

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 15 (2002)  
**Heft:** 6-7

**Artikel:** Blasius Blauvogel kommt in die Glattstadt : das Glattbahntrasse  
**Autor:** Loderer, Benedikt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-121902>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Blasius Blauvogel kommt in die Glattstadt

Text: Benedikt Loderer

Fotos: Lucia Degonda

Blasius Blauvogel ist Feldforscher. Er erkundet den Alltag. Mit offenen Augen entdeckt er den Reiz des Gewöhnlichen. Sein Jagdgebiet ist die Ballungsschweiz. Sie liegt im Norden Zürichs, im mittleren Glatttal. Dort entstand heimlich die Glattstadt, die viertgrösste Schweizer Stadt. Ihr Motor ist der Flughafen, ihre Gestalt die Agglomeration, ihr Rückgrat die Glattbahn. Deren Trasse ist Blauvogels Fährte. Sein Interesse gilt den Knoten im Netz. Seine Beute ist die Realität: Hier ist das Herz der Schweiz.





Blasius Blauvogel nimmt am Zürcher Hauptbahnhof das Tram Nummer 11 und fährt nach Oerlikon. Er will die Zukunft erkunden und fährt in die Glattstadt. Dort draussen findet die innerschweizerische Entwicklung statt, dort glüht der Wirtschaftskessel, strahlt das Wachstum, stockt der Individualverkehr. Acht Gemeinden haben sich zusammengetan: Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Rümlang, Wallisellen und Wangen-Brüttisellen. Rund 87 000 Einwohner leben hier und 84 000 Arbeitsplätze sind vorhanden.

Blauvogel räuspert sich: «Da sich die Wirtschaft nicht um Gemeindegrenzen kümmert, muss man auch die Zürcher Stadtkreise 11 und 12, Oerlikon und Schwamendingen, zur Glattstadt rechnen und kommt auf total 150 000 Bewohner und 117 000 Arbeitsplätze. Das ist die viertgrösste Stadt

der Schweiz!» Er skandiert im Tram den Abzählvers der Schweizerstädte: «Zürich, Genf, Basel, Glattstadt, Bern, Lausanne.» Die Leute drehen sich um und Blauvogel verstummt betreten. «Hier entstand das Wirtschaftszentrum des Landes», seufzt er innerlich. «Doch alle schnauben nur verächtlich: Agglomeration! Doch es gibt hier rund 18 500 Wohngebäude, soviel wie in den Städten Aarau, Bellinzona, Chur, Locarno, Sion, Solothurn und Zug zusammen.» Der kalte Hauch der verdrängten Tatsachen weht ihn an und er spürt: Die Agglo lebt.

#### Nächster Halt: Messe/Hallenstadion

Seit zwei Jahren hat der Elfer eine neue Endstation: Messe/Hallenstadion. Hier wird der «fil rouge» beginnen, der die Glattstadt künftig zusammenbindet. «Glattalbahn hat einfach eine Silbe zuviel», knurrt Blauvogel, «man kann es getrost mit Tram übersetzen. Gleiche Spurweite wie das der Stadt. Man wird vom Flughafen ohne Umsteigen bis zum Hauptbahnhof fahren können.» Und er fragt sich: «Warum wollen die überhaupt ihre Glattbahn? Weil sie gemerkt haben, dass sie den Verkehr auf der Strasse gar nicht bewältigen können. Sie bauen eine Pendlerpumpe.»

Die Glattbahn kommt in drei Etappen voran und soll im Jahr 2010 fertig sein. Sie kostet 555 Millionen Franken plus 97 Millionen für Strassenanpassungen. Die beiden ersten Etappen vom Hallenstadion bis zum Flughafen will Blauvogel heute stadtwandernd erkunden. Der Mensch sieht mit den Füßen.

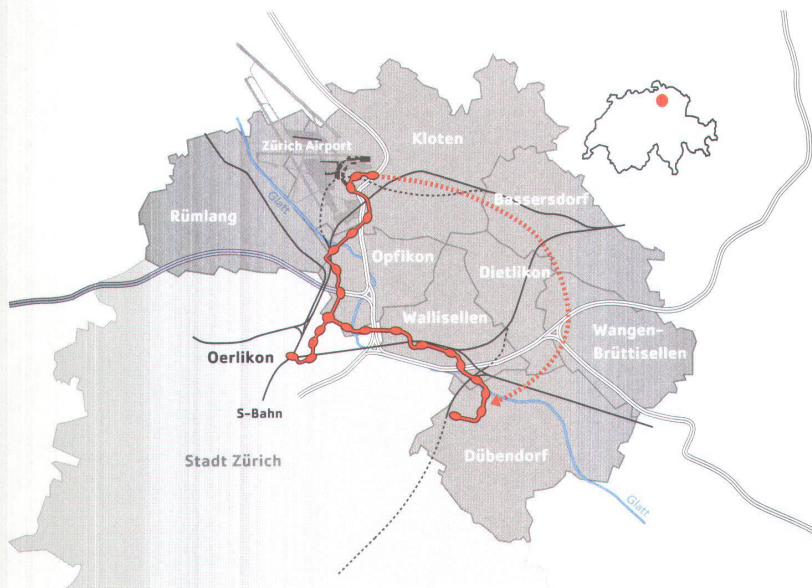
Es nieselt, ihn fröstelt. Agglowetter. Mit dem gelben Regenschirm in der klammen Hand marschiert Blauvogel los. Der Stadthof 11 steht auf der anderen Strassenseite, ein Theater, Kultur im Quartier, Verbesserung von Oerlikon, Ausgreifen Zürichs nach Norden, Nachkriegszeit mit dem schönen Programm: Mittelstand für alle. Noch wusste man genau, wo das Zentrum war und wo der Rand.

