

Logozentrische Umweltverbindung

Der im vorigen Kapitel als spät-marxistischer Kronzeuge der Maschinisierung der modernen Konsumwelt kurz erwähnte Herbert Marcuse beschreibt die sinnliche Konsequenz derselben folgendermaßen:

»Ein Mann, der mit dem Auto zu einem weit entfernten Ort reist, wählt seine Route anhand der Autobahnkarten aus. Städte, Seen und Berge erscheinen als Hindernisse, die umfahren werden müssen. Die Landschaft wird durch die Autobahn geformt und geordnet. Zahlreiche Schilder und Plakate sagen dem Reisenden, was er zu tun und zu denken hat; sie fordern sogar seine Aufmerksamkeit für die Schönheiten der Natur oder die Wahrzeichen der Geschichte. Das Denken haben andere für ihn übernommen – und das vielleicht zum Besseren. Bequeme Parkplätze wurden dort angelegt, wo der weiteste und überraschendste Blick frei ist. Riesige Werbeplakate weisen ihn darauf hin, wann er anhalten und eine erfrischende Pause einlegen soll. Und all dies ist tatsächlich zu seinem Nutzen, seiner Sicherheit und seinem Komfort; er bekommt, was er will. Wirtschaft, Technik, menschliche Bedürfnisse und Natur sind zu einem einzigen rationalen und zweckmäßigen Mechanismus verschmolzen. Am besten wird es demjenigen ergehen, der den Anweisungen folgt und seine Spontaneität der anonymen Weisheit unterordnet, die alles für ihn geordnet hat.

Das Entscheidende ist, dass diese Haltung – die alle Handlungen in eine Abfolge von halbspontanen Reaktionen auf vorgegebene mechanische Normen auflöst – nicht nur vollkommen rational, sondern auch vollkommen vernünftig ist. Jeder Protest ist sinnlos, und der Einzelne, der auf seiner Handlungsfreiheit beharren würde, wäre ein Spinner. Es gibt kein persönliches Entkommen aus dem Apparat, der die Welt mechanisiert und standardisiert hat. Es handelt sich um einen rationalen Apparat, der ein Höchstmaß an Zweckmäßigkeit mit einem Höchstmaß an Bequemlichkeit verbindet, Zeit und Energie spart, Verschwendungen vermeidet, alle Mittel dem Zweck anpasst, Konsequenzen vorhersieht, Berechenbarkeit und Sicherheit gewährleistet.« (Marcuse 1941)³

³ Original: »A man who travels by automobile to a distant place chooses his route from the highway maps. Towns, lakes and mountains appear as obstacles to be bypassed. The country-side is shaped and organized by the highway. Numerous signs and posters tell the traveler what to do and think; they even request his attention to the beauties of nature or the hallmarks of history. Others have done the thinking for him, and perhaps for the better. Convenient parking spaces have been constructed where the broadest and most surprising view is open. Giant advertisements tell him

Marcuse weist in diesem Paragraphen darauf hin, dass durch die enge Verzahnung von intellektuellen und maschinischen Fähigkeiten in der modernen Maschinenwelt immer andere schon vorher die offensichtlich richtige Entscheidung in Zeichen gefasst haben. Die Welt ist durch ihre enge Verkettung so komplex geworden, dass die individuelle sinnliche Lokalisierung und Orientierung an einem Ort als sinnlos und – in vielen Verkehrsflüssen – sogar störend und gefährlich erscheint. Eine künstlerische Verwirrung dieser essentiellen Zeichenordnung kann so als bedrohlich erscheinen. Selber fühlen und denken erscheint Marcuses »eindimensionalen Menschen« als problematisch, da die richtigen Vernunftmaximen in den allermeisten Alltagssituationen bereits von anderen gut sichtbar am Straßenrand angebracht wurden. Ein Bestehen auf individuelle Eigenheit hingegen wird als eine gefährliche Störung der rationalen Ordnung der Welt angesehen.

Das vernünftige Verhalten in der Maschinenwelt wird also von den textuell und symbolisch vermittelten Schienen, Leitplanken und Schildersystemen einer Art kybernetischen Regierungstechnik geleitet – und anderen Formen von Weltteilhabe fehlt in diesem eng getakteten Weltzugang schlicht die Zeit, sich zu entfalten. Deswegen sterben in den Zonen dieser homogenisierten Weltteilhabe solche Wesen, die in dieser spezifischen Art von logozentrischer Selbstderegierung nicht geübt sind, wie der Zukunftsindigene oder das Reh aus dem ersten und die Hühner und Kinder aus dem zweiten Kapitel. Der Designer Otl Aicher (1984, 63) weist darauf hin, dass die zeichenorientierte visuelle Kultur und der Automobilismus zu gleicher Zeit und in wechselseitiger Abhängigkeit entstanden sind – ohne die semantische Einrahmung der Welt würde das automobile Homogenozän keinen Tag funktionieren. Die Katastrophe, die im ma-

when to stop and find the pause that refreshes. And all this is indeed for his benefit, safety and comfort; he receives what he wants. Business, technics, human needs and nature are welded together into one rational and expedient mechanism. He will fare best who follows its directions, subordinating his spontaneity to the anonymous wisdom which ordered everything for him.

