

Die Liberalisierung von Märkten und die Säkularisierung¹ von Utopien

Filippo Reale

Beitrag zur Veranstaltung »Utopien, Dystopien und die Dynamik von Märkten« der Sektion Wirtschaftssoziologie

Einleitung

Es ist bemerkenswert, wie überraschend schnell und gründlich die kommerzielle Luftfahrt in Westeuropa zwischen der Mitte der neunzehnhundertachtziger Jahre und dem Ende der -neunziger Jahre „liberalisiert“ worden ist. Aus Sicht Politischer Ökonomie etwas präziser gesprochen, wurde sie zuerst *dereguliert* und dann *privatisiert*. Der Sektor hatte bis dahin eine erstaunliche Kontinuität von staatlicher Einmischung und wirtschaftlichem Protektionismus aufgewiesen während einer Zeit, als ansonsten praktisch jede denkbare politische Mühe unternommen wurde, die (anderen) westeuropäischen Märkte zu integrieren und zu deregulieren (Reale 2016; O'Reilly, Stone Sweet 1998; O'Reilly 1993). Aber schlagartig wurde die dominante Rechtfertigungsordnung (Boltanski, Thévenot 1991) des Sektors von der staatsbürgerlichen (*civique*) zur marktlichen (*marchand*) verrückt (Doganis 2006; Kassim, Stevens 2010). Die vermarktlichte Umwelt des bis dahin bürokratisch-protektionistischen „organisationalen Feldes“ (Bourdieu, Wacquant 1992) versetzte die einschlägigen staatlich-bürokratischen Organisationen in einem Zustand organisationaler „Hysterese“ (*hystérésis*; Bourdieu 1997). Sie stellten fest, plötzlich an Hand von Kriterien und auf Grund von Rationalitäten bewertet zu werden, zu deren Erfüllung man sie überhaupt niemals geschaffen hatte (Reale 2017): Der Habitus (Bourdieu 1979), den sie im Laufe der Jahre entwickelt hatten, stellte sich plötzlich als zu träge in Relation zu der Geschwindigkeit heraus, mit der die Bedingungen sich veränderten, denen sie gegenüberstanden. Dies erzeugte schmerzhaft Orientierungslosigkeit bis hin zu schwerwiegenden Ineffizienzen.

Konkreter hatten bis weit in die achtziger Jahre Diskurse und Strukturen eines bürokratischen Protektionismus den gesamten Sektor durchzogen in der Form, dass Nationalstaaten üblicherweise „nationale Champions“ besaßen (Kassim 1995; Dienel, Lyth 1998). Für diese hielten sie auf inländischen Strecken künstliche Monopole aufrecht, während sie ihnen auf internationalen Strecken Kollusionsbedingungen garantierten (Doganis 2006). In organisationaler Hinsicht wurden diese nationalen

¹ Vielen Dank an Jens Beckert, der in der Diskussion im Anschluss an den Konferenzvortrag zu Recht auf verschiedene Punkte hingewiesen hat und insbesondere darauf, dass „Profanisierung“, nicht „Säkularisierung“, bezogen auf das vorliegende Argument das besser geeignete Konzept ist. Im weiteren Verlauf wird deshalb von „Profanisierung“ gesprochen, während die Originalfassung des Titels aus Gründen der Auffindbarkeit beibehalten wird.

Champions als Teile des öffentlichen Sektors behandelt und betrieben; in politischer Hinsicht dienten sie „non-market policy objectives“ (Schless 1994, S.436) – marktfernen Politikzielen, das heißt, den Interessen ihrer jeweiligen nationalen Regierungen in der Wirtschafts- und Infrastruktur-, manchmal in der Innenpolitik. Profitabilität und Effizienz waren entsprechend kaum von Belang. Jedoch wurde die Luftfahrt in Westeuropa innerhalb von lediglich zehn bis 15 Jahren privatisiert und dereguliert mit dem Ergebnis, dass für Fluggesellschaften aus EU-Mitgliedsstaaten seit 1997 nunmehr völlige Freizügigkeit innerhalb der ganzen Gemeinschaft gilt (European Commission 2016; European Parliament 2018).

Die Politische Ökonomie hat seitdem versucht, diese Entwicklungen zu erklären, und dabei vor allem die bemerkenswerte Geschwindigkeit, mit der sie sich entfaltet haben. Liberal-objektivistische Ansätze, die diesen Policy-Wandel vor allem auf die rationale Einigung auf Politikinstrumente untersuchen, können kaum die *paradigmatische* Dimension des Wandels (Hall 1993) erklären: Es hat sich innerhalb kürzester Zeit die grundlegende kollektive Vorstellung sinnvoller Luftfahrtpolitik auf epistemischer Ebene geändert. Im Folgenden wird gezeigt, dass die Liberalisierung der kommerziellen Luftfahrt im Anschluss an einen Zeitraum beispielloser Katastrophen stattfand, die endgültig dystopische Visionen von Luftfahrttechnologie im öffentlichen Diskurs festgesetzt hatten. Die Behauptung des darauffolgenden Abschnitts wäre, dass Luftfahrt über lange Zeit Freiheit, Mut und Fortschritt verkörperte, weswegen es für Nationalstaaten opportun war, ihre Verstaatlichung aufrecht zu erhalten und diese Vorstellung mit narrativen nationalen Fortschritts und nationaler Souveränität zu verknüpfen. Als sie beschlossen, sie zu liberalisieren, das heißt, zu de-nationalisieren, dann deswegen, weil die Luftfahrt profanisiert worden war. Sie war entzaubert worden. Sie hatte die modernistisch-futuristische Rhetorik der Freiheit und des Fortschritts, für die sie gestanden hatte, verraten. Es zeigt sich, dass die frühen Versuche, die Luftfahrt zu liberalisieren, mit dem Auftreten der schrecklichsten Unfälle der Luftfahrtgeschichte zusammenfallen. Das Argument schließt mit einer kurzen Schlussfolgerung, die zeigt, dass das Argument für eine umfassendere Entwicklung in post-industriellen Gesellschaften steht.

