



Benzin-bimmeren bliver i garagen: Tyskerne har fået millioner ud på skinnerne med billig togbillet

En billigere togbillet i Tyskland har sparet atmosfæren for omkring syv millioner tons CO₂. Men det kræver mere end bare lave priser at udfordre bilens dominans.

Video: BlackBoxGuild on iStock



Signe Charlotte Nielsen
Journalist



Læsetid 7 min.

Ville en togbillet til 365 kroner, der giver en måneds ubegrænset rejse, få dig til at lade bilen stå i carporten og i stedet hoppe på toget?

Hvis svaret er ja, er du langt fra alene. Millioner af tyskere har byttet bilen ud med toget, og det er ikke kommet ud af det blå.

For halvandet år siden lancerede Tyskland en ny togbillet, nemlig Deutschlandticket. En billet, der koster cirka 365 kroner og gør det frit at rejse med lokal- og regionaltoget landet over i en hel måned.

I dag bruger 13 millioner tyskere billetten hver eneste måned, og en stor del af dem har byttet bilsædet ud med togsædet, viser en [ny analyse](#) fra Mercator Research Institut on Global Commons and Climate Change (MCC), der er en tysk videnskabelig tænketank, som blandt andet forsker i klimaforandringer.

Ifølge MCC's beregninger er antallet af togture på over 30 kilometer steget med over 30 procent, mens bilture på samme afstand er faldet med otte procent – og det har givet godt på klimakontoen.

Flere tyskere har altså ladet bilnøglerne blive hjemme og i stedet hoppet på toget, og det har ifølge MCC sparet atmosfæren for omkring syv millioner tons CO₂, hvilket svarer til hele [Luxembourgs årlige CO₂-udledning](#).

"I lyset af klimaforandringer og det faktum, at der er et presserende behov for, at CO₂-udledningerne i transportsektoren falder drastisk, kan Deutschlandticket bestemt ses som et vigtigt bidrag for at nå klimamålene. Med 6,7 millioner tons CO₂-reduktion in mente vil det ikke nå alle Tysklands klimamål inden for transportsektoren alene, men det hjælper stadig," vurderer Maximilian Amberg, som er økonom og forsker hos MCC.

61 procent

af jernbanenettet i Tyskland er elektrificeret, og ifølge tænketanken Ember kommer 54 procent af landets elektricitet fra grøn energi som fx vind og sol.

- Tysklands klimamål for transportsektoren er, at udledningerne skal reduceres med mindst 40 procent i 2030 sammenlignet med 1990.

Prisen stiger

Fra januar 2025 stiger prisen på Deutschlandticket til 58 euro – cirka 433 kroner – og det kommer til at have betydning for, hvor mange tyskere der



Klimaet vinder, hvis bilen taber

Sorte øser giver sort samvittighed. Vejtransporten står for en femtedel af EU's samlede CO2-udslip, hvor over halvdelen kommer fra personbilerne.

Det er derfor ekstremt vigtigt, at flere diesel- og benzinbiler forsvinder fra vejene – og hvis ikke det er muligt at gå eller cykle i stedet, så er toget et klimavenligt alternativ.

Men før man kan høste klimagevinsterne ved togtransporten, er der kun én ting, der tæller.

”Man kan kun nedbringe udledningen, hvis man får folk væk fra bilerne på vejene og over i den kollektive trafik,” forklarer Maximilian Amberg.

Flere togpassagerer gavner altså kun klimaet, hvis de ellers ville have kørt bil. Groft sagt batter det ikke noget, hvis man får fodgængere eller cykelryttere ind i toget. Men bytter man benzinbilen ud med toget, reducerer det CO2-udslippet med 80 procent. Så klimaet vinder altså kun, hvis bilerne bliver væk fra vejene.

Men det er desværre ingen smal sag at få flere til at droppe bilen.

”Det kan til dels forklares af, at vores valg af transportform er påvirket af forskellige adfærdsmæssige effekter, der får folk til at holde fast i deres vaner,” forklarer Maximilian Amberg.

Det drejer sig for eksempel om, at vi ofte vælger det, som føles nemmest, og at vi godt kan lide at holde fast i det, vi kender, og helst vil undgå de helt store forandringer.

Et broget billede

Tyskland er ikke alene om at gøre toget til en billigere sag.

Både Luxembourg og Estland har gjort al offentlig transport gratis, og Østrig, Spanien, Irland og Portugal har alle noget, der minder om den billige, tyske billet.

Men er billige eller gratis togbillet en magisk cocktail, der med ét snuptag kan få flere til at skrotte diesel- og benzinbilen og i stedet springe ombord på toget?

