

im Tank«, oder zum »geistigen Selbst in der Karosserie«. Das prothetische Arrangement des Autos leitet uns strukturell dahin, die körperliche und sinnlich wahrnehmbare Welt als *nicht-eigenes*, komplett äußeres, zu greifen.

Umbau der Sinnlichkeit

Als letzten Teil dieser Analyse der automobil eingeübten und verstetigten Sinnesordnung möchte ich mich einer Hierarchisierung unserer Sinnlichkeit widmen, die ein Resultat dieser eben skizzierten Abwertung von Körperlichkeit ist. Diese die moderne Kultur prägende Hierarchie teilt, wie wir sehen werden, sinnliche Wahrnehmung in sogenannte »primäre« und »sekundäre« Eigenschaften auf und verlässt sich hauptsächlich auf visuelle Information, während Geruch, Geschmack oder Gefühl als »animalisch« abgewertet werden.

So sehr es sich Philosophen der Marke Descartes auch wünschen (und so sehr es Fahrer PS-starker Autos heute immer noch versuchen): Kein Mensch konnte sich bislang von seinem Körper lossagen – und auch die transhumanistischen Träume der digitalen Gegenwart vom Upload des Bewusstseins werden wohl unerfüllt bleiben. Die Abwertung des Körpers, die der modernen Vernunft inhärent ist, resultierte historisch in einer bestimmten Normierung der Körper und deren Sinnlichkeit. Im nächsten Kapitel werden wir sehen, wie sich diese Normierung aus einem spezifischen Verhältnis zu Bewegung äußert. Zuerst jedoch werden wir noch in diesem Kapitel untersuchen, welche Sinneswahrnehmungen von der modernen Vernunft priorisiert, und welche als störend unterdrückt werden.

Die Unterscheidung in »primäre« und »sekundäre« Eigenschaften wird kanonischerweise auf den englischen Empiristen John Locke zurückgeführt. In seinem 1689 erschienenen *An Essay Concerning Human Understanding* trennt Locke (2004, 135) unsere sinnliche Wahrnehmung in jene Eigenschaften, die ihm zufolge inhärent im wahrgenommenen Objekt liegen – diese sind »Festigkeit«, »Ausdehnung«, »Gestalt«, »Bewegung/Ruhe« und »Zahl« – sowie in jene »sekundären«, die nur durch unsere subjektive Wahrnehmung festgestellt werden können – diese sind »Farben«, »Gerüche«, »Geschmäcker« und »Klänge«. Laut Lockes »bis heute nachhallenden« (Debaise 2017) Definitionen soll sich empirische Wissenschaft nur nach diesen »primären« Eigenschaften richten und die sogenannten »sekundären« für eine »objektive« Forschung fallen lassen. Sinnliche Wahrnehmung der Umwelt durch Riechen, Schme-

cken und Lauschen wird so als zu instabil und unverlässlich abgewertet. Anhand weniger visuell-empirisch erfahrbare Faktoren wie Gestalt, Zahl und Ausdehnung, kann man so im Kontext des mechanistischen Weltbilds eine »physico-mathematische Ordnung« (Debaise 2017, 156) reproduzieren, die anhand von wenigen Informationen bestimmte Gesetzmäßigkeiten wie z.B. jene der Schwerkraft sehr verlässlich vorhersagen kann. Diese Reduktion von Umwelt ist eine der wesentlichen Bedingungen für die Möglichkeit der Formulierung der Gesetzmäßigkeiten hinter der sinnlich erfahrenen Welt, die für den modernen Mechanismus so entscheidend war. Der reine Fokus auf primäre Eigenschaften erlaubte es, die Welt als nach prädestinierten Gesetzen ablaufende Maschine zu begreifen. Wie Wissenschaftsphilosoph*innen wie Isabelle Stengers, Ilya Prigogine oder Carolyn Merchant nicht müde wurden zu betonen, führt diese für manche Berechnungen sehr produktive Reduktion von Welt auf wenige »primäre« Eigenschaften allerdings zu einer Unfähigkeit, Vitalität und unsere Situierung in einer lebendigen, sich wandelnden Umwelt zu denken. Wenn wir unsere Sinnlichkeit auf bloß visuelle, »objektiv berechenbare« Teilnahme beschränken und so die immersivere Eingebundenheit in die Umwelt durch Riechen, Schmecken und Lauschen unterdrücken, können wir ökologische Relationen nie produktiv denken, weil wir uns selbst aus diesen herausnehmen, um überhaupt für mechanistische Wissenschaft »legitim« wahrnehmen zu können. Heute argumentieren diverse Ökofeminist*innen und neue Materialist*innen, dass es zentral ist, diese sinnliche Komponente wieder in eine seriöse wissenschaftliche Kultur zurückzuholen, um einen holistischen Umgang mit der ökologischen Katastrophe entwickeln zu können.

