



So sah es 1969 im Kontrollturm am Flughafen Zürich aus.

SWISSAIR/ETH-BILDARCHIV

Obdachlose und Hostessen im «Klotener Sumpf»

Eine neue Publikation zeigt die facettenreiche Geschichte des Zürcher Flughafens

Ein Bub spielt in einem Moorgebiet und ertrinkt beinahe. Jahrzehnte später steht dort, wo das Moor war, ein Flughafen, und aus dem Knaben ist ein Wissenschaftler geworden, der sich für den Moorschutz rund um die Pisten einsetzt. Eine andere Geschichte beginnt mit einer Fotografie aus den 1960er Jahren. Darauf sind Passagiere zu sehen, die ungezwungen Richtung Flugzeug schlendern, scheinbar ohne jede Kontrolle. Zehn Jahre und einige gewaltsame terroristische Angriffe auf den Flugverkehr später wird in Kloten jeder einzelne Passagier durchsucht, und die Armee bewacht den Flughafen.

Lärm messen – und fühlen

Die beiden Episoden entstammen einer neuen Publikation der ETH. Diese ist das Resultat eines Projektseminars, das sich der facettenreichen Geschichte des Flughafens angenommen hat. Facettenreich ist diese Geschichte, weil der Flughafen eine Schnittstelle ist: zwischen Wirtschaft und Politik, aber auch zwischen Technik und Ökologie oder Raumplanung und Lärmforschung.

Um Lärm geht es im Aufsatz über die «Grenzen der Mitbestimmung», der die Entstehung von Messmethoden und Grenzwerten beleuchtet. Neu dürfte den meisten Lesern sein, dass die ETH in den 1960er Jahren erforschte, ob Grünpflanzen lärmdämmend wirken – Forschungen, die offenbar ohne Resultat versandeten.

Die Schwierigkeit war von Beginn an nicht die technische Messung akustischer Signale, sondern die Verbindung der Messungen mit dem individuellen Lärmempfinden. Ab den 1950er Jahren habe die Lärmforschung «gar nicht mehr unpolitisch kommunizieren» können, so der Autor. Er zitiert den scheidenden Dübendorfer Stadtpräsidenten Lothar Zörjén, der sagte, die Leute empfänden den Zürcher Fluglärmindex als zynisch:

«Sie verstehen nicht, warum sie offiziell keinen Lärm haben sollen, wenn sie am Morgen nach dem ersten Südanflug im Bett stehen.»

Ein Beitrag widmet sich den Anfängen der Flugsicherung, die sich ab den 1960er Jahren enorm dynamisch entwickelte: Es gab immer mehr Flugbewegungen, aber auch mehr Hilfsmittel wie Funkfeuer, Fernschreiber, Radargeräte. Der Spielraum der Piloten wurde eingeschränkt, wie manch einer schon in den 1970er Jahren bedauernd festhielt.

Der Fluglotse hingegen habe «fast schon paradigmatisch den Typus des <Informationsarbeiters> der Nachkriegszeit verkörpert», so die Autoren. Diese Arbeiter hatten eine schwierige Aufgabe, zumal es eine spezielle Beleuchtung und Geschick erforderte, um auf den flackernden Bildschirmen der zeitgenössischen Geräte etwas zu erkennen.

Eine interessante Erkenntnis ist, dass sich die Meteorologie in der Schweiz parallel zur Flugsicherung entwickelte, weshalb die Wetterprognostik schon früh nach Kloten verlegt wurde. Gerade im «sumpfgesäumten Kloten» war die Vorhersage eine Herausforderung. Wetterbedingte Flugausfälle waren teuer, meteorologisches Wissen gefragt.

Grounding kommt nicht vor

In den Aufsätzen geht es auch um den Flughafen als frühe Konsummeile, um Geschlechterrollen und die ersten Schweizer Pilotinnen in den 1980er Jahren, um das Ausschaffungsgefängnis, um Obdachlose am Flughafen oder um das Phänomen der Flugzeug-Spotter. Überraschen mag, dass das Grounding als historische Zäsur in der Geschichte des Flughafens kaum vorkommt. Allerdings wurden dessen Umstände andernorts schon ausführlich beschrieben.

Interessant ist die Publikation auch ihrer Form wegen. Es geht den Verantwortlichen um die Frage, wie Wissen ver-

mittelt werden kann. Wissen, das im akademischen, vor allem im geisteswissenschaftlichen Betrieb mit enormem Aufwand zuhauf produziert wird, das aber meist in Schubladen verstaubt. Nils Güttler, Postdoktorand an der Professur für Wissenschaftsforschung und Co-Leiter des Projektseminars, erinnert an Untersuchungen, nach denen die durchschnittliche Anzahl Leser eines wissenschaftlichen Fachartikels oft nur bei einer Handvoll Personen lag.

Die Frage, wie sich die Zahl der Leser erhöhen lässt, beantwortet das Seminar mit einer eleganten Homepage. Hier zählt sich aus, dass Grafik-Studierende der Zürcher Hochschule der Künste am Seminar beteiligt waren. Nils Güttler sagt: «Bei der Frage, was wir mit unseren Texten machen, waren die Grafiker von Anfang an dabei.» Die Aufsätze erscheinen zugleich in Printform in einer neuen Buchreihe namens «Aether». Die Texte sollten wissenschaftlichen Standards genügen, aber auch möglichst einfach geschrieben sein. Im Seminar hätten die Forschenden ihren Artikel dem Nachbarn «verkaufen» müssen, und die Gruppe habe den einzelnen Autoren Rückmeldungen gegeben. Das Resultat sind Aufsätze, die sich spürbar um Lesernähe bemühen. Das gelingt nicht allen Autoren gleich gut. Aber das Resultat ist erfrischend und zeigt ein vielfältiges historiografisches Bild des Flughafens.

Die Erkenntnisse könnten modellhaft sein, sagt Güttler. Die Infrastruktur wird weiter genutzt. Bereits sind zwei weitere Ausgaben von «Aether» geplant. Ein Ersatz für lange Texte im klassisch geisteswissenschaftlichen Duktus sei das nicht, die benötigte der Wissenschaftsbetrieb weiterhin. «Aber der Umbruch, den die Medien derzeit durchlaufen, gibt Raum für neue Formate.»

Nils Güttler, Niki Rhyner, Max Stadler (Hg.): Flughafen Kloten: Anatomie eines komplizierten Ortes (Æther 01). Intercom-Verlag, Zürich 2018. 208 S., Fr. 15.–.