Evropě, ale neznamená, že by zde bylo dosaženo zcela ideálního stavu. Jde o neustále se vyvíjející proces, v němž je třeba velmi precizně nastavovat pravidla a – jak se ukázalo na německém příkladu – nově definovat a posilovat pravomoci kontrolních úřadů dohlížejících na dodržování pravidel hospodářské soutěže. Odpovědným úřadem pro tento dohled byl Spolkový protikartelový úřad (*Bundeskartellamt*), jehož pravomoci nedostačovaly pro některá odvětví, včetně železnice. Postupně tak byly v této oblasti posilovány kompetence Spolkové agentury pro síťová odvětví (*Bundesnetzagentur*), která rozšířila svoji působnost na energetiku, telekomunikace, poštovníctví a také železnice.

Německo si při reformě železničního sektoru zvolilo přístup tzv. vertikální separace, při níž sice došlo k účetnímu oddělení provozních částí od správce infrastruktury, ale všechny zmíněné společnosti jsou dceřinými společnostmi holdingu *Deutsche Bahn*. V průběhu let se nejen na základě zkušeností z Německa ukázalo, že právě holdingová struktura může vytvářet podmínky pro skrytou diskriminaci konkurence a takové příklady je možné nezřídka najít také u *Deutsche Bahn*. Proces úpravy a definice pravidel hospodářské soutěže tedy ani zde ještě neskončil. Další velkou související otázkou je celoevropská debata, jež se týká tzv. čtvrtého železničního balíčku Evropské komise. Ten měl původně zapovídat uspořádání železničních společností holdingového typu, které by v sobě zahrnovalo správce infrastruktury. Snahou Německa a Francie se zřejmě podaří toto pravidlo v návrhu rozvolnit, otázka definitivního rozhodnutí a skutečné implementace balíčku je ovšem v současné době (polovina roku 2016) zatím nejasná.

Předkládaná kniha se zaměřuje na průběh reformy železničního odvětví v Německu po roce 1990. Jejím cílem je podrobné zhodnocení průběhu a dosavadních výsledků železniční reformy, dále liberalizace osobní i nákladní železniční dopravy ve vztahu k deklarovaným cílům, včetně kontextuálního zohlednění vývoje ve vybraných evropských zemích a na úrovni společné dopravní politiky EU. Základní hypotézu představuje předpoklad, že železniční reforma v Německu proběhla velmi komplexně a podařilo se jí vytvořit podmínky odpovídající zadání společné dopravní politiky EU (tzv. železničních balíčků) a zároveň na železnici vytvořila prostředí s velmi malými tržními bariérami, které umožňují snadný vstup konkurence na trh. Zhodnocení průběhu a dosavadního výsledku německé železniční reformy umožní identifikovat silná a slabá místa jak reformy samotné, tak i v jejím rámci nastavených mechanismů, a tedy i liberalizace železničního sektoru.

Hlavní výzkumná otázka se zaměřuje na zjištění toho, s jakým zadáním a v jakých krocích probíhala železniční reforma v Německu. Jakých dosáhla v současnosti výsledků z hlediska naplnění cílů, liberalizace a výkonu odvětví? Podařilo se v Německu naplnit původní záměry, došlo k bezproblémovému otevření železničního trhu pro konkurenci a navýšení výkonů v celém odvětví? Nebo je možné identifikovat některá slabá místa reformy? Nutným předpokladem výzkumu, který povede k zodpovězení výše uvedených výzkumných otázek, se stala široká báze analyzující výchozí podmínky železniční dopravy a jednotlivé fáze reformy železnic z hlediska specifického disciplinárního zkoumání. Konkrétně se jedná o aplikaci historicko-politických, dopravně-geografických a dopravně-ekonomických přístupů. Každá z disciplín pracuje s vlastními interpretačními a argumentačními modely, které ve všech případech využívají maximální možné množství aktuálních primárních dat a pracují s nejnovějšími oborovými diskurzy.

Struktura práce vychází z interdisciplinárního přístupu, který jediný umožní komplexní pohled na problematiku železničního odvětví. Výchozí stav je zpracován historicko-politickou analýzou vývoje v železničním sektoru předcházejícím reformě, tedy před rokem 1990 (kapitola Od počátků k unitární železnici). Naváže na ni kapitola věnovaná geografické a dopravní charakteristice železničního odvětví v Německu (kapitola Geografická a dopravní charakteristika železničního odvětví). Politická a odborná debata vedoucí k rozhodnutí o železniční reformě včetně analýzy jejího průběhu jsou předmětem zkoumání čtvrté kapitoly (kapitola Reforma železnic – historicko-politický pohled). Následující kapitola se zaměřuje na vývoj právního rámce regulace železničního odvětví (kapitola Právní rámec regulace železniční dopravy v Německu). Závěrečná kapitola (Vybrané problémy plynoucí z reformy železnic) přináší několik případových studií, které analyzují skutečný stav v několika vybraných oblastech, které výrazně determinují působení konkurenčních společností na německé železnici. Umožní tak odpovědět na otázku, která silná a slabá místa reformy a liberalizace v Německu je možné identifikovat. Publikace je doplněna přílohami s překlady vybraných právních norem, které se vztahují k železničnímu sektoru a k regionalizaci železniční dopravy.

