

Architektur und Postlogistik

Die Förder- und Sortieranlagen im Postbetriebsgebäude Basel II

Anne-Catherine Schröter

Postbetriebsgebäude werden in ihrer Struktur und in ihrem Ausdruck maßgeblich durch technische Anlagen und postspezifische Arbeitsprozesse geprägt. Für die Architektur der Postbetriebsgebäude der Nachkriegszeit spielt die Integration von Förder- und Sortieranlagen eine große Rolle, auch wenn sich diese – im Gegensatz zu anderen ›Architekturen des Transports‹ wie etwa Aufzügen oder Rolltreppen – meist in fensterlosen, hallenartigen Bauten verbergen und nur für einen kleinen Personenkreis zugänglich sind. Wohl auch deshalb werden diese Vertreter der ›bewegten Architektur‹ in der Architekturgeschichtsschreibung noch immer stiefmütterlich behandelt, obwohl sie – neben anderen Logistikinfrastrukturen – das Bauen seit der Mitte des letzten Jahrhunderts wesentlich mitprägten und bis heute ihre Spuren in der gebauten Umwelt hinterlassen. Aus der Planung, Steuerung, Optimierung und Durchführung von Güter-, Informations- und Personenströmen entwickeln sich komplexe Netzwerke, die sich räumlich auf verschiedenen Maßstabsebenen manifestieren und strukturelle Parallelen zu personellen und institutionellen Netzwerken aufweisen, die ihrerseits wieder Einfluss auf die Gestaltung von Räumen nehmen. Als Verkehrsinfrastrukturen etwa tragen Logistiksysteme zu großmaßstäblichen Landschaftsveränderungen bei, wirken sich, wie im Fall der Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebs, aber auch auf die Gestaltung von einzelnen Gebäuden aus, die man in ihrer engen Verknüpfung von Technik und Architektur nach der Kulturwissenschaftlerin Susanne Jany auch als ›Prozessarchitekturen‹ bezeichnen kann. Dabei handelt es sich um Bauten, deren innere Organisation ganz dem reibungslosen Ablauf von Prozessen verschrieben

ist und die im Verständnis ihrer Architekt*innen nicht als bloße Hüllen für die Unterbringung von Arbeitsplätzen, Maschinen oder Angestellten dienen, sondern vielmehr aus der Logik von Prozessen und Logistikströmen heraus entwickelt und gestaltet werden.¹ Während sich diese Prozessarchitekturen schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Industrialisierung entwickelten, gewannen sie in den Nachkriegsjahren – der Zeit des Aufschwungs und der Technikbegeisterung – noch an Bedeutung. Am Beispiel des zwischen 1971 und 1980 vom Architekturbüro Suter + Suter geplanten und realisierten Postbetriebsgebäudes in Basel, das in seiner Ausstattung und Gestaltung maßgeblich von den umfangreichen Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebs bestimmt wurde, lässt sich die enge Wechselwirkung zwischen technischen Notwendigkeiten und architektonischer Ausformulierung exemplarisch nachvollziehen.

Rationalisierung und Mechanisierung im Schweizer Postbetrieb

Während die Postverarbeitung durch die Verkehrsrevolution im 19. Jahrhundert eine erste Welle der Effizienzsteigerung erfahren hatte, rückte im Verlauf des 20. Jahrhunderts die Rationalisierung der Postlogistik in den Fokus. Dies betraf insbesondere den Bereich der Sortierung und Umladung von Transportgütern und geschah nicht zuletzt dank der technischen Entwicklung auf den Gebieten der Mechanisierung und Automatisierung.² Schon Ende der 1920er Jahre wurden in den Niederlanden erste Versuche unternommen, die Verteilung und Sortierung von Briefpost mithilfe von Maschinen zu rationalisieren.³ Die vom Unternehmen Werkspoor entwickelte Briefsortiermaschine Transorma, die 1927 erstmals vorgestellt und 1930 in Rotterdam in Betrieb genommen wurde, verfügte über ein Förderband, welches

1 Susanne Jany: Prozessarchitekturen. Medien der Betriebsorganisation (1880–1936). Konstanz: Konstanz University Press 2019, S. 7.

2 Niklaus Remund: Automatisieren, rationalisieren. Mensch und Maschine in der Postlogistik. In: Anna Baumann, Monika Dommann, Anne-Christine Schindler (Hg.): Was ist neu an der New Economy? Eine Spurensuche. Zürich: Intercom 2021. URL: <https://aether.ethz.ch/ausgabe/new-economy/postlogistik/> (29. März 2023).

3 Bernhard Hoehl: Prozeßrechner steuert die Briefverteilanlagen im Postdienst. In: AEG Technik Magazin 1 (1990). Wiederveröffentlicht in Computerwoche. URL: <http://www.cowo.de/a/1148083> (9. Mai 2022).

die Briefe zu einem von bis zu fünf sogenannten Sortierplätzen beförderte. Hier wurde den Briefen von Hand ein dem Zielort entsprechender Code aufgedruckt, woraufhin sie automatisch in eine Briefablage befördert und einer von 300 Zielrutschen beziehungsweise Verteilfächern zugewiesen wurden.⁴ Die Vorteile, die diese Mechanisierung mit sich brachte, liegen auf der Hand. Maschinen konnten nicht nur schneller sortieren, sondern trugen auch zur Verschlankung des Sortierprozesses bei, indem sie die Anzahl der Verteilstufen, die notwendig waren, um die Briefe nach der Vielzahl der Bestimmungsorte zu trennen, drastisch reduzierten. Während die manuelle Handverteilung innerhalb der Reichweite einer Arbeitskraft lediglich 60 Verteilfächer erlaubte, konnten mithilfe der 300 Zielrutschen der Transnorma fünfmal mehr Zielorte gleichzeitig bedient werden.⁵

