

Citation style

Uekötter, Frank: Rezension über: Nils Güttler, Nach der Natur. Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen, Göttingen: Wallstein Verlag, 2023, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 75 (2025), 2, S. 332-334, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/0e6ccd262d8742fd88db4540daf8344e>



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).

Allerdings gelingt es Mähr, nicht zuletzt durch seine detailreiche Darstellungsweise, sich sehr genau an den materiellen Vorgängen der Verwaltung – wie etwa der Übertragung von Daten auf Magnetbändern oder der Erstellung von Formularen – abzuarbeiten. Damit werden administrative Praktiken für das Publikum nachvollziehbar und greifbar gemacht. Der Mehrwert der Studie liegt vor allem in dieser Betonung von Materialität von Prozessen und Daten sowie der gelungenen Verknüpfungen mit politischen Agenden. Damit konterkariert der Autor erfolgreich Narrative von friktionslosem «Datenfluss» und rationaler Automatisierung zugunsten einer komplexen Gemengelage, in der die Einführung des Computers massgeblich die administrative Funktionalität mitbestimmt.

Markus Ramsauer, Wien

Nils Güttler, *Nach der Natur. Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen*, Göttingen: Wallstein, 2023 (Historische Wissensforschung, Bd. 24), 472 Seiten.

Umweltgeschichte ist nichts für schwache Nerven. Wie kaum ein anderer Zweig der Geschichtswissenschaft hat die umwelthistorische Forschung immer wieder Bücher hervorgebracht, die nicht einfach nur neues Wissen boten, sondern auch den Blick der LeserInnen auf die Welt veränderten. In die Begeisterung bei der Lektüre mischte sich dabei regelmässig ein unterschwelliges Gefühl der eigenen intellektuellen Beschränktheit: Warum habe ich darüber eigentlich noch nie nachgedacht? Die subversive Kraft der Umweltgeschichte hat die Anfangsjahre der einschlägigen Forschung jedenfalls überdauert, und das jüngste Beispiel liefert die Zürcher Habilitationsschrift Nils Güttlers anhand eines durchaus unerwarteten Themas. Wer in Mitteleuropa gelegentlich das Flugzeug nutzt, gewinnt unvermeidlich eine gewisse Vertrautheit mit dem Gegenstand, und der Streit um seine ökologischen Folgen macht seit Jahrzehnten überregional Schlagzeilen. Braucht es da 400 Seiten über *Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen*? So produziert dieser Band auch eine ganz eigene Art von Flugscham: Man hatte wirklich keine Ahnung.

Der Clou der Studie ist, dass Güttler konsequent einen wissenschaftsgeschichtlichen Ansatz verfolgt. Die gängigen Erzählungen über Landebahnen, Flugzeugtypen und Lärmkonflikte sind ihm durchaus vertraut, aber sie sind hier nur die Hintergrundfolie für die erstaunliche Geschichte eines Wissensprodukts, das wiederum selbst Motor der Wissensproduktion war. Güttler schlägt den Bogen von der Genese der Region Rhein-Main im Kaiserreich zu den Diskussionen des ökologischen Zeitalters, diskutiert Forscher und ihre Erkenntnisse zu Wasser, zu Lande und in der Luft, und all das bleibt nicht eine luftige Geschichte wissenschaftlicher Erkenntnisse, sondern wird eng auf ganz verschiedenen Ebenen mit der Bau- und Entwicklungsgeschichte des Flughafens verbunden. Mit flottem Schreibstil kurvt Güttler durch ein Thema wie ein Pilot, der die Maschine auch bei schwierigen Bedingungen sicher zu Boden bringt: Er hat die Sache halt im Griff. Anders als in der Zivilluftfahrt gibt es bei Güttler auch Raum für die eine oder andere Pirouette. Es gehört schon einiges dazu, ein Kapitel über *Petroknowledge* mit einer Boeing 707 zu beginnen, die beim Landeanflug zu schnell sank und deshalb beinahe in eine Erdölraffinerie gerauscht wäre.