Reformu železnic a jejich liberalizaci je nutné vnímat jako dlouhodobý proces chápání role železnice a jejího vztahu (včetně finančního) ke státu. Historicko-politický pohled nabízí vhled do železničního odvětví v německém prostoru a následně v Německu od 19. do 21. století a vztah mezi soukromou (či později nazývanou konkurenční) a státní železnici na německých kolejích. Geografická struktura Německa ovlivnila a ovlivňuje celkový rozvoj železničního odvětví a má vliv na specifickou strukturu dopravních proudů. Například ve Francii, která by se zjednodušeně dala charakterizovat jako monocentrická, je dostačující rozvíjet rychlá spojení velmi efektivně pouze radiálně. Naproti tomu Německo je spíše polycentrické, a je tedy nutné propojit více významných center. Specifické jsou samozřejmě také dopravní proudy, do nichž v Německu vstupuje silná orientace společnosti na automobily, což usnadňuje velmi rozvinutá dálniční síť, a také rozvinutá vnitrostátní letecká doprava.

Debatu o reformě železničního sektoru vyvolala v západním Německu na přelomu 70. a 80. let změna společenských a hospodářských potřeb v ekonomice, kterou provázela

také změna (role) železnice. Fakticky to znamenalo postupný útlum železničních společností v dosud tradiční poloze a zvyšování jejich nutného (do)financování ze strany státu. Samotný výsledek reformy ovlivnila také potřeba organizačně a ekonomicky se vyrovnat se sloučením dřívějších západoněmeckých *Deutsche Bundesbahn* a východoněmeckých *Deutsche Reichsbahn* po sjednocení Německa v roce 1990. Roli hrál též vývoj společné dopravní politiky a snahy Evropské komise, aby byl i trh s železniční dopravou v maximální možné míře liberalizován. Kvůli nástupu konkurence na německé koleje bylo nutné posílit a jasněji definovat roli a úkoly regulačních orgánů v oblasti železnice.

Charakteristiku německé železnice doplňuje ještě ekonomický pohled na její fungování spolu s finanční analýzou *Deutsche Bahn*. Jsou zde analyzovány ekonomické podmínky a výsledky železničního sektoru včetně jejich kontextualizace se zahraničím. Dále je z ekonomického pohledu analyzován vstup konkurence do výběrových řízení v regionální dopravě a také negativa vertikálně integrovaného správce infrastruktury, který stěžuje dodržování tržních podmínek na železnici. Pohled doplní konkrétní příklady dokládající zneužívání vertikální integrace ze strany *Deutsche Bahn*. Jedná se o případové studie zpracovávající problematiku přístupu na dopravní cestu, trakční energie, poplatků za využití stanic a prodej a distribuci jízdenek konkurenčních dopravců. Poslední z případových studií se zaměří na analýzu neúspěchu *open access* projektů v osobní dálkové dopravě v Německu, což představuje – s ohledem na rozvoj aktivit konkurenčních dopravců – v ostatních segmentech osobní a nákladní dopravy velmi zajímavý odraz stavu tržního prostředí na železnici.

Předkládaná publikace představuje výsledek dlouhodobého odborného zaměření všech členů autorského týmu, kteří pro její zpracování využili v naprosté většině zahraniční odborné zdroje. V českém prostředí jde o první odbornou publikaci svého druhu, která se zaměřuje na širokou analýzu železničních reforem a liberalizace v Německu. Autoři si jsou vědomi, že se stav reforem a liberalizace trhu na železnici neustále vyvíjí. Představené datové řady, aktualizované o data známá na konci roku 2015, mohou přiblížit formu a základní trendy, které provázejí reformu německých železnic a které mohou sloužit jako kvantifikující mezivýsledek, protože reforma ještě nebyla zcela dokončena.

1. Od počátků k unitární železnici

V německém prostoru¹ vyjela první parní lokomotiva na standardní železniční trať 7. prosince 1835 z Norimberka do Fürthu. To bylo deset let poté, kdy se otevřela první úspěšná, parou poháněná železnice ve Velké Británii, vedoucí mezi Stocktonem a Darlingtonem, a více než 25 let po Stephensonově vynálezu první moderní a (na tehdejší poměry) efektivní parní lokomotivy Raketa (*Rocket*). Tehdy se již Velká Británie, centrum evropské průmyslové revoluce 19. století, nacházela v období rozkvětu železničního stavitelství. Za rozvojem železnic stály soukromé železniční společnosti, pro které se stala přeprava zboží (a později také osob) velmi lukrativním oborem podnikání. Železniční tratě spojující významná průmyslová centra zaručovaly nemalé výtěžky a rozvoj dopravního odvětví podmiňoval a doprovázel další ekonomický růst. Významným impulsem pro rozvoj železnic byl také obrovský ekonomický úspěch těchto prvních zrealizovaných projektů výstavby železnic – roční výnos investic totiž často přesahoval i 10 % ročně (Schivelbusch 2007, s. 13–14).

