



Trolejbusová expanze v Solingenu nadále v plánu

23.03 2019 16:51, Redakce, Nezařazené

Loni jsme na webu časopisu [informovali](#) o vážném záměru západoněmeckého Solingenu zbavit se všech autobusů a nahradit je parciálními trolejbusy. Jednalo se o bezprecedentní oznámení. Ačkoli i jiné trolejbusové provozy západní Evropy posilují roli trolejbusové dopravy, žádný z nich se autobusů ve prospěch trolejbusů zcela zbavit nechce. Podmínkou tohoto nikterak časově ohraničeného záměru ovšem bylo, že se první čtyři zakoupené parciální trolejbusy [dodané mezi lednem a dubnem 2018](#) osvědčí.

Kupředu!

Parciální trolejbusy jsou v Solingenu označovány jako bateriové trolejbusy - *Batterie-Obusse / Batterie-Oberleitungs-Busse* (BOB) -, což je dle některých lichotivější název než parciální trolejbusy, ačkoli se ve druhém případě paradoxně jedná o původně německý termín.

Kvarteto kloubových "BOBů" značky Solaris v provozu nevykazovalo od počátku žádné anomálie, a tak byl záměr nahrazovat autobusy dalšími trolejbusy [zdůrazněn už loni](#) na podzim. Čekalo se však, zda a kolik dalších trolejbusů z prostředků spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko bude spolufinancováno.

Prvního březnového dne roku 2019 radnice Solingenu oznámila, že dne 27. února 2019 získala hned dvě kladná rozhodnutí o spolkové podpoře trolejbusů. To první se týkalo 16 kloubových vozidel, na které hned dalšího dne místní dopravce Stadtwerke Solingen navázal uplatněním opce na 16 parciálních kloubových trolejbusů, která byla součástí výše vzpomínané zakázky na čtyři vozy. Tyto vozy by měly začít přicházet roku 2020 a do roku 2022 způsobit vyřazení 15členné flotily starších, zato nízkopodlažních trolejbusů typu Berkhof z počátku století.



Konečná linky 683 Burger Bahnhof. Až sem zajižďejí od roku 2009 ze Solingenu trolejbusy, kvůli stavebním pracím, t. č. nerealizovaným, je ale zavedena na koncovém úseku předmětné linky náhradní autobusová doprava, a to už několik dlouhých měsíců.



V solingenské městské části Burg an der Wupper připomínající spíše vesnici, a to nedaleko mostu přes řeku Wupper. Točna trolejbusů je za řekou vpravo. Trolejbusová trať do Solingenu začíná právě na točně a pokračuje směrem doleva a pak dále za kopec (šplhá se po jeho levé straně). Lanovka je také na levé straně, s dolní stanicí za řekou.



Pohled od mostu směrem k asi km vzdálené konečné Burger Bahnhof.



Na mostě přes řeku Wupper. Pohled ze solingenské městské části Burg an der Wupper na jinou solingenskou městskou část Unterburg.



Točna je schovaná pod kopcem.













První zatáčka po opuštění točny.



Tatáž zatáčka, avšak z druhej strany (od Solingenu).



Z trolejbusové trati jde vidět lanovka.



















Seilbahn Burg

seit 1952 - die einzige - weit und breit

- Erste Seilbahn in Nordrhein-Westfalen
- Jährlich ca. 200.000 Fahrgäste
- Typ: Einsel-Umlaufbahn mit 30 Doppelseilseil, 3 Sitzen
- Talstation: 97 Meter ü. NN
- Bergstation: 188 Meter ü. NN
- Antrieb: Gleichstrommotor (56 PS) mit „Ward Leonard Satz“
- Spannweite: 10 Tonnen
- Förderseil: 495 Meter Gesamtlänge, Durchmesser 23 mm, verzinkt
- Bauherrn: Erwin Bachhaus Senior und Sibbe (Bremen)der Fabrikanten
- Hersteller: Fa. Herberich Wegmann, Oberndorf / Illgau
- Architekt: Dr. Ing. Walter Fohler (1909-1982), Bismarck
- Architekt: Dr. Ing. Walter Fohler (1909-1982), Bismarck
- 31. Mai 1952: Eröffnung des Fahrbetriebes
- 13. September 1952: über 1 Millionster Fahrgast
- 1961: Umbau durch Fa. Pahlig (PAB), Köln
- 2013: Modernisierung der Steuerungstechnik durch Fa. PAB, Wuppertal
- Regelmäßige umfangreiche Sicherheitskontrollen sowie magnetinduktive Seilprüfungen durch das Institut für Fördertechnik und Logistik (IFT) der Universität Stuttgart



