

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 138 (2012)
Heft: 36: Signal und Echo

Rubrik: Magazin

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: 15.01.2026

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

IST ES «COMMON GROUND»?

Am 29. August öffnete die diesjährige Architekturbiennale in Venedig ihre Tore. Alberto Caruso, Chefredaktor von *archi*, sprach mit Pierre-Alain Croset, dem Kurator der Ausstellung von Luigi Snozzi im Arsenale, über die Bedeutung von Snozzis Werk.

Alberto Caruso: Wie interpretieren Sie das Thema «Common Ground», und welche Ergebnisse erwarten Sie von einer Biennale, die unter diesem Motto steht?

Pierre-Alain Croset: Das Thema ist ein Klassiker der Moderne, das allein ist bereits ein positiver Faktor. In den 1920er- und 1930er-Jahren schlossen sich einige Protagonisten der internationalen Avantgarde zusammen, um Interessenverbände wie den CIAM ins Leben zu rufen, mit denen die Rolle der modernen Architektur gestärkt werden sollte. Diese hegemonische Sicht der Architektur gründete zwar auf einer tiefen kulturellen, politischen und soziologischen Naivität, aber unter den Architekten herrschte eine Solidarität und eine intellektuelle Grosszügigkeit, die in unserer von einer schweren wirtschaftlichen und moralischen Krise geprägten Zeit eine neue und positive Bewertung verdienen. Die Wahl dieses Themas ist daher von grosser Bedeutung. Ich hoffe, dass es auf der Biennale zu ganz konkreten Momenten der Solidarität unter Architekten kommen wird, nicht im Sinne eines rein berufsständischen Zusammenhalts, sondern in Form eines neuen sozialen und politischen Engagements. Ich weiss nicht, ob es der Architekturausstellung gelingen wird, diese Idee mit Leben zu füllen. Ich wünsche mir, dass die Architekten auf den Begleitveranstaltungen, aber auch bei formlosen Begegnungen an den Eröffnungstagen Lust haben werden, über das Thema zu sprechen und deutlich zu machen, dass

sich zurzeit etwas ändert und dass die Ära des überzogenen Narzissmus und der individualistischen Exzesse zu Ende geht.

Dass Biennale-Direktor David Chipperfield neben drei sehr aktiven und in der zeitgenössischen Szene präsenten Schweizer Architekten auch Luigi Snozzi für die Ausstellung in der Corderie eingeladen hat, ist eine klare Anerkennung des grossen Einflusses seines Denkens auf die Architektur.

A. C.: Welche Rolle kann Ihre Ausstellung vor diesem Hintergrund spielen?

P-A. C.: Die Einladung durch Chipperfield erscheint mir vollkommen logisch, denn Snozzi ist einer der wenigen europäischen Architekten, die sich in den letzten 30 Jahren für eine «kollektive» und «politische» Idee der Architektur eingesetzt haben. Im Mittelpunkt seiner planerischen Aktivität standen der Dialog zwischen dem Architekturobjekt und dem Kontext, die kritische Neuauslegung der Geschichte und Geografie des Ortes. Das alles geschah kompromisslos und mit einer ausserordentlichen Kohärenz. Das führt dazu, dass Luigi Snozzi gleichzeitig hochaktuell und unzeitgemäss ist. Ich weiss, dass Chipperfield Snozzis Denken sehr bewundert. Das geht auf die 1990er-Jahre zurück, als Chipperfield Snozzi in Lausanne begegnete, wo er Gastprofessor an der EPFL war. Dazu fällt mir ein Interview ein, das in einem der ersten Hefte von «El Croquis» über die Arbeit David Chipperfields veröffentlicht wurde. Dort erklärte der Architekt, dass seine Arbeit in jenen Jahren von Snozzis Interpretation des städtischen Raums beeinflusst wurde. Diesen Einfluss sieht man nicht nur auf theoretischer Ebene, sondern auch in der Formensprache. Am Justizpalast von Salerno oder an den ersten Berliner Bauten von Chipperfield erkennt man eine Formensprache, die immer stärker «puristisch und klassikorientiert» ist und gleichzeitig den Kontext in wachsendem Masse miteinbezieht. Es wäre interessant, mit Chipperfield und Snozzi am gleichen Tisch darüber zu sprechen, aber sicherlich hat auch Roger Diener Chipperfields Arbeit beeinflusst.

