

Thomas Land

Rezension von Dirk van Laak: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*, Frankfurt am Main 2018: Fischer Verlag

1 Einleitung

Mit *Alles im Fluss* legt Dirk van Laak, Professor für Deutsche und Europäische Geschichte des 19. bis 21. Jahrhunderts an der Universität Leipzig, eine Geschichte der Infrastruktur vor, die zwischen einem akademischen Forschungsüberblick und einer populärwissenschaftlichen Einführung zum Thema verortet werden kann. Versorgungssysteme, Infrastrukturen und Planung bilden seit Beginn der 1990er Jahre einen Forschungsschwerpunkt von van Laak.¹ In seiner zweiten Monographie zum Thema präsentiert er weniger die Resultate eigener Forschungen, als vielmehr den Niederschlag seiner Lektüren zum Thema.² Durch die umfassenden Literaturverweise im Anhang und die große Bandbreite der historischen Informationen lässt sich das Buch damit auch als ein Kompendium zur Thematik verwenden.

Neben seinem einführenden und überblicksartigen Charakter weist das Buch auch eine tagesaktuelle, politische Dimension auf. Die gegenwärtig lauter werdende Kritik am neoliberalen Paradigma der Politik rückt die Fragen nach staatlicher oder privater Daseinsvorsorge zunehmend ins Zentrum politischer Debatten. Die Organisation und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen im Rahmen von Public-Private-Partnerships, die Privatisierung und Liberalisierung kommunaler Versorgungsnetze oder die Kommodifizierung und Kommerzialisierung existentiell wichtiger (Kollektiv-)Güter und Leistungen z.B. im Bereich der Energie- oder Gesundheitsversorgung wird zunehmend kritisch gesehen. In Hinblick auf Infrastrukturen, öffentliche Daseinsvorsorge und soziale Dienstleistungen scheint der Trend momentan eher in Richtung Verstaatlichung und Rekommunalisierung zu gehen – zumindest wenn man aktuelle Bestseller der Sozial- und Politikwissenschaften als Indikator für polit-ökonomische Konjunkturen in der Öffentlichkeit betrachtet.³ Mit Karl Polanyi (dessen neuerliche Rezeption selbst Ausdruck einer Rehabilitierung sozialdemokratischer und keynesianischer politischer Prinzipien ist) ließe sich konstatieren, dass das Pendel – nachdem es zuvor in Richtung ‚Entbettung‘, Deregulierung und Vermarktung ausgeschlagen war – zur Zeit in Richtung

¹ LAAK, Dirk van: „*Infra-Strukturgeschichte*“, in: *Geschichte und Gesellschaft* 27/3 (2001), S. 367–393 und LAAK, Dirk van: „*Planung. Geschichte und Gegenwart des Vorgriffs auf die Zukunft*“, in: *Geschichte und Gesellschaft* 34/3 (2008), S. 305–326.

² LAAK, Dirk van: *Imperiale Infrastruktur: deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*, Paderborn/München/Wien/Zürich: Schöningh 2004.

³ Siehe insb. FOUNDATIONAL ECONOMY COLLECTIVE: *Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik (mit einem Vorwort von Wolfgang Streeck)*, übers. von Stephan GEBAUER, Berlin: Suhrkamp 2019 und RECKWITZ, Andreas: *Das Ende der Illusionen: Politik, Ökonomie und Kultur in der Spätmoderne*, Berlin: Suhrkamp 2019. Dort insb. das Kapitel 5 „Die Krise des Liberalismus und die Suche nach dem neuen politischen Paradigma: Vom apertistischen zum einbettenden Liberalismus“, S. 239ff.

‚Wiedereinbettung‘ von Märkten zurückschwingt.⁴ Ob darauf langfristige politische Konsequenzen folgen oder ob die entsprechenden Programme nur kurzfristige Krisenlösungsmaßnahme sind, bleibt abzuwarten.

2 Aufbau des Buches

Das Buch gliedert sich in zwei etwa gleich große Teile, die von einer „Ein- und Aus-Leitung“ (S. 7ff. und S. 265ff.) eingefasst werden. Im ersten Teil geht es um die „klassische Ära der Infrastrukturen“ (S. 5) im 19. (Kapitel 1) und im 20. Jahrhundert (Kapitel 2 und 3). Im zweiten Teil werden die „Knotenpunkte der Debatten um die Infrastruktur“ (S. 6) thematisiert, zu denen van Laak die Diskussionen um den Symbolwert (Kapitel 5), die Lebenszyklen (Kapitel 6), die Verwundbarkeit (Kapitel 7) sowie die Nutzer und Betreiber (Kapitel 8) von Infrastruktur zählt. Während der erste Teil darauf abzielt, entlang technisch-materieller Entwicklungen „einen säkularen Prozess der Vernetzung sichtbar zu machen“ (S. 282), bewegt sich der zweite Teil des Buches zwischen einer Ideen-, Diskurs- und Wissensgeschichte einerseits und einer praxisorientierten Mentalitäts- oder Alltagsgeschichte andererseits.

