

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2014)
Heft: 1: Rund um den Hafen

Artikel: Die Stadtentwicklung rund um den Rheinhafen : eine 3Land-Stadt oder Rheinhattan?
Autor: Ryser, Philipp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842951>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

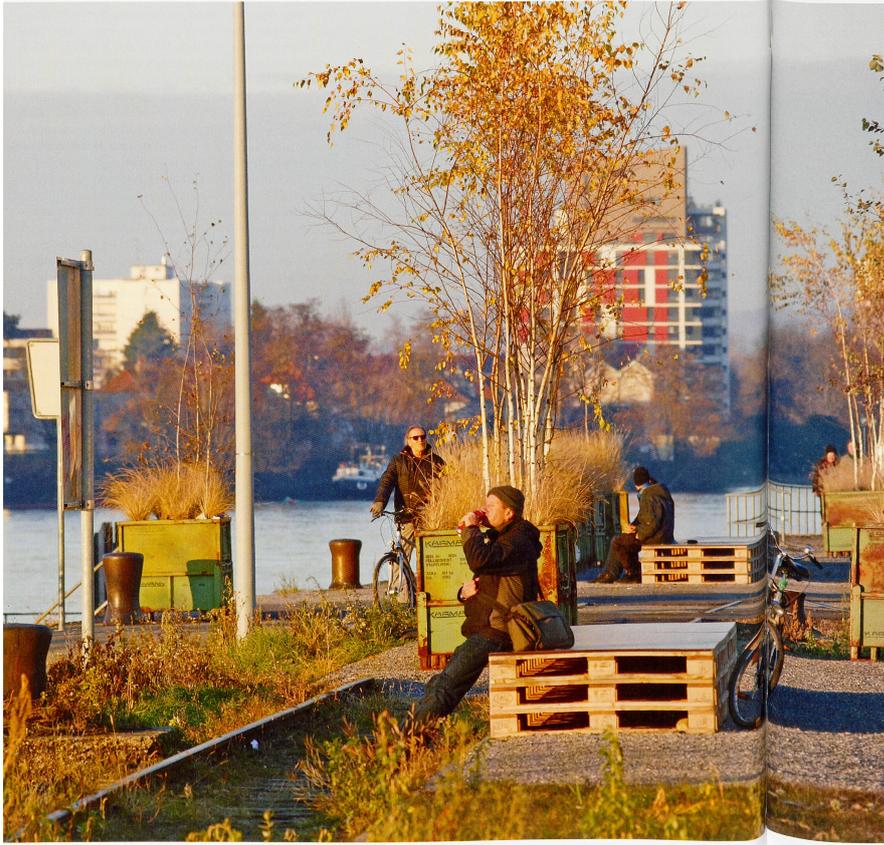
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Die Stadtentwicklung rund um den Rheinhafen

Eine 3Land-Stadt oder Rheinhattan?



[Iryp] Es ist eine Vision: Bis in etwa 20 Jahren sollen die französischen, deutschen und schweizerischen Stadtgebiete rund um den Rheinhafen umgestaltet oder neu bebaut werden. Bei Hunningue gäbe es Frei- und Grünflächen, im Hafengebiet von Friedlingen Wohn-, Gewerbe-, Shopping- und Freizeiträume und auf der Kleinbasler Rheinseite einen attraktiven Stadtteil mit Grünflächen, kulturellen Einrichtungen, Wohn- und Gewerberäumen, möglicherweise auf einer bis dahin geschaffenen Rheininsel. So würde ein modernes trinationales Quartier entstehen. Die Rede ist von Wohnungen für 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Dazu kämen ebenso viele Arbeitsplätze.

Erste Bilder, wie diese 3Land-Stadt aussehen könnte, wurden bereits veröffentlicht. Im Januar 2011 präsentierte die kantonale Verwaltung verschiedene Visualisierungen. Aufsehen erregten dabei vor allem jene Bilder, die eine mit Hochhäusern bebauter Rheininsel zeigen. Sie würde sich über das Gebiet vom Klybeckquai bis zum Westquai hin erstrecken und diese beiden Areale miteinander verbinden. Ausserdem gäbe es Brücken nach Grossbasel und Hunningue (Vgl. S. 7).

