



NILS GÜTTLER

Nach der Natur.
Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen
(Historische Wissensforschung, Bd. 24)

Wallstein Verlag | Göttingen 2023
472 Seiten, gebunden | 38,00 €
ISBN 978-3-8353-5381-7

rezensiert von

DANIEL ROTHENBURG, Universität Konstanz

»Flughafenvergessenheit« (S. 20) attestiert Nils Güttler der Umweltgeschichte und verordnet ihr als Kur eine Geschichte des Frankfurter Flughafens. Die Studie wurde 2022 von der ETH Zürich als Habilitation angenommen und liegt nun in Buchform vor. Der Autor versteht dabei den Flughafen und die von ihm hervorgebrachte und überformte Region – die »Flughafenlandschaft« – als paradigmatisch für technisierte Landschaften, in denen »Natur« und »Gesellschaft« nicht mehr sinnvoll voneinander zu trennen sind. Die Umweltgeschichte habe sich der konzeptionellen Herausforderung, eine angemessene Beschreibung für diese Landschaften zu entwickeln, bisher zu selten gestellt. Dabei seien diese in ihrem Zustand »nach der Natur« (S. 20) doch gerade die Art von Landschaft, die für uns heute immer mehr zum Normalzustand würde. Die »Flughafenlandschaft« bringe ein traditionelles Verständnis, das an der physischen Geographie orientiert ist, an seine Grenzen. Diese Landschaft wird in Gütters Buch daher entgrenzt – sie wird zum Kreuzungspunkt einer Vielzahl von Skalen, die räumlich mitunter weit entfernt vom eigentlichen Flughafen liegen, aber in seinen Betrieb, seine Wartung und seine Überwachung eingebunden sind. Der zentrale Zugang ist hierbei die Wissensgeschichte, wobei der konzeptionelle Anspruch auf eine »systematische Verbindung umwelt- und wissensgeschichtlicher Ansätze« zielt (S. 13).

Eine der großen Stärken von Nils Gütters Ansatz ist, dass er seine Analyseregion als multiskalares Objekt begreift, mit dem es gelingt, Verbindungen zu einer Vielzahl von Kontexten zu ziehen, und dabei stets den Bezug zu seinem leitenden Erkenntnisinteresse wahrt. Dabei spielen die »großen« Entwicklungen wie der der Nachkriegsboom, der Beginn der »Ära der Ökologie« und die heraufziehende Hegemonie des Neoliberalismus zwar eine Rolle, sie werden aber stets auf ihre Bedeutung für die Flughafenregion und ihre Akteur:innen bezogen. Wie konsequent der Autor sein Buch anhand seines Erkenntnisobjekts organisiert hat, zeigt bereits die Struktur: Die vier Großkapitel sind unabhängig von etablierten politikgeschichtlichen Periodisierungen und überlappen sich zudem absichtlich, um offen für vor- oder nachgelagerte Prozesse zu sein. Dabei ist die »Unterströmung« aller Kapitel der Ausbau des Flughafens und sein zunehmendes Ausgreifen auf allen Skalen.

Bereits das erste Kapitel (»Heimat und Verkehr«), das zeitlich 1895 einsetzt und 1936 mit der Eröffnung des »Weltflughafens Rhein-Main« endet, ist keine bloße »Vorgeschichte«. Hier zeigt der Autor vielmehr überzeugend, dass die Region »Rhein-Main« durch die entstehende Regionalplanung in Verbindung mit der Wissensgenerierung der »naturgeschichtlichen« Heimatforschung überhaupt erst entstanden ist. Und auch wenn das Bild der »Flughafenregion« letztlich unter der Ägide des Nationalsozialismus etabliert wurde, so war das nur der Endpunkt einer langen Entwicklung, die bereits im Kaiserreich begonnen hatte und in der Landschaftsgestaltung und Selbstbeschreibung ineinandergriffen. Die Region, die der Autor untersucht, wird so nicht vorausgesetzt, sondern empirisch hergeleitet. Die Quellengrundlage des Buchs ist entsprechend breit: Güttler hat im Fraport-Archiv, bei der US-Air Force und der PanAm, in Frankfurter Lokalarchiven und in Archiven der sozialen Bewegungen recherchiert und zudem große Mengen gedruckter Quellen über Heimatkunde, Umwelt, Regionalplanung und Aktivismus ausgewertet.

