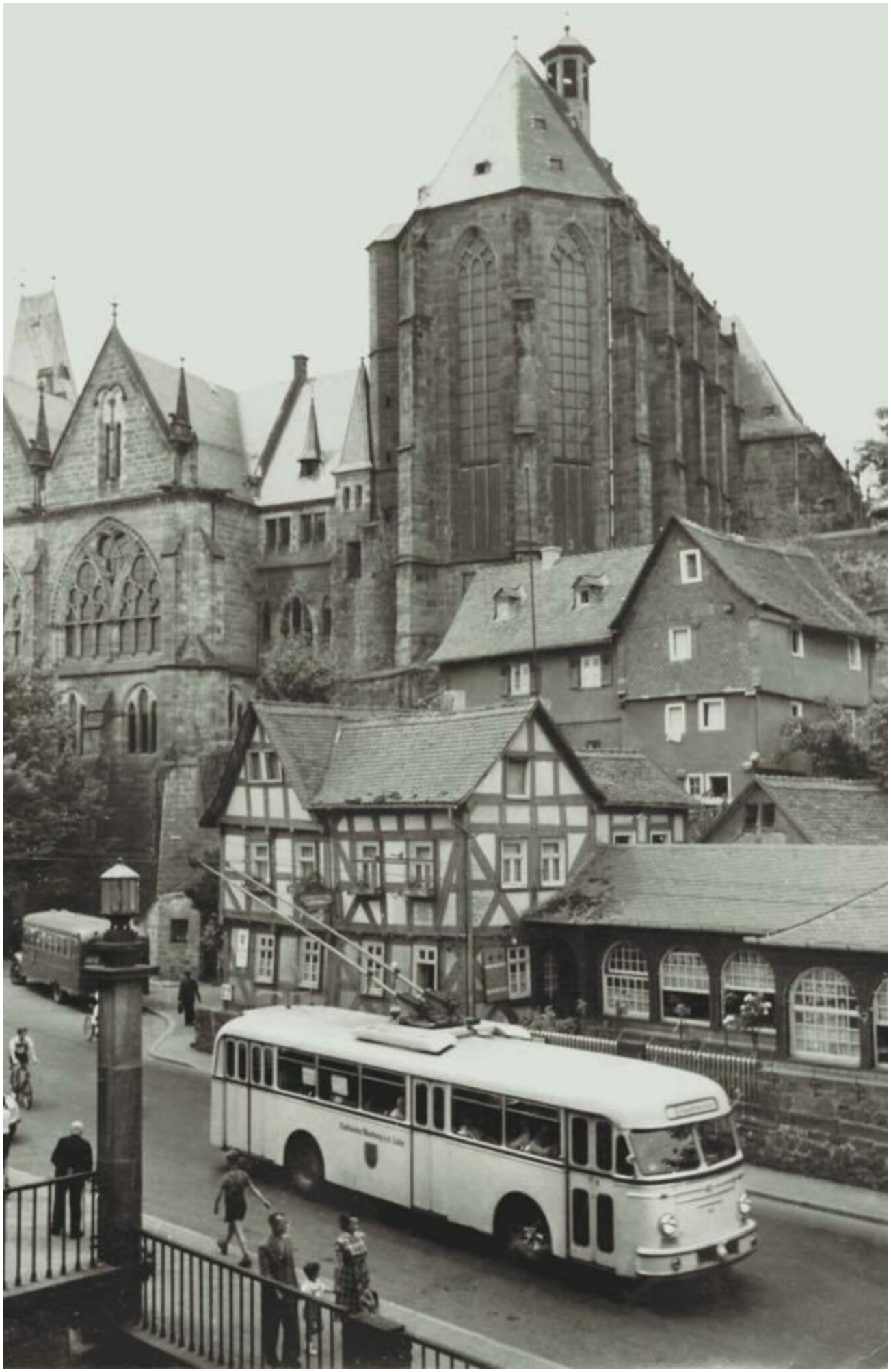


Německý Marburg má zelenou pro stavbu trolejbusů. Má to ale háček

26.08 2025 21:14, Libor Hinčica, Trolejbusy

Táhnoucí se záměr na vybudování nového trolejbusového provozu v německém městě Marburg se dočkal důležitého milníku. V pátek dne 22. 8. 2025 bylo při malé slavnostní ceremonii oficiálně potvrzeno vydání stavebního povolení, na jehož základě by mohlo město prakticky okamžitě začít s realizací svého záměru. Výsledek letitého plánování má ale poněkud hořkou pachuť, protože na vybudování trolejbusové infrastruktury nebyly přiděleny ze státní ani zemské (v tomto případě hesenské) pokladnice žádné prostředky a město pouze ze svých peněz trolejbusové tratě budovat nehodlá.

