

# GEDANKENKNOTEN - TECHNIKPHILOSOPHIE 02 | VON BERND LUKOSCHIK

*Posted on 8. Mai 2022*

*Gedankenknoten sind kleine Texte, die philosophische Probleme erörtern, Fragestellungen aufwerfen und den Leser ins Grübeln bringen. Vom Altertum bis zur Moderne werden Begriffe besprochen, die zum Hinterfragen anregen und das philosophische Problematisieren schulen.*

## **Das Thema heute: Technikphilosophie**

### **Straßen und Brücken als Verkehrsproduzenten**

Zu behaupten, dass Brücken als Brücken – also Brücken, isoliert betrachtet – Verkehr erzeugen, wäre Unsinn.

Als Brücken sind Brücken nämlich nur Mittel zu dem Zweck, vorhandenem Verkehr zu ermöglichen, Hindernisse zu überwinden. Und die Anwendung der Kategorien Mittel/Zweck legt nahe, dass Straßen und Brücken im Sinne unserer Zweckvorgaben gebaut, eingesetzt und verwendet werden. Unsere Zwecke werden nicht von der Art der Mittel beeinflusst: Die Mittel dienen, der Zweck liegt vor.

Diese Sicht auf Brücken und die Anwendung der Kategorien Mittel und Zweck sind jedoch recht unphilosophisch.

Philosophierend, also mit Hegels Blick auf „das Ganze als das Wahre“, wird die Brücke vielmehr als Teil, als Geräte- oder Maschinenteil, einer übergeordneten Maschine erkannt: des „Straßennetzes“ bzw. der „Verkehrsinfrastruktur“.

So ist das „Straßennetz“ gegenstandstheoretisch von derselben Art wie die Industrie als Ganzes, die Verwaltung, der militärische Komplex, die ebenfalls Maschinen, dingliche oder soziale Maschinen, sind.

Geräte/Maschinen haben drei Aufgaben: Sie sind erstens Produktionsmittel, sie alle stellen also etwas her; sie stehen zweitens unter der Vorgabe, ihre Produkte immer produktiver zu erzeugen; drittens, um der Forderung der Produktivitätssteigerung zu genügen, müssen sie sich zu immer höher geordneten Maschinensystemen vernetzen, wodurch jede einzelne Maschine zum Maschinenteil herabgestuft wird.

Angewendet auf Straßennetz und Brücken: Sie stellen etwas her, ihr Produkt sind –

Streckenzurücklegungen, die Beseitigung der Behinderung des räumlichen Abstands zwischen Beginn und Ziel einer Fahrt.

Als Produktionsmittel müssen sie immer produktiver werden, d. h., die „Menge“ an Streckenzurücklegungen pro Zeit muss zunehmen.

Damit wird deutlich: Straßen und Brücken sind nicht nur Mittel, sondern sie geben selbst Zwecke vor bzw. wirken auf unsere Zwecke verändernd ein: Sie beinhalten als Zweck die Aufforderung an die Autonutzer, immer mehr Autos in immer schnellerem Tempo in immer kürzerer Zeit durch und über die Verkehrsinfrastruktur zu jagen. Denn nur so kommt eine Maximierung der Streckenzurücklegungen pro Zeit zustande.

Daraus würde folgen: Brücken als Teile der Infrastruktur sind Geräteteile, die, um ihre Produktivität steigern zu können, dazu auffordern, die Anzahl der Autos zu vergrößern. Je mehr Brücken wir bauen, umso stärker wird der Verkehr wachsen, umso notwendiger wird der weitere Bau von Brücken und Straßen werden, da ja das Straßennetz produktiver werden muss, was zu mehr Autos führt, was weitere Straßen und Brücken notwendig macht, die wiederum ...

+++

Wir danken dem Autor für das Recht zur Veröffentlichung des Beitrags.

+++

Bildquelle: [Anastasios71](#) / shutterstock