Politik und Diskurspolitik in der Luftfahrt

Die vorhandenen Ansätze in der Beschreibung der Liberalisierung der kommerziellen Luftfahrt fokussieren sich insbesondere auf Machtverhältnisse und strategische Positionen von Akteuren mit verschiedenen Präferenzen. Soweit es ihnen um Deliberation geht, diskutieren sie sie meistens in liberal-objektivistischer Weise als kollektiven Versuch, objektiv optimale *policies* zu finden. Dieser Prozess ist dann durch rationalen Kompromiss und die zunehmende Einigung über die Effizienz verschiedener Lösungen gekennzeichnet. Kurz gesagt, diese Ansätze bieten jeweils verschiedene Kombinationen von *leverage* und *policy learning* als Erklärung (Kassim, Stevens 2010). Der Wandel in der Governance des Sektors erscheint hierin als Wandel zweiter Ordnung nach einschlägigen Maßstäben (Hall 1993), also als Wandel von Politikinstrumenten innerhalb ansonsten konstanter Vorstellungen über die allgemeineren Politikziele. Dieser Befund ist aber insoweit unzufriedenstellend, als sich tatsächlich das Politik-*Paradigma* von einer bürokratisch-protektionistischen zu einer marktliberalen Grundhaltung verschoben hat (Reale 2017). Die gesamte politische Rechtfertigungsordnung (Boltanski, Thévenot 1991; Knoll 2015) hat sich geändert. Daraus ergibt sich ein epistemisches oder *diskursives* Problem in der Erklärung politischen Wandels (vgl. Blyth 2002; Schmidt 2010; Hay 2008). Es wäre jetzt also zu klären, wie der diskursive Wandel zu erklären ist, aus dem sich dann die Veränderungen im Politikparadigma er-

geben. Der erste Ansatzpunkt ist hierbei, dass die Technologie, um welche sich der Sektor entwickelt, nicht unbestimmt ist, sondern diskursiv für etwas steht (MacKenzie, Wajcman 2011; Bijker et al. 2012).

Nach Jasanoff und Kim (2015) reflektieren technologische Großprojekte, wie zum Beispiel Energieinfrastruktur (Jasanoff, Kim 2013) oder Stammzellforschung (Kim 2014), „sozio-technische Imaginationen“, das heißt, „kollektive Vorstellungen über Formen sozialen Lebens und sozialer Ordnung“ (Jasanoff, Kim 2009, S.120; eigene Übersetzung). Diese kollektiven Imaginationen (Beckert 2016) über die soziale Ordnung werden auf die beteiligte Technologie projiziert und bestimmen somit auch den politischen Umgang mit dieser Technologie. Beispielsweise ist die Mondlandung im Sommer 1969 grundlegend mit Neil Armstrongs Sprechakt verbunden, worin er sie zur erfüllten Utopie der gesamten Menschheit erklärt. Ein wesentliches Korollar dieses Konzepts ist, dass nun die kollektive Selbstsicht in Gefahr gerät, falls die Technologie versagt. Letztlich ist die Angst vor ihrem Versagen ohnehin latenter, aber grundsätzlicher Bestandteil sozio-technischer Imaginationen. Sobald industrialisierte Technologien involviert sind, gilt: in dem Maße, in dem der Energieaufwand der beteiligten Technologie wächst, in dem Maße wächst auch die Angst, diese Energie könnte sich früher oder später zerstörerisch auswirken. Dies ist am greifbarsten, wenn sich diese Energie in Geschwindigkeit umsetzt:

„[W]obei man nicht außer acht lassen darf, daß Furcht und Geschwindigkeit ursächlich zusammenhängen: [...] Die anhaltende Erhöhung der Geschwindigkeiten ist somit nichts weiter als die Wachstumskurve der Angst; insofern industrialisierte die ‚Revolution des Transportwesens‘ die im 19. Jahrhundert die Geschwindigkeitsmaschine hervorbringt, den Schrecken: der Motor erzeugt die Angst“ (Virilio 1989, S.40).