Die Visualisierung dieser Rheininsel rief zunächst viele positive Reaktionen hervor. Das machten die Kommentare der Leserinnen und Leser der Basler Zeitung deutlich. Von einer «Riesenchance für Basel und die ganze Region» war da die Rede. «Eine geniale Idee» sei das, «sensationell», «glänzend», «ganz toll», eine Attraktion, welche das Ansehen von Basel weltweit steigern werde, «Manhattan mitten in Basel». «Und plötzlich», so meinte ein sehr optimistischer Leser, «wird Kleinhüningen zum Nabel der Welt!» Ein NZZ-Journalist kreierte den Namen «Rheinhattan» – ein Name, der in der Folge auch von vielen anderen Journalisten aufgegriffen wurde und seither in der Öffentlichkeit kursiert. Ein euphorisierter Leser verlangte, dass es jetzt schnell vorwärtsgehen müsse. Basel dürfe den Schritt ins 21. Jahrhundert ja nicht verpassen. Sogar Thomas Kessler, der Leiter der Basler Kantons- und Stadtentwicklung wurde kontaktiert: «Ich bekam Anrufe von begeisterten Menschen, die bei mir halb im Scherz eine Wohnung vorreservieren lassen wollten.» Auch Kessler selbst kann dem 3Land-Projekt nur Positives abgewinnen: «Dort, im Herzen der trinationalen Region, wo wir den Fluss haben, Industrie- und Hafentouristik, Geschichte, aber auch einen funktionierenden, lebendigen Hafen, kann künftig gelebt und gearbeitet werden. So

entsteht eine zukunftsweisende Form der Mischnutzung. Grenzen werden zur Verbindung.»

Ganz anders reagierte Philippe Bovet: «Als ich zum ersten Mal von diesem Projekt hörte», so erzählt er, «war ich schockiert.» Er fragte sich, wie es möglich sei, dass in Basel – jener Stadt, die von vom Bundesamt für Energie mit dem Label «Energiesparstadt, Stufe Gold» ausgezeichnet wurde – ein Hochhausviertel geplant wird, das seiner Meinung nach unmöglich energiesparungsbauet und unterhalten werden könnte. Bovet schloss sich der Projekt-Begleitgruppe an, die vom Hochbau- und Planungsamt initiiert worden war, und äusserte seine Bedenken. Gleichzeitig gründete er zusammen mit drei Kolleginnen, die ebenfalls zur Begleitgruppe gehören, die Interessengemeinschaft «IG Greenhattan».

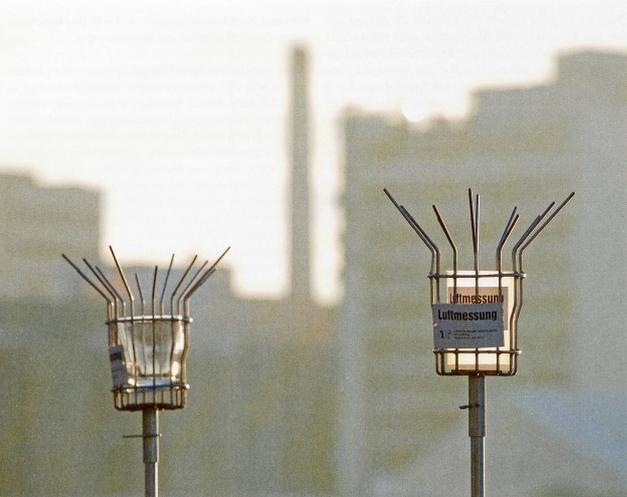
Eine grüne Insel?

