

Van Laak, Dirk: Alles im Fluss. Die Lebensadern der Gesellschaft. Frankfurt am Main: S. Fischer Verlag GmbH 2018

Rezensiert von: Sophie Vaucher

Infrastrukturen gehen uns alle etwas an, gerade in der aktuellen und ungewissen Zeit bezüglich des neuartigen Coronavirus sehen sich viele Städte und Gemeinden mit der Frage konfrontiert, wie sich die Infrastruktur in Zukunft verändern muss und welchen Einfluss dies wiederum auf unser gesellschaftliches Leben haben wird. In seinem Werk zeigt der Historiker Dirk van Laak, wie Infrastrukturen neue Strukturen schaffen und das alltägliche Leben der Menschen beeinflussen und gänzlich verändern.

Der Historiker Dirk van Laak führt den Leser durch Jahrhunderte vollgepackt mit unterschiedlichsten Infrastrukturen, unter dem Begriff versteht er dabei «alles Stabile, das notwendig ist, um Mobilität und einen Austausch von Menschen, Gütern und Ideen zu ermöglichen» (S. 13). Er beschreibt in seinem 2018 erschienen Werk auf rund 300 Seiten die Entstehung, Bedeutung und Wandlung von Infrastrukturnetzen für das gesellschaftliche Leben und verdeutlicht die Defizite und Knackpunkte der vorgestellten Infrastrukturen. Er stellt dabei keinen Anspruch, eine systematische Zusammenfassung von politischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Dimensionen der Infrastruktur widerzugeben. «Vielmehr soll dargelegt werden, dass das scheinbar so unaufhörliche Wachstum der Infrastrukturnetze und Versorgungseinrichtungen je nach den Umfeldern, in denen sie entstanden, starken und zeitbedingten Schwankungen unterlag. Die Infrastrukturen sollen also geschichtlich verortet werden. Vor allem soll der Einfluss der Infrastrukturen auf unsere (post-) moderne Kultur, unser Alltagsleben, unser Bewusstsein und unsere Kulturtechniken deutlich werden» (S. 9).

Der Autor stellt in seinem Werk die Hypothese auf, die heutigen Infrastrukturnetze seien nicht als Ergebnis von konsequenter Planung, sondern vielmehr aus einem Gewebe von sehr unterschiedlichen und widersprüchlichen Interessen entstanden. An den Anfang der Geschichte der Infrastrukturnetze stellt van Laak die Errichtung des komplexen Kanalsystems in England im 18. Jahrhundert. Dieses diene dem Transport von Rohstoffen und wurde bedeutend hinsichtlich der Industrialisierung, welche in England

SVKI

*Das Kompetenzzentrum für Infrastrukturmanagement
in Städten und Gemeinden*

Seite 1
Der SVKI ist eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes
und Partner des Schweizerischen Gemeindeverbandes

Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
T 031 356 32 42

info@kommunale-infrastruktur.ch

in dieser Zeit einsetzte. Van Laak spricht gegen Ende des 18. Jahrhunderts von einer «canal mania», welche ab den 1830er Jahren durch eine «railway mania» abgelöst wurde und in Grossbritannien das Kanalnetz nach und nach verdrängte. Die neuen Infrastrukturen, wie Eisenbahn, Telegraph, Dampfschiff und Kabel ermöglichten die Erschliessung von neuen Gebieten und führten zu einer internationalen Verflechtung des «Globalen Nordens», die Hand in Hand mit einem kolonialen Macht- und Konkurrenzkampf im Wettlauf um die Teilung der Welt einherging. Van Laak argumentiert, dass das Neue des Imperialismus, der seit Mitte des 19. Jahrhunderts von Europa ausging, «nicht allein in seiner Ideologie, sondern auch vor allem in seinen technischen Möglichkeiten» (S. 58) lag. Der Autor spricht weiter von einer sich etablierenden Konkurrenz zwischen den Ländern des «Globalen Nordens» bezüglich der Weiterentwicklung und Verbesserung von Infrastrukturen und der weitgehenden Beherrschung des «Globalen Südens». Die technischen Entwicklungen und die besser werdenden Infrastrukturen gegen Ende des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts (Abwassersysteme, Elektrizität etc.) begünstigten seitens der Europäer die empfundene Überlegenheit gegenüber den Kolonialländern weiter. Der Autor kritisiert dabei die Selbstverständlichkeit, mit welcher die Europäer die Kolonialländer beherrschten und beschreibt die Rolle der Infrastrukturen in diesem Zusammenhang: «Diese scheinlegale Begründung, um sich ein fremdes Land anzueignen, basierte auf der Autosuggestion der Europäer, sie würden in der Welt eine zivilisatorische Pionierstellung einnehmen. Schwächer entwickelt und der technischen Erschliessung bedürftig schienen in diesen Fällen aber immer die anderen zu sein» (S. 84).