Da jedoch eine zentrale These des Buches ist, dass die materiellen, die kognitiven und die praxisbezogenen Dimensionen von Infrastrukturen einen Komplex bilden, der sich kaum sauber analytisch auflösen lässt, wird die Zweiteilung freilich nicht so streng durchgehalten (worauf van Laak selbst hinweist). Van Laak springt in allen Kapiteln sowohl zeitlich als auch geographisch und thematisch. Zudem wechselt er beständig zwischen den mikro-, meso- und makrosoziologischen Ebenen hin und her. Darüber versäumt er es jedoch nicht, zu erwähnen, wofür dieses oder jenes Phänomen exemplarisch steht. Stets werden die materialreich ausgebreiteten Beispiele auf allgemeine Tendenzen und Basisprozesse der Moderne zurückbezogen – ohne die damit verbundenen Brüche, Verwerfungen, Konflikte, Ungleichzeitigkeiten usw. auszublenden.

3 Historisierung

Bevor es um die Frage geht, was Infrastrukturen eigentlich sind, erläutert van Laak zunächst seinen ‚historisierenden Zugriff‘ auf seinen Untersuchungsgegenstand: „Infrastrukturen sollen [...] geschichtlich verortet werden.“ (S. 9) Ziel sei es, aufzuzeigen, dass und wie sowohl die Idee der Infrastruktur (und die damit verbundenen Diskussionen) als auch die konkreten Infrastruktur-Netze und Versorgungseinrichtungen in ihrer Entwicklung je nach Kontext „starken und zeitbedingten Schwankungen“ (S. 9) unterlagen. Es geht hierbei weniger um die – für sich banale – Feststellung, dass Infrastrukturen „komplex und uneinheitlich gewachsene Strukturen“ sind, „in denen sich die unterschiedlichsten Interessen materialisieren“ (S. 281). Mit dem Anspruch der Historisierung ist vielmehr gemeint, dass der Begriff oder die Idee von Infrastruktur selbst historischer Veränderung unterliegt, es also

⁴ Zur gegenwärtigen Renaissance von Karl Polanyi siehe die Beiträge in *Culture, Practice & Europeanization* 4/1 (2019) und *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 44/2 (2019).

keineswegs die eine (überzeitliche) Vorstellung von ‚der Infrastruktur‘ gibt, die sich unter den jeweiligen historisch wandelbaren technischen und gesellschaftlichen Voraussetzungen in jeweils unterschiedlichen Formen und Varianten (und womöglich gar unter einer immanenten, den Objekten eingeschriebenen Entwicklungslogik) materialisiert. Welche materiellen Netze oder Einrichtung der Kommunikation, der Ver- und Entsorgung, des Transports usw. in den Rang einer unentbehrlichen (öffentlichen) Daseinsvorsorge ‚erhoben‘ wurde oder den Status einer zivilisatorischen Selbstverständlichkeit erhielt, hing vom historisch veränderlichen Konzept der Infrastruktur ab, das seinerseits „das Resultat von unzähligen Entscheidungen im Schnittfeld von Technik, Wirtschaft und Politik“ (S. 281) war.

Dass es bei diesen ‚Entscheidungen‘ nicht zuletzt darum ging, eine Deutungs- und Definitionshoheit zu erlangen oder zu verteidigen, steht außer Frage. Fragwürdig ist eher, warum van Laak diese Selbstverständlichkeit eines moderaten Sozialkonstruktivismus im Jahr 2018 derart betont.

4 Definition

Wenn es keine überhistorische Definition von Infrastruktur gibt, stellt sich die Frage nach der Sichtbarkeit des Gegenstands der Analyse: Welche Arbeitsdefinition legt van Laak an das historische Material an, um etwas zu erkennen und zu beschreiben, das erst seit etwa 1950 mit dem Ausdruck ‚Infrastruktur‘ erfasst werden konnte. Läuft man hier nicht Gefahr einer anachronistischen Rückprojektion spezifisch gegenwärtiger Begrifflichkeiten und Kategorien auf die Vergangenheit? Van Laak liefert für dieses Problem eine zweistufige Lösung: in einem ersten Schritt werden die allgemeinen Funktionen von Netzen aller Art umrissen; in einem zweiten Schritt wird – vermittelt über das Kriterium des Zugangs und der Verbreitung – Infrastruktur zum spezifischen Phänomen der Moderne erklärt.

Zunächst werden Infrastrukturen sehr allgemein und abstrakt als „Medien eines ‚Stoffwechsels‘ zwischen Mensch und Natur“ bezeichnet, die durch die – historisch variablen – menschlichen Bedürfnisse strukturiert werden und insofern „vermittelnde Sachsysteme“ zur Bereitstellung „natürlicher Lebensgrundlagen“ (S. 284) darstellen. Sie bilden damit eine künstlich geschaffene Umwelt aus relativ langlebigen und dauerhaften kulturellen Einrichtungen: eine ‚zweite‘ Natur, „durch die etwas fließt“ (S. 13) und die zur Emanzipation von der ‚ersten Natur‘ beiträgt. Darüber hinaus organisieren Infrastrukturen freilich nicht nur den Stoffwechsel zwischen Mensch und Natur, sondern eben auch den gesellschaftlichen Austausch zwischen Menschen, womit räumliche und soziale Unterschiede und Abhängigkeiten konstituiert, reproduziert oder nivelliert werden. „Sie sind materielle Niederschläge sozialer und politischer Aushandlungen. Sie strukturieren Gesellschaften und formen Individuen.“ (S. 29) Oder auch: „Infrastrukturen materialisieren soziale Beziehungen im Raum.“ (S. 145) Sie regulieren z.B. über die Verteilung von materiellen und immateriellen Ressourcen und den Zugang zu Informationen die sozialen An-, Aus- und Einschlüsse, gesellschaftliche Teilhabe und soziale Zugehörigkeit. Damit sind