Leider produzieren unsere technischen Prothesen, die unsere Welt seit der Industrialisierung zu einem Homogenozän umbauen, eine genau gegenteilige Sinnesordnung als populären *common sense*. Wie wir bereits im vorigen Kapitel erfahren haben, sieht Wolfgang Schivelbusch in der Einführung der Eisenbahnreise einen wesentlichen Faktor im Umbau der Wahrnehmung für den modernen Menschen. So weist er im auf Seite 118 angeführten Zitat darauf hin, dass der »Verlust der Landschaft alle Sinne« betrifft und dass neuartige Verkehrswesen »die Wahrnehmung der in ihr Reisenden sich *mechanisiert*«. Er führt weiter aus: »Größe, Form, Menge und Bewegung« sind nach Newton die einzigen Eigenschaften, die objektiv an den Gegenständen auszumachen sind. Sie werden nun für die Eisenbahnreisenden in der Tat die einzigen Eigenschaften, die sie an einer durchreisten Landschaft festzustellen in der Lage sind. Ge-

rüche, Geräusche, Synästhesien gar, wie sie für die Reisenden der Goethezeit zum Weg gehörten, entfallen.«

Durch das davor nie dagewesene Reisen auf beinahe komplett glatter Oberfläche veränderte sich die Wahrnehmung von der Landschaft entschieden: »so trennt die Geschwindigkeit der Eisenbahn den Reisenden vom Raum, dessen Teil er bis dahin gewesen war. Der Raum, aus dem der Reisende heraustritt, wird diesem zum Tableau (bzw., indem die Geschwindigkeit ihn in dauernd sich verändernde Perspektiven bringt, zur Bilder- oder Szenenfolge).« (Schivelbusch 2000, 62) Laut Schivelbusch entwickelt sich dadurch die majoritäre Praxis des »panoramischen Sehens«, bei dem die Objekte in unmittelbarer Nähe verschwimmen und nur die Ferne der Landschaft vorbeiziehend einen ästhetischen Eindruck hinterlässt.

Durch diese Trennung von der unmittelbaren Umwelt wird jedoch nicht nur die zuvor von wenigen elitären Philosophen wie Locke argumentierte Trennung von sinnlichen Eigenschaften zur hegemonialen Weltteilhabe, es entsteht zudem auch eine neue Gewohnheit der Wahrnehmung, die die Landschaft als äußeres Ding *liest*. Die Umwelt ist dann plötzlich eine »Landschaft«, die außerhalb des Menschen liegt – und der Mensch ist ihr unbeteiligter Beobachter, der sich nicht als in ihre ökologischen Relationen miteingebunden erkennt. »Panorama« bedeutet vom alt-griechischen her »alles sehen« – der prothetisch kultivierte Zugang zur Umwelt des panoramischen Sehens suggeriert, dass alles Relevante von der »Natur« als externe*r Beobachter*in erfasst werden kann. Das beteiligte Riechen, Schmecken und Hören wird im abgeschotteten Lärm des Eisenbahnwagons so irrelevant, wie sie Locke für die empirische Forschung herausstellen will.