1.1 Rozvoj železnice v německém prostoru

Železniční podnikatele v německém prostoru lákaly úspěchy, které zaznamenávala železniční doprava ve Velké Británii. Vlaky poháněné parou měly doplnit a nahradit existující provozy, jež dosud vedli koně. První parní lokomotiva společnosti *Dreithaler Eisenbahn Aktiengesellschaft* tak mezi Fürthem a Norimberkem jezdila po dřevěných kolejnicích doplněných kovovým plátem, po kterých tahali nákladní vozy původně koně již od roku 1828. Podobně jako první železniční projekty ve Velké Británii patřil i provoz na krátké trati mezi Fürthem a Norimberkem k natolik úspěšným investicím, že vyvolal obrovskou vlnu investičního optimismu. Jeho úspěch a stejně vysokou míru výnosu vložených investic už se nicméně nikomu nepodařilo zopakovat (Langner et al. 1985, s. 88–89).

První železnici v Německu rychle následovaly další projekty. První dálkové železniční spojení mezi Lipskem a Drážďany bylo zprovozněno v roce 1839. Za první vlnou výstavby železnic stály zpočátku výhradně soukromé společnosti, které se staly nositeli investic

¹ O Německu je možné hovořit až od jeho sjednocení v roce 1871. Pro geografické určení je proto v případě událostí před sjednocením Německa používán termín „německý prostor“, který odpovídá zhruba rozloze Německého spolku, německy mluvící části Rakouska a německy mluvících kantonů Švýcarského spříšeženstva.

a inovací také v německém prostoru. Rychlost výstavby byla pozoruhodná – již roku 1855 překročila délka tratí osm tisíc kilometrů. Průvodním jevem tohoto pionýrského železničního období však byla prvotní absence společných standardů a obecného dopravního plánování, což posléze vedlo k mnoha provozním komplikacím, neefektivním souběhům a konkurenci drážních projektů. Jednotlivé státy (nejen) v německém prostoru si v tomto období překotného rozvoje musely nejprve uvědomit význam železnice, a teprve následně vzájemně začaly stanovovat pravidla pro její výstavbu a provozování.

Nejviditelnější důkaz představovaly dva významné systémy s rozdílným rozchodem (bez ohledu na lokální dráhy s nejrůznějším rozchodem). Ačkoliv byl ve Velké Británii uzákoněn jednotný rozchod kolejí 1 435 mm již v roce 1846 (tzv. Stephensonův rozchod), části širokorozchodného systému tratí s rozchodem 2 140 mm byly v provozu až do roku 1892. V německém prostoru přetrvávaly dva hlavní rozchody až do poloviny 50. let 19. století – Bádensko totiž zprvu prosazovalo ze strategických důvodů stavbu tratí v odlišném, širším rozchodu 1 600 mm, oproti Stephensonově běžně využívanému rozchodu (Langner et al. 1985, s. 97–98).

Státy německého prostoru měly možnost poučit se z vývoje především ve Velké Británii a relativně brzy po zahájení provozu na prvních železničních tratích začaly stanovovat železničním společnostem nejrůznější pravidla. Kvůli státoprávní roztržičnosti německého prostoru nelze však uvést jediné datum, kdy k tomuto došlo, ale je možné uvést dva nejmarkantnější příklady. Prusko, nejvýznamnější království z ekonomického a posléze i politického hlediska, zavedlo systém státních koncesí na výstavbu železničních tratí v roce 1838. V Bavorsku, významném státu jižní části německého prostoru, zasedla Státní železniční komise (*Staatliche Eisenbahn-Kommission*) roku 1841 a vyvinula se z ní centrální správa železnic. Převzala postupně projektování a výstavbu všech drah v Bavorsku (Götschmann 2010, s. 59). Stejně jako v Prusku a Bavorsku se také v ostatních německých zemích postupně navyšoval vliv a regulační role státu na výstavbu a chod železnic. Zvětšoval se rozsah nařízené standardizace, zaváděly se centrální železniční předpisy a státní dohled nad provozem a jeho bezpečností.

Železnice se totiž ukázaly jako zásadní strategický nástroj pro případ vojenského konfliktu. Poprvé dokázalo strategické výhody železnic pro rychlou a efektivní přepravu vojenských jednotek využít Rakousko v roce 1849. Tím také přinutilo Prusko, že se přestalo snažit o sjednocení německého prostoru pod svojí taktovkou „shora“, skrze tzv. Erfurtskou unii. Tento výsledek v roce 1850 stvrdily Olomoucké punktace, které Prusko dlouhodobě chápalo jako své velké ponižení. Prusko reagovalo na předchozí politický nezdar výstavbou mnoha strategických železničních spojení, které posléze úspěšně využilo ve vítězné válce proti Rakousku roku 1866 (Kvizda, in: Roth – Jacolin 2013, s. 105). Druhým důvodem pro státní dohled nad železnicemi byla skutečnost, že osobní doprava, se kterou v době výstavby první vlny tratí nikdo nepočítal, začínala hrát stále významnější roli. Mobilita osob však nebyla v zájmu panujícího státního zřízení a byla podřízena přísné státní kontrole (Götschmann 2010, s. 50, 58–59).

