

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 angehenden Schilder.

Körper-Geist-Trennung

Eng verwoben mit dieser prothetischen 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

Qualität zugesprochen wird. René Descartes hat diesen moderne Vernunft fundierenden Dualismus in seinem berühmten *cogito ergo sum*-Argument folgendermaßen begründet: Alles was ich anzweifeln kann, wird angezweifelt. Das einzige, was ich nicht anzweifeln kann, ist, dass ich denke. Also kann ich nur mit Gewissheit sagen, dass ich ein denkender Geist bin. Ob ich jedoch einen Körper habe oder mich in einer körperlichen Umwelt befinde, kann ich von dieser Basis aus nicht mit Gewissheit sagen.

Beinahe die gesamte moderne Philosophie des Abendlands – und besonders die französische – hat sich seit seiner Ausformulierung an diesem *cartesischen* Argument aus dem mittleren 17. Jahrhundert abgearbeitet (Waldenfels 2000), und in den letzten 200 Jahren wurden auch diverse Kritiken an ihm formuliert, am rezentesten dass dieser Dualismus naheliegenderweise zu ökologischer Blindheit führt: Wenn ich es als ungewiss ansehe, dass die Umwelt überhaupt existiert, werde ich wenig Grund haben, mit dieser sorgsam umzugehen. Ganz ähnlich wie im vorhergegangenen Kapitel über Logozentrismus liegt mir an dieser Stelle nicht daran, diese diversen Kritiken ausführlich darzustellen (ich verweise hierzu nochmals auf mein Buch *Ecological Reasonings*), sondern zu zeigen, wie sich dieser Körper-Geist-Dualismus durch den automobilen Weltzugang zu einer Alltagshaltung verstetigt.

Die Kulturtheoretikerin Rebecca Solnit weist in ihrer großen Studie des Gehens *Wanderlust* von 1988 darauf hin, dass während des Spazierengehens die Interaktion mit der Umwelt eine Einheit von Körper und Geist voraussetzt (2001, XIV u. 5), wohingegen die maschinische und insbesondere automobilen Vorherrschaft in der modernen Welt in einer Entfremdung von der eigenen Körperlichkeit resultiert:

»Wir leben in einer Welt, in der wir mit unseren Händen und Füßen eine Tonne Metall befähigen und uns schneller bewegen können als das schnellste Landtier, in der wir über Tausende von Meilen hinweg sprechen und Löcher in Dinge schießen können, ohne dass es einer Muskelanstrengung bedarf, sondern nur den Druck eines Zeigefingers.

Es ist der nicht-verbesserte [unaugmented] Körper, der heute selten ist, und dieser Körper hat begonnen, sowohl als sensorischer als auch als muskulärer Organismus zu verkümmern. In den anderthalb Jahrhunderten, seit die Eisenbahn zu schnell schien, um interessant zu sein, haben sich die Wahrnehmungen und Erwartungen beschleunigt, sodass sich viele heute mit der Geschwindigkeit der Maschine identifizieren und mit Frustration oder Entfremdung auf die Geschwindigkeit des eigenen Körpers schauen. Die Welt hat nicht mehr den Maßstab unseres Körpers, sondern den unserer Maschi-

nen, und viele brauchen die Maschinen – oder glauben sie zu brauchen –, um in diesem Raum schnell genug voranzukommen.« (2001, 258)⁵

Solnit weist klarsichtig darauf hin, dass es diese moderne Umwelt des Homogenozäns ist, die zu einer »Entkörperlichung des Alltags« führt. Während herkömmliche Prothesen fehlende Körperteile ersetzen, suggeriert die menschengemachte Umwelt der Maschinenwelt, dass der Körper ohne »Auto-Prothesen« wie dem KFZ nicht mehr ausreicht. Eine Entfremdung von der eigenen Körperlichkeit begleitet so eine durch Schilder vermittelte Fokussierung auf eine Navigation durch die Welt vermittelt textueller Vernunft. Während die alten Klassiker der Philosophie von Platon bis Kant in ihren Schriften den Körper abwerteten und die Vernunft als dem Menschen wesentlich hochhielten, finden wir uns heute in einer Welt, wo diese Schriften kaum mehr Überzeugungsarbeit leisten müssen, da es die menschengemachte Umwelt ist, die uns den Fokus auf diese Vernunft sowie ihre Abwertung von Körperlichkeit abfordert. Von dieser Warte betrachtet, muss das tägliche Autofahren als prothetische Einübung moderner Vernunftmaximen und die Vernachlässigung der körperlichen Welt (der eigenen wie jener der materiellen Umwelt) als Derivat dieser majoritären Weltteilhabe der Moderne begriffen werden. Wir haben im ersten Kapitel herausgearbeitet, wie sich der Begriff einer der menschlichen Kultur externen »Natur« durch die Etablierung von Nationalparks verfestigt hat. An dieser Stelle können wir uns diese Produktion von »Natur« als etwas dem Menschen Fremdes durch die von Solnit skizzierte »Entkörperlichung des Alltags« genauer erklären: Die prothetische Interaktionsweise mit der modernen Umwelt resultiert *automatisch* in einer Distanzierung und Entfremdung von allem, was man als »Umwelt«, »Körperlichkeit«, »Natur« oder »materielle Welt« verstehen kann. Innerhalb des Autos macht man sich selbst zum »Gehirn

5 Original: »We live in a world where our hands and feet can direct a ton of metal to go faster than the fastest land animal, where we can speak across thousands of miles, blow holes in things with no muscular exertion but the squeeze of a forefinger. It is the unaugmented body that is rare now, and that body has begun to atrophy as both a sensory and a muscular organism. In the century and a half since the railroad seemed to go too fast to be interesting, perceptions and expectations have sped up, so that many now identify with the speed of the machine and look with frustration or alienation to the speed of the body. The world is no longer on the scale of our bodies, but on that of our machines, and many need – or think they need – the machines to navigate that space quickly enough.«

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-