

<b>Zeitschrift:</b>	Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Pro Senectute Basel-Stadt
<b>Band:</b>	- (2007)
<b>Heft:</b>	6: Schwerpunkt Partnerschaft : Pro Senectute Baselland und Basel-Stadt fusionieren
 <b>Artikel:</b>	Alain Groff und die regionalen Verkehrsströme : von der Bewegung in einer tragen Gesellschaft
<b>Autor:</b>	Ryser, Philipp
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-842945">https://doi.org/10.5169/seals-842945</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Alain Groff und die regionalen Verkehrsströme

# Von der Bewegung

in einer trägen Gesellschaft

[typ.] Täglich bewegen sich Zehntausende von Menschen freiwillig oder gezwungenermassen, in der Freizeit oder im Alltag, zum Einkaufen oder zum Arbeiten zwischen den beiden Basel hin und her. Einer, der dafür sorgt, dass der Verkehr reibungslos fliesst, ist Alain Groff. Das akzent magazin besuchte ihn.

Thomas Zeltner muss besorgt sein. Als Direktor des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) hat er den Anspruch, dass alle in der Schweiz lebenden Menschen gesund sind. Dem ist leider nicht so. Rund 2,2 Mio. Menschen sind zu dick. Und seit Jahren werden die Menschen immer dicker. Mit diesem Problem steht die Schweiz nicht allein da. Die Fettleibigkeit nimmt weltweit rasant zu. Und in Amerika, das weiss man, sind die Dicken noch viel dicker. Ist das ein Trost? Wohl kaum, aber diese Entwicklung macht eines deutlich: In Wohlstandsgesellschaften haben die wenigsten Menschen Ernährungssorgen. So weit, so gut. Problematisch ist dagegen die weit herum fehlende Motivation, sich zu bewegen. Viele Menschen sind zu immobilen Bewegungsneurotikern verkommen und haben eine seltsame Abneigung gegen körperliche Aktivitäten entwickelt. Bewegungsscheu in einer mobilen Gesellschaft – das klingt seltsam, trifft es aber ziemlich genau. Heute lässt man sich lieber bewegen, als dass man sich selber bewegt. Allzu häufig sind es die technisch angetriebenen Transportmittel, welche die Dynamik ins Leben von vielen ansonsten statisch gewordenen Menschen bringen.

Unsere Gesellschaft ist abhängig von konstant fliessenden Verkehrsströmen. Damit sich diese nicht gegenseitig behindern, ist eine gute Organisation vonnöten. In Basel ist dafür die Abteilung für öffentlichen Verkehr beim Wirtschafts- und Sozialdepartement zuständig. Alain Groff ist ihr Leiter. Seine Abteilung koordiniert den öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt und plant die zukünftige Entwicklung: «Wir schalten uns in die längerfristige Eisenbahnplanung des Bundes ein, engagieren uns für einen Bahnhanschluss zum Flughafen, setzen uns für noch bessere TGV-Verbindungen ein, koordinieren im Namen der Schweizer Kantone den grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn-Verkehr, kurz: Wir sind die Fachstelle für öffentlichen Verkehr im Kanton.»

So setzen sich Alain Groff und seine Mitarbeiter mit Vertretern der Transportunternehmen und mit Verkehrsbeamten des Kantons Basel-Landschaft an einen Tisch und verhandeln zum Beispiel darüber, wie oft zwischen Basel und Tecknau Züge zu verkehren und an welchen Orten sie zu halten haben oder wie das Leimental noch besser an die Stadt angeschlossen werden kann. So können es Tausende von regionalen Pendlern den Verantwortlichen für öffentlichen Verkehr danken, wenn sie morgens pünktlich am Arbeitsplatz ankommen. «Jein», meint Alain Groff, «denn der Pendelverkehr ist ein zunehmend kleiner werdender Teil des öffentlichen Verkehrs. Bezogen auf die Anzahl aller gefahrene Kilometer dürfte sein Anteil heute bei unter 30% liegen.» Längst bewegen sich jeden Tag fast rund um die Uhr Menschen zwischen den beiden Basel hin und her. Da bildet der Pendelverkehr bloss die werktägliche Spitze am Morgen und am Abend. Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sind Konsumenten, Ausflügler, Schüler und Auszubildende. Ziel ist es, dass der öffentliche Verkehr die Wünsche von möglichst vielen Verkehrsteilnehmern abdeckt und entsprechend rege genutzt wird.