Wie konsequent Güttler seine Wissensgeschichte als dezidiert politische Geschichte begreift, zeigt sich auch im zweiten Kapitel (»Luft«) anhand seiner Analyse des »Frankfurter Modells« der Himmelsbeobachtung. Hier geraten die Akteur:innen aus Wissenschaft, Industrie und Verwaltung mit ihren Interessen in den Blick. In der Weimarer Republik wurde das Rhein-Main-Gebiet zum Zentrum der deutschen Segelflugforschung. Dem Meteorologen Walter Georgii gelang es hier, sich mit seinem aus »vertikaler Meteorologie« (d.h. mittels Flugzeugen) gewonnenen »Luftwissen« als erfolgreicher wissenschaftspolitischer Akteur zu etablieren. Auch unter dem NS-Regime setzte er seine Karriere fort, indem er sich als Experte für rüstungsstrategische Zwecke anzudienen vermochte. Nach dem Krieg wurde der Flughafen zur zentralen Basis der US-Luftstreitkräfte, die ebenfalls ein großes Interesse an Wetter- und Klimadaten hatten. In der Nachkriegszeit verdichteten sich so die meteorologischen Infrastrukturen weiter und die im Krieg entwickelten Navigations- und Vorhersagetechnologien diffundierten in die zivile Luftfahrt. Sie wurden Teil der alltäglichen Wartung der Flughafeninfrastruktur.

Im Kapitel III (»Flüsse«), das den Zeitraum von 1945 bis 1972 behandelt, wird die Region »Rhein-Main« endgültig zu einer infrastrukturellen Landschaft – und auch als solche wahrgenommen. Die »aviation environment« (S. 192) wurde ermöglicht durch und erforderte interdisziplinäres Steuerungswissen von regionalen, nationalen und globalen Akteuren, ob der NATO und der UNESCO, der Senckenberg Gesellschaft, oder eben der Frankfurter Vogelschutzwarte. Hier wird der Flughafen am deutlichsten als sozialer und ökologischer Ort greifbar: Steuerungswissen ist ein Wissen darum, wie die »flows« von Flugzeugen, Passagieren und Angestellten effizient organisiert und in Bewegung gehalten werden können. Hier kommen die Arbeitsabläufe der »einfachen« Arbeiter:innen und der Fluglots:innen in den Blick, die tagtäglich für Betrieb, Wartung und Monitoring zuständig waren. Zu den vielleicht eindrücklichsten Abschnitten des Buches gehören Gütlers Ausführungen über den »Flughafenförster« als Agenten praxisnahen Managements von Natur in einer infrastrukturell durchbildeten Umwelt. Hier zeigt Güttler überaus anschaulich, wie die Flughafenlandschaft ökologisch manipuliert wurde, um sie an die Bedürfnisse der Luftfahrt anzupassen – gärtnerisch, technisch und durch alltägliche Beobachtung.

Der Rest des Kapitels ist eher ein Vorgriff auf das folgende Kapitel IV (»Wald«), insofern hier erstmals das »Gegenwissen« in Gestalt des Pfarrers Kurt Oeser und seiner »Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms« erscheint. Hier führt Güttler nochmals zwei seiner Kernthesen aus: Erstens, der Flughafen bringt die Bedingungen seiner eigenen Kritik hervor und zweitens, das Flughafenwissen ist politisch ambivalent und kann nicht eindeutig in »offizielles« Wissen und »Gegenwissen« kategorisiert werden. Vielmehr baute das Gegenwissen auf dem offiziellen Wissen auf. Zudem verstand es die Flughafengesellschaft, ihre Kritiker:innen zu integrieren und zum Teil der Infrastruktur zu machen. Hier verwundert es etwas, dass der Autor den Widerstand gegen den Fluglärm nicht stärker im Kontext der Geschichte der Umweltbewegung reflektiert. Andernfalls wäre der Befund, dass viele Wege zum Gegenwissen führten – aus dem Sponti-Milieu, einem Expertengremium oder eben von der Kanzel einer

evangelischen Kirche – vermutlich weniger überraschend gewesen, da die Umweltbewegung bekanntermaßen politisch, weltanschaulich und soziokulturell überaus heterogen war (und ist).¹

