

Ausgabe: September 2003

Trolleybusse abschaffen ist teuer und macht keinen Sinn

Kurzfasit:

«Spar»-Massnahme Trolleybus: Abschaffen ist kurzfristig teuer, langfristig teurer, politisch kurzsichtig, verstärkt den Lärm und verärgert die Bevölkerung, ist umweltpolitisch verwerflich, schwächt den OeV, schadet den Velo-Fahrenden und den zu Fuss-Gehenden, stärkt den motorisierten Privatverkehr und fördert die Privatisierung der BVB.

**Argumente gegen die Abschaffung
und für den Ausbau des Trolleybusses in Basel**

Stichwort: Finanzen

ProTrolleybus-Argument 1:

Jährlich 1.9 Mio sparen? Die Umstellung bringt 10 Jahre lang keine Einsparung	
Mit der Umstellung auf Dieselbusse soll jährlich 1.9 Mio Franken an Betriebskosten gespart werden.	Die Neuanschaffung von Dieselbussen kostet 12,3 Mio Franken, das Entfernen der Fahrleitungen und deren Fundamente 5,4 Mio Franken, also insgesamt 17,7 Mio Franken. Mit dieser Investition sollen jährlich 1,9 Mio Franken Betriebskosten eingespart werden. Werden die Zinsen für die Vorinvestitionen eingerechnet, braucht es 10 Jahre bis wirklich ein Spareffekt eintritt!
<i>Fazit: Ausser Spesen nichts gewesen kann gesagt werden, was die Regierung und die BVB uns hier präsentieren. Wenn der Return of investment erst nach so einer langen Zeit eintritt, dann ist die Sache zum Scheitern verurteilt. Niemand in der Privatwirtschaft würde in eine solche Umstellung investieren, wenn erst nach 10 Jahren ein Spareffekt eintritt. Zudem wissen wir nicht was nach 10 Jahren verkehrs- und umweltpolitisch vor sich geht.</i>	

ProTrolleybus-Argument 2 :

Fort mit 8-jährigen Fahrzeugen? Trolleybusse haben eine Lebensdauer von 25 Jahren.	
Mit der Anschaffung von neuen Dieselbussen müssen die 12 Trolleybusse nach 1/3 der Lebensdauer beseitigt werden.	Der Grosse Rat hat Ende 1990 den Kauf von 12 neuen Niederflurgelenktrolleybussen bewilligt für 15,5 Mio. Franken. Ausgeliefert wurden diese Fahrzeuge im Jahre 1995. Die Lebensdauer von Trolleybussen beträgt 25 Jahre. Der Wiederverkaufswert solcher Fahrzeuge erfahrungsgemäss sehr gering.
<i>Fazit: Es mutet seltsam an, dass langlebige Fahrzeuge wie dies Trams und Trolleybusse sind, nach knapp 1/3 der Lebensdauer durch schlechtere Dieselbusse ersetzt werden sollen. Diese Vernichtung von Kapitalwerten können wir als Steuerzahler nicht hinnehmen.</i>	

ProTrolleybus-Argument 3:

Investitionen vernichten? Jahrzehntelange Investitionen müssen erhalten bleiben!	
Mit der Abschaffung des Trolleybusses sollen Fahrleitungen und Stromversorgung abgerissen werden.	Die Stromversorgung, Masten und Fahrleitungen wurden mit hohen Investitionen gebaut. Die Anlagen sind gut unterhalten und auf dem neuesten Stand. Mit der Umstellung auf Dieselbusse soll für 5,4 Mio. die ganze Infrastruktur entfernt werden. Somit werden auch Optionen für eine spätere Umstellung von Trolleybus auf Tram verhindert, weil das Tram die gleichen Stromanlagen und Einrichtungen wie der Trolleybus benötigt.
<i>Fazit: Langfristige Aussichten: In der Vergangenheit, als viele Tramlinien auf Trolleybusbetrieb umgestellt wurden (so auch die damalige Linie 2 in Basel), konnten viele Komponenten des Trambetriebes praktisch unverändert weiterverwendet werden: So mussten die Fahrleitungen nur modifiziert werden, und insbesondere die Stromspeisestationen konnten kurzerhand übernommen werden. Genau das gleiche ist auch im umgekehrten Fall möglich: In zehn, zwanzig, vielleicht dreissig Jahren wird unter Umständen (z. B. wegen der geringen Kapazität der Busse) eine Umstellung auf Trambetrieb nötig sein. Würde man heute aber alle Fahrleitungen herunterreissen und die Stromspeisestationen stilllegen, wäre dies später mit bedeutenden Folgekosten verbunden. Und da alle Prognosen auch weiterhin mit einer steigenden Mobilität rechnen, wäre eine Abschaffung des Trolleybusses auch unter längerfristigen Aspekten unverantwortbar.</i>	

ProTrolleybus-Argument 4:

Kosten?	Trolleybusse sind kaum teurer oder ebenso günstig
<p>Schauermärchen erzählt man von gegenüber dem Diesel bis zu 70 Prozent teureren Trolleybussen.</p>	<p>Laut der Luzerner Untersuchung liegen die Betriebs-Kosten ganze 15 Prozent höher beim Trolleybus. Und auch das nur, solange die längst fällige Dieselabgabe noch nicht eingeführt ist. In Deutschland wäre der Trolleybus dank Subventionierung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sogar besser dran als der Dieselmotor.</p>
<p><i>Fazit: Mit Zahlen wird ziemlich locker operiert. Einzelne Kostenfaktoren werden weggelassen, um das Resultat zu Gunsten der Dieselmotore zu schönen. Seriöse Berechnungen sind in der Luzerner Studie nachzuprüfen. Im Übrigen wäre es ja finanziell nicht nachvollziehbar, dass Städte wie Luzern, Fribourg und Winterthur jetzt neue Trolleybusse beschaffen, und Zürich sowie Genf das Gleiche planen, obwohl diese bis zu 70 Prozent teurer wären, wie in Basel behauptet wird. In besagten Städten kann man sehr wohl rechnen. Gerade in Luzern, wo der Privatisierungsdruck schwer auf den Verkehrsbetrieben lastet, kam man zum Schluss, dass der Ersatz von Trolleybussen durch neue Trolleybusse kurz-, mittel- und langfristig besser und günstiger sei als die Beschaffung von Dieselmotoren. Die Unlauterkeit der Basler Abschaffer-Kreise beruht teilweise darauf, dass sie die bestehende Generation von damals unerprobten Fahrzeugen (erste Generation Niederflur-Trolleybusse) mit ihren ungünstigen Eigenschaften in Rechnung stellen. Demgegenüber würde man überall - etwa auch im Trambereich - eine teure und qualitativ weniger gute Serie, die ersetzt werden muss, durch einen besseren und günstigen Fahrzeugtyp ersetzen, ohne dass man deswegen die Traktionsart ändern würde. Anders gesagt: Die BVB hat ja auch nicht die Trams abgeschafft, nur weil die Sänftengeneration als missglückte Fahrzeuggeneration gilt - sondern hat richtigerweise neue und günstig erhältliche Fahrzeuge geholt, nämlich die Combinos. Ähnlich müssen auch die bestehenden Niederflur-Trolleybusse durch eine neue Standardtrolleybus-Generation zu einem günstigen «Stangenpreis» ersetzt werden – wie in Luzern. Zudem ist zu erwähnen, dass die BVB, indem sie vorzeitig die früheren robusten Schweizer Trolleybusse abgestossen haben, bewusst und gezielt eine Situation herbeigeführt haben, in der sie behaupten können, die wenigen noch vorhandenen Trolleybus-Fahrzeuge seien nicht rentabel zu führen. Selbst dieses Argument wird jedoch bei anderen Verkehrsbetrieben - etwa in Biel - widerlegt.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 5:

Faustpfand?	Trolleybusse verschaffen eine goldene Konzession
<p>Wie wertvoll die Trolleybus-Konzession der BVB ist, dazu schweigen die Abschaffer-Kreise.</p>	<p>Man sollte vom hohen Wert der bestehenden Trolleybus-Konzession sprechen. Das Trolleybusgesetz schützt die BVB nicht nur vor der Übertragung der Konzession an einen anderen (privaten Billig-) Unternehmer (siehe auch «Privatisierung»). Es gibt ihr sogar einen Anspruch auf volle Enteignungsentschädigungen für den Fall, dass aus politischen Gründen eine Trolleybus-Konzession dennoch auf einen anderen Anbieter übertragen werden soll. Die BVB hingegen wollen dies demgegenüber sogar freiwillig zurückgeben und den Anspruch auf Enteignungsentschädigung verschenken.</p>
<p><i>Fazit: Auch dies wird unzweideutig ausgeführt in einem Rechtsgutachten, welches der Luzerner Verkehrsverbund in Auftrag gegeben hat. Es war ebenfalls ein Grund, warum sich Luzern zur Fortsetzung des Trolleybusbetriebs entschieden hat. Es fragt sich, ob die verantwortlichen Kreise, welche die Trolleybus-Konzession zurückschenken würden, nicht sogar massiv gegen die Interessen des eigenen Betriebs verstossen bzw. ob eine solche Aufgabe der Trolleybus-Konzession überhaupt statthaft wäre.</i></p>	

Stichwort: Umwelt

ProTrolleybus-Argument 6:

Lärm?	Trolleybusse sind leise
<p>Zum Lärm schweigen die Abschaffer-Kreise. Das Umweltamt will eine erstaunliche Ausgeglichenheit des Lärms bei Trolleybus und Dieselbus gemessen haben.</p>	<p>Der Lärm muss ein zentrales Thema sein. Ein Problem ist er nur beim Dieselbus, dessen Geräusche die Bevölkerung nervt. Der Elektroantrieb des Trolleybuses dagegen ist leise und wird geschätzt.</p>
<p><i>Fazit: Basel, Riehen, Binningen und Bottmingen leiden unter den tiefen, lauten und unangenehmen Anfahr- und Fahrgeräuschen der Dieselbusse. Die Trolleybusse werden hingegen als angenehm empfunden. Eine Petition würde problemlos tausende Unterschriften von Anwohnerinnen und Anwohnern erbringen, die dies bezeugen würden. Selbst die unangenehm tönende Klimaanlage des Trolleybus wird weggesteckt; beim Lärm des Dieselbusses ist dies für die Anwohnerschaft nicht möglich, wie viele Reaktionen an das Komitee ProTrolleybus zeigen. An diesem subjektiven Befund kann auch eine einzelne Messung des AUE nicht rütteln.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 7:

Lärm an der Haltestelle?	Trolleybusse lassen den Motor nicht laufen
<p>Zum Laufenlassen des Motors an der Haltestelle beim Dieselbus schweigen die Abschaffer-Kreise.</p>	<p>Man sollte von der Lärm- und Geruchsbelästigung an den Haltestellen sprechen. Denn im Unterschied zu früher müssen die Dieselbusse den Motor auch während der Stationierungszeiten laufen lassen. Auch dort ist der Trolleybus leise und geruchlos.</p>
<p><i>Fazit: Es gilt das Gleiche wie oben.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 8:

LRV?	Trolleybusse halten die Luftreinhalteverordnung ein
<p>Dieselbusse laufen dem Luftreinhalteplan zuwider.</p>	<p>Zur Zeit ist der Luftreinhalteplan beider Basel in Revision. Darin wird festgehalten, dass auch beim Verkehr und dazu gehört der öV, die Emissionen reduziert werden müssen. Auf Bundesebene wird über kurz oder lang die CO2-Abgabe kommen. Darunter würden die neuen Dieselbusse fallen, Trolleybusse hingegen nicht.</p>
<p><i>Fazit: Unter der Massnahme «1-5 Emissionsminderung beim ÖV» (Seite 132) wird darauf hingewiesen, dass die Schadstoffemissionen der Dieselbusse durch Partikelfilter zu reduzieren sind. Es wird dabei auch auf die ehemalige Massnahme (1995) V6.9 «Förderung Trolleybus» verwiesen. Sonst ist aber von den Trolleybussen - mit NULL-Emission - nirgends die Rede.</i></p>	

Postfach
4001 Basel

ProTrolleybus-Argument 9:

Schadstoffe / Gesundheitsrisiken? Trolleybusse sind sauber	
Fälschlich wird behauptet, Dieselbusse würden «sauber» und stünden dem Trolleybus kaum mehr nach.	Richtig ist: Die Emissionen des Dieselbusses sind umweltbelastend und gefährlich. Man kann davon ausgehen, dass auch mit modernsten Partikelfiltern der gewünschte Dieselbus viele Kilogramm krebserzeugende Partikel ausstösst. Der Trolleybus-Schadstoffausstoss ist dagegen 0 («Null»).
<i>Fazit: Gemäss der massgeblichen Untersuchung des Luzerner Verkehrsverbands von 2002 verpestet der Dieselbus die Umwelt gemessen auf drei Millionen Fahrkilometer jährlich mit 37'863 Kilogramm Stickoxiden, mit 5'952 Kilogramm flüchtigen organischen Verbindungen, mit 573 Kilogramm Schwefeldioxid und mit 1'614 Kilogramm der Partikel-Emissionen. Selbst wenn man auf das Jahr 2020 und die Euro-Norm 5 hofft, ergäben sich im Jahr 2020 noch 8'976 Kilogramm Stickoxide, 75 Kilogramm Schwefeldioxide und 1467 Kilogramm Partikel-Emissionen. Beim Trolleybus sind diese Werte allesamt 0.</i>	

ProTrolleybus-Argument 10:

Geruch?	Trolleybusse sind geruchlos
Zum Geruch der Dieselbusse schweigen die Abschafter-Kreise.	Man sollte vom Geruch sprechen, denn – ob zu Fuss oder auf dem Fahrrad – fürchten alle den Moment, in dem ein Dieselbus an- oder vorbeifährt. Und vom Trolleybus, der dagegen geruchlos ist.
<i>Fazit: Der Chlorgeruch ist offenbar nicht wegzukriegen. Er belastet die Wohnqualität der Bevölkerung.</i>	

ProTrolleybus-Argument 11:

Abwärme?	Trolleybusse heizen die Umgebung nicht auf
Dieselbusse produzieren viel ungenutzte Abwärme.	Wer als Velofahrer schon hinter einem anfahrenden Bus warten musste, spürt wie viel Abwärme ein Dieselbus produziert. Diese Abwärme wird nur zum kleinsten Teil genutzt. Der Rest wird an unsere Umwelt abgegeben. Das Stadtklima wird dadurch unnötig erwärmt. Luftreinhalteverordnung und Vorgaben zum Klimaschutz werden so klar torpediert.
<i>Fazit: Dieselbusse sind in der Stadt ineffiziente Fahrzeuge. Sie produzieren Abwärme, die nicht genutzt werden kann.</i>	

ProTrolleybus-Argument 12:

Atomstrom?	Strom aus Wasserkraft
Es wird behauptet, der Trolleybus würde mit Atomstrom betrieben.	Da die IWB, von denen die BVB den Strom beziehen, nur an Flusskraftwerken und Wasserkraftwerken in den Alpen beteiligt ist, wird der Trolleybus mit dem ökologisch sinnvoll erzeugten Strom betrieben.
<i>Fazit: Durch die vom Volk in mehreren Abstimmungen gutgeheissene Strompolitik versorgen die IWB den Tram- und Trolleybusbetrieb mit Strom aus Wasserkraft.</i>	

