

Německé Plauen bojuje za udržení tramvají

19.09 2025 19:29, Libor Hinčica, Tramvaje

V německém Plauen, v němž dnes žije okolo 65 000 obyvatel, se již několik měsíců přetřásá otázka budoucnosti místního tramvajového provozu. Ten tvoří kolorit města od roku 1894 a v současné době zahrnuje čtyři linky, pro jejichž obsluhu jsou určeny tramvaje československého původu KT4DMC (14 kusů, jež prošly v 90. letech rozsáhlou modernizací) a dvoučlánkové nízkopodlažní vozy NGT6 od Bombardieru z let 2011 až 2017.

Za zajišťování městské dopravy v Plauen je odpovědná společnost *Plauener Straßenbahn GmbH*, která vedle tramvají provozuje už jen jedinou denní autobusovou linku. Tramvaje tedy tvoří skutečnou páteř MHD. Jejich provoz je však dlouhodobě podfinancován, což je dáno zejména spory mezi městem a místním krajem Vogtland, které se táhnou už těžko uvěřitelných 15 let. Na jejich počátku stála reforma krajů (tzv. *Kreisreform*) v rámci spolkové země Sasko, jež vstoupila v platnost už od 1. 8. 2008. Na jejím základě se dřívější počet krajů v Sasku redukoval z 22 na 10 a počet samostatných (statutárních) měst ze sedmi na tři. Tato změna se dotkla i Plauen, které přišlo o své dřívější výsadní postavení statutárního města a včlenilo se do podřízenosti kraje Vogtland. Již tehdy byla řešena i otázka tramvajového provozu v nově nastavených podmínkách, přičemž se podařilo poměrně rychle dosáhnout dohody, jež zajistila financování na léta 2009 a 2010. Jenomže poté se soukolí spolupráce mezi městem a vedením kraje začalo pozvolna zadrhávat.



V letech 2011 až 2017 bylo zakoupeno celkem 9 dvoučlánkových nízkopodlažních tramvají NGT6 z produkce Bombardieru (z rodiny Flexity Classic). (foto: Dominik Konečný)

Po 15 letech dohadů došla letos situace v Plauen tak daleko, že městský provozovatel hrozí, že pokud nedojde k citelnému navýšení provozních dotací, bude nucen v příštím roce vyhlásit insolvenci. Tuto variantu přitom připouštějí jako reálnou i někteří městští a krajští politici. Situace s provozním schodkem se v posledních letech zhoršila v důsledku spolupůsobení několika faktorů, konkrétně šlo o navýšení cen elektrické energie, náhradních dílů i mezd pracovníků, ale také o zavedení tzv. Deutschlandticketu, který odčerpal na příjmové stránce peníze z dlouhodobých jízdenek. Ztráty způsobené zavedením tohoto socialistického experimentu se sice zavázal stát a spolkové země (a tím přeneseně i jednotlivé kraje) provozovatelům platit, jenomže platby jen zřídkakdy pokrývají reálný výpadek, navíc stanovení jejich výše nikterak nerespektovalo vysokou inflaci, s níž se Evropa v době zavádění Deutschlandticketu ještě potýkala.

V červenci 2025 se 28 krajských zastupitelů vyslovilo pro řešení otázky budoucnosti tramvají v Plauen, přičemž vzácně dokument, jenž požadoval zařazení tématu tramvají na zářijový program krajské schůze, podepsali politici napříč politickým spektrem. Tramvaje se tak opravdu v tomto týdnu na krajské úrovni řešily, jenomže k žádnému závaznému stanovisku se nepodařilo dospět. Dopravce v mezičase – dne 9. 9. 2025 – spustil online petici (naleznout ji můžete pod tímto odkazem), v níž se mohou občané svým podpisem vyjádřit pro zachování tramvajového provozu. Jejím cílem je vytvořit na politiky tlak, aby do pokladničky tramvajového provozu byly přisypány konečně další prostředky. Město i kraj jsou přitom zajedno v tom, že tramvaje skutečně trpí nedostatkem eurových bankovek, stále ale nepanuje shoda v tom, kdo z oněch hlavních aktérů (či případně v jakém poměru) by je měl poskytnout.

Url: Německé Plauen bojuje za udržení tramvají