

## EINE KONSTRUKTIVE SINGULARITÄT

Vorläufer des Taktschiebeverfahrens gab es bereits im 19. Jahrhundert. Die heute übliche Anwendung mit vorgespannten Hohlkasten-Betonträgern wurde jedoch erst durch den Bauingenieur Fritz Leonhardt mit der Rio-Caroni-Brücke (1964) in Venezuela und der Innbrücke bei Kufstein (1969) etabliert. Dass bei dem Standort des Postreiters das Taktschiebeverfahren überhaupt in Betracht gezogen wurde, zeugt von interdisziplinärer Zusammenarbeit und hohem Innovationswillen. Die Übertragung eines jungen Brückenbauverfahrens auf den Hochbau steht exemplarisch für das konstruktive Denken der Spätmoderne. Das Projekt erzielte dabei technisch und wirtschaftlich bemerkenswerte Ergebnisse. Aufgrund der spezifischen Bedingungen schien das Taktschiebeverfahren für dieses Bauvorhaben prädestiniert, wurde aber auch wegen der Besonderheit der Planungsaufgabe nachweislich unter publizierten Hochbauten nur hier eingesetzt. Auch Position und Dimension der Träger, sichtbar in Fassade und Raumstruktur, sind einzigartig. Die Stützen mit rundem Einschub-Auflager sowie die Untersicht der Hohlkastenträger mit den Fugen, wo die Elemente aneinander gefügt wurden, sind von den Bahnsteigen aus sichtbar.

## MIT FUNKTION ALS FORM ZUR POSTMASCHINE

Der künstlerische und städtebauliche Wert des Gebäudes erschließt sich im Kontext der spätmodernen Architektur der 1970er Jahre, geprägt von ästhetisierter Funktionalität, Modularität und tektonischer Klarheit. Das Postreitergebäude steht exemplarisch für die Funktionsbauten dieser Zeit und überzeugt durch seine ingenieurtechnische Qualität und städtebauliche Prägnanz. Im komplexen Gefüge aus Bahninfrastruktur, Verkehrsachsen und Blockrandbebauung bildet er ein architektonisches Gelenk zwischen Innenstadt und Gleisanlage. Die filigrane, gerüstartige Fassadengestaltung mit integrierten Techniklauengängen ermöglicht eine funktionale Rundum-Erschließung und inszeniert zugleich die modulare Ordnung als gestalterisches Prinzip. Besonders charakteristisch ist die Fassadenstrukturierung und Kubatur des Postreiters, der das Gleisfeld als auskragender Baukörper überspannt. Die Köpfe der raumhohen Taktschiebeträger ragen aus der Glasfassade heraus, zusammen mit der darüber auskragenden Modulfassade der Obergeschosse entsteht ein fast schwelender Eindruck, der eine markante Torwirkung erzeugt und identitätsstiftend für Basel wirkt. Auch der Festlandteil verweist in seiner Gliederung, den Rücksprüngen, Rampen und Passagen auf interne Funktionsbereiche. So trägt das Gebäude seine innere Struktur bewusst in den Stadtraum und artikuliert sich als skulpturale „Postmaschine“. Nicht zuletzt verweist die rostrote Farbe der Fassade, im Sinne funktionaler Ästhetik, auf den Bremsstaub haltender Züge und begründete den bis heute gebräuchlichen Namen „Rostbalken“.

## PLÄDOYER FÜR DEN ERHALT

Die aktuellen Planungen zur Neubebauung des Postbetriebsgebäude-Areals sehen lediglich den Erhalt der Grundkonstruktion, der Taktschiebeträger und einzelner Sekundärelemente vor. Dieser partielle Rückbau wird mit dem Erhalt konstruktiv und ökologisch wertvoller Bauteile begründet. Ein selektiver Erhalt einzelner Bauteile wird dem ingenieurtechnischen und gestalterischen Erbe des Gesamtbaus jedoch nicht gerecht, weder in seiner konstruktiven Leistung noch in seiner städtebaulichen und architektonischen Wirkung als Inbild der Ingenieurbaukunst der 1970er Jahre. Angesichts der städtebaulichen, künstlerischen und technischen Qualitäten sowie seiner historischen Bedeutung plädieren wir für den vollständigen Erhalt des Postbetriebsgebäudes als Denkmal.