sie nicht zuletzt Instrumente zur Reproduktion von Privilegien und ungleich verteiltem Wohlstand (vgl. S. 285f.).

Mit ihrer Einrichtung etabliert sich eine „infrastrukturgestützte Lebensweise mit entsprechend angepassten, intuitiven Verhaltensweisen“ (S. 284). Die damit verbundene ‚Dialektik‘ von Befreiung aus überlieferten Natur- und Sozialzusammenhängen einerseits und Wiedereingliederung in bzw. Anpassung an selbstgeschaffene kulturelle Strukturen und technische Systeme (inkl. der damit verbundenen sozialen Hierarchien) andererseits stellt eine Art Leitmotiv des Buches dar, auf das van Laak immer wieder zu sprechen kommt.

Infrastrukturen ermöglichen das alltägliche und reibungslose Funktionieren eines gesellschaftlichen Status-quo, der auf anonymen, oftmals sogar ‚unsichtbaren‘ Netzen basiert. Infrastrukturen stabilisieren und strukturieren den Alltag indem sie zur Ausbildung von Routinen ‚auffordern‘. Sie „codieren [...] menschliche Handlungen, den Habitus und das Wissen, sie bilden die Basis für kulturelle Praktiken, für soziale Organisation, Kommunikation und Information.“ (S. 26, vgl. auch S. 222f.) Die durch sie ‚eingesparte‘ Energie für alltägliche Reproduktionsfunktionen steht für andere, ‚höhere‘ Aktivitäten zur Verfügung. Insofern die Entlastung von existenziellen Erfordernissen der Reproduktion und die sich daraus ergebende Steigerung von Handlungsmacht (oder auch Erweiterung von Handlungsoptionen) allen Menschen gleichermaßen – oder auch: der Menschheit – zu Gute kommen soll, wird Infrastruktur zu einem konstitutiven Bestandteil des Projekts der europäischen Moderne. Mit anderen Worten: Die Karriere der Infrastruktur, so wie sie van Laak im engeren, modernen Sinne verstanden wissen möchte, beginnt im Zeitalter der Aufklärung, der Epoche der Revolutionen in den USA und Frankreich, der industriellen Revolution, dem liberalen Wirtschaftsbürgertum und dem Aufstieg moderner Massengesellschaften. „Von ‚Infrastrukturen‘ soll hier – gerade in Abgrenzung zu früheren Stadien der Verkehrserschließung, des Informationsaustauschs oder der Fürsorge – daher erst dann gesprochen werden, wenn tendentiell [sic] eine Mehrzahl an Menschen im Alltag auf entsprechende Einrichtungen tatsächlich zugreift. Daher macht nicht schon deren Vorhandensein, sondern erst eine solche Nutzung diese Vorkehrungen zu *Infrastrukturen*.“ (S. 18)

Erst die Rückbindung des Begriffs der Infrastruktur nicht nur an den idealen Anspruch eines egalitären Zugangs, sondern der massenhaften, tatsächlichen Nutzung im Alltag macht klar, warum van Laak den Begriff der Infrastruktur auf die Zeit seit der klassischen Moderne einschränkt: Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde die (humanistische) Utopie einer allgemeinen und gleichen Versorgung breiter Bevölkerungsschichten in konkrete politische Projekte überführt.⁵ Realisiert wurde das Programm für viele freilich erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als der Zugang zu Infrastruktur zur (staatlichen)

⁵ Häufig vorangetrieben von bürgerlichen Vereinen. Siehe dazu noch immer NIPPERDEY, Thomas: „*Verein als soziale Struktur in Deutschland im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Eine Fallstudie zur Modernisierung I*“, in: DERS. (Hrsg.): *Gesellschaft, Kultur, Theorie. Gesammelte Aufsätze zur neueren Geschichte*, Göttingen 1976, S. 174–205.

Grundversorgung aufstieg. Entsprechend sind mit Infrastruktur bei van Laak nicht alle historischen ‚Fließräume‘ gemeint, die „Mobilität und einen Austausch von Menschen, Gütern und Ideen“ (S. 13) ermöglichten, sondern eben nur solche, mit denen die Vorstellung bzw. Realisierung einer „einer möglichst gleichmäßigen Versorgung und Kommunikation aller Bürger“ (S. 17) verbunden war.