The decisive point is that this attitude – which dissolves all actions into a sequence of semi-spontaneous reactions to prescribed mechanical norms – is not only perfectly rational but also perfectly reasonable. All protest is senseless, and the individual who would insist on his freedom of action would become a crank. There is no personal escape from the apparatus which has mechanized and standardized the world. It is a rational apparatus, combining utmost expediency with utmost convenience, saving time and energy, removing waste, adapting all means to the end, anticipating consequences, sustaining calculability and security.«

schinischen Funktionieren der Moderne nach *Außen*, in die Zukunft, Umwelt und Unwahrnehmbarkeit gedrängt wird, würde dann sofort in Form von endlosen Karambolagen und Stahlverwerfungen in die Gegenwart hereinbrechen (zu dieser der Moderne inhärenten Zerstörungslust siehe nächstes Kapitel).

Wesentlich an Marcuses Beobachtung ist, dass es sich bei dieser »eindimensionalen« und mit Sicherheit einengenden Ordnung für ihn unzweifelhaft *um jene der Vernunft handelt*. Sie erscheint nicht nur als rational, sondern auch als vernünftig und man wäre, wie Marcuse es beschreibt, ein »Spinner [crank]«, würde man auf seine Freiheit jenseits der Leitplanken und Verkehrsschilder bestehen. Das, was so als umstritten vernünftig erscheint, ist der Verzicht von sinnlichen Teilhabe an der Umwelt zugunsten einer Kultivierung der richtigen Lesegewohnheit des modernen Schilderwaldes.

Der französische Anthropologe Marc Augé hat in typisch postmoderner Manier solche modernen Orte als »Nicht-Orte« bezeichnet und als ihr wesentliches Merkmal herausgestellt, dass »die Verbindung zwischen den Individuen und deren Umgebung [...] durch die Vermittlung von Wörtern, oder gar Text, bewerkstelligt [ist]« (Augé 1995, 97). Dies führt laut Augé zu einer spezifisch modernen Vereinsamung, die dazu tendiert, Menschen und Orte durch ihre rein textuelle Repräsentation zu ersetzen. Es ist dann nur mehr das Zeichen, welches für das abwesende Ding einstehen muss. Augés zentralstes Beispiel ist hier – ganz ähnlich wie für Marcuse – die zu seiner Zeit noch recht neue, französische Autobahn, von der er bemerkt: »Die gut ausgebauten Autobahnen Frankreichs zeigen Landschaften, die an Luftaufnahmen erinnern und sich von denen der Reisenden auf den alten National- und Departementstraßen stark unterscheiden. Sie stellen gewissermaßen einen Wechsel vom intimen Kino zum großen Himmel des Westens dar. Aber es sind die am Wegesrand angebrachten Texte, die uns von der Landschaft erzählen und ihre geheimen Schönheiten offenbaren. Die Hauptstraßen führen nicht mehr durch die Städte, sondern auf großen Schildern in der Nähe werden ihre Besonderheiten aufgelistet – und sogar ein ganzer Kommentar dazu verfasst. In gewisser Weise ist der Reisende davon befreit, anzuhalten oder auch nur hinzusehen.« (Ibid.)⁴

4 Original: »France's well designed autoroutes reveal landscapes somewhat reminiscent of aerial views, very different from the ones seen by travelers on the old national and departmental main roads. They represent, as it were, a change from intimist cinema to the big sky of Westerners. But it is the text planted along the wayside that tell us about the landscape and make its secret beauties explicit. Main roads no longer pass through towns, but lists of their notable features – and, indeed, a whole commentary

Die wichtige Essenz der Landschaft erscheint, nach Augé, durch moderne Praktiken wie das Autofahren also nicht mehr im sinnlich Wahrnehmbaren, sondern in dessen textueller Vermittlung. Ein jedes Problem und Objekt bekommt sein eigenes Schild, ja selbst von den schönen Naturereignissen am Straßenrand erfährt man zumeist nur über Piktogramme auf Schildern und kann sich entscheiden, diese anzusteuern oder nicht. Die Welt tritt in den Hintergrund ihrer textuellen Repräsentation.