«Lächerlich», knurrt Blauvogel, «heute ist Oerlikon einer der Schwerpunkte im Siedlungsbrei. Wo ist das Zentrum des wuchernden Millionenzürich? Nicht an der Bahnhofstrasse, sondern hier in der Glattstadt. Die Bewegung hat sich umgekehrt, die Glattstadt greift nach Oerlikon, der Druck kommt von aussen. Zürich liegt bei Glattstadt.» Blauvogel geht unter der alten Brücke der Bahnlinie Oerlikon-Uster hindurch. «Nicht nur Autostadt ist hier», raunzt →

1 Das leere Oberhauserriet mit der Kommerzfront der Thurgauerstrasse im Hintergrund

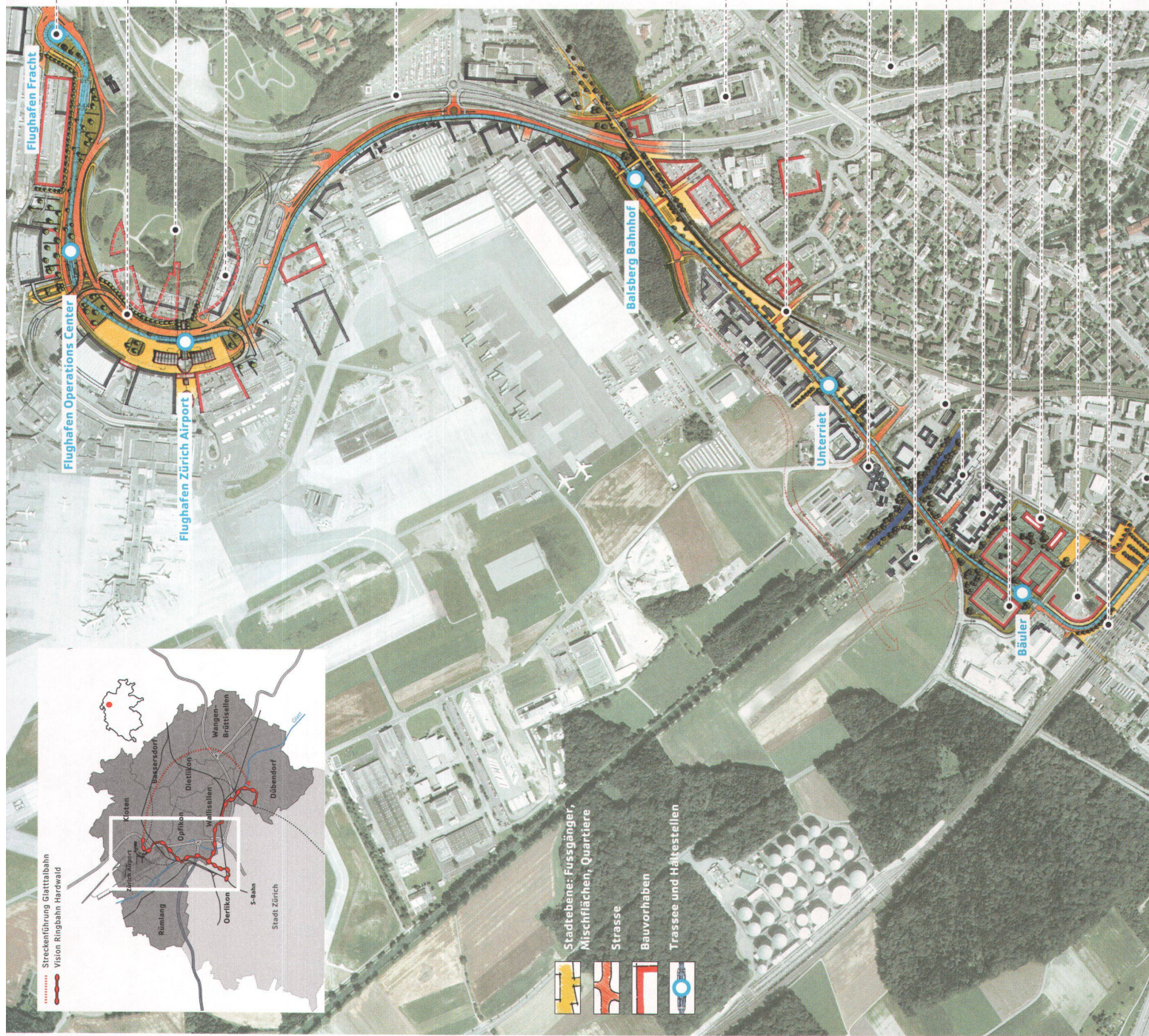
2 Acht Gemeinden des mittleren Glatttals und die Kreise Oerlikon und Schwamendingen bilden zusammen die Glattstadt.