5 Individualität, Autonomie und Aufklärung

Das Konzept der Infrastruktur in der klassischen Moderne verweist damit implizit auf einen spezifisch historischen Subjektbegriff, dessen normativer Kern das Ideal eines aktiven und autonomen Individuums bildet. Der Zweck von Infrastruktur laufe letztlich „auf das von räumlichen, zeitlichen [...] und Naturvorgaben möglichst unabhängige Individuum hinaus, das sich selbst zu steuern und fortlaufend Entscheidungen zu treffen vermag.“ (S. 278) Die Infrastrukturen der Moderne bilden die materiellen Voraussetzungen für die „Kulturtechnik der individuellen Lebensführung“ (S. 269, vgl. dazu auch S. 254f.) – mit allen Vor- und Nachteilen, die Selbstbestimmung, Unabhängigkeit und die Notwendigkeit, Entscheidungen zu treffen so mit sich bringen und die hier lediglich mit den Schlagworten von Entfremdung, Verdinglichung, Beschleunigung, Standardisierung, Normierung usw. angedeutet werden sollen (vgl. dazu z.B. S. 278f.).⁶ In ihrer Funktion als Bedingung der Möglichkeit des bürgerlichen Individuums waren Infrastrukturen, so van Laak, keine vernachlässigbaren Epiphänomene der Moderne, deren Vorhandensein oder Abwesenheit für die Entstehung spezifisch moderner Vorstellungen von Subjekt, Demokratie, Nation, Solidarität usw. sekundär wäre. Im Gegenteil, sie bilden „einen bemerkenswert eigenständigen und unabhängigen Faktor der jüngeren Geschichte“ (S. 11), ohne den sich unser Selbst- und Weltverhältnis heute anders darstellen würde.

In der Betonung der materiellen Voraussetzungen des autonomen Subjekts liegt die eigentliche Pointe des Buches. Hier zeigt sich, welche lebenserleichternden und -notwendigen Dienstleistungen das souveräne Individuum benötigt, um überhaupt ein „eigenverantwortliches Leben“ (S. 255) führen zu können. Wenn Infrastrukturen „eine zeitliche, räumliche und soziale Unabhängigkeit und die flexible Entfaltung zu einer selbstbestimmten Persönlichkeit“ (S. 254) zumindest ermöglichen (wenn auch nicht garantieren), dann gefährdet die Einschränkung infrastrukturegebundener Daseinsvorsorge den Vollzug selbstbestimmter Individualität. Besonders eindringlich wird dieser Zusammenhang, wenn man sich klar macht, dass Versorgungssysteme in Europa bis weit in die Epoche der bürgerlichen Gesellschaft hinein auf persönlicher Bekanntschaft und Abhängigkeit beruhten (vgl. S. 255). Auf Grundlage personeller Abhängigkeitsbeziehungen verrichteten Sklaven, Diener oder Hauspersonal Serviceleistungen, die ihren Besitzern ein Mehr an Freiheit ermöglichte. Die Emanzipation von Naturzusammenhängen war unter

⁶ Zum Begriff des Bürgers und des Bürgertums siehe jetzt die Beiträge in HETTLING, Manfred und Richard POHLE (Hrsg.): *Bürgertum: Bilanzen, Perspektiven, Begriffe*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2019. Siehe auch die Kritik eines einseitigen bürgerlichen Leistungsethos bei VERHEYEN, Nina: *Die Erfindung der Leistung*, München: Carl Hanser Verlag 2018.

diesen gesellschaftlichen Bedingungen das Privileg weniger, die es sich leisten konnten, „sich von alltäglichen Subsistenzfragen zu befreien.“ (S. 256) Mit der Aufklärung wurde der Anspruch freier und gleicher Versorgung dann gewissermaßen auf die Infrastruktur und ihre weitgehend anonymisierten, verrechtlichten und versachlichten Leistungen übertragen. Wie und warum der egalitäre, partizipative und emanzipatorische Anspruch und die tatsächliche Realisierung auseinandertraten, wird im Buch anhand unterschiedlicher Fallbeispiele erläutert.

6 Infrastrukturen als ‚Tentakel der Moderne‘

Die moderne Idee von Infrastruktur verweist also implizit auf Modernisierung, sozialen Fortschritt, die wirtschaftsliberale Norm freier und ungehemmter Zirkulation und wissenschaftlich-technische Naturbeherrschung. Infrastrukturen sind als ein Konzept zu verstehen, „das sich mit bestimmten Vorstellungen der zirkulativen und wachstumsorientierten Moderne verbindet. Es trug und trägt liberale und aufklärerische Ideale in sich und expandierte nahezu unaufhörlich, wenn auch meist sehr ungleichmäßig.“ (S. 282) Einerseits wurden Infrastrukturen geschaffen, um Gesellschaften räumlich, sozial oder kulturell zu integrieren und den so ‚angeschlossenen‘ Menschen – freilich sehr ungleich verteilt – neue Möglichkeiten zu bieten (vgl. S. 11). Andererseits verband sich mit ihrer ‚Organisationsmacht‘ die Gelegenheit gesteigerter Kontrolle durch eine „kollektive Programmierung einer Gesellschaft“ (S. 26) und einer gezielten Steuerung von Handlungen (vgl. S. 24). So dienten im Rahmen kolonialer Eroberungen Infrastrukturen der Ausbeutung und Unterdrückung, indem die vermeintlich ‚unproduktiven‘ und ‚unterentwickelten‘ Regionen mittels infrastruktureller Erschließung in den liberalen Welthandel integriert und so ‚in Wert‘ gesetzt wurden (vgl. S. 52). Der Doppelcharakter der Moderne zeigt sich damit nicht zuletzt in ihren Versorgungssystemen. Infrastrukturen enthalten als Potential zugleich immer beides: Ermöglichung und Begrenzung oder auch: Emanzipation und Belastung. Sie können zur Vernetzung und zur herrschaftszersetzenden Kooperation beitragen und z.B. soziale Transformation beschleunigen, aber auch Instrumente repressiver Ordnung sein.

