

Kloten erden – eine Einleitung

Flughäfen stehen für Mobilität, *flows*, Geschichtslosigkeit, Kommerz. Tatsächlich sind sie auf vielfältige Weise mit ihrer Umwelt verflochten, denn sie sind komplexe Gefüge, in denen sich Technik und Natur, Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft, Vergangenheit und Zukunft vermengen. Æther #1 untersucht einen solchen komplizierten Ort: den Flughafen Zürich-Kloten.

Wo ist der Flughafen? Der Aufzug des Parkhauses neben dem Staatsarchiv führt mehrere Stockwerke unter die Erde. Die Aufzugstür zum Parkdeck B öffnet sich und vor uns erstreckt sich ein ausladender Raum, dessen Ecken und Enden vom Dämmerlicht verschluckt werden. Kabel hängen von der Decke, Pressluftschläuche sind zu hören, Staub hängt in der Luft. Durch den Dunst dringt das Licht mehrerer Halogenstrahler: Wir finden uns auf einer Baustelle wieder, knapp sieben Kilometer Luftlinie vom Terminalgebäude entfernt auf dem Universitätscampus Zürich-Irchel. Wir folgen Rebekka Wyler, der stellvertretenden Abteilungsleiterin für Überlieferungsbildung im Staatsarchiv, einmal quer über das Parkdeck, vorbei an Plänen und Bauarbeitern. Eine massive Tür führt zu einem Gang, der als Abstellraum dient. Hier befinden sich Unmengen an Coca Cola-Artikeln (es handelt sich, wie wir erfahren, um das Museum des Coca Cola-Clubs Schweiz). Eine letzte Tür und wir betreten das Aussenlager des Staatsarchivs. Auf den Schachteln in den Regalen stehen Begriffe wie »Gesamtplanung«, »Ausschaffungsgefängnis (1993)«, »Fluglärm«, »Flugsicherung und Wetterdienst«, »Vogelschlag/Bird-Strike«, »Public Reactions« (sic), »Austritte Personal« oder »5. Bauetappe«. Die Überlieferung – mehrere hundert Laufmeter Akten – reicht zurück bis in die vierziger Jahre, als der Zürcher Flughafen von Dübendorf nach Kloten zog. Und sie endet im Jahr 2000 mit der Privatisierung der Flughafen Zürich AG – kurz vor dem »Grounding«, also dem Konkurs der Swissair. Die hier gelagerten Bestände der früheren Flughafengesellschaft warten darauf, katalogisiert zu werden.

Den Flughafen finden wir – das Projektseminar »Flughafen Kloten: Anatomie eines komplizierten Ortes« – im Aussenlager ordentlich aufgereiht und in Papierform: ein ungewohnter Anblick, gemessen am vertrauteren Bild des hektischen Flughafenalltags. Weitere historische Überbleibsel und Spuren sind, so viel wissen wir schon, über die ganze Schweiz und darüber hinaus verteilt. Sie finden sich in den Lokal- und Kantonalarchiven, im Bundesarchiv in Bern oder, ganz am Ende des Frachtgebäudes West, in einem eigenen Archivprovisorium des Flughafens (ebenfalls in einem Keller). Von den Beständen der Swissair, die über Jahrzehnte in Kloten ihren Hub aufgebaut hatte, befinden sich sechzig Paletten in einem Zollfreilager in Embrach, unweit des Flughafens (eine kleinere Sammlung besitzt ausserdem das Verkehrshaus Luzern). Das Bildarchiv der Swissair, knapp 355 000 Bilder, landete dagegen bei der Bibliothek der ETH Zürich, die mittlerweile einen Grossteil der Fotografien digitalisiert und online zugänglich gemacht hat. Indessen fristen die kleinen Dinge der Fluggesellschaft – Bordbesteck und Kaffeetassen, Flugzeugmodelle, Aschenbecher, Büroartikel, Postkarten und Briefmarken – ihr Nachleben in vielen Schweizer Haushalten; man kann sie ab fünfzig Rappen aufwärts auf ricardo.ch oder ebay.ch kaufen.



Abb. 1: Der Flughafen, wie man ihn kennt: Der Blick aus dem Terminal aufs Rollfeld, irgendwann zwischen 1975 und 1980.

Die Zeitschichten des Flughafens, ob sie nun in Aussenlagern oder in verblichenern Fanartikeln gespeichert sind, sind offenbar weniger leicht zu durchschauen, als man zunächst glauben würde. Dies nicht, weil deren Spuren und Archive nun über die ganze Welt verstreut sind, sondern weil sich mit ihnen Themen verknüpfen, die man weder als Passagier noch als Wissenschaftler*in mit einem Ort wie Kloten unmittelbar verbindet. Allein die Etiketten auf den grauen Schachteln im Staatsarchiv, um die sich ausser uns und den Archivmitarbeiter*innen kaum jemand zu kümmern scheint,¹ vermitteln ein Bild davon, wie sich hier sehr viele Dinge – Wissenschaft, Technik, Wirtschaft, Politik, Soziales und Natur – miteinander vermengen: Meteorologie und Umweltmanagement, Raumplanung und Lärmforschung, Asylpolitik, Sicherheitsregime und Ökonomien der Materialflüsse ...

Eine Woche später findet sich unser Seminar, mit Signalwesten und Besucherausweisen ausgestattet, in einem anderen Untergeschoss wieder – diesmal am Flughafen selbst. Wir bewegen uns zwischen Rollbändern, Containern und Gabelstaplern und inspizieren die Gepäcksortieranlage unterhalb des Passagierbereichs im Terminal E («Echo» im Fachjargon): Es ist die letzte Station der offiziellen Besucherführung am Flughafen Zürich-Kloten, die uns vom Check-in über die Passkontrolle in den Airside-Bereich hinter der Sicherheitskontrolle führt. Zuvor waren wir mit der Skymetro, begleitet von Kuhglocken-Sounds aus den Lautsprechern, zum Terminal E gefahren, um uns auf dem Vorfeld die Flugzeuge, Tankanlagen und die Unterseite der Fluggastbrücken etwas genauer anzuschauen. Ein pensionierter Pilot der Swissair hat uns eine Stunde lang mit Fakten und Zahlen beeindruckt: knapp dreissig Millionen Passagiere jährlich und rund 500 000 Tonnen Fracht, 27 000 Beschäftigte, drei Start- und Landebahnen. Sogar der Airbus 380 – das derzeit grösste

Passagierflugzeug der Welt – kann hier starten und landen. Die Energieeffizienz der Gesamtanlage sei vorbildlich. Der Bau des Prestigeobjekts *The Circle*, eine Art Luxus-Dienstleistungszentrum mit *co-working spaces*, *corporate showrooms* und Yogastudios, schreitet voran. Der interkontinentale Flughafen Zürich-Kloten präsentiert sich uns von seiner besten Seite: eine High-Tech-Maschine, die rund um die Uhr reibungslos funktioniert.



Abb. 2: Aus diesem Überschallpassagierflugzeug wurde leider nichts: Modell einer Lockheed CL-823 im Swissair-Bestand, ca. 1968.

Man muss etwas genauer hinsehen, um die unzähligen Zeitschichten unterhalb der glänzenden Oberfläche dieser Flughafenwelt zu bemerken. Die Gepäcksortieranlage des Flughafens stammt im Kern aus den siebziger Jahren und ist seitdem weitestgehend unverändert in Betrieb, lediglich aufgerüstet mit kleinen, inkrementellen Verbesserungen wie dem Handscanner, den die Arbeiter*innen – meist handelt es sich um Student*innen oder Menschen mit Migrationshintergrund – über die vorbeifahrenden Gepäckstücke ziehen. Hier ist weiterhin Handarbeit gefragt: Jeder Koffer wird einzeln vom Band genommen, gescannt und auf Gepäckcontainer umgeladen. Trotz aller Rede von *flows* und permanenter Beschleunigung scheint die Zeit im Untergeschoss fast stehen geblieben zu sein. Auch in den Etagen über uns, wo die Passagiere strömen, verhält es sich bei genauerer Betrachtung ähnlich. Die ikonisch-zeitlosen Schilder und Zeichen etwa, die die Passagiere durchs Terminal leiten, sind letztlich Relikte der typographischen Moderne – »Swiss Style«. Auch ihr Prinzip ist Jahrzehnte alt. Und nicht zuletzt gilt dies für die Flugzeuge selbst: Die Formen und Geschwindigkeiten der Passagiermaschinen haben sich seit den siebziger Jahren kaum verändert.

Seit den Anfängen der Luftfahrt ist Aviatik der Inbegriff von Fortschritt. Die Menschen, die Luftfahrt machen, gelten als Helden und Pioniere; die Orte, an denen sie passiert – die Flughäfen –, gelten gerade in den Kulturwissenschaften als Inbegriff von Moderne, Mobilität, nomadischer Entgrenzung.² Die Luftfahrt hat aber auch ihre alltägliche Seite, die im Untergeschoss deutlicher vor Augen tritt als im hochpolierten Passagierbereich. Zur Luftfahrt gehören viele Berufe, die nicht dem heroischen Stereotypen des männlichen Piloten entsprechen und die am Boden stattfinden. Sie dienen vornehmlich einem Ziel: die Infrastruktur am Laufen zu halten.³ Den Passagieren bleiben sie in der Regel verborgen, im Swissair-Bildarchiv dagegen findet man entsprechende Fotografien mit wenig Mühe: die Reinigungskräfte beim Putzen; Küchenpersonal, das Salat wäscht; die »Gepäckboys«, die in den fünfziger Jahren die Koffer noch von Hand ins Flugzeug luden; die telefonierenden Sekretärinnen in den Verwaltungsbüros – und natürlich das technische Wartungspersonal, das auf den Fotos Motoren ölt, Sitzreihen auswechselt oder die Tragflächen der Flugzeuge enteist. Der Soziologe Jörg Potthast fasst derlei Phänomene unter dem Begriff der »Bodenhaftung« zusammen: Die Luftfahrt findet zu grossen Teilen »am Boden« statt.⁴

Ein paar Wochen später finden wir uns unter freiem Himmel wieder. Auf einer Fahrradtour nähern wir uns Kloten entlang des begradigten Flusslaufs der Glatt, die mitten durch die Zürcher Agglomeration führt. Wohngebiete, Firmenareale und Logistikzentren säumen den Weg. Je näher wir dem Flughafen kommen, desto dichter wird auch das Netz aus Eisen-, Autobahnen und Schnellstrassen – und umso lauter wird der Lärm der startenden und landenden Maschinen. Der Flughafen hat das Landschaftsbild rund um Kloten sichtbar und hörbar verändert. Wenn man so will, hat sich der Flughafen tief ins Umland gegraben. Das »idyllisch schöne Bauernland [...] ist dahin«, beklagte sich schon 1951 der Historiker Paul Kläui, langjähriger Präsident der Antiquarischen Gesellschaft Zürich. »Der Flughafen Zürich-Kloten, [...] die Notwendigkeit unserer Zeit, setzte Geometrie und Beton in Großformat in die Landschaft.«⁵ Kläui, ein Spezialist für »Ortsgeschichte«, konnte bei seinen Leser*innen noch voraussetzen, dass sie von den Moorgebieten wussten, die der Flughafen später verdrängte. Ausgerechnet im Klotener Ried einen »Weltflughafen« zu errichten, war also nicht unbedingt naheliegend. Bei der Führung durchs Terminal hatten wir erfahren, dass manche Gebäude sogar auf Stelzen gebaut wurden, damit sie nicht absacken – fast wie einst bei den Pfahlbauten.

Vom Klotener Ried sieht man inzwischen nur noch wenig, aber im Laufe der Fahrradtour wird uns dennoch klar, dass zur Klotener »Flughafenlandschaft«,⁶ um mit der Architekturhistorikerin Sonja Dümpelmann zu sprechen, neben Geometrie, Beton und Infrastruktur auch weiterhin Natur gehört.⁷ Und Freizeit: Über die Jahrzehnte ist rund um den Flughafen ein Naherholungsgebiet entstanden, das rege genutzt wird und dessen soziale und natürliche Umwelten akribisch gemanagt werden.⁸ Der Radweg führt uns mitten durch idyllische Naturschutzgebiete, die dies- und

jenseits des Flughafenzauns eingerichtet worden sind (eine Reaktion auf den in mehreren Phasen erfolgten Ausbau des Flughafens).



Abb. 3: Klotener Flughafenlandschaft im Jahr 1950: Wir sind nicht die Ersten, die dort eine Fahrradtour gemacht haben ...

An verschiedenen Punkten entlang unserer Route ist eine Ausflugsinfrastruktur entstanden, etwa der »Heli-Grill«, der an einem neu aufgeschütteten Aussichtshügel postiert ist. Familien, Rentner*innen, Spaziergänger*innen und Freizeitsportler*innen picknicken hier und beobachten die startenden und landenden Flugzeuge. Auch die *Spotter*innen* nutzen die Erhöhung unweit des »Flughafengefängnisses 2«, um die besten Fotos der Maschinen zu schiessen. Das Gefängnis, auch bekannt als »Ausschaffungsgefängnis«, wurde in den neunziger Jahren neben dem Postgebäude des Flughafens gebaut. Stacheldraht und Überwachungskameras verraten, dass es Zwecken dient, die nichts mit Geschäfts- und Urlaubsreisen zu tun haben. Auf der anderen Seite des Rollfeldes steht gewissermassen das Gegenmodell zum Ausschaffungsgefängnis: die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega). Während im Gefängnis die Insassen auf ihre Ausschaffung warten, werden dort Schweizer*innen zurück aus den Bergen und dem Ausland in die Heimat geflogen.

Vieles, oft Widersprüchliches, spielt sich auf dem Klotener Boden ab, wo seit ziemlich genau siebzig Jahren ein Flughafen steht. Einige dieser Phänomene würde man nicht unmittelbar mit dem Begriff »Aviatic« assoziieren; manche widersetzen sich sogar den gängigen Narrativen über Flughäfen, wie sie sich in den Kultur- und Sozialwissenschaften seit den achtziger und neunziger Jahren etabliert haben.⁹ Diese Narrative erzählen von Mobilität, *flows*, Geschichtslosigkeit, Mangel an Sozialität, Kommerz. Folgt man etwa dem französischen Ethnologen Marc Augé, wäre Kloten ein

Nicht-Ort, der sich zwar lokalisieren lässt, dem aber die Qualitäten eines wirklichen Ortes, zu dem Menschen persönliche Beziehungen entwickeln können, abgehen.¹⁰ Was erst mal eine ziemlich plausible Deutung ist: Die Ortslosigkeit, die Augé mit spätmodernen Flughäfen in Verbindung bringt, ist auch in Kloten zu spüren – immerhin handelt es sich um eines der modernsten Drehkreuze Europas. Das gegenwärtige Bauprojekt *The Circle* implementiert dieses Bild quasi programmatisch. Recht offensichtlich soll mit den dort propagierten *office-*, *shopping-* und *lifestyle-*Konzepten ein ganz bestimmter Typus Passagier angesprochen werden: flexible, mobile und produktive Menschen, die überall und nirgends zuhause sind.¹¹

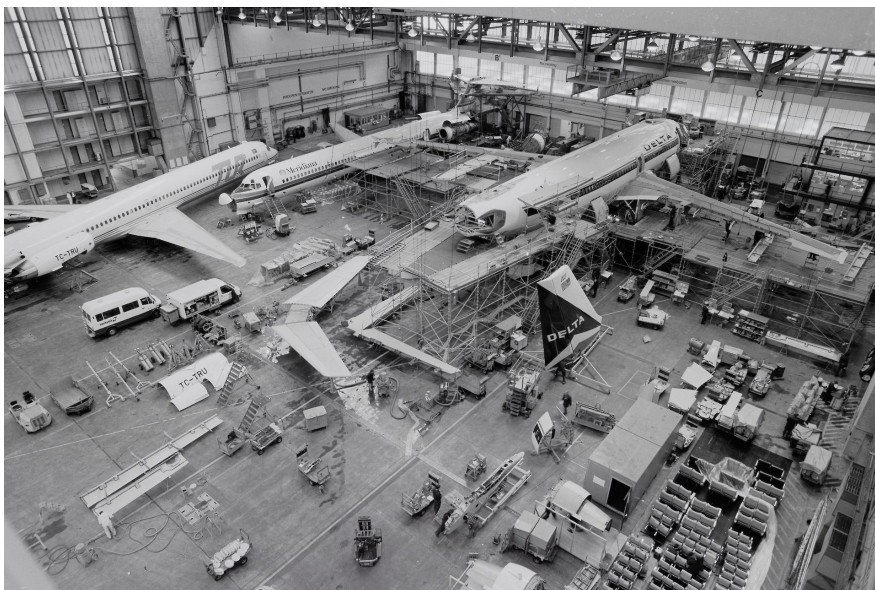


Abb. 4: It's complicated: Arbeitsalltag in der Werft, 1992.

Doch ein Ort wie Kloten ist komplizierter. Die Beiträge in diesem ersten Band von *Æther*, die unter anderem aus unseren Spaziergängen und Besuchen in Untergeschossen, Abstellkammern und Kellern hervorgegangen sind, untersuchen verschiedene Facetten dieses komplizierten Ortes. Gemessen an der klassischen Aviatikgeschichtsschreibung mögen manche der Themen unerwartet, manche sogar abwegig erscheinen. Tatsächlich gibt es aber keinen guten Grund, Flughäfen nur als hochtechnisierte, postmoderne Transiträume zu begreifen. Flughäfen sind immer auch lokale Phänomene, die auf vielfältige Weise mit ihrer Umwelt interagieren. Indem sie sich auf diese Interaktionen einlassen, sollen die Beiträge den Flughafen Kloten gewissermassen erden. Gemeinsam liefern sie eine andere Anatomie dieses Ortes. Das heisst auch, dass im Folgenden ein anderes Personal der Luftfahrt sichtbar wird, darunter die Obdachlosen, die im Terminal leb(t)en, die Besucher*innen der Zuschauerterrasse, die aus dem Umland kommen, um hier ihre Freizeit zu verbringen, oder die Menschen, die im Flughafengefängnis auf ihre Ausschaffung warten. Zoomt man ein bisschen aus dem Terminalbereich raus, mischt sich eine ganze Reihe von Akteuren hinzu, die auf die eine oder

andere Weise mit dem Flughafen verbunden sind: Naturschützer*innen und Landschaftsplaner*innen, die lokale Aviatikszene, Anti-Lärm-Gruppen in der Agglomeration, oder die Wissenschaftler*innen an den Universitäten. All diese Akteure und Gruppen unterhalten ganz unterschiedliche emotionale, soziale und kulturelle Beziehungen zum Flughafen. Sie alle machen diesen Ort – und sie alle haben eine Geschichte, deren Stränge sich am Flughafen kreuzen.

Nils Güttler ist Postdoc an der Professur für Wissenschaftsforschung an der ETH Zürich. Niki Rhyner studiert im Master »Geschichte und Philosophie des Wissens« an der ETH Zürich. Max Stadler ist Postdoc am Collegium Helveticum (ETH Zürich).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Oefeli, *Blick aus dem Inneren des Terminals B in Zürich-Kloten*, 1975–1980, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz, LBS_SR05-200398-36.

Abb. 2: Unbekannt, *Modell einer Lockheed CL 823*, ca. 1968, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz, LBS_SR04-054990.

Abb. 3: René Gardi, *Convair 240-11, HB-IRS »Glarus« in Zürich-Kloten*, 1950, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz, LBS_SR12-51-0125.

Abb. 4: Unbekannt, *Airbus A310 der Delta Air Lines in der Werft am Flughafen Zürich-Kloten*, 1992, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz, LBS_SR05-092018-28A.

Literatur

- 1 Die wichtigsten Ausnahmen: Sandro Fehr: *Die Erschliessung der dritten Dimension: Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990*, Zürich: Chronos (2014); Benedikt Meyer: *Im Flug: Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919–2002*, Zürich: Chronos (2015).
- 2 Vgl. insbesondere: Manuel Castells: *The Rise of the Network Society [= The Information Age, Bd. 1]*, Malden, MA: Blackwell (1996), Kapitel 6 »The Space of Flows«; David Pascoe: *Airspaces*, London: Reaktion Books (2001); Alastair Gordon: *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*, Chicago: University of Chicago Press (2008); Alain de Botton: *A Week at the Airport: A Heathrow Diary*, London: Profile (2009); Peter Adey: *Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects*, Malden MA: Wiley-Blackwell (2010).
- 3 David Edgerton: »From Innovation to Use: Ten Eclectic Theses on the Historiography of Technology«, in: *History and Technology* 16 (1999), S. 111–136; Andrew Russel, Lea Vinsel: »Hail the Maintainers«, in: *aeon*, <https://aeon.co/essays/innovation-is-overvalued-maintenance-often-matters-more> (07.04.2016).
- 4 Jörg Potthast: *Die Bodenhaftung der Netzwerkgesellschaft: Eine Ethnografie von Pannen an Grossflughäfen*, Bielefeld: transcript (2007).
- 5 Paul Kläui, Eduard Imhof: *Atlas zur Geschichte des Kantons Zürich*, hg. vom Regierungsrat des Kanton Zürich, Zürich: Orell Füssli (1951), S. 48.
- 6 Sonja Dümpelmann: *Flights of Imagination: Aviation, Landscape, Design*, Charlottesville: University of Virginia Press (2014).
- 7 Vgl. Susanne Bauer, Sarah Blacker, Nils Güttler, Martina Schlünder: »The Racehorse on the Runway: The Hybrid Ecologies of Frankfurt Airport Show How Homes and Borders Intersect«, in: *Nautilus*, <http://nautilus.us/issue/8/home/the-racehorse-on-the-runway> (26.12.2013).
- 8 Vgl. Mario Campi: *Annähernd perfekte Peripherie: Glattalstadt / Greater Zurich Area*, Basel: Birkhäuser (2001).
- 9 Thomas Waitz: *Bilder des Verkehrs: Repräsentationspolitiken der Gegenwart*, Bielefeld: transcript (2014), S. 89–106.
- 10 Marc Augé: *Nicht-Orte*, München: Beck (2010).
- 11 Eine andere Perspektive bietet: Max Hirsh: *Airport Urbanism: Infrastructure and Mobility in Asia*, Minneapolis: University of Minnesota Press (2016).