



Zweckbauten und Identitätsträger: die Bahnhöfe von Trogen, Teufen, Wasserauen und Walzenhausen.

Bilder: Hanspeter Schiess

Reise zu den Appenzeller Bahnhöfen

Architektur Von der Digitalisierung des Bahnbetriebs ist auch die Baukultur betroffen. Ein Augenschein zwischen Walzenhausen und Wasserauen zeigt: Die architektonische Identität der Appenzeller Bahnen ist so vielfältig wie das Appenzellerland.

Marcel Bächtiger
ostschweiz@tagblatt.ch

Eine Reise zu den Bahnhöfen der Appenzeller Bahnen fördert Erstaunliches zu Tage. Beispielsweise die Erkenntnis, dass man auf ihrem Schienennetz gut und gerne einen Tag verbringen kann. Es faltet und windet sich die Landschaft, einmal blickt man über die weite Fläche des Bodensees, ein andermal schaut man dunklen Wänden entlang nach oben, wo die Wolken schwer zwischen den Bergen hängen. Das touristische Marketing hat schon Recht: Das Appenzellerland ist das Appenzellerland, aber überraschend vielfältig. An diesem Tag bleibt einzig das Wetter gleich, es regnet und stürmt in beiden Halbkantonen, und so ganz ohne Touristen kann es geschehen, dass man plötzlich allein in einem der neuen Züge sitzt, die «Tango» oder «Walzer» heissen und in guten Momenten fast schwerelos durch die Hügellandschaft gleiten. Nein, die Zeit bleibt nicht stehen bei den Appenzeller Bahnen, und das ist gut so: Das Fahrmaterial muss regelmässig ersetzt und den Anforderungen der Zeit angepasst werden.

Gilt das auch für die Bahnhöfe? Die Frage sorgt gerade für Aufregung in Trogen: Gemeinde und Appenzeller Bahnen möchten das alte Bahnhofsgebäude abbrechen und einen Neubau erstellen, der Verein «Alter Bahnhof Trogen» hält dagegen und fordert Bewahrung und Umnutzung. Eigenwillig hockt hier ein dunkler Holzbau in reich geschnitztem Chaletstil auf einem hell verputzten Sockel, man denkt an Zeiten, als man noch

«Fremdenverkehr» und «Fremdenbüro» sagte. Neben der Tür, die heute in ein düsteres Warteräumchen führt, hängt ein Schild, das von früher erzählt.

Als es noch Schalter gab

Es gab einen Billettschalter, eine Gepäckaufgabe, eine Toilettenanlage, heisse und kalte Getränke. Oben wohnte und wirkte der Bahnhofsvorstand, eine längst vergessene Spezies. Einen Kiosk gibt es auch heute noch, nur befindet er sich seltsamerweise in einem Metallhäuschen, das man an die Stirn des alten Bahnhofs angebaut hat. Daneben stehen bereits die Bauvisiere für den Neubau, mit dem der renommierte Vorarlberger Architekt Bernardo Bader beauftragt wurde. Sein aus einem Wettbewerb hervorgegangenes Projekt schlägt in loser Anlehnung an den historischen Bahnhof einen dunklen Holzbau vor. Trotzdem fürchtet die eine oder andere Trogene-

Gutes Bauen Ostschweiz

Das **Architektur Forum Ostschweiz** engagiert sich mit Veranstaltungen und Vorträgen für die Baukultur in der Ostschweiz. Zu den Fixpunkten gehört die «Auszeichnung Gutes Bauen Ostschweiz»: Vertreter der Fachverbände wählen diskussionswürdige Bauwerke aus, unabhängige Fachjournalisten berichten darüber. Unsere Zeitung illustriert und veröffentlicht diese Texte in loser Folge. (red)

rin den Verlust von Geschichte und Ortsbezug und verweist auf den Nachbarort Speicher, wo das Bahnhofshäuschen schon 1997 einem Geschäftshaus Platz machen musste. Der Verlust von Baukultur liegt hier auf der Hand, andererseits begreift man in Speicher auch gleich, was den Appenzeller Bahnen in Trogen fehlt: Hinter einer blauen Aussenputzfassade, die man so auch in Dietikon antreffen könnte, empfängt einen ein grosszügiges Verkaufslokal mit Bäckerei, Metzgerei und Café, in den oberen Stockwerken gibt es Platz für eine Bank, eine Treuhandfirma und die Polizei. Beim alten Bahnhof Trogen hingegen, sagen die Appenzeller Bahnen, bestehe keine Nutzernachfrage. Mit Nutzer sind dabei wohl gemerkt nicht die Passagiere der Appenzeller Bahnen gemeint, sondern Mieter.