Diese Relation zur Umwelt als etwas, das man als äußere und unkörperliche »Natur« *liest*, koinziiert mit dem Aufkommen der Möglichkeit neuer Tätigkeiten während des Reisens, die in den wackeligen Kutschen von früher nicht möglich waren: jene des Lesens und gar Schreibens. »Verschwindet der fürs traditionelle Reisen so wesentliche räumliche Nahbereich des Vordergrunds mit der Eisenbahn, so tritt gleichzeitig an seine Stelle ein neuer Bereich, den es vorher nicht gab. Die Lektüre während der Reise wird zum Signum des Eisenbahnreisens. Die Verflüchtigung der Wirklichkeit und ihre Wiederauferstehung als Panorama erweisen sich als die Voraussetzung dafür, daß der Blick sich vollends von der durchreisten Landschaft emanzipiert und in eine imaginäre Ersatzlandschaft, die Literatur, begibt.« (Ibid. 62) Schon bevor das Auto und sein semiotischer Schilderwald im 20. Jahrhundert aufkommt, wird im 19. Jahrhundert die Verbindung der Landschaftswahrneh-

mung mit einer Lesepraxis hergestellt. Durch die Eisenbahn wird vorbereitet, was sich durch das Automobil radikalisiert: Die Umwelt alias »Natur« ist etwas, aus dem der moderne Mensch zusehends heraustritt und diese aus sicherer Distanz *liest*. Die logozentrische Einstellung gegenüber der (Um-)Welt, die man als Text liest, findet auch hier ihre technische Zuspitzung. Die Platonische Vernunft hat so ihre Verwirklichung in der modernen Maschinenwelt gefunden.

Wie in dieser Folge die US-amerikanische Kulturwissenschaftlerin Kristin Ross feststellt, ist die Entwicklung bürgerlicher Wahrnehmungs- und Wirtschaftsweisen der vergangenen drei Jahrhunderte aufs Engste verwoben mit der technischen Entwicklung des Verkehrs (1995, 42). Für Ross ist es zudem das Auto, welches die von der Eisenbahn begonnene Umformung der Wahrnehmung erst konsequent in der Gesamtbevölkerung durchsetzt: Während es vergleichsweise wenige Landstriche gab, durch die ein Schienennetz führte, entsteht in Frankreich und vielen anderen Ländern erst in der Nachkriegszeit durch den einsetzenden Massenautomobilismus eine hegemoniale Wahrnehmungsform des »panoramischen Sehens«. Dies ist laut Ross außerdem mit einer Umformung des Kapitalismus zum Konsumkapitalismus verbunden, in dem nicht mehr nur die transportierten Waren, sondern auch die nun zunehmend mit dem Auto zur Arbeit fahrenden Arbeiter*innen zum Produkt des Konsumkapitalismus werden. Während die Arbeiter*innen früher lieber mit dem Fahrrad zur Fabrik fahren, ist es die »Modernisierung der Nachkriegszeit und die monopolistische Umstrukturierung der Industrie die den Bedarf an mobilen Arbeitskräften schuf. [...] Das ›Auto für alle‹ wurde aus diesem Bedarf heraus geboren.« (Ibid. 41) Die Intuition der Zugreisenden, ein Paket zu sein, spitzt sich also durch den Massenautomobilismus der Nachkriegszeit dahingehend zu, dass die Fahrer*innen an sich tatsächlich zum Produkt des Kapitalismus werden: Sie sind die Arbeitskraft, die »der Markt« verlangt und sind als solche überall flexibel und verfügbar einzusetzen. Dadurch entsteht eine »Kommodifizierung des Fahrers, des Arbeiters, durch eine Neuformulierung seiner Identität durch ständige Fortbewegung [displacement]; auf diese Weise wird der Mensch zum ›l'homme disponible‹. Der mobile, verfügbare Mann (und die Frau) ist offen für die neuen Anforderungen des Marktes, [...] und für die Verlockungen der neu kommodifizierten Freizeit auf dem Land durch die Institution der Ferien, zu denen das Familienauto Zugang bietet.« (Ibid.)⁶

6 Ross erwähnt hierbei auch die zentrale Rolle des Kinos, welches die okularzentrische Rolle dieses Wahrnehmungsdiskpositivs im Tandem mit dem Auto weiter intensiviert:

Wir haben bereits im dritten Kapitel erarbeitet, wie diese petrokapitalistische Konsumwelt eine neue Normierungswelle mit sich brachte, die das Bedürfnis nach dem Ausflug in »die Natur« genauso produzierte wie eine heteronormative Geschlechtereinteilung in Männer als Maschinenmänner und Brotverdiener und Frauen als Hausfrauen und geschminkte Puppen. An dieser Stelle können wir hinzufügen, dass diese Normierung des Kapitalismus, die die in ihm lebenden Menschen zu seinem Produkt macht, auch ihre sinnliche Wahrnehmung umformt. Als im modernen Kapitalismus lebender Mensch ist man demnach darauf angewiesen, seine Sinnlichkeit nach Locke'schen und Cartesianischen Vorgaben umzubauen – will heißen, sich als von seinem Körper abgetrennt und visuelle und textuelle Information bevorzugend zu gerieren. Gerüche, Geschmäcker und Klänge erscheinen dann in der modernen

»Das von Autos und Filmen produzierte ›bewegte Bild‹ entspricht einer neuen Beschleunigung der Warenproduktion und -zirkulation. [...] In den Filmen von Jean-Luc Godard wird die neue Nachkriegsversion der Panoramawahrnehmung reproduziert und so umgestaltet, dass die unbewussten Verbindungen zwischen dem Kino und dem Autofahren vom Regisseur voll genutzt werden. In Bezug auf die hochartifizielle Sequenz in *Pierrot le fou* (1965), die Anna Karina und Jean-Paul Belmondo in voller Montur auf dem Vordersitz eines Autos zeigt, wie sie auf die Kamera zu fahren, während verschiedene farbige Scheinwerfer über sie hinwegfegen, schreibt Godard: ›Wenn man nachts in Paris fährt, was sieht man dann? Rote, grüne und gelbe Lichter. Ich wollte diese Elemente zeigen, aber ohne sie unbedingt so zu platzieren, wie sie in der Realität sind. Eher so, wie sie in der Erinnerung erscheinen: rote Flecken, grüne, gelbe Schimmer, die vorbeiziehen. Ich wollte eine Empfindung aus den Elementen, aus denen sie besteht, neu erschaffen.‹ Anstatt das Autofahren darzustellen, wird der Film verwendet, um die Art der Wahrnehmung, die verschwommene Empfindung, darzustellen, die der Film und das Autofahren hervorgebracht haben. [The ›moving picture‹ produced by cars and movies reflects a new acceleration in commodity production and circulation. [...] In the films of Jean-Luc Godard, the new postwar version of panoramic perception then comes to be reproduced, refabricated in such a way that the unconscious relays between moviegoing and driving are put to full use by the director. Referring to the highly artificial sequence in *Pierrot le fou* (1965) showing Anna Karina and Jean-Paul Belmondo full-face in the front seat of a car, ›driving‹ toward the camera as various colored spotlights sweep over them, Godard writes, ›When you drive in Paris at night, what do you see? Red lights, green, and yellow ones. I wanted to show those elements, but without necessarily situating them the way they are in reality. More like the way they appear in memory: red stains, green, yellow gleams passing by. I wanted to refabricate a sensation using the elements that compose it.‹ Rather than representing driving, film is used to represent the kind of perception, the blurred sensation, that film and driving have brought about.]« (Ibid. 41–42)

Welt nur mehr als Störfaktoren, die man unterdrücken muss. Diese sinnliche Normierung stabilisiert auf ihre Weise auch die gegenderte Arbeitsteilung wie das Bedürfnis nach Natur, da »sanftere« Sinne auf das »Andere« ausgelagert oder projiziert werden.