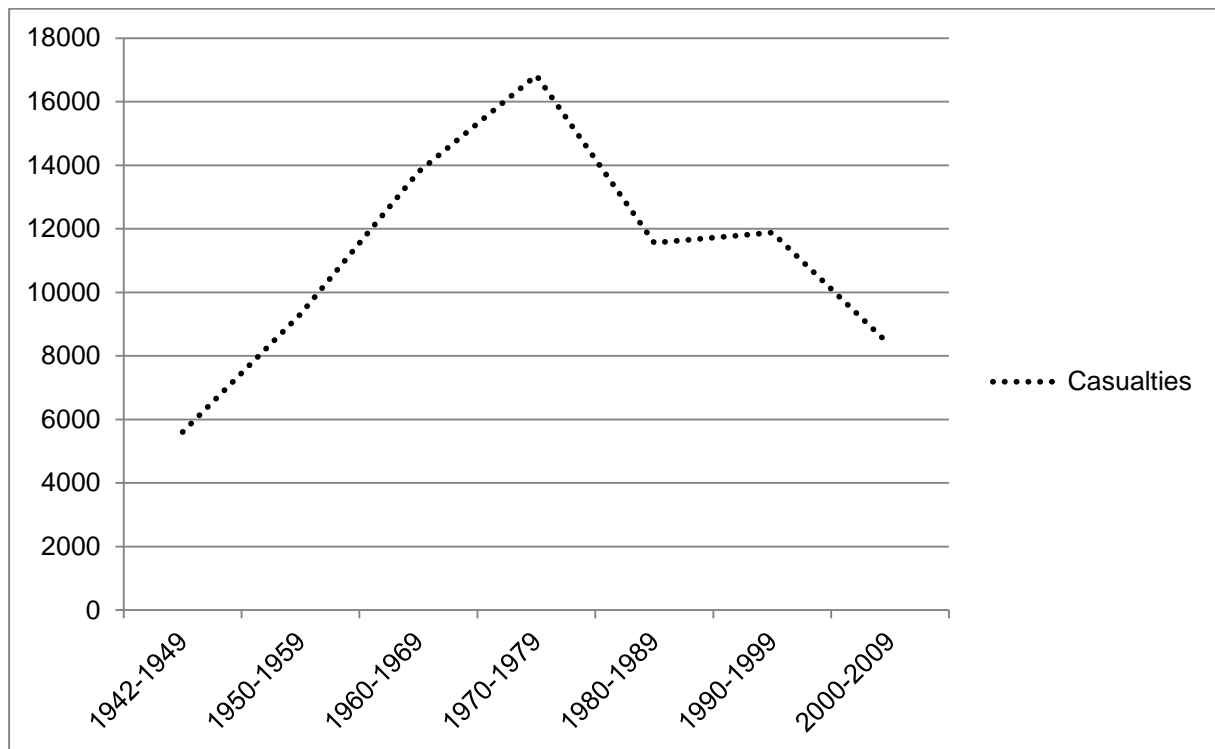
Unfälle in Technologien, die in sozio-technischen Imaginationen eingebettet sind, wirken auf die kollektiven Aspekte der Imagination zurück. Wenn die Technologie katastrophal versagt, können Utopien und Hoffnungen nachhaltig und irreparabel erschüttert werden.

Nun hat die Luftfahrt im zwanzigsten Jahrhundert verschiedene utopische Visionen verkörpert: Mut oder Heldentum (weit seltener Heldinnentum), technologische oder Naturkontrolle, Freiheit oder Grenzenlosigkeit, die Überschreitung menschlicher Fähigkeiten, aber auch Macht, Stärke, und Eroberung. Sie steht damit zunächst emblematisch für die Visionen der technischen Moderne überhaupt (Hemmings 2015; Misa 2003). Diese Eigenschaften stimmen nun in unterschiedlichen Kombinationen mit den kollektiven Visionen der Nationalstaaten im zwanzigsten Jahrhundert überein. Es ist relativ gut dokumentiert, wie insbesondere faschistische Staatsdoktrinen auf die Symbolwirkung der Luftfahrt rekurriert und diesen Sektor dann entsprechend staatlich gefördert haben, zum Beispiel im faschistischen Italien (Caprotti 2008; Esposito 2015) oder im Nationalsozialismus (Fritzsche 1992). Dies bezog sich vor allem auf die imperiale, Macht- und Stärkesymbolik der Technologie. Aber gerade die auf Freiheit, Naturkontrolle und Transzendenz bezogenen Aspekte der Technologie sind auch klassische Elemente des Selbstverständnisses moderner Demokratien (Paris 1995; Beer 1994). Ebenso wenig ist dieses Selbstverständnis immer frei von militärischen Aspekten, nur dass diese hier üblicherweise als die Stärke zur Befreiung (seiner selbst oder anderer) beschrieben werden.

Die Behauptung lautet, die daraus resultierenden, mit der Luftfahrt verbundenen sozio-technischen Imaginationen sind im Laufe der Nachkriegszeit zunehmend instabil geworden, bis sie in den späten siebziger Jahren endgültig zerbrachen; dies war die wesentliche Grundlage für den Paradigmenwechsel in Richtung der Liberalisierungspolitik der achtziger und neunziger Jahre.

Eine Ära von Unfällen in der Luftfahrt

Die siebziger Jahre waren mit großem Abstand das Jahrzehnt mit den meisten Todesopfern aus Unfällen in der Passagierluftfahrt seit dem Zweiten Weltkrieg. Beinahe 17.000 Menschen starben bei so genannten „hull-loss accidents“ (Unfälle, bei denen das Flugzeug irreparabel beschädigt wird) zwischen 1970 und 1979 (Abbildung 1).



