

### Das infrastrukturelle Regime der Wissensgesellschaft: Rezension zu "Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste: Ein Beitrag zur Gesellschaftsdiagnose" von Eva Barlösius

Laak, Dirk van

Veröffentlichungsversion / Published Version

Rezension / review

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Laak, D. v. (2020). Das infrastrukturelle Regime der Wissensgesellschaft: Rezension zu "Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste: Ein Beitrag zur Gesellschaftsdiagnose" von Eva Barlösius. *Soziopolis: Gesellschaft beobachten*. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-81343-8>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY Lizenz (Namensnennung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY Licence (Attribution). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>

Dirk van Laak | Rezension | 07.07.2020

## Das infrastrukturelle Regime der Wissensgesellschaft

### Rezension zu „Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste. Ein Beitrag zur Gesellschaftsdiagnose“ von Eva Barlösius



**Eva Barlösius**  
**Infrastrukturen als soziale  
Ordnungsdienste . Ein Beitrag zur  
Gesellschaftsdiagnose**  
Deutschland / USA  
Frankfurt am Main / New York 2019: Campus  
S. 217, EUR 29,95  
ISBN 9783593510897

Das hier anzuzeigende Werk versteht sich als Beitrag zur gegenwärtigen Hausse des Begriffs „Infrastruktur“. Von der aktuellen Umcodierung vieler Infrastrukturen, die derzeit als potenzielle virale Verbreitungswege wahrgenommen werden, ist es aber ebenso wenig beeinflusst wie von der Etikettierung anderer, in ihrer Funktionsfähigkeit unbedingt erhaltenswerter Infrastrukturen, die nun als kritisch oder systemrelevant gelten.

Eva Barlösius lehrt seit 2007 Makrosoziologie und Sozialstrukturanalyse in Hannover. In den vergangenen Jahren hat sie sich mit der Soziologie der Ernährung beschäftigt, mit der Geschichte der Lebensreformbewegungen um 1900, mit sozialer Ungleichheit, mit Pierre Bourdieu und einigen anderen Theoretikern. In ihren Interessen adressiert sie ebenfalls historische Themen und schreibt in einer auch für Nichtsoziologen konsumierbaren Sprache. Sicher gehört sie nicht zu denjenigen, die mit prägnanten Begrifflichkeiten die Diskurse der Tagespublizistik prägen. Auch neigt sie nicht dazu, das theoretisierende Buch zum allgemeinen Befinden zu schreiben oder den *Common Sense* vor allem sprachlich als wissenschaftliche Erkenntnis zu verkaufen.

In *Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste* versucht sie sich dennoch, wenn auch äußerst vorsichtig, an einer Zeitdiagnose. Dabei will sie keine „Infrastrukturgesellschaft“ ausrufen, wie es viele der soziologischen Trendscouts unweigerlich getan hätten. Sie formuliert auch keine steile These, sondern trägt vielmehr zusammen, was ihr bei der Durchführung von empirischen Forschungsprojekten an übergreifenden Erkenntnissen aufgefallen ist. Ihr Ziel ist es, zu zeigen, „dass sich Analysen über den Wandel des infrastrukturellen Regimes zur soziologischen Gesellschaftsanalyse eignen“ (S. 10). In solchen Untersuchungen sieht sie das Potenzial, eine „soziologische Tür“ zu öffnen – um es in den Worten Georg Simmels zu sagen. Denn was als Infrastruktur gekennzeichnet werde, stelle Weichen für die gesellschaftliche Zukunft, ermögliche Chancen auf Versorgung und Partizipation, könne im Fall eines Ausschlusses aber natürlich beides auch verhindern.

Seit den 1970er-Jahren lastet auf den klassisch-wohlfahrtsstaatlichen Infrastrukturen ein Wandlungsdruck, angestoßen, so die fast einhellige Meinung, durch Neoliberalismus und demografischen Wandel. Doch wie stellte sich der historische Vorlauf dar? Seit den Transformationen der Feudalsysteme in nationale Verwaltungsstaaten war im transatlantischen 19. Jahrhundert aus Verkehrs- und Kommunikationsträgern, genauer: aus Einrichtungen der Versorgung und Entsorgung, ein spezifisches Infrastrukturregime entstanden. Aufbauend auf meist privaten Initiativen, wurden Zugriffe auf das Wasser, auf die Luft, auf das Land und auf die Ressourcen zu Gemeingütern beziehungsweise zu Elementen des Gemeinwohls erklärt und anschließend durch gezielte Vernetzung technisch, räumlich und sozial weiter ausgebaut.

Dabei bildete sich eine spezifische Expertise aus, die vor allem von Ingenieuren und Verwaltungsfachleuten getragen war. Barlösius bezeichnet diesen Personenkreis als „Infrastruktureure“ – ob der Neologismus aufgegriffen wird, bleibt abzuwarten. Deren vernetzende Aktivitäten sorgten für soziale Integration und schufen zugleich eine „politisch stabile, von sozialen Unruhen geschützte Staatlichkeit“ (S. 23). Die dabei entstandenen Interventionsstaaten übernahmen um die Wende ins 20. Jahrhundert dann sukzessive die Organisation infrastrukturell entscheidender Einrichtungen, etwa in den Staatsbetrieben der Bahn oder der Post sowie auf kommunaler Ebene in den sogenannten Stadtwerken.

Die verwalteten Territorien und Bevölkerungen konnten über Infrastrukturen technisch wie sozial effektiv gesteuert und gestaltet werden. So entstanden weiträumige institutionelle Arrangements, die bei Eva Barlösius allerdings zu zentralistisch gedacht werden. Denn tatsächlich wohnte der Infrastrukturentwicklung von Beginn an die Tendenz zur Überschreitung der politischen und administrativen Grenzen inne. Insofern entzogen

sich die Infrastruktursysteme zum einen immer wieder dem staatlichen Zugriff; zum anderen codierten auch die Nutzer, etwa im Fall von Streiks, diese Systeme eigenwillig, bisweilen buchstäblich kontraproduktiv.

Der einleitende Verweis der Autorin auf „den gesellschaftsdiagnostischen Gehalt von Infrastrukturen“ (S. 31) in den Arbeiten anderer Soziologen erscheint etwas zufällig ausgewählt. Deutlich wird vor allem die Inspiration durch die früh verstorbene Susan Leigh Star, die Infrastrukturen als „boundary objects“, also als Vermittler zwischen ansonsten miteinander unverbundenen sozialen Welten, charakterisiert.<sup>1</sup> Zudem betrachtet und untersucht Eva Barlösius in ihrer Darstellung nur die soziale, nicht auch die technisch-organisatorische Seite von Infrastrukturen. Damit gehen ihr gewisse Erkenntnisse der Techniksoziologie verlustig, insofern weder Pfadabhängigkeiten noch Skaleneffekte oder soziotechnische Aneignungsprozesse berücksichtigt werden. Ihre aus mehreren empirischen Forschungsprojekten abgeleitete Hypothese ist gleichwohl überzeugend: Seit einem bis zwei Jahrzehnten deutet sich ein neues infrastrukturelles Regime an, welches sie hier anhand zahlreicher „Indizien“ und „Symptome“ eingekreist.

Eines dieser Indizien ist dann auch der exponentiell gestiegene Gebrauch der Kategorie „Infrastruktur“, gerade im Wellnessbereich, in Wahlkämpfen, in der Gastronomie, der Religion oder zur Bezeichnung mentaler Strukturen – alles Gebiete, in denen der Begriff lange wenig bis gar keine Verwendung fand. Symptomatisch sei weiterhin, dass seine Inflation meist mit dem Appell verknüpft sei, etwas zu erhalten oder auszubauen, das für das Funktionieren eines Teilsegments der Gesellschaft als essenziell empfunden werde. Ohne Anspruch auf theoretische Kohärenz werden den Infrastrukturen von Eva Barlösius vier Eigenschaften zugeschrieben: Sie dienen erstens als Vorleistungen beziehungsweise als Übergang in die Zukunft einer Gesellschaft. Damit wirken sie sozial strukturierend, weil sie auf bestehende Habitualisierungen einwirken und zugleich neue Standardisierungen bewirken. Infrastrukturen bedingen zweitens eine übergeordnete Sozialität, die drittens nicht nur mit einem Regelwerk zur Organisation und Nutzung verbunden, sondern auch mit der Steuerung des Zugangs betraut ist. Viertens erzeugen sie Räume, grenzen sie voneinander ab und überwinden die selbst gezogenen Grenzen zugleich immer wieder. Kurzum: Infrastrukturen stellen eine sozialräumliche Ordnung her, indem und in der sie Ermöglichungsstrukturen schaffen.

Diese Eigenschaften gelten auch für das sich abzeichnende neue Regime, bei dem unter Infrastrukturen vor allem die Bereitstellung von Wissen und Informationen verstanden wird. Anders als dasjenige der wohlfahrtsstaatlichen Industriegesellschaft ist das

wissensbasierte Infrastrukturegime eher überräumlich strukturiert. Das wohlfahrtsstaatliche Regime war eine riesige „Angleichungs- und Standardisierungsmaschinerie“ (S. 75): Es strebte Daseinsvorsorge, gesellschaftliche Teilhabe sowie einheitliche Lebensbedingungen tendenziell für alle Bürger an. Damit drang die Staatlichkeit aber auch in alle Lebensbereiche vor, die Bürger konnten so effektiv sozialdiszipliniert werden. Infrastrukturen waren demnach die subtilen und nur scheinbar neutralen Medien einer Herrschaftsform, die vornehmlich mit sogenannten Sachzwängen argumentierte.

An dieser Stelle hätten Rückgriffe auf die hauptsächlich in den 1960er- und 1970er-Jahren geführten Debatten um Kybernetik und Technokratie erhellende Bezüge herstellen können. Auch scheint mir hier erneut die Beschreibung zu staatszentriert. Aus einer solchen *top down*-Perspektive fallen die Proteste und Einsprüche der Nutzer zwangsläufig unter den Tisch. Doch gerade sie sollten bei Infrastrukturanalysen, die auf soziale Ensembles abheben, keinesfalls vernachlässigt werden. Denn gesellschaftliche Einrichtungen können erst zur Infrastruktur werden, wenn und indem sich wandelnde soziale Praktiken derart fest mit ihnen verknüpfen, dass die Institutionen irgendwann kollektiv für unerlässlich gehalten werden.

Das Hauptthema des Buches sind aber die gegenwärtigen Transformationen: von Infrastrukturen als Verkehrs- und Kommunikationsträgern zum infrastrukturellen Regime der Wissensgesellschaft. Dazu werden vier Fallstudien rekapituliert, von denen sich zwei etwas enger auf die Wandlungen seit den 1970er-Jahren beziehen. Erstens war die „Verdörflichung“ von Infrastrukturen zuletzt ein vieldiskutiertes Thema, bei dem sich zeigt, dass der Staat heute nur eine modifizierte, abgeschwächte Infrastrukturverantwortung für sich reklamiert, bei der es eben nicht mehr um die Gleichbehandlung und Homogenisierung von Raum und Gesellschaft geht. Vielmehr bleibt es den Menschen vor Ort überlassen, sich eher kleinteilige und selbstorganisierte Infrastrukturen zu schaffen. Das ist vornehmlich in demografisch schrumpfenden Gegenden der Fall, in denen flächendeckende Investitionen scheinbar weder dem Staat noch privaten Infrastrukturanbietern rentabel erscheinen. Welche gravierenden Folgen dieser Rückzug des Staates für das Vertrauen in das politische System haben kann, wurde zuletzt vielfach anhand der ländlichen Regionen in Ostdeutschland debattiert.

Ein zweites Phänomen betrifft die zunehmende Forschung entlang politischer Ressorts, die sich als „policy making infrastructure“ (S. 136) versteht. Hierin zeige sich, so Barlösius, ein Wandel fort von früheren, oft autoritativ auftretenden Formen des „sachgerechten

Fachwissens“ hin zu einer „wissenschaftlichen Expertise“, die größtenteils diskursiv agiert und sich dabei als Vorwissen für politische Aushandlungen versteht. Diese Selbstbeschreibung lässt aber Zweifel an der Objektivität jener beratenden Wissenschaftsexpertise aufkommen. Die Trendaussage dürfte sich auch in der gegenwärtigen Pandemie (2020) bestätigen, in der die anfängliche Autorität von Gesundheitsexperten rasch wieder diskursiv infrage gestellt und Expertisen für alle möglichen politischen Optionen herangezogen wurden.

Barlösius zufolge sind es die täglich von der Forschung produzierten und zunehmend digital vorgehaltenen Informationsmassen, die heute als Infrastrukturen für eine fortgesetzte Wissensgenerierung verstanden und genutzt werden. Daher gebe es auch permanente Debatten über das „Forschungsdatenmanagement“ und den „Wissenstransfer“, der sich räumlich wie sozial kaum noch trennscharf zuordnen lasse. Momentan profitierten hiervon vor allem die globalen Internetgiganten, denn „online sein“ werde inzwischen unzweifelhaft „als infrastrukturelle Ausstattung betrachtet“ (S. 193). Es sei aber nicht auszuschließen, dass sich irgendwann eine supranationale Regulierungsbehörde der momentan noch überwiegend privaten Infrastrukturanbieter bemächtige – ähnlich den Vorgängen um 1900, als Institutionen wie Bahn, Post oder die Stromversorgung in die öffentliche Hand übernommen worden waren.

Auf einen einheitlichen Begriff will Barlösius das sich abzeichnende infrastrukturelle Regime (noch) nicht bringen. Klar sei jedoch, dass es fragmentierter und stärker von den Interessen einzelner Akteure und Gruppen geleitet sei als bisher. Durch überräumlich wirksame und zugleich teilgesellschaftlich ausgerichtete Angebote werde die gesellschaftliche Integration freilich prekär. Weil vermehrt soziale Ausprägungen entstünden, „die stärker durch Mitwirken und Mitgliedschaft begründet“ (S. 197) würden, könnten möglicherweise sogar miteinander konkurrierende infrastrukturelle Regime entstehen. Die Weichen hierfür seien durch die Infrastrukturen der Wissensgesellschaft jedenfalls gestellt.

Das Buch von Eva Barlösius ist äußerst anregend, auch wenn es argumentativ bisweilen etwas uneinheitlich daherkommt. Suggestiert es einerseits „gesellschaftsdiagnostische“ Innovationen, ist es andererseits etwas zögerlich, diese am Ende auch klar auszuformulieren. Auch bleiben die sozial inkludierenden beziehungsweise exkludierenden Effekte der jeweiligen Infrastrukturregime teilweise unklar und widersprüchlich. Dennoch wird hier ein wichtiger und empirisch gesättigter Beitrag geleistet, um die oft unbewusst bleibenden und latent wirkenden Infrastrukturen unserer

Gesellschaft analytisch ernst zu nehmen. Zu oft werden sie als begriffliche Schablonen für alles verwendet, was man für das gesellschaftliche Funktionieren irgendwie für wichtig hält. Jüngste Erfahrungen zeigen, dass wirklich systemrelevant eben doch nur klar definierbare Teile unserer Infrastruktursysteme sind, während andere eher der gesteigerten Behaglichkeit dienen. Auch dies hat zur Gesellschaftsdiagnose beigetragen.

## Endnoten

1. Susan Leigh Star, This Is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept, in: Science, Technology & Value 35 (2010), S. 601–617.

### **Dirk van Laak**

Dirk van Laak ist seit 2016 Professor für Deutsche und Europäische Geschichte des 19. bis 21. Jahrhunderts an der Universität Leipzig. Er forscht zu Ereignissen und Strukturen der modernen, sich globalisierenden Welt, vor allem zu Infrastrukturen.

**Dieser Beitrag wurde redaktionell betreut von** Wibke Liebhart.

**Artikel auf soziopolis.de:**

<https://www.sozopolis.de/das-infrastrukturelle-regime-der-wissensgesellschaft.html>