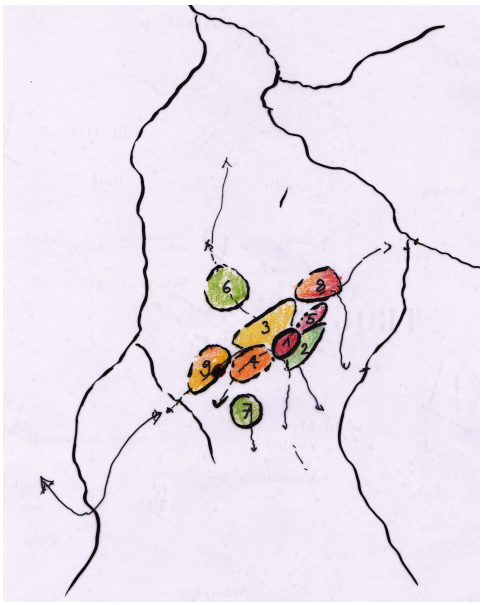
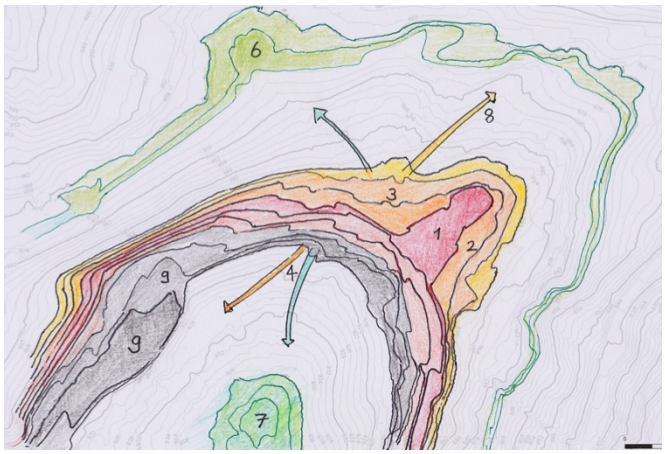
Trogen

Ortsbauliche Analyse
im Zusammenhang mit der Planung über das Areal der Appenzeller Bahn





Auftraggeber Appenzeller Bahnen, Herisau
Verfasser Edgar Heilig, lic.phil. Kunsthistoriker, St.Gallen

St.Gallen, Januar 2017

Übersicht

1 Auftrag

2 Grundlagen, Quellen und Literatur

3 Ortsbauliche Analyse

3.1 Landschaftliche Lage und das äussere Ortsbild
3.2 Geländeform und Wegverbindungen: die Entwicklung des inneren Ortsbildes
3.3 Die Dorfstruktur und ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert
3.4 Halden
3.5 Die Bahnlinie
3.6 Das Bahnhofsgebäude

4 Beurteilung

4.1 Interessensabwägung
4.2 Umgang mit den Einzelelementen des ISOS
4.3 Wertung der Denkmalpflege
4.4 Baugruppe „Halden“
4.5 Schaffung eines neuen Platzes
4.6 Das Neubauprojekt

5 Zusammenfassung

Titelseite:
> Halden, Speicherstrasse beim Bahnhof Trogen Richtung Dorfplatz (Dorfeingang)
> Oberdorf, Gartenterrassen zwischen den Häusern als Antwort auf die steile Topografie
> Skizzen zur Dorfstruktur

1. Auftrag

Für eine Interessensabwägung im Zusammenhang mit dem geplanten Abbruch und Neubau Bahnhofs der Appenzeller Bahnen in Trogen soll eine ortsbauliche Analyse erarbeitet werden. Der Bahnhof ist im ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) als schützenswertes Einzelelement aufgeführt – mit einer integralen Erhaltung als Ziel.
Die Begründung dieses Vorgehens wird aus dem Bericht der Arbeitsgruppe „ISOS und Verdichtung" vom April 2016 abgeleitet: Ein ganzheitliches Vorgehen bei einem Interessenskonflikt im Zusammenhang mit dem Art. 5 RPG (Siedlungsentwicklung nach innen) und dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) bildet die Voraussetzung für Änderungen bei Ortsbildern von nationaler Bedeutung.

