

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 112 (1994)  
**Heft:** 29

**Artikel:** Mobilität: Grenzen einer schrankenlosen Mobilität  
**Autor:** Scherrer, U.H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-78477>

### **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:** 19.04.2026

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

# Mobilität

## Grenzen einer schrankenlosen Mobilität

**Die heute weit entwickelte und hochgepreisene Mobilität stellt eine der Voraussetzungen für die menschliche Kommunikation dar. In der heutigen Form des emissionsträchtigen Verkehrs zeigt die Mobilität aber auch die Kehrseite der Medaille. Vermögen andere Formen der Mobilität die Grundbedürfnisse der Kommunikation dennoch zu befriedigen?**

*Kommunikation* entspricht einem Urbedürfnis des Menschen. Ohne Kommunikationsmöglichkeit verkümmert der Mensch völlig, wie Beobachtungen an Menschen, die totaler Isolation ausgesetzt waren, zeigen. Kommunikation manifestiert sich durch die Sprache, durch Körperkontakte wie Blickkontakt, Tastsinn, Ausstrahlung usw. Hierzu bedarf es der Begegnung zwischen Menschen und – da sich nicht alle am gleichen Ort aufhalten – der physischen Dislokation, also der Mobilität.

*Mobilität* ist, wenngleich nicht das einzige, so doch das entscheidende Mittel zur Kommunikation. So nutzt der Mensch die physische Mobilität zur Erfüllung seiner kommunikativen Bedürfnisse, sei es im Berufsleben in Form von Pendlerbewegungen oder von direkten berufsbedingten Fahrten, sei es im öffentlichen Leben zu gesellschaftlichen, kulturellen oder anderen Anlässen, ferner im Bereiche der Sicherheit (Polizei, Feuerwehr, Sanität usw.) oder dann im privaten Bereich zur Erfüllung der Freizeit- und Erholungsbedürfnisse – ferner aber v.a. auch zur Pflege zwischenmenschlicher Kontakte im Netz persönlicher Beziehungen (so etwa der vielzitierte Besuch der Grossmutter oder des Kranken).

Derweil die Mobilität unabdingbare Funktionen aufweist, stellt sich füglich die Frage, ob deren Schrankenlosigkeit Grenzen gesetzt werden müssen oder ob es etwa andere Formen der Mobilität gibt, die mit unserer Umwelt verträglicher sind und dennoch ihre primäre Funktion zu erfüllen vermögen?

### Exzesse der Mobilität

Mit ingenieurem Erfindergeist hat der Mensch seit je versucht, die Grenzen seiner physischen Bewegungsmöglichkeiten durch eine Reihe von Hilfsmitteln (von Sänfte, Esel, Einbaum bis hin zu Fahrzeugen jeglicher Art) sowie mittels Einsatz von (Fremd-)Energie zu

durchbrechen. Die höchste Stufe der Bewegungsfreiheit schien mit dem «Individual-Fahrzeug» erreicht zu sein, das nach dem Willen des Benutzers zu jeder beliebigen Zeit flächendeckend (fast) überall hin gelenkt werden kann. Die Vorzüge faktischer, materieller, psychologischer, ideeller und anderer Art sind hinlänglich bekannt und brauchen hier nicht weiter erörtert zu werden.

Und im Moment des lang ersehnten Durchbruches individueller Freiheit machen sich nun gleichzeitig die enormen Kehrseiten manifest: Lärm, Abgas, Flächenbeanspruchung, Ressourcenverzehr, Unfälle, psychische Verunsicherung usw. – ebenfalls hinlänglich bekannt. In diesem gewaltigen Spannungsfeld zwischen *Vor- und Nachteilen* wird der Mensch sich wohl kaum je ohne ganz krasse Not von seinem Individualfahrzeug trennen. Es stellt sich aber die nüchterne Frage, ob wir oder die Natur sich diese uneingeschränkte Freiheit auf Dauer leisten können?

Die Losung, wonach die Verkehrsbebewegungen auf den öffentlichen Verkehr umgelagert werden sollen, stösst – wenn auch in unvergleichlich geringerem Mass – auch an Grenzen der Wahlfreiheit und ist nicht fraglos geeignet, den gordischen Knoten zu lösen. Man denke etwa an den Ressourcenverschleiss. Denn – nebst anderen Nachteilen wie etwa der Unmöglichkeit, flächendeckend zu erschliessen – haftet dem öffentlichen Verkehrsmittel inherent das gravierende Handikap an, dass die Verkehrsleistung – im Gegensatz zum Individualverkehr, bei dem das Fahrzeug wartet, bis die Leistung nachgefragt wird – nicht «stapelbar» ist: Der fahrplanmässige Zug muss fahren, ob voll besetzt oder leer, die Verkehrsleistung und damit die Beanspruchung aller damit verbundenen Ressourcen muss erbracht werden. Die Erbringung von Leistung ohne Nutzen auf der Gegenseite kann weder ökonomisch, ökologisch noch ideell richtig sein!

### Telekommunikation als Ausweg?

Wenn die physische Mobilität nur Mittel zum Zweck darstellt, Mittel nämlich zur Befriedigung des menschlichen Grundbedürfnisses «Kommunikation», so lässt sich dieses Bedürfnis *unter bestimmten Voraussetzungen* auch durch andere, nicht physische Kommunikationsmittel bewerkstelligen, so etwa durch vermehrten Einsatz der *elektronischen «Telekommunikation»* (ohne hier auf Fragen der «übersinnlichen Kommunikation» einzutreten). Man denke etwa an teilzeitliche Erwerbstätigkeit am Telearbeitsplatz zu Hause, wie auch an vermehrten, weiterentwickelten Einsatz im privaten Bereich. Erste Vorläufer der Rolle der Telekommunikation stellt in demonstrativer Weise bereits das Telefon heutiger Prägung dar (hierzu der vielsagende Slogan «Sag's doch schnell per Telefon»).

Es geht ja nicht darum, den physischen Verkehr total durch Telekommunikation zu ersetzen. Wenn aber schon nur ein Teil, beispielsweise 30 oder 50%, ersetzt werden kann, dann sind die heutigen Verkehrsprobleme weitgehend gelöst.

Zur heute verbreiteten Kritik, Telekommunikation führe zu einem Verlust zwischenmenschlicher Beziehungen, wagt der Schreibende das Gegenteil zu behaupten. Natürlich müssen wir uns einer solchen Herausforderung aufgeschlossen stellen und bewusst neue Formen der zwischenmenschlichen Beziehungen suchen, neu entwickeln und pflegen. Jedenfalls ist es vorzuziehen, die durch Telekommunikation gewonnene Zeit, anstatt im Ressourcenverzehrenden Stau, sinnvoll mit den Kindern oder Enkeln zu verbringen. Auch mit dem Arbeitskollegen, mit dem heute unter dem Zeitdruck infolge Verkehrs- und anderem Stress nur schwer ein erspriessliches Verhältnis entstehen kann, könnte dafür in geruhsamem Umfeld ein Bier getrunken werden und damit die Voraussetzungen zu einer bewussteren und intensiveren Beziehung geschaffen werden.

Die Fähigkeiten und Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen müssen also in diesem Sinn wieder neu entwickelt werden und bilden die oben angesprochene *Voraussetzung* für einen vermehrten, aber durchaus *menschenswürdigen Einsatz der Telekommunikation*.

H. U. Scherrer