Quelle: aviation-safety.net, eigene Berechnungen

Abbildung 1: Tödliche „hull-loss accidents“ von Passagierflugzeugen (global, per Jahrzehnt)

Man könnte anmerken, dass steigende Passagierzahlen zu der Zunahme an Todesopfern geführt haben, was zweifellos zutrifft. Daten der Weltbank zeigen, dass das Passagiervolumen konstant angestiegen und seit den siebziger Jahren um einen jährlichen Wachstumsfaktor von 1,05 gependelt ist (World Bank 2017). Analytisch gesehen wäre es erheblich sinnvoller, Todesopfer per Passagier oder per geflogener nautischer Meile zu diskutieren. Dies würde Zeitreihen ergeben, die sogar noch steiler abfallen, wenn man bedenkt, dass die Opferzahlen ab den achtziger Jahren abgenommen haben, während das Passagiervolumen nur noch weiter gestiegen ist. Objektiv betrachtet ist das Fliegen in den letzten 30 bis 40 Jahren substantiell sicherer geworden.

Nun aber behandelt das vorliegende Argument die öffentliche, kollektive *Wahrnehmung* und diese wiederum beruht weit weniger auf standardisierten oder gemittelten Statistiken als vielmehr auf absoluten Zahlen (Cobb, Primo 2003). Eine Verdopplung der Todesopfer erscheint doppelt so tragisch, unabhängig davon, ob tatsächlich mehr oder weniger Menschen geflogen sind, weil die zweite Zahl – der Nenner, sozusagen – in der medialen Berichterstattung und im öffentlichen Diskurs üblicherweise relativ opak bleibt. Somit repräsentiert die absolute Anzahl Todesopfer relativ plastisch den Grad an öffentlicher Besorgnis über die Gefahren kommerzieller Luftfahrt.

Ab den siebziger Jahren geht die Anzahl der Todesopfer schlagartig zurück. Dieser Trend ist das Ergebnis erheblich verschärfter Sicherheitsauflagen. Diese Entwicklung wiederum resultiert im Wesentli-

chen aus dem Unfall auf Teneriffa 1977, dem Luftfahrtunfall mit den mit Abstand meisten Todesopfern unter Passagieren (die Angriffe auf die USA am 11. September 2001 verursachten noch um ein vielfaches mehr Todesopfer, aber vor allem am Boden). Am 27. März 1977 kamen 574 Menschen ums Leben, als auf dem Flughafen Teneriffa-„Los Rodeos“ eine Boeing 747-200 der niederländischen Fluggesellschaft KLM in eine Boeing 747-100 der US-amerikanischen Fluglinie Pan Am schoss. Neun weitere starben anschließend an den Folgen des Unglücks, während 61 Menschen überlebten (allesamt aus dem Flugzeug der Pan Am). Dies geschah, nachdem am selben Tag kanarische Separatisten auf dem Flughafen von Las Palmas auf Gran Canaria eine Bombe platziert und gezündet hatten, wobei vier Menschen verletzt wurden (The New York Times 1977a). Ironischerweise wurden nur deswegen die Flugzeuge von Pan Am und KLM kurzfristig nach Teneriffa umgeleitet. Nach einigen Stunden und nachdem die Situation in Las Palmas geklärt worden war, wollten beide ihren vorgesehenen Flugverlauf wiederaufnehmen, nach Gran Canaria weiterfliegen und den völlig überfüllten Flughafen auf Teneriffa verlassen. Kurz gesagt nahm der KLM-Flug schließlich auf der Startbahn Anlauf zum Start, die allerdings noch durch das Flugzeug der Pan Am besetzt war. Kurz nach 17:06 Uhr schoss das Flugzeug der KLM quer über das Heck des anderen Flugzeugs, zerriss beide Flugzeuge und fing Feuer (Debelius 1977; The New York Times 1977b).

Unmittelbar nach dem Unfall schrieb die *Washington Post*:

„The Dutch Civil Aviation announced Monday that the KLM 747 captain began to take off without the proper air traffic [recte: traffic] control clearance and struck the Pan Am 747, which was still on the runway. Neither Dutch or [sic] U.S. officials regard that as the final answer, however. ‘It is inconceivable,’ KLM said, that their pilot would have done such a thing [sic]. The pilot, Z.A. Velduizen van Zanten, 51, was chief instructor of pilots for KLM. He died along with the other 247 people aboard. Several experts said privately yesterday that they doubt that an unauthorized takeoff could be the total explanation“ (Feaver 1977).