Die konkrete Umsetzung von Infrastrukturprojekten (und die damit verbundenen Interessenkonflikte) bildet ein weiteres Untersuchungsfeld von van Laak. Er betont, dass zufällige, pfadabhängige und kontingente Einflüsse oder Faktoren häufig eine weitaus größere Rolle spielten als rationale oder technokratische Erwägungen und kohärente Planung von Ingenieuren und Experten. Weil die mit Infrastrukturen „verbundene[n] rigide[n] Steuerungs- und Kontrollabsichten“ (S. 286) in der Geschichte immer wieder unterlaufen, umgangen oder überformt wurden, konstatiert van Laak: „Infrastruktur scheint historisch am besten getroffen zu werden, wenn man sie als Ergebnis von Prozessen der Aushandlung und der kollektiven Kompromisse versteht.“ (S. 21, vgl. auch S. 13) Eine Eigenheit von Infrastrukturen scheint mithin in ihrer „relative[n] Offenheit“ (S. 286) zu bestehen, die alle möglichen Formen von Zweckentfremdung, Aneignung, Umdeutung, Umformung usw. zulässt. Sicherlich waren und sind Infrastruktur-Einrichtungen auf der einen Seite „Instrumente zur Wahrung und Durchsetzung von [...] Interessen“ (S. 283). Auf

der anderen Seite wurden Herrschaftsansprüche unter Einsatz dieser oder jener Infrastruktur stets auch in Frage gestellt. Ob aus der behaupteten Indifferenz der technisch-materiellen Netze gegenüber der Frage der Stabilisierung bzw. Unterminierung von Herrschaft allerdings folgt, dass „die Frage des politischen oder ökonomischen Systems für die Geschichte der Infrastrukturen [...] auffällig nachrangig“ (S. 286) ist, wie van Laak behauptet, muss doch aber stark angezweifelt werden (auch weil van Laak anhand der Gegenüberstellung der kommunistischen und kapitalistischen Verwendung von Infrastrukturen das genaue Gegenteil zeigt. Vgl. dazu S. 128-136). Van Laak lässt an der einen oder anderen Stelle durchblicken, dass moderne Infrastrukturen – und das scheint van Laaks impliziter modernisierungstheoretische Bias zu sein – generell zur Etablierung eher liberaler Gesellschaftsformationen tendieren, „die plural und dezentral strukturiert sind und sich dabei vorwiegend selbst organisieren“ (S. 286). Auch betont er, dass das „moderne Infrastrukturideal eines unterschiedslosen Zugangs [...] am ehesten in sozialintegrativen Wohlstandsgesellschaften verwirklicht [wurde].“ (Ebd.) Wie kann sich aber – wenn es eine mehr als zufällige Verbindung von liberaler Gesellschaftsordnung und der Realisierung des Ideals moderner Infrastruktur gibt – das Konzept der Infrastruktur zugleich indifferent gegenüber unterschiedlichen Varianten des Projekts der Moderne verhalten?

Begreift man das Projekt der Moderne als unabgeschlossenes Projekt, das unterschiedliche Wege zur Realisierung seiner normativen Implikationen einschlagen kann (und eingeschlagen hat), besteht kein zwingender Grund anzunehmen, dass die bisherige Wahlverwandtschaft von moderner Infrastruktur und liberaler Gesellschaftsordnung die einzige oder sogar beste Option zur Verwirklichung aufklärerischer Normen und Werte darstellt. Hier zeigen sich deutlich die Grenzen von van Laaks historisierendem Verständnis, das zwar radikale Transformationen in der Vergangenheit kennt, sich diese aber für die Zukunft nicht vorzustellen vermag (so sind auch van Laaks Überlegungen zur Zukunft der Infrastruktur am Ende des Buchs recht phantasiearme Extrapolationen aktueller Phänomene und Topoi).