Philippe Bovet ist Journalist und Spezialist für Umwelt- und Energiefragen. 40 Jahre lang lebte er in Paris. Dort engagierte er sich – zusammen mit Gleichgesinnten – unter anderem dafür, dass ein grosses, von der Stadt geplantes Bauprojekt gestoppt und stattdessen ein Ökoviertel gebaut wurde. Der von ihm gegründete Verein erhielt im Jahr 2006 den europäischen Solarpreis. Bovet ist kein Gegner von Stadtentwicklungsprojekten. Ihm geht es lediglich darum, dass neue Häuser energiesparungsbauet und mit geringem CO₂-Ausstoss gebaut werden und im Fertigzustand ebenfalls möglichst klimaneutral funktionieren.



Die Stadtentwicklung rund um den Hafen

Eine 3Land-Stadt



«Man weiss heutzutage», so Bovet, «wie man 6-, 7- oder 8-stöckige Häuser energiepositiv und CO₂-neutral bauen kann. Bei Hochhäusern funktioniert das nicht. Sie produzieren beim Bau viel graue Energie und benötigen exponentiell viel Strom für Pumpen und Fahrstühle.»

Die IG Greenhatten geht davon aus, dass Energieknappheit und die CO₂-Problematik, die Zukunft prägen werden. Sie fordert deshalb auch, dass das neue Quartier mehr Energie produzieren soll, als es verbraucht – und zwar zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie. Das könnte gelingen, indem man zum Beispiel Solarzellen für die Stromerzeugung und Sonnenkollektoren für die Erzeugung von Wärme nutzt, hocheffiziente Dichtungen und Dämmungen einsetzt, Wärmeschutz-Isolierverglasung – und natürlich Wohnungen baut, die nicht allzu gross sind. Infolgedessen wird verlangt, dass ein autofreies, sozial

durchmischtes, von Genossenschaften genutztes Vorzeig-Ökoquartier mit vielen Grünflächen und freien Räumen geplant und gebaut wird. Als Vorbild dient das Vauban-Viertel in Freiburg im Breisgau.

«Wir wollen ein umwelt- und energiebewusstes Bauen, Wirtschaften und gesellschaftliches Zusammenleben», erklärt Bovet. Seiner Ansicht nach könnte eine Mehrheit der Gesellschaft bewusster und sorgfältiger mit den zur Verfügung stehenden Energiequellen umgehen. Dafür bräuchte es einfach ein stärker ausgeprägtes Energiebewusstsein: «Die globale Klimaerwärmung ist da. Wir müssen anders mit Energie umgehen. Alles, was Sie im Leben machen, ob privat oder als Erwerbstätiger, benötigt Energie: Wohnen, Verkehr, Einkaufen und Müllentsorgung. Und alles erzeugt auch CO₂. Da geht es darum, bewusster zu leben und ein solch grosses Bauprojekt wie Rheinhattan vom Anfang an vernünftig und nachhal-

Bild rechts oben
Stadtentwicklung rund um den Hafen



tig zu planen.» Um dies zu erreichen, sollte eine Entwicklung im Sinne der 2000-Watt-Gesellschaft angestrebt werden.

Tatsächlich haben Studien der ETH Zürich ergeben, dass der Alltag in Westeuropa auch mit weniger als einem Drittel der heute eingesetzten Energie bestritten werden könnte. Dafür bräuchte es eine energieeffiziente Infrastruktur und das Anpassen des Konsum- und Nutzerverhaltens. Der Kanton Basel-Stadt hat sich offiziell im Jahr 2001 dazu bekannt, Anstrengungen zu unternehmen, um langfristig zu einer solchen 2000-Watt-Gesellschaft zu werden. Insofern ist der für das 3Land-Projekt verantwortliche Stadtplaner Thomas Waltert ein bisschen erstaunt über die Forderungen der IG Greenhatten. Schliesslich strebe auch der Kanton an, energiesparsame Bauten zu errichten. «Im Prinzip», so sagt er, «ist Greenhatten viel mehr das, was wir uns unter diesem Projekt vor-