Plan: Bildinfarkt, Kloten



2





Endstation zweite Etappe. Weiterführung als Ringbahn Hardwald über Kloten, Bassersdorf, Wangen-Brüttisellen bis Stettbach in Vorbereitung

Erschliessungsschleife der 5. Bauetappe des Flughafens

Mittelholzer Denkmal

Überbauung Butzenbüel. Wettbewerbsjurierung im Januar 2002: unentschieden zwischen Max Dudler und Atelier WW (AWS 2/2002)

Flughafenautobahn A5

Ehemalige Swissair-Zentrale Balsberg

Bahnlinie Oerlikon-Kloten S7

Kläranlage Kloten-Opfikon

Hotel Hilton

Aussiedlerhof

Flughafenlinie S16, S2

UBS Backoffice «Im Cher»

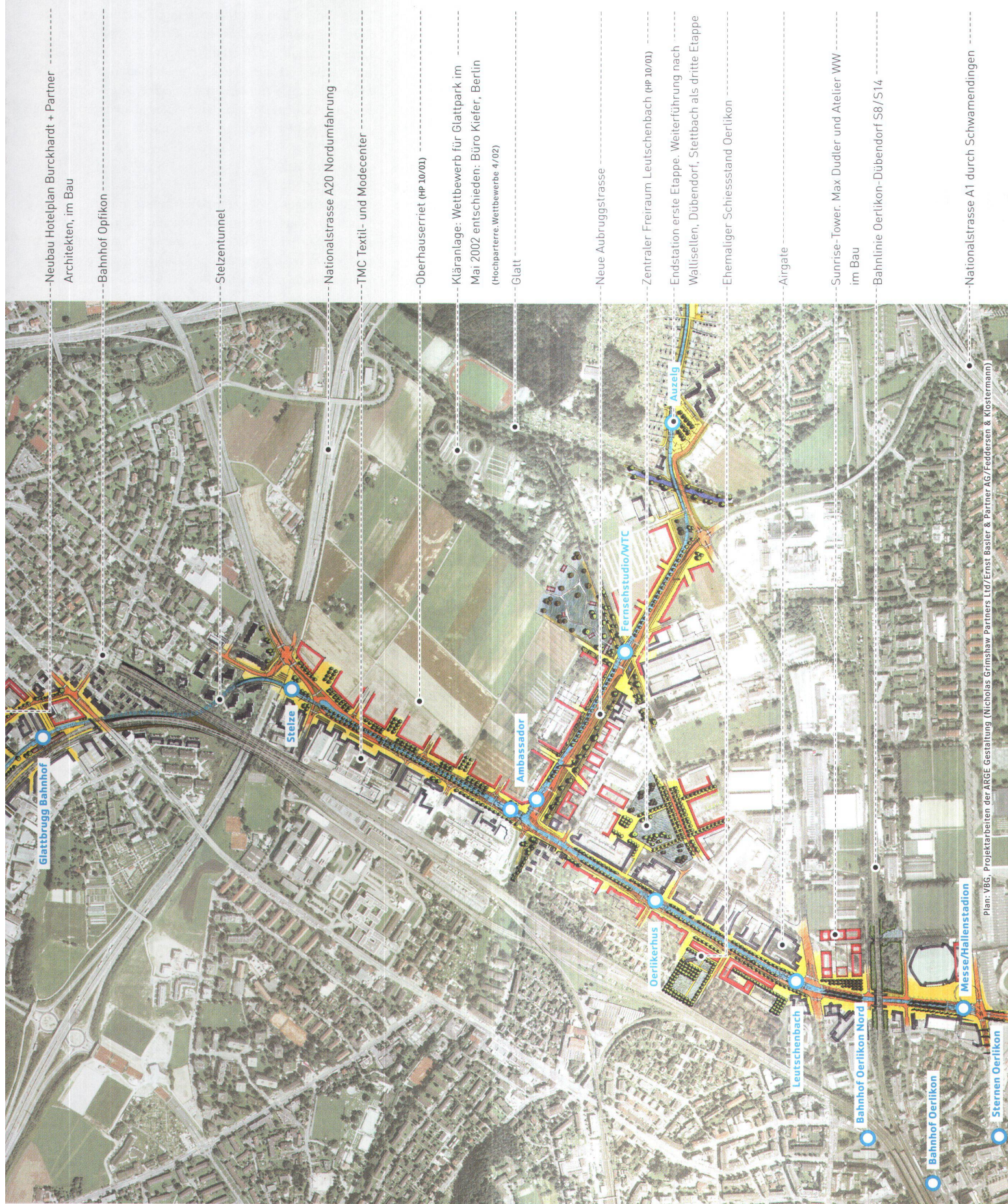
Airport Business Park, Stücheli Architekten

Hochhausprojekt Burkhalter + Sumi (HP 4/02)

Die Eiche von Glattbrugg

Bahnlinie Oerlikon-Rümlang S5







→ er, «auch Eisenbahngegend. Genauer: Hier lebt man im Netz: Autobahn, Kantonsstrassen, Intercity, Güterzüge, S-Bahn, Glattbahn, dicht gewoben, aber unübersichtlich. Jedesmal muss ich eine Denksportaufgabe lösen, wenn ich eine der Linien kreuze: Wo ich, wohin sie?»