In einem weiteren Teil seines Werkes beschreibt der Autor die Abhängigkeit von Infrastrukturen und wie diese zu risikoreichen Aspekten der Gesellschaft werden können, da sie insbesondere in Kriegsfällen Zielscheiben der Gegner darstellen. Van Laak stellt weiter die These auf, dass die intensiver werdende Wachstumsorientierung und die damit einhergehende Massenproduktion in den 1950er Jahren, eine Konsum- und Wegwerfgesellschaft provozierte und von einer scheinbar homogenen Gesellschaft ausging, deren Bedürfnisse vereinheitlicht werden konnten. «So bildete sich in den 1950er Jahren ein bestimmender Funktionsmodus der Konsumgesellschaft heraus, der die Bedürfnisse von Konsumenten gezielt wecken, dann zu steuern und schliesslich zu vereinheitlichen versuchte. In der Infrastruktur und damit verbundenen Politik materialisierten sich Gemeinwohl, staatliche Legitimität, Wirtschaftsförderung und Vorsorge für das Dasein. Und ergänzte sich geradezu ideal mit der privaten Konsumorientierung» (S. 121).

Van Laak beschäftigt sich zudem mit der Finanzierung von Infrastrukturen und nimmt sich der Frage an, ob Infrastrukturen staatlich oder privatisiert sein sollen und stellt dabei unterschiedliche Konzepte vor. Er kommt zum Schluss, dass es keine abschliessende Beantwortung der Finanzierungsfrage geben kann: «Dennoch bleibt die Frage weiterhin unentschieden, wer Infrastrukturen am besten organisiert und welche Rolle dabei Unternehmen, welche dem Staat und welche schliesslich dem Nutzer oder dem Verbraucher zukommen sollte» (S.173). An dieser Stelle stellt der Autor eine dritte Möglichkeit vor, die sogenannten «Public Private Partnerships», wobei staatliche Akteure Aufträge an private Firmen erteilen, wie beispielsweise in der Baubranche oder im Verkehrswesen. Am Ende des Kapitels kommt van Laak zu interessanten Erkenntnissen, er beschreibt dabei vor allem die Rolle der Partnership in Krisen- respektive in Nachkriegszeiten. In diesen Zeiten muss teilweise in Bezug auf die Sicherstellung funktionierender Infrastrukturen improvisiert werden: «In Kriegs- und Nachkriegszeiten wurden daher oft umfangreiche Arbeitspflichten verordnet, bis die beschädigten Infrastrukturen einigermaßen wiederhergestellt waren» (S. 177). Allerdings beschränkt er diese Partnerships nicht nur auf Krisenzeiten, er sieht darin viel eher etwas, das wir aus den vergangenen Jahrzehnten kennen: Gesamtwirtschaftliche Unternehmen im Bereich der öffentlichen Arbeiten, wobei wirtschaftliche Interessen und öffentliche Staatsaufgaben in einer Art Zweckgesellschaft miteinander vereint werden. Van Laak kommt am Ende des Kapitels zu folgendem Fazit: «Welche Anteile jeweils öffentlich und privates Engagement im Sektor Infrastruktur haben, ist von Land zu Land unterschiedlich und wird von den jeweiligen Wirtschaftskulturen bestimmt. Doch bleiben der Staat und andere Regierungsbehörden nie ganz aussen vor. Schliesslich haben sie den Auftrag die jeweilige Infrastruktur so auszubauen, dass alle Menschen Zugang zu ihr haben» (S. 182).

In einem weiteren Kapitel seines Werkes vertritt der Autor eine interessante These, die besagt, dass wir Infrastrukturen in unserem Alltag gar nicht wahrnehmen oder bemerken, solange diese einwandfrei funktionieren. «Denn sobald sie einmal sichtbar werden oder ins Bewusstsein treten, dann ist dies oft mit Ärgernissen verbunden. Beispielsweise dann, wenn das, was fliessen soll, ins Stocken gerät, wenn Preise auf einmal überhöht scheinen oder wenn Gelder offenkundig verschwendet werden» (S. 185).

