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

Werbung

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: 12.07.2025

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

02 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 verkehrstechnisch 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 durchgeführten Umschläge im Import- und Exportverkehr in das neue Terminal Basel Nord verlagert. Zukünftig besteht damit in Basel Wolf eine Umschlagkapazität von 320 TEU[2] pro Tag. Hierfür sind vier Gleise à 300 m unter Kran (Abb. 2) erforderlich. Die Gleislänge ergibt sich aus der Anforderung, mindestens einen Halbzug ohne weitere Rangiervorgänge 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 international 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

bürli

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

SulzerArea l Implenia

Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften

ZHAW, Projekt Gesundheit, SULZERAREAL Winterthur

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren

Veranstalterin

Implenia Immobilien AG, c/o Implenia Development AG, Zürcherstrasse 39, 8400 Winterthur

Aufgabe

Die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur ist auf drei Standorte verteilt. Um den heutigen und in Zukunft steigenden Flächenbedarf der ZHAW zu decken, soll im SULZERAREAL eine grosse Erweiterung für das Departement Gesundheit erfolgen. In einem ersten Schritt ist ein Neubau am Katharina Sulzer-Platz geplant. Gesucht werden Vorschläge für einen zukunftsgerichteten, architektonisch hervorragenden sowie betrieblich, energetisch und wirtschaftlich attraktiven und nachhaltigen Neubau.

Verfahren

Es wird ein Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchgeführt. Mit dem Präqualifikationsverfahren wählt das Preisgericht 6 bis 8 Teams, wovon 2 Nachwuchsteams empfohlen werden sollen, zur Teilnahme am anonymen Projektwettbewerb aus. Das Verfahren untersteht nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen.

Teilnahmeberechtigung

Bewerben können sich Teams aus den Fachbereichen Architektur (Federführung), Bauingenieurwesen, Haustechnik und Bauphysik/Akustik.

Preisgericht

Sachpreisrichter: Wolfgang Annighöfer, Giorgio Engeli, Jean-Marc Piveteau, Reto Schnellmann, René Zahnd

Fachpreisrichter/-innen: Dr. Martin Deuring (Vorsitz), Werner Arnold, Elisabeth Boesch, Roland Fisch, Lorenzo Giuliani, Michael Hauser, Pablo Horvath, Meinrad Morger, Walter Muhmenthaler

Auswahlkriterien Präqualifikation

Die Bewerbungen werden aufgrund folgender Kriterien beurteilt:

- Grosse Erfahrung in Bauaufgaben, die der gestellten Aufgabe möglichst ähnlich sind in Umfang, Komplexität, Nutzung und Organisation des Betriebs
- Aktuelle und nach Möglichkeit themenbezogene Referenzprojekte in hoher architektonischer, bautechnischer und nachhaltiger Qualität
- Für die Realisierung der Bauaufgabe angemessene Bürogrössen aller Teambeteiligten mit entsprechender fachlicher Kompetenz

Unterlagen Präqualifikation

Die Bewerbungsunterlagen können unter www.skw.ch, Rubrik Downloads bezogen werden.

Termine

Ausschreibung Präqualifikation:	31. August 2012
Bezug Unterlagen Präqualifikation:	ab 3. September 2012
Eingabe der Bewerbungen Präqualifikation:	10. Oktober 2012
Auswahl der Teilnehmenden:	Woche 43
Projektwettbewerb:	Okt. 2012 - Feb. 2013