



Tramvaje se vrací do německého Regensburgu

16.09 2023 20:01, Jan Rozehnal, Tramvaje

Regensburg, česky Řezno, je největším bavorským městem bez tramvajového provozu. Hromadná doprava zde od šedesátých let leží na bedrech autobusů, kterými byla nahrazena jedna trolejbusová a čtyři tramvajové linky. Výhledově bude tento historický přešlap snad napraven díky projektu Stadtbahn Regensburg, jenž by měl do stosedmdesátitisícového města kapacitní kolejový dopravní prostředek jednoho dne vrátit. S trochou štěstí se ovšem tramvaje v nejsevernějším městě na Dunaji rozjedou už příští rok, a to díky iniciativě *Historische Straßenbahn Regensburg e.V.*

Historické okénko

Pouliční dráha (což je doslovený překlad německého *Straßenbahn*) začala v Regensburgu sloužit v roce 1903. Tramvaje na metrovém rozchodu se proplétaly starým městem, kam se už tehdy vtěsňovaly jen stěží. Demolice a přestavby nutné pro zajištění jejich průchodnosti hustou zástavbou byly ostatně jedním z hlavních důvodů, proč zde nikdy neměly na růžích ustláno. Posledního rozšíření se místní síť dočkala roku 1936, kdy nabyla délky 12,3 km (uvedená hodnota představuje jednosměrnou délku tratí; samotná délka kolejí byla s ohledem na to, že některé tratě byly dvukolejné, delší).



Vynuceně levostranné míjení vozů městské hromadné dopravy ve stísněných podmínkách regensburgského centra. (zdroj: IG Historische Straßenbahn Regensburg, e.V.)

První zkrácení přišlo hned po druhé světové válce, kdy nebyl obnoven provoz přes Kamenný most v centru města. Poválečný *Wirtschaftswunder*, tedy německý hospodářský zázrak, stojící na počátku masového automobilismu u našeho západního souseda, roli tramvají dále výrazně oslabil. Posledním pomyslným hřebíčkem do rakve se stalo městské plánování v duchu „*autogerechte Stadt*“, tj. města koncipovaného podle potřeb (stále početnějších) motoristů. Ve své době šlo o urbanistický směr, který se stal úhelným kamenem městského inženýrství prakticky po celém západním Německu, odkud se rozšířil také do dalších zemí, včetně například Československa. Ačkoli ještě v roce 1955 došlo k nákupu nových vozidel (čtveřice motorových a vlečných vozů), byl pohled na tramvajovou i trolejbusovou dopravu v Regensburgu přehodnocen a oba systémy byly s odstupem pouhého jednoho roku zrušeny. Nejprve se v roce 1963 – po pouhých deseti letech provozu – rozloučily s městem trolejbusy, o rok později (1964) vyjely naposledy i tramvaje, přičemž hlavním tehdy zmiňovaným argumentem byla ekonomická nevýhodnost provozu a údržby více druhů dopravních prostředků v rámci jednoho podniku (s čímž ovšem šlo v dané době vzhledem k zastaralosti tramvajové sítě i omezenému rozsahu trolejbusového provozu bezesbytku souhlasit, ostatně opět platí, že podobně se chovala v té době většina evropských měst, lhotejnost, na které straně železné opony byla vybudována, byť z pohledu současníka se může jevit zrušení ekologické a potenciálně kapacitní dopravy jako minela).



Výraz „Stau“ (zácpa) znala němčina daleko dříve, než začaly vznikat první kolony na dálnicích. Na snímku dopravní situace na předmostí Kamenného mostu na počátku 30. let. (zdroj: IG Historische Straßenbahn Regensburg, e.V.)

Od zrušení tramvají přepravují cestující na (dle dnešního stavu) cirká dvaceti městských a řadě doplňkových regionálních linek výhradně autobusy. V relativně rovinatém univerzitním městě, na jehož okraji se nachází továrna BMW, má MHD poněkud doplňkový charakter. Hlavní přepravní proudy vedou mezi hlavním nádražím, areálem vysokých škol a sídlišti na severu města. Roli veřejné dopravy zastupují také početné zaměstnanecké svozy. Drtivá většina lidí každopádně volí pro své cesty osobní automobil nebo jízdní kolo či chůzi, hromadná doprava má v rámci modal splitu podíl slabých deseti procent, což je v Německu ve městech odkázaných na služby výhradně městské dopravy bohužel poněkud standardní hodnota.

Služby autobusů nejsou u obyvatel města příliš oblíbené z mnoha důvodů: Linkové vedení je značně spleťité a trasy jsou poněkud „vymetací“, čtete pomalé. Přestupní vazby na hlavním nádraží příliš nefungují. Tangenciální linka je zatím pouze jediná. Pokud bylo (na německé poměry obdivuhodně zachované) staré město kdysi těsné už pro štíhlé dvounápravové tramvaje, není asi třeba popisovat, jak se jím dnes prodírají kloubové autobusy. Jinak relativně stabilní systém navíc v poslední době začínají podrývat stále častější stávky (nárazově až dvakrát do týdne), v rozsahu, za který by se nemusel stydět ani ostrílený francouzský odborář. Vytíženost autobusů je po většinu dne z českého pohledu podprůměrná, na druhou stranu ve špičkových časech nejsou výjimkou ani beznadějně přeplněné spoje zejména směrem ke zmiňovanému univerzitnímu kampusu.



