



EINE KONSTRUKTIVE SINGULARITÄT

Vorläufer des Taktchiebverfahrens 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 Taktchiebverfahren 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 Taktchiebverfahren 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 Techniklaufbändern 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 Taktchiebeträger ragen aus der Glasfassade heraus, zusammen mit der darüber auskragenden Modulfassade der Obergeschosse entsteht ein fast schwebender Eindruck, der eine markante Torwirkung erzeugt und identitätsstiftend für Basel wirkt. Auch der Festlandteil verweist in seiner Gliederung, den Rücksprünge, 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 Taktchiebeträger 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 stadträumlichen 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.

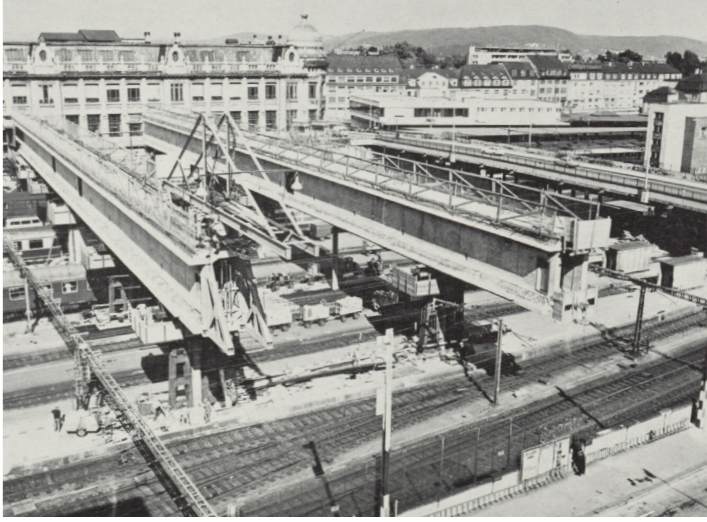


Abb. 7: Taktchiebeträger im Herstellungsprozess



Abb. 8: Fassadendetail

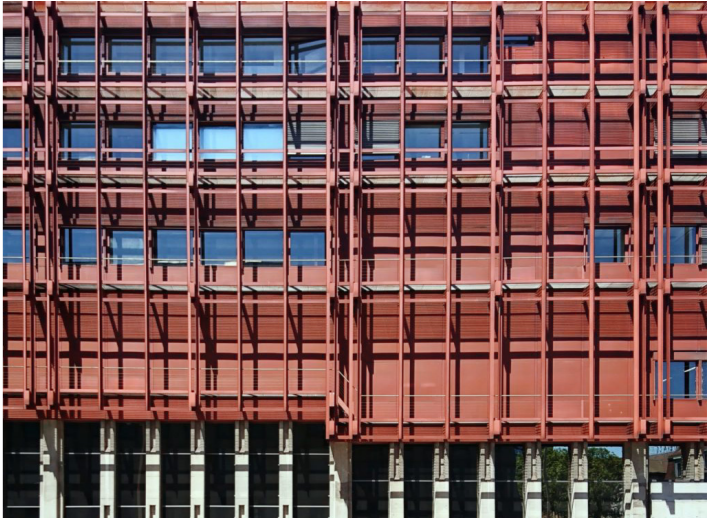


Abb. 9: Fassade zur Peter-Merian-Straße



Abb. 10: Südseite des Postreiters über den Gleisen



Abb. 11: Blick von der Peter-Merian-Brücke

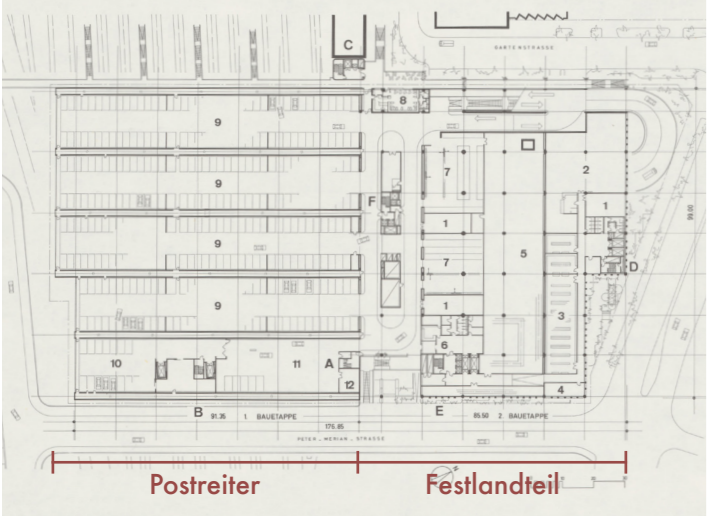


Abb. 2: Grundriss 1. OG

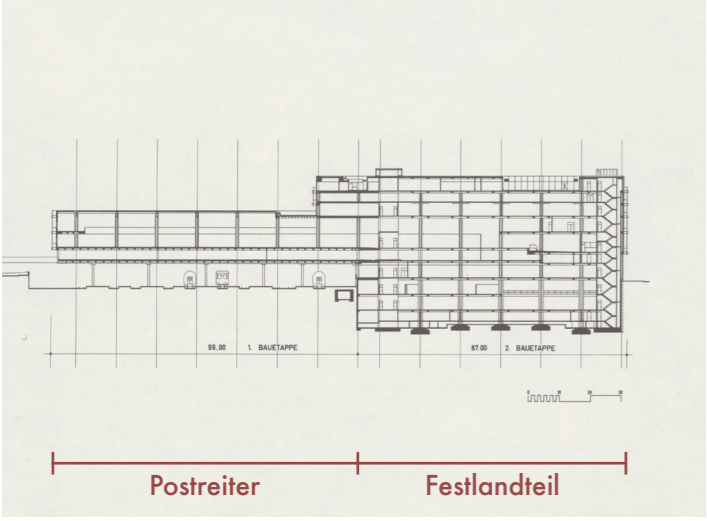


Abb. 3: Längsschnitt durch Postreiter und Festlandteil

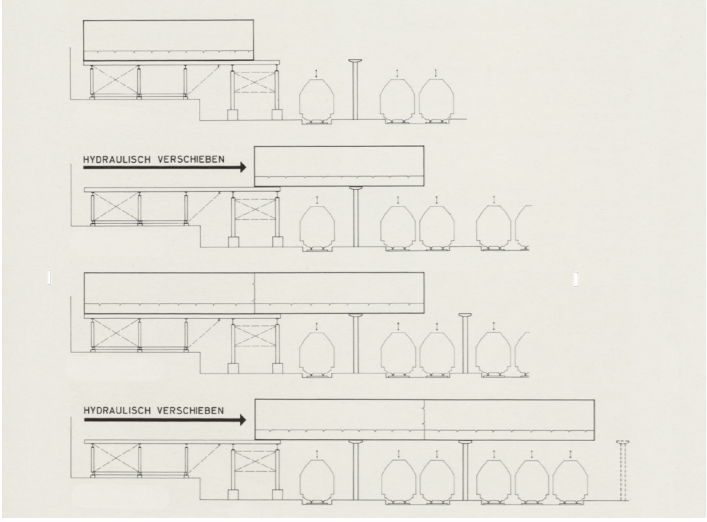


Abb. 4: Etappen des Taktchiebverfahrens

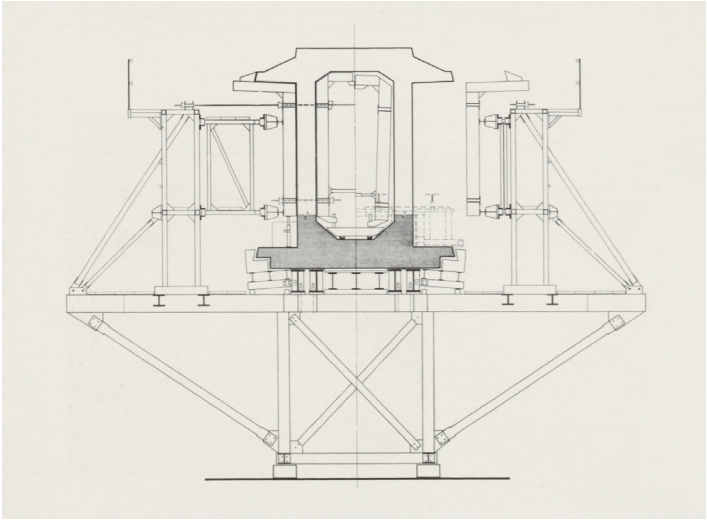


Abb. 5: Querschnitt durch Schalungskonstruktion

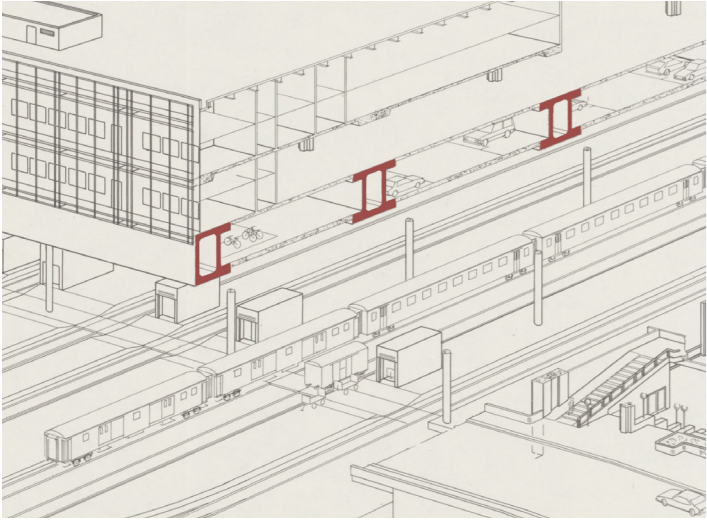


Abb. 6: Schnittaxonometrie durch den Postreiter

DAS POSTBETRIEBSGEBÄUDE BASEL