stellen, als das, was unter dem Namen Rheinhattan verkauft wird. Auch wir wollen eine qualitative Verdichtung mit 2000-Watt-Gesellschaft-Kompatibilität.» Allerdings ist er sich nicht sicher, ob bloss 8-geschossige Gebäude energieeffizient betrieben werden könnten. «Die Greenhatten-Leute sagen, dies sei das Maximum. Wir sagen: Wir wissen das nicht genau. Wir steigen in solche Entwicklungsprozesse mit einem möglichst offenen Blickwinkel ein, ohne uns zu sehr einschränken zu lassen. Zuerst müssen wir prüfen, ob das wünschenswert und machbar ist.»

Manhattan am Rhein

Auch die möglichen sozialen Folgen einer von Hochhäusern geprägten Insel wurden von Projekt-Kritikern wiederholt thematisiert. Es wird befürchtet, dass eine von Kleinbasel abgeschottete Insel für Reiche, eine « gated community » entstehen könnte. Thomas Waltert winkt ab: «Diese Angst ist unbegründet. Natürlich könnte – ich betone: könnte – die Politik einfordern, dass hier Luxuswohnraum entsteht. Fakt ist aber, dass die Regierung ganz klar festgelegt hat, dass sie ein gemischtgenutztes Quartier möchte. Wir haben die besten Voraussetzungen, dass es dazu kommen wird. Die Angst ist nur dann begründet, wann man absolut kein Vertrauen hat in die Regierung, in den Grosse Rat und in die demokratischen Prozesse.» Ausserdem sei noch überhaupt nicht klar, ob eine Rheininsel mit Brücken entstehen wird: «Momentan ist das bloss eine Idee in einem Projektvorschlag.» Waltert hält kurz inne. Man merkt ihm an, dass er sich schon lange mit diesem Projekt beschäftigt. «Aus planerischer Sicht», so fügt er an, «gibt es überhaupt keinen Grund, eine Insel für Reiche zu bauen. Als Stadtplaner hat man das Ziel, ein Quartier zu gestalten, das für jedermann zugänglich ist und ein differenziertes Wohnangebot ermöglicht.» Besonders wichtig sei, dass es gelinge, diesen Stadtteil an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. «Wir haben ja Auflagen, die in Richtung der 2000-Watt-Gesellschaft zielen. Bei der Mobilität müssen wir Massnahmen ergreifen, die den Langsam-Verkehr, Fussgänger, Velofahrer und ÖV fördern.»

Ebenfalls vorstellbar ist, dass im Zuge des Neubaus auch Wohnungen und Häuser im Klybeck-Quartier und in Kleinhüningen saniert werden. Höhere Mieten, allenfalls sogar Kündigungen könnten die Folge sein. Das würde dann zu einer Verdrängung der ansässigen durch die hinzuziehende, ökonomisch



Zwischennutzung auf der Klybeckinsel

besser gestellte Bevölkerung führen. «Gentrifizierung» nennt man einen solchen Prozess, der vor allem in globalen Millionenstädten wie London, Paris oder New York zu beobachten ist. Thomas Kessler schüttelt den Kopf, wenn man ihn mit diesem Szenario konfrontiert: «Wenn es eine Stadt gibt, für die der Begriff der Gentrifizierung eindeutig nicht passt, dann ist das Basel. Wenn man zusätzlichen attraktiven Wohnraum schafft, ermöglicht man soziale Aufstiege. Dadurch werden dahinter auch wieder günstigere Wohnungen frei. Dieses Phänomen konnten wir rund um den Volaplatz beobachten.» Thomas Waltert weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Bau von neuen Wohnungen im Grunde genommen der beste Schutz für bestehende Altbauten sei.