7 Routine, Alltag und Habitus

Auf jeden Fall haben sich die „Netzwerke der Ver- und Entsorgung, der Kommunikation, des Verkehrs und der Energie [...] tief in das Alltagsleben und das Verhalten derjenigen eingeschrieben, die regelmäßig darauf zugreifen.“ (S. 11) Es ist dieser Punkt, der van Laak besonders interessiert: der Einfluss von Infrastrukturen auf „uns selbst und unser Alltagsleben“ (S. 12). Van Laak verweist am Beginn des Buches ausdrücklich darauf, dass er keine „systematische, zusammenfassende Darstellung der wirtschaftlichen, der politischen, der rechtlichen oder gar der technischen Dimensionen der Infrastruktur“ (S. 9) vorlegen möchte. Im Mittelpunkt stehe vielmehr die Frage, welche Routinen wir im Zusammenleben mit Infrastrukturen ausbilden. Dieser Frage nach der „individuellen Zurichtung der Nutzer“ (S. 15), der Setzung von Verhaltensstandards und den damit erzeugten Erwartungen wird anhand unterschiedlicher Beispiele in unterschiedlichen Epochen nachgegangen. Genannt sei hier nur die Stadtplanung im Zuge der Urbanisierung am Ende des 19. Jahrhunderts: Wie

und wo eine Kanalisation angelegt oder ein öffentlicher/privater Personennahverkehr eingerichtet wurde, wirkte sich im Alltag u.a. auf die Wege und das Selbstverständnis der Einwohner und damit letztlich auch auf die soziale (Klassen-)Struktur des öffentlichen Raums aus.

Ein anderes durchgehendes Thema betrifft die politischen Debatten um die Frage des Verlaufs der Grenze zwischen Staat und Gesellschaft. Hierzu gehören die Diskussionen darüber, ob staatliches oder privates Engagement bei der Zurverfügungstellung von sozialen Leistungen und öffentlichen Gütern den Vorrang haben müsse. Die Vertreter eines „möglichst öffentlich und zentral gesteuerten Allgemeinwohls“ standen hier den Vertretern „der privaten deregulierten Initiative“ gegenüber (S. 44, vgl. dazu die Debatten entlang des Eisenbahnbaus im 19. Jahrhundert auf S. 43-46). Auch dem Umstand, dass funktionierende Märkte auf Voraussetzungen beruhen, die sie selbst nicht zu garantieren vermögen, begegnet man in diesen Kontexten wiederholt. Infrastrukturen gewährleisten die „Basisfunktionen einer Gesamtwirtschaft [...], die notwendig sind für Wachstum, Integration und Versorgung.“ (S. 23) Der Zusammenhang von staatlichen Vorleistungen und privater Aneignung – der für die Betrachtung einer Epoche mit kapitalistischer Wirtschaftsordnung eigentlich die Hauptrolle spielen sollte – kommt insgesamt aber deutlich zu kurz. Dass staatliche bzw. staatlich delegierte Infrastrukturen einerseits notwendige Bedingung einer warenproduzierenden Ökonomie und andererseits Legitimationsressource gesellschaftlicher Ordnung und damit keineswegs neutrale Angebote zur Verbesserung der Lebensqualität sind, kommt zwar an der einen oder anderen Stelle im Rahmen historischer Beispiele vor, wird aber nicht systematisch entfaltet.⁷ Doch gerade entlang der Frage, wie und warum öffentliche Strukturen z.B. der sozialstaatlichen Daseinsvorsorge für kapitalbasierte Formen von Ausbeutung und nationalstaatliche Formen von Herrschaft eingerichtet wurden und werden, ließe sich der bisweilen idealistisch anmutenden Konnex von Infrastruktur, Modernisierung und autonomer Subjektivität bei van Laak weiterentwickeln. Zu fragen wäre nämlich, ob die Herausbildung der individualisierten Lebensform der Moderne weniger Zweck, als vielmehr die nicht-intendierte Nebenfolge einer kontinuierlichen Versorgung der Strukturen von Kapital und Arbeit wäre. Ebenso wenig wie der Zweck kapitalistischer Produktionsweise die Versorgung der Bevölkerung ist, besteht der Zweck infrastruktureller Erschließung und Anbindung in der Realisierung von Normen und Werten der europäischen Aufklärung (auch wenn die Legitimation genau so verfährt).

⁷ Dazu die Einleitung von Wolfgang Streeck in FOUNDATIONAL ECONOMY COLLECTIVE: *Die Ökonomie des Alltagslebens. Für eine neue Infrastrukturpolitik (mit einem Vorwort von Wolfgang Streeck)*, S. 7. Dort heißt es: „Das hier einzuleitende Buch handelt von dem alltäglichen Kommunismus, der unserem alltäglichen Kapitalismus unterliegt und ihn überhaupt erst ermöglicht. Gemeint sind die großen Netze der physischen und sozialen Infrastruktur, die moderne Gesellschaften zusammenschließen und ihre Mitglieder produktiv machen. Zu den Ersteren zählen die fest installierten Leitungs- und Schienensysteme, die uns mit Wasser, Strom, Heizung und Transportleistungen versorgen; zu den Letzteren kollektiv institutionalisierte Leistungsbeziehungen, die Gesundheit, Bildung, Pflege und soziale Sicherheit liefern.“ Eine Version des Vorworts auch als STREECK, Wolfgang: „Der alltägliche Kommunismus. Eine neue Ökonomie für eine neue Linke“, in: *Blätter für deutsche und internationale Politik* 6 (2019), S. 93–105 (<https://www.blaetter.de/ausgabe/2019/juni/der-alltaegliche-kommunismus>)