Připomeňme, že v Marburgu, v němž dnes žije necelých osmdesát tisíc obyvatel a který je zároveň univerzitním městem, v minulosti trolejbusy již jezdily. Do provozu byly uvedeny dne 19. 5. 1951 na jediné lince o délce 4,1 km, která plně nahradila o dva dny dříve zrušený tramvajový provoz (oproti původní tramvajové trati byla ta trolejbusová o 460 m delší, díky čemuž bylo dosaženo lepšího napojení jedné z městských částí a místních lékařských domů). Trolejbusy se ve městě udržely jen po dobu 17 let. K jejich zrušení došlo dne 5. 10. 1968 v souvislosti se stavebními pracemi na tzv. městské dálnici, jíž musela trolejbusová dráha ustoupit. Celkem se na jediné trati prostřídalo 10 trolejbusů, a to včetně dvou článkových, jež byly pořízeny v roce 1961 pro posílení provozu.

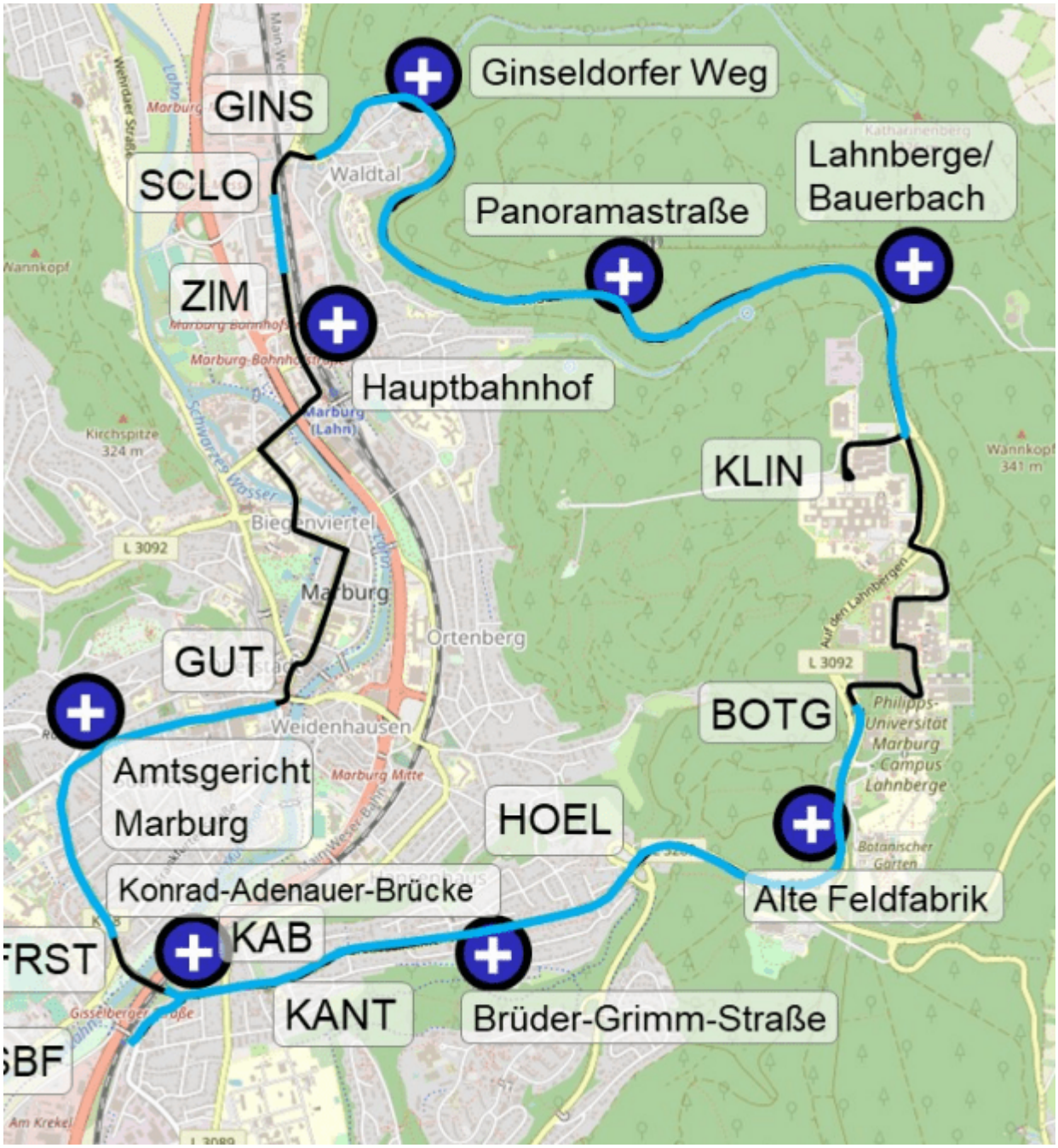


Trolejbusy v Marburgu již v minulosti jezdily. V roce 1951 nahradily původní tramvajový provoz, udržely se však jen do roku 1968.

Znovu se trolejbusy dostaly do hledáčku vedení města o více než pět desítek let později, kdy se začala řešit otázka elektrifikace místní městské dopravy. S ohledem na topografii města (s velkým převýšením) byly klasické elektrobusy považovány za nevhodné, a tak se pozornost přeorientovala na parciální trolejbusy, tedy trolejbusy vybavené trakčními bateriemi (v Německu označované také jako BOB = ***B****atterie****o****berleitungs****b****us*).

Další vývoj je bohužel zářnou ukázkou toho, proč je trolejbusy, přes přednosti, které mají (anebo jim jsou alespoň připisovány), tak těžké uvést v život. Stejně jako v řadě dalších (nejen) německých městech se po vlně prvotního nadšení a prohlášeních o výhodách trolejbusové dopravy oproti konvenčním elektrobusům narazilo na těžkosti v plánování a projektování. Studie, která doporučila vybudování infrastruktury pro parciální