Darüber hinaus gibt es in Basel für sozial benachteiligte Familien die Möglichkeit, beim Kanton Mietzuschüsse zu beantragen. «Das ist eine Sonderregelung des sozialen Basel, welche dazu beiträgt, dass wirtschaftlich benachteiligte Familien nicht in einer staatlichen Sozialwohnung leben müssen», erklärt Kessler. Diese Massnahme trage dazu bei, dass die Quartiere möglichst durchmischte bleiben und keine Unterschichtghettos entstehen, wie es in vielen anderen Ländern der Fall ist. Gleichwohl bedeutet das nicht, dass solche Unterschichtfamilien in den attraktiven Stadtquartieren wohnen. Auch in Basel leben sie in den günstigeren Häusern an stark befahrenen, lärmigen Strassen. Insofern kann diese Form der Subjekthilfe die gesellschaftlichen Verhältnisse auch nicht komplett kaschieren.

Neuer Wohnraum für wen?

Ein erklärtes Ziel des Kantons ist es, dem Mittelstand neuen, zahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Thomas Kessler sagt, dass die vom Kanton initiierten Wohnbauprojekte der letzten Zeit «nicht für Reiche, sondern für den Mittelstand, Familien und Studierende gemacht» wurden.

Handkehrum ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Mietpreise für neue 4- und mehr-Zimmer-Wohnungen recht hoch sind. In den meisten grösseren Schweizer Städten – inzwischen auch in Basel – dürfte hier eine obere Grenze erreicht worden sein. Zwar handelt es sich meistens um Mietpreise, die der obere Mittelstand noch zu bezahlen vermag, doch die dadurch entstehenden Belastungen des Haushaltsbudgets werden grösser. So müssen Einsparungen gemacht werden – vor allem bei Ausgaben, die in der Freizeit (Essen in Restaurants, Besuch von kulturellen Veranstaltungen, Ausflüge etc.) und in den Ferien anfallen. Viele Menschen aus dem Mittelstand sind nicht gewillt, sich wegen der hohen Wohnungsmiete in ihrem Alltags- und Freizeitverhalten einzuschränken. Der Ökonom und Immobilien-Forscher Stefan Fahrländer erklärte gegenüber Bazonline, dass deshalb immer mehr Haushalte in die Agglomeration ausweichen.

Thomas Kessler meint, dieser Prozess finde in der Region Basel nicht mehr statt. «Die Stadtflucht in den 70er- und 80er-Jahren war eine historische Ausnahmeerscheinung.» Heute würden viele Menschen gern in der Stadt wohnen. Das habe verschiedene Grün-

de. Erstens sei die Lebensqualität besser geworden: «Basel hat saubere Luft, ist gepflegt und hat sogar das UNICEF-Label für Kinderfreundlichkeit erhalten.» Ausserdem seien die Mieten bezahlbar, die Fluktuation innerhalb der Stadt gross, da der Wohnungsmarkt funktioniere, und schliesslich schätzten es viele, in der Nähe von Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Gesundheitsangeboten zu leben.

Gesellschaftliche Tendenzen und ihre Folgen

Das eigentliche Problem bestehe darin, so erklärt Kessler, dass heute vom Einzelnen sehr viel Wohnraum beansprucht werde. «Die Ansprüche sind enorm gestiegen. Man wünscht sich immer mehr eigenen

bedingungen schaffen, die den vorhandenen Bedürfnissen entsprechen: «Mein Ziel als Stadtplaner ist es, der Gesellschaft einen Dienst zu erweisen – das Bestmögliche umzusetzen.» Das heisst, er will etwas schaffen, das den Lebens- und Wohnbedürfnissen «der Armen, der Reichen, der Erwachsenen, der älteren Menschen, der Jugendlichen und Kinder» entspricht. Letztlich gehe es darum, «eine lebenswerte Stadt zu machen – einen Lebensraum, welche die verschiedenen Gruppierungen zusammenbringt.» Das 3Land-Projekt biete dazu eine einmalige Möglichkeit. Bei idealem Verlauf der Entwicklung stünden bereits in fünf bis zehn Jahren erste Wohnhäuser auf dem Klybeckquai, meint Thomas Waltert. Zurzeit aber wird dieses Gebiet noch von Wagenleuten, Spaziergängern, Joggern, Gastronomen und Kultur-Schaffenden (zwischen-)genutzt.