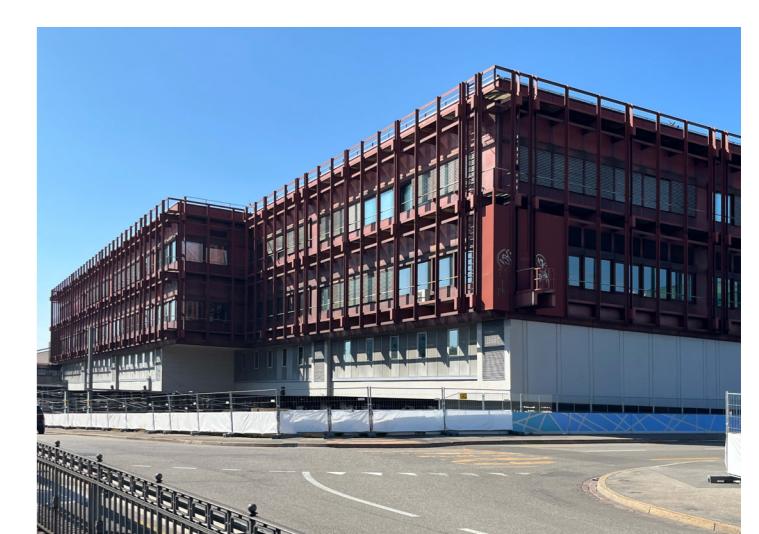
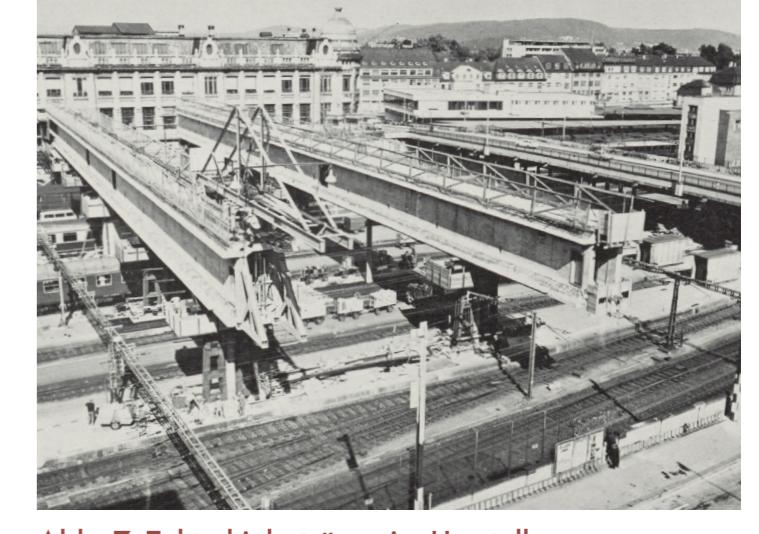


Abb. 12: Ein Taktschiebeträger wird bei laufendem Bahnbetrieb vorgeschoben

Quellen- und Abbildungsverzeichnis:  
Suter + Suter AG / Heman, Peter / Frei, Rolf / Atelier Eibendenz: PTT Basel 2 / Generaldirektion PTT, Bern : Postbetriebsgebäude - 1. und 2. Etappe : Basel, Schweizer Wirtschaftsarchiv (SWA PA 510 D 223/1)  
Architekt Basel: Am Rostbalken scheiden sich die Geister, Basel 24.05.2021  
Architekt Basel: Adieu, Magistrale! Kritische Stimmen zum nouentor Wettbewerb - und der Blick auf alle Beiträge; Basel 15.06.2023

Abb. 1-8, 12: Suter + Suter Ag / P. Heman / H. J. Nyffenegger  
Abb. 9: Lukas Grunz, 2021  
Abb. 10: Armin Schärer, 2021  
Abb. 11: Hans-Rudolf Meier, 2025

