

CAF dodá nové Stadtbahny pro Bonn

22.05 2022 18:50, Libor Hinčica, Ostatní Tramvaje

Španělský výrobce kolejových vozidel CAF byl prohlášen vítězem výběrového řízení na dodání 22 nových vozů pro systém Stadtbahnu v německém Bonnu. Dodávka vozidel bude rozdělena formálně mezi dvojici subjektů, které ve městě působí, a sice SWB, jež obdrží 12 vozů, a SSB, na které má připadnou 10 rychlodrážních tramvají. Všechna vozidla mají být předána do konce roku 2026.

V Bonnu ještě v 60. letech existovala trojice různých právních subjektů, které provozovaly místní síť tramvají. Pod zkratkou SWB šlo o dopravce *Stadwerke Bonn*, jehož hlavní činnost spočívala v zajišťování tramvajové dopravy přímo ve městě. Dopravce SSB (*Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises*; samotná zkratka SSB je odvezena od *Siegburger und Siebengebirgsbahn*) měl na starost provoz dvojice meziměstských tramvajových tratí z Bonnu do Siegburgu a Bad Honnefu a společnost BGM (Straßenbahn Bonn–Godesberg–Mehlem) zajišťovala dopravu na trase do Mehlemu.

Bonn, jenž byl v té době tzv. provizorním hlavním městem západního Německa, rozhodl v souladu s tehdy obvyklým dopravním plánováním, že systém tramvají postupně nahradí rychlodráhou, jež by spojovala Bonn s lázněmi Bad Godesberg (tedy zhruba v ose tratě provozované dosud společností BGM). Podle původních plánů se hovořilo rovnou o metru (U-Bahn), protože trať měla být nejprve v celé délce vedena v podzemí, avšak tyto úvahy byly postupně v průběhu první poloviny sedmdesátých let revidovány ve prospěch levnějšího Stadtbahnu pohybujícího se svým pojetím někde na pomezí mezi klasickou tramvají a metrem.

S výstavbou prvního tunelového úseku se začalo ještě na podzim 1967, přičemž po přechodnou dobu se předpokládal smíšený provoz s klasickými tramvajemi. V projektu se angažovala i společnost KBE (*Köln-Bonner Eisenbahnen*), která byla dalším významným hráčem na poli provozování kolejové dopravy v oblasti (tentokrát však ryze příměstské s tím, že jen některé tratě byly elektrifikovány). Ta se ale už od poloviny 60. let dostávala do značných ztrát, takže firmě musel nakonec pomoci místní

státní aparát (kraje a města, jež společnost postupně ovládly). Přestože KBE již provozovala elektrickou dráhu mezi Kolínem nad Rýnem a Bonnem, nebyla tato dráha provázána s místní tramvajovou dopravou ani v jednom z obou měst. V roce 1970 bylo rozhodnuto, že právě k tomuto napojení (a rekonstrukci existující spojnice mezi oběma městy) má dojít, čímž význam Stadtbahnu v dopravní obsluze regionu výrazně vzrostl. Plán předpokládal, že tramvajové sítě v obou městech se dočkají postupné přestavby na systém Stadtbahnu, takže výhledově budou propojeny dva rychlodrážní systémy.

Přestože se dne 22. 3. 1975 skutečně podařilo slavnostně otevřít první úseku Stadtbahnu v Bonnu, velká část plánů na přestavbu systému zůstala jen na papíře, a to včetně úplného rušení městských tramvají. Dnes tak v Bonnu existuje smíšený provoz rychlodrážních vozidel (Stadtbahnů) a tramvají. Zatímco ryze městské tramvajové linky zůstaly tři, linek Stadtbahnu je dnes v provozu šest (z toho dvě posilové). Délka linek Stadtbahnu se pohybuje od 12,3 do 48,4 km.

Z výše zmíněných subjektů, které provozovaly linky v Bonnu a okolí, dnes figurují v Bonnu jako právnické osoby pouze dvě, a sice SWB a SSB. Zbylí dva aktéři – BGM a KBE – byly těmito společnostmi fakticky pohlceny. Aby to však nebylo příliš jednoduché, je nutné říci, že SSB je dnes firma prakticky bez zaměstnanců. Proto v úvodu článku hovoříme o tom, že 22 nových Stadtbahnů, které si nyní Bonn objednal, bude mezi SWB a SSB rozděleno pouze formálně. Provoz totiž zajišťuje tak jako tak vždy SWB, tedy ryze městský podnik Stadtwerke Bonn, který je v rámci kontraktu na nové vozy z tohoto důvodu zodpovědný také za zajišťování provozuschopnosti a jsou k němu vztaženy ty body smlouvy, jež se týkají například údržby a náhradních dílů.

Vypsání výběrového řízení na dodání nových vozidel bylo avizováno v listopadu 2020, přičemž samotná soutěž byla vypsána v prosinci téhož roku. Celková odhadovaná výše kontraktu činila cca 3,3 mld. Kč (cena však nezahrnovala pouze vozidla, ale také zhruba 10letou údržbu, potažmo do najetí 500 000 km pro každé vozidlo, dodávky náhradních dílů atp.).

Poptávaná vozidla měla mít délka cca 28 m, šířku 2,65 m, max. hmotnost na nápravu 10 tun a rychlost až 85 km/h. Spojování vozidel mělo být umožněno až do čtyřvozových souprav. Každé z vozidel, které musí být schváleno podle německých zákonů pro provoz na tramvajové síti i na železnici (předpisy BOStrab a EBO), mělo nabídnout min. obsaditelnost 165 osob (při 5 os/m^2; z toho min. 40 % měla být místa k sezení). Výměna cestujících měla být zajištěna skrze čtvery dvoukřídlé dveře na každé straně vozu. Základní kontrakt počítal s dodáním 22 vozidel, opce umožňuje dodání dalších až 10 vozů. První vozidla mají být dodána do konce roku 2024, po zkouškách a schvalovacím procesu se předpokládá ostrý provoz od počátku roku 2026. Údaje o dalších účastnících výběrového řízení či finální ceně za vozidla nebyly prozatím zveřejněny.

Připomeňme, že v Bonnu bude brzy k vidění i česká stopa. V polovině letošního roku by měly být zahájeny dodávky prvních vozidel z 26kusové objednávky z roku 2019 od Škody Transportation pro městskou tramvajovou síť.

Url: CAF dodá nové Stadtbahny pro Bonn