Wie weiter?

Sowohl Waltert als auch Kessler betonen, dass es sich bei der 3Land-Stadtentwicklung und der Insel-Visualisierung um Ideen handle, die aufzeigen, wie die Stadt rund um den Rheinhafen in 20 bis 30 Jahren aussehen könnte. Damit diese oder ähnliche Visionen auf der Kleinbasler Rheinseite umgesetzt werden können, muss allerdings noch viel passieren: Erstens muss bei den Geleisen der Deutschen Bahn ein riesiger Containerterminal gebaut werden. Zweitens sollte ein neues Hafenbecken – das Becken Nr. 3 – ausgehoben werden und drittens muss die Finanzierung gesichert und auf der politischen Ebene grünes Licht gegeben werden (inkl. nationaler Volksabstimmung). Bei idealem Verlauf könnte das neue Becken bis ins Jahr 2018 vorhanden sein.

Momentan rechnet man für den Bau von Containerterminal und Hafenbecken mit Kosten von 140 bis 160 Millionen Franken. Jenen Teil der Finanzierung, welche durch den Kanton übernommen wird, soll zumindest teilweise mit den Baurechtzinsen für die neuen Häuser hereingeholt werden. Die Rechnung ist einfach: Je besser die privaten Investoren an den Wohnungen verdienen, umso mehr können sie dem Kanton abgeben. Allerdings wird sich die Basler Regierung dafür einsetzen, dass «unterschiedliche Wohnformen verschiedener Preisklassen umgesetzt werden, also sowohl genossenschaftliche Wohnräume als auch Investitionen durch den Kanton oder Private», wie in der Antwort auf eine Interpellation der SP-Grossrätin Tanja Soland zu lesen ist. Ausserdem

Platz, und das ist der Grund für die Wohnungsdebatte. In Basel ist jede zweite Wohnung von einem einzigen Mensch bewohnt – und dabei handelt es sich nicht nur um kleine, sondern auch um 4-Zimmer-Wohnungen.» Kessler ist der Meinung, dass damit der Gipfel des Individualismus und der Konsumorientierung erreicht worden sei. Nun müsse wieder eine verstärkte Orientierung auf die Gemeinschaft hin erfolgen, denn der übersteigerte Individualismus habe viele Menschen einsam gemacht. Es müsse gelingen, das gemeinschaftliche Zusammenleben wieder attraktiver zu machen – zum Beispiel indem man Generationenwohnprojekte initiiere und fördere.

Thomas Waltert hat nicht ganz so hohe Ziele. Er will nicht die Gesellschaft verändern, sondern Rahmen-



Projektvision
Rheinhattan

setze sich der Kanton, wo immer möglich, für die Förderung von günstigen Gewerberäumen ein.

Offen ist noch die Frage, ob der Rheinhafen auf dem Klybeckquai auf die Hafenterrasse verzichten kann. Der Kanton geht davon aus, dass dieser Streckenabschnitt auf lange Sicht in den Norden zum neuen Hafenterrasse beim neuen Containerterminal verlegt werden kann. Als Folge dieser Verlagerung würde der Güterbahnhof Wolf für die SBB Cargo nutzlos, was wiederum neue Stadtentwicklungsmöglichkeiten eröffnete. Ein weiteres Kapitel in der Stadtentwicklungsgeschichte wäre damit aufgeschlagen. Neue Debatten stehen bevor.