Záměr moderní tramvaje naráží v Regensburgu na protesty místních obyvatel. Ulice, kterými je trať vedena, jsou posety nejrůznějšími transparenty, které se proti plánované tramvajové trati vymezují. Bezpochyby zajímavá je i argumentace – tramvaj má být nejen neflexibilní, ale také hlučná, nepotřebná, způsobovat dopravní chaos a – dokonce – poškozovat životní prostředí prostřednictvím zvýšené produkce CO₂ (!). (foto: Libor Hinčica)

Základní interval většiny linek je celodenně v celku solidních 20 minut, a ač jsou proklady spojů spíše náhodné, cestuje se na hlavních trasách pohodlně. Během posledních několika let se navíc síť značně rozrůstá a zahušťuje, díky čemuž se autobusem přes den dostanete už téměř kamkoliv. Dodržování jízdních řádů usnadňuje množství vyhrazených jízdních pruhů a všudypřítomná bezchybně fungující preference na křižovatkách, která často kryje nejen průjezdy křižovatkami a výjezdy ze zastávek, ale i pro ostatní účastníky provozu zapovězená odbočení či jiné manévry.

V každém případě autobusy v mnoha směrech naráží na své hranice a blokují částečně samy sebe. Přednádražní parčík, nedávno zrekonstruovaný do podoby stísněného betonovo-asfaltového přestupního terminálu, budiž tohoto nešvaru zářivým důkazem. Zájmová skupina cestujících je v rámci města téměř bezvýznamná a hlasy stěžovatelů z jejich řad ve společenském diskursu slyšet nejsou. Jinak je tomu v případě projektu Stadtbahnu, o kterém se již léta diskutuje. Za tuto dobu stihl sešikovat více odpůrců než příznivců, přestože ještě nebylo schváleno ani jeho definitivní trasování.

Je nabíledni, že za výše popsanych okolností je realizace libovolného projektu, jakkoliv spojeného s městskou hromadnou dopravou, přinejmenším nepravděpodobná. Ve skutečnosti se ovšem, jak už bylo v úvodu článku naznačeno, jeden takový chystá, byť o pravidelnou přepravu osob v tomto případě nejde.



Třívozová souprava v čele s motorovým vozem „Rathberger“ evidenčního čísla 45 na Arnulfsplatzu. (foto: Wolfgang Meier, IG Historische Straßenbahn Regensburg, e.V.)

Historische Straßenbahn Regensburg e.V.

Zapsaný zájmový spolek „Historická tramvaj Regensburg“ (*Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg e.V.*) byl založen při příležitosti padesátiletého výročí ukončení provozu regensburškých tramvají, tedy v roce 2014. Původní cílem bylo zrestaurování jediné dochované soupravy, která se nacházela mezi autobusy ve vozovně místních městských služeb. Protože si však členové nechtějí připustit, že půjde o pouze statický exponát, snaží se najít možnost, jak jejich tramvaj ve městě provozovat.

Po řadě návrhů na trasování, které se ukázaly jako nerealizovatelné nebo je místní orgán pro plánování zamítl, se regensburškým tramvajím začíná blýskat na lepší časy. Městská rada zapůjčila spolku léta nevyužívanou vlečku do bývalých kasáren. Právě tato přibližně půlkilometrová normálněrozchodná trať, s kolejnicemi z konce 19. století, má být zdejšími tramvajemi v první fázi pojižděna.



Motorový vůz Rathgeber během opravy v Krakově. (foto: IG Historische Straßenbahn Regensburg, e.V.)

Nemá cenu zde popisovat, jak složité je podobný záměr v prostředí německých předpisů přivést na svět. Kromě překonávání administrativních úkonů nicméně spolek pracuje také fyzicky. Dřevinami značně zarostlé těleso trati bylo třeba nejprve vyčistit. Pozornému čtenáři jistě neuniklo, že zdejší tramvaje jezdily na rozchodu 1 000 mm, což s sebou přináší další nezbytný úkon, totiž přerozchodování kolejiště. Právě tato přestavba je v současné době dokončována, zbývá už jen několik málo metrů a jedna výhybka. Samotná vlečka sice nevede po pozemní komunikaci, nicméně jednu příjezdovou cestu kříží, což si vyžádalo stavbu přejezdu. Ten musel být proveden podle platných drážních norem, aby jej následně příslušný úřad mohl schválit pro používání. Veškerá pracovní činnost je přitom odváděna dobrovolníky nebo bezplatně spřátelenými firmami, bez kterých by realizace tohoto záměru byla jen stěží představitelná. Například na zmiňovaném přerozchodování má mamutí podíl firma Swietelsky, která na místě neváhala nasadit těžkou techniku a proces přestavby tak výrazně urychlila.