Das Basler Postbetriebsgebäude, im Volksmund „Rostbalken“ genannt, wurde zwischen 1971 und 1980 vom Architekturbüro Suter+Suter AG errichtet. Es liegt östlich des Hauptbahnhofs und besteht aus zwei Teilen: dem nördlich der Gleise gelegenen Festlandteil und dem „Postreiter“, der fast die gesamte Gleisbreite überspannt. Für die primäre Tragkonstruktion des Postreiters kam das Taktchiebverfahren zum Einsatz, eine aus dem Brückenbau stammende Technik, die im Hochbau bis heute nur äußerst selten angewendet wurde. In jüngerer Zeit geriet das leerstehende Gebäude zunehmend in den Fokus öffentlicher und fachlicher Debatten. 2021 wurde ein Wettbewerb für einen Neubau ausgeschrieben, der lediglich den Erhalt der raumhohen Taktchiebeträger vorsieht. Unser Beitrag prüft, ob das konstruktive Erbe besonders konservatorisch behandelt werden kann, betont aber auch, dass ein selektiver Erhalt einzelner Tragwerkselemente dem kulturellen Wert nicht gerecht wird. Erforderlich ist eine ganzheitliche denkmalpflegerische Betrachtung, die Konstruktion, Städtebau und Gestaltung als Einheit anerkennt.

BAUBESCHREIBUNG UND FUNKTION

Das Gebäude diente als zentrales Verteilerzentrum für Basel, die Region und den internationalen Postverkehr. Es wurde in zwei Phasen errichtet: 1974 der Postreiter über den Gleisen, 1980 der Festlandteil auf dem nördlich angrenzenden Gelände. Der Postreiter umfasst drei Geschosse mit Parkhaus, Zustellbereiche für Brief- und Paketpost und Büros. Der siebenstöckige Festlandteil enthält eine Schalterhalle, Flächen für die Postverteilung und eine Erschließung für Postfahrzeuge sowie eine unterirdische Anbindung an die Gleise. Die Tragstruktur besteht, abgesehen von den Taktchiebträgern, aus einem Stahlbeton-Skelettbau mit einem Achsraster von 20 x 20 m (Postreiter) bzw. 13 x 13 m (Festlandteil).

DAS TAKTSCHIEBEVERFAHREN

Das Taktchiebverfahren beruht auf der schrittweisen Verlängerung von Mehrfeldträgern: Ein Trägerelement wird auf einem Widerlager gefertigt und über das erste Stützenfeld hinausgeschoben. Anschließend wird ein weiteres Element angefügt und das nun durch Vorspannung verbundene Bauteil erneut vorgeschoben. Dies