Všechny vlády německého prostoru se postupně přiklonily k myšlence, že v jejich zemi je nutné vybudovat páteřní železniční síť. Některé tak činily formou výstavby čistě státních

drah (např. Bádensko) či vydáváním koncesí na hlavních směrových trasách, jež určil stát. Tyto koncese zajišťovaly soukromým společnostem dlouhodobá privilegia či garanci minimálního výnosu (např. Východní dráha v Prusku), v některých případech bylo navíc podmínkou zbudovat strategické odbočky a spojnice (např. Rakousko). Státy též kombinovaly zmíněné možnosti (např. Sasko či Bavorsko) (Langner et al. 1985, s. 201–205).

Významný zlom ve vlivu státu na soukromé železniční společnosti v německém prostoru přinesly válečné události prusko-rakouské (1866) a především prusko-francouzské války (1870–1871), které vedly ke sjednocení Německa pod nadvládou Pruska. V této době se poprvé ve větší míře ukázalo, jak mohou železnice významně ovlivnit strategie válečného tažení. Zároveň se zde naplno ukázal význam válečné logistiky využívající železnici. Pruská strategie vycházela z formování jednotek v týlu a jejich následné přepravy k bojové linii, což umožňovalo jejich téměř okamžité nasazení. Naproti tomu francouzské jednotky byly k frontě posílány po částech a k jejich zformování a dosažení plné bojeschopnosti vlivem rychlého postupu pruských jednotek mnohdy ani nedošlo. Ačkoliv rychlý postup pruských (a spojeneckých) jednotek ukázal mezery v jejich zásobovacím systému, dokázaly využít mnoha ukořistěných francouzských vlaků se zásobami, které jim padly do rukou kvůli zmatku ve válečné logistice na francouzské straně (Langner et al. 1985, s. 241–243).

Vzhledem k přetrvávajícímu napětí mezi nedávno sjednoceným Německem a poraženou Francií, pokračovala na obou stranách modernizace armády a válečných plánů. Ty vyžadovaly výstavbu dostatečně kapacitních železnic, navíc strategicky vhodně směřovaných. Mnohé projekty (což se netýkalo jen vojensko-strategických drah) postrádaly od samého počátku ekonomické opodstatnění a do jejich stavby se soukromé společnosti nepouštěly ani s podporou státních dotací. Proto začaly vznikat společnosti ve vlastnictví států, které od 60. let 19. století převzaly hlavní iniciativu v rozvoji železniční sítě. Tím vstoupila výstavba železnic do druhé fáze – jak s ohledem na strukturu financování rozvoje sítě, tak i s ohledem na regulaci výstavby (respektive vydávání koncesí) (Kvizda 2006, s. 41).

1.2 Železnice po sjednocení Německa v roce 1871

Sjednocení Německa se dříve či později dotklo všech železničních společností. Od roku 1871 byl veškerý železniční provoz v nově vzniklé Německé říši podřízen říšskému zákonodárství. Na vlastnické struktuře železnic se dosud nic nezměnilo a vedle sebe působily jak státní, tak soukromé společnosti. V případě válečného stavu se ale všechny musely nově podřídit potřebám říšské vlády. Kancléři Otto von Bismarckovi se kvůli odporu dosud velmi silných spolkových zemích nepodařilo prosadit záměr na rychlé zestátnění drah v celém Německu, a proto zestátnil v roce 1876 všechny železnice pouze v Prusku. Ostatní zemské vlády se tomuto kroku vyhýbaly a oddalovaly jej. Celý proces to reálně zpozdilo kvůli klesajícím výnosům soukromých železničních společností pouze o několik let. Od 90. let 19. století existovaly v soukromých rukou většinou pouze místní a lokální dráhy, jejichž výstavbu umožnil zákon z roku 1892 o místních a soukromých drahách. Hlavní spojnice již byly v té době dokončeny a síť se tak doplňovala vedlejšími a příměstskými drahami (Langner et al. 1985, s. 191).

První světová válka vedla k definitivnímu vzniku unitární železniční společnosti v Německu. Ve válečných letech byla železnice spravována jednotně a byla podřízena válečnému úsilí. Vznik Říšských železnic předpokládala nově schválená tzv. Výmarská ústava ve svém článku 92 ze dne 11. srpna 1919, jež však nestanovila jejich oficiální název. V únoru 1919 vznikla společnost Německé říšské železnice (*Deutsche Reichseisenbahnen*) a v dubnu 1920 se tak definitivně spojily všechny státní (tedy převážně zemské) dráhy v jednu centrálně spravovanou železniční společnost. V roce 1924 přešel majetek drah do nově vzniklé Společnosti Německé říšské dráhy (*Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft*). Toto převedení si na Německu vynutily vítězné státy a na železnice tak byla převedena část pohledávek válečných reparací. V Německu, jak již bylo řečeno, došlo k většinovému sjednocení sítě právě pod *Deutsche Reichsbahn*. Paralelně ještě existovalo několik místních a průmyslových drah. Část z nich byla k *Deutsche Reichsbahn* připojena v druhé polovině 30. let 20. století, kdy centrální moc ovládaná nacisty podřídila jednotné linii také oblast železnic. Od roku 1937 byly *Deutsche Reichsbahn* přímo podřízeny říšské vládě. Tímto krokem se de facto změnilo ze státní společnosti v organizační jednotku říšského ministerstva dopravy (Schwedese, s. 147).