Dass dieser Prozess der sinnlichen Normierung nicht bewusst geschieht und auch nicht bloß das Innere des Autos betrifft, können wir genauer durch den 1903 erschienenen Essay *Die Großstadt und das Geistesleben* des deutschen Philosophen und Soziologen Georg Simmel erarbeiten. Simmel schrieb diesen Text unter dem Eindruck der gerade erst von dem Auto eingenommenen Großstadt. Der Berliner Autor ist schon zu seiner Zeit überwältigt von der Reizüberflutung, die in der modernen Stadt des Industriekapitalismus zur Normalität wird. Scharfsinnig beobachtet er, dass diese sinnlich überfordern- de Normalität von lauten und stinkenden Motoren und unzähligen Schildern, Tafeln und Informationen dazu führt, dass die Großstädter eine bestimmte *Vernunfthaltung* einnehmen *müssen*, um mit ihrer Umwelt klarzukommen und nicht wahnsinnig zu werden. Laut Simmel schafft sich der von dem Lärm, Gestank und hektischen Treiben der Großstadt überforderte Mensch »ein Schutzorgan gegen die Entwurzelung, mit der die Strömungen und Diskrepanzen seines äußeren Milieus ihn bedrohen: Statt mit dem Gemüte reagiert er auf diese im Wesentlichen mit dem Verstande.« (Simmel 2006 [1903], 14) Es ist »[d]er Widerstand des Subjekts, in einem gesellschaftlich-technischen Mechanismus nivelliert und verbraucht zu werden«, der in einer »Steigerung des Bewußtseins« als »Präservativ« gegen die sinnliche Überforderung resultiert. Das Grundmotiv des großstädtischen Individualismus besteht demnach darin, von der Umwelt zu einem abgestumpften Wesen gemacht zu werden, welches seine Sinnlichkeit unterdrückt und sich nur von der Vernunft der abstrakten Pläne, Ideen und Schilder leiten lässt. Dies passiert die allermeiste Zeit auf einem unbewussten Level als struktureller Zwang. Denn eine andere, offenere Sinneskultur würde sehr bald zur sinnlichen Überforderung und existenziellen Verzweiflung führen, wie wir es bereits bei der Geschichte des sinnlich nicht in die Moderne eingeübten Zukunftsindigenen aus dem ersten Kapitel gesehen haben.

Besonders interessant ist an dieser Simmel'schen Beobachtung, dass diese sinnliche Normierung nicht nur innerhalb der Maschinen der Moderne erfolgt, sondern ein allgemeines Charakteristikum des Außen von Gegenden ist, wo Maschinen einen vorherrschenden Einfluss haben. Überall wo Maschinen donnern und Schilder die Realität beschreiben, werden wir so im Homogenen zu einer bestimmten Sinnesordnung *verführt*. Dieser Normierung auf

gänzlich intimer, sinnlicher Ebene können wir uns in den meisten, alltäglichen Situationen gar nicht bewusst werden, denn die schon früh eingeübte Vernunft gebietet, die sinnlichen Impulse, die uns wahnsinnig machen würden, zu unterdrücken. Die Katastrophe hat uns so weit geprägt, dass es erst ein bewusstes Heraustreten oder -fallen aus diesem rauschenden Treiben der Moderne braucht, um der sinnlichen Gewalt unserer Maschinenwelt gewahr zu werden.

Am ehesten entwickeln wir eine Ahnung dieser Normierung, wenn wir nach ein paar Stunden Waldspaziergang zurück an eine Straße treten. Das erste Auto, welches man dann riecht, hinterlässt oft einen viel stärkeren und ekeleregenden Eindruck, als man es üblicherweise gewohnt ist. *Normalerweise*, im städtischen Alltag von Termin zu Termin huschend, fällt einem zumeist nicht mal der Gestank beim Warten an der Ampel einer stark befahrenen Durchzugsstraße auf. Doch natürlich ist er da. Wenn wir *rational* darüber nachdenken, kann es gar nicht anders sein. Doch die sinnliche Haltung, die uns die moderne Alltäglichkeit abverlangt, macht uns taub, stumpf und *anosmisch*⁷, um überleben zu können. Auch bei Gesprächen, die wir Menschen am Straßenrand problemlos führen können, gelingt es uns das allermeiste des oftmals heftigen Verkehrslärms auszublenden und gar nicht wirklich zu hören. Und für viele an einer lauten Straße Aufgewachsenen ist das auf- und abflauende Rauschen der Verkehrswellen »Stille«, die sie zuallermeist gar nicht wirklich wahrnehmen.