Trolejbusy se musí při návratu do Solingenu natrolejovat, k čemuž jim slouží v zastávce Burg Seilbahn tyto stříšky.

Avšak v roce 2021 by měly začít přicházet první z dalších 16 trolejbusů, tentokrát krátkých. Právě s příchodem krátkých trolejbusů začne docházet k většímu omezování působnosti autobusů na městských linkách. Tyto trolejbusy bude nutné nejprve vysoutěžit, finanční podpora je pro ně už ale zajištěná druhým rozhodnutím z téhož únorového dne. V obojích případech hradí spolková vláda rozdíl mezi pořizovací cenou autobusů a trolejbusů. Tento rozdíl je uváděn jako 60 %, což je poměrně přehnané číslo, nicméně Solingen nakupuje nové trolejbusy poměrně drahé, za každý ze čtyř parciálních "kloubáků" vynaložil přes 23 milionů Kč.



Terminál Werwolf si zaslouží jedničku za integraci MHD s vlakovou dopravou. Uprostřed něj je schodiště k v zářezu schované železniční zastávce Solingen Mitte.







Na terminálu Werwolf se stýká hned několik trolejbusových tratí. Výhybkami je propojila pražská společnost Elektroline, jejíž produkty visí či jsou zavěšeny hned na několika místech ve městě.



U nácestné smyčky Gräfrath, v běžném provozu nevyužívané. Trolejbus jede z Wuppertalu do Solingenu a právě vyšplhává kopec.



Smyčka Gräfrath, v běžném provozu nevyužívaná.



Konečná Vohwinkel Bahnhof ve wuppertalském obvodu Vohwinkel je obsluhovaná trolejbusovou linkou 683 a názorně ukazuje, že je možné trolejbusy propojovat i spolu sousedící města. Do Wuppertalu trolejbusová trať vede, jenže posledních zhruba 500 m k danému nádraží je nezatrolejovaných, neboť podjezd pod železniční tratí je pro vedení trolejí příliš nízký (a snížení úrovně vozovky značně nákladné) a vlastnické poměry na konečné u nádraží zřízení trolejového vedení zatím neumožnily.



Trolejbus kdysi po příjezdu do Wuppertalu dojel k výchozí zastávce místní slavné visuté dráhy (za zády fotografa) a vracel se zpět. U visuté dráhy byla trojúhelníková bloková smyčka, na které trolejbusy měnily směr. Dne 4. srpna 2014 začaly trolejbusy jezdit k vohwinkelskému nádraží s pomocí diesellového pohonu a velká část smyčky, ze které trolejbus právě vyjíždí, tím zůstala nevyužita.





Na snímku vidíme trojúhelníkovou blokovou smyčku. Trolejová stopa na obou viditelných ulicích již není využívána a trolejbusy ji pojíždějí jen na třetí ulici, a to ještě jen zčásti. Ve směru k nádraží přecházejí trolejbusy na diesel ještě před příjezdem na smyčku. Ta je navíc již několik let, na horním konci vlevo málo viditelné ulice, nepropojená.



Impozantní visutá dráha je kvůli loňské závadě až do letošního léta mimo provoz.



Na snímku vidíme na pravé straně trolejbus, který přijel ze Solingenu. Zahne doprava a pak doleva, aby dojel k vohwinkelskému nádraží. Sběrače - v souladu s tím, co bylo psáno o několik snímků dříve - shodil ještě před příjezdem na blokovou smyčku: musel, na snímku viditelná stopa je totiž určena pouze protisměrně jedoucím trolejbusům. Ty se ale natrolejují těsně před výjezdem ze smyčky.