Im Anschluss an solche eher theoriegeleitete Fragestellungen müsste man sich schließlich mit den Phänomenen der Verdinglichung und des Fetisch befassen: Wird mit Infrastruktur nicht im Grunde ein soziales Verhältnis als Gefüge von Dingen dargestellt, das denjenigen, die es hergestellt und eingerichtet haben, als fremde, objektive Macht gegenübertritt?⁸ Zugegeben: Fragen dieser Art würden den von van Laak selbstgesetzten Rahmen sprengen, würden aber zur Erklärung von Phänomenen beitragen, deren Ambivalenz, Widersprüchlichkeit oder „unauflösbare Dialektik“ (S. 231) van Laak so lediglich konstatieren kann. Entsprechende Ansätze böten beispielsweise auch einen Zugang zum Verständnis von Vandalismus, Korruption und ‚free riding‘, also dem „Frei-, Schwarz- oder Trittbrettfahrerverhalten“ (S. 162).⁹

8 Postmoderne Transformation der Infrastruktur

Seit den 1960er/70er Jahren wurde das ‚moderne Infrastrukturideal‘, das durch die „Idee eines universalen Zugangs und standardisierter Leistungen eines monopolistischen Anbieters“ (S. 14) gekennzeichnet war, zunehmend durch eine zweite Logik ergänzt bzw. in Frage gestellt. Seit dieser Zeit trat neben das lineare Fortschrittsdenken des Fordismus, bei der der Staat als Steuerungs- und Planungszentrale die Gesellschaft in ihrer Entwicklung lenkt und reguliert, ein ‚dezentrales Denken‘ in Zyklen, Netzwerken und Verflechtungen (vgl. S. 275). Infrastrukturen wurden seither verstärkt auf ihre ‚Machtwirkungen‘ hin befragt. Das ‚postfordistische Denken‘, z.B. in Form der Kritik am paternalistischen und normierenden Wohlfahrtsstaat und seinen Techniken der Sozialdisziplinierung, verband sich im Zuge des sog. ‚Wertewandels‘ und der ‚partizipativen Revolution‘ mit den Appellen an „individuelle Verantwortung, an Einsicht und noch mehr Selbstregulation“ (S. 276). Deregulierung, Privatisierung und Liberalisierung seit den 1970er Jahren leiteten gewissermaßen einen Bruch mit der „infrastrukturierten Hochmoderne“ (S. 276, vgl. auch S. 124ff. und S. 169ff.) ein.¹⁰ Im Namen der Steigerung individueller Autonomie erfolgt seit dem eine Transformation von Infrastrukturen und ihrer verrechtlichten und standardisierten Zugangswege: (personalisierte) Serviceleistungen wurden und werden zunehmend dem Endverbraucher überantwortet (als Beispiel ließe sich die Einführung von Selbstbedienungskassen in Supermärkten anführen; weitere Beispiele auf S. 260).¹¹

⁸ Siehe dazu den Abschnitt zu Georg Lukács in GEUSS, Raymond: *Changing the subject: philosophy from Socrates to Adorno*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press 2017, S. 200–225.

⁹ „Aber warum gab und gibt es immer wieder Menschen, die diese vermeintlichen Gemeingüter nutzen, aber weder schonend damit umgehen noch dafür bezahlen wollen?“ (S. 162) Anstelle von ‚gemeinwohlschädigenden Aktivitäten‘ sähe van Laak lieber mehr privates Engagement und Gemeinsinn: „[f]reie Fahrt“, so van Laak, der sich ansonsten mit normativen Aussagen zurückhält, „entsteht eher durch spendende, nicht durch schwarzfahrende Bürger“ (S. 183).

¹⁰ Wobei hier freilich zwischen den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der jeweiligen Länder unterschieden werden muss. Siehe dazu BACCARO, Lucio und Chris HOWELL: *Trajectories of Neoliberal Transformation: European Industrial Relations Since the 1970s*, Cambridge: Cambridge University Press 2017.

¹¹ Als Einstieg in die Diskussion zum Thema eignet sich noch immer VOBRUBA, Georg: „Autonomiegewinne: Konsequenzen von Verrechtlichung und Deregulierung“, in: *Soziale Welt* 43/2 (1992), S. 168–181.

Entscheidend ist für van Laak, dass der Umschlag von Befreiung zu Belastung bereits im Begriff moderner Infrastruktur als Potential angelegt ist. Erst die weitgehende Ausstattung mit Netzen aller Art evoziert in den so angeschlossenen Endverbrauchern und Nutzern den Wunsch nach weitergehender Emanzipation. Dieser Wunsch jedoch kann auch – eine entsprechende ideologische Betreuung und Formierung vorausgesetzt – auf seine eigenen Voraussetzungen angewendet werden. Das Bedürfnis nach weiterer Steigerung individueller Autonomie realisiert sich in einem pervertierten Format, wenn es sich auf eben jene Institutionen und Strukturen richtet, die die materielle Grundlage von Autonomie darstellt. In praktischer Konsequenz zeigen sich solche Entwicklungen, wenn z.B. sozialstaatliche Garantien der Versorgung durch die Vielfalt privater Anbieter ersetzt oder ergänzt werden – auch wenn damit nicht unbedingt eine schlechtere Versorgung verbunden sein muss.