Interessanterweise reproduziert sich hier durch eine prothetische Alltagspraxis eine wesentliche Tendenz der abendländischen Vernunft, die Jacques Derrida (2003 [1967]) als »Logozentrismus« bezeichnete. Laut Derrida besteht ein wesentliches Merkmal der abendländischen Vernunft darin, keinen qualifizierten Unterschied zwischen Text und Welt zu machen. Von Platon bis Descartes und weit darüber hinaus glauben so die Vertreter (gendern nicht notwendig) des abendländischen Kanons, dass sie über das Ding reden, wenn sie dessen Wort nennen. Dadurch wird die Medialität von textueller Teilhabe an der Welt gänzlich vergessen, und diverse Phänomene und Eigenheiten der abendländischen Vernunft lassen sich aus diesem unreflektierten Fokus auf sprachlichen Gehalt erklären: Platons gesamte Ideenlehre, die kurzgefasst darin besteht, die wirkliche Essenz der Welt in (sprachlich verfassten) Ideen *hinter* der sinnlichen Welt zu begreifen, die dann also nur mehr durch rationale Introspektion erreichbar ist, lässt sich als kategorische Fehlbehandlung der Funktion von Sprache verstehen. Wittgenstein hat dies in einem bekannten Paragraphen seiner 1945 erschienenen *Philosophischen Untersuchungen* wie folgt ausgedrückt: »Man glaubt, wieder und wieder der Natur nachzufahren, und fährt nur der Form entlang, durch die wir sie betrachten.« (Wittgenstein 1971, §114). Die Form ist hierbei nicht die Autobahn, sondern tatsächlich die Schriftsprache, über die sich die moderne Philosophie ihren Kanon aufgebaut hat. Vernunftmaximen sind auch für den Schirmherren der kritischen Vernunft, Immanuel Kant, nur solche, die sich »publizieren« – also textuell und allgemein ausformulieren – lassen. Die abendländische Vernunft legt also primären Wert auf textuell vermittelte Information und entwertet sinnlich-körperliche Erfahrung der Welt. Die ästhetische Umwelt ist so für einen dieser Vernunft folgenden Menschen sekundär und zu vernachlässigen, während die abstrakten Ideen aus Textzeilen der wahre *telos* vernünftiger Beschäftigung ist. Diverse ökologisch motivierte Kritiker*innen haben darauf hingewiesen,

– appear on big signboards nearby. In a sense the traveler is absolved to stop or even look.«

dass ein so gearteter Vernunftbegriff logisch zu einer Art wissenschaftlicher Forschung und technologischer Entwicklung führt, die nicht über die ökologischen Auswirkungen auf die materielle Umwelt um sich reflektieren kann. Eine Vernunft, die es als *vernünftig* setzt, sich von der sinnlichen Umwelt abzugrenzen, reproduziert ein ökologisch problematisches, wenn nicht sogar katastrophales Verhältnis zu derselben.

Während dieser hier schnell umrissene Umstand zumindest in den ökophilosophischen Fachdiskursen wie dem sogenannten »New Materialism«, der »Deep Ecology«, »Ecosophy« oder den »Environmental Humanities« hinlänglich bekannt ist, erscheint es mir weniger oft reflektiert zu sein, dass – wie ich durch das hier entfaltete Beispiel der automobilen Weltteilhabe feststellen will – die Entwicklung technologischer Gerätschaften nie aus einem neutralen Geist entsteht, sondern zumeist die Partikularitäten der sie hervorbringenden Tradition reproduziert. Wie ich versucht habe zu zeigen, ist dies beim automobilen Homogenozän der Fall für eine logozentrische Tendenz abendländischer Vernunft, welche sich durch die vermehrt symbolische und textuelle Teilhabe an der Welt konkret in dieser *einschreibt* und verstetigt. Auch hier begegnen wir wieder einem Punkt, an dem wir das Automobil und seine homogenisierende Raumproduktion als einen Agent der Verstetigung abendländischer und moderner Vernunfttropen einstufen. Durch die maschinisch getaktete Welt wird so nicht bloß philosophisch, sondern auch alltagspraktisch sinnliche Teilhabe an der Welt sekundär. Durch das tagtägliche Autofahren üben wir alle einen Weltzugang ein, der uns sinnliche Teilnahme an der Welt als strukturell unvernünftig erscheinen lässt. Die Vernunft regiert anderswo: zwischen dem Heulen der Maschinen und der Autorität der die Richtung angebenden Schilder.

Körper-Geist-Trennung

Eng verwoben mit dieser prophetischen Reproduktion abendländischer Denkkategorien und -eigenheiten ist auch jene des Körper-Geist-Dualismus, der spätestens seit Descartes zum definierenden Merkmal moderner Vernunft/Philosophie geworden ist und – wie wir am Ende dieses Kapitels sehen werden – als Grundproblem ökologisch motivierten Denkens erkannt wird. Als Körper-Geist-Dualismus wird in philosophischen Diskursen die scharfe Trennung zwischen Körperlichkeit und Denken verstanden, wobei Letzterem die führende und den Menschen aus der Tier- und Pflanzenwelt herausnehmende