Quellen und weiterführende Texte:

- Basel bekommt neuen Superterminal, in: www.tagesanzeiger.ch, 3.12.13
- Die Stadt wird neu gebaut, in: www.tageswoche.ch, 16.12.11
- Die Ruhe vor der grossen Verwandlung, von: Patrick Marcolli, in: Basler Zeitung, 23.8.10
- Eine neue Insel für Basel, von: Patrick Marcolli, in: Basler Zeitung, 6.7.10
- «Es findet eine Verdrängung aus der Stadt statt», Interview mit dem Ökonom Stefan Fahrländer, in: www.bazonline.ch, 21.12.13.
- Interpellation Nr. 91 Tanja Soland betreffend Planung des Entwicklungsgebietes «3Land», in: www.planungsamt.bs.ch, 8.11.12
- Interview mit Philippe Bovet am 10.12.13
- Interview mit Thomas Kessler am 10.12.13
- Interview mit Thomas Waltert am 19.12.13
- Manhattan mitten in Basel, von Patrick Marcolli, in: bazonline.ch, 6.1.11
- Rekingen oder Limmattal – «Es kann nur ein rentables Container-Portal geben», in: www.aargauerzeitung.ch, 15.12.13
- Rheinhattan muss schneller her, in: www.tageswoche.ch, 3.8.12
- SBB bauen Containerterminal beim Basler Rheinhafen, in: www.nnz.ch, 21.2.12
- Städtebauliche Entwicklung für den Rheinhafen Klybeck-Kleinhüningen, von Feddersen & Klostermann.
- Städtebau – Architektur – Landschaft, Zürich: 2006.
- Wie viele Containerschiffe gibt es auf der Welt?, in: www.srf.ch, 22.8.13
- www.baselnord.bs.ch/hafenentwicklung
- www.hafen-stadt.ch
- www.klybeckinsel.ch
- www.port-of-switzerland.ch
- <http://de.wikipedia.org>
- 3Land, in: www.planungsamt.bs.ch



Für Sie gelesen:

Basel gestern – heute – morgen

Ein Buch über die Stadtentwicklung

Eine Reihe von Neubauten hat in den letzten Jahren das Gesicht der Stadt verändert. Die Rede ist von Projekten wie dem Novartis Campus, dem Messe-Neubau, den neuen Wohnhäusern auf dem Kinderspital-Areal und den grossen Stadtentwicklungsprojekten zwischen Voltaplatz und Bahnhof St. Johann sowie auf dem Erlenmatt-Areal. Weitere Projekte werden in den nächsten Jahren umgesetzt: Der Roche-Turm, der Clara-Turm, das neue Biozentrum und das 3Land-Projekt rund um den Rheinhafen.

Im Buch *Basel gestern – heute – morgen* beleuchten der Basler Stadtplaner und Architekt Roland Zaugg, der BaZ-Journalist Patrick Marcolli und der ehemalige BaZ-Journalist Michael Martin die verschiedenen Phasen der modernen Stadtentwicklung. Diese beginnt um 1850, als die Stadtmauern geschliffen, die Gräben aufgefüllt, diverse Strassenverläufe korrigiert und erstmals Trottoirs gebaut wurden. Auffallend: Immer wieder wurde die Stadtentwicklung von den stets gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen geprägt. Etwa seit den 1970er-Jahren wurde wieder vermehrt das Ziel verfolgt, die Stadt lebenswerter und wohnlicher zu machen. Deutlich wird auch, dass man in Basel stets davon überzeugt war, dass die wichtigsten Zentrumsfunktionen in der Altstadt erfüllt sein müssten.

Wer in kurzer Zeit einen kompakten Überblick über die städtische Entwicklung Basels in den letzten 150 Jahren erhalten möchte, ist mit diesem Buch sehr gut bedient. Wer nicht lesen mag, kann sich viele Fotos anschauen und bekommt auch so einen sehr guten Eindruck von den vielen Veränderungen. Und wer wissen möchte, wie Jacques Herzog auf der einen und der Basler Denkmalpfleger Daniel Schneller auf der anderen Seite die Veränderungsprozesse beurteilen, kann dies in einem lesenswerten Interview erfahren.

Basel gestern – heute – morgen
 240 farbige Seiten (historische Aufnahmen teilweise sw)
 gebunden mit Hardcover und Schutzumschlag, Preis: Fr. 48.–
 Autoren: Roland Zaugg, Patrick Marcolli, Michael Martin
 ISBN: 978-3-7245-1859-4