wiederholt sich, bis die gewünschte Länge erreicht ist. Diese Methode wird angewendet, wenn der Raum zwischen den Stützen für herkömmliche Errichtungsprozesse ungeeignet ist, etwa bei großen Höhen oder, wie beim Postreiter, bei laufendem Zugverkehr und darunterliegenden Oberleitungen. Beim Postreiter wurden sechs bis zu 100 m lange, 4 m hohe Hohlkastenträger aus Beton mit je 20 m Spannweite eingesetzt. Für eine effiziente und präzise Ausführung wurde ein wiederverwendbares, kippbares Schalsystem entwickelt. Die Vorspannung erfolgte über ein System aus Träger- und Elementeinheiten, der Vorschub über Führungsschienen und einen sogenannten Vorbauschubnabel. So konnte im wöchentlichen Bautaktein 2000-Tonnen-Element bewehrt, betoniert, ausgeschalt und vorgeschoben werden. Die horizontale Bauweise ermöglichte es, den darunterliegenden Bahnverkehr, insbesondere die nur 70 Zentimeter unter der Trägerunterkante verlaufenden Oberleitungen, ungestört aufrechtzuerhalten. Quer zur Hauptspannungsrichtung bilden kassettenartige Fertigteile die Boden-, Decken- und Sekundärkonstruktion. Die Kombination aus der Vor-Ort-Fabrikation der Hohlkastenträger, Schaltechnik und Fertigteilen machte den Bauprozess effizient, präzise und mit vergleichsweise geringem Personaleinsatz möglich.

Abb. 12: Ein Taktchiebeträger wird bei laufendem Bahnbetrieb vorgeschoben

Quellen- und Abbildungsverzeichnis:  
Suter + Suter AG / Heman, Peter / Frei, Rolf / Atelier Eibendenz: PIT Basel 2 / Generaldirektion PIT, Bern : Postbetriebsgebäude - 1. und 2. Etappe : Basel, Schweizer Wirtschaftsarchiv (SWA PA 510 D 223/1)  
Architektur Basel: Am Rostbalken scheiden sich die Geister, Basel 24.05.2021  
Architektur Basel: Adieu, Magistrale! Kritische Stimmen zum naventor 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 Gruntz, 2021  
Abb. 10: Armin Schärer, 2021  
Abb. 11: Hans-Rudolf Meier, 2025