Mit dem rasanten Bevölkerungswachstum nach dem Zweiten Weltkrieg und dem damit einhergehenden Anstieg der Postgutmenngen wurde die Automatisierung im Postbetrieb auch in der Schweiz unausweichlich. Eine erste Grundvoraussetzung dafür war die Standardisierung der Transportmedien, also die Normierung von Paket- und Briefformaten – ein Umstand, der bei den Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe (PTT) schon seit den 1920er Jahren gegeben war.⁶ Noch bedeutender war jedoch die Postleitzahl, welche die Postlogistik maßgeblich vereinfachte und deren Einführung 1964 anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung »Expo 64« in Lausanne feierlich verkündet wurde. Damit war die Schweiz nach der Bundesrepublik Deutschland und den USA weltweit das dritte Land, das die Postgutsortierung mithilfe von Postleitzahlen organisierte.⁷ Aufgrund der Platzverhältnisse war der Einbau von Förderbändern, Umsetzeinrichtungen und Hängebahnen in bestehenden Postgebäuden fast unmöglich, sodass für den nötig gewordenen Mechanisierungsschritt nach dem Zweiten Weltkrieg schweizweit der Neubau von Postbetriebszentren geplant wurde.⁸ Dies geschah im Rahmen des von der PTT angestoßenen neuen Betriebskonzeptes. Dank der erhöhten

4 Allison Marsh: Transorma Mail Sorting Machine Sign. URL: <https://postalmuseum.si.edu/collections/object-spotlight/transorma-mail-sorting-machine-sign> (29. März 2023).

5 Hoehl 1990 (Anm. 3).

6 Remund 2021 (Anm. 2)

7 Heike Bazak: Geschichte der Postlogistik in der Schweiz. In: Ferrum. Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG 88 (2016), S. 76–83, hier S. 80.

8 Hans Burckhardt: Die Postbetriebe und die Fördertechnik. In: Technische Mitteilungen. Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe 5 (1966), S. 145–148, hier S. 145.

Produktivität der Sortieranlagen konnten die Transportwege über weniger Sortierzentren geleitet werden, sodass das neue Konzept neben der Trennung von Brief- und Paketpost in der Beförderung auch die Konzentration des Postgutumschlags in rund zwei Dutzend über die Schweiz verteilten Verarbeitungscentren vorsah.⁹ Ab Ende der 1960er Jahre wurden daher in verschiedenen Schweizer Städten neue Postbetriebszentren erbaut, in mehreren Fällen zentral über den Gleisen der jeweiligen Hauptbahnhöfe gelegen. Die Verbindung zum Schienenverkehr war einer der Dreh- und Angelpunkte in der Planung dieser Gebäude, sowohl was die städtebauliche Disposition als auch was die Organisation der betrieblichen Abläufe anging, da in den 1960er und 1970er Jahren der größte Teil des Postguttransports über die Bahn abgewickelt wurde. Die innere Organisation der Gebäude sollte dabei eine betriebsorganisatorisch und wirtschaftlich möglichst vorteilhafte Umsetzung der ›inneren‹ Funktionen an die ›äußeren‹ Bedingungen gewährleisten, also den optimalen Transportablauf zwischen den internen Diensten und den externen Verkehrsträgern Schiene und Straße.¹⁰ Als erstes neues Postbetriebszentrum entstand von 1961 bis 1966 in Bern die vom Architektenehepaar Hans (1915–2003) und Gret Reinhard (1917–2002) geplante neue Hauptpost, die sogenannte ›Schanzenpost‹, als ein über den Gleisanlagen des Berner Bahnhofs platzierter, sogenannter Reiterbau. Hier wurde die erste mechanische Briefsortieranlage der Schweiz in Betrieb genommen, wobei die Adressen zunächst noch manuell von sogenannten Kodierer*innen erfasst wurden, da das Lesegerät für die gerade erst eingeführten Postleitzahlen zum damaligen Zeitpunkt noch in der Entwicklung war.¹¹ Zwar hatten die PTT bereits 1960 im Zürcher Postgebäude ›Sihlpost‹ einen ersten Versuch unternommen, die Briefsortierung mithilfe von Sortieranlagen zu mechanisieren. Die Leistungsfähigkeit der Anlagen war jedoch ungenügend, sodass ihr Betrieb schon nach kurzer Zeit wieder eingestellt wurde. Anlässlich der schon erwähnten

9 Remund 2021 (Anm. 2); H. Gubler: Die Postbetriebsplanung. In: Planen + Bauen 13 (1971), S. 9–13, hier S. 9.

10 Schweizerisches Wirtschaftsarchiv (SWA), CH-SWA-PA-510-D-223, Typoskript, Postbetriebsgebäude Basel 2, Suter + Suter, undatiert.

11 Postlogistik. In: WIR, DIE PTT. Oral History Projekt des PTT-Archivs. URL: <https://www.oralhistory-pttarchiv.ch/de/themes/postlogistik> (9. Mai 2022); Einführung von Postleitzahlen durch die PTT. In: Antenne 10.06.1964. URL: <https://www.srf.ch/play/tv/antenne/video/antenne-vom-10-06-1964?urn=urn:srf:video:9f2fd784-61c9-414c-bc65-a2d13ee945eb> (29. März 2023).