9 Themenvielfalt

Bemerkenswert ist, wie van Laak entlang der Thematik der Infrastruktur Diskussionszusammenhänge aufzeigt, die weit über die technisch-materielle Seite von Kommunikations-, Zug- oder Straßennetzen hinausgehen. Aus der Themenvielfalt sollen hier nur einige stichpunktartig genannt werden: die Prozesse des ‚nation building‘ und der Ausbildung von ‚kollektiven Identitäten‘ durch infrastrukturelle Integration; die Visionen eines ‚kommenden Zeitalters‘ des Weltfriedens und der ‚Völkerverständigung‘ als Ergebnis weltweiter Vernetzung; die Bedeutung der Telegrafie für Weltmarkt und Börse; soziale Segregation und Körpermetaphern im Kontext städtischer Infrastrukturen; Hygiene und Gesundheit als sozialmoralische Herrschaftsdiskurse; die Etablierung der Normen der ‚Zivilisiertheit‘ und Scham durch entsprechende Strukturierung und Codierung öffentlicher Räume; die Frage des Zusammenhangs von Revolution, Klassenkampf und Elektrizität in den 1920er Jahren; die Konkurrenz zwischen Gas und Strom sowie die Elektrifizierung von Privathalten; die Veränderung der Rolle der Frau als Konsumentin, Hausfrau und Arbeiterin; privatwirtschaftliche Marketingstrategien von Anbietern div. Netze; Veränderung der Praxis des Telefonierens; Infrastruktur und militärische Logistik; Tourismus; Trends der ‚Verhäuslichung‘ und Individualisierung durch die Möglichkeit des Pendelns zwischen (städtischem) Arbeitsplatz und Vorstadt; Unfall und Unfallprävention; der Zusammenhang von Schutz und Gehorsam durch Daseinsvorsorge in der ‚Volksgemeinschaft‘; die unterschiedliche Nutzung von Infrastrukturen während der Systemkonkurrenz im Kalten Krieg; die Kontinuitäten von Kolonialismus, rohstofffixierter Exportwirtschaft und Entwicklungshilfe auf Grundlage von Infrastrukturprojekten; Zwangsarbeit, Arbeitseinsätze und Großprojekte; Gemeinwohl, Gemeinwohl und Partikularinteressen; Müll und Umweltschutz; Streiks und Sabotage; Distinktionsmechanismen, Kulturkritik und Masse; Langlebigkeit von Technokratie als Hintergrundideologie¹² uvm.

¹² Dazu auch LAAK, Dirk van: „*Technokratie im Europa des 20. Jahrhunderts - eine einflussreiche ‚Hintergrundideologie‘*“, in: RAPHAEL, Lutz (Hrsg.): *Theorien und Experimente der Moderne: Europas Gesellschaften im 20. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien: Böhlau 2012, S. 101–128.

Interessant sind hier vor allem die Zusammenhänge, die van Laak herstellt. Wenn er beispielsweise auf die allmähliche Verbreitung von Kühlschränken in Privathaushalten zu sprechen kommt, wird im nächsten Schritt auf die „globale Waren- und Kühlketten“ (S. 119) verwiesen. Von hier aus wird auf die Einrichtung transnationaler oder globaler Märkte und die Standardisierung des Transports durch die Einführung von Containern übergegangen. Anschließend wird auf die Möglichkeit der Vorratslagerung im Kühlschrank hingewiesen, die es nahelegte, „mit dem Automobil große Einkäufe zu tätigen“ (S. 119), was auf die Veränderungen des Freizeitverhaltens verweist usw.

10 Fazit

Van Laak hat mit *Alles im Fluss* kein analytisches oder soziologisches Werk vorgelegt, das z.B. eine Theorie der Moderne entlang ihrer Infrastruktur entwickelt. Bisweilen hinterlässt die ungeheure Themenvielfalt den Eindruck von Beliebigkeit. Der flotte und flüssige Stil verführt van Laak hier und da zu anekdotischer Materialausbreitung und Bildung von Assoziationsketten. Das liest sich gut, geht aber so weit, dass seitenweise Alltagswissen und Selbstverständlichkeiten präsentiert werden, ohne dass sich ein Erkenntnisgewinn einstellt. Die historischen Ausführungen und ihre Einordnung sind sicherlich interessant – aber eben auch nicht mehr als das. Mehr als einen Überblick über die Heterogenität des Gegenstandes liefern sie letzten Endes nicht. Insofern sich van Laak aber nicht primär an ein Fachpublikum richtet, kann über diese Defizite und auch über die etwas feuilletonhafte Theoriebildung getrost hinwegsehen werden. Lesenswert ist das Buch vor allem aufgrund der aufgezeigten Verknüpfung von normativen Fragen der aufklärerischen Trias von Freiheit, Gleichheit und Solidarität auf der einen Seite und ihren technischen bzw. materiellen Voraussetzungen in Form von Infrastrukturen auf der anderen Seite.