Auch wenn wir Modernen so auf eine somatische Reizunterdrückung getrimmt sind, bleiben diese Impulse natürlich nicht aus und haben ihre teils sehr negativen Effekte auf unsere – vielfach unterdrückte – Körperlichkeit. Medizinische Studien zeigen, dass die Lärm- und Lichtbelastung der Großstadt das Adrenalin- und Cortisollevel überdurchschnittlich hoch halten – wir also auf Stresshormonen durch die Alltagswelt rauschen. Gesundheitlich kann dies leicht zu Stoffwechselproblemen wie Diabetes, Essstörungen oder Fettleibigkeit führen, der Hormonhaushalt kann gestört werden und das Risiko von Autoimmun- und Herz-Kreislauferkrankungen steigt (Münzel et al. 2020). Auch auf die tierische und pflanzliche Umwelt hat Lärm- und Lichtbelastung massive Auswirkungen: In lärmenden Städten und in der Nähe von Industrie und Minen (Krause 2012; Duarte et al. 2015) ist es erwiesen, dass die Vögel,

7 Anosmie ist der wenig bekannte Begriff für die Unfähigkeit, zu riechen. Es ist für unsere Kultur bezeichnend, dass wir zwar Begriffe wie »Blindheit« und »Taubheit« haben, jedoch keine allgemein bekannten für die Unfähigkeit zu riechen oder zu schmecken.

die bleiben, lauter singen, um noch gehört zu werden. Viele weniger resiliente Spezies scheitern aber an diesem verstärktem Wettbewerb, ihr Austausch wird gestört, was zu mehr Inzucht [inbreeding], einem weniger resilienten Genpool und Immunsystem und schließlich dem langsamen, *unhörbaren* Abwandern und Aussterben dieser Spezies führt. Die übermäßige Lichtverschmutzung der modernen Welt trägt außerdem einen massiven Teil zum Insektensterben bei, welches wiederum die Nahrungskette »weiter oben« beeinträchtigt (Owens et al. 2020). Pflanzen blühen durch das viele Licht erwiesenermaßen früher und sind so erhöhten Frostschäden ausgesetzt. Durch die moderne Reizüberflutung werden also Tiere, Pflanzen wie Menschen auf eine körperlich belastende Art hochgepumpt, als ob der Alltag auf Kokain abläuft.

Die Einbetonierung der abendländischen Metaphysik

Der Philosoph Peter Sloterdijk behauptet, dass »alle technologischen Erweiterungen [...] Konkretisierungen von metaphysischen Verlangen« sind. In seiner Arbeit *Eurotaoismus – Zur Kritik der politischen Kinetik* weist er darauf hin, dass die moderne Maschinenkultur wohl ohne die langjährige kulturelle Einhegung der metaphysischen Tradition des Abendlandes seit Platon nicht hätte entstehen können. Die »altweltliche« Vernunft und die »neuweltliche Technik« sind sich demnach »darin einig, die angetroffenen vergänglichen Bestände nicht ernst zu nehmen, sondern sie zugunsten von Überwindungs- und Veränderungsfeldzügen zur Disposition zu stellen« (Sloterdijk 1989, 146). Die unkörperliche Vernunft von Platon bis Kant erscheint so als notwendige Bedingung für die technologische Entwicklung der Moderne, die sich von den irdenen Bezügen einer immanenten Umwelt lossagt. »Ohne tausendjähriges Weltüberwindungstraining keine moderne Weltverdampfung. Wo dieses Training nicht stattgefunden hat, lässt sich die Modernität offenkundig nur sehr mühevoll implantieren, weil die Anschlüsse in den Mentalitäten fehlen.« (Ibid. 147)

Es ist diese Etablierung einer neuen Sinnesordnung im Homogenozän, die diese Anschlüsse in der Form einer Globalisierung von dem Abendland ursprünglich fernen Zonen zugänglich macht. Durch das *offensichtlich* bessere Leben, welches moderne Maschinenwelten ihren Subjekten ermöglichen, wird so global eine Form von Weltteilhabe vorgelebt und zur Disposition gestellt, die ihre Ursprünge in abendländischer Metaphysik und ihrer Verneinung von Körperlichkeit und Umwelt findet. Für Kant, dem Chefarchitekten dieser Vernunftordnung, kann die ideale Gesellschaft nur eine sein, die ohne Gerüche