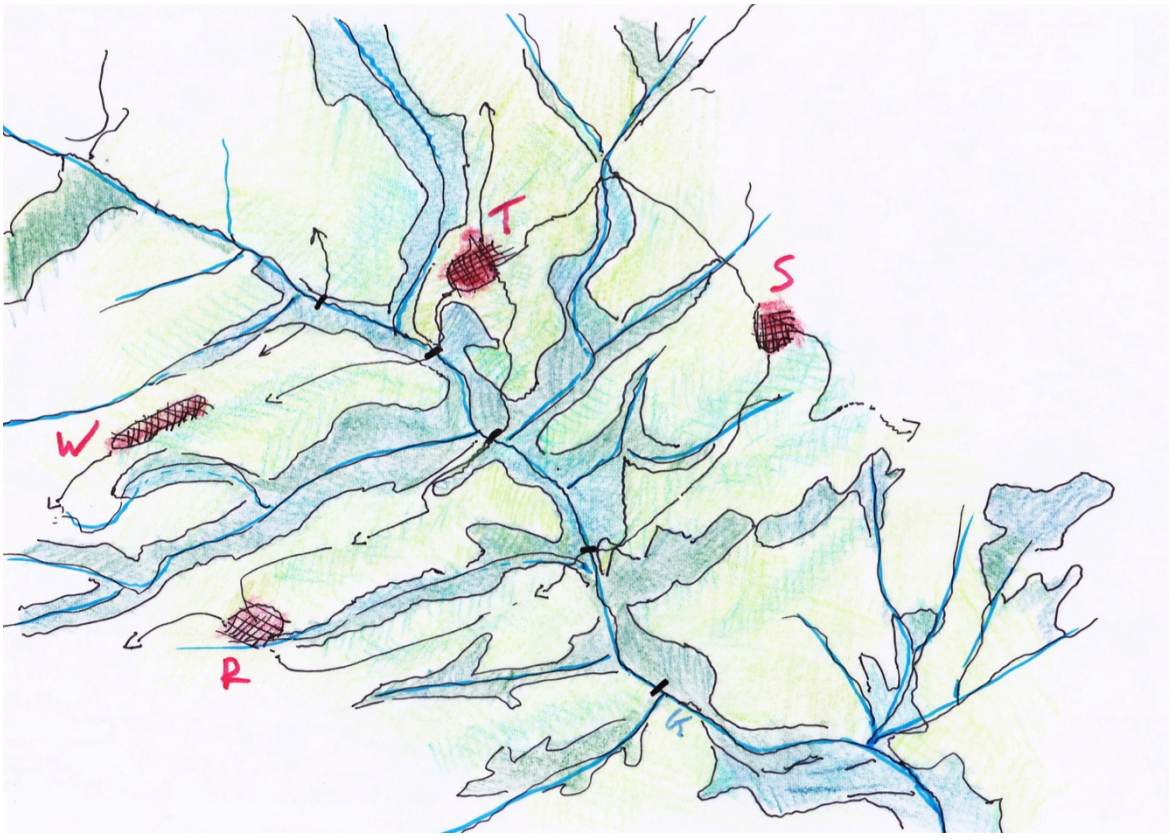
2. Grundlagen, Quellen und Literatur

> Werner Schläpfer: 50 Jahre Trogener Bahn 1903 – 1953, Trogen 1953
> Eugen Steinmann, Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell AR, Bd. 2: Mittelland, Basel 1980, S. 23 ff; Abb.42, 44, 53, besonders 61 und 62.
> Oskar Keller, Edgar Krayss: Das Land Appenzell. Geologie und Landschaftsgeschichte des voralpinen Appenzellerlandes, Herisau 1991 (Appenzeller Hefte 21/22)
> www.geoportal.ch/Trogen
> www.map.geo.admin.ch
> ISOS Grundlagen und Konzept gemäss www.bak.admin.ch/Kulturerbe/ISOS (Zuletzt aktualisiert am: 25.10.2016)
> ISOS Trogen, 2.Fassung 06.2000/Sibylle Heusser (Überarbeitung 2007), Ortsbild von nationaler Bedeutung
> Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD), Gutachten vom 4.April 2001, erstellt auf Anfrage von Georges Frei, Denkmalpfleger AR
> Gemeinde Trogen, Gestaltungskonzept Bahnhofplatz, Planungsbericht, 13. Juli 2009
> Gemeinde Trogen/Appenzeller Bahnen, Testplanung Entwicklung Bahnareal Trogen – ohne Erhalt des bestehenden Aufnahmegebäudes, Bericht der Beurteilung, 31. August 2013 (- mit einer Titelfoto des bestehenden Aufnahmegebäudes!).
> Hausanalyse, Archplan AG, St.Gallen, 09.Dezember 2013, im Rahmen des Regierungsprogramm 2012 -2015, Projekt „Bauen und Wohnen" (referiert u.a. ausführlich das kunsthistorische Gutachten Flury vom November 2000).
> ISOS und Verdichtung, Siedlungsverdichtung nach Innen, Bericht der Arbeitsgruppe, April 2016 (www.are.admin.ch)
> Neubau-Projekt Bernardo Bader, aktueller Stand vom November 2016 (Weiterbearbeitung des Studienauftrags von 2013).

3. Ortsbauliche Analyse

