

van Laak, Dirk: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*. Frankfurt am Main: S. Fischer 2018. ISBN: 978-3-10-397352-5; 366 S.

Rezensiert von: Jan Hansen, Institut für Geschichtswissenschaften, Humboldt-Universität zu Berlin

Infrastrukturen sind nicht sexy. Der Begriff ist abstrakt und das Konzept dahinter sperrig. Dennoch stehen sie seit einigen Jahren hoch im (Forschungs-)Kurs. Insbesondere im anglo-amerikanischen Raum beschäftigen sich Forschungscluster und Graduiertenschulen mit ihnen, werden Workshops und Vortragsreihen organisiert, präsentieren die Verlagskataloge regelmäßig neue Beiträge zum Thema. Das mag zunächst mit den Konjunkturen wissenschaftlichen Arbeitens zu tun haben. Unbestritten ist jedoch, dass Infrastrukturen zentral für das Funktionieren unserer arbeitsteiligen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft sind. Öffentlicher Nahverkehr und Straßen, Wasserversorgung und Kanalisation, Elektrizitäts- und Telefonnetze, das Internet und Mobilfunknetze halten unser alltägliches Leben überhaupt erst am Laufen.

Hierzulande gehört der Leipziger Historiker Dirk van Laak zu den prominentesten und produktivsten Wegbereitern dieses Forschungsfeldes. In den letzten 20 Jahren hat er zahlreiche Bücher und Aufsätze vorgelegt, um die niemand herumkommt, die oder der sich mit Infrastrukturen beschäftigt.¹ Nun liegt ein neues Buch von ihm vor, das sich an ein eher breites Publikum wendet, eine Art „Zwischenbilanz“ (S. 15) ziehen möchte und dabei Einblicke in ein lange Zeit unterschätztes und gerne übersehenes Phänomen bietet.

Dirk van Laak arbeitet mit der Prämisse, dass Infrastruktur ein Konzept des 19. und 20. Jahrhunderts ist und folglich historisiert werden muss. Er argumentiert, dass es die Aufklärung und der westeuropäisch-atlantische Liberalismus waren, die dieses Konzept hervorbrachten, das wiederum eng an „Vorstellungen der zirkulativen und wachstumsorientierten Moderne“ (S. 282) rückgebunden war. Klar tritt hier hervor, dass Infrastrukturen „alles andere als neutrale Angebote“ waren (S. 140). Vielmehr vereinheitlichten sie he-

terogene Zeit- und Raumordnungen, setzten spezifische Rechts- und Verwaltungsstrukturen durch und bestimmten die „Standards der Information, der Versorgung und des Handels“ (S. 141). Dass das damit assoziierte Denken in Kategorien der Produktivität mittlerweile an Überzeugungskraft eingebüßt hat, zieht sich wie ein roter Faden durch das Buch. Einer postmodernen Wachstumskritik verpflichtet, schlägt van Laak vor, Infrastrukturen stärker mit Nachhaltigkeitskonzepten zu verbinden.

Der Begriff Infrastruktur beziehe sich, so präzisiert der Autor, auf „alles Stabile, das notwendig ist, um Mobilität und einen Austausch von Menschen, Gütern und Ideen zu ermöglichen“ (S. 8). Diese Definition ist überzeugend, weil sie viel Raum lässt für die Spezifika des Phänomens. Und spezifisch sind Infrastrukturen allemal. Die anthropologische, soziologische und historische Forschung hat herausgearbeitet – und van Laak teilt diese Lesart –, dass Infrastrukturen dazu neigen, selbstverständlich und alltäglich zu werden; wir bemerken sie häufig erst wieder, wenn sie nicht mehr funktionieren. Zugleich ist ihnen ein interessanter Doppelcharakter zu eigen, auf den der Autor schon früher hingewiesen hat: Infrastrukturen eröffnen neue Handlungsmöglichkeiten und sie sind ein Instrument, um – mit Foucault gesprochen – menschliches Verhalten zu normieren und zu disziplinieren.²

„Alles im Fluss“ fragt denn auch, „wie die Infrastruktur und die dazugehörigen Basis-einrichtungen in den vergangenen zwei Jahrhunderten uns selbst und unser Alltagsleben grundlegend veränderten, wie sie neue Routinen schufen, neue Verhaltensstandards setzten und neue Erwartungen an die Gesellschaft schürten.“ (S. 12–13) Das Buch besteht aus zwei großen Teilen, die diese Fragen zunächst chronologisch, dann systematisch beantworten. Der erste Teil über die „klassische Ära der Infrastrukturen“ spannt einen weiten, fast 200-jährigen Bogen vom frühen 19. bis ins

¹Vgl. die Publikationsliste van Laaks auf der Website der Universität Leipzig: https://www.gko.uni-leipzig.de/fileadmin/user_upload/historisches_seminar/09deutscheeuropagesch/Dateien/Publikationen_van_Laak.pdf (06.08.2018).

²Dirk van Laak, *Infra-Strukturgegeschichte*, in: *Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001), S. 367–393.

späte 20. Jahrhundert. Van Laak lässt so unterschiedliche historische Phänomene wie den Bau von Kanälen, die Elektrifizierung von Städten oder die Schaffung von integrativen europäischen Netzwerken (Eisenbahnen, Telegrafien und Autobahnen) Revue passieren. Auch die Transformation des Alltagslebens durch die entstehende Konsumgesellschaft in Westeuropa und Nordamerika sowie den speziellen Entwicklungspfad von Infrastrukturen im real existierenden Sozialismus werden erklärt. Ein aufschlussreiches Kapitel zu Infrastrukturen als „Machtspeicher“ kolonialer Herrschaftsstrukturen über die jeweilige Dekolonisation hinaus rundet diesen Teil ab.