Prozatímní ukončení trati v ulici Guerickstraße, stav v květnu 2022. V plánu je přerozchodovat i výhybku, na které se autor v době pořízení snímku nacházel. (foto: Jan Šimek)

Souprava, se kterou se na trati počítá, sestává z originálních regensburgských vozů č. 47 (motorový) a 79 (vlečný) pocházející z poslední dodávky v roce 1956. Jde o typizované „*Verbandswagen*“ (tj. poválečné tramvaje západoněmecké produkce konstruované dle doporučení místního sdružení dopravních podniků VöV, a tudíž napříč výrobci veskrze unifikované) z produkce mnichovského Rathgeberu. Po zrušení jejich domovského provozu byly vozy lacině prodány do hesenského Darmstadtu, kde se ve službě udržely až do devadesátých let, aby se následně do původního působiště jako památka vrátily. Po více než pětadvacetiletém odstavení v autobusových garážích byla nutná jejich celková renovace. První přišel na řadu „vlečák“, který byl opraven interně. Není bez zajímavosti, že právě tento vůz se loni po 58 letech při příležitosti letních slavností regensburgskými ulicemi již projel. Pohyboval se za pomoci elektrického dálkově ovládaného posunovadla na krátké provizorní trati v centru. Tento návrat ovšem neměl dlouhého trvání, neboť trať byla po konci dvoudenní akce opět demontována a odvezena.

Letos se dostalo i na „motorák“, který ovšem za svým znovuzrozením zamířil do polského Krakova. Po opravě v prostředí tamějšího MPK se vůz nevydal zpět do Bavorska, nýbrž zakotvil prozatím v saském Plauenu. Ve zdejší tramvajové vozovně byl následně oživen a druhého července letošního roku za přítomnosti delegace z Regensburgu slavnostně představen. Za kontrolérem přitom nestál nikdo jiný než poslední žijící regensburgský řidič pan Günther Schieferl. S trochou nadsázky se tak dá říct, že má Regensburg opět plně provozní tramvajovou soupravu, byť je třeba jedním dechem dodat, že motorový vůz od vlečného zatím stále dělí 160 kilometrů vzdušnou čarou. Za zmínku stojí,

že na financování opravy za 200 000 eur (4,7 miliónu Kč) se podílely spolek (prostřednictvím darů a sbírky) a město rovným dílem.



Za pomoci recyklace všech prvků železničního svršku přerозchodovaná trať v místě křížení s příjezdovou komunikací. Reklamní banner vpravo od kolejiště vyjadřuje vděk zahradnictví Christian Feibig, které se podílelo na vyčištění tělesa od náletových dřevin. (foto: Jan Šimek)

S ohledem na finanční a technické možnosti se v současné době nepočítá se stavbou trolejového vedení. Tramvaje by měly být napájeny z baterie umístěné v jednom z vozů. Funkčnost napájení vozu z baterie už byla zdejší vysokou školou na krátké zkušební trati otestována. Na místě nevznikne ani vozovna. Vozy budou na koleje dopravovány na návěsu z nedalekých autobusových garáží, kde budou i nadále dlouhodobě uskladněny. Vzhledem k turistickému charakteru plánovaného provozu, který by měl být omezen jen na pár dnů v roce, se jedná o smysluplný kompromis.



Kolejnice a prvky jejich uchycení z roku 1884. Pražce zůstaly v tomto případě ležet na svém místě. Na fotce je dobře patrná původní o 43,5 cm širší stopa. (foto: Jan Šimek)

Pokud vše půjde podle plánu, rozjede se první „bateriová“ tramvaj ve městě na soutoku Dunaje a Regenu v průběhu příštího roku. Zmiňovaná vlečka v ulici Guerickstraße je ovšem z pohledu místních tramvajových nadšenců pouze první etapou. Tou další má být stavba čistě městského úseku mezi místním hlavním nádražím a katedrálou svatého Petra po ulici Maximilianstraße, kde tramvaje historicky jezdily.

Závěrem nezbyvá než regensburškým popřát, aby jim jejich ambiciózní plán na návrat tramvají vyšel podle plánu. Aktivita spolku budí mezi širokou veřejností vesměs pozitivní ohlasy, což by se do budoucna mohlo snad přetavit i v lepší přijetí plánovaného Stadtbahnu.



Vlečný vůz evidenčního čísla 79 ve spojení s dálkově ovládaným posunovacím zařízením v ulici Ostengasse. Provizorní trať na snímku slouží jen pár dní během Ostengassenfestu v červenci 2022 se těšila značnému zájmu kolemjdoucích. (foto: IG Historische Straßenbahn Regensburg, e.V.)

Všichni zúčastnění dobrovolníci z Historische Straßenbahn Regensburg si zasluhují poděkování za jejich vytrvalou činnost, jmenovitě pak autor článku děkuje za spolupráci předsedovi spolku panu Janu Maschckovi.

Url: [Tramvaje se vrací do německého Regensburgu](#)