Nach der Unterführung beginnt das Quartier Leutschenbach. Der Unternehmer Ernst Göhner und der Stadtpräsidenten Sigmund Widmer fanden dort den Standort des Schweizer Fernsehens. Damit erst stieg Leutschenbach aus dem nebligen Riedland ins Publikumsinteresse auf. Es dauerte aber noch 30 Jahre bis auch den Stadtplanern klar wurde, welches Potenzial hier auf den Ausbruch wartet. Statt wie heute für nur 6000 Arbeitsplätze ist da noch Platz für weitere 11 000 und für 3000 neue Bewohner. Unterdessen gibt es ein städtebauliches Leitbild, dessen Hauptstück ein neuer, grosszügiger Park werden soll.

Er steht still und betrachtet den Bauplatz dahinter. Das neueste Hochhaus der Glattstadt wächst, begonnen als DiAx-, nun Sunrise-Tower, entsteht eine zweitürmige kolossale Scheibe. 37 400 Quadratmeter Nutzfläche, 2000 Arbeitsplätze. Und auf dem Parkplatz davor soll es bald weitergehen, gleich nochmals soviel. (Bauplätze erfüllen Blasius Blauvogel immer mit einem Gefühl von Ichstärke.) Er kommt zum Airgate-Gebäude, ein abweisender brauner Klotz, zu dessen Füßen sich etwas schweizerische Exotik eingenistet hat, ein Rudel Findlinge und eine pensionierte Braupfanne ruhen sich im Abstandsgrün vor dem Hause aus. Die Glattstadt ist ganz natürlich: sentimental und roh. Das Airgate ist das erste Geschäftshaus in der Gegend, das nicht mehr nach Zürich, sondern zum Flughafen blickt. Das Geld fliegt und es redet amerikanisch.

#### Nächster Halt: Oerlikerhus

Die Thurgauerstrasse hat zwei Seiten. Rechts die aufgereihten Büroklötze, pardon Gewerbehäuser, links der Grüteppich der Schrebergärten. Dort, mitten drin, steckt ein flacher Riegel, der unerklärlich schräg in der rechtwinkligen Gartenordnung steht. «Ist doch klar», weiss Blauvogel, «das ist der einstige Schiessstand der Gemeinde Oerlikon. Der Kugelfang liegt unsichtbar hinter dem Oerlikerhus und wird in den künftigen Leutschenbacher Park einbezogen.» Blasius sinnt: «Der gezielte Einzelschuss als Ausweis für Mannhaftigkeit und Wehrwillen. In der Glattstadt wirkt das so altertümlich-urschweizerisch. Hier kämpft man mit dem Handy, nicht dem Karabiner.»

#### Nächster Halt: Fernsehstudio/WTC

«Ambassador» heisst die nächste Station. Doch Blauvogel hält nicht an, sondern zweigt ab. Er schwenkt nach rechts in die noch nicht vorhandene Aubruggstrasse und geht imaginär übers Feld. Wo Acker ist, soll Stadt werden. Er befindet sich am Rand der teuersten Wiese Europas, dem Oberhauserriet. Hier entsteht Wohnraum für 6000 Personen und 7300 Arbeitsplätze. Er stapft auf das Hochhaus des Fernsehens zu und erinnert sich, wie so um 1970 herum man bei Göhner an dieser Stelle ein putziges, zweigeschossiges Personalrestaurant plante. Und heute steht ein Hochhaus da, das Herz der Medienstadt Schweiz. Da entdeckt der einfache Stadtwanderer Blasius Blauvogel das Bildungsgesetz der Glattstadt: Die Baukörper haben alle Backpulver geschluckt.

Da, wo der Katzen- in den Leutschenbach rinnt, da wird auch die Zukunft anhalten. Von der Haltestelle «Fernsehstudio/WTC» aus wird Blauvogel das Fernsehen, das World

Trade Center und die Überbauung Oberhauserriet erreichen. Vor allem aber den neuen Glattpark mit einem See, ein Bestandteil der Überbauung Oberhauserriet. Eben ist der Wettbewerb für den Park entschieden worden. Gewonnen hat mit einer «architektonischen» Lösung das Berliner Büro Kiefer. Doch vorläufig steht Blauvogel noch auf dem nackten Parkplatz der Fernsehleute.

#### Kein Halt: Auzelg

Blauvogel sieht in die Ferne und in die Zukunft: Entlang des Katzenbachs wird eine neue Strasse laufen, in der die Glattbahn fährt, über den Leutschenbach hinweg führt eine Brücke, die Strasse wird weitergehen am Fernsehgelände vorbei bis dort nach hinten, wo Blauvogel im regenverhangenen Grün das Zivilschutzzentrum ahnt.