Um auf die Frage über die Rolle der Installation von Snozzi auf der Biennale zurückzukommen, kann ich sagen, dass wir uns bemüht haben, die Kohärenz und den langen Atem der Ideen von Snozzi über die Stadt hervorzuheben, und zwar in Form einer Collage



01 Das Augustinerkloster in Monte Carasso wurde von Luigi Snozzi 1993 zu einer Primarschule umgebaut (Foto: Wikipedia)

von Aphorismen, die bis in das Jahr 1973 zurückreichen. Dazu kommen Projektkizzen, die einen «Common Ground» bilden, an dem andere Architekten arbeiten können.

A. C.: Hat die Arbeit von Luigi Snozzi in der Tessiner Gemeinde Monte Carasso heute, nach über dreissig Jahren, noch Vorbildcharakter? Und hat sich dieser Vorbildcharakter in der heutigen Situation, in der die Beziehung zwischen Bauvorhaben und Raumplanung so anders, so uneinheitlich und so verwirrend ist, verändert?

P-A. C.: Monte Carasso ist eine in Europa einzigartige Erfahrung, die auf die aussergewöhnliche Dauer des Prozesses zurückgeht, den Luigi Snozzi seit 30 Jahren als leitender Architekt betreut, der an allen städteplanerischen und architektonischen Entscheidungen beteiligt ist. Die aussergewöhnliche Dauer ist auch dem Bürgermeister Flavio Guidotti zu verdanken, einem der wenigen weitsichtigen Politiker, die ebenfalls an der Nachhaltigkeit von Massnahmen interessiert sind. Nach dreissig Jahren ist er letztes Jahr in Rente gegangen. Daher würde ich die Frage mit Ja beantworten: Monte Carasso hat auch heute noch Vorbildcharakter, vielleicht sogar in stärkerem Masse als früher. Leider ist es jedoch das einzige Projekt dieser Art geblieben und wurde nicht von anderen Gemeinden in der Schweiz oder in anderen Ländern aufgegriffen. In der Architekturausstellung in Venedig wird die Idee «Common Ground» in Zusammenhang mit Monte Carasso durch einen Film des Regisseurs Alberto Momo dargestellt, an dessen Entstehung Luigi Snozzi als Autor mitgewirkt hat. Im Mittelpunkt des Films stehen die Menschen, die

BIENNALE VENEDIG

Die Architekturbiennale in Venedig findet vom 29. August bis zum 25. November 2012 statt und steht dieses Jahr unter dem Motto «Common Ground». Kuratiert wird sie von dem englischen Architekten David Chipperfield.

TEC21 wird in der Ausgabe 42-43/2012 von der Biennale berichten, gemeinsam mit unseren Schwesterzeitschriften *TRACÉS* und *archi*, deren Oktoberausgaben ebenfalls der Biennale gewidmet sind. Ergänzend dazu begleiten wir die Ausstellung mit aktuellen Beiträgen in drei Sprachen auf unserem Onlineportal espacezium.ch.

das aussergewöhnliche Experiment von Monte Carasso persönlich erlebt haben: Einwohner, Kinder, Politiker und Architekten, deren Stimmen die Bilder von Spaziergängen und Veranstaltungen in der Tessiner Gemeinde begleiten.

A. C.: Welche Bedeutung hat Ihrer Meinung nach die Entscheidung von David Chipperfield, das Werk Luigi Snozzis zu zeigen, in einem Umfeld, in dem die Bilder der Projekte

von Stararchitekten die neueste Architekten-generation massgeblich beeinflussen?

P-A. C.: Aus der Wahl von Chipperfield geht die tiefe und in breiten Kreisen geteilte Enttäuschung über die grossen Gesten der Architekten hervor – Bauwerke, die oft nach wenigen Jahren zahlreiche Mängel aufweisen und heute untragbare Betriebskosten haben. Viele der sogenannten Stararchitekten werden jedoch in Venedig präsent sein. Snozzi war darüber schockiert, da er keine Gemeinsamkeiten zwischen

sich, Zaha Hadid und Norman Foster sieht. Wer eine «trendige» Biennale erwartet, wird vermutlich enttäuscht sein, da die Kuratoren sehr wenig Zeit hatten und daher von Anfang an keine strenge Auswahl der Teilnehmer an der internationalen Ausstellung vornehmen konnten. Ich bin sehr neugierig auf die Ergebnisse und glaube, dass es gute Beiträge geben wird. Das Thema ist gut gewählt und anregend.

Alberto Caruso, Chefredaktor archi,
caruso@rivista-archi.ch

MEER AUS PLASTIK

Die grösste Müllhalde der Welt, der «Great Pacific Garbage Patch», treibt im nordpazifischen Ozean. Die sehenswerte Ausstellung «Endstation Meer? Das Plastikmüll-Projekt» im Museum für Gestaltung in Zürich widmet sich der Wegwerfmentalität sowie dem Thema Plastik im Alltag.

(nc) Ein Artikel im «NZZ Folio»¹ über die Verschmutzung der Weltmeere bewegte Christian Brändle, Direktor des Museums für Gestaltung, dem Thema eine Ausstellung zu widmen. Seit Jahrzehnten bilden sich im Meer riesige Plastikmüllstrudel. Über die genaue Grösse sind sich Fachleute uneinig: Während die einen von einer Fläche in der Grösse des US-Bundesstaats Texas (695 000 km²) ausgehen, sprechen andere von etwa einem Prozent dieser Fläche, was etwa viermal der Grösse des Kantons Zürich entspricht. Rund drei Millionen Tonnen Kunststoff schwimmen laut Schätzungen in den beiden Teilen des «Great Pacific Garbage Patch», von dem der eine östlich, der andere westlich von Hawaii treibt. Die Strömungen im Nordpazifik verlaufen so, dass ein Grossteil der schwimmenden Objekte, die von den Küsten Russlands, Chinas, Japans, der USA oder Kanadas abtreiben, in Hawaii stranden. Das International Pacific Research Center IPRC in Honolulu hat ein Verfahren entwickelt, mit dem sich die Bewegung von Plastikmüll in den Meeren berechnen und der Weg des Schwemmguts voraussagen lässt, das der Tsunami von 2011 in Japan mitgerissen hat. Gemäss den Berechnungen wird ein



01 Auftakt zur Ausstellung: Alle 15 Sekunden gelangt diese Menge an Plastikmüll ins Meer. Der Abfall stammt von Strandsäuberungen auf Hawaii, Sylt und Fehmarn (Foto: ZHdK)

Grossteil bis 2014 an die Westküste Nordamerikas gelangen und ein Teil davon in den nordpazifischen Plastikmüllstrudel. Dieser ist der grösste von insgesamt fünf Müllstrudeln: Ein weiterer befindet sich im Südpazifik, je einer im Nord- und im Südatlantik und einer im Indischen Ozean. Der grösste Teil des Mülls stammt vom Festland und wird von den Flüssen ins Meer gespült. Auch Schweizer Abfälle, die in den Wasserkreislauf gelangen, können theoretisch in einem Plastikmüllstrudel landen. Unter den häufigsten Schwemmgutobjekten sind Plastikflaschen (11%), Tüten (10%), Lebensmittelverpackungen (9%), Becher, Teller und Besteck (5%).²

ÖKOSYSTEME BEDROHT

Das im Wasser treibende Schwemmgut folgt komplexen Strömungswirbeln und wird, je

nach Wetterlage, von der Wasseroberfläche in Tiefen von bis zu 30m gespült. Die Einwirkung von Sonne, Gezeiten, Wind und Wellen zerreiht das Plastik in Partikel, die mit der Zeit pulverisiert und von Fischen und Vögeln gefressen werden. Die Tiere können das Plastik aber nicht verdauen und verhungern bei vollem Magen oder ersticken an den Teilchen. Der Geochemiker Hideshige Takada von der Tokyo University of Agriculture and Technology untersuchte hunderte von Laternenfischen aus der Nähe des «Great Pacific Garbage Patch»: Mehr als ein Drittel der Fische hatten Plastikteilchen im Magen, darunter auch winzige Kugelchen von Hautpeelings. Dieses Plastikpulver ist so fein, dass es die Filter der Abwasserreinigung passiert. Laternenfische sind das Grundnahrungsmittel von Thunfischen, Schwertfischen und Goldmakrelen. Akkumu-

lieren sich die Schadstoffe in der Nahrungskette, landen sie schliesslich auf unserem Teller. Noch aus einem anderen Grund sind schwimmende Plastikteile eine Bedrohung für ganze Ökosysteme: Manche Insekten legen darauf ihre Eier ab. Weil sich die Plastikteilchen nicht wie natürliche Stoffe zersetzen, gelangen sie mit den Eiern über weite Distanzen in neue Lebensräume, wo die schlüpfenden Tiere das lokale ökologische Gleichgewicht stören.

EINDRÜCKLICH INSZENIERT

Der zweite Teil der Ausstellung befasst sich mit Plastik im Alltag. Er stellt Materialkreisläufe, Kunststoffe, Verpackungen und Recyclingmöglichkeiten vor und zeigt Alternativen: Ein Ersatz für Duschpeeling sind Bürsten mit Schweinsborsten, statt Plastiksäcken kann ein Einkaufskorb, statt Plastikgeschirr solches aus biologisch abbaubaren Stoffen wie Palmlättern verwendet werden.

Anmerkungen

1 Peter Haffner, Eine Ahnung von Apokalypse, NZZ Folio 07/09

2 In der Schweiz liegt der Verbauch von Kunststoff bei 120 kg pro Kopf und Jahr (Westeuropa 92 kg, weltweit 35 kg)

AUSSTELLUNG

«Endstation Meer? Das Plastikmüll-Projekt» läuft bis 28.10.2012 im Museum für Gestaltung Zürich. Infos: www.museum-gestaltung.ch

SCHIENENGÜTERVERKEHR BASEL

Basel ist einer der wichtigsten Logistikstandorte in der Schweiz. Durch das Verkehrswachstum kommen die bestehenden Umschlaganlagen an ihre Kapazitätsgrenzen. Für die Region Basel untersuchte die ETH potenzielle Standorte.

Basel ist ein Schnittpunkt wichtiger europäischer Güterverkehrsachsen sowohl im Strassen- und Schienenverkehr als auch für die Binnenschifffahrt. Es bildet als Kreuzung der Eisenbahnsysteme der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs einen wichtigen Knoten, der sowohl für betriebliche Prozesse, wie Lok- und Personalwechsel, Zugkontrollen und Zugbildung, als auch für die Neuformierung von Zügen benutzt wird. In den Basler Rheinhäfen am Ende des schiffbaren Bereichs des Rheins werden die Güter vom Schiff auf die Landverkehrsmittel umgeladen.

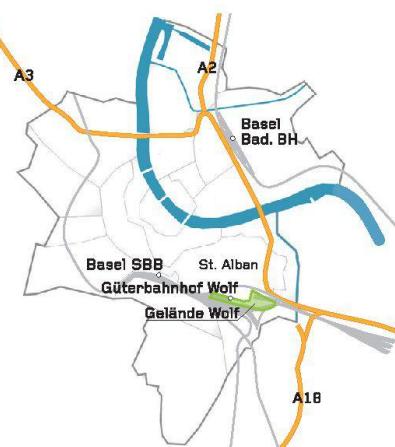
Infolge der städtebaulichen Entwicklung konkurriert die Umnutzung von Flächen in den Basler Rheinhäfen die angestammten Logistikfunktionen in diesen Bereichen. Gleichzeitig sollen einzelne Flächen im Bereich Basel Wolf als Büro- und Gewerbegebiete bzw. für die Westumfahrung Basel genutzt werden. Bei der Infrastrukturverfügbarkeit im Schienengüterverkehr sind besonders die Angebotsausweiterungen der S-Bahn problematisch. Neben der verminderten Trassenverfügbarkeit führt der Ausbau von Stationen, Unterhalts- und Abstellanlagen zu Konflikten mit dem Güterverkehr, da hier eine Flächenkonkurrenz besteht. Ausserdem wird bei städtebaulichen

Entwicklungen gerne vergessen, dass Nutzungen jeglicher Art zumindest einer Ver- und Entsorgung bedürfen und deshalb auch in städtischen Kerngebieten ein Mindestmass an Güterverkehrsflächen vorzusehen ist. Für den internationalen Verkehr, der die Region Basel nur durchquert, für die weitere Entwicklung der Rheinhäfen und für allfällige neue Grossterminalanlagen für den internationalen kombinierten Verkehr wurden zwischen 2008 und 2011 bereits Studien durchgeführt. Was bislang fehlt, ist ein Konzept der zukünftigen Anlagen des Schienengüterverkehrs für den Quell- und Zielverkehr der Region Basel, insbesondere was die Verkehrsverflechtungen mit der übrigen Schweiz betrifft.

MASTERPLAN FÜR BASEL

Das Institut für Verkehrsplanung und Transportssysteme (IVT) der ETH Zürich untersuchte für einen Masterplan Schienengüterverkehr, welche Anlagen des Schienengüterverkehrs künftig für die Versorgung der Region Basel erforderlich sind, wie diese in der Region zu verorten sind und wie sie aussehen könnten. Dabei wurde bei den Anlagen für den konventionellen Schienengüterverkehr die Gesamtnachfrage mit Quelle oder Ziel in Basel berücksichtigt. Im Kombinierten Verkehr (KV) ermittelten die Forscher den Anlagenbedarf für den Binnenverkehr in der Schweiz, da für den Import- und Export-KV mit dem geplanten Terminal Basel Nord¹ ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden. In einem ersten Schritt wurden hierfür auf Grundlage von Studien der Firma Infras (Zürich) und

des IVT sowie von Rapp Trans (Basel) die zu erwartenden Umschlagmengen bis zum Jahr 2025 ermittelt. Während die Verkehrsmengen im herkömmlichen Schienengüterverkehr nur mässig steigen werden, ist durch die Nutzung von Verlagerungspotenzialen vom Strassenverkehr beim Kombinierten Verkehr eine deutliche Nachfragesteigerung zu erwarten. Aus der Nachfrage wurden die funktionalen Anforderungen und Kapazitäten der Anlagen abgeleitet, sodass ein grober Flächenbedarf ermittelt werden konnte. Danach analysierten die Forscher potenzielle Standorte für die Umschlaganlage. Die Kriterien waren neben der Netzeinbindung auch die zu erwartenden Realisierungskosten sowie die Einbindung in das jeweilige Umfeld. Hierbei zeigte sich, dass für die gewünschten Anlagenkonfigurationen eine Anordnung in der bestehenden Güterverkehrsinfrastruktur Basel Wolf oder eine Nutzung



01 Basel Wolf ist gut in das Bahn- und Nationalstrassennetz eingebunden (Grafik: Red.)



D2 Basel Wolf ist heute ein wichtiges Umschlagterminal für den Import und Export. Künftig wird es für die Versorgung von Basel im kombinierten Verkehr benötigt (Foto: Vincent Baeriswyl)

von Flächen im Bereich des Rangierbahnhofs Basel II (Muttenz) optimal wären.