Die Eröffnung des «Weltflughafens Rhein-Main» 1936 ist in diesem Buch eher eine Etappe in einem Projekt, das gleichzeitig vielschichtiges Diskursprodukt, Verkehrsknotenpunkt, Verwaltungsaufgabe und politisches Verhandlungsobjekt war. Dabei kommen einige vertraute Narrative ins Schwimmen. Die Naturgeschichte ist in Güttlers Studie nicht Auslaufprojekt des 19. Jahrhunderts, sondern mündet in eine Heimatbewegung, die hier als wissenschaftliches Projekt erkennbar wird und wiederum einer entstehenden Infra-

strukturwissenschaft den Weg bereitet. Güttler beleuchtet auch den sozialreformerischen Flügel des wissenschaftlichen Projekts Heimat, charmant verkörpert vom Schneckenspezialisten Wilhelm Kobelt, der nicht nur Laien im Stile der «Citizen Science» nach Schnecken und Insekten suchen liess, sondern in der Gemächlichkeit seines Studienobjekt auch ein genügsames gesellschaftliches Leitbild in dynamischen Zeiten erkannte. Andere Heimatforscher untersuchten den Wandel der Vegetation und des Mikroklimas im Zuge der Industrialisierung, während Geologen von dem profitieren, was Güttler «Baustellenforschung» nennt. Mit dem Ersten Weltkrieg verlagerte sich der Ort der Wissensproduktion von den Vereinen in die Verwaltungen, aber auch die 1914 gegründete Frankfurter Universität. Weitere Kapitel diskutieren die Entwicklung des Wetterwissens, die Netzwerke der Logistik, die Nutzung des Grundwassers und Verschmutzung des Mains sowie den Wald, der mit dem Bau der Startbahn West zum Politikum wurde. Der entsprechende Konflikt wird hier als Katalysator für die Entwicklung einer neuen Umweltwissenschaft diskutiert: «Der Startbahnwald entwickelte sich durch all dies zu einem der schillerndsten ‹epistemischen Dinge› der deutschsprachigen Umweltbewegung um 1980.» (S. 269)

Das methodische Leitmotiv der Studie ist ein Plädoyer für das, was Güttler als «Meso-Wissenschaft» bezeichnet: regional generierte und organisierte Formen der Wissensproduktion, die weitaus mehr als blosser Anwendungen allgemeiner wissenschaftlicher Erkenntnisse waren. Diese mittlere Ebene macht Güttler gegenüber Makro- und Mikroperspektiven so stark, wie es halt geht, wenn die Wirkung solcher Meso-Wissenschaft eher in vielen kleinen und mittelgrossen Impulsen als einem fundamentalen Wissenssprung liegt. Hier entstanden keine neuen Paradigmen, sondern vielmehr allerlei Nadelstiche, Konturierungen und Rahmungen für die Entscheidungsträger und nicht zuletzt bemerkenswerte Spin-offs – wie Güttler zeigt, entwickelte sich Frederic Vesters Sensitivitätsmodell auch aus dessen Arbeit im Regionalplanungsverband Untermain. Bezeichnenderweise endet der Band nicht mit einer Zusammenfassung, die ein neues Bild des Flughafens oder neue Wege der Infrastrukturgeschichte verspricht, sondern mit einem Epilog, der die Brücke von 1980 bis zur Gegenwart schlägt. Es bleibt das Memento, dass man die regionalen Wurzeln der Umweltwissenschaften nicht unterschätzen sollte und auch nicht die damit verbundenen Präferenzen: «Statt Objektivität, Vertrauen, Wahrheit oder Neutralität zählten auf der Mesoskala eher Brauchbarkeit, Verständlichkeit und – im Umfeld sozialer Bewegungen – Authentizität und Widerständigkeit.» (S. 25)

Als Basistrend bleibt das beständige Lernen: Beim permanenten Neuverhandeln von Wissensbeständen und institutionellen Strukturen gab es kaum etwas, was sich als gravierender Substanzverlust bewerten liesse. Die Politisierung des Umweltwissens seit 1970 wirkt hier eher wie die Fortsetzung eines Lernprozesses, bei dem sich zudem herausstellte, dass die Kritik des Flughafens nicht zuletzt auf Wissensbeständen basierte, die dieser selbst geschaffen hatte. Wieder einmal zeigt sich, dass die ökologische Bewegung nirgendwo so nachdrücklich siegte wie auf dem Feld des Wissens, aber die weiterhin gravierenden Umweltfolgen des Frankfurter Flughafens werfen auch die Frage auf, ob es sich nicht letztlich um einen schalen Sieg handelt. Heutige Flieger mögen nicht so laut dröhnen wie vor einem halben Jahrhundert, und es gibt detaillierte Regularien für allerlei Herausforderungen, aber die Weltluftfahrt bleibt ein Klimasünder erster Güte, der auch schon vor COVID-19 die globale Zirkulation von Krankheitserregern beschleunigte.