Tady vidíme trolejovou stopu trojúhelníkové blokové smyčky zblízka. Tato část je jediná ze smyčky využívaná a slouží trolejbusům ve směru do Solingenu. O kousek výše končí druhá stopa, která patří trolejbusům jedoucím ze Solingenu.



Toto už jsou spíše natrolejovací střechy...



V centru města (2x).





U hlavního nádraží.

Momentálně je v Solingenu v provozu šest trolejbusových linek označených čísly 681 až 686, jedna z nich, č. 683, zajíždí do Wuppertalu (město severně od Solingenu). Tento počet sice není nijak vysoký, linky ale obvykle mezi sebou úseky nesdílejí, a tak je ve skutečnosti síť poměrně velká, a sice cca 60kilometrová (na projetí celé sítě si musí člověk vyhradit celý den). S ohledem na to, že už jsou hlavní ulice města pokryty trolejemi a síť je konzistentní, se v principu nepředpokládá, že by měly být troleje značně rozšiřovány.

Linka 695 coby první pokusný králík

Na pořadu dne jsou ale určitá drobná rozšíření, která umožní lepší provoz parciálních trolejbusů. První takovýto případ se má týkat autobusové linky č. 695 Abteiweg - Meigen. Za účelem její náhrady parciálními trolejbusy, a to v rámci pilotního projektu, začal dopravce Stadtwerke Solingen na počátku srpna 2018 upravovat severně ležící konečnou Abteiweg. Konečná Abteiweg leží asi 1 km severovýchodně od trolejbusové trati vedené ze Solingenu do Wuppertalu, kterou obsluhuje již vzpomínaná trolejbusová linka č. 683. Konečná měla být vybavena nabíjecí stanicí (se zřejmě jednou nabíjecí stopou) a dále novým sociálním zařízením pro řidiče. Nabíjecí stanice ovšem vyžaduje stavbu nové měnirny, která přemění střídavý proud ze sítě na stejnosměrný proud. Tyto investice byly vypočteny na cca 420 tisíc euro bez DPH.

Člověku, který nezná místní realie, by se mohla zdát takováto investice zbytečná, neboť nejbližší trolejbusová trať, jak je psáno výše, není daleko. Nicméně realita je trochu jiná, a sice taková, že

linka 695 není řešena tak, že směřuje z Abteiwegu přímo k trolejbusové trati a hned se na ní napojí. Nejprve se totiž linka 695 k nejbližší trolejbusové trati od severovýchodu pouze přiblíží, ale pak pokračuje směrem do jižně ležícího centra ještě sama po jiných ulicích a na tutéž trať vedenou po ulici Schlagbaumer Straße se napojuje asi až po dalších 2,5 km, a to na křižovatce ulic Schlagbaumer Straße a Unionstraße. Aby se trolejbusy nemusely natrolejovávat na frekventované Schlagbaumer Straße, bylo ještě rozhodnuto vybudovat krátký trolejový úsek po Unionstraße, který bude začínat na zastávce Industriestraße, jež je od uvedené křižovatky vzdálená asi sto metrů (viz mapu níže). Kromě toho dopravce ještě zamýšlel upravit některé zastávky po trase linky 695, aby je mohly loni dodané parciální kloubové trolejbusy, o asi metr delší než stávající "kloubáky", obsluhovat.

Nicméně tiskové zprávy či vyjádření dopravců (stejně jako obcí, firem a dalších institucí) nejednou předcházejí realitu, a tak ačkoli bylo slibováno, že konečná Abteiweg bude připravena pro příchod parciálních trolejbusů již do zhruba šesti týdnů od zahájení stavebních prací s tím, že se provoz linky 695 s trolejbusy spustí již s příchodem tohoto roku, zavládlo později pověstné ticho po pěšině a informace k průběhu výše uvedených akcí nikde nebyly. Nebylo tedy od věci prozkoumat situaci přímo na místě. Záběry z 22. března 2019 ukazují na konečné Abteiweg pouze vystavěné sociální zařízení, starou obecní trafostanici poblíž a jámu nedobudované měnirny. Po sloupech, nebo alespoň jejich základech, nikde ani památky.