Landesausstellung von 1964 präsentierten die PTT eine neue mechanische Sortieranlage der deutschen Firma AEG-TELEFUNKEN (heute ein Teil von Siemens), die kurze Zeit später in zweifacher Ausführung in der Berner Hauptpost eingesetzt wurden.¹²

Das Postbetriebsgebäude Basel II

Zehn Jahre nach Baubeginn der Berner Schanzenpost begann man in Basel ebenfalls mit dem Bau eines neuen Postbetriebsgebäudes über den Gleisanlagen des Bahnhofs. Diesem Neubau war eine lange Planungsgeschichte vorausgegangen. Bereits 1943 wurde mit betrieblichen Studien für den Ersatz des bestehenden historistischen Postbaus von 1908 begonnen, da es im Altbau bereits zu diesem Zeitpunkt an Platz mangelte. Die bis in die 1950er Jahre weitergeführten Planungen mussten Anfang der 1960er Jahre im Hinblick auf die Einführung der Postleitzahlen und die Automatisierung der Postgutverarbeitung komplett überarbeitet werden.¹³ Einen zwischen 1963 und 1964 vom Bund, den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den kantonalen Behörden durchgeführten Ideenwettbewerb gewann der bekannte Basler Architekt Hermann Baur (1894–1980), dessen Entwurf von der Jury als »ausserordentlich gute, architektonisch und städtebaulich überzeugende Lösung« beurteilt wurde, der »Rücksicht auf das Stadtbild« nehme und eine »gute massstäbliche und kubische Eingliederung in die bestehende Bebauung durch niedrige Bauhöhen und Rückstaffelung« aufweise.¹⁴ Nichtsdestotrotz wurde 1968, nach einer erneuten Bereinigung des Raumprogramms, das Architektur- und Generalplanerbüro Suter + Suter mit der Projektausbearbeitung des neuen Postbetriebszentrums beauftragt. Das in Basel ansässige Architekturunternehmen hatte sich ebenfalls am Wettbewerb 1963 beteiligt, und sein Entwurf war damals zumindest »von Postbetriebsseite [...] als am

12 Remund 2021 (Anm. 2); Einführung von Postleitzahlen durch die PTT (Anm. 11).

13 SWA, CH-SWA-PA-510-D-223, Typoskript, Postbetriebsgebäude Basel 2, Suter + Suter, undatiert.

14 Zitat nach: Carmen Evelyn Humbel Schnurrenberger: Hermann Baur (1894–1980). Ein Architekt mit ethischer Gesinnung im Aufbruch zur Moderne. Dissertation an der ETH Zürich 1997, S. 184. URL: <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/143564/ETH12306.pdf?sequence=2&isAllowed=y> (9. Mai 2022).

besten geeignet betrachtet« worden.¹⁵ Suter + Suter hatten sich nach dem Zweiten Weltkrieg einen Namen in der Gesamtplanung von großen Industrieanlagen insbesondere für die Basler Pharmaindustrie gemacht und waren innerhalb weniger Jahre von einem kleinen Architekturbüro zu einem Generalplanungsunternehmen mit fast 350 Mitarbeitenden herangewachsen. In ihren Entwürfen legten sie größten Wert auf die Optimierung von Prozessen und Betriebsabläufen, sowohl was die Struktur einzelner Gebäude als auch was die Disposition der gesamten Anlagen betraf. In ihrer Rolle als Generalplanungsunternehmen für industriell-technisch geprägte Bauaufgaben verstanden sie sich in erster Linie als Koordinationsstelle eines interdisziplinären Teams von Fachspezialist*innen.¹⁶ Dies war wohl nicht zuletzt einer der Hauptgründe dafür, dass die PTT Suter + Suter für geeigneter hielten, ein solch komplexes Bauvorhaben mit seinen vorwiegend technischen Anforderungen ihren Wünschen gemäß umzusetzen.

Mit dem Bau des Basler Postbetriebsgebäudes konnte schließlich 1971 begonnen werden. In einer ersten Etappe wurde von 1971 bis 1975 der südlich gelegene Bauteil, der ›Reiterbau‹ über den Gleisanlagen errichtet. Von 1975 bis 1980 folgte die Errichtung des ›Festlandbaus‹, der nördlich der Gleisanlagen unmittelbar an den ›Reiterbau‹ anschließt. Die beiden Gebäudeteile mit unterschiedlicher Bauhöhe sind zu einer Kubatur zusammengefasst und beeindrucken mit Fassadenlängen von über 100 beziehungsweise 186 Metern. Über den Gleisen beträgt die Bauhöhe 18 Meter, der nördliche ›Festlandbau‹ weist eine Bauhöhe von gut 30 Metern auf und verfügt neben den sieben Obergeschossen über drei Untergeschosse in bis zu 15 Metern Tiefe. Damit sprengte der Neubau den städtebaulichen Maßstab der bestehenden Quartiere rund um den Bahnhof, die sich mehrheitlich aus Blockrandbebauungen des 19. Jahrhunderts zusammensetzten (Abb. 1). Die Fassaden des Postbetriebsgebäudes wurden mit vorfabrizierten Sandwichplatten aus gestrichenem Metall verkleidet, deren Farbgebung je nach Lichtverhältnissen zwischen braun, rostrot und rot changiert. Umlaufend vorgehängte Umgänge im gleichen Material dienten der Auflockerung der Fassade und zugleich als

15 PTT-Archiv, OK 0015:04 Basel 2 Teil 3, Protokollnotizen über die Sitzung des Unterausschusses der Baukommission Basel 2, 10. Dezember 1964.

16 Vgl. Hans Rudolf Suter: *Industrieplanung*. In: *Das Werk. Architektur und Kunst* 3 (1958), S. 73f.; Peter F. Suter: *Gesichtspunkte des Baufachmanns bei der Gesamtplanung*. In: *Industrielle Organisation* 8 (1961), S. 343–348; Suter + Suter: *Neue Dimensionen in der Architektentätigkeit*. In: *Bauen + Wohnen* 12 (1975), S. 498f.