Im späteren Teil dieses Kapitels verweist van Laak zudem darauf, dass der Grossteil der heutigen Infrastrukturnetze auf einer Häufung diverser Projekte besteht und dadurch der Eindruck erweckt werden könnte, dass die Systeme, in denen wir heute leben, aufgrund kohärenter Planung entstanden seien.

Diese Annahme verwirft er, mit der Ausnahme von forcierter Modernisierung oder wenn der internationale Vergleich eine «Rückständigkeit» vermuten liess, die einer Aufholung und demzufolge einer infrastrukturellen Veränderung bedurfte. Van Laak geht weiter davon aus, dass die Idee, das Entstehen, der Bau und das Betreiben von Infrastrukturen massgeblich zu gesellschaftlichen Normen beigetragen haben und diese in ihrem Alltag prägen.

Im letzten Kapitel seines Werkes beschäftigt sich der Autor mit Zukunftsprognosen der Infrastruktur und bezeichnet vor allem die «Verfügbarkeit wie die Kontrolle von Informationsflüssen als zentrale gesellschaftliche Streitfragen» (S. 270). Er kritisiert die Idee der modernen infrastrukturellen Stadt, die überall anwendbar sein soll: «Das Ideal einer modernen Stadt ging von universell verfügbaren Dienstleistungen innerhalb eines Angebotsraums aus, der sich durch relativ homogene Normen, Erwartungen und Werthaltungen auszeichnete. Davon kann in den urbanen Agglomerationen eines Globalen Südens keine Rede sein» (S. 274). Van Laak spricht weiter den Umweltaspekt bezüglich Infrastrukturen an und die Veränderung der Wichtigkeit dieses Aspektes, vor allem bei der jüngeren Generation: «Mehrheitlich jüngere Generationen haben ein anderes Verhältnis zur Globalisierung und vor allem zu klimaschädlichen Aspekten entwickelt. Die expansive Phase der Globalisierung mit immer längeren Zirkulationswegen wird heute jedenfalls nicht mehr unhinterfragt mit einer notwendigen Modernisierung gleichgesetzt, wie dies über Jahrzehnte hinweg der Fall war» (S. 277). Er vertritt allerdings die Meinung, dass die Bemühungen, Ökosysteme in Infrastrukturen zu integrieren, vordergründig bleiben.

Das Werk von Dirk van Laak verfügt über eine Vielzahl von passenden Anekdoten und ermöglicht ganz im Sinne seines Titels ein Leseerlebnis, bei dem «alles im Fluss» ist. Wie sieht nun die Zukunft der Infrastruktur aus? Welchen Einfluss hat beispielsweise die aktuelle Situation des Coronavirus auf infrastrukturelle Aspekte? Van Laak beschreibt in seinem Werk die Sichtbarkeit von Infrastrukturen und dass diese unter anderem ins Zentrum der Aufmerksamkeit rücken, wenn öffentliche Gelder im Verständnis der Gesellschaft, falsch eingesetzt werden. Die wirtschaftliche Lage hat sich aufgrund des Coronavirus drastisch verschlechtert, die Frage nach der Einsetzung von finanziellen Mitteln könnte also in unmittelbarer Zukunft eine dominante Rolle einnehmen und die Infrastruktur beeinflussen. Interessant wird auch die Rolle des Umweltschutzes bleiben, im vergangenen Jahr gab es scheinbar ein prägnantes Thema auf der politischen Agenda: der Klimawandel und infrastrukturelle Anpassungen, die diesbezüglich getroffen werden müssen. Zu Beginn des Jahres rückte diese Thematik stark in den

Hintergrund und es stellt sich nun die Frage, ob und wann das Klima wieder dominant für infrastrukturelle Entscheidungen wird. Die derzeitige Abflachung des Virus und der langfristige Aspekt des Klimawandels verbunden mit den Zielen der Klimaneutralität bis 2050, lässt allerdings vermuten, dass klimafreundliche Anpassungen der Infrastruktur, weiterhin von grosser Bedeutung sein werden. Auch wenn van Laak von «scheinheiligen» klimafreundlichen Anpassungen spricht, die vor allem vordergründig eine Rolle spielen, hat meiner Meinung nach vor allem die jüngere Generation in den letzten Jahren gezeigt, dass ihnen der Schutz des Klimas am Herzen liegt und dass sie die politischen EntscheidungsträgerInnen diesbezüglich in Verantwortung ziehen will. Die etwas entmutigte Einstellung, wie sie van Laak bezüglich klimafreundlicher Infrastruktur vertritt, würde ich deshalb nicht unterstützen.