Jak se podařilo zjistit, dopravci se nemělo zatím podařit zajistit všechny potřebné pozemky, tak aby mohla být nabíjecí stanice dokončena. Stejně tak se ukázalo, že Trollina jsou pro smyčku příliš dlouhá (18,75 m), a je otázkou, zda jsou již stávající úpravy pro otočení takto dlouhých trolejbusů vyhovující. Zatím se ostatně ani neupravila žádná ze zastávek po cestě a kratičký trolejový úsek Unionstraße - Industriestraße také nestojí. Pilotní projekt elektrizace linky č. 695 tedy zamrzl a dopravce na linku nakonec zřejmě pošle jen starší kloubové trolejbusy poté, co je dovybaví bateriemi (v jakém stádiu je tento taktéž ohlašovaný projekt, rovněž zůstává neznámou). Je logické, že se dopravce snažil využít pauzování vozidel na smyčce Abteiweg k jejich dobíjení, neboť délka celé linky 695 je 14,3 km, z čehož délka nezatrolejované části činí 12 km (z toho 4 km v severní části linky) a délka zatrolejované části jen 2,3 km. Toto je doslova revoluční krok ve využívání parciálních trolejbusů.

Na druhou stranu je otázkou, proč na linku 695 posílat mocí mermo zrovna kloubové trolejbusy, pokud tedy nepočítáme jako důvod to, že dopravce jiné než kloubové trolejbusy už nemá a až do roku 2021 je jen tak mít nebude. Je nutné si říci, že interval linky č. 695 je zpravidla pouze půlhodinový, část trasy je obsluhována zpravidla jen hodinově, a linka s výjimkou centra obsluhuje hlavně ulice s rodinnými domy, takže ji rozhodně nelze označit za páteřní, nebo pasažéry překypující. Kloubové trolejbusy sice mají na baterie bez problému dojet zhruba 15 až 20 km, jenže se také musejí při tak obřím nezatrolejovaném úseku, byť je proložen 2,3km "dobíjecím" úsekem, dlouho dobíjet. Některé ulice jsou navíc plné zaparkovaných aut, nebo nejsou prostorné samy o sobě, takže pro provoz "kloubáků" na nich nezbyvá mnoho místa. Jestli je ale zrovna kombinace linky č. 695 a kloubových parciálních trolejbusů vhodné řešení, ví jen sám dopravce s městem, každopádně to nevypadá, že by se parciální trolejbusy na lince 695 v nejbližších týdnech, či aspoň měsících, měly objevit. Jaký bude další scénář, se ukáže.



Návštěva Abteiwegu byla zklamáním, nabíjecí stanice pro parciální trolejbusy ani po 7 měsících od oznámeného zahájení stavby nestojí.









Takto po většinou vypadá trasa linky č. 695. Uživily by se tu kloubové trolejbusy?





Linka č. 695 má velké intervaly, na části trasy povětšinou dokonce hodinové.

Závěrem

Jak již bylo řečeno v úvodu a jak vyplývá i z dalších článků publikovaných na tomto webu, Solingen je jedním z dalších západoevropských trolejbusových měst, která v parciálních trolejbusech vidí perspektivu. Vidí ji navíc natolik, že jim míní dát na území svého města výhradní působíště. To si v jeho případě ještě vyžádá pořízení dalších parciálních vozidel, a to zhruba třicítky. Kdy se tak stane, se zatím neví. První snaha odstranit autobusy z města neslavila rychlý úspěch, a tak nezbývá než věřit, že se město s dopravcem nenechá od svého záměru rychle odradit.

Foto a text: Vít Hinčica

Url: [Trolejbusová expanze v Solingenu nadále v plánu](#)