Druhá světová válka významně poznamenala Německé říšské dráhy, podobně jako celé německé hospodářství. Železnice se stala cílem soustředěných vojenských útoků, bombardování a sabotáží. V roce 1945 se drážní síť v Německu nacházela v dezolátním stavu – zničena byla celá řada významných infrastrukturních staveb (mosty, nádraží, seřadiště, apod.). V podobném stavu se nacházel i vozový a lokomotivní park, jehož velká část zůstala během ústupu německých armád na cizím území nebo byla nenávratně zničena (Piekalkiewicz 1998, s. 159–161).

1.3 Rozdělená země, rozdělená železnice

Bezprostředně po konci války se železničářům dařilo i přes rozsáhlou desktrukci relativně rychle alespoň provizorně obnovovat hlavní železniční tahy. Rozpad řídicích struktur však neumožňoval uskutečnit výraznější koordinované akce, pouze dovoloval provádět lokální opravy, které využívaly místně dostupné zdroje materiálu i pracovních sil. Okupace Německa a jeho rozdělení do čtyř okupačních zón mělo dopad i na chod Německých říšských drah. Nově byly rozděleny do čtyř organizačních jednotek, z nichž každá podléhala spojeneckému vojenskému velení jednotlivých zón. Jedinou výjimku představovalo území Západního Berlína, kde zajišťovalo provoz železnice a *S-Bahnu* drážní provozní ředitelství se sídlem v sovětské okupační zóně. Následné rozdělení německých železnic na dvě na sobě nezávislé společnosti kopírovalo politické rozdělení Německa v roce 1949.

Při pohledu na strukturu fungování železničního sektoru v Německu musíme vzít v potaz období let 1949 až 1990, kdy vedle sebe existovaly dva německé státy – Spolková republika Německo a Německá demokratická republika. Přestože v železniční dopravě byly jejich výchozí podmínky v podstatě totožné – rozvoj dopravního železničního systému byl obdobný (se zohledněním center a periferií) na území celého Německa v hranicích roku 1938 –, jejich společenský a hospodářský vývoj určovaly zcela jiné determinanty, vyjma poválečných demontáží traťových kolejí a dalšího železničního vybavení, které

postihly nejvíce území sovětské okupační zóny (tedy pozdější Německé demokratické republiky). Zatímco Spolková republika náležela k západnímu bloku a základem hospodářství se postupně stal sociálně tržní systém, Německá demokratická republika, patřící k východnímu bloku, vystavěla své hospodářství na základech centrálního plánu jako hybridní a určující síly ekonomiky. Zhruba do poloviny 50. let oba státy prodělávaly pozoruhodný hospodářský růst, ale Německá demokratická republika začala záhy zaostávat a do konce své existence toto zpoždění již nikdy nedohnala. Stejně jako hospodářská soustava se začala v obou státech odlišovat také společnost, její návyky a možnosti. Společnost v SRN kopírovala obecné západní trendy a již v 60. letech je možné označit ji za konzumní se všemi souvisejícími atributy. V NDR se německá společnost s ohledem na omezenější finanční možnosti proměňovala výrazně pomaleji. Tomuto stavu odpovídaly i potřeby v oblasti dopravy.

Ve východním Německu si uchovala železnice svůj původní název – *Deutsche Reichsbahn*. Důvodem proto byly čtyřmocenské smlouvy z Postupimi, podle kterých zajišťovala *Deutsche Reichsbahn* vozbu vlaků také na území Západního Berlína. Při změně názvu hrozilo zpochybnění tohoto ustanovení a případný přechod železnic v Západním Berlíně pod jinou správu (Nigrin, in: Roth – Jacolin 2013, s. 233–234). V Německé demokratické republice neexistoval s ohledem na politické a ekonomické poměry jakýkoliv prostor pro soukromé dráhy – všechny byly zestátněny. Kromě *Deutsche Reichsbahn* provozovaly pouze některé podniky a přístavy ucelené systémy vlečkových provozů. Ty byly také ve státních rukách a tvořily součást centrálně řízené ekonomiky.