trolejbusy, se zrodila již v roce 2016, tedy takřka před deseti lety. Po ní následovala studie proveditelnosti z dílny Fraunhofer-Institutu pro systémový a inovativní výzkum, která byla odsouhlasena vedením Marburgu v závěru roku 2018. Předpokládalo se, že stavba začne v roce 2023 a k zavedení (parciálních) trolejbusů bude moci dojít od prosincových celostátních změn jízdních řádů 2024/2025.

Namísto nastartování procesu dalších příprav se však celá marburská trolejbusová Odyssea začala dále natahovat, neboť se vyčkávalo na potvrzení spolufinancování vypracování detailního projektu ze státní pokladny. Bez projektu přitom nebylo možné pomýšlet na stavební povolení. Teprve 11.1. 2021 (po třech letech!) bylo možné vypsat výběrové řízení na zhotovitele projektu, které bylo uzavřeno až 30. 7. 2021, kdy byla daná práce svěřena konsorciu s názvem *BIGE BOB Marburg*, tvořené společnostmi *IFB-Institut für Bahntechnik GmbH* a *Vössing Ingenieurgesellschaft mb*. Původní termín odevzdání projektu v rozsahu postačujícím pro zahájení stavebního řízení byl předpokládán již do 30. 4. 2022, to se ale ukázalo jako příliš ambiciózní cíl a první verze byla nakonec předložena takřka přesně o rok později (24. 4. 2023). Následně bylo nutné ještě zapracovat veškeré připomínky od občanů i úřadů, mj. bylo nutno posunout pozici jedné z plánovaných měníren, ale také například doplnit aktuální mapu hnízdišť ptáků, takže světlo světa spatřily do července 2024 celkem tři revize, než bylo možno dílo konečně možné prohlásit za dokončené.



Návrh vedení trolejbusových linek 7 a 27. Světle modrou barvou jsou zaznačeny dvoustopé úseky s trolejovým vedením, černě úseky, jež by se měly pojíždět na baterie. Kolečka s křížkem nejsou volné kationty, ale navrhované pozice měníren. (zdroj: studie trolejbusového provozu v Marburgu)

