

Citation style

Engels, Jens Ivo: review of: Per Högselius / Arne Kaijser / Erik van der Vleuten, Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature, Basingstoke, New York: Palgrave Macmillan, 2015, in: Neue Politische Literatur, 61 (2016), 2, p. 290-292, DOI: 10.15463/rec.513027521, downloaded from recensio.net

First published:

<http://www.ingentaconnect.com/content/plg/npl/2016/000020...>

neue politische literatur

Berichte aus Geschichts- und Politikwissenschaft

copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

kann nur gewährleistet werden, wenn es „sanktionsbewehrte[r] Regeln“ (S. 35) beziehungsweise eine „Rahmenordnung“ (ebd.) gibt. Neben den bekannten Argumenten sind vor allem die kurzen Passagen am Ende seines Beitrags interessant und neu, in denen er auf die Fehldeutungen seiner Theorie eingeht und einen kurzen Ausblick auf die Unternehmensethik gibt. Auch Suchanek geht es in seinem Beitrag um Orientierungen für moralisches Handeln, allerdings vor allem hinsichtlich einer Ethik für Unternehmen. Die Aufgabe einer solchen Ethik liegt für ihn in der Entwicklung eines normativen „Spielverständnis[s]“ (S. 56), das ein Unternehmen entwickeln soll, um seiner gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden. Dazu gehört für Suchanek unter anderem, dass Unternehmen auf Gewinn verzichten, um legitime Interessen anderer zu wahren. Dies sei eine Investition in ihre eigene Vertrauenswürdigkeit, die sich für alle als vorteilhaft erweise. Eine ganz andere Perspektive bietet Ulrich in seiner „Vernunftethik des Wirtschaftens“ (S. 216): In zwei langen und pointierten Beiträgen wendet er sich entschieden gegen das Konzept der funktionalistischen Wirtschaftsethik Homanns und stellt ihm die Forderung nach Lebensdienlichkeit von Wertschöpfung entgegen, die in einem prinzipiengeleiteten Gewinnstreben eines Unternehmens und schließlich in die Reintegration bürgerlicher Werte mündet. In eine ähnliche Richtung argumentieren Steinmann/Löhr mit ihrer republikanischen Unternehmensethik, die die Sicherung des Gemeinwohls (*res publica*) als obersten normativen Bezugspunkt für alle Regelungen und Handlungsweisen postuliert. Sie richten sich wie Ulrich gegen Homann, gründen jedoch anders als Ulrich ihr Argument auf die diskursethische Reflexion und Konsensfähigkeit ihres Argumentes.

Neben den normativen Ansätzen zur Wirtschaftsethik sehen eine Reihe von Autoren ihre Aufgabe vor allem in einer Bestandsaufnahme respektive Beobachtung wertorientierten Handelns (Wieland/Ehrenberger, Beschoner) und in der Entwicklung eines Kooperationsmodells zwischen Ökonomie und Ethik, beispielsweise durch die Implementierung eines Wertemanagementsystems in Organisationen (Wieland/Ehrenberger). Hier wird einmal mehr deutlich, dass einige Ansätze zur Wirtschafts- und Unternehmensethik inhaltlich und methodisch so weit auseinander liegen, dass kaum Überlappungen und gemeinsame Diskussionspunkte bestehen.

Immerhin zieht sich durch einige Beiträge die gemeinsame Frage, in welchem Verhältnis die wirtschaftswissenschaftliche Disziplin, insbesondere

die BWL, zur Ethik steht (Küpper) und welche Rolle die Ethik nicht spielen sollte (Abländer), um nicht zu einem praktischen Instrumentarium für normenkonformes Verhalten zu verkümmern.

Insgesamt bietet der vorliegende Sammelband einen guten einführenden Blick auf verschiedene wirtschafts- und unternehmensethische Theorien. Hilfreich sind insbesondere die Hintergrundinformationen nach jedem Beitrag. Dass die Beiträge auf unterschiedlichen disziplinären Zugängen und methodischen Ansätzen beruhen, ist kein Manko, sondern reflektiert die Vielfalt der Ansätze und lässt erkennen, dass sich die Fragen und Probleme der Wirtschafts- und Unternehmensethik nur interdisziplinär lösen lassen.

Wuppertal

Simone Heinemann

Infrastrukturgeschichte der industrialisierten Moderne

Högselius, Per/Kajiser, Arne/Van der Vleuten, Erik: Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature, 454 S., Palgrave Macmillan, Basingstoke/New York 2015.

Auf Seite 49 dieses Bandes findet sich ein emblematisches Foto: Es zeigt eine sogenannte „Entgleisungsweiche“ an einem ehemaligen Grenzübergang zwischen der Bundesrepublik und der DDR. Sinn und Zweck dieser eigens für die innerdeutsche Grenze erfundenen Anlage war es, Züge durch kontrollierte Entgleisung an einem unerlaubten Grenzübertritt zu hindern. Einfach gesagt sollte die Flucht von DDR-Bürgern mittels Zügen in den Westen unterbunden werden. Dieses kaum bekannte Zeugnis verkehrstechnischer Kreativität symbolisiert wie kaum ein anderes ein Hauptergebnis der vorliegenden Studie: Die epochenmachende Infrastruktur-Transformation Europas seit dem 19. Jahrhundert war und ist eine zutiefst ambivalente Angelegenheit. Einerseits führte der stetige Ausbau vielfältiger technischer Netze zur Verdichtung im Austausch von Gütern, Menschen und Informationen, zum Zusammenwachsen des Kontinents. Andererseits suchten die betroffenen Gesellschaften oftmals, diese Verdichtung zu begrenzen, einzuschränken oder gar rückgängig zu machen – beispielsweise am „Eisernen Vorhang“.

Immer wieder kommen die drei Autoren auf die visionären Vorstellungen technikeuphorischer Experten zwischen den Saint-Simonisten des frühen

19. Jahrhunderts und den aktuellen Internet-Enthusiasten zurück. Freilich wurden entgegen den programmatischen Entwürfen weder Frieden, Wohlstand noch soziale Gleichheit gleichsam automatisch durch technische Infrastrukturen realisiert. Eine historische Konstante scheint darin zu bestehen, dass derartige Utopien fast regelmäßig mit dem Aufkommen neuer technischer Systeme verbreitet werden, nur um dann ebenso regelmäßig an der Realität zu scheitern.

Das hier zu besprechende Buch kann als Zwischenfazit einer erst in den allerletzten Jahren boomenden europäischen Infrastrukturge-schichtsschreibung angesehen werden. Der Band bietet eine Art Meistererzählung für die Infrastrukturgeschichte der industrialisierten Moderne an. Mehr noch, die Autoren weisen einen Weg, wie man die ‚allgemeine Geschichte‘ aus der Perspektive der Infrastrukturentwicklung (neu) schreiben kann. Das Buch zeigt das große Potenzial einer modernen, methodisch und vom Gegenstand her offenen Infrastrukturgeschichte, die schon lange keine reine Technikgeschichte mehr ist, sondern Wirtschafts-, Sozial-, Kultur- und Umweltgeschichte mit Wissens-, Diplomatie und Verwaltungsgeschichte verbindet, die also eine neue Art umfassender Gesellschaftsgeschichte repräsentiert.

Die Autoren haben den Band nach systematischen Kriterien aufgebaut. In acht Kapiteln werden zunächst große Infrastrukturplanungen und Umsetzungen geschildert, wobei dem Energiesektor besondere Aufmerksamkeit gilt. Anschließend wird der Bereich wirtschaftlicher Verflechtung durch Infrastrukturnutzung am Beispiel der Lebensmittelversorgung und der Finanzwirtschaft sowie die „Kriegslogistik“ untersucht. Den Abschluss bilden drei Kapitel zu umwelthistorischen Zusammenhängen. Jedes Kapitel folgt grob der Chronologie, so dass wiederholt ein ‚Durchlauf‘ vom frühen beziehungsweise mittleren 19. Jahrhundert bis in die unmittelbare Vergangenheit gemacht wird. Dies hat den Vorteil, dass man die Kapitel auch einzeln lesen kann. Wie in der Einleitung angekündigt, schreiben die Autoren keine Geschichte der Infrastruktur in einem Container Europa, sondern sie legen dar, welche Vernetzungen (und deren Begrenzungen) auf lokaler, regionaler, länderübergreifender und (oftmals) weltumspannender Ebene durch den Transport von Personen, Gütern, Informationen und Energie entstanden. Keinesfalls entsteht dabei eine Art infrastruktureller ‚Vorgeschichte‘ für das politische vereinigte Europa der heutigen EU. Vielmehr wird Europa als ein Schauplatz vorgeführt, auf

dem solche Vernetzungen gediehen. Zwar gab es auch immer wieder Konzepte und Versuche von Visionären, Europa mithilfe von technischen Netzen politisch, ökonomisch und kulturell zu vereinigen. Doch viel bedeutender, so vermittelt es der vorliegende Band, waren wohl eher die nicht intendierten Effekte.

Die ‚Helden‘ in diesem Buch sind keine Maschinen, Straßen oder Rohrleitungen, sondern bestimmte Akteure, meist aus Fleisch und Blut. Die Autoren orientieren sich an dem von Thomas P. Hughes entwickelten Konzept der „system builders“. Das können in diesem Buch einzelne Politiker, Generäle oder Wirtschaftskapitäne sein, aber auch Institutionen oder Unternehmen, gelegentlich auch Branchen oder Verbände, die infrastrukturelle Anlagen nutzten und ausbauen. Das Konzept wird recht flexibel genutzt, und so finden wir auch „economic“, „military“, „ecological“, „knowledge“ und viele andere *system builders*. Eine wichtige Innovation in diesem Band ist, dass hier auch ein Begriff für die gegenläufigen Kräfte gefunden wird, die „boundary builders“. Sie traten in der europäischen Geschichte in ständigem Konkurrenzkampf gegen die *system builders* an und versuchten, häufig mit Erfolg, die aus zeitgenössischer Sicht problematischen Effekte der Vernetzung einzudämmen oder rückgängig zu machen. Die eingangs erwähnte Entgleisungsweiche ist das Ergebnis eines Interessenausgleichs zwischen *system* und *boundary builders*. Dieser Kunstgriff erlaubt es den Autoren, den Netzausbau als Geschichte widerstreitender Konzepte zu beschreiben, die *beide* integrale Bestandteile der europäischen Moderne waren. Denn Exklusion und Segregation sind mindestens in gleichem Maß Merkmale dieser Epoche wie Zirkulation und Vernetzung. Es gehört zu den großen Vorzügen dieser Studie, diese Ambivalenz systematisch zu erfassen und darzustellen.

Dabei wird denn auch bestätigt, was andere Arbeiten, etwa zur Außenhandels-geschichte, bereits zeigen konnten: Phasen der Integration wurden durch Phasen der Grenzmarkierung abgelöst. Die Zeit zwischen 1914 und 1990 war geprägt durch Weltkriege, gesteigerte nationale Rivalität und später durch den Ost-West-Gegensatz, eine lange Hochphase der *boundary builders*. Allerdings in sehr unterschiedlichem Ausmaß und niemals ohne Gegenbewegungen. Luzide wird beschrieben, wie der Zerfall der Sowjetunion sowohl zur Desintegration bestehender Systeme beitrug als auch neue Vernetzungen in Ost-West-Richtung hervorbrachte.

Diese Herangehensweise ermöglicht es den Autoren, strukturgeschichtliche mit ereignisgeschichtlichen Perspektiven zu verknüpfen, und auch die Sektoren der Wirtschafts-, Politik- und Sozialgeschichte miteinander zu verbinden. Die Autoren beschreiben eindrucksvoll die in der Regel wachsende Interoperativität unterschiedlicher technischer Systeme, wobei offenbar immer wieder ähnliche Muster wirksam waren: Neue Systeme des Transports von Gütern, Energie oder Personen zogen in der Regel bald spezifische Kommunikationsinfrastrukturen nach sich, die die Koordination gewährleisteten. An Beispielen, wie etwa dem Rotterdamer Hafen, schildern die Autoren plastisch, wie solche Systeme häufig chaotisch wuchsen und immer größere Teile der Welt in Austauschbeziehungen verknüpften, selbst dann, wenn viele Beteiligte nur sehr begrenzte Ziele hatten.

Im Kapitel über die militärischen Systeme lernen wir, wie zivile Infrastrukturen und die militärische Logistik stets korrelierten – welche Bremswirkung aber auch technische Inkompatibilität auf den Vormarsch von Armeen haben konnten, wenn zu erobernde Gebiete Eisenbahnsysteme mit ungebräuchlichen technischen Standards betrieben.

Trotz aller Begeisterung des Rezensenten müssen doch Einschränkungen gemacht werden. Während die Teile zur System-, Wirtschafts- und Militärgeschichte durchweg überzeugen und viele Anstöße zum Weiterforschen enthalten, bleiben die drei der Umweltgeschichte gewidmeten Kapitel seltsam farblos und thesen schwach, so als hätten die Autoren die Lust am Schreiben verlassen. Hier erfährt der in Umweltgeschichte bewanderte Leser fast nichts Neues. Auch haben die Autoren weite Teile der Literatur nicht zur Kenntnis genommen. So hätte es etwa unbedingt nahegelegen, sich mit dem Ansatz des gesellschaftlichen Metabolismus respektive der Stoffströme-Forschung (Rolf Peter Sieferle, Verena Winiwarter) auseinanderzusetzen. Die Orientierung an den drei Umweltmedien Land, Wasser, Luft ist wenig überzeugend und führt zu Redundanzen und Wiederholungen. Eine interessante These kann man diesem Abschnitt immerhin entnehmen: Es habe so etwas wie ökologische *system builders* gegeben, denen es um die Abfederung der infrastrukturell bedingten Fragmentierung der Umwelt durch eine eigens aufzubauende ökologische Infrastruktur gegangen sei. Diese Interpretation überzeugt für die Zeit ab 1970. Ästhetisch argumentierende Heimatschützer der 1910er Jahre zu ihren Vorläufern zu machen, verkennt jedoch deren völlig gegenläufige Konzeption von Natur.

Leider haben die Autoren die vielen Befunde über die ökologische Zeitenwende um 1970 nicht einmal ansatzweise rezipiert. Offen bleibt die Frage, ob für den Naturschutz nicht auch das Konzept des *boundary building* fruchtbar wäre.

Eine weitere auffällige Blindstelle ist zu nennen: Die jüngste Debatte über Infrastruktursicherheit ist geprägt von den Erfahrungen des 11. September 2001 beziehungsweise die Bedrohung durch den Terrorismus. Weder wird diese Debatte gebührend erwähnt, noch ihre lange Vorgeschichte erzählt. Auch die Perspektive der gewissermaßen negativen Inanspruchnahme von Infrastrukturen durch Sabotage oder Streiks in Krieg und Frieden hätte eine systematischere Darstellung verdient, gerade in dem gewählten Fokus auf Konstrukteure und De-Konstrukteure.

Der Band ist fast luxuriös ausgestattet, enthält viele Illustrationen, die gewinnbringend in den Text integriert sind. Der Text ist sehr gut, teilweise unterhaltsam geschrieben und wartet mit vielen plastischen Beispielen auf. Dabei ist freilich eine Präferenz für Nord- und Westeuropa zu bemerken. Auch Osteuropa findet regelmäßig Berücksichtigung, wohingegen die mediterrane Welt so gut wie nicht behandelt wird (oder mit ärgerlichen Fehlern wie bei den Bemerkungen über den spanischen Regenerationismus S. 274f.). Freilich ist dies weniger den Autoren anzulasten als der Literaturlage, auch wenn bedauerlicherweise die deutschsprachige Forschung zu Infrastrukturen in Osteuropa (Klaus Gestwa, Julia Obertreis, Frithjof Benhamin Schenk) nicht wahrgenommen wurde. Trotz solcher Einschränkungen sollte das Buch in keiner historischen Fachbibliothek fehlen. Es sei allen ans Herz gelegt, die sich mit der europäischen Geschichte in der Moderne beschäftigen.

Darmstadt

Jens Ivo Engels

EPOCHENÜBERGREIFENDE STUDIEN

Europa global? Oder doch lieber nicht?

Dejung, Christof/Lengwiler, Martin (Hrsg.): Ränder der Moderne. Neue Perspektiven auf die Europäische Geschichte (1800–1930), 246 S., Böhlau, Köln u. a. 2016.

Die europäische Geschichte ist seit Langem von starken Ambivalenzen geprägt: Einerseits