Ve Spolkové republice Německo nesly železnice od září 1949 název Německé spolkové dráhy (*Deutsche Bundesbahn* – DBB).² Zprvu nešlo o centrálně spravovanou společnost, ale spíše o provozní svaz několika železničních ředitelství. Až přijetím zákona o spolkových železnicích (*Bundeseisenbahngesetz*) 1. července 1952 definitivně vznikla unitární železnice. *Deutsche Bundesbahn* neměly od počátku své existence absolutní monopol na železniční dopravu, soukromí dopravci však nepředstavovali pro Německé dráhy žádnou významnější konkurenci. V nákladní dopravě působily v omezené míře podnikové dráhy a v osobní dopravě vzrůstal podíl soukromých dopravců pouze v souvislosti se snahou *Deutsche Bundesbahn* o racionalizaci provozu na lokálních tratích. Mnohé místní samosprávy se postavily rozhodnutí státního dopravce, který chtěl zastavit nerentabilní dopravu na „jejich“ trati, a zajistily místní nebo turistickou dopravu provozovanou soukromými společnostmi. Ve výsledku reprezentovaly Německé spolkové dráhy až do roku 1990 společnost zajišťující naprostou většinu přeprav v osobní i v nákladní dopravě na území Spolkové republiky Německo.

² Pro společnosti Německé spolkové dráhy (*Deutsche Bundesbahn*), která byla činná v letech 1949 až 1993, je pro potřeby této publikace zavedena zkratka DBB, v praxi se však užívala zkratka DB, jež v této publikaci používáme pouze pro nově vzniklý holding.

1.4 Dílčí shrnutí

V rozvoji železnice měl německý prostor v první polovině 19. století zhruba desetileté zpoždění za Velkou Británií. Ačkoliv i zde představovala železnice nositele průmyslové revoluce, zajímavou investiční možnost a v neposlední řadě strategické spojení, v cestě jí stála zprvu roztržitost prostoru do mnoha státních celků. Rozvíjely se tak pouze dílčí železniční sítě a chyběla celoněmecká koncepce. To se změnilo po sjednocení Německa v roce 1871. Železnice rychle přešly do oblasti vlivu říšské vlády a stejně tak pokračovala vlna zestátňování železničních tratí. Soukromý kapitál dostal ještě šanci na konci 19. století při rozvoji lokálních tratí, první světová válka ale většinu soukromých aktivit na železnici ukončila.

V období mezi první a druhou světovou válkou se Německo v oblasti železnic dostalo mezi světovou špičku. Disponovalo hustou a výkonnou sítí, na které jezdila moderní vozidla. Druhá světová válka ale přinesla zlom – destrukci obrovských rozměrů a rozdělení železnice, které kopírovalo rozdělení země do dvou německých států. Od té doby se obě železniční správy vyvíjely zcela odlišně, *Deutsche Bundesbahn* v tržní a *Deutsche Reichsbahn* v centrálně plánované ekonomice, což vytvořilo zcela specifické podmínky, se kterými se bylo nutné vyrovnat po znovusjednocení Německa v roce 1990.

2. Geografická a dopravní charakteristika železničního odvětví

Geografické podmínky každé země zásadním způsobem ovlivňují rozsah a uspořádání železniční sítě. Německo patří v dnešní době v rámci Evropy ke geograficky největším, populačně nejsilnějším a také ekonomicky nejvýkonnějším státům (konkrétní údaje obsahují tabulky 2.1 a 2.2). Přesto lze v rámci Německa z hlediska všech vyjmenovaných ukazatelů identifikovat poměrně značné meziregionální rozdíly. Takové rozdíly jsou zřetelné například v rozložení obyvatelstva, takže jednotlivé spolkové země se výrazně liší svou

(Tab. 2.1) Německo a spolkové země – základní geografické údaje

Území	Hlavní město	Počet obyvatel (abs.)	Rozloha (v km ²)	Hustota zalidnění (obyv. / 1 km ²)
		31. 12. 2014	31. 12. 2013	31. 12. 2013
Bádensko-Württembersko	Stuttgart	10 716 644	35 751,3	297
Bavorsko	Mnichov	12 691 568	70 550,2	179
Berlín	Berlín	3 469 849	891,7	3 838
Braniborsko	Postupim	2 457 872	29 654,2	83
Brémy	Brémy	661 888	419,2	1 568
Hamburk	Hamburk	1 762 791	755,3	2 312
Hesensko	Wiesbaden	6 093 888	21 114,9	286
Meklenbursko-Přední Pomořansko	Schwerin	1 599 138	23 212,1	69
Dolní Sasko	Hannover	7 826 739	47 614,1	164
Severní Porýní-Vestfálsko	Düsseldorf	17 638 098	34 110,3	515
Porýní-Falc	Mainz	4 011 582	19 854,3	201
Sársko	Saarbrücken	989 035	2 568,7	386
Sasko	Drážďany	4 055 274	18 420,2	220
Sasko-Anhaltsko	Magdeburg	2 235 548	20 451,6	110
Šlesvicko-Holštýnsko	Kiel	2 830 864	15 799,7	178
Durynsko	Erfurt	2 156 759	16 172,6	134
Německo celkem	Berlín	81 197 537	357 340,1	226