Im zweiten Teil seines Buches geht van Laak systematisch vor. Hier stellt er „Knotenpunkte der Debatte um die Infrastruktur“ vor. Dieser Teil hat einen teilweise historiographischen Anspruch, wenn aktuelle Forschungsfelder und -fragen diskutiert werden, er ist aber auch als Beitrag zur aktuellen politischen Debatte gemeint. Zusammengefasst besteht dieser Teil aus sechs Einzelkapiteln, die sich unter anderem mit der öffentlichen oder privaten Organisation von Infrastrukturen, ihrer Sichtbarkeit und ihrem Symbolwert, ihrer Temporalität und ihrer Verwundbarkeit in Zeiten von Terrorismus oder Cyberattacken beschäftigen. In der Tat sind Fragen beispielsweise nach den Eigentumsverhältnissen und den Kosten von Wasser- und Stromnetzen hochaktuell, auch solche nach dem Verfall von Straßen und Brücken oder dem Spannungsfeld von Sicherheit und Freiheit im Flugverkehr. Häufig übersehen wird dabei, dass die Antwort, die wir auf diese Fragen geben, eng mit den Menschenbildern und Gesellschaftsvorstellungen zusammenhängen, von denen wir uns leiten lassen. Van Laak macht diese Bedingtheit sehr deutlich.

Besonders spannend findet der Rezensent – aufgrund eigener Forschungsinteressen – jene Passagen des Buches, in denen es um die Nutzer von Infrastrukturen geht. Im Zentrum steht hier die Frage nach der Konstruktion und Transformation infrastrukturgerechten Verhaltens; die Frage also, wie Menschen dazu gebracht werden (oder sich selbst dazu bringen), die Benutzung bestimmter Infrastrukturen einzuüben und zu internali-

sieren. Ausführlich spricht van Laak über die Verkehrserziehung. Nirgendwo sonst hätten die Menschen so gründlich gelernt, sich mit Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, Verkehrsregeln und ihren „siebten Sinn“ zu verhalten. Der Autor zitiert aus Franz Vogts „Anstandsbüchlein für das Volk“ (1894), das ein früher Versuch war, durch Benimmregeln für den großstädtischen Verkehr „ein reibungsarmes und anstoßfreies“ Miteinander zu etablieren (S. 221). Interessant an diesem Büchlein ist, dass es „das richtige Verhalten nicht bloß aus den Werten des Anstands“ ableitet, „sondern ebenso aus der Funktionslogik einer möglichst ungehinderten Zirkulation“ (S. 221). Verhalten wird so routinisiert, wie es der Infrastruktur entspricht.

Wenn es richtig ist, dass viele der im Buch rekapitulierten Theorien über die Einübung von infrastrukturgerechtem Verhalten ohne expliziten Bezug auf die technische oder materielle Seite von Infrastrukturen auskommen, und hier also forschungspraktisch noch viel zu tun ist, darf auch der Hinweis auf die offenen Aneignungsprozesse auf Seiten der Nutzer nicht fehlen. Van Laak weist auf die Abwandlung von westlichen Infrastrukturen durch die Menschen in kolonisierten Gebieten hin. Eine ähnliche Beobachtung wird man auch in westeuropäischen und nordamerikanischen Städten machen können. Hier wird der Gebrauch von Infrastruktur häufig von der intendierten Nutzung durch die Betreiber ab. Man denke nur an die kreativ adaptierenden Lernprozesse, die die Einführung von fließendem Wasser in den Haushalten ab etwa 1850 begleiteten. So oder so bleibt richtig, was der Autor auf einer konzeptionellen Ebene unterstreicht: Infrastrukturen sind kein autopoietisches System, sie „werden auch durch außersystemische Faktoren stabilisiert, vornehmlich die Routinen und Gewohnheiten ihrer Nutzer“ (S. 285).

Insgesamt hat Dirk van Laak ein ebenso lesbares wie lesenswertes Buch vorgelegt. „Alles im Fluss“ bietet eine gelungene Einführung in die Geschichte von Infrastrukturen und in aktuelle Diskussionsfelder. Sein Verdienst liegt darin, dass es verständlich für ein breiteres Publikum geschrieben ist, ohne diejenigen zu langweilen, die sich selbst wissenschaftlich mit Infrastrukturen beschäftigen. Viele Lese-

rinnen und Leser werden dieses Buch deshalb als „Steinbruch“ für ihre je eigenen Interessen oder Arbeitsgebiete nutzen können, seien sie nun Ingenieure, Politiker, Historiker oder Laien. Van Laak zeigt ebenso konzise wie pointiert, dass Infrastrukturen nicht nur essentiell für das Funktionieren unserer Welt sind, sondern dass sie als das materialisierte Ergebnis gesellschaftlicher Ordnungsvorstellungen verstanden werden müssen und gleichzeitig diese Ordnungen mit konstruieren. Dass die Aneignung von Infrastrukturen für diesen Prozess zentral ist, bleibt hier ebenfalls nicht verborgen.

HistLit 2018-4-003 / Jan Hansen über van Laak, Dirk: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*. Frankfurt am Main 2018, in: H-Soz-Kult 01.10.2018.