Flughäfen sind auch Knotenpunkte politischer und wirtschaftlicher Macht und Spiegel ihrer jeweiligen Gesellschaften. All dies bleibt in diesem Buch unterbelichtet, aber das liegt vielleicht nur daran, dass wir über diese Zusammenhänge schon ganz gut im Bilde

sind. Güttler konzentriert sich darauf, der vertrauten Erzählung mit der Frage nach dem Wissen eine neue Dimension zu verleihen und diese Wissensebene in ihrer ganzen Mannigfaltigkeit zum Strahlen zu bringen. Inwiefern man im Verständnis von Infrastrukturen und anderen Dingen weiterkommt, wenn man die Wissensgeschichte ernst nimmt, wird die weitere Forschung zeigen müssen. Im Moment bleibt vor allem der Befund, dass man den Frankfurter Flughafen echt unterschätzt hat.

Frank Uekötter, Bochum

Sacha Zala et al. (Hg.), **Diplomatische Dokumente der Schweiz, Bd. 27: 1.1.1976–31.12.1978**, Zürich: Chronos, 2021, 545 Seiten.

Die 1970er-Jahre bedeuteten international eine Art Scharnierzeit zwischen der unmittelbaren Nachkriegszeit und dem Zeitalter der Globalisierung. Gerade in der Schweiz, die vom aktiven Kriegsgeschehen verschont geblieben war, hielten sich Traditionen lange – das galt auch für das Festhalten an einer strikten Neutralitätspolitik. Einerseits herrschten Optimismus und Zuversicht aufgrund gesellschaftlicher Modernisierung – in der Schweiz etwa mit der überfälligen Einführung des Frauenwahlrechts – und einer Phase der Entspannung im Kalten Krieg, andererseits brachten die Ölkrise 1973 und die daraus resultierende Weltwirtschaftskrise ein neues Bewusstsein für globale Risiken und Abhängigkeiten.

Diese internationalen Entwicklungen spiegeln sich auch im Band 27 der Aktenedition der Diplomatischen Dokumente der Schweiz wider, der den Zeitraum vom Januar 1976 bis Dezember 1978 umfasst. Es handelt sich um eine Auswahl von Dokumenten zu verschiedenen aussenpolitischen Themen – weit mehr Dokumente, auf die bei inhaltlichen Verbindungen entsprechend verwiesen wird, sind in der Internetdatenbank Dodis abrufbar. In bewährter Manier kann der Benutzer auf eine konzise Einleitung sowie umfangreiche Register zu Personen, Institutionen und Themen zurückgreifen. Im Sinne der Transparenz ebenfalls aufgelistet sind die Bestände, «bei denen die zuständige Stelle im entsprechenden Departement der Forschungsgruppe Dodis die Einsicht während der Forschung für die Periode des vorliegenden Bands verweigert hat» (Anhang). In dieser Liste sind Archivalien aus der Provenienz des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements am häufigsten genannt.

Unter dem sozialdemokratischen Bundesrat Pierre Graber (seit 1970) als Vorsteher des Eidgenössischen Politischen Departements (EPD) verfolgte die Schweiz in der Aussenpolitik einen vorsichtigen Kurs der Öffnung und Modernisierung, ohne dabei freilich die Neutralität an sich infrage zu stellen. Anlass für Debatten im Bundesrat, den beiden Parlamentskammern und in der Öffentlichkeit gab der Öffnungskurs gleichwohl. So verwundert es nicht, dass sich in der Edition mehrere Dokumente finden, die öffentlich oder intern die Frage nach der grundsätzlichen Ausrichtung der Schweizerischen Aussenpolitik diskutieren und erläutern. So betonte Graber beispielsweise im Interview mit den *Luzerner Neuesten Nachrichten* vom 2. Februar 1976 die Öffnung der Schweizerischen Aussenpolitik: «[D]ie Erfahrungen der letzten Jahre – Ölkrise, Rezession – sollten nachgerade gelehrt haben, dass sich die Weltpolitik nicht auf einem anderen Planeten abspielt, sondern jeden von uns in seinem täglichen Leben direkt berührt. [...] Die Aktivierung der Aussenpolitik, die so oft gefordert wird, scheint mir bereits in vollem Gange zu sein» (Dok. 1). In einer internen Aufzeichnung des EPD vom 14. September 1978 anlässlich der inhaltlichen Vorbereitung des Besuchs des polnischen Aussenministers wurde das Verhältnis zwischen Innen- und Aussenpolitik in der Schweiz in den Blick genommen