Vom Hallenstadion bis Auzelg, das ist die erste Etappe, ist die Jungfernfahrt im Dezember 2006. Blauvogel friert und resigniert, er kehrt um. Beim Zurückgehen denkt er noch pflichtgemäss an die «Terra 06», die Landschaftsausstellung, die hier im Glattpark stattfinden soll. Thema: Natur im Stadtraum, einst Kläranlage, jetzt Gartenschau. Die Stadt und der Kanton Zürich und die Gemeinde Opfikon haben sich zusammengetan. «So macht man das in der Glattstadt», fasst Blauvogel zusammen, «nicht Gebietsreformen diskutieren, sondern konkrete Projekte realisieren».

Auch an die lange Leidensgeschichte des Oberhauserriets denkt Blauvogel: In 26 Jahren mussten 24 Eigentümer unter einen Planungshut gebracht werden. Noch ist die Wiese grün und unschuldig. In seinem Hirn brennt sich die grüne Fläche aber ein. Sie wird das Vorher- zum Nachherbild liefern.

#### Nächster Halt: Ambassador

Wieder an der Haltestelle «Ambassador» zurück, überquert Blauvogel die Thurgauerstrasse. Jenseits des Strassenstroms wartet das Schlaraffenland. Das Kommerzgebirge des Ambassador-House ist einer der typischen Monoblocks der Achtzigerjahre. 45 000 Quadratmeter Nutzfläche abgefüllt mit Büros und ohne Bezug zur Umgebung. Die Ausenräume sind Abfallprodukte, die Parkgarage das Fundament, die schiere Masse der einzige Beitrag zur Glattstadt. Blauvogel kommt zum bescheidenen Haupteingang des Hotels Renaissance, das mit 408 Zimmern und fünf Sternen auch noch im Ambassador-House Platz findet. Gedämpftes Gessumm empfängt ihn, gediegen ist es hier, er bewundert die zeitentrückte Schönheit des amerikanischen Edelkitschs. In einer haushohen Halle schwingt sich im Halbkreis eine Treppe in den ersten Stock. In der grossen Spiegelwand verdoppelt sich das Bild zur symmetrischen Figur. Blasius Blauvogel murmelt hingerissen: «Vielleicht ist der Geschäftsbarock doch der Höhepunkt der Stilgeschichte.» Aber von den Gästen, die in Clubsesseln Zeitung lesen, versteht ihn keiner. Diese Leute passen fugenlos in die Glattstadt. Stadt ist, wo sie finden, was sie brauchen, Hauptsache der Flughafen ist nah.

Im Erdgeschoss folgt Blauvogel dem Glitzerlicht und entdeckt eine innere, labyrinthische Welt mit Bars, Esssälen, Sitzungszimmern, Firmeneingängen, kurz, er vergisst, dass draussen Nieselwetter herrscht. Er schlendert durch die gleissenden Gänge, bis er plötzlich durch eine Türe aus dem Schlaraffenland ausgespuckt wird und wieder in der nassen Kälte steht. Da knurrt er: «Die Glattstadt findet innen statt. Ihr architektonisches Thema ist die grosse Halle im grossen Gebäude.»





#### Nächster Halt: Stelze

Einige hundert Schritte weiter zieht es ihn ins TMC, ins Textil- und Modecenter. Dort, wiederum, strandet er in einer grosse Halle, genauer in zwei. Zur üblichen im Erdgeschoss kommt noch eine im dritten Stock dazu mit Palmen in grossen Töpfen. Auf innern Verbindungswegen kommt er trockenen Fusses zur «Galleria», einem weiteren Monoblock mit 65 000 Quadratmetern und 1200 Arbeitsplätzen mit einer Halle, selbstverständlich die architektonisch anspruchsvollste von allen. An der Station «Stelze», dort wo ein weiteres Hotel mit 257 Zimmern und drei Sternen auf Fluggäste wartet, überquert Blauvogel, und mit ihm die Glattbahn, den Tunnel der Nordumfahrung der Stadt Zürich. «Nicht jeder Knoten ist sichtbar, einige sind unterirdisch», murmelt Blauvogel leise beunruhigt.

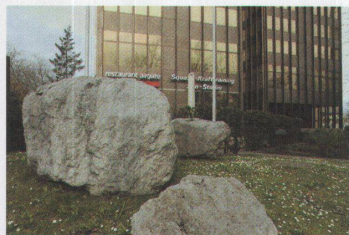
Mit einem Augenwinkel sieht er noch das Hauptquartier, pardon, «headquarter» von General Motors in Europa. «Warum sind die da? Weil sie zum Flughafen und zur Bahnhofstrasse gleich weit haben», bestätigt sich Blauvogel seinen Überblick. Die Strecke macht eine Linkskurve und zielt auf die Einfahrt einer Tiefgarage. Hier verschwindet die Stadtbahn im 400 Meter langen Stelzentunnel, arbeitet sich unter der Flughafenlinie und der S-Bahnlinie Oerlikon-Kloten hindurch und taucht beim Bahnhof Glattbrugg wieder auf.

#### Nächster Halt: Glattbrugg Bahnhof

Blauvogel muss aussen herum gehen und merkt vom ganzen Tunnelleben nichts. Er geht in einem Bogen unbescholtenen Quartierstrassen nach, kommt an einer Park- →



2

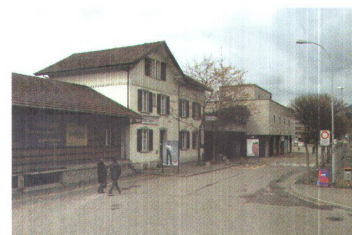


3



4

- 1 Tramhaltestelle Hallenstadion
- 2 Die Palmenhalle im TMC
- 3 Ein Rudel Findlinge beim Airgate-Gebäude
- 4 Das Fernsehstudio, Hinteransicht
- 5 Der Dorfbahnhof Glattbrugg



5



→ anlage vorbei und merkt wiederum nichts. Er hat achtlos die zwei Geleise des Bahnhofs Opfikon überquert und die zwei der parallelen Flughafenlinie ebenso. Doch sein Unterbewusstsein raunt: «Die wahre Schweiz ist unterirdisch. Würden die Nationen nach ihren Tiefbauten beurteilt, die Schweiz wäre allen weit voraus.»

Den Bahnhof von Glattbrugg wird jedes Kind als Bahnhof erkennen. Zwar steht da ein Stationsgebäude aus Sichtbeton vollgestopft mit technischen Innereien, doch daneben steht ein klassischer gelber Bahnhofsschuppen, wie Märklin ihn entworfen hätte, der Bahnhof eines Bauern dorfs. Alles verschwindet, die Station wird gegen die Tunnelausfahrt verschoben. Vieh und Zuckerrüben werden hier nie mehr verladen. Keine Infanteriekompanie wird hier je wieder Mobilmachung üben.

In Glattbrugg wird gebaut und mehr noch geplant. Das Stichwort heisst Backoffice. Banken, Versicherungen, Krankenkassen, Dienstleister bauen neu und gross. Jeden Morgen ergiesst sich vom Bahnhof Glattbrugg ins umliegende Quartier ein Strom von modisch angezogenen jungen Leuten, die englisch reden und findig und rege aussehen. Die heutigen Pendler sind internationalisiert.

#### Nächster Halt: Bäuler

Die Strecke macht eine Rechtskurve; eine mächtige Eiche steht mitten im leeren Bauerwartungsland. Sie wird es schwer haben, denn die Baugespanne deuten darauf hin, dass hier die neue Stadt entsteht. (Airport Business Park) heisst eines der Projekte und wird in drei Gebäuden rund 55 000 Quadratmeter Nutzfläche und 2000 Arbeitsplätze haben. Gleich dahinter noch zwei Hochhäuser mit rund 20 000 Quadratmetern. Hier entsteht einer der städtebaulichen Schwerpunkte der Glattstadt. Die Glattbahn will darin durch Haltestellen Zeichen setzen, in deren Umgebung soll sich die Agglomeration verdichten. Die Perlen schnur der Stationen bildet das städtebauliche Rückgrat eines neuen Stadttypus. «Natürlich», brummt Blauvogel, «jetzt nach dem 11. September habe die Investoren wieder kalte Füsse. Doch wenn sie wieder warme kriegen, dann zuerst hier. 43 Prozent des schweizerischen Investitionsvolumens wird im Millionenzürich verbaut, davon ein schöner Teil in der Glattstadt.»

Das Strasse macht einen Knick nach links, Blauvogel aber geht stur dem künftigen Bahntrasse entlang übers freie Feld. Der Hang sinkt, er blickt in Richtung Flughafen und spürt den Wechsel im Massstab der Gebäude am Horizont. «Da vorne ist das Grosse», raunt Blauvogel, «und hier ist wenigstens schon grosser Lärm.» Ein Jet taucht hinter einem Waldsaum auf und zieht seine Donnerschleppe hinter sich her. Blauvogel stellt nüchtern fest: «Wie die auch starten und landen, eines bleibt: Der Fluglärm deckt die Glattstadt gnadenlos zu.» Links, einsam in der Wiese isoliert, arbeitet ein Kieswerk, Reste der Urproduktion, auch die wird verschwinden.

Er kommt zum grossen Büroklötz der UBS und sieht dessen Pendant auf der andern Strassenseite. Da hinein sind 3000 Arbeitsplätze gepresst. Hier drin sitzen die Devisenhändler hinter einer Batterie von Bildschirmen und folgen nervös den Tageskursen. Jeden Tag sollen hier 300 Milliarden Franken durch den finanziellen Durchlauferhitzer geschleust werden. Die Glattstadt ist eine der Hauptstädte der virtuellen Welt.