Zdroj: <https://www.destatis.de>, <http://www.statistik-portal.de>

populační velikostí a také hustotou zalidnění. Odmyslíme-li si města Berlín, Hamburk a Brémy, stojí na jedné straně spektra hustě zalidněné Severní Porýní-Vestfálsko a Sársko a na straně druhé spíše venkovské Meklenbursko-Přední Pomořansko. S tím je spojeno i nerovnoměrné rozložení populačně nejsilnějších metropolitních regionů a také dalších velkých měst. Ani hospodářská aktivita není v prostoru rozložena rovnoměrně, takže vedle průmyslových regionů Porúří a Porýní, celosvětově či alespoň evropsky významných přístavů na pobřeží Severního a Baltského moře, najdeme v Německu rovněž oblasti s daleko větším významem sektoru služeb (hlavně velká města) či zemědělství.

(Tab. 2.2) Německo – základní ekonomické údaje (stav v roce 2014)

Hrubý domácí produkt	celkem	2 915,7 mld. eur
	na jednoho obyvatele	35 400 eur
Míra zaměstnanosti	podíl zaměstnaných na osobách ve věku 15–64 let	77,7%
Míra nezaměstnanosti	podíl nezaměstnaných na ekonomicky aktivních osobách ve věku 15–64 let	5,0%
Primér	podíl zaměstnaných v zemědělství, lesnictví a rybařství	1,5%
Sekundér	podíl zaměstnaných v průmyslu a stavebnictví	24,6%
Terciér	podíl zaměstnaných ve službách	73,9%
Zahraniční obchod – dovoz	celkem	910 mld. eur
	z toho ze států EU-28	65,6%
Zahraniční obchod – vývoz	celkem	1 124 mld. eur
	z toho do států EU-28	57,9%
Zahraniční obchod – bilance	celkem	214 mld. eur

Zdroj: European Commission (2014), <http://www.statistik-portal.de>

2.1 Geografická charakteristika dopravně-železničního trhu

Všechny výše zmíněné skutečnosti v Německu silně ovlivňují dopravní trh jako celek i pozici železnice na něm. Odlišné geografické charakteristiky v území totiž můžeme chápat jako výchozí podmínky, které výrazným způsobem ovlivňují potenciální poptávku po osobní či nákladní železniční dopravě.

Osobní železniční doprava obecně funguje neefektivněji jako dopravní systém zajišťující buď dálkové vazby mezi velkými městy, anebo jako příměstský či městský dopravní systém obsluhující kromě jádra aglomerace, konurbace či metropole i její bezprostřední či širší zázemí (blíže viz např. Charlton – Vowles 2008, s. 123–127; Turton – Knowles 1998, s. 142–146; Křižan – Hornák 2012; Hornák – Pšenka, 2013). V nákladní železniční dopravě hraje klíčovou roli rozložení míst s těžbou a zpracováním nerostných surovin (uhlí, železná ruda aj.), s lokalizací těžkého průmyslu (energetika, chemie, hutnictví apod.) či jiných nadregionálně významných průmyslových podniků (např. automobilky) a také bodů propojujících systémy kontinentální (v tomto případě evropské) a globální cirkulace zboží

(zejména přístavy na mořském pobřeží) (Turton – Black 1998, s. 162–163; Rodrigue et al. 2013, s. 110–119; Seidenglanz 2006, s. 36).

K faktorům silně ovlivňujícím potenciál osobní i nákladní železniční dopravy v daném území patří vedle geografických, respektive socioekonomických prvků i to, jak je území vybaveno dopravní infrastrukturou. V Německu je drážní infrastruktura velmi rozvinutá, její celková délka v současnosti dosahuje téměř 38 tisíc kilometrů, což odpovídá téměř pěti kilometrům tratí na deset tisíc obyvatel, respektive necelým 11 km železnic na 100 km² (přesné hodnoty viz tab. 2.3). Tyto hodnoty řadí německý železniční systém k nejvyvinutějším na světě, z hlediska celkové délky tratí mu patří sedmé místo za USA, Ruskem, Čínou, Indií, Kanadou a Austrálií, z hlediska hustoty železnic na 100 km² dokonce představuje systém nejrozsáhlejší – Německo v tomto parametru obsazuje ve světovém srovnání první místo před druhou Českou republikou a třetím Švýcarskem (Seidenglanz 2008, s. 252). Parametry železniční sítě samozřejmě nejsou jednotné v celém Německu, poměrně výrazně se liší v rámci jednotlivých spolkových zemí. Pomineme-li opět městské

(Tab. 2.3) Německo a spolkové země – železniční infrastruktura (stav v roce 2010)¹