Prozkoumáváno bylo několik možných variant řešení elektrifikace dvojice páteřních linek (dnes č. 7 a 27), z nichž byla doporučena varianta s trolejovým vedením o celkové délce 10 650 m (dvoustopě). Výhledově se předpokládá, že by trolejbusová infrastruktura mohla dopomoci nahradit (díky souběhu) také další autobusové linky. Konkrétní čísla potřeby vozidel přitom studie překvapivě neuvádí, hovoří pouze o minimálním počtu pro obsluhu jednotlivých navrhovaných variant (se základem pouze šesti vozidel), přičemž pro obsluhu linek č. 7 a 27 navrhuje použití tříčlánkových parciálních trolejbusů. Náklady (bez vozidel) byly původně kalkulovány na úrovni cca 24 mil. € s tím, že město a budoucí městský dopravce (*Stadtwerke Marburg*) měly nést zhruba třetinu nákladů (8,2 mil. €), zatímco u zbytku se počítalo s kofinancováním ze strany centrální vlády, která ostatně hradila z větší části také onen opožděný projekt (celkem ze spolkových peněz putovalo 1,5 mil. €).

Během upřesňování a dokončování projektu se ale ukázalo, že odhad náročnosti byl poněkud podhodnocený a dnes se předpokládá, že by systém vyšel násobně dráž, konkrétně se počítá s přibližně 45 mil. €. Po dokončení projektu se Marburg obrátil na příslušný nadřízený úřad ve spolkové zemi Hesensko s žádostí o vydání stavebního plánu (povolení). Ten byl formou skromné ceremonie oficiálně předán starostovi města Dr. Thomasu Spiesovi v pátek dne 22. 8. 2025. Jeho platnost činí pět let a lze o dalších pět let na základě podané žádosti protáhnout.



Ačkoli studie hovoří výhradně o nasazení tříčlánkových vozů, publikován je v ní jediný ilustrační obrázek s dvoučlánkovým vozem dnes již zaniklé produkce Van Hoolu. Zajímavé je i nepřirozené znázornění vzdálenosti vodičů trolejového vedení. (zdroj: studie trolejbusového provozu v Marburgu)

V tento okamžik – z hlediska čistě formálního – nic nebrání tomu, aby město vypsalo výběrové řízení na zhotovitele stavby i dodavatele vozidel, tedy až na jednu drobnost. Marburg totiž dle slov starosty nemá na stavbu *„vůbec žádné peníze“*. Původní idea, že na projekt trolejbusů přisype peníze stát, se ukázala jako lichá. Z Berlína již zaznělo, že na výstavbu žádné peníze poslat nehodlá. Projekt tak padl za oběť úsporným opatřením, o které se německá vláda pokouší, když primárně upřednostňuje financování svých populistických (socialistických) projektů před projekty vývojovými a infrastrukturními, jejichž absence se před voliči lépe maskuje (co nevzniklo, nelze postrádat). Město nadále doufá, že se mu podaří peníze na stavbu trolejbusových tratí zajistit, jedním dechem ale dodává, že do té doby bude muset být projekt i stavební povolení v šuplíku. Plánovaný termín možného zahájení provozu se přitom mezitím posunul už na léta 2030/2031.

Ne všichni, jak už to v Německu bývá, nadšení starosty Spiese ve vztahu k trolejbusům sdílejí a objevují se i komentáře v médiích, které volbu trolejbusů označují za jízdu na mrtvém koni (tedy za projekt, na nějž se vynakládá energie, ačkoli byl již odsouzen k zániku). Poukazuje se přitom mj. na to, že studie, na jejímž základě byl parciální trolejbus svého času označen jako nejlepší dopravní prostředek pro Marburg, je už sedm let stará a že data, která byla porovnávána (především klíčové srovnání s elektrobusy) už nemusí být vůbec relevantní. Jakkoli bychom mohli s tímto tvrzením polemizovat (vyvrátit by jej nakonec musela jedině nová odborná studie), nelze zastáncům revize projektu upřít, že uhodili hřebíček na hlavičku, když latentně poukázali na to, jak složité byrokratické

kolečko, táhnoucí se plánování a kolotoče s (ne)poskytnutím státní podpory mohou ve výsledku ohrožovat i dobré záměry a odsouvat jejich realizaci do neznáma. Je bohužel nezpochybnitelné, že žádné z německých měst se při zavádění „obyčejných“ elektrobusů s tak velkými překážkami a obhajováním správnosti volby nemuselo nikdy potýkat a že od myšlenky k realizaci v některých z nich často postačují pouhé měsíce (i za cenu, že pilotně může jít o jisté formy Potěmkinových vesniček).

Url: Německý Marburg má zelenou pro stavbu trolejbusů. Má to ale háček