



## Frankfurt vyhlíží návrat Citadisů řady „T“ do provozu

07.06 2026 18:07, Libor Hinčica, Tramvaje

Problémy Alstomu v oblasti dodávek nových tramvají pro německé zákazníky se dotkly významně v předešlých letech i Frankfurtu nad Mohanem. Místní dopravce VGF (Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main) si už v roce 2018 objednal čtyři desítky nových vozů zařazených formálně do rodiny vozů Citadis, jejichž dodávky nejprve začaly výrazně opožděně a později bylo nutné dříve dodaná vozidla z provozu stáhnout. Aktuálně nevozí cestující již rok a půl žádná z nových tramvají, ta první by se měla vrátit „v průběhu léta“ letošního roku.

Alstom podepsal smlouvu s Frankfurtem dne 19. 6. 2018, přičemž původně byl předpokládán nákup 38 vozů. Ještě v září 2018 byla uplatněna opce na dalších pět vozů a v dubnu 2022 - navzdory znatelnému zpoždění - bylo přobjednáno dalších 13 tramvají. Celkem tak měl Alstom do Frankfurtu dodat 58 Citadisů, z toho 24 v kratší délkové variantě označované jako T30 (o délce 31,5 m) a 34 ve verzi T40 o délce 40 m. Přestože se pro vozidla používalo obchodní jméno Citadis, nešlo o nejslavnější koncept „multigelenk“ vozidla s neotočnými podvozky známý z Francie, ale zcela svébytný model se všemi otočnými podvozky.



Odeslání prvního vozu Citadis do Německa z výrobního závodu v Barceloně dne 19. 2. 2022. Vůz budoucího ev. č. 302 zamířil nejprve na zkoušky do Bautzenu v Sasku, kde Alstom získal výrobní prostory Bombardieru. (foto: VGF)

Zakázka pro Frankfurt byla pro Alstom velice důležitá, protože pro něj znamenala po letech odmlky návrat na německý tramvajový trh (nezapomínejme, že Alstom v té době ještě nevlastnil „rail“ divizi Bombardieru; tu získal až o tři roky později). Kompletace neobvyklých Citadisů byla svěřena závodu ve španělské Barceloně, velká část klíčových komponentů ovšem byla získávána od subdodavatelů, což platilo například pro hrubé stavby článků, jež byly svařovány v Turecku (nejspíše v závodě někdejšího Durmazlaru), či pro celé dveřní systémy, které Alstom v rámci úspor pořídil v Číně.

Dodávky prvních tramvají byly plánovány na rok 2020, sériové kusy měly následovat od roku 2021. Stejně jako celá řada dalších výrobců se však Alstom dostal v mezích do problémů v souvislosti s jiným čínským exportním artiklem – Covidem-19. Systém lockdownů vedl ke zhroutilí dodavatelských řetězců, a tak se první vůz (ev. č. 302) objevil ve městě až 24. 3. 2022. Slavnostní

prezentace proběhla dne 9. 12. 2022 a o dva dny později se mohli tramvajemi (vedle vozu ev. č. 302 šlo ještě o vůz ev. č. 305) svézt i první cestující.



Pohled do interiéru vozu T30. (zdroj: Wikipedia.org; autor: Urmelbeauftragter)

Tempo dodávek nemělo původně předpokládanou kadenci a do listopadu 2024 bylo předáno jen 14 vozů, z nichž 11 bylo nasazeno i do provozu s cestujícími. Dne 8. 11. 2024 ovšem byly všechny tramvaje staženy. Dopravce tak reagoval na kupící se problémy nových tramvajů, které souvisely především s dveřmi a softwarovým nastavením. Dodrženy ale neměly být ani některé rozměrové parametry (například mezera mezi vozidlem a hranou nástupiště překračovala normu). Závady vozidel často neumožňovaly jednoduchý restart (hlavní vypínač se poněkud neprakticky nacházel na střeše, kam řidič v provozu nemá přístup), ačkoli měly samy o sobě banální povahu. V jednom případě měla nefunkční tramvaj zvládnout blokovat provoz po dobu pěti hodin. Vedle vypínače na střeše se kritika týkala také poddimenzovaného výkonu klimatizačních jednotek či příliš malých pískovačů.

Frankfurt nakonec učinil něco, co není v oboru právě obvyklé – všech 14 již dodaných vozů Alstomu vrátil na opravu. Ty tak putovaly zpět do výrobního závodu v Barceloně, kde mělo dojít k úpravám. Jejich konkrétní povahu (například zda došlo ke změně problémových komponentů atp.) nechtěl výrobce ani dopravce komentovat, takže rozsah změn zůstává nejasný. Je však zřejmé, že se nemohlo jednat pouze o kosmetické úpravy, neboť byla v Německu vyžadována opětovná homologace.



První tramvaj T40 ve 40m provedení ve výrobním závodě na podzim 2023. Do Frankfurtu však dodána nebyla. (foto: VGF)

První repasovaný vůz – ev. č. 320 – se vrátil zpět do Frankfurtu dne 4. 8. 2025 a od 25. 8. zahájil zkušební jízdy. K jejich vyhodnocení vydala VGF tiskovou zprávu v březnu 2026, kdy konstatovala, že proběhly úspěšně a že se očekává návrat tramvaje do běžného provozu „v létě 2026“ (bez bližšího upřesnění). Následně by se měly další tramvaje vracet do provozu tempem každých 14 dnů jeden vůz.

Absence nových tramvají způsobila Frankfurtu řadu problémů. Bezprostředně po odstavení vozů v listopadu 2024 nebyl dopravce schopen zajistit dostatečnou provozní rezervu, což vedlo k výpadkům spojů. Město muselo současně odložit plán na reorganizaci tramvajové dopravy (původně avizovaný na prosinec 2025), jehož součástí bylo i navýšení přepravní kapacity na vybraných linkách. Na ty měly být nasazeny vozy T40 ve 40m provedení, z nichž však nebyl do kritického listopadu 2024 dodán ani jeden. Výrobně byl první vůz sice někdy v závěru roku 2023 dokončen, jenomže VGF jej nechtěla převzít a předpokládá, že dodávky velkokapacitních tramvají mohou být zahájeny až po návratu a dokončení dodávek vozů T30.

Další komplikací byla nutnost udržovat nadále v provozu vozidla, s nimiž se už v investičních plánech nepočítalo, konkrétně šlo o vozy Düwag Pt z roku 1977 a Düwag R z let 1993 až 1997. U druhých jmenovaných byla zastavena jednání o jejich předání do Budapešti a VGF musela provést další kolo velkých prohlídek, jež byly původně označeny jako nehospodárné. Přes všechny uvedené komplikace Frankfurt i VGF mlčí o penále a vymáhání škod vůči dodavateli.

Url: [Frankfurt vyhlíží návrat Citadisů řady „T“ do provozu](#)