Die Auseinandersetzung um den Bahnhof Trogen ist deshalb vor allem Ausdruck eines umfassenderen Phäno-

mens: Was früher konkrete Orte und Räumlichkeiten brauchte, was über hundert Jahre den architektonischen Typus Bahnhof bestimmte, ist heute unsichtbar geworden: Es geschieht anderswo, effizient verwaltet von Rechnern, deren Standort wir nicht zu kennen brauchen. Für Billette und Fahrplanauskünfte sind keine Schalter mehr vonnöten, nur das Telefon in der Tasche. Was bleibt, ist eine architektonische Hülle, auf der «Urnäsch», «Bühler» oder eben «Trogen» steht. Ohne Mieter wird ihre Instandhaltung schnell zur finanziellen Belastung.

Im Zeitalter der Digitalisierung

Die architektonische Identität der Appenzeller Bahnen ist derweil so vielfältig wie das Appenzellerland. Das Bahnhofsgebäude Walzenhausen beispielsweise, das sich heute im Besitz einer eigens gegründeten AG befindet und verschiedene lokales Gewerbe beherbergt, ist ein charakteristischer Kleinbau aus den 50er-Jahren. Vor einigen Jahren sorgsam saniert, ist er auch ein Beispiel dafür, wie ein kleiner Bahnhof lebendig gehalten werden kann – Engagement und Nachfrage vorausgesetzt. Den Bahnhof Heiden wiederum beheimatet ein schmuckes Fachwerkhäuschen, das nicht zuletzt deshalb nostalgisch stimmt, weil es hier wie in Appenzell noch eine bediente Verkaufsstelle gibt.

Man fährt natürlich auch an vielen Haltestellen vorbei, die nüchtern betrachtet nur einen Unterstand und einen Billettautomaten benötigen und deren architektonischer Auftritt ausgespro-

chen divers ausfällt. Und dann gibt es die stattlichen Bahnhofsbauten von Teufen, Appenzell, Gais und Waldstatt, die alle im selben Stil erbaut sind und mit den barock geschweiften Mansardgiebeldächern ein stolzes Bild der Appenzeller Bahnen in die Welt tragen.

Thomas Baumgartner, der Direktor der Appenzeller Bahnen, ist sich deren baukulturellen Werts wohl bewusst. Natürlich bleiben diese Bauten erhalten, sagt er. Auch darum, weil ihre Grösse und Substanz neue Nutzungen zulassen, fügt er an. Denn Baumgartner kann nicht nur wollen, er muss auch rechnen. Die Vielfalt des baukulturellen Erbes erlaubt viele Mittelwege zwischen denkmalpflegerischer Bewahrung und radikaler Neukonzeption. Die Herausforderung wird sein, dem spezifischen Fall genauso wie dem Gesamtbild, der ökonomischen Vernunft genauso wie der baukulturellen Verantwortung Rechnung zu tragen.

Ja, das Gespenst der Digitalisierung geht um, auch im Bahnbereich, auch im Appenzellerland: Vertrautes entschwindet in digitalen Wolken, Unbekanntes umfasst uns ungefragt. In den neuen Zügen berieselt ein Bildschirm die Passagiere mit kryptisch verkürzten Nachrichten.

Am Abend fährt das Bähnchen durchs verregnete Schwendetal. In Wasserauen, wo die Haltestelle ins Hotel integriert, aber das Hotel vorläufig geschlossen ist, steigt niemand ein und niemand aus. «Drei Raumfahrer machten sich auf den Weg zur ISS», vermeldet dafür das Newsportal. «Sie werden voraussichtlich sechs Monate im All bleiben.»

In Speicher begreift man, was den Appenzeller Bahnen in Trogen fehlt.