3.1 Landschaftliche Lage und das äussere Ortsbild

Die auffällige landschaftliche Lage des Dorfes Trogen erklärt auch seine politische und früher auch wirtschaftliche Dominanz im Einzugsgebiet der Goldach. Der Geländesporn, auf dem das Dorfzentrum liegt, ragt weit in die Goldachlandschaft vor, während die andern Dörfer eher auf Distanz zum dominierenden Bach bleiben und eine zwar deutliche, aber weniger auffällige Modulation der Landschaft bevorzugen. Die Goldach selber tieft sich gegen Norden (leicht nordwestlich) immer stärker ein bis sie zuletzt durch die unwegsame Schlucht den Bodensee erreicht, begleitet von dichten Wäldern. Die Dörfer „hängen" in den Verästelungen des Gewässersystems wie Früchte an einem Baum: Trogen vorlaut und sehr nahe am Stamm – mit dem landwirtschaftlichen Einzugsgebiet im Rücken - , Speicher, Wald und Rehetobel zurückhaltender auf den „Talschultern". Sie sind in einem weiten Bogen im breiten und geräumigen, oberen Teil des Goldachtals auf etwa 920 bis 950 Meter üM. Angelegt.



Skizze nach Süden orientiert (von unten nach oben)
Das sehr stark nach Norden erodierende Goldachsystem mit den bedeutenden Siedlungen Trogen, Speicher , Wald und Rehetobel: 200 Höhenmeter von Speicher oder Wald zum Flussbett im Chastenloch.

Diese Lage des Dorfes Trogen im kräftigen Relief der Landschaft fordert eine kompakte Siedlungsform. Sie ist auf der Siegfriedkarte sehr deutlich sichtbar – im Vergleich etwa zum damals (1883) noch wesentlich kleineren Dorf Speicher, das sich gemächlich in eine landschaftliche Mulde schmiegt. Trogen ist weitherum sichtbar. Jede Veränderung am Dorfrand bedeutet eine Herausforderung für das wertvolle äussere Ortsbild.

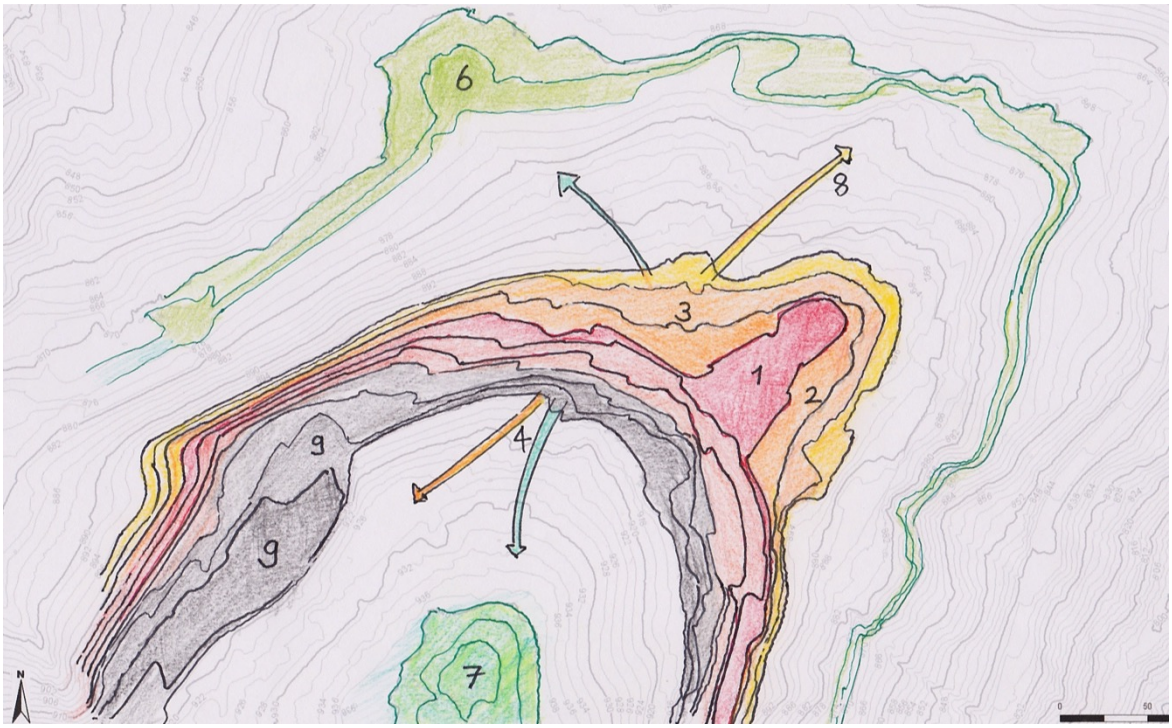
Kartenausschnitt aus dem Topographischen Atlas der Schweiz (Siegfriedkarte), 1887.

Diese besondere, faszinierende Darstellung der Landschaft von Trogen macht die expressive Lage des Dorfes besonders deutlich: Johann Ulrich Fitzi, Carte von Trogen, 1826, Kantonsbibliothek AR, Trogen.

3.2 Geländeform und Wegverbindungen: die Entwicklung des inneren Ortsbildes

Der Kern des Dorfes liegt auf einer schmalen leicht geneigten Fläche im gegen Südosten fallenden Gelände, markant am Rand des Bruederbachtobels, sanfter gegen Norden zu den tiefer gelegenen Ortsteilen (Nideren, Stein, Brändli). Wichtige Bauten bilden den Rahmen dieser leicht geneigten Fläche und markieren den Rand der Geländezunge: Kirche (1459), Rathaus der äusseren Rhoden (nach der Landteilung, 1597), Pfarrhaus (1755), Dorfbrunnen und Häuser bedeutender Bürger. Innerhalb dieses prominenten Gebäuderahmens bleibt genügend öffentlicher Raum: früher für einen grossen Amtshof, später für grosse Versammlungen wie die Landsgemeinde – beides schon in vor-zellwegerischen Zeiten.

In nördlicher Richtung unmittelbar neben dem Dorfplatz spreizten sich die Höhenkurven (zwischen 898 und 902) zu einer weiteren, etwas tiefer gelegenen Abflachung – der ideale Ort für einen weiteren „Platz", ebenfalls mit einem Brunnen. Er hat meines Wissens keinen offiziellen Namen. Nennen wir ihn Hinterdorfplatz. Seine Bedeutung sollte nicht unterschätzt werden: als historischer Verkehrsknoten mit der Verzweigung der Strassen nach Speicher, nach Rehetobel und nach Wald. Die beiden letzteren Dörfer trennten sich politisch erst in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts von Trogen und wurden zu selbstständigen Gemeinden. Der grosse Gasthof „Sonne", das alte Schulhaus und das alte Zeughaus dominieren die unregelmässige Platzfläche. Auch der Fünfeckpalast wird über diesen Platz erschlossen (also nicht, wie man annehmen könnte, von der oberen südlichen Seite).



Für die Entstehung und Gliederung des Dorfes sind die topografischen Verhältnisse in Trogen sehr prägend: als „vorne" wird der besonnte Ortsteil bezeichnet (2), das Hinterdorf (3) liegt schon am schattigeren, nach Nordwesten fallenden Gelände, obwohl direkter an der Haupterschliessung von Nordwesten von Speicher – St.Gallen. Das Bahnareal (9) liegt über der steilen „Halde", ebenfalls im „Eingangsbereich" zum Dorfzentrum.

Johannes Eschmann, Topographische Carte, aufgenommen zwischen 1841 und 1847:
Gliederung des Dorfkerns von Trogen:
1: Dorfplatz, Landsgemeindeplatz; 2: Vorderdorf; 3: Hinterdorf; 4: Oberdorf; 5: Unterdorf; 6: Nideren; 7: Berg; 8: Schopfacker; 9: Halden

Joh. Ulrich Fitzi, „Trogen“, 1830

Das Dorf Trogen von der Sonnenseite mit dem repräsentativen „Vorderdorf“ und den verbindenden giebelständigen Häuserreihen Berg und Schopfacker – verständlicherweise häufig abgebildet. Das ISOS legt grossen Wert auf die Erhaltung des äusseren Ortsbildes. Jedes Neubauprojekt ist hier eine Gratwanderung, wie wir bei den unlängst entstandenen Neubauten nachvollziehen können.

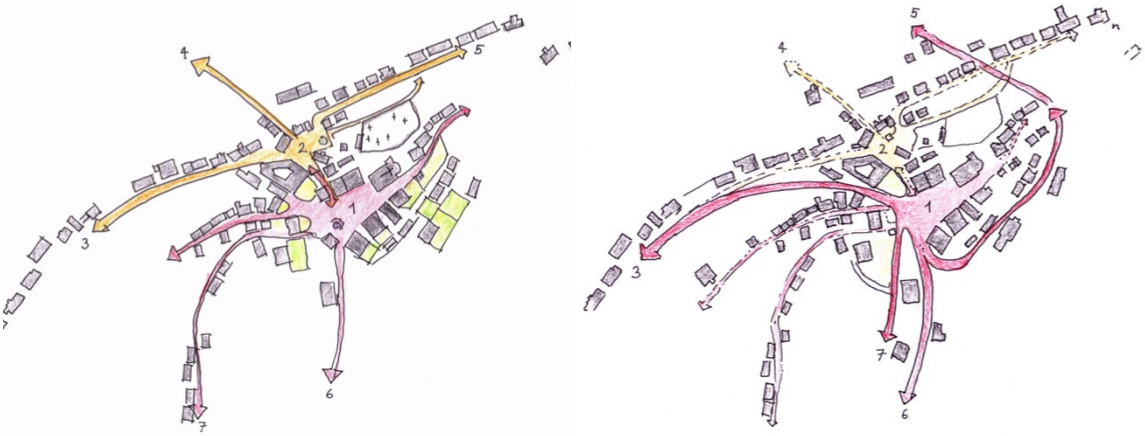
3.3 Dorfstruktur und ihre Entwicklung im 19. Jahrhundert

Es gibt also zwei Angelpunkte der Siedlungsentwicklung mit sehr unterschiedlichen Funktionen und Qualitäten. Einseitige Häuserzeilen begleiten die bedeutenden Wegverbindungen oder die Strassen, ausgehend von den beiden Plätzen:

- Vom Dorfplatz aus das *Oberdorf* an der Strasse nach Bühler und über Befang nach Speicher, das *Unterdorf* mit einer sekundären Wegverbindung zur Strasse nach Wald. (Das *Vorderdorf* erhielt erst mit dem Ausbau der Strasse nach Wald 1858 einen Bezug zu einer durchgehenden Strasse.)
- Vom Hinterdorfplatz aus das *Hinterdorf* mit der Fortsetzung über *Halden* Richtung Speicher, der *Schopfacker* an der Strasse nach Wald. An der Strasse Richtung nach *Nideren* und Rehetobel werden die Bauten gestaffelt angeordnet.

Diese Häuserzeilen mit meistens dicht aneinandergereihten giebelständigen Wohnhäusern richten sich nach der besseren Besonnung: bei steil ansteigender oder fallender Lage nach Südosten (Ober- und Unterdorf), bei hangbegleitender Lage talseitig nach Süden gerichtet (Vorderdorf, Halden, Schopfacker). Diese einfachen Gesetzmässigkeiten werden auf der prägnanten Eschmann-Karte besonders deutlich. (Abbildung Seite 7)

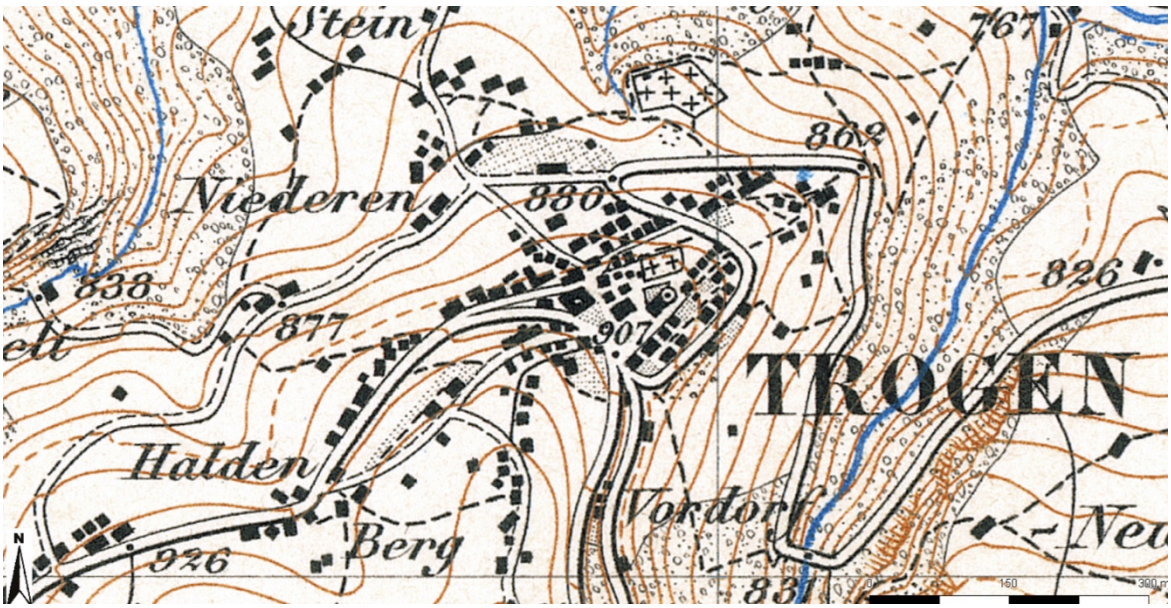
Johann Ulrich Fitzi, Carte von Trogen, 1826, vergrösserter Ausschnitt (KB AR)
Einige, für die Analyse des Ortsbilds bedeutende Einzelheiten lassen sich auf dieser Karte gut beobachten, besonders die Bedeutung des Hinterdorfplatzes, die Verbindung zum Landsgemeindeplatz, die Gartengestaltung des Vorderdorfs – und die Ansätze zur Baugruppe „Halden“.



Links: Ortstruktur mit zwei ebenbürtigen Plätzen von unterschiedlichem Charakter und Bedeutung, beide mit grossen Dorfbrunnen, der eine repräsentativ (Kirche, Gasthöfe, Herrenhäuser, Gericht, Rathaus), der andere populär (Verkehrsknoten, Versorgung, Schule, altes Zeughaus).

Rechts: Ortsstruktur mit dominantem Hauptplatz, der sich hangseitig als zentraler Verkehrsknoten entwickelte,. Der Hinterdorfplatz verliert seine übergeordnete Bedeutung als Verkehrsknoten.
1. Hof, Dorfplatz, Landsgemeindeplatz; 2. Hinterdorfplatz; 3. Strasse nach Speicher; 4. nach Nideren, und Rehetobel;
5. nach Wald; 6. Ruppen; 7. Bühler

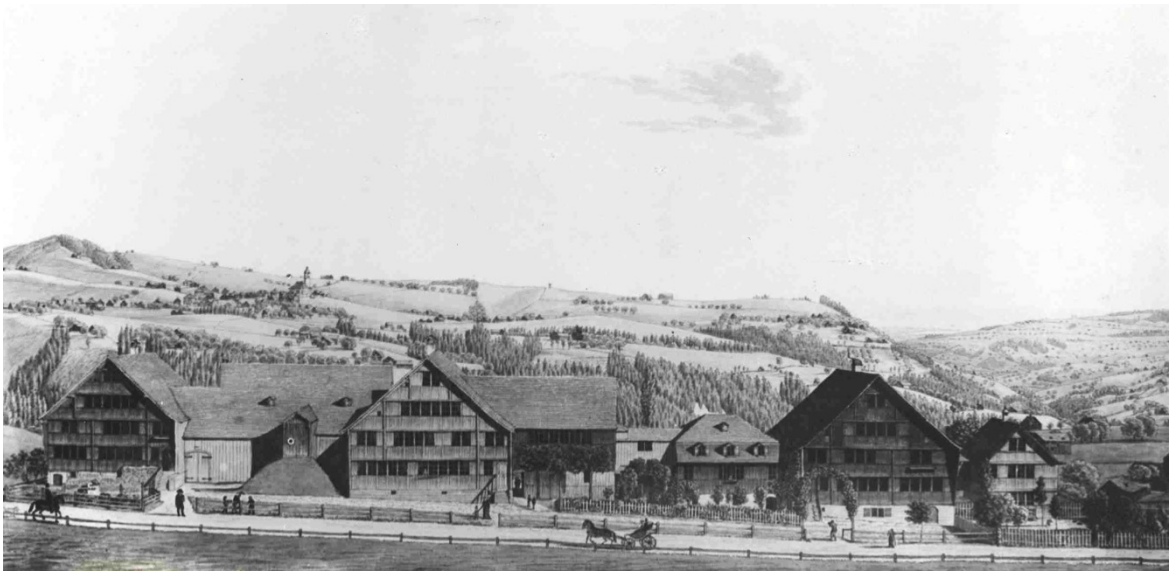
Ab 1838 und in den folgenden Jahren wurden die bedeutenden Strassen ausgebaut und dem zunehmenden Verkehr mit immer grösseren Kutschen angepasst oder gar ganz neu konzipiert. Im Dorfzentrum verschoben sich die Gewichte vor allem durch die neue direkte Verbindung der Speicherstrasse direkt zum Landsgemeindeplatz – heute noch als Zufahrt von hinten durch die enge Stellung der Bauten spürbar. Der Hinterdorfplatz verlor seine Bedeutung als Verkehrsknoten, weil fortan alle wichtigen Strassen – seit 1858 auch die Strasse nach Wald – von der Verzweigung am Südrand des Landgemeindeplatzes ausgingen. Das Rathaus wurde abgebrochen und verlegt, der Fünfeckpalast bekam seinen Vorgarten und grenzte nun auch direkt an den Platz. Den alten, grossen, vielfältig genutzten Dorfbrunnen verlegte man an den oberen Rand auf einer repräsentativen, architektonisch gestalteten Plattform (1860). Die neuen Strassen konnten weitgehend ohne grössere Gebäudeabbrüche realisiert werden.



Ortskern von Trogen mit den neuen Strassen: Siegfriedkarte 1883; vergrösserter Ausschnitt (M :1:5000)

3.4 Halden

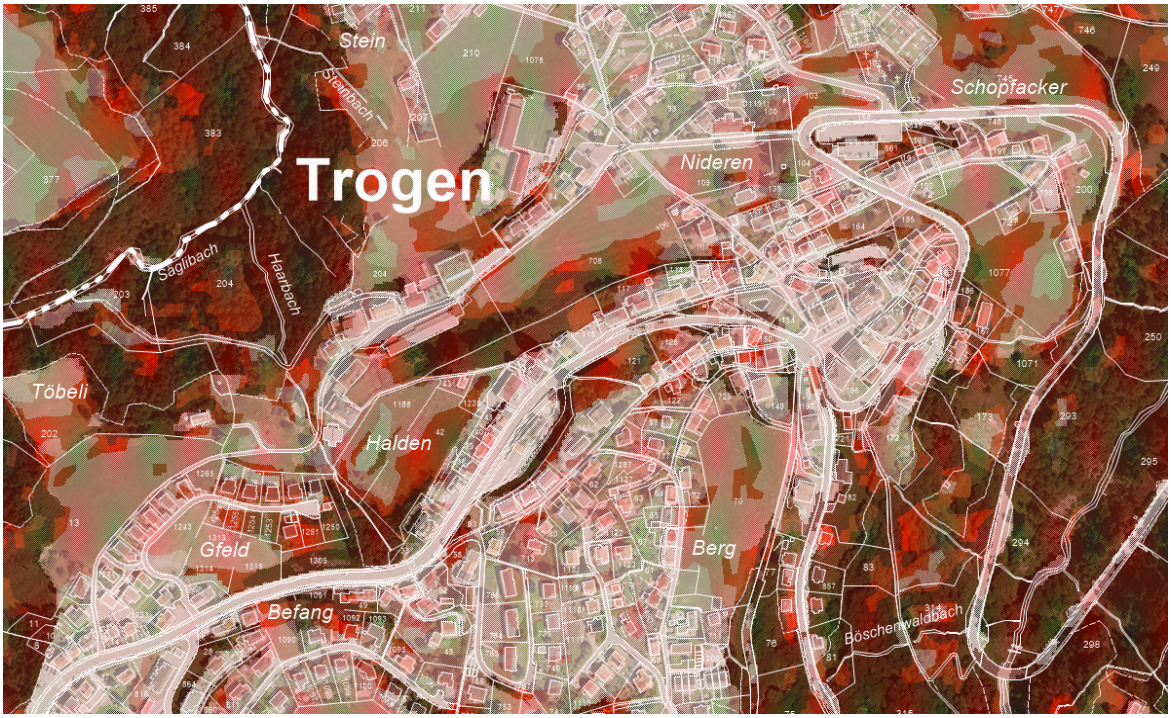
Bei der Verzweigung der Hinterdorf- / Speicherstrasse wird die Überlagerung der älteren mit der neueren Strasse durch die notwendige Stützmauer und die angepassten Häuserformen besonders deutlich. Entgegen der im ISOS geäusserten Meinung ist die Baugruppe „Halden“ vom Bahnhof unabhängig entstanden und im Kern wesentlich älter, gemäss Eugen Steinmann weitgehend 17.Jahrhundert (KDM S.60). Sie bildet eine dieser „einarmigen“ und für das Ortsbild von Trogen typischen Strassenzüge mit einer eng gestellten Häuserreihe. Wie der Höhenkurvenplan und der Hangneigungsplan auf Seite 6 zeigen, stehen die Häuser wirklich an einer steilen Halde. Es handelt sich zusammen mit den Bauten an der Hinterdorfstrasse um die steilste Situation im Siedlungsgebiet von Trogen. Die Baugruppe Halden begleitet den Ankommenden zum Dorfkern, verstärkt den Sog zum Dorfzentrum. Wie auch immer die Lösung auf der Parzelle des Bahnhofs ausfallen wird, für einen „zweiten Dorfplatz“, der in irgendeiner Form mit dem Landsgemeindeplatz vergleichbar wäre, ist die landschaftliche und bauliche Situation nicht geeignet, sehr wohl aber für einen gut ausgebildeten, einladenden Dorfeingang.



Halden Richtung Norden

Landstrasse von Speicher beