Einführung

Im Folgenden wird das vierte Kapitel aus Barlösius Buch „Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste“ dargestellt. In diesem Kapitel stellt Barlösius ihre soziologische Konzeption von Infrastrukturen vor. Dabei leitet sie diese her und führt sie aus. Ihre Konzeption setzt sich aus vier Charakteristika von Infrastrukturen zusammen – den infrastrukturellen Vorleistungen, der infrastrukturellen Sozialität, dem infrastrukturellen Regelwerk und der infrastrukturellen Verräumlichung. Daraus ergibt sich die infrastrukturelle Strukturierungsweise und das infrastrukturelle Regime. Die dargelegte Konzeption von Infrastrukturen bildet die Basis der darauffolgenden vier Fallstudien und lässt sich gleichermaßen als Explikation und Anwendung Barlösius soziologischen Konzeption von Infrastrukturen verstehen.

Barlösius soziologische Konzeption von Infrastruktur

Der Weg zur Konzeption von Infrastrukturen
Um ihre Konzeption von Infrastrukturen nachvollziehbar zu machen, skizziert Barlösius im ersten Schritt eine Art Operationalisierung von Infrastrukturen und legt dar, wie Infrastrukturen als soziologisches Sujet behandelt wurden. Hier kommt Barlösius zu dem Ergebnis, dass Infrastrukturen zwar Teil soziologischer Untersuchungen sind, die soziale Komponente allerdings als additive Eigenschaft zu den technischen Charakteristika von Infrastrukturen behandelt wird. Sie zeigt hier eine deutliche Diskrepanz zwischen der technischen und sozialen Komponente von Infrastrukturen. Diese Diskrepanz bewertet Barlösius insofern als problematisch, als dass sich an dem Wandel des Verständnisses von Infrastrukturen bedeutsame gesellschaftliche Wandlungsprozesse dokumentieren lassen. Mit diesen Veränderungen hat sich die Soziologie nach Barlösius zu befassen. Im nächsten Schritt legt Barlösius eigene Arbeitsschritte und Überlegungen dar, wie Infrastrukturen soziologisch fruchtbar gemacht werden können und welcher gesellschaftsdiagnostische Gehalt sich daraus herleiten lässt. Aus soziologischer Perspektive entscheidend ist nach Barlösius, dass sich das, was Infrastrukturen gesellschaftlich leisten und was von ihnen gesellschaftlich erwartet wird in der Technik der Infrastrukturen materialisiert.
Weiterführende Überlegungen von Barlösius zu ihrer Konzeption von Infrastrukturen können im Blog der Deutschen Gesellschaft für Soziologie nachgelesen werden.

Infrastrukturelle Vorleistungen

Den ersten Charakter von Infrastrukturen stellen infrastrukturelle Vorleistungen. Die infrastrukturellen Vorleistungen beschreiben die Eigenschaft der Infrastrukturen, Vorleistungen zu erbringen. Damit ist gemeint, dass Infrastrukturen sicherstellen, dass etwas vorhanden ist und gebraucht werden kann, wenn es benötigt wird. Es werden also Bahnen für zukünftiges Handeln gelegt. Vorleistungen geben damit auch vor, wie etwas bewältigt werden kann. Auf diese Weise werden bestimmte Handlungen unterstützt und andere erschwert. Veranschaulichen lässt sich dies anhand eines einfachen Beispiels. Wird eine Reise in eine beliebige Stadt geplant, kann dafür beispielsweise das Auto, die Bahn oder das Flugzeug genutzt werden. Entscheidend ist nun, dass unabhängig davon, ob die Reise angetreten wird oder nicht oder welche Art und Weise zu Reisen ausgewählt wird, alle Bewältigungsmöglichkeiten zu Verfügung stehen. Es gelten darüber hinaus Vorgaben, die sich aus den einzelnen

Bewältigungsmöglichkeiten ergeben. Wird das Auto für die Reise ausgewählt, brauche ich einen Führerschein und muss mich an die Straßenverkehrsordnung halten. Steige ich in die Bahn, brauche ich eine gültige Fahrkarte und muss mich dem Fahrplan anpassen. Dadurch werden bestimmte Handlungen erleichtert oder beschränkt.
Infrastrukturelle Vorleistungen können aus ganz Unterschiedlichem bestehen. Sie können bestimmte Güter und Ausstattungen bereitstellen, Versorgungsleistungen gewährleisten oder benötigtes Wissen zugänglich machen. Es handelt sich um Güter, Dienste, Gelegenheiten, für die anerkannt ist, dass sie weder vom Einzelnen noch von einem sozialen Feld selbst zu erstellen sind, die aber gesichert sein müssen, damit die Individuen an der Gesellschaft teilhaben können oder das soziale Feld seine Aufgaben erfüllen kann. Den Vorleistungen ist gemeinsam, dass sie bestimmte Formen des sozialen Handelns fördern, dazu drängen oder zwingen. Durch diese Eigenschaft entlasten Infrastrukturen davon, das Handeln immer wieder aufeinander abzustimmen. Daraus ergibt sich, dass Infrastrukturen Vorleistungen sowohl für Prozesse der sozialen Integration und Vergesellschaftung als auch für die funktional differenzierten sozialen Felder bereitstellen. Infrastrukturen geben folglich Strukturen vor, wie beispielsweise ärztliche Versorgungseinrichtungen oder Verkehrssysteme. Daraus ergibt sich ihre sozialintegrative und vergesellschaftende Wirkungsweise, da sie gesellschaftliche Teilhabechancen bereitstellen und darauf ausgerichtet sind, gesellschaftlich gesetzte Ansprüche und Erwartungen zu realisieren. Daraus folgt ein weiterer Aspekt der Vorleistungen. Es resultiert, dass sie bestimmte Handlungsweisen vorschreiben und somit das Handeln strukturieren. Beispielsweise hat man sich bei ärztlicher Hilfe in einer Praxis zu begeben, die Krankenkassenkarte vorzuzeigen und sich als Patient zu verhalten. Diese Art und Weise Handlungen zu strukturieren, lässt sich als Habitualisierung beschreiben. Infrastrukturen besitzen folglich eine sozialisierende Wirkung und haben sozial strukturierende und sozialintegrierende Eigenschaften, die sich aus der Verbindung der Bereitstellung von Strukturen und der Habitualisierung und Standardisierung des Handelns ergibt.

Infrastrukturelle Sozialität

Den zweiten Charakter von Infrastrukturen, den Barlösius bestimmt, ist die infrastrukturelle Sozialität. Infrastrukturelle Sozialität meint, dass Infrastrukturen ein bestimmtes Verständnis von Sozialität in sich tragen. Die Sozialität, die von den Infrastrukturen ausgeht, ist äußerst vielfältig. Dies ergibt sich aus den sozialen Wechselwirkungen. In diesem Kontext ist gemeint, dass Infrastrukturen die sozialen Wechselwirkungen kanalisieren, dass daraus eine bestimmte Art der Sozialität entsteht. Daraus ergibt sich, welche Sozialität Infrastrukturen in sich tragen.

Wandel der infrastrukturellen Sozialität

Das Verständnis der Sozialität von Infrastrukturen zeigt nach Barlösius einen Wandel. Dieser besteht darin, dass ehemals von kleineren sozialen Gruppen betriebene Infrastrukturen von größeren sozialen Einheiten übernommen und in übergeordnete Regelstrukturen eingebunden wurden. Daraus resultiert eine veränderte Art der infrastrukturellen Sozialität. Beispielsweise bedingt ein großer Supermarkt in einer Großstadt eine andere Sozialität, wie ein kleiner Dorfladen, indem sich die Beziehung zwischen Mitarbeitenden und Kund*innen auf einer ganz anderen Ebene bewegt. Die Richtung der Entwicklung der infrastrukturellen Sozialität auf eine unpersönlichere und abstraktere Sozialität zu beschränken ist nach Barlösius allerdings nicht richtig. Es lassen sich bei der Entwicklung der infrastrukturellen Sozialität auch gegenläufige Prozesse beobachten. Beispielsweise schließen sich Bewohner*innen in Dörfern häufiger zusammen, um Infrastrukturen selbst zu betreiben. Eine ausführliche Beschreibung der infrastrukturellen Sozialität in Dörfern kann in Kapitel 5 nachgelesen werden.

Infrastrukturelle Sozialität und infrastrukturelle Vorleistungen

Die Sozialität der Infrastruktur korrespondiert nach Barlösius häufig damit, welche infrastrukturellen

Vorleistungen bereitgestellt werden. Bei Infrastrukturen mit einer persönlicheren Sozialität werden die Vorleistungen beispielsweise häufig auf die Bedarfe der Nutzer*innen abgestimmt. Ist die Sozialität formeller, werden die infrastrukturellen Vorleistungen standardisiert erbracht. In anderen Fällen lässt sich keine Korrespondenz zwischen infrastruktureller Sozialität und infrastruktureller Vorleistung beobachten. In diesen Fällen tritt dieselbe Art der Sozialität mit verschiedenen infrastrukturellen Vorleistungen auf, oder die gleiche infrastrukturelle Vorleistung führt zu unterschiedlichen Arten infrastruktureller Sozialität.

Infrastrukturelles Regelwerk

Als dritten Charakter von Infrastrukturen nennt Barlösius das infrastrukturelle Regelwerk. Barlösius erläutert, dass Infrastrukturen durch ein eigenes Regelwerk geprägt sind, wobei sie zwischen den festen formellen und den informellen Regeln unterscheidet. Sie nennt als die drei Regeln im Regelwerk für Infrastrukturen die Zugangsregeln, die Erstellung- und Vorhaltungsregeln und die Gebrauchsregeln. Die ersten beiden Regeln richten sich vorwiegend an Betreiber*innen während sich die dritte Regeln hauptsächlich an Nutzer*innen richtet.

Zugangsregeln
Der Zugang und der Zugriff auf Infrastrukturen ist mit formellen und informellen Regeln verbunden. Die Zugänglichkeit kann dabei inklusiv oder exklusiv gestaltet sein. Es gibt einige Infrastrukturen für welche ein Großteil der Menschen die Zugangsregeln erfüllen kann, aber auch Infrastrukturen, für die nur wenige Menschen die Zugangsvorraussetzunegn erfüllen können. In der Zugänglichkeit wird laut Barlösius auch das Verständnis der Sozialität der Infrastruktur deutlich. Barlösius nennt einige Beispiele, die ihr Verständnis von Zugangsregeln verdeutlichen. Als formelle Zugangsregeln zählen der Fahrkartenkauf in öffentlichen Verkehrsmitteln oder auch der Vertragsabschluss bei einem Mobilfunkanbieter, wenn man auf das Mobilfunknetz zugreifen möchte. Als Beispiele für informelle Zugangsregeln, womit sie ungeschriebene aber gesellschaftlich anerkannte Regeln meint, nennt sie zum einen ein Vertrauensverhältnis, welches einem Zugang verschafft oder eine herausgehobene Position, welche zum Beispiel Kontakte verschafft oder viel Macht gibt.

Erstellungs- und Vorhaltungsregeln
Diese Art von Regel gibt Vorgaben darüber, welche Vorleistungen zu erbringen sind, in welcher Qualität und Quantität und wie sie zu erzeugen sind. Diese Regel kontrolliert den Ablauf und die Rahmenbedingungen der Infrastrukturen. Beispielsweise muss bei öffentlichen Verkehrsmitteln geregelt sein, wie oft und auf welcher Strecke diese fahren, welche Ausstattung und Kapazität sie haben und noch vieles mehr. Zu den informellen Regeln zählt Barlösius zum Beispiel Wünsche und Erwartungen einzelner Personen, beispielsweise die Bevorzugung einzelner Stammkunden in Dorfläden.

Gebrauchsregeln
Unter Gebrauchsregeln sind Vorschriften gemeint, welche die Nutzung von Infrastrukturen regeln. Damit richten sich diese Regeln an den Nutzer der jeweiligen Infrastruktur. Mit ihnen wird die Umgangsweise mit den Infrastrukturen und somit auch das Handeln der Nutzer normiert. Damit sind die Gebrauchsregeln wichtig zur Regelung sozialen Handelns. Zu formellen Regeln kann man zum Beispiel das Verbot von Alkohol in

öffentlichen Verkehrsmitteln. Die formellen Gebrauchsregeln werden von den informellen Regeln ergänzt oder teilweise auch relativiert. Es können alle Regeln als informell gesehen werden, welche nicht festgeschrieben sind, aber trotzdem gesellschaftlich anerkannt und verbreitet sind und festlegen was sich gehört und was nicht. So sollte man sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln so verhalten, dass sich andere Fahrgäste nicht gestört fühlen.

Die formalen Regeln des infrastrukturellen Regelwerks sind als Ordnungen und Gesetze in rechtsverbindlichen Texten festgelegt. Somit kann das infrastrukturelle Regelwerk als ein Produkt proffessionellen Handelns gesehen werden. Hier nennt Barlösius die Infrastrukteure als wichtigen Bestandteil. Sie führt diesen Begriff für die Verantwortlichen für die Planung, Entstehung und den Betrieb der Infrastrukturen ein. Somit sind diese Spezialist*innen auch für die Festlegung des Regelwerkes verantwortlich. Die Infrastrukteure bilden eine wichtige Trägergruppe innerhalb der Sozialstruktur.

Infrastrukturelle Verräumlichung

Den vierten Charakter von Infrastrukturen benennt Barlösius mit infrastruktureller Verräumlichung. Barlösius erläutert, dass Infrastrukturen Raumbezug haben. Das bedeutet, dass sie verbinden und somit soziale Wechselwirkungen und Austausch-und Kommunikationsprozesse begünstigen und ermöglichen. Es gibt drei Grundqualitäten infrastruktureller Verräumlichung: Raumbildende, raumüberwindende und überräumliche Infrastrukturen.

Raumbildende Infrastrukturen
Diese Art von Infrastrukturen markiert einen Raum und konstituiert Grenzen mit Hilfe von räumlicher Fixierung und Lokalisierung. Durch den festgelegten Raum gruppieren sich bestimmte soziale Beziehungsformen und die Infrastruktur wird ein „Drehpunkt“ hierfür. Fälschlicherweise werden oft die Gebäude (z.B. Schule, Kirche) als Infrastrukturen bezeichnet. Jedoch sind die Gebäude selbst keine Infrastrukturen, sondern nur Ergebnis der räumlichen Fixierung der Vorleistungen, Sozialität und Regelwerke.

Raumüberwindende Infrastrukturen
Raumüberwindende Infrastrukturen stellen Vorleistungen, die Austausch- und Kommunikationsprozesse über großere Distanzen hinweg ermöglichen. Ganz klassisch kann man dazu die Nutzung von Zügen, Flugzeugen oder anderen Transportmitteln oder Paketversand und die Post zählen. Diese Infrastrukturen wurden und werden geschaffen um Orte zu verbinden und um größere soziale Einheiten zu schaffen. Mit raumüberwindenden Infrastrukturen wird infrastrukturelle Sozialität ohne unmittelbare Anwesenheit der Beteiligten möglich.

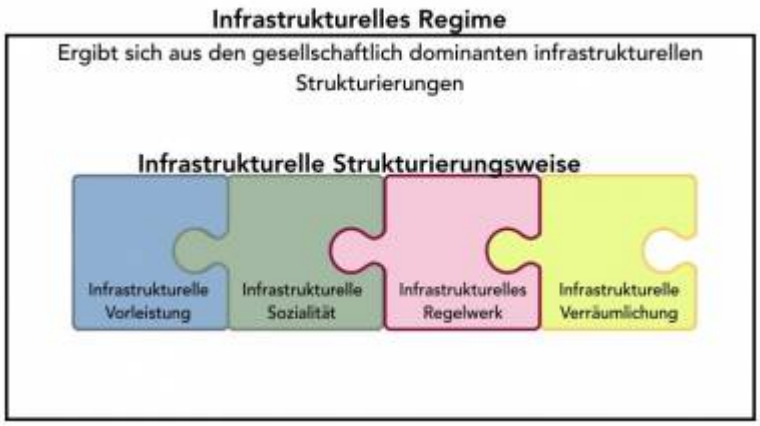
Überräumliche Infrastrukturen
Die Übrerräumlichen Infrastrukturen bieten die Vorraussetzung für Austausch- und Kommunikationsprozesse, welche sich gleichzeitig über jeden Raum erstrecken. Sie basieren damit auf einer sehr abstrakten infrastrukturellen Sozialität. Durch die Erstreckung über jeden Raum können überräumliche Infrastrukturen als sehr inklusiv bezeichnet werden, was bedeutet, dass die Zugangs- und Gebrauchsregeln meist von fast jeder Person erfüllt werden können. Diese Infrastrukturen bezwingen gleichermaßen die Raum- und die Zeitdimension. Als eine der wichtigsten überräumlichen Infrastrukturen unserer Zeit ist das Internet wichtig zu nennen. Es kann prinzipiell überall, zu jeder Zeit und von jeder Person genutzt werden.

Infrastrukturelle Strukturierungsweise und infrastrukturelles Regime

Infrastrukturelle Strukturierung
Durch das Zusammenwirken der vier zuvor aufgeführten Charakteristika Vorleistungen, Sozialität, Regelwerk und Verräumlichungen entsteht eine bestimmte Strukturierungsweise, welche Barlösius mit infrastruktureller Strukturierungsweise betitelt. Somit sind die vier Charakteristika die Basis für die Struktur jeder Infrastruktur und die Art der Strukturierungsweise wirkt sich auf das soziale Feld der jeweiligen Infrastruktur aus.

Infrastrukturelles Regime
Der Begriff des infrastrukturellen Regimes ist in diesem Zusammenhang von Barlösius als deskriptiv hergeleiteter Begriff zu verstehen. Mit ihm soll ausgedrückt werden, dass Infrastrukturen sozial strukturiert sind und ebenso selbst Ergebnis sozialer Prozesse und Strukturen. Außerdem können Infrastrukturen auch eine sozialstrukturierende Wirkung haben. Eine wichtige Besonderheit von Infrastrukturen ist dabei, dass sie nicht nur in der Gegenwart sozial strukturierend wirken, sondern auch „Weichensteller für die Zukunft“ sind, indem sie auf zukünftige Entwicklungen vorbereiten.

Übersicht der Konzeption



eigene Grafik

Kontextualisierung der Konzeption von Infrastruktur

In ihrem Werk „Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste“ versucht sich Barlösius an einer Zeitdiagnose. Dabei ist ihr Anliegen nicht, eine Infrastrukturgesellschaft auszurufen, sondern vielmehr zu zeigen, dass sich Analysen über den Wandel des infrastrukturellen Regimes zu soziologischen Gesellschaftsanalyse eignen. Ihr Werk setzt sich zusammen aus Erkenntnissen, die ihr bei der Durchführung von empirischen Forschungsprojekten aufgefallen sind. In solchen Analysen sieht sie das Potential, eine soziologische Tür zu öffnen. Ohne Anspruch auf theoretische Kohärenz erarbeitet Barlösius die hier vorgestellte Konzeption von Infrastrukturen. Ihre Konzeption lässt sich als Hilfsmittel verstehen, um das Hauptthema des Buches, die gegenwärtige Transformation von Infrastrukturen als Verkehrs- und Kommunikationsträger zum infrastrukturellen Regime der Wissensgesellschaft, greifbar zu machen.

Quellen

Barlösius, E. (2019): Infrastrukturen als soziale Ordnungsdienste. Ein Beitrag zur Gesellschaftsanalyse. Frankfurt/New York.

Van Laak, Dirk (2020): Das infrastrukturelle Regime der Wissensgesellschaft. URL: https://www.soziopolis.de/das-infrastrukturelle-regime-der-wissensgesellschaft.html, Abruf am 19.09.2021.

From:
https://institut.soziologie.uni-freiburg.de/dokuwiki/ - **Institut für Soziologie - Lehrwiki**

Permanent link:
https://institut.soziologie.uni-freiburg.de/dokuwiki/doku.php?id=lv-wikis-oeffentlich:strukt21:eine_soziologische_konzeption_von_infrastruktur

Last update: **2022/03/25 12:25**