Favorisiert wurde der Standort Basel Wolf, da ein Rückbau der bestehenden Rangierbahnhofsanlagen derzeit nicht zur Diskussion steht und die Flächenverfügbarkeit in Muttenz nicht absehbar ist. Der Standort Wolf ist gut in das Bahnnetz eingebunden und bietet aus Richtung Schweiz auch eine optimale Nationalstrassenerschliessung (A2 und A3) (Abb. 1). Da die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte in Basel südlich des Rheins liegen, sind diese ab Basel Wolf erreichbar, ohne dass die städtebaulich und verkehrs-technisch sensiblen Bereiche der Schwarzwaldbrücke und des Schwarzwaldtunnels beansprucht würden.

VERFÜGBARE FLÄCHE REICHT AUS

Für die Gestaltung am Standort Basel Wolf sind die Anforderungen für die Realisierung einer westlichen Autobahnumfahrung von Basel zu berücksichtigen. Damit muss der bestehende Freiverlad an einen anderen Standort verlegt werden. Da der konventionelle Wagenladungsverkehr nicht nennenswert wachsen wird, geht man von einem gleichbleibenden Flächenbedarf aus. Hinsichtlich der Anlagen des Kombinierten Verkehrs ist mit einem starken Wachstum auch im Binnenverkehr zu rechnen. Gleichzeitig werden die heute in Basel Wolf durchgeföhrten Umschläge im Import- und Exportverkehr in das neue Terminal Basel Nord verlagert. Zukünftig besteht damit in Basel Wolf eine Umschlagkapazität von 320 TEU² pro Tag. Hierfür sind vier Gleise à 300m unter Kran (Abb. 2) erforderlich. Die Gleislänge ergibt sich aus der Anforderung, mindestens einen Halbzug ohne weitere Rangievorgänge unter den Kran stellen zu können. Weiterhin sind entsprechende Fahr- und Aufstellflächen für die Lastwagen im Terminal erforderlich. Auch unter Berücksichtigung dieser Bedingungen reicht die noch verfügbare Fläche in Basel Wolf aus, um alle Anforderungen des Schienengüterverkehrs zu erfüllen. Allerdings ist hierzu eine Umnutzung bestehender Abstellflächen für Lastwagen erforderlich. Eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist auch in der Agglomeration Basel

möglich. Der Anlagenbedarf für den Binnenverkehr in der Schweiz kann trotz zunehmender Nutzungskonkurrenz durch Städtebau und S-Bahn-Ausbau in der Region Basel mit den verbleibenden Restflächen gerade noch realisiert werden. Bei einer weiteren Verdrängung des Schienengüterverkehrs oder bei einem über den Prognosen liegenden Verkehrswachstum kann der Schienengüterverkehr aber künftig seine Ver- und Entsorgungsfunktion in der Region Basel nicht oder nicht mehr in vollem Umfang wahrnehmen. Das sollte bei allen Entscheidungen zu weiteren Umnutzungen von Flächen und Anlagen des Güterverkehrs berücksichtigt werden.

Dr. Dirk Bruckmann, ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, dirk.bruckmann@ivt.baug.ethz.ch

Vincent Baeriswyl, ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, vincentb@student.ethz.ch

Christoph Stölzle, SBB Cargo AG, christoph.stoelzle@sbbcargo.com

Anmerkungen

1 Das zukünftige Terminal Basel Nord wird als trimodale Drehscheibe für maritime Container geplant. Das Schwergewicht liegt auf der Transportkette Schiff–Bahn (www.sbbcargo.com)

2 TEU («twenty-foot equivalent unit») ist die internationale gebräuchliche Maßeinheit, um Container hinsichtlich ihrer Grösse, das Fassungsvermögen von Schiffen und die Umschlagkapazität von Terminals zu vergleichen



Lasst uns spielen...

Spielplatzgeräte für alle Altersgruppen.

Mehr unter: www.kompan.ch

buerli

Bürli Spiel- und Sportgeräte AG
CH-6212 St. Erhard LU
Tel. 041 925 14 00, info@buerliag.com