Das letzte Kapitel widmet sich der Startbahn-West-Bewegung als erstem Höhepunkt der »Ära der Ökologie«. Diese Bewegung interpretiert Güttler als Motor für eine Intensivierung der ökologischen Forschung, insofern die Protestbewegung neue Kanäle und Foren schuf, in denen Umweltwissen erhoben, geteilt und diskutiert wurde: unabhängige Laboratorien, Informationsbüros und alternative Forschungsinstitute. Damit sei die Bewegung Teil der Verwissenschaftlichung gesellschaftlicher Konflikte geworden. Hier zeigt Güttler überzeugend, wie zum Beispiel Bioindikatoren sowohl zu einem administrativen wie zu einem aktivistischen Instrument der Umweltpolitik wurden. Der Wald habe sich, so Güttlers Fazit, während des Konflikts in ein »vielschichtiges politisch-epistemologisches Objekt« verwandelt, in dem sich »Wissen, Erfahrung und politische Aktion mischten« (S. 332). Geblieben sei davon nach der Inbetriebnahme der Startbahn 1984 indes nur das »offizielle« Wissen im Dienste des Flughafens, während die Formate, Orte und Medien des »alternativen« Umweltwissens heute fehlten.

Bedauerlich ist, dass der Autor am Schluss des Buchs auf eine Konklusion verzichtet, in der er seine konzeptionellen Impulse noch einmal breiter reflektiert. Denn wie ist eine Landschaft »nach der Natur« konkret zu verstehen? Es fällt auf, dass das titelgebende Motiv im Verlauf der Darstellung immer weiter in den Hintergrund tritt. Implizit, so scheint es, hat sich die Flughafenlandschaft in der Nachkriegszeit zu einem Zustand völliger anthropogener Überformung entwickelt, in dem diese immer intensiver beobachtet, beschrieben, vermessen, kontrolliert und damit stillgestellt wurde. Das entspricht aber genau dem modernen Anspruch auf völlige Naturbeherrschung. Auch dafür steht der im Epilog als Symbol der alltäglichen ökologischen Überwachung angeführte Eklektor im Flughafenwald – eine automatisierte Tierfalle für kleine Insektenarten. Als konsequente Interpretation im Sinne einer »post-natürlichen« Landschaft wäre indes vielleicht das Elsternest ganz aus Baumaterialien das bessere Symbol für die »Naturkultur« gewesen, die der Flughafen hervorgebracht hat. Denn durch den häufig engen Fokus auf das Wissen gerät nicht nur der Flughafen als konkreter sozialer und ökologischer – sprich: belebter – Ort häufig aus dem Blick, er verschwindet geradezu unter dem sich überlagernden, wuchernden »Steuerungswissen«. Was dabei auf der Strecke bleibt, sind die Eigendynamiken dieser Hybridlandschaft, deren Bewohner:innen, wie die Elster, nicht aufhören, sich den Ort anzueignen und selbst zu verändern.

Nils Güttler ist mit »Nach der Natur« ein eindrucksvolles Buch gelungen. Es besticht durch eine breite Quellengrundlage, abgewogene Urteile und vor allem dadurch, dass es bei der Fülle an Skalen und Themen, die es verbindet, fast immer den Rückbezug zum Flughafen durchhält. Dass bei einem Ansatz, der die Region als derart entgrenzt konzeptualisiert, nicht jeder Bezug gleich eng verwoben sein kann, liegt in der Natur der Sache. Die Darstellung ist stets akteursnah und zeichnet sich durch einen klaren Blick für Interessen und machtförmige Aushandlungsprozesse aus. Trotz der hier formulierten Einwände hat Güttler damit zu den gegenwärtigen Diskussionen um »envirotechnical systems« einen inspirierenden Beitrag geleistet. Dieser hätte allerdings noch stärker gewirkt, wenn er seinen wissenschaftlichen Ansatz konsequenter mit den existierenden begrifflichen Angeboten aus der Umwelt- und Infrastrukturgeschichte verschaltet hätte.²

Zitierempfehlung

Daniel Rothenburg, Rezension zu: Nils Güttler, Nach der Natur. Umwelt und Geschichte am Frankfurter Flughafen, Wallstein Verlag, Göttingen 2023, in: Archiv für Sozialgeschichte (online) 64, 2024, URL: <<https://library.fes.de/pdf-files/afs/81977>> [29.2.2024].

¹ Vgl. Frank Uekötter, Deutschland in grün. Eine zwiespältige Erfolgsgeschichte. Göttingen 2015.

² Vgl. hierzu kürzlich: Giacomo Bonan/Katia Occhi (Hrsg.), Environment and Infrastructure. Challenges, Knowledge and Innovation from the Early Modern Period to the Present. München/Wien 2023.