#### Nächster Halt: Unterriet

Nun kommt Blauvogel zu einem Aussiedlerhof, ein subventioniertes Programm zur Rettung des landwirtschaftlichen Familienbetriebs. Das mächtige Wirtschaftsgebäude verlängert sich zum Einfamilienhaus der Bauernfamilie, die Einkommensparität wird als Wohnparität vorgeführt. Doch den Rand von Rümlang hat die Entwicklung einge-



1



2



3

- 1 Die Kläranlage stinkt leise vor sich hin
- 2 Das Unterwerk: links kommt die Glattbahn auf Stelzen, rechts die S-Bahnlinie
- 3 Annäherung an einen Flughafen
- 4 Die Erschliessungsschleife
- 5 Flughafen heisst geschützte Leere



4



holt. Der Aussiedler ist wieder eingesiedelt und schon zerschneiden neu geplante Strassen das Bauernland. In der Glattstadt wird Landwirtschaft zur Folklore. Zum ersten Mal sieht Blasius Blauvogel die Glatt. Still erfüllt sie ihre Aufgabe: den Greifensee und ein einstiges Sumpf- und Riedland zu entwässern. Vorfluter gehört auch zum Pflichtenheft, denn gleich nach der Brücke kommt links die gemeinsame Kläranlage der Gemeinden Opfikon und Kloten. Wiederum am Rand der Gemeinden, wiederum von der Siedlungsentwicklung überholt, stinkt sie milde vor sich hin und erinnert an die Verdauung. Einmal mehr stolpert Blauvogel über eine Kraftlinie ohne es zu merken. Unter seinen Füssen führt im Tunnel die Flughafenlinie der SBB durch, eine planerische Grosstat. Seither ist der Flughafen ein obligatorischer Halt auf der wichtigsten Eisenbahnlinie des Landes, während er vorher nur mit Bussen zu erreichen war.

Die Flughofstrasse, der Blasius Blauvogel nun entlang marschiert, will niemand loben Oder doch? «Auch die einst hässliche Peripherie verströmt einen seltsamen und zauberhaften Duft, der schnell in die Nase dringt und der die modernen und postmodernen Verteufelungen der banalen Stadt bald vergessen liess. Jede der unzähligen Wirklichkeiten entpuppte sich bei näherer Betrachtung als eine lebendige und pulsierende Pflanze, voller Sehnsucht und Hoffnung.» Also sprach nicht Blasius, sondern der Architekt Miroslav Sik. Doch Blasius dachte: «Genau, unterschätzt mir die Agglomeration nicht, sie ist das einzig Lebendige in unserem Land.»

Am Anfang der Flughofstrasse steht links das Verarbeitungszentrum für die Visa- und Mastercard, hier zählt die Schweiz zusammen, hier knotet der Apparat die Konten zusammen, der Hauptsitz unsres Portemonnaies steht in der Glattstadt. Das Plastikgeld hat seinen bescheidenen Palast. «Unterriet» heisst die Station. Das tönt so landwirtschaftlich. Immer wenn in der Agglomeration die Flurnamen überhand nehmen, ist der Flurschaden beträchtlich.

#### Nächster Halt: Balsberg Bahnhof

Die alte Bahnlinie Oerlikon-Kloten kommt an die Flughofstrasse heran, zwischen Wald und Bahndamm wird es eng. Genau hier, am falschen Ort, wurde ein Unterwerk der Elektrizitätsversorgung abgestellt. Es zwingt das Trasse der Glattbahn und die SBB-Strecke auseinander, die Station «Balsberg Bahnhof» wird zu einer der mühsamsten im Netz. Zuwenig Platz ist da, darum muss die Glattbahn auf Stützen in Hochlage geführt werden. Wenigsten kommt sie damit auf das Niveau des SBB-Damms, die beiden Stationen können mit einer Brücke verbunden werden.

Nur ein Mausloch im Bahndamm gibt den Weg auf die andere Seite frei, wo heute ein halbleerer Parkplatz wartet und im Hintergrund der «Balsberg» dämmert, 41 000 Quadratmeter Bürofläche, die Zentrale der erledigten Swissair. Hier wurde die Alcazar-Verlobung gelöst, die Qualiflyer-Group gegründet, die Hunter-Strategie erfunden, kurz: der Sinkflug gesteuert. Die Gebäude sind leer, das Nationalheiligtum röchelt in Agonie, der Ruhm ist verrauchte, nur noch der Katzenjammer dauert an.

#### Nächster Halt: Flughafen Zürich Airport

Die Glattbahn folgt der langgezogenen Linkskurve der Flughofstrasse und senkt sich langsam wieder auf deren Niveau. Die Flughafenausbahn taucht auf und begleitet Blauvogels Weg. Er nähert sich dem Kraftzentrum der

Glattstadt. «Der Motor, ja der Seinsgrund ist der Flughafen, er allein hat die Glattstadt geschaffen», klärt Blauvogel die Raben auf, die in den Bäumen krächzen. «Wäre der Interkontinentalflughafen nach dem Krieg in die Nähe von Utzensdorf im Oberaargau gekommen, sähe die Schweiz heute anders aus.» Blauvogel weiss nicht recht, ob er sich darüber freuen soll.