Die Mehrheit der Bevölkerung aber benutzt nach wie vor lieber die privaten Verkehrsmittel. So entfallen über 75% des täglichen regionalen Verkehrsaufkommens auf den privaten Individualverkehr. 7 von 10 Personen, die sich zwischen den beiden Basel hin und her bewegen, setzen sich dafür ins Auto. Doch wie viel Gewinn tragen sie davon? Die täglichen Stausmeldungen im Radio zeigen es: Autofahren hat nur noch wenig mit grenzloser Freiheit, absoluter Mobilität und höchster Flexibilität zu tun. Autofahrer unterliegen dem Diktat der Verkehrsströme. Freie Fahrt haben sie längst nicht mehr. Trotzdem zieht es die Mehrheit der hiesigen Verkehrsteilnehmer vor, auf der Strasse zu stehen, als zügig über die Schiene zu rollen.

Freude dürfte das der linksgrünen Stadtregierung kaum machen. Das bestätigt auch Alain Groff: «Es besteht der politische Wille, den öffentlichen Verkehr weiter zu stärken. Aber es geht auch darum, zu verhindern, dass sich die Autobahn so zustaut, dass die Autos auf die Stadtstrassen ausweichen und dort wieder den ÖV behindern.» Dies hätte negative Auswirkungen auf die städtische Lebens- und Wohnqualität und würde wohl auch das baslerische Verkehrsverhalten beeinflussen. Im Gegensatz zur übrigen Regio

bewältigen innerhalb der Stadt Basel 49% aller Verkehrsteilnehmer ihre Wege mit dem Velo oder zu Fuß und 27% benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel.

Es wird alles dafür getan, «dass die Leute immer schneller und bequemer in die Stadt hineinkommen», meint Alain Groff. Das könnte jedoch dazu beitragen, dass vom Verkehr gestresste Stadtbewohner eher bereit sind, einen Wohnsitz im nahe gelegenen Grünen zu wählen, denn die Strapazen des täglichen Pendels werden eindeutig immer kleiner. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik als Stadtfluchthelfer also? «Da besteht tatsächlich ein Zielkonflikt», meint der Basler Verkehrsexperte, «aber man kann es auch umgekehrt sehen: Wer in der Stadt wohnt, bleibt deswegen hier, weil er eben auch sehr schnell draussen ist.» Eine Verkehrspolitik, die darauf achten müsste, Auswärtigen den Zugang in die Stadt zu erschweren, wäre selbstverständlich verfehlt. Zu Recht weist Alain Groff darauf hin, dass sich die «Agglomeration Basel auch in einem Standortwettbewerb mit anderen Agglomerationen befindet. Und da können wir es uns natürlich nicht erlauben, die Stadtmauer aufzuziehen und zu sagen, wir wollen, dass alle Leute in der Stadt wohnen.»

Die moderne Gesellschaft ist mobil – und bequem. Wenn sich da die Verkehrsspezialisten beider Basel darum bemühen, «durch ein konstantes Angebot die Leute dazu zu motivieren, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein», wie es Alain Groff ausdrückt, dann tragen sie dem Rechnung. In einer Zeit, wo viele wieder mehr Sorge zur Umwelt tragen möchten, entsprechen sie damit einem weit verbreiteten Bedürfnis. Dass die mobile Gesellschaft den einzelnen jedoch dazu zwingt, sich selbst nicht mehr zu bewegen, ist wohl ein bequemer Fehlschluss von träge gewordenen Menschen in der bewegten Gesellschaft.

**Bildlegende:**  
Schnellstrasse bei Liestal

**Verwendete Literatur:**  
Baudepartement des Kantons Basel-Stadt (Hrsg.), Basel fährt anders – Basel fährt Velo. Mit dem Velo unterwegs bringt Schwung in den Alltag und die Freizeit, Basel: Baudepartement BS, 2006.

**Baudepartement des Kantons Basel-Stadt** (Hrsg.), Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, Basel: Baudepartement BS, 2007.

**Bundesamt für Statistik** (Hrsg.), Übergewicht bei Erwachsenen in der Schweiz: Aspekte einer multifaktoriellen Problematik. Ergebnisse der Schweizerischen Gesundheitsbefragung 2002, Neuchâtel: BFS, 2007.

**Lezzi Maria**, Agglomerationsverkehr Basel – Ziele, Trends und Strategien, Basel: Baudepartement