Jedoch schlussfolgert der Abschlussbericht der zuständigen spanischen Untersuchungsbehörde (CIAIAC) relativ nüchtern (CIAIAC 1978), dass die grundlegende Ursache des Unfalls darin bestanden habe, dass der Kapitän des KLM-Flugzeugs „[d]espegó sin autorización“ – ohne Erlaubnis startete. Auf diesen Befund reagierten niederländische Behörden mit einer eigenen Erklärung (Financial Times 1978). Sie betont die Fehlkommunikation zwischen dem diensthabenden Fluglotsen und der Flight Crew des KLM-Flugzeugs (Raad vor de Luchtvaart 1978). Ein zweiter Fokus des Kommuniqués liegt auf der Tatsache, dass die Besatzung des US-amerikanischen Flugzeugs weiter und anders auf der Startbahn gerollt ist, als durch die Flugsicherung angeordnet. Sicherlich ist es hier nun unangebracht, die Ursachen eines ganz offensichtlich multikausalen Ereignisses gegeneinander auszuspielen. Die Mitschnitte des Funkverkehrs verdeutlichen zweifellos, dass unterschiedliche Ansichten darüber herrschten, wer wem wofür genau die Freigabe erteilt hatte; die anschließenden Bemühungen, den Funkverkehr zu standardisieren, erscheinen somit auch mehr als gerechtfertigt. Was allerdings tatsächlich auffällt, ist die Unerklärlichkeit – „inexplicability“, wie die *Times* die unmittelbaren Reaktionen seitens KLM zitiert (Debelius 1977). Zwei Flugzeuge, die unmittelbar ineinander rasen, stehen für einen katastrophalen Schrecken, der in der öffentlichen Wahrnehmung nicht länger von Narrativen von „Unglück“ oder Zufall abgedeckt ist, die vorher schon Teil des Diskurses gewesen waren, so wie es auch schon zuvor Unfälle in der Passagierluftfahrt gegeben hatte. Abstürze oder andere Unglücke schienen bis dahin zum Abenteuer des Fliegens soweit dazu zu gehören, dass man nie wissen konnte, was eine*n erwarten würde. Aber der in dieser Kollision implizierte Verlust menschlicher Kontrolle über die Kräfte der Natur schien von einer neuen Art. Die beteiligten Flugzeuge gehörten damals zum absoluten neuesten

Stand der Technik, Boeings Baureihe 747 war erst 1968 ausgerollt worden und galt als „Queen of the Skies“ (Smil 2000). Kapitän Van Zwanten war zum Zeitpunkt der Katastrophe Chefausbilder bei KLM und war wortwörtlich das Gesicht der Fluggesellschaft in einer Plakatkampagne. Nichts davon erschien die Katastrophe auch nur beeinflusst haben zu können. Stattdessen machten sich die Flugzeuge beinahe selbstständig gegen ihre eigenen Schöpfer*innen. Wie zwei entfesselte, wilde Tiere gingen sie aufeinander los und opferten dabei beinahe alle der hilflos eingeschlossenen Menschen. Das eine Flugzeug geriet zur Waffe gegen das jeweils andere.

Die Profanisierung des Fliegens

Was sich um das Desaster von Teneriffa vollzogen hat, lässt sich als der letzte Schritt in der Profanisierung der Luftfahrt ansehen. Der Mythos des Fliegens wurde entzaubert. Zunächst wurde das Fliegen durch die moderne Physik rationalisiert, indem praktisch der Prozess des selbstfahrenden, horizontalen Fluges wissenschaftlich domestiziert wurde, welcher bis dahin die längste Zeit unerklärlich geblieben war. Jedoch war dieses rationale Verständnis und die Kontrolle (Habermas 1968), die es mit sich brachte, für lange Zeit nur einer kleinen Anzahl wissenschaftlich-technischer Experten (seltener Expertinnen) vorbehalten. Es blieb jenseits ihres Verständnisses für die breite Bevölkerung; ein Grund, warum Nationalstaaten es relativ leicht beanspruchen konnten. Aber zweitens wurde die Luftfahrt im Verlauf des zwanzigsten Jahrhunderts zunehmend kommodifiziert. Es trifft zwar sicherlich zu, dass Luftfahrt nach wie vor nach einigen entscheidenden sozio-ökonomischen (und abilistischen) Kriterien exklusiv ist (Lucas 2011), aber die „kinetische Elite“ (Salter 2008; vgl. Sloterdijk 1983), der sie zugänglich ist, ist stetig gewachsen. Dies hat das Fliegen demokratisiert. Außerdem, selbst wenn es für viele unbezahlbar bleibt, hat allein seine Bepreisung und die darin enthaltene Kommensurabilisierung zur Entzauberung des Fliegens beigetragen. Die Praxis selbst ist allerdings nach wie vor unerklärlich für die Laienöffentlichkeit geblieben, was in dieser Hinsicht den Mythos teilweise aufrechterhalten hat. Aber als Unfälle in der Luftfahrt zunehmend die öffentliche Aufmerksamkeit auf sich zogen, und spätestens, als diese zwei Flugzeuge auf diese undenkbare, noch nie dagewesene Weise miteinander zusammenstießen, enthüllte die Luftfahrt ihre Substanz, ihr wahres Gesicht, und der Mythos des Fliegens und alle seine Utopien waren nachhaltig in Frage gestellt. Dieser ultimative, eigentliche Unfall (Virilio 2005) hat das Fliegen profanisiert. Der Mythos des Ikarus (Ovid 1916) ist fast schon zu gut geeignet, um dies zu repräsentieren. Jedenfalls konnte die profanisiertere und damit entzauberte Luftfahrt nicht länger dazu beitragen, nationale Narrative von Stolz und Fortschritt oder, wo es zutraf, Überlegenheit zu konstituieren. Die öffentliche Wahrnehmung war ernüchtert. Zugleich bot die Luftfahrt unmittelbar neue Assoziationen, nämlich von Kontrollverlust, Zerstörung und dem Leiden Unschuldiger. Das Flugzeug offenbarte im Prinzip seinen Waffencharakter, mit dem es zu Beginn entwickelt worden war und den es anscheinend niemals abgelegt, sondern nur verborgen hatte. (Die Ereignisse in den USA am 11. September 2001 sind ein anderes Beispiel hierfür.) Das Flugzeug erschien nicht mehr als Instrument des Himmels, sondern der Hölle. Somit war die Luftfahrt nicht nur als Projektionsfläche positiver kollektiver Imaginationen, oder Utopien, erschöpft, sondern in der Enttäuschung über ihre Katastrophen steckte unmittelbar die Frage nach dem Potenzial zur Enttäuschung derjenigen nationalen Kollektive, deren Imaginationen sie bis dahin repräsentiert hatte.

Zwar beschlossen die westeuropäischen Staaten nach den Erfahrungen auf Teneriffa auch eine weit strengere Regulierung der Sicherheit im Luftverkehr, deren Erfolg sich, wie oben besprochen, an objektivierbaren Kriterien belegen lässt. Die öffentliche Wahrnehmung in Bezug auf die unmittelbaren

Gefahren eines Fluges hat sich entsprechend wieder erheblich verbessert. Verschiedene soziale Strukturen, Vorschriften und Rituale garantieren, dass die latente Angst vor dem Fliegen handhabbar und sein Konsum möglich bleibt (Reale 2018b). Aber der Mythos des Fliegens, der die Grundlage der kollektiven sozio-technischen Imagination gewesen war, ließ sich nicht reparieren. Seine Profanisierung war soweit endgültig, als der Mythos davon gelebt hatte, dass so ein Unglück *noch nie* passiert war und somit für *unmöglich* gehalten werden konnte. Ein Ereignis kann aber kein zweites Mal undenkbar sein (Dürrenmatt 1962). Es blieb als einzige Konsequenz, die Luftfahrt zu ent-nationalisieren: zuerst territorial, indem umfassende Überflugsfreiheiten beschlossen wurden, und dann organisational, indem Fluggesellschaften fast ausnahmslos privatisiert wurden. Was üblicherweise als zukunftsgerichtete Reform zur Steigerung der ökonomischen Effizienz des Sektors diskutiert wird, war tatsächlich zu einem wesentlichen Teil durch die Verlegenheit mit dem katastrophalen Status Quo verursacht. Dies erklärt auch, warum die Liberalisierung letztlich inkonsequent durchgeführt wurde. Wäre es um eine konsistente Vermarktlichung (Ebner 2015) des Sektors gegangen, wären die Nationalstaaten über eine regulative Abschaffung formaler Verbindungen zwischen Staat und Sektor hinausgegangen und hätten versucht, in den betroffenen Staatsunternehmen markteffiziente Strukturen zu organisieren. Stattdessen wurden die Fluggesellschaften schlecht vorbereitet einem hysteretischen Zustand überlassen (Reale 2017; vgl. McDonough, Polzer 2012), der durch schwere kognitive und normative Inkongruenzen zwischen ihrer organisationalen Struktur und den Anforderungen des deregulierten Umfelds gekennzeichnet war. Verschiedene Fluggesellschaften sind an den resultierenden schwerwiegenden Ineffizienzen bankrottgegangen, zum Beispiel Sabena und Alitalia. Wie sehr dies dem kommunizierten Ziel einer Effizienzsteigerung offen widerspricht, und dass die Staaten diese Ineffizienzen und ihre Folgen überhaupt hingenommen haben, spricht dafür, dass sie aus anderen Gründen den Sektor schnellstmöglich deregulieren wollten. Interessant ist auch, dass Griechenland und Spanien unter den letzten waren, die der Deregulierungspolitik zustimmten (O'Reilly, Stone Sweet 1998): zum fraglichen Zeitpunkt zwei autoritäre Autokratien, für deren Narrative nationaler Identität möglicherweise die Luftfahrt noch wesentlicher war als für die anderen Staaten.

Fazit und Ausblick

Es zeigt sich, dass der politische Paradigmenwechsel, den die Liberalisierung der kommerziellen Luftfahrt in Westeuropa darstellt, mit Rücksicht auf die diskursiven Verschiebungen zu erklären ist, die damit zusammenhängen. Einschlägige Untersuchungen sind an dieser Stelle unvollständig. Die bis in die siebziger Jahre steigende Prävalenz tödlicher Unglücke, die schließlich 1977 in einem Unfall ungekannter Größenordnung auf Teneriffa mündet, trug dazu bei, den Mythos des Fliegens im politisch-kulturellen Diskurs nachhaltig zu profanisieren. Die mit dem Fliegen assoziierten modernen Utopien wichen innerhalb kürzester Zeit Dystopien. Solange die utopische Symbolik des Fliegens mit der hochmoderner Nationalstaaten übereinstimmte, war die sozio-technische Imagination des Fliegens intakt, aber als das Fliegen plötzlich vor allem katastrophale, liminale Symbolik verkörperte, zerbrach diese Imagination. Innerhalb kurzer Zeit wurde der Nationalstaat als gesellschaftliche Organisationsform diskursiv von der Luftfahrt dissoziiert. Politisch schlug sich dies in einer zunächst territorialen und anschließend organisationalen De-Nationalisierung des Sektors nieder, deren zwei Schritte einschlägig als die Deregulierung und die Privatisierung der kommerziellen Luftfahrt angesehen werden. Entgegen einschlägiger Beschreibungen handelt es sich aber demnach bei diesen Schritten weniger

um eine gezielte Steigerung der ökonomischen Effizienz im Sektor – eine Intention, die auch an Hand anderer Indikatoren als lediglich vordergründig erscheint.

Der beschriebene Prozess, in dem sozio-technische Imaginationen an den „eigentlichen Unfällen“ (Virilio 2005) der beteiligten Theorien scheitern, ist nicht auf die Luftfahrt beschränkt. Tatsächlich wird mit jeder Technologie auch immer ihr verheerender Unfall mit erfunden (Virilio 2005). Die Latenz seines Eintretens perforiert die sozio-technische Imagination an bestimmter Stelle. Sobald er eintritt und eine Technologie der kollektiven Projektion von Idealen des Zusammenlebens nicht mehr standhält, kann sie zwar prinzipiell durch eine andere ersetzt werden, die sich gerade in einer Phase utopischer diskursiver Assoziation befindet. Aber je mehr Technologien jeweils ihre sozio-technischen Imaginationen verraten, desto größer wird die Summe an Enttäuschungen, die sich dann allmählich zu einem grundlegenden Misstrauen gegenüber dem Fortschrittsideal modernen Gesellschaften insgesamt verdichten kann (Beck 1986). Der utopische Diskurs der Spätmoderne wird dann auf post-industrielle, post-expansive oder post-akkumulative Imaginationen verlegt, und zwar nicht nur von einzelnen progressiven Gruppen, sondern zunehmend von der Mehrheitsgesellschaft (Reale 2018a).

Technik selbst als Ideal moderner Gesellschaften steht dann als Ganzes zunehmend zur Disposition.

Literatur

- Beck, Ulrich. 1986. *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Beckert, Jens. 2016. *Imagined Futures. Fictional Expectations and Capitalist Dynamics*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Bear, Gillian. 1994. The island and the aeroplane. The case of Virginia Woolf. In *Nation and Narration*, Hrsg. Homi K. Bhabha, 265–290. London: Routledge.
- Bijker, Wiebe E., Thomas P. Hughes, Trevor J. Pinch und Deborah G. Douglas. 2012. *The social construction of technological systems. New directions in the sociology and history of technology*. Anniversary edition. Cambridge, MA: MIT Press.
- Blyth, Mark. 2002. *Great transformations. Economic ideas and institutional change in the Twentieth Century*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Boltanski, Luc, und Laurent Thévenot. 1991. *De la justification. Les économies de la grandeur*. Paris: Gallimard.
- Bourdieu, Pierre. 1979. *La distinction. Critique Sociale du Jugement*. Paris: Les Éditions de Minuit.
- Bourdieu, Pierre. 1997. *Méditations pascaliennes*. Paris: Seuil.
- Bourdieu, Pierre, und Loïc J. D. Wacquant. 1992. *An Invitation to Reflexive Sociology*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Caprotti, Federico. 2008. Technology and geographical imaginations. Representing aviation in 1930s Italy. *Journal of Cultural Geography* 25:181–205.
- CIAIAC. 1978. A-102/1977 y A-103/1977. *Accidente ocurrido el 27 de marzo de 1977 a las aeronaves Boeing 747, matrícula PH-BUF de K.L.M. y aeronave Boeing 747, matrícula N736PA de PANAM en el aeropuerto de Los Rodeos, Tenerife (Islas Canarias)*. Madrid: CIAIAC.
- Cobb, Roger W., und David M. Primo. 2003. *The plane truth. Airline crashes, the media, and transportation policy*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Debelius, Harry. 1977. 563 feared dead as jumbo jets collide on Tenerife runway. *The Times* 1.
- Dienel, Hans-Liudger, und Peter Lyth, Hrsg. 1998. *Flying the Flag. European Commercial Air Transport since 1945*. Houndmills: Macmillan.

- Doganis, Rigas. 2006. *The Airlines Business*. 2nd ed. London: Routledge.
- Dürrenmatt, Friedrich. 1962. *Die Physiker. Eine Komödie in zwei Akten*. Zürich: Arche.
- Ebner, Alexander. 2015. Marketization. Theoretical Reflections Building on the Perspectives of Polanyi and Habermas. *Review of Political Economy* 27:369–389.
- Esposito, Fernando. 2015. *Fascism, Aviation and Mythical Modernity*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- European Commission. 2016. Air. Internal Market. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market_en (Zugegriffen: 26. Oktober 2016).
- European Parliament. 2018. Air transport: market rules. http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_3.4.6.pdf (Zugegriffen: 1. März 2018).
- Feaver, Douglas B. 1977. Aftermath. Mourning Victims, Sifting Debris. *The Washington Post* 31. März 1977, o.S.
- Financial Times. 1978. Dutch reject Tenerife air crash report. *Financial Times* 24. Oktober 1978:3.
- Fritzsche, Peter. 1992. *A nation of fliers. German aviation and the popular imagination*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Habermas, Jürgen. 1968. *Technik und Wissenschaft als ‚Ideologie‘*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Hall, Peter A. 1993. Policy Paradigms, Social Learning, and the State. The Case of Economic Policymaking in Britain. *Comparative Politics* 25:275.
- Hay, Colin. 2008. Constructivist institutionalism. In *The Oxford Handbook of Political Institutions*, Hrsg. Roderick A. W. Rhodes, Sarah A. Binder und Bert A. Rockman, 56–74. Oxford: Oxford University Press.
- Hemmings. 2015. Modernity's Object. The Airplane, Masculinity, and Empire. *Criticism* 57:283–308.
- Jasanoff, Sheila, und Sang-Hyun Kim. 2009. Containing the Atom. Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea. *Minerva* 47:119–146.
- Jasanoff, Sheila, und Sang-Hyun Kim. 2013. Sociotechnical Imaginaries and National Energy Policies. *Science as Culture* 22:189–196.
- Jasanoff, Sheila, und Sang-Hyun Kim. 2015. *Dreamscapes of modernity. Sociotechnical imaginaries and the fabrication of power*. Chicago, Il.: University of Chicago Press.
- Kassim, Hussein. 1995. Air Transport Champions. Still Carrying the Flag. In *Industrial Enterprise and European Integration*, Hrsg. Jack Hayward, 188–214. Oxford: Oxford University Press.
- Kassim, Hussein, und Handley Stevens. 2010. *Air transport and the European Union. Europeanization and its limits*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Kim, Sang-Hyun. 2014. The Politics of Human Embryonic Stem Cell Research in South Korea. Contesting National Sociotechnical Imaginaries. *Science as Culture* 23:293–319.
- Knoll, Lisa. 2015. *Organisationen und Konventionen. Die Soziologie der Konventionen in der Organisationsforschung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Lucas, Karen. 2011. Transport and Social Exclusion. Where Are We Now? In *Mobilities. New perspectives on transport and society*, Hrsg. Margaret Grieco und John Urry, 207–222. Farnham: Ashgate.
- MacKenzie, Donald A., und Judy Wajcman, Hrsg. 2011. *The social shaping of technology*. 2nd ed., reprinted. Maidenhead: Open University Press.
- McDonough, Peggy, und Jessica Polzer. 2012. Habitus, Hysteresis, and Organizational Change in the Public Sector. *The Canadian Journal of Sociology* 37:357–379.
- Misa, Thomas J. 2003. The Compelling Tangle of Modernity and Technology. In *Modernity and technology*, Hrsg. Thomas J. Misa, Philip Brey und Andrew Feenberg, 1–30. Cambridge, MA: MIT Press.
- O'Reilly, Dolores. 1993. The changing pattern of air transport regulation. *Public Money & Management* 13:11–17.

- O'Reilly, Dolores, und Alec Stone Sweet. 1998. The liberalization and reregulation of air transport. *Journal of European Public Policy* 5:447–466.
- Ovid. 1916. *Metamorphoses*. Translated by Frank Justus Miller. Revised by G. P. Goold, Volume I. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Paris, Michael. 1995. *From the Wright Brothers to Top Gun. Aviation, nationalism and popular cinema*. Manchester: Manchester University Press.
- Raad vor de Luchtvaart. 1978. *Final Report an Comments of the Netherlands Aviation Safety Board: Raad vor de Luchtvaart*.
- Reale, Filippo. 2016. *Die politische Ökonomie soziotechnischen Wandels. Eine Fallstudie an Hand der Arbeitsbeziehungen in der spanischen Verkehrsluftfahrt*. Köln: International Max Planck Research School on the Social and Political Constitution of the Economy.
- Reale, Filippo. 2017. *Liberalization, Hysteresis, and Labor Relations in Western European Commercial Aviation*. MPiFG Discussion Paper 17/16. Köln: Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung.
- Reale, Filippo. 2018a. Grundzüge der Innovationspolitik. In *Handbuch Innovationsforschung*. Living reference book, Hrsg. Birgit Blättel-Mink, Ingo Schulz-Schaeffer und Arnold Windeler. Wiesbaden: Springer VS.
- Reale, Filippo. 2018b. *Markets for anxiety*. Vortrag auf der ESA RN09 Economic Sociology Midterm Conference, 13.–15. September 2018. Konstanz.
- Salter, Mark B. 2008. Introduction. Airport Assemblage. In *Politics at the Airport*, Hrsg. Mark B. Salter, ix–xix. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Schless, Adam. 1994. Open Skies. Loosening the Protectionist Grip on International Civil Aviation. *Emory International Law Review* 8:435.
- Schmidt, Vivien A. 2010. Taking ideas and discourse seriously. Explaining change through discursive institutionalism as the fourth 'new institutionalism'. *European Political Science Review* 2:1–25.
- Sloterdijk, Peter. 1983. *Kritik der zynischen Vernunft*. Frankfurt/M.: Campus Verlag.
- Smil, Vaclav. 2000. Jumbo. *Nature* 406:239.
- The New York Times. 1977a. Canary Island Separatist Says Group Planted Bomb But Did Not Cause Crash. *The New York Times* 28. März 1977:14.
- The New York Times. 1977b. The Collision At Tenerife. *The New York Times* 3. April 1977:142.
- Virilio, Paul. 1989. *Der negative Horizont. Bewegung, Geschwindigkeit, Beschleunigung*. München: Hanser.
- Virilio, Paul. 2005. *L'Accident Originel*. Paris: Galilée.
- World Bank. 2017. Air transport, passengers carried. <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> (Zugegriffen: 23. November 2017).