Abb. 1: Suter + Suter: Postbetriebsgebäude II, Basel, 1971–1980. Blick von Nordosten auf das Basler Bahnhofsquartier mit dem gleisüberspannenden Postbetriebsgebäude in der Bildmitte. Foto 1988.

Fluchtwege (Abb. 2). In den Untergeschossen waren neben Luftschutzräumen und den technischen Anlagen die sogenannten ›bahngebundenen Dienste des Paketversandes‹ untergebracht, mit Anschluss an die bestehenden Gleise durch einen Posttunnel zu den Zügen. Im Erdgeschoss waren die publikumsabhängigen Dienste angeordnet, also das Annahmeamt, die Schließfachanlagen sowie die Massenannahme für Großkunden mit einer direkten Zufahrt für Motorfahrzeuge. In einer im nördlichen Gebäudeteil parallel zu den Gleisen verlaufenden Fußgängerpassage befanden sich kleine Läden und Kioske. In den Obergeschossen ordneten sich die Räume und Hallen für Motorfahrzeugverkehr sowie die Umschlagshalle der Paketbot*innen und des Regionaltransportes übereinander an. Auf einer Galerie im zweiten Obergeschoss befanden sich die Betriebswerkstätten, Instruktionsräume und Garderobenanlagen. In den darüberliegenden Geschossen folgten die Briefdienste, zuoberst die Großraumbüros der Kreispostdirektion, Wohnungen für das Personal des Hausdienstes sowie ein Personalrestaurant. Auf dem



Abb. 2: Suter + Suter: Postbetriebsgebäude II, Basel, 1971–1980. Die charakteristische rote Farbgebung der vorfabrizierten Fassadenelemente und der Umläufe verschaffte dem Postbetriebsgebäude im Volksmund Spitznamen wie ›Rostbalken‹ oder ›Blutwurst‹. Foto 2022.

Dach war zudem ein Helikopterlandeplatz geplant.¹⁷ Im neuen Basler Postbetriebsgebäude sollten nach Fertigstellung 1.200 Mitarbeitende täglich rund 1,1 Millionen Briefpostsendungen sowie 100.000 Pakete verarbeiten können.¹⁸ Die Gesamtkosten des Baus beliefen sich auf 200 Millionen CHF, wobei die Betriebstechnik und die Förder- und Sortieranlagen mit 50 Millionen CHF

- 17 SWA, CH-SWA-PA-510-D-223, Typoskript, Postbetriebsgebäude Basel 2, Suter + Suter, undatiert.
- 18 PTT-Archiv, P-180-13 1980 Basel 2 Förder- und Sortieranlagen, Basel 2. Postbetriebsgebäude. Förder- und Sortieranlagen. Kurzbeschreibung und Pläne, Broschüre, Schweizerische PTT Betriebe, 1980.

rund ein Viertel der Gesamtkosten ausmachten. Das Gebäude war technisch äußerst umfangreich ausgestattet, mit Aufzügen, Hebebühnen, automatischen Toren und einer Überwachungseinrichtung, welche die gesamte Postverarbeitung mit Kameras filmte und die Bilder als Unterstützung für die Betriebskontrolle auf Fernsehgeräte in einem zentralen Kommandoraum übertrug.¹⁹ Die Transportstrecke der Förderbänder und Rutschen belief sich auf ungefähr zwölf Kilometer. Zusätzlich wurden 1,4 Kilometer Bandförderanlagen für Briefe, 0,2 Kilometer Förderrutschen für Briefe sowie 2,5 Kilometer Sackhängebahnen verbaut.²⁰

Die Förder- und Sortieranlagen

Die Organisation der Förder- und Sortieranlagen im Basler Postbetriebsgebäude wurde nicht nur von betrieblichen Überlegungen, sondern auch von der städtebaulichen Disposition des Gebäudes bestimmt. Da das Bauvolumen durch die Platzverhältnisse beim Bahnhof beschränkt und die Ausmaße zudem durch einen Überbauungs- und Baulinienplan sowie baurechtliche Verträge mit dem Kanton Basel-Stadt festgelegt waren, wurden die internen Abläufe der Postgutsortierung und -verteilung vertikal organisiert. Die übereinander in unterschiedlichen Geschossen angeordneten Arbeitshallen, in denen die einzelnen Dienstgruppen – also die verschiedenen Sortier- und Verteilstationen – untergebracht waren, wurden über insgesamt acht Personen-, 15 Waren- und Karrenaufzüge sowie natürlich über die Förderbänder und Rutschenschächte miteinander verbunden (Abb. 3).²¹ Die Förderbänder und Rutschen dienten sowohl der Sortierung und Verteilung von Paketen als auch dem Briefversand. Von der Brief- und Paketannahme wurde das Postgut über insgesamt fünf Sortier- und Transportstränge, teilweise über mehrere Stockwerke hinweg, durch das Gebäude geschleust, sortiert und umgepackt, um

- 19 Willy Bohnenblust: Das neue Postbetriebsgebäude Basel 2. In: Technische Mitteilungen. Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe 11 (1980), S. 429f., hier S. 429.
- 20 SWA, CH-SWA-PA-510-D-223, Typoskript, Postbetriebsgebäude Basel 2, Suter + Suter, undatiert.
- 21 Bohnenblust 1980 (Anm. 19), S. 430.
- 22 PTT-Archiv, P-180-13 1980 Basel 2 Förder- und Sortieranlagen, Basel 2. Postbetriebsgebäude. Förder- und Sortieranlagen. Kurzbeschreibung und Pläne, Broschüre, Schweizerische PTT Betriebe, 1980.

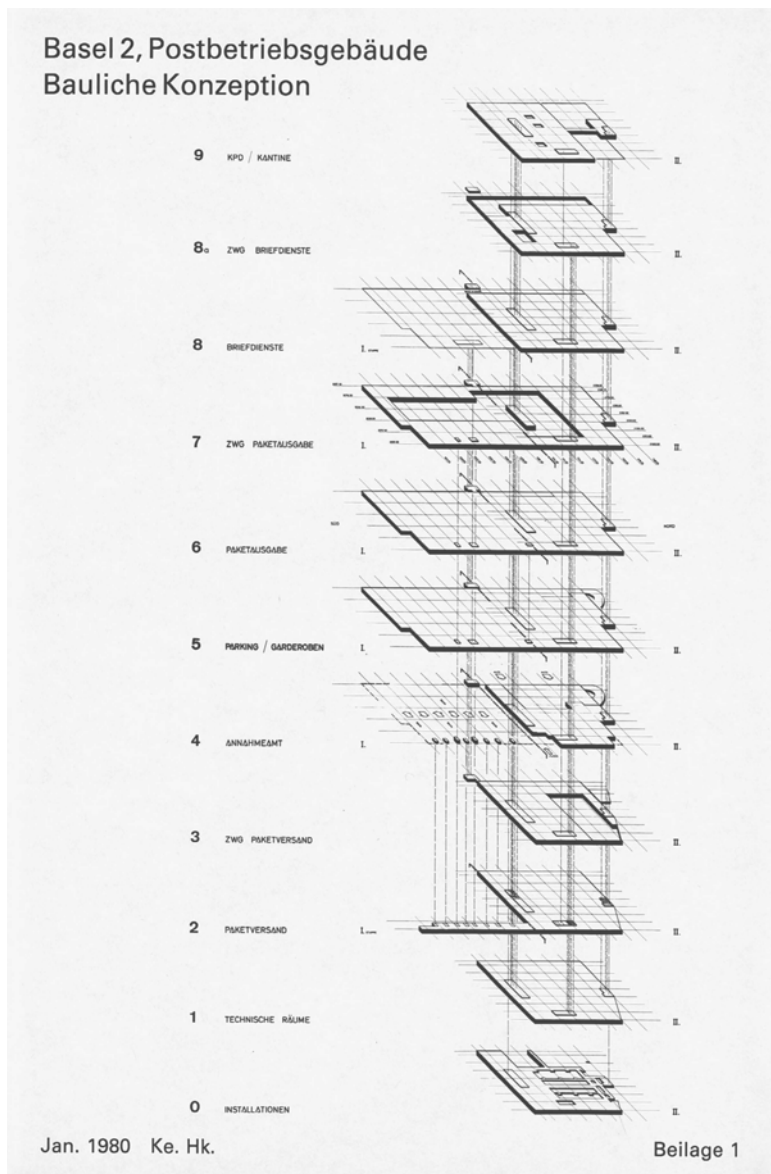


Abb. 3: Suter + Suter: Postbetriebsgebäude II, Basel, 1971–1980. Die bauliche Konzeption des Gebäudes wurde aus den Arbeitsabläufen und den vertikal durch das Gebäude verlaufenden Transportwegen des Postguts heraus entwickelt. Grafik 1980.

dann wieder an den Schienen- und Straßenverkehr übergeben zu werden. Während ein Strang für die Verteilung der Briefpost reserviert war, dienten die übrigen vier Stränge dem Paketversand. Hierbei wurde in der Sortierung und Verteilung zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden. Innerhalb dieser Unterteilung wurden die Pakete wiederum in Gewichtsklassen eingeteilt: Die schwereren ›Aussertpakete‹ von mehr als 2,5 Kilogramm Gewicht wurden von den leichteren Paketen getrennt, die ihrerseits im sogenannten Sackpaketversand in Säcken befördert wurden. Die einzelnen Stränge für die unterschiedlichen Paketversandarten waren jeweils untereinander über zusätzliche Transportbänder und -rutschen miteinander verbunden, um Pakete bei Bedarf einem der anderen Stränge zuführen zu können. Grundsätzlich wurden die ›Aussertpakete‹ von den Annahmestellen an Beladestellen übergeben, von denen sie über Förderbänder den sogenannten Eingangsstaplern zugeführt wurden. Hier konnten die Pakete zwischengelagert werden, um sie dosiert an den Bandrundlauf vor den sogenannten Eintastplätzen zuzuführen, wo das Postgut kodiert und an ein Sortierband weitergeleitet wurde. Das Sortierband verfügte über einen Paketabweiser, der die Pakete dank vorheriger Kodierung gemäß Bestimmungsort der richtigen Zielrutsche zuordnen konnte. Am Ende der Zielrutschen wurden die Pakete von Rollwagen aufgenommen, in denen sie über den Posttunnel zu den Zügen transportiert wurden. Die Säcke des Sackpaketversands gelangten ebenfalls von Beladestellen beziehungsweise über eine Kippanlage für Rollwagen zu einem Eingangstapler und von dort zu sogenannten Auspackanlagen, wo die Säcke geleert wurden, bevor die Pakete zunächst an der Sackpaketsortierstelle über einen Sortiertrog grob sortiert und in einem zweiten Schritt auf konventionelle Art von Hand wieder in Säcke feinverteilt wurden.

Aus dieser Beschreibung der Betriebsabläufe und der zugehörigen Anlagen wird deutlich, wie sich das eng vermaschte, interdependente Logistiknetzwerk von Postguttransport und -sortierung räumlich in einem eigenen baulichen Netzwerk manifestiert, bei dem die verschiedenen Knotenpunkte der Sortierung, bestehend aus Eintast- beziehungsweise Kodierplätzen, Paketabweisern und Sortiertrögen über ein enges Geflecht aus Förderbändern und -rutschen, Sackhängebahnen und Behälterförderanlagen miteinander verbunden sind. Dieses Transport- und Sortiernetzwerk wirkt sich seinerseits wieder auf die Raumstruktur und Ausgestaltung der umgebenden Gebäudehülle aus und tritt damit in eine enge Wechselwirkung mit der Architektur.

Ästhetisierung und Medialisierung der Transportinfrastrukturen

Während das Architekturbüro Suter + Suter für die Gesamtprojektion des Gebäudes und die Bauleitung zuständig war, wurden die Förder- und Sortieranlagen von der Abteilung Posttechnik der Generaldirektion PTT konzipiert und realisiert.²² Organisatorisch waren die Architekten, die beteiligten Ingenieurbüros sowie die PTT-eigenen Spezialist*innen für Fördertechnik und Aufzugsanlagen in einem gemeinsamen Planungsteam zusammengefasst.²³

Auch in dieser engen Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten, die man ihrerseits wiederum als eigenes Akteur*innennetzwerk verstehen kann, wird deutlich, welche zentrale Rolle die technischen Infrastrukturen bei der Realisierung einnahmen und welchen Einfluss sie nicht zuletzt auch auf die Gestaltung dieses Baus hatten. Wie im vorangegangenen Abschnitt aufgezeigt, standen der architektonische Entwurf und die Gestaltung des Baus im Zusammenhang einerseits mit den städtebaulichen Voraussetzungen und den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, andererseits mit den technischen Notwendigkeiten der Logistikinfrastruktur, namentlich den Förder- und Sortieranlagen. Die Hallen, in denen diese untergebracht waren, wurden rein funktional gestaltet. Auf die Ausstattung und Gestaltung der Publikumsräume wie etwa der Schalterhalle beziehungsweise der Büroräumlichkeiten und des Personalrestaurants hingegen wurde größte Sorgfalt verwendet. Sie wurden in den Planunterlagen ins kleinste Detail – bis hin zu Garderoben und Schaukästen – durchdekliniert. Einen weiteren gestalterischen Schwerpunkt setzten die Architekten bei der Ausgestaltung der Fassaden des durch die Logistikinfrastrukturen bedingt großvolumigen Baus, der sich trotz allem harmonisch in den Stadtraum einfügen sollte. In der vom Architekturbüro Suter + Suter verfassten und in zahlreichen Medien, von der Tagespresse bis hin zu Fachzeitschriften, weiterverbreiteten Baubeschreibung lässt sich nachvollziehen, wie dieser Anspruch umgesetzt werden sollte:

Der Baukörper bildet einen im Hinblick auf seine Grundfläche niedrig gehaltenen, gestaffelten Kubus, durch den ein harmonisches Verhältnis zu den

23 SWA, CH-SWA-PA-510-D-223, Typoskript, Postbetriebsgebäude Basel 2, Suter + Suter, undatiert.

24 Ebd.

vorwiegend vertikal entwickelten Häusern der Umgebung [...] geschaffen wird. Die Gestaltung der Fassaden, deren Flächen durch das Gitterwerk der Umgänge aufgelockert werden und ein reizvolles Wechselspiel von Licht und Schatten bewirken, wurde besonderes Gewicht beigemessen. Ein Blick von den Aussenbezirken auf das Zentrum der Stadt lässt erkennen, dass sich das neue Postbetriebsgebäude gut in das Stadtbild einfügt.²⁴

Im Übrigen verliert der zitierte Bericht jedoch auffällig wenig Worte über die gestalterischen Aspekte des Baus, während der technischen Infrastruktur und der ingenieurtechnischen Leistung im Zusammenhang mit der Überbauung der Gleisanlagen deutlich mehr Platz eingeräumt wird. Dass auch in der weiteren zeitgenössischen Berichterstattung die Begeisterung über die technischen Infrastrukturen überwog, zeigt ein Beitrag in den hauseigenen Technischen Mitteilungen der PTT, in dem der Bau wie folgt beschrieben wird: »Die Grösse des in ein rostfarbenes Stahlgerippe gekleideten Gebäudes wirkt überwältigend. In den weiten Hallen dominiert die Technik: Über Förderbänder, Rutschen, Verteilanlagen und Sackhängebahnen wird das Postgut sortiert und weiterbefördert.«²⁵

Welch große Bedeutung der inneren Organisation des Gebäudes und insbesondere den technischen Einrichtungen zukam, lässt sich nicht nur in der schriftlichen, sondern auch in bildlichen Darstellungen des Postbetriebsgebäudes erkennen: Anlässlich seiner Inbetriebnahme gaben die PTT 1980 eine Broschüre zu den Förder- und Sortieranlagen heraus, in der der Aufbau des Gebäudes, die internen Abläufe sowie das Netzwerk von Förderbändern und Sortieranlagen detailliert beschrieben und mit aufwendigen Grafiken illustriert wurden (Abb. 4).²⁶ Die Visualisierung der Förderanlagen in dieser Broschüre ermöglichen zusammen mit den mitgelieferten Erläuterungen auch Laien ein umfassendes Verständnis der komplexen Betriebsabläufe und der verflochtenen Netzwerkstrukturen dieses Fördersystems und können in ihrer detailreichen Gestaltung als Ästhetisierung der technischen Anlagen verstanden werden. Auch für andere Postbetriebsbauten der PTT, etwa das 1977 eröffnete Paketzentrum in Däniken bei Zürich, wurden entsprechende

25 Bohnenblust 1980 (Anm. 19), S. 429.

26 Vgl. PTT-Archiv, P-180-13 1980 Basel 2 Förder- und Sortieranlagen, Basel 2. Postbetriebsgebäude. Förder- und Sortieranlagen. Kurzbeschreibung und Pläne, Broschüre, Schweizerische PTT Betriebe, 1980.

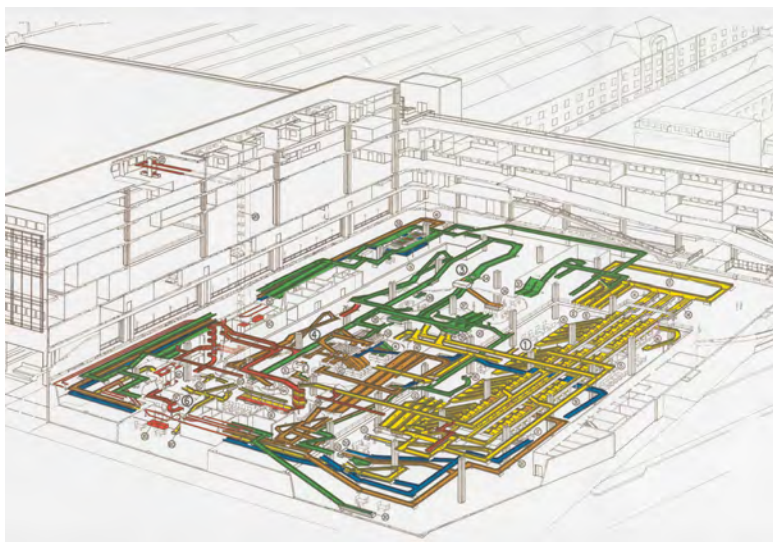


Abb. 4: Suter + Suter: Postbetriebsgebäude II, Basel, 1971–1980. Das umfangreiche Geflecht der Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebsgebäudes wurde in anschaulichen Grafiken visualisiert. Die farbliche Markierung der Förderbänder und Rutschen in den hier dargestellten Geschossen bezieht sich auf die verschiedenen Sortierstränge. Grafik 1980.

Darstellungen veröffentlicht und damit diese technische Infrastruktur einem breiteren Publikum zugänglich gemacht.²⁷

Die bildliche Inszenierung und damit Ästhetisierung der Anlagen spiegelt sich auch in einer Publikumsbroschüre wider, welche die PTT zum Basler Postbetriebsgebäude produzierten. Darin fanden sich neben praktischen Hinweisen zu Öffnungszeiten der Postfiliale und Lageplänen auch detaillierte Beschreibungen und Fotografien der Transport- und Sortierinfrastruktur – bis hin zu einer ganzseitigen Fotocollage, die abgesehen von einem Bild des Großraumbüros der Postkreisdirektion ganz auf die verschiedenen Baugruppen der Förder- und Sortieranlagen fokussiert (Abb. 5).²⁸

27 Vgl. Othmar Büttikofer: Die Posttechnik im Paketzentrum Däniken. In: Technische Mitteilungen. Schweizerische Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe 6 (1977), S. 253–261.

28 Vgl. SWA, CH-SWA-PA-510-D-22, Publikumsbroschüre, Post Basel 2, PTT, 1980.



Abb. 5: Die Publikumsbroschüre zum Postbetriebsgebäude in Basel stellte verschiedene Elemente des Förder- und Sortiersystems in Bildcollagen vor. Fotos 1980er Jahre.

Erhaltungsstrategien für Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebs

Zwei wesentliche Aspekte bereiteten dem Basler Postbetriebsgebäude von Beginn an grundlegende Schwierigkeiten: seine große Dimension sowie die rasanten Entwicklungen in der computergestützten Postgutverarbeitung. Die lange Planungs- und Bauzeit des Gebäudes führte dazu, dass es bereits bei seiner Fertigstellung von den gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen überholt worden war. Allein in den zehn Jahren, die zwischen dem 1970 eingereichten Baugesuch und der Inbetriebnahme des Gebäudes im Juni 1980 lagen, hatten sich die Vorstellungen darüber, wie der Postverkehr zu bewältigen sei, massiv gewandelt, schrieb Willy Bohnenblust, Mitarbeiter in der Kommunikationsabteilung der PTT, in einem Artikel anlässlich der Eröffnung in den *Technischen Mitteilungen*.²⁹ Schon ab Mitte der 1980er Jahre standen Techniken zum automatischen Lesen der Adressen zur Verfügung und machten die manuelle Kodierung des Postguts unnötig.³⁰ Außerdem war die Infrastruktur des Postbetriebsgebäudes bereits bei Inbetriebnahme überdimensioniert. In Zeiten des Wirtschaftsbooms und der Wachstumseuphorie der 1960er Jahre war man von Zuwachsraten im Postbetrieb ausgegangen, die sich schon ab Mitte der 1970er Jahre bei stagnierenden Bevölkerungszahlen als überzogen erwiesen.

Heute hat das Gebäude einen wesentlichen Teil seiner Funktionen eingebüßt und steht seit 2016 zu einem großen Teil leer – die Briefsortierung wurde zentralisiert und in den Briefzentren in Härkingen bei Solothurn beziehungsweise in Zürich-Mülligen zusammengefasst. Die Kooperation zwischen Schweizerischer Post und SBB im Bereich des Postguttransports endete 2020.³¹ Die räumliche Nähe zum Bahnhof ist für den Postbetrieb also nur noch von untergeordneter Bedeutung, das innerstädtische Grundstück an bester Lage jedoch höchst attraktiv. Post und SBB planen daher anstelle des heutigen Postbetriebsgebäudes eine neue Überbauung. Diese sieht vor, das Gebäude fast vollständig zurückzubauen und an dessen Stelle einen ebenfalls gleisüberspannenden Neubau mit drei markanten Hochhäusern zu erstellen, in dem eine gemischte Nutzung mit Wohn-, Büro- und Dienstleistungsflächen

29 Bohnenblust 1980 (Anm. 19), S. 430.

30 Postlogistik (Anm. 11).

31 VELOPCH: Post Basel 2.0. In: VELOPCH, 9. Mai 2022. URL: <https://velop.ch/entry/postbasel2> (17. Mai 2022).

unterkommen soll. Die nicht mehr genutzten Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebsgebäudes wurden fast vollständig abgebaut, Teile des Briefsortierungssystems wurden nach Härkingen überführt und dort weitergenutzt. Sein Schicksal teilt das Basler Postbetriebsgebäude mit anderen Schweizer Beispielen desselben Bautyps. Die Berner Schanzenpost wurde schon 2007–2015 durch einen Geschäftshausneubau ersetzt, wobei das ehemalige Betriebsgebäude und der Postbahnhof abgebrochen wurden. Auch das von 1962 bis 1968 nach Entwürfen der Architekten Maurice Bovey (1909–1999) und Marcel Maillard (1908–1990) errichtete Bahnpostgebäude in Lausanne befindet sich gerade in einem umfassenden Transformationsprozess.

Das Basler Postbetriebsgebäude und seine Geschwisterbauten stehen hier exemplarisch für eine ganze Reihe von Bauaufgaben und Gebäuden, die als Prozessarchitekturen von hoher architekturhistorischer, technik- und sozialgeschichtlicher Bedeutung und damit potenziell denkmalwürdig sind. Allerdings bietet die substanzielle Erhaltung solcher Bauten, die in ihrer Gestaltung und Organisation maßgeblich von den in ihnen stattfindenden Betriebsabläufen geprägt wurden, besondere Herausforderungen. Wie viele andere »Architekturen des Transports« sind auch Förder- und Sortieranlagen des Postbetriebs in ihrer Erhaltung in erster Linie durch umfassende technische Neuerungen sowie die Einführung neuer Normen und Standards bedroht. In den meisten Fällen erscheint ein Totalersatz wirtschaftlich und technisch vorteilhafter als die Nachrüstung und damit die Bewahrung des Bestands. Eine Alternative stellt die museale Erhaltung dar, die im Fall von postalischen Infrastrukturen durch den Umstand begünstigt wird, dass in vielen Ländern – so auch in der Schweiz – aus den vormals staatlichen Postbetrieben Museen und Sammlungen hervorgegangen sind. Aufgrund der Dimensionen von Förder- und Sortieranlagen ist es diesen Institutionen jedoch kaum möglich, vollständige Systeme in ihre Sammlung zu überführen, geschweige denn einer breiteren Öffentlichkeit museal zu präsentieren. So verfolgen die meisten von ihnen die Strategie der Erhaltung *pars pro toto* und sammeln lediglich einzelne Baugruppen von Förder- und Sortieranlagen wie

- 32 Von den Förder- und Sortieranlagen des Basler Postbetriebsgebäudes wurden vom Schweizer Museum für Kommunikation keine Bestandteile übernommen. Die Institution verfügt jedoch über verschiedene Baugruppen von Förder- und Sortieranlagen aus der Zeit des frühen 19. Jahrhunderts bis in die 1990er Jahre, die aus anderen Gebäuden, wie etwa der Zürcher Sihlpost oder der Berner Schanzenpost, entnommen wurden.

etwa Kodierplätze, Anzeigetafeln für Förderanlagen, Bindemaschinen und ähnliches. Um dennoch eine möglichst vollständige Dokumentation der Entwicklungen in der Posttechnik zu gewährleisten, werden Medien wie Modelle, Fotografien oder Grafiken herangezogen.³² Die Translokation und Erhaltung einzelner Bestandteile von Förder- und Sortieranlagen in einem musealen Kontext mag jedoch nur bedingt befriedigen, bietet sie zwar eine Lösung für die Technikinfrastruktur, jedoch nicht für die dazugehörigen Bauten – gerade in Fällen, in denen die Entnahme der technischen Elemente nicht durch den Ersatz mit neueren Modellen, sondern durch eine Neustrukturierung des übergeordneten Logistiknetzwerks und damit den Funktionsverlust des entsprechenden Baus bedingt ist. Selbst wenn die Erhaltung und Umnutzung der Gebäudehülle in Betracht gezogen wird, verlieren Gebäude, deren Denkmalwert in der engen Verflechtung von Architektur und Technik begründet liegt, durch die Entfernung der Logistikinfrastrukturen ein wesentliches Element ihrer kulturhistorischen Zeugenschaft. Umso wichtiger ist es daher, passende Um- und Weiternutzungen zu finden, die zumindest einen substanziellen Teilerhalt der technischen Einrichtungen ermöglichen und die im besten Fall ebenfalls prozesshaften Charakter haben, sodass auch die konzeptuelle Kontinuität der Bauten gewahrt wird. Ein Beispiel hierfür ist etwa der zwischen 1972–1976 von den SBB errichtete Schnellgut-Güterbahnhof in Altstetten bei Zürich, der heute von dem Transportunternehmen Planzer AG als sogenanntes Bahncenter betrieben wird und damit Teil eines Logistiknetzwerks ist, dessen Konzept vorsieht, einen wesentlichen Teil der Versandkette von Stückgütern und Paketen auf die Schiene zu verlagern. Das Beispiel zeigt nicht zuletzt, dass die Erhaltung und sorgfältige Weiternutzung von großen, innerstädtischen Prozessarchitekturen nicht nur aus denkmalpflegerischen Überlegungen angezeigt ist, sondern auch die Chance bietet, einen Beitrag zu der dringend notwendigen nachhaltigen Transformation unserer Verkehrs- und Logistikinfrastrukturen zu leisten.