Území	Železnice – délka					Hustota železnic	
	Celkem	Elektrizované tratě		Dvou- a více kolejné tratě		Na 10 tis. obyv.	Na 100 km ²
		(v km)	(v km)	(v %)	(v km)		
Bádensko-Württembersko	4 098	2 500	61,0	1 939	47,3	3,9	11,5
Bavorsko	6 235	3 204	51,4	2 953	47,4	5,0	8,8
Berlín	601	527	87,7	446	74,2	1,8	67,4
Braniborsko	2 730	1 664	61,0	1 347	49,3	11,1	9,3
Brémy	164	153	93,3	100	61,0	2,5	39,1
Hamburk	356	325	91,3	221	62,1	2,1	47,1
Hesensko	2 572	1 708	66,4	1 548	60,2	4,3	12,2
Meklenbursko-Přední Pomořansko	1 670	897	53,7	511	30,6	10,4	7,2
Dolní Sasko	4 102	2 124	51,8	1 888	46,0	5,3	8,6
Severní Porýní-Vestfálsko	5 423	3 277	60,4	2 967	54,7	3,1	15,9
Porýní-Falc	2 052	836	40,7	1 069	52,1	5,1	10,3
Sársko	365	286	78,4	220	60,3	3,7	14,2
Sasko	2 416	1 052	43,5	1 070	44,3	6,0	13,1
Sasko-Anhaltsko	2 214	1 195	54,0	1 026	46,3	9,7	10,8
Šlesvicko-Holštýnsko	1 278	375	29,3	508	39,7	4,6	8,1
Durynsko	1 601	466	29,1	476	29,7	7,3	9,9
Německo celkem	37 877	20 589	54,4	18 289	48,3	4,7	10,6

Zdroj: <https://www.destatis.de>; <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu>

¹ Data za rok 2015 v době zpracování nebyla k dispozici.

celky Berlín, Hamburk a Brémy, dosahují nejvyšší prostorové hustoty železniční tratě v nejhustěji zalidněných regionech Severního Porýní-Vestfálska, Sárska, Saska, Hesenska a Bádenska-Württemberska. Současně jde o oblasti, v nichž byla nejvíce patrná industrializace, případně těžba nerostných surovin. Železniční doprava vznikala zpravidla v přímé návaznosti na rozvoj průmyslu, případně jej sama pomáhala rozvíjet (Fremdling 1997, s. 583–604). O tomto vztahu svědčí také nepoměrně řídkší síť v převážně agrárních částech Východního Pruska či Pomořanska.

Dobrá stav německé drážní infrastruktury dokazuje i dnešní zhruba poloviční podíl elektrizovaných a dvou a více kolejných tratí (tab. 2.3). Taková vybavenost je velmi pozitivní, neboť větší počet traťových kolejí umožňuje oddělení různě rychlých dopravních segmentů osobní a nákladní dopravy od sebe. Seidenglanz et al. (2014) uvádějí konkrétní příklady takových souvislých tří- a více kolejných tratí např. v území Mnichova, Norimberku či Drážďan.

V celoevropském srovnání představuje německý systém nejrozsáhlejší a nejvytíženější železniční síť v EU (viz tab. 2.4). Dominantní je především v oblasti nákladní dopravy, kde dosahuje vyšších přepravních výkonů než britský, francouzský a italský železniční

(Tab. 2.4) Základní parametry vybraných evropských železničních systémů (rok 2012)

	Sít – délka (km)	Nákl. výkon (mld. tkm)	Osob. výkon (mld. oskm)	Rozloha území (tis. km ²)	HDP (mld. €)	Popu- lace (tis.)	TU = Tkm + oskm (mld.)	TU/ Sít' (mil.)	Oskm/ TU (%)
Německo	33 509	110,1	88,4	357,3	2 666,4	82 021	199	5,9	45
Francie	30 581	32,6	89,1	544,0	2032,3	63 703	122	4,0	73
Itálie	17 066	20,2	44,6	301,3	1 567,0	59 685	65	3,8	69
Británie	16 423	21,4	61,0	243,8	1932,7	63 869	82	5,0	74
Španělsko	15 922	10,0	22,5	506,0	1029,0	46 704	33	2,0	69
Švédsko	11 136	22,0	11,8	450,3	407,8	9 556	34	3,0	35
Rakousko	4 894	19,5	11,3	83,9	307,0	8 452	31	6,3	37
Švýcarsko	3 551	11,1	19,3	41,3	491,0	8 039	30	8,6	63
Belgie	3 582	7,3	10,3	30,5	375,9	11 162	18	4,9	59
Nizozemsko	3 013	6,2	17,1	41,5	599,3	16 780	23	7,7	73

Zdroj: EU transport in figures 2014

Komentář: Sít – délka = délka železničních tratí v provozu (kilometry). Nákl. výkon = výkon nákladní dopravy v miliardách tunokilometrů. Osob. výkon = výkon osobní dopravy v miliardách osobokilometrů. Rozloha území = geografická výměra státu v tisících km². HDP = nominální hrubý domácí produkt v miliardách eur. Populace = počet obyvatel v tisících. Sít'/Rozloha = hustota železniční sítě na 1 000 km². TU = transport units, tj. součet přepravených tunokilometrů a osobokilometrů (v miliardách). TU/Sít' = počet přepravených TU na jeden km sítě (mil.), udává zatíženost infrastruktury přepravou. Oskm/TU = udává procentuální podíl osobní dopravy na celkové přepravě.