

„Neue Taktgeber des Alltags“. Infrastrukturentwicklung in (trans-)nationalen Räumen

Im Jahr 2018 hat der Braunschweiger Literaturwissenschaftler Steffen Richter eine Analyse der deutschen Literatur zwischen 1848 und 1914 in Hinblick auf solche Einrichtungen vorgelegt, die seit den 1950er Jahren als „Infrastrukturen“ bezeichnet werden. Der Auf- und der Ausbau dessen, was im 19. Jahrhundert meist unter dem Begriff der „öffentlichen Arbeiten“ firmierte, stellten bei genauem Hinschauen durchaus beherrschende Motive der deutschen, insbesondere der Imagination zur Zeit des Deutschen Kaiserreichs – also auch der Literatur dar. Seiner Ausgangsfeststellung über den grundlegend ambivalenten Charakter dieser Einrichtungen ist sicher zuzustimmen:

„Unterwasserkabel, die Stadtbahn, bürokratische Verwaltungen oder das Börsensystem rufen seit ihrem Bestehen ähnliche Zuschreibungen, Aussagen und Haltungen hervor. Sie werden als mechanisch und künstlich eingeschätzt, als hart und kalt, als rational und effizient. Ihr Drang zu reibungsfreiem Fluss und Optimierung kann einerseits Euphorie verbreiten, weil er den Fortschritt der industriellen Moderne zu verkörpern scheint – und auf Ablehnung stoßen, weil er mit neuen Formen von Machtausübung und Entfremdung konfrontiert.“¹

1. Integration und Verflüssigung

Das zweite deutsche Kaiserreich ist erneut in die Diskussion geraten. Dabei geht es um die Abwägung zwischen zukunftsweisenden und beharrenden Kräften. Im folgenden Beitrag soll diese Phase der deutschen Geschichte aus der Perspektive der hochdynamischen Veränderungen des Alltags betrachtet werden, wie sie von einer Mehrheit der Bevölkerung erfahren wurden. In mancherlei Hinsicht erscheint das Deutsche Reich insofern eher wie eine große Baustelle, die im Blick auf eine bessere Zukunft hinzunehmen war. Es wurden buchstäblich neue Fundamente gelegt und Infrastrukturen implementiert, wobei Liberale in Tat und Deutung oft an vorderster Front beteiligt

1 Steffen Richter: *Infrastruktur. Ein Schlüsselkonzept der Moderne und die deutsche Literatur 1848–1914*. Berlin 2018, S. 16.

waren, so dass schon vor geraumer Zeit von einem „Infrastruktur-Liberalismus“ die Rede war.²

Denn für das Projekt eines integrierten Nationalstaats – wie auch für dessen Stellung unter den Nationen – erschienen gerade den liberal orientierten Zeitgenossen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts moderne Verkehrs- und Kommunikationseinrichtungen zentral zu sein. Es reicht vermutlich, hier Friedrich Lists schon aus dem Vormärz stammende berühmte Eisenbahnpläne für ein auch infrastrukturell geeintes Deutschland aufzurufen, um daran zu erinnern, dass technische Vernetzungen als maßgebliche Agenturen der territorialen wie gesellschaftlichen Integration gewertet wurden.³

Ähnlich verhielt es sich mit zeitgenössischen Vorstellungen einer kohärenten nationalen Ökonomie, die auf einen Ausgleich zwischen rohstoffreichen und -verarbeitenden Regionen, zwischen Stadt und Land, zwischen Zentren und Peripherien, zwischen Angebot und Nachfrage abzielten. Sie verstanden die Wirtschaft in aller Regel als einen zirkulativen, sich komplementär ergänzenden Zusammenhang, der in diesen Jahren sprachlich oft in Metaphern eines möglichst gesunden *Körpers* gefasst wurde. Das galt auch und gerade für den – neben dem „Vorrücken des Staates in die Fläche“⁴ – zweiten Kern des Infrastrukturausbaus, der im Kaiserreich boomte: die Stadt. Es traf aber auch für die in dieser Zeit entstehenden Vorstellungen eines Welthandels sowie einer Weltpolitik zu, als deren Basis die transnationalen Verkehrs- und Kommunikationsträger etabliert wurden.⁵ Kurzum: Was zuvor in vielem – etwa dem Postwesen, dem Verkehrswesen, der Versorgungslogistik usw. – im Einzelnen schon angelegt war, durchlief in der Zeit des deutschen Kaiserreichs auf sämtlichen räumlichen Ebenen eine formative Phase hin zu einem Komplex. Dieser wurde zunächst mit dem Begriff der „öffentlichen Arbeiten“ umschrieben, seit den 1930er Jahren dann als „Daseinsvorsorge“ und noch später als „Infrastruktur“ gekennzeichnet. Zugleich verband er sich gedanklich zu einem politischen Konzept der kommunalen und der staatlichen Verwaltung.

2 Constantin Goschler: Infrastruktur-Liberalismus: Rudolf Virchow als Berliner Kommunalpolitiker. In: Jahrbuch zur Liberalismus-Forschung 18 (2006), S. 45–58.

3 Das weist im Einzelnen die von Johan Schot und Philip Scranton herausgegebene Buchreihe nach: Making Europe. Technology and Transformations, 1850–2000. 6 Bde. Basingstoke 2013–2019. Vgl. auch Gerold Ambrosius/Christian Henrich-Franke: Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich. Bd. 1: Synopse. Baden-Baden 2013, sowie Jens Jäger: Das vernetzte Kaiserreich. Die Anfänge von Modernisierung und Globalisierung in Deutschland. Stuttgart 2020.

4 Jörg Ganzenmüller/Tatjana Tönsmeier (Hrsg.): Vom Vorrücken des Staates in die Fläche. Ein europäisches Phänomen des langen 19. Jahrhunderts. Köln u.a. 2016.

5 Ausführlicher in Dirk van Laak: „Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs“. Zur europäischen Ideologie der „Erschließung“ im ausgehenden 19. Jahrhundert. In: Arch+. Zeitschrift für Architektur und Urbanismus 239 (2020): Europa. Infrastrukturen der Externalisierung, S. 162–173.

Die zuvor oft weit auseinander liegenden Räume der entstehenden Nationalstaaten rückten im 19. Jahrhundert durch technische Anschlüsse und Verbindungen subjektiv wie auch objektiv deutlich näher zusammen. Zugleich wurden die oft als zu eng empfundenen Räume der expandierenden Städte durch bauliche und technische Interventionen entzerrt und verflüssigt. Ermöglicht wurde diese Neucodierung von Räumen durch verschiedene Einrichtungen des Verkehrs und der Kommunikation, der Versorgung und der Entsorgung. Sie trugen zugleich dazu bei, örtliche und soziale Bindungen zu relativieren, Menschen, Güter und Ideen mobiler zu machen und in einen Austausch miteinander zu bringen. Dieser konnte sich auf einen bestimmten Ort, eine Region oder Nation, aber auch auf dazwischenliegende oder auf internationale Ebenen beziehen. Durch Infrastrukturen wurde ein Wechselspiel zwischen Begrenzung und Entgrenzung, zwischen optimistischer, ja euphorischer Öffnung und defensiver, von Angst geprägter Kontrolle forciert. Je nach Situation und Disposition, sicher auch nach politischer Voreinstellung, konnte dieser zunehmende Austausch als kosmopolitisch und befruchtend, aber auch als national oder regional gefährdend wahrgenommen werden.

Ausgehend von westeuropäischen und amerikanischen Zentren der Industrialisierung und der Urbanisierung trug diese Dialektik zum besonderen Charakter der Epoche bei. Jener Charakter war durch einen enormen Wettbewerb und den Gedanken eines Fortschritts gekennzeichnet, und beides trug zu einer rasanten „Verwandlung der Welt“ bei, wie Jürgen Osterhammel sie so eindrucksvoll beschrieben hat.⁶ Beides, Konkurrenz und Fortschrittsglaube, schlug sich in der Anlage möglichst großzügiger und weitläufiger Infrastrukturen nieder. Sie boten auf diese Weise den mehrfach mobilisierten Menschen eine verlässliche Lebensgrundlage.

Auch wenn sie oft als private Initiativen entstanden waren, konnten doch der Status einer „öffentlichen Einrichtung“ und eine administrative Zuständigkeit für sie reklamiert werden. Das galt insbesondere dann, wenn eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit, etwa in Fragen der Gesundheit, konstatiert wurde. Diese Gefahren wurden immer wieder durch Verunreinigungen von Straßen und Wohngebieten, durch Krankheiten oder Seuchen hervorgerufen. Diese Zustände bildeten dann tatsächlich eines der bestimmenden Motive für den Ausbau dessen, was zeitgenössisch oft auch „Städte-technik“ genannt wurde.⁷ Die hierdurch eintretenden Effekte besaßen meist eine unmittelbare Evidenz und mussten gegenüber den Bürgern insofern nicht ausführlich legitimiert werden. Dennoch gab es natürlich Widerstände. Wer sich den neuen Systemen entgegenstellte, dem konnte es wie dem

6 Jürgen Osterhammel: Die Verwandlung der Welt. München 2009.

7 Vgl. Städte-Zeitung. Zeitschrift für Kommunaltechnik, hrsg. von Hans Dominik. 1903 ff.; Jürgen Reulecke: Die Entstehung der „Städte-technik“. In: Ders.: Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt a. M. 1985, S. 56–62.

Drechslermeister Johannes Timpe in Max Kretzers gleichnamigem Roman aus dem Jahr 1888 ergehen: Er wurde mit seinem Grundstück zwischen Straße, Stadtbahn und Fabrikbau eingezwängt und aufgegeben. Diese „Anschlussverweigerung“, so Steffen Richter, „wird mit dem Tod bezahlt. Der Prozess der industriellen Moderne mit ihrem infrastrukturell gestützten Drang nach vollständiger Integration des Stadtraums“ sei letztlich größer als das Individuum gewesen.⁸

Infrastrukturen expandierten aber nicht nur wegen der neuen Angebote an Energien, Ressourcen und Industrieprodukten aller Art, sondern auch wegen der Nachfrage derer, die diese Angebote aufgriffen und irgendwann – meist sehr rasch – auch für selbstverständlich hielten. Auf diese Weise wurden gerade im Kaiserreich Unmengen an Geld, an Arbeitskraft und anderen materiellen wie immateriellen Ressourcen investiert. Hierdurch etablierten sich synergetische, sich selbst verstärkende Zirkel der Verteilung von Energie in Form von Kohle, Gas und dann auch Elektrizität. Zudem erhöhte sich der Verkehr von Menschen, Gütern und Ideen von Jahr zu Jahr ebenso wie der Umsatz von Nachrichten und von Informationen aller Art. Dies trug in der Folge wiederum dazu bei, das Kaiserreich auch als einen nationalen Kommunikationsraum zu festigen.⁹

Bei der praktischen Anwendung von Erkenntnissen der Physik, der Chemie, der Medizin und der Technik bildeten sich zugleich Wissens-, Funktions- und Verwaltungseliten heraus, die sich in eine ausdrückliche Konkurrenz zu den Deutungseliten bzw. den „Sinngabungs-Experten“ (Ulrich Siegel) setzten.¹⁰ Sie reklamierten eine Orientierung am – wie auch immer definierten – „Gemeinwohl“ für sich und sahen sich entsprechend ermächtigt, im Sinne einer „leistenden Verwaltung“ bzw. eines „Interventionsstaats“ zu handeln.¹¹ Das spiegelte sich auch in der Literatur des Kaiserreichs wider: Neben den Entdeckern und Erforschern fremder Länder waren es vor allem visionäre Planer und Ingenieure, die als Helden der entsprechenden Erzählgenres auftraten. Ein vorläufiger Höhepunkt dieser Pionier-Poesie wurde 1913 mit Bernhard Kellermanns höchst erfolgreichem Roman „Der Tunnel“ erreicht, in dem der Bau einer Verbindung zwischen der alten und der neuen Welt, aber auch ein spezifischer Macher-Typus gefeiert wurde. „Wo der

8 Richter: Infrastruktur (wie Anm. 1), S. 237.

9 Vgl. etwa die entsprechend akzentuierte Nationalismus-Theorie von Karl W. Deutsch, dazu: Hans-Ulrich Wehler: Nationalismus. München 2001, S. 48.

10 Vgl. Ulrich Siegel: „Sanft in der Form, hart in der Sache“. Die Bedeutung Elisabeth Förster-Nietzsches für die universitäre Etablierung ihres Bruders. In: Ulrike Lorenz/Thorsten Valk (Hrsg.): Kult – Kunst – Kapital. Das Nietzsche-Archiv und die Moderne um 1900, Göttingen 2020, S. 153–170, hier S. 162, sowie der Beitrag von Siegel in diesem Band.

11 Dirk van Laak: Technokratie im Europa des 20. Jahrhunderts – eine einflussreiche „Hintergrundideologie“. In: Lutz Raphael (Hrsg.): Theorien und Experimente der Moderne. Europas Gesellschaften im 20. Jahrhundert. Köln u.a. 2012, S. 101–128.

Mensch von heute eine Maschine aufstellen kann“, hieß es darin mit charakteristischer Verve, „da ist er zu Hause!“¹² Städte und Landregionen wurden im ausgehenden 19. Jahrhundert unter das Vorzeichen des *Fließraums* gestellt. Dadurch wurden natürliche Begrenzungen relativiert, und es wurde ein fortgesetztes Wachstum an Wirtschaftskraft und an Bevölkerung möglich. Die Nachteile, so schien es, mussten nur Wenige tragen, diejenigen etwa, die in den Bergwerken arbeiteten oder in den Einzugsbereichen der Emissionen eines Kraftwerks lebten. Wilhelm Raabe hat dies 1884 in der Erzählung „Pfisters Mühle“ am Beispiel eines Mühlbachs erläutert, der durch eine Zuckerfabrik nach und nach verseucht wurde. Das Werk gilt als eine frühe Kritik an industriellen Umweltschäden.¹³

Tatsächlich erwies sich das spezifische Momentum der Industriegesellschaft als eine Infrastrukturfalle: Immer mehr Menschen gerieten in Abhängigkeit von der zuverlässigen Zufuhr an Ressourcen und Energien beziehungsweise der Abfuhr von Abwässern und Abfällen. Unangenehme Begleitfolgen wurden in aller Regel auf der räumlichen oder der Zeitachse verschoben oder aber sozialisiert – ein Modus, der erst seit Kurzem wieder grundsätzlicher in Frage gestellt wird.¹⁴ Der technisierte Wohlstand des Kaiserreichs hatte unter anderem zur Folge, dass sich die Individuen von der urbanen Umgebung isolierten, und es ihnen gleichzeitig ermöglicht wurde, physische Kontakte mit der natürlichen Außenwelt zu vermeiden.¹⁵ Damit entstand so etwas wie eine technisierte *zweite Natur*, in der sich zuvor allenfalls einige Privilegierte halten konnten. Jetzt aber versprach sie auch breiteren Bevölkerungsschichten eine Teilhabe und ermöglichte einen tendenziell verhäuslichten und verbürgerlichten Lebensstil.¹⁶

Infrastrukturen ließen die Angeschlossenen zudem an einem Gemeinwesen teilhaben, das den lokalen Kommunikationsraum überstieg. Diese neuen Öffentlichkeiten mussten freilich synchronisiert und in ein einheitliches Zeitregime eingebunden werden. Das war ein langwieriger Prozess, der uns heute – bis auf die seltsame Beharrungskraft der Sommerzeit – wiederum als so

12 Bernhard Kellermann: Der Tunnel. Frankfurt a. M. 1952, S. 37.

13 Agnes Limmer-Kneitz: Wilhelm ‚Kassandra‘. Raabes *Pfisters Mühle* (1883) im Spiegel der Umweltgeschichte. In: Internationales Archiv für die Sozialgeschichte der Literatur, 43 (2018), H. 1, S. 1–24.

14 Vgl. Frank Uekötter: Im Strudel. Eine Umweltgeschichte der modernen Welt. Frankfurt a. M./New York 2020.

15 Richard Sennett: Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Übers. von Linda Meissner. Berlin 1995, S. 426–429.

16 Vgl. Manuel Frey: Der reinliche Bürger. Entstehung und Verbreitung bürgerlicher Tugenden in Deutschland, 1780–1860. Göttingen 1997; Elisabeth Heidenreich: Fließräume. Die Vernetzung von Natur, Raum und Gesellschaft seit dem 19. Jahrhundert. Frankfurt a. M. u.a. 2004.

selbstverständlich erscheint, als hätte es ihn schon immer gegeben.¹⁷ Auch Steffen Richter hat die Erkenntnis vieler kaiserzeitlicher Autoren hervorgehoben, „dass Früh-, Mittags-, Abend- und Nachtzüge als neue Taktgeber des Alltags“ fungierten.¹⁸ Sinnfällig schlug sich diese neue Zudringlichkeit der ubiquitären Betriebsamkeit auch in den immer vielfältiger werdenden Geräuschen nieder.¹⁹ Von diesen Erkenntnissen aus ist es nicht mehr weit zu der von Joachim Radkau schon vor geraumer Zeit festgestellten „Nervosität“ des Zeitalters.²⁰

2. Anschluss und Ausschluss in der „Weltpolitik“

Diese Anspannung war natürlich auch auf außenpolitischem Gebiet festzustellen. Und wiederum waren Infrastrukturen im Spiel. Ende des 19. und um die Wende zum 20. Jahrhundert reflektierten zahlreiche Zeitgenossen, die vom Weltbild des Imperialismus geprägt waren, fortgesetzt die außen- und geopolitische Qualität der modernen Erschließungstechnologien. „Eisenbahn und Telegraph, Dampfschiff und Kabel“, so der nationalliberale Ökonom und geopolitische Publizist Arthur Dix im Jahr 1901, „sind die Werkzeuge, durch die der moderne ‚homo sapiens‘ sich alle Teile der Erde erschlossen und unterworfen hat – sie sind zugleich hervorragende Werkzeuge politischer Macht und die besten Waffen eines neuzeitlichen Staates im Kampfe um die Teilung der Welt.“²¹ Dix war wie viele seiner Zeitgenossen deutlich inspiriert von Großprojekten wie dem Bau des Suezkanals, der Transsibirischen Eisenbahn oder der Verlegung von Unterseekabeln. Charakteristisch für sein Weltbild war auch sein Verweis darauf, dass man als Nation expandieren und Kolonialpolitik betreiben müsse, wenn man nicht qualifizierte Auswanderer als sogenannten „Völkerdünger“ opfern wolle.²²

17 Caroline Rothauge: *Zeiten in Deutschland 1879–1919. Konzepte, Kodizes, Konflikte*. Habilitationsschrift an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt 2021.

18 Richter: *Infrastruktur* (wie Anm. 1), S. 45.

19 Vgl. Klaus Saul: „Kein Zeitalter seit Erschaffung der Welt hat so viel und so ungeheuerlichen Lärm gemacht.“ *Lärmquellen, Lärmbekämpfung und Antilärmbewegung im Deutschen Kaiserreich*. In: Günter Bayerl/Norman Fuchsloch/Torsten Mayer (Hrsg.): *Umweltgeschichte. Methoden, Themen, Potentiale*. Münster u.a. 1996, S. 187–218; Uwe Fraunholz: *Motorphobia. Anti-automobiler Protest in Kaiserreich und Weimarer Republik*. Göttingen 2002.

20 Joachim Radkau: *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*. München/Wien 1998.

21 Arthur Dix: *Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs*. Berlin 1901, S. 4.

22 Vgl. Arthur Dix: *Politische Geographie. Weltpolitisches Handbuch*. Bd. 2: *Politische Geographie der Gegenwart*. München/Berlin 1922, S. 209. Zum Umfeld vgl. Sebastian Conrad/Jürgen Osterhammel (Hrsg.): *Das Kaiserreich transnational. Deutschland in der Welt 1871–1914*. Göttingen 2004.

Auf den „mental maps“ vieler Zeitgenossen besaß das globale Ausgreifen von Staaten den drängenden Charakter einer letztgültigen Aufteilung der Welt.²³ Der modernen Technik kam dabei eine zentrale Funktion zu. Denn sie bestätigte dem Augenschein nach die Überlegenheit der sich für „entwickelt“ haltenden Völker stets von Neuem. Auch im Spektrum der Missionsideen nahm der technologische Fortschritt daher einen beherrschenden Platz ein. Gustav Frenssens Novelle von 1906, „Peter Moors Fahrt nach Südwest“, brachte diese Haltung in der Aussage eines Oberstleutnants aus dem Herero-Krieg ebenso treffend wie erschreckend zum Ausdruck: „Diese Schwarzen haben vor Gott und den Menschen den Tod verdient, nicht weil sie zweihundert Farmer ermordet haben und gegen uns aufgestanden sind, sondern weil sie keine Häuser gebaut und keine Brunnen gegraben haben.“²⁴ Umgekehrt schien es die „Sendung“ der Europäer zu sein, die „Segnungen“ der Technik in die Welt zu tragen, die zu Hause als so grundstürzend, lebenserleichternd, wohlstands- und chancenvermehrend erlebt wurden.

Jedoch wäre es grundfalsch, würde man Infrastrukturen als bloße Instrumente geopolitischer oder allgemein raumerschließender Absichten interpretieren. Vielmehr haben sich jenseits der Planungen lokaler, nationaler oder weltpolitischer Akteure technische Netzwerke oft recht eigenwillig und unabhängig von primär politischen oder ökonomischen Erwägungen zu immer größeren Einheiten zusammengeschlossen. Verschiedene Nachbar-Wissenschaften zu den historischen haben hier von den „economies of scale“, von „Pfadabhängigkeiten“, von „größentechnischen Systemen“ und anderen Prozessen gesprochen, die eine gewisse Eigensinnigkeit dieser Vernetzung nahelegen. Auch hat die historische Forschung das Spektrum der Akteure verbreitern müssen, die ihre je spezifischen Interessen in die Ausweitung von Infrastrukturen eingebracht haben. Das sechsbändige Werk „Making Europe“ hat für die Zeit ab 1850 immer wieder eine von rein politischen und rein wirtschaftlichen Interessen unabhängige Tätigkeit von Experten nachgewiesen, die man auch als einen „technokratisch inspirierten Internationalismus“ bezeichnen könnte.²⁵ Auf der internationalen Ebene durchzog diese Haltung zahlreiche Organisationen, die – oft nicht regierungsamtlich aufgestellt – ihre Aufgabe gerade in der Synchronisation der „bottom up“ entstandenen, technisch und organisatorisch äußerst diversen Systeme sahen.

23 Vgl. Wiebeke Böge: Die Einteilung der Erde in Großräume. Zum Weltbild der deutschsprachigen Geographie seit 1871. Hamburg 1997. Hierzu allgemein Heinz Gollwitzer: Geschichte des weltpolitischen Denkens. 2 Bde. Göttingen 1972–1982.

24 Gustav Frenssen: Peter Moors Fahrt nach Südwest. Zit. in: Richter: Infrastruktur (wie Anm. 1), S. 196.

25 Vgl. dazu Schot/Scranton: Making Europe (wie Anm. 3) sowie Johan Schot/Vincent Lagendijk: Technocratic Internationalism in the Interwar Years. Building Europe on Motorways and Electricity Networks. In: Journal of Modern European History 6 (2008), H. 2, S. 196–216.

Als Beispiel für diese Entwicklung kann Heinrich von Stephan genannt werden, der, von Deutschland ausgehend, aktiv wurde und mit dem Weltpostverein ein Instrument auf den Weg brachte, mit dem das enorm angewachsene Aufkommen an Briefen – seit dem deutsch-französischen Krieg waren noch die Postkarten hinzugekommen – bewältigt werden konnte und diese international zuverlässig an ihr Ziel gebracht wurden.²⁶

Jüngere Forschungen haben bestätigt, wie stark das deutsche Kaiserreich bereits von Prozessen der Auswanderung, der Arbeitssuche, des Tourismus und anderen Formen der zeitlich befristeten wie dauerhaften Migration geprägt war. Hierfür waren die neuen Transport- und Kommunikationsinfrastrukturen, etwa die Eisenbahn, die Dampfschiffahrt oder die Telegraphie, mit verantwortlich. Zudem mussten „soziale“ Infrastrukturen, aber auch neue Kontrollregime geschaffen werden, um diese Bewegungen im Raum zu stützen oder einzuhegen, die Migranten abzuweisen oder an ihren neuen Ankunftsorten einzubinden.²⁷ Die exponentiell zunehmenden Möglichkeiten der Begegnung mit Fremden wiederum blieben nicht ohne Einfluss auf die Entstehung diverser Weltbilder der Ordnung und der Unterscheidung. So kann der moderne Rassismus nicht zuletzt als eine der Begleiterscheinungen des zunehmenden globalen Verkehrs verstanden werden. Dessen irritierende Momente riefen das Bedürfnis hervor, auf die immer flüssiger werdenden Grenzverläufe zwischen den Regionen mit territorialen Grenzregimen einerseits, mit einer meist rassistisch argumentierenden Klassifizierung, Vermessung und Typenbildung der Menschheit andererseits zu reagieren.²⁸

3. Lokale Herrschaft der Experten

Die Netzwerke des Verkehrs, der Versorgung und Entsorgung sind aber vornehmlich auf lokaler Basis entstanden. Sie haben sich schon im Kaiserreich oft zu größeren soziotechnischen Systemen wie den sogenannten „Stadtwerken“ zusammengeschlossen. Damit waren sie ein bestimmender Teil der Urbanisierung, die ja nicht einfach ein Wachsen der Städte an Einwohnern und Wohnbauten meint, sondern die Neuaufstellung einer Kommune als „urbane“ Stadt, Großstadt oder sogar Metropole. Die Letztere zeichnete sich vor

26 Gunnar Wendt: Das Deutsche Reich und der Weltpostverein. Motive, Konzepte und Strategien einer politikfeldspezifischen Außenpolitik, 1867–1914. Berlin 2021.

27 Vgl. Thomas Mergel: Das Kaiserreich als Migrationsgesellschaft. In: Sven Oliver Müller/Hans-Ulrich Wehler/Cornelius Torp (Hrsg.): Das deutsche Kaiserreich in der Kontroverse. Göttingen 2009, S. 374–391; Christiane Reinecke: Staatliche Macht im Aufbau: Infrastrukturen der Kontrolle und die Ordnung der Migrationsverhältnisse im Kaiserreich. In: Jochen Oltmer (Hrsg.): Handbuch Staat und Migration in Deutschland seit dem 17. Jahrhundert. Berlin 2015, S. 341–384.

28 Osterhammel: Verwandlung (wie Anm. 6), S. 1214–1228.

allem durch ihre avancierte Infrastruktur-Ausstattung aus und verortete sich oft in einem Wettbewerb der Kommunen um „Modernität“.²⁹ Ohne einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr, um ein Beispiel anzuführen, ohne U-Bahn oder wenigstens ein dichtes Stadtbahn-Netz konnte um 1900 keine Stadt den Status einer wirklichen Metropole für sich beanspruchen.³⁰ Verkehr und Kommunikation beförderten zudem, was der Kulturwissenschaftler Gottfried Korff einmal die „innere Urbanisierung“ genannt hat.³¹

Constantin Goshler hat am Beispiel des liberalen Politikers, Publizisten und Mediziners Rudolf Virchow gezeigt, wie Kommunalpolitik im Selbstverständnis des Kaiserreichs immer mehr zu einer vermeintlich „unpolitischen“ – zeitgenössisch oft als „unparteilich“ gefassten – Politik mutierte. Sie reihte sich ein in die Transformation des Kaiserreichs in eine „präventive Gesellschaft“, die Gefahren und Katastrophen vornehmlich (sozial)technisch zu begegnen, ihnen am besten jedoch vorzubeugen suchte.³² Gerade liberale Honoratioren wie der Berliner Arzt sahen den Schlüssel zur Lösung sozialer Problemlagen nicht in einer Veränderung politischer Verhältnisse, sondern in der damals sogenannten „Städtechnik“. Ganz im Sinne des sogenannten „Munizipalsozialismus“ äußerte Virchow im Jahr 1884:

„Der Unterschied der Stände wird mit jedem Tag geringer. Jede neue Einrichtung, die Wasserleitung, die Kanalisation, die Beleuchtung, falls sie allgemein wird, bringt etwas Demokratisches in die Verhältnisse. Der Eine muss es machen wie der Andere. Der Eine kann sich nur zwei Gasflammen leisten, der Andere schafft sich vielleicht ein Dutzend, aber wir benutzen alle dasselbe Gas, dasselbe Wasser, dieselben Kanäle.“³³

Dieser egalisierende Modus verweist weit über das Kaiserreich hinaus und erklärt einen Teil des Erfolgs jenes Politikbereichs, der später „Infrastrukturpolitik“ genannt werden sollte. Er war von einer technokratischen Hintergrundideologie befördert, die sich oft als „unpolitisch“ und „überparteilich“ darstellte – was sie natürlich nicht war. Deren Hochphase sollte erst in der Zwischenkriegszeit liegen, in ihren Ausläufern dauert sie aber noch bis heute an. Vor allem ließ sich diese Ideologie mit nahezu allen politischen

29 Dieter Schott: Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880–1918. Darmstadt 1999; Friedrich Lenger: Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850. München 2013.

30 Vgl. für Berlin: Wiebke Porombka: Medialität urbaner Infrastrukturen. Der öffentliche Nahverkehr, 1870–1933. Bielefeld 2013.

31 Gottfried Korff: Mentalität und Kommunikation in der Großstadt Berlin. Notizen zur ‚inneren‘ Urbanisierung. In: Theodor Kohlmann/Hermann Bausinger (Hrsg.): Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung. Berlin 1985, S. 343–361.

32 Vgl. Nicolai Hannig: Kalkulierte Gefahren. Naturkatastrophen und Vorsorge seit 1800. Göttingen 2019.

33 Goshler: Infrastruktur-Liberalismus (wie Anm. 2), hier S. 55.

Orientierungen und deren Ausformungen verknüpfen, weil sie sich immer wieder als das in konkreten Einrichtungen und Angeboten objektivierte „Gemeinwohl“ darstellen konnte.³⁴ Man kann auch von Infrastruktur als einem „Politik-Surrogat“ sprechen, von einer vermeintlich unideologischen und rein an „Sachfragen“ orientierten Haltung, die namentlich in Bereichen der Verwaltung vielleicht bis heute gültig ist. Das macht sie vermutlich auch für liberale Politikentwürfe so attraktiv. Denn diese Haltung schafft basale Voraussetzungen und technische wie rechtliche Vereinheitlichungen, und es bleibt dann den Einzelnen überantwortet, sich ihrer zum eigenen Vorteil zu bedienen.

Am Beginn dieser Karriere des „Konzepts Infrastruktur“ stand die Utopie der bürgerlich-liberalen Gesellschaft, die alles mit allem jederzeit in Verbindung bringen zu können glaubte, alles zirkulieren zu lassen zum vermeintlichen Wohle Einzelner und der Gesamtheit. Eher lokal aufgestellte Alternativen des Wirtschaftens sind hierdurch schrittweise immer stärker marginalisiert worden. In die expandierenden Netzwerke der Infrastrukturen hat sich daher das nicht nur ökologisch fatale ökonomische Wachstumsdenken des 19. und 20. Jahrhunderts eingeschrieben, die Orientierung auf ein „Schneller-höher-weiter“, eine Art von Getriebenheit, die sich lange als Fortschrittsnarrativ legitimierte. Dies blieb schon im Kaiserreich nicht unwidersprochen, das belegen die sehr diversen Stränge der Zivilisationskritik und der Lebensreform.³⁵ Doch kommt auch Steffen Richter zu dem Ergebnis:

„Die Vermutung, Literatur sei stets auf der Seite des Widerstands gegen Härte und Kälte, gegen Technik, rationale Gesellschaftsverwaltung und eine objektivierte Kultur zu finden, ist nicht zutreffend. Literatur schreibt vielmehr mit am Diskurs der Infrastruktur, sie ist keine per se ideologiekritische, sondern auch eine ideologieproduzierende Praxis.“³⁶

Beim hier skizzierten „Konzept Infrastruktur“, dessen vielleicht entscheidende Entstehungsphase in die Zeit des deutschen Kaiserreichs fällt und das eine enorme Alltagsrelevanz entfaltete, ist stets mit einzurechnen, dass es sich nicht nur materiell, sondern auch mental niederschlug. Es wurde eine meist unbewusst bleibende Erwartungshaltung an den Staat, die Technik, die Verwaltung oder die Unternehmen der „Versorgung“ hervorgerufen, die sich auch in der Literatur dieser Zeit widerspiegelt. Sie gehört zu den ambivalen-

34 Vgl. van Laak: Technokratie (wie Anm. 11).

35 Thomas Rohkrämer: Eine andere Moderne. Zivilisationskritik, Natur und Technik in Deutschland 1880–1933. Paderborn u.a. 1999.

36 Richter: Infrastruktur (wie Anm. 1), S. 356. Eine infrastrukturgeschichtliche Perspektive *avant la lettre* auf die Literatur hat schon Friedrich Spielhagen entwickelt: Die epische Poesie unter dem wechselnden Zeichen des Verkehrs. In: Ders.: Neue Beiträge zur Theorie und Technik der Epik und Dramatik. Leipzig 1898, S. 17–51.

ten Erbschaften, die das Kaiserreich und die auch eine liberal-bürgerliche Politik dieser Jahre bis heute hinterlassen haben.