Svaret er ikke så enkelt.

”Deutschlandticket løser ikke alle problemer,” siger Maximilian Amberg.

Selvom flere tyskere har droppet dieselhakkerne og i stedet sat sig ind i togkupéerne, har billige eller endda gratis billetter ikke virket lige så godt andre steder.

For eksempel viser et studie, at den billige togbillet i Østrig ikke førte til flere togpassagerer. I Estlands hovedstad lykkedes det ganske vist at få flere med i toget, men da man målte antallet af bilture, var de ikke faldet.

Så noget tyder på, at billigere togture i nogle tilfælde ikke får bilisten til at blive togpassager, men at det derimod får flere cyklister og fodgængere på toget, og det giver point ikke på klimakontoen – tværtimod.

Hvis bilerne virkelig skal blive i garagen, skal det ikke bare være billigt at køre tog, men det skal det være dyrt og besværligt at køre bil, eksempelvis ved at fjerne parkeringspladser og vejbaner, indføre miljøzoner, myldretidszoner eller stigende priser. Så hvis man for eksempel ved, at man skal bruge en halv time på at finde en parkeringsplads – og at den også er hundedyr – så kan det være, man lige genovervejer, om det overhovedet kan svare sig at tage bilen.

Til gengæld anslår et andet studie – som endnu ikke er blevet fagfællebedømt – at den gratis offentlige transport i Luxembourg har ført til et fald på seks procent i emissioner fra vejtransporten, hvilket ifølge studiet tyder på, at flere har dumpet bilen og hilst toget velkommen.

Effekten af billige og gratis togbilletter ser altså noget broget ud.

Flere toge og færre forsinkelser

Billige togbilletter er heller ikke bare et greb i lommen. Selvom Deutschlandticket er billigt for den enkelte, så er finansieringen af billetterne en dyr fornøjelse for samfundet, siger Maximilian Amberg. Hver sparet ton CO2 koster 450 euro, hvis man udelukkende ser på klimaeffekten.

”Omkostningerne og CO2-besparelserne fortæller os i sidste ende, at det er en politik, der virkelig er med til at reducere emissionerne, men nok ikke er den mest omkostningseffektive politik,” forklarer Maximilian Amberg.

Men der er også andre gevinster, påpeger han.

”Det er mindre besværligt kun at skulle have én billet, i stedet for at man hver dag skal beslutte, om man nu skal købe endnu en enkeltbillet eller ugebillet og til hvilket område. Derudover er prisnedsættelsen vigtig for flere personer. Vi har en masse mennesker, som nu har råd til offentlig transport, og nu kan deltage i samfundet på en bedre måde,” understreger han.

Maximilian Amberg nævner også, at færre biler på vejene også betyder mindre trængsel, støj og luftforurening, der alt sammen koster samfundet dyrt.

Dog er det primært byboerne, der har skiftet bilen ud med toget, fordi den kollektive transport i byerne er bedre.

”Og det viser, at vi er nødt at gøre mere i områder, hvor kvaliteten af den offentlige transport er lav. For at skabe en forandring, har vi brug for flere busser og tog, der kommer regelmæssigt,” siger han.

Derudover peger han også på, at jernbanenettet skal blive mere pålideligt, så der er færre forsinkelser.

Og her kommer Deutsche Bahn, som er Tysklands nationale togselskab, på banen. Tilbage i juli blev en ny plan skudt i gang, som sikrer, at 40 togstrækninger bliver fornyet.

“Når de engang bliver færdige, så tror jeg, at situationen bliver bedre, men det kommer til at tage noget tid,” fastslår Maximilian Amberg.

- En benzinbil udleder 170 gram per kilometer, mens et tog udleder 35 gram per kilometer.

- Der er flere grunde til, at lande vælger at gøre togbilletter gratis eller billigere.

For det første er det for at gøre hele billetsystemet mindre kompliceret. For det andet giver det fattige mennesker råd til at tage offentlig transport, og for det tredje ønsker man at reducere CO2-udledningerne.

- I Oslo har man for eksempel fjernet parkeringspladser, og det har ført til, at brugen af biler i midten af byen blev mindsket med op til 19 procent.

I London har man indført myldretidszoner, hvor bilisterne skal betale for at køre i byen i myldretiden, og det har betydet, at trafikken i byens centrum er faldet med 33 procent.

3 milliarder euro

koster det at finansiere Deutschlandticket.

- Deutsche Bahns plan om fornyelse af 40 togstrækninger forventes at være færdig i 2030.