Stichwort: Umfeld / Verkehr

ProTrolleybus-Argument 13:

Beeinträchtigung des Stadtbilds durch Fahrleitungen und Masten? Ein blanker Witz	
Denkmalschützerische und städtebauliche Argumente richten sich gegen den Trolleybus.	Es findet sich immer eine verträgliche Lösung, siehe Tramfahrleitungen am Bankenplatz. Es handelt sich um ein «Killerargument», mit dem man sofort auch die Trams abschaffen könnte.
<i>Fazit: Dass das Argument von einem BVB-Bediensteten stammt, stimmt eher bedenklich.</i>	

ProTrolleybus-Argument 14:

Fussgänger- und Velokreise? Trolleybusse sind ihre Partner	
Die Abschaffer-Kreise verschweigen die grossen Vorteile des Trolleybus für die jungen und älteren Menschen im Verkehr ohne Motorfahrzeug.	Man sollte über die Partnerschaft von Trolleybus, Velo-Fahrenden und zu Fuss-Gehenden sprechen. Trolleybusrouten sind berechenbar wie die des Trams, es gibt keine brusken Manöver, keine Abgase und keine aufheulenden Motoren. Dies senkt nicht nur das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer, sondern erhöht wesentlich den Fahrkomfort für die Passagiere.
<i>Fazit: Solche Faktoren sind für die strukturell Schwächeren im Verkehr von grossem Vorteil. Dieser Vorteil muss aus- statt abgebaut werden. Abschaffung des Trolleybusses wäre eine weitere jener schleichenden Massnahmen, die letztlich dem motorisierten Individualverkehr zu Gute kommen und die übrigen Verkehrsteilnehmenden - die Mehrheit in der Stadt - in ihrer Bewegungsfreiheit einschränken.</i>	

ProTrolleybus-Argument 15:

Flexibilität im Verkehr? Trolleybusse haben mehr Vorrechte	
Die Abschaffer-Kreise sehen die höhere Flexibilität fahrdraht-ungebundener Dieselbusse als Vorteil an.	Man sollte von den Vorteilen der festen Route und der Fahrdraht-Gebundenheit sprechen. Denn dies gibt den Trolleybuslinien Fahrplanstabilität und gewisse faktische Vortrittsrechte. Nicht zufällig hat man mit demselben Argument früher Tramlinien abzuschaffen versucht und dies (siehe Linie 2) auch in Basel geschafft.
<i>Fazit: Demgegenüber verliert der Dieselbus diese Fahrplanstabilität, denn er kann ja bei jedem Anlass, auch bei grossem privatem motorisiertem Verkehrsaufkommen, umgeleitet werden oder ganz ausfallen. Man sieht dies bei der Dieselbuslinie 36, die der Willkür der Polizeiorgane ausgesetzt ist. Beim Trolleybus ist - wie beim Tram - auf Grund der Fahrdrahtabhängigkeit wenigstens noch eine minimale Gewähr geboten, dass man die Linienführung durchzusetzen versucht. Abgesehen davon kann jeder Trolleybus im Notfall seinen Automotor starten und aus eigener Kraft aus einer fahrdrahtlosen Problemzone herausfahren.</i>	

ProTrolleybus-Argument 16:

Deklassierung?	Trolleybusse sind höherwertig
<p>Die Abschaffer-Kreise schweigen darüber, dass ein eherner Grundsatz die Aufwertung von Trolleybus- zu Tramlinien vorsieht und nicht deren Deklassierung zur Dieselbuslinie.</p>	<p>Richtig wäre es, über diese Deklassierung zu sprechen. Der Trolleybus gilt in technischen und städteplanerischen Fachkreisen als «höherwertig» verglichen mit dem Dieselbus - genau wegen oben erwähnter Vorteile. Der eherner Grundsatz besteht darin, eine Diesel- zu einer Trolleybuslinie und eine Trolleybus- zu einer Tramlinie aufzuwerten. Zürich, das wie Basel und Genf einen Dreipartienbetrieb kennt, macht dies vor. Dass Basel anders «ticken» soll, ist falsch und nicht begründbar.</p>
<p><i>Fazit: Die gegenläufige Tendenz der 50er und 60er Jahre ist inzwischen längst als gravierender städteplanerischer Fehler erkannt worden. Insbesondere die Umstellung der Tramlinie 2 auf die Trolleybuslinie 33 würde so heute mit Bestimmtheit nicht wiederholt. Hierbei ist zu erinnern, dass die Trolleybuslinie 33 eher wieder zur Tramlinie aufgewertet werden müsste, was auch ihr Potenzial hergeben würde. Eine neue Deklassierung wäre unerträglich.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 17:

Private Auto- und Oelobby? Trolleybusse sind denen ein Dorn im Auge	
<p>Die Abschaffer-Kreise verschweigen, dass ihr Entscheid auch im Interesse der privaten Automobilverbände und der Oelobby liegt.</p>	<p>Richtig wäre es, diese Interessen offenzulegen. Nicht zufällig lobbysiert in Winterthur die Oelindustrie offen die Abschaffung des Trolleybusses.</p>
<p><i>Fazit: Dass der Dieselbus im Verkehrsstau stecken bleibt und ohne Vorrecht gegenüber dem motorisierten Privatverkehr bleibt, kann bloss im Interesse der privaten Autolobby sein. Man darf dieser nicht noch mehr als heute schon in die Hände spielen.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 18:

Privatisierung?	Trolleybusse sind ein Garant dagegen
<p>Dass der Verzicht auf die Trolleybusse einen wesentlichen Schritt in die Privatisierung darstellt, dazu schweigen die Abschaffer-Kreise.</p>	<p>Man sollte dringend davon sprechen, dass der Ersatz der Trolley- durch die Dieselbusse den Einstieg in die Privatisierung von Tram- und Busbetrieb bedeutet. Die Trolleybus-Konzession schützt die BVB in ihrer bisherigen Form und verhindert, dass ein ausländischer Billiganbieter wie etwa «Vivendi» eine Linie zu Dumpingpreisen übernehmen und später zu schlechteren Bedingungen betreiben kann. Mit Dieselbussen wäre dieser Vorteil dahin. Die Abschaffung würde also auch die Stellung des Bus- (und womöglich des Tram-) Personals schwächen.</p>
<p><i>Fazit: Die Frage der Konzession wird unzweideutig ausgeführt in einem Rechtsgutachten, welches der Luzerner Verkehrsverbund in Auftrag gegeben hat. Es war einer der Gründe, warum sich Luzern zur Fortsetzung des Trolleybusbetriebs entschieden hat. Während also eine Autobuslinie unter Umständen schnell verscherbelt sein wird, ist dieselbe Linie geschützt, falls sie weiterhin mit Trolleybussen betrieben wird.</i></p>	

Stichwort: Zukunft

ProTrolleybus-Argument 19:

Nachhaltigkeit?	Wir wehren uns gegen kurzsichtige Planung!
<p>Die Umstellung auf Dieselsebusse wird als die Lösung in der Vereinfachung im Betrieb angesehen.</p>	<p>Vor 40 Jahren wurde die Tramlinie 2 auf dem verkehrspolitischen Altar geopfert. Stattdessen wurde auf dieser Linie der Trolleybus eingeführt. 1995 wurden 12 Neoplan-Niederflurtrolleybusse angeschafft mit dem Slogan «die leise Revolution im Stadtverkehr». Anstelle von Dieselsebussen wurden Erdgasbusse angeschafft. Nur 8 Jahre danach kehren die BVB diesen Entscheiden den Rücken und setzen voll auf die Dieselsebusse.</p>
<p><i>Fazit: Wehren wir uns gegen den Zick-Zack-Kurs der Regierung und der BVB. Was vor 8 Jahren noch als «die leise Revolution im Stadtverkehr» und umweltpolitisch wichtige Entscheidung gepriesen wurde, soll heute nicht mehr gelten. Wir müssen uns wehren, wenn eine neue BVB Direktion und neue Regierungsräte innerhalb einer so kurzen Zeit eine völlig andere, kurzsichtige Politik einleiten wollen. Wissen wir was in 10 Jahren ist? Die nächste Benzinkrise? Der Zwang für verschärfte Luftreinhaltemassnahmen? Dann greifen wir uns an den Kopf ob des überstürzten Entscheides. Wehren wir uns gegen gedanklich kurzgreifende Entscheide und Modetrends in der Politik. Erhalten wir den Trolleybus!</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 20:

Trolleybusse liegen im Trend – in der Schweiz, sowie in den Nachbarstaaten	
<p>Die Abschaffer-Kreise verschweigen, dass der Trolleybus in der Schweiz eher wieder im Trend liegt.</p>	<p>Richtig wäre es, über diesen Trend zu sprechen. Luzern und Winterthur beschaffen neue Trolleybusse, Lausanne hat dies schon getan und hat bereits innovative Duobusse beschafft. An zahlreichen Orten in Frankreich und Italien (La Spezia) erlebt der Trolleybus eine Renaissance, in Padua gibt es schon innovative neue spurgeführte Fahrzeuge.</p>
<p><i>Fazit: Das Beispiel Zürich zeigt, wie es auch geht: Diese Stadt baut ihr heute bereits sehr grosses Trolleybusnetz kontinuierlich aus; erst kürzlich wurde die Buslinie 46 elektrifiziert, und eine Verlängerung der Trolleybuslinie 33 befindet sich vor der Realisierungsphase. Auch wenn in Winterthur jetzt wieder Attacken gegen den Trolleybus vorgebracht werden, ist der Trend zum Erhalt der Trolleybusse doch klar zu erkennen, vor allem mit der Option auf neue spurgeführte Fahrzeugtypen, die schon bald in Serienreife gehen. Fachzeitschriften loben den Trolleybus stärker als bisher. Die Haltung in Basel wird nirgends unterstützt oder nachvollzogen. Sie muss als singulär und eigenbrödlerisch interpretiert werden.</i></p>	

ProTrolleybus-Argument 21:

Kluges Vorausschauen? Trolleybusse bilden möglicherweise unsere Zukunft	
<p>Die Abschaffer-Kreise schweigen über die Möglichkeiten zukünftiger spurgebundener Fahrzeuge und über die künftige Entwicklung des OeV-Systems.</p>	<p>Die Innovationen sind fast schon zu «riechen». Luzern etwa beschafft noch eine Trolleybusgeneration und führt diese dann - auch dank der beibehaltenen Konzession - vermutlich in neue spurgebundene Pneusysteme über. Auch wäre es an der Zeit, über den Ausbau von Tramlinien zu sprechen, insbesondere in unsere nächsten Vororte (Weil, Saint-Louis, Lörrach, Allschwil, Schweizerhalle-Längi). Wenn durch die Abschaffung der Trolleybusse schon Zeichen gesetzt werden müssen, dann nur wenn sie durch Tramlinien ersetzt würden.</p>
<p><i>Fazit: Auch hierzu gibt es viele Beispiele in Fachzeitschriften und vor Ort in Frankreich und Italien. Sich dem zu verschliessen und die Konzession zu verschenken ist nicht nur grob unvernünftig, sondern gar fahrlässig. Wer jetzt Trolleybuslinien deklassiert, gibt zu verstehen, dass er auch nicht mehr ans Tram glaubt und voll hinter dem Automobil-gebundenen Verkehrssystem steht. Das steht unserem OeV-Unternehmen schlecht an und passt nicht zu einer zukunftsorientierten Politik im Kanton.</i></p>	