

Škoda Group dodá tramvaje do Essenu, Krefeldu a Oberhausenu

18.11 2026 18:04, Libor Hinčica, Tramvaje

Společné výběrové řízení na dodání až 79 tramvají pro trojici německých měst ve spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko vyhrála Škoda Group. Tramvaje z Plzně by se měly objevit v Essenu, Krefeldu a Oberhausenu, logo Škodovky nicméně nést nebudou, neboť jejich dodání je plánováno až na dobu, kdy se už bude muset Škoda Group v souvislosti s odprodejem své značky Volkswagenu přejmenovat.

Dopravní podniky v Essenu (*Ruhrbahn GmbH*), Krefeldu (*SWK MOBIL GmbH*) a v Oberhausenu (*STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH*) vypsaly společné výběrové řízení na dodání až 79 tramvají dne 5. 6. 2025. Tendr byl rozdělen do tří částí – pro každé město zvlášť –, přičemž nabídky bylo možné podávat samostatně do každé z nich. Hlavním motivem dopravců tedy bylo ušetřit především na samotné proceduře výběrového řízení, vzájemná unifikace tramvají mezi provozovateli (byť byly požadovány podobné základní technické parametry) nebyla nikterak hodnocena. Teoreticky se tak mohlo stát, že by vítězové byli pro každou část odlišní. Škoda nicméně podala nejlepší nabídku ve všech třech částech.

Pevná objednávka počítá s dodáním celkem 50 tramvají. Největší díl připadá na essenskou *Ruhrbahn*, která převezme 40 vozů. Do Krefeldu zamíří šest tramvají a do Oberhausenu pouze čtyři. Opční právo pak mohou uplatnit rovněž všechna tři města – Essen si smluvně zajistil rozšíření objednávky až o dalších 16 vozů (celkem tedy může mít až 56 tramvají), Krefeld o sedm (celkově by pak mohl mít až 13 vozů) a Oberhausen o šest (takže by měl dohromady deset nových vozů).



V Oberhausenu nahradí nové tramvaje flotilu vozů MGT6D z roku 1996. (zdroj: Wikipedia.org; autor: Iwouldstay)

Tramvaje byly v rámci zadávacího řízení rozlišené jako verze NF5-30 a NF5-40, přičemž samotné pojmenování NF5 vychází z interního značení generací nízkopodlažních tramvají u *Ruhrbahn* (NF = *Niederflur*; nízkopodlažní). Číslice za spojovníkem pak uvádí přibližnou délku poptávaných tramvají. Do Krefeldu a Oberhausenu by měly zamířit tramvaje o délce zhruba 30 m, zatímco Essen (*Ruhrbahn*) počítá s dodávkou delších cca 40m vozů (reálně by mělo jít nakonec o vozidla s délkou 38 m). V rámci opce pak Oberhausen připouští objednávku pěti delších tramvají a Essen naopak šesti kratších. Právo na využití opce mají Essen a Oberhausen do 31. 12. 2028, Krefeld má sjednanou možnost uplatnění opčního práva jako jediný až do 31. 12. 2030.

Výběrové řízení se dočkalo po svém publikování změny kvalifikačních požadavků, když došlo opticky k rozšíření potenciální konkurence o dodavatele, kteří dodali od 1. 1. 2014 alespoň 12 vozidel uzpůsobených pro provoz na rozchodu od 950 mm do 1 100 mm, zatímco původně bylo striktně stanoveno 1 000 mm. Ve skutečnosti ale tato úprava na potenciální rozšíření počtu uchazečů nemohla mít vliv, protože zásadní omezení – jež se nezměnilo – spočívalo v tom, že těchto 12 tramvají mělo být vybaveno plně otočnými podvozky. Navíc bylo nutné doložit i referenci na vyrobení alespoň 30 nízkopodlažních tramvají (od 1. 1. 2021) a realizaci alespoň dvou projektů, v nichž bylo podle německého předpisu BOStrab schváleno alespoň pět nízkopodlažních tramvají (od 1. 1. 2014). Poslední bod například vyřadil polskou Pesu, která se o prosazení na německý trh dlouhodobě snažila a snaží (prvního úspěchu v Braunschweigu se dočkala až letos v září), současně tím byla vyloučena veškerá další konkurence, která dosud na německý trh žádnou tramvaj nedodala.



Nejstarší kusy nahradí (ne)škodovácké tramvaje v Krefeldu, konkrétně vozy M8C z let 1980 a 1981. (zdroj: Wikipedia.org; autor: RyoSF2003)

Hodnoticími kritérii byla cena (75 %), náklady na náhradní díly, údržbu a výměnu vybraných komponentů (20 %) a vybrané technické parametry (5 %). Všechny tramvaje budou úzkorozchodné (1 000 mm), obousměrné a mají mít šířku vozové skříně max. 2 300 mm. Umožňovat mají průjezd obloukem o poloměru 18 m (nezatížené dokonce 17 m) a mají být schopny vyvinout max. rychlost 70 km/h. Podmínky tendru striktně určovaly, že všechny podvozky musí být otočné, s koly o průměru větším než 450 mm, a navíc s příčně uloženými motory, čímž se potenciální konkurence dále zužovala. Na druhé straně podíl nízké podlahy byl požadován na úrovni min. 70 %, avšak podlaha nesměla být ani ve vyvýšených oddílech výše než 580 mm nad temenem kolejnice (v nízkopodlažní části 360 mm, resp. 305 mm u dveří). Výměna cestujících má probíhat pouze skrze dvoukřídlé dveře, přičemž kratší délková verze má pojmout až 170 cestujících a delší 230. Součástí výbavy bude také antikolizní systém.

Dodávky nových tramvají by měly proběhnout do Essenu nejspíše v roce 2029 (původně se uvádělo v roce 2028, avšak s ohledem na datum podpisu smlouvy zde nejspíše došlo k odkladu), do Oberhausenu v roce 2030 a do Krefeldu v roce 2031. V Essenu nahradí nejstarší nízkopodlažní vozidla z let 1991–2001 (NF1; DWA/Adtranz M8D-NF), v Oberhausenu vozy Duewag NF6D z roku 1996, přičemž tramvaje z případně uplatněné opce (jedna kratší tramvaj a pět delších 38m) mají být určeny primárně pro obsluhu linky č. 105, jež by měla být prodloužena do Oberhausenu ze sousedního Essenu a napojit se na místní tramvajovou síť (oba provozy od sebe dnes odděluje jen cca 3,5 km). V Krefeldu mají nové tramvaje nahradit vozy Duewag M8C z let 1980 a 1981. Právě

v Krefeldu se přitom stal nákup nových tramvají v posledních týdnech velkým tématem.



V Essenu poslouží nové tramvaje o délce 38 m jako náhrada kratších vozů Flexity Classic, resp. M8D-NF z let 1999 až 2001. (foto: Ruhrbahn)

Město ještě v říjnu otevřelo otázku, zda by plánovaný nákup tramvají neměl být zrušen, a to kvůli vysokým nákladům. Je přitom příznačné, že v oznámení o výběru Škodovky ani v tiskové zprávě výrobce se bližší údaje o ceně neuvádějí, podle některých zdrojů by mělo jít o částku zhruba 300 mil. €, není ale jasné, co vše je v ní započítáno (zejména ve vztahu k údržbě a dodávkám náhradních dílů). Podle zpráv z Krefeldu lze nicméně usuzovat, že cenovka za šest nových tramvají výrazně překročila původní očekávání a podle oficiální zprávy z jednání města se měla nová cena za 6 vozů pohybovat na úrovni přes 35 mil. €, což by v přepočtu na koruny znamenalo částku více než 142 mil. Kč na jeden vůz. S ohledem na špatnou finanční situaci bylo navrhováno, aby se nové tramvaje nekupovaly a současně aby došlo k osekání rozsahu provozu tramvajové linky 041 z 10minutového intervalu na 15minutový. Nakonec se ale město přiklonilo pro zachování tramvajového provozu ve stávajícím rozsahu a dne 5. 11. 2026 potvrdilo, že nové tramvaje pořídí. Společně pak všechna tři města udělila zakázku Škodovce dne 17. 11. 2026 a o den později oznámila novinku (společně s výrobcem) široké veřejnosti.

Škoda uvádí, že v případě využití opce bude v Německu provozováno či objednáno již okolo 400 jejích tramvají, a to v celkem 14 městech. V tomto výčtu jsou nicméně města Mannheim, Heidelberg a Ludwigshafen am Rhein započítána samostatně, ačkoli jde o jediného zákazníka (RNV; *Rhein-*

Neckar-Verkehr). Dalšími městy se škodováckými tramvajemi jsou Chemnitz, Schöneiche bei Berlin, Bonn, Frankfurt (Oder), Cottbus, Brandenburg an der Havel, Kassel (prozatím nedodáno) a Mainz (prozatím nedodáno).

Url: Škoda Group dodá tramvaje do Essenu, Krefeldu a Oberhausenu