Das Flughafengelände ist eingezäunt, abgesperrt, überwacht, bewaffnet. Blauvogel murrte: «Hier regiert die Angst, doch sie gebärdet sich als Sicherheit. Der Apparat ist verletzlich, er schützt sich durch Ausschluss.» Ein Ballett von sieben riesigen Baukränen begrüsst ihn. Noch und wieder ist der Flughafen, was er seit 1946 immer gewesen ist und bleiben wird: eine Baustelle. Die fünfte Bauetappe entsteht, investiert werden 2,1 Milliarden Franken. Das wird zu Folgeaufträgen von rund 2,7 Milliarden führen, womit diese Etappe insgesamt einen Umsatz von 4,7 Milliarden Franken generieren wird. «Rechne!» seufzt Blauvogel. Doch er sieht von all dem nur die neue Erschliessungsschleife, eine auf Stützen stehende Umfahrungsstrasse, die sich durch alle Parkhäuser hindurch windet und zum Rundlauf schliesst. Er muss provisorischen Wegen folgen, unterquert, übersteigt, weicht aus und kommt zur Station Flughafen Zürich Airport, genau vor dem unterirdischen Bahnhof der Flughafenlinie. Man kann hier am Bahnhof-Check-in bereits das Gepäck loswerden. Mit dem Tram direkt ins Flugzeug, heisst das Programm.

#### Nächster Halt: Operations Center

Doch Blauvogel ist verwirrt. Noch nie ist es ihm gelungen, im Flughafen einen Überblick zu gewinnen. Er irrt den Zeichen nach und weiss nicht, wo er ist. Die Innenwelt, in die er eindringt, verstopft ihm die Augen mit ihrem Zuviel an Mitteilungen. Blasius Blauvogel schwemmt durch, am Schluss steht er am Ende des Terminals A und atmet wieder die Aussenluft. Vor sich sieht er den silberschuppigen Baukörper des Operations Centers und er weiss: Das ist mein Anschluss. Hier fährt die Glattbahn durch, genauer, hält sie an. Wie sie bis hierher kam, das übersteigt seine Vorstellungskraft. Ein Blick in die Runde ist trotzdem lehrreich. Er sieht einen grünen Hügel über den Windungen der Zu- und Wegfahrten. Oben drauf hat Walter Mittelholzer sein Denkmal, zu seinen Füssen ist noch Platz. Hier soll nochmals ein Stück Stadt hin. Doch erzählen die Verantwortlichen nur verschämt von ihren Plänen. Den nigelnagelneuen Dock Midfield einmotten und von Neuinvestitionen reden, das geht nicht gut zusammen.

#### Nächster Halt: Flughafen Fracht

Der Rest der Strecke fordert Ausdauer. Blauvogel geht, schon leicht erschöpft, der Fracht entlang. Er kämpft sich über einen ewig langen Betonplatz, geparkte Lastwagen zur Rechten und Lagerhäuser zur Linken. Er geht durch den internationalen Hinterhof des Flughafens, da glitzert nichts mehr und die Glattbahn ist fast leer. Sie fährt noch bis zur Station Flughafen Fracht und endet in der Wendeschleife.

Ganz hinten winkt die Spuntino-Bar, in die sich Blasius Blauvogel verkriecht. Hier ist das Tor zur Privatfliegerei und hier warten die Reichen und Schönen auf ihren Abflug. Doch Blasius Blauvogel will nur noch eines: ausruhen. Er stöhnt mit Wonne: «Bis 2008 bleib ich hier sitzen, dann fahr ich mit der Glattbahn ohne umzusteigen an den Hauptbahnhof zurück.» •

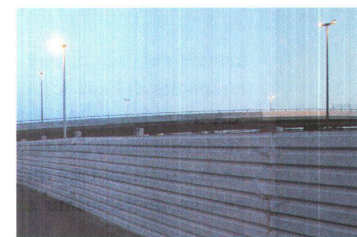
Lust auf Raum

Die Wanderung von Blasius Blauvogel auf dem Bahntrasse ist ein Auszug aus Hochparterres neuem Buch «Der Traum vom Raum. Erkundungen der Schweizer Landschaft». Es erscheint als Beitrag zum Pavillon «Territoire imaginaire» auf der Artepilge Biel der Expo.02. Neben Blauvogel sind unterwegs als Reporter: Anna Schindler in der Korridor-Schweiz, Marco Guetg in der Freizeit-Schweiz, Martin Heller in der imaginären Schweiz, Hans-Peter Meier als Autozähler und Köbi Gantenbein als Schmetterlings-Forscher. Fotografin ist Lucia Degonda. «Der Traum vom Raum. Erkundungen der Schweizer Landschaft», CHF 25.– verlag@hochparterre.ch, 01 444 28 88

--> Vernissage im Territoire imaginaire an der Expo.02 in Biel, 13. Juni, 18.30 Uhr, alle sind eingeladen.

Blauvogel geht an die Ausstellung

Während den Bürozeiten ist im Stadthaus Opfikon, an der Oberhauserstrasse 25, die Ausstellung «Glattbahn – Glattalstadt» zu sehen. Gezeigt wird das Bahnprojekt und die wichtigsten der geplanten Bauten an der Strecke. Diese Ausstellung war vorher schon im Architektur Forum Zürich zu sehen, wo sie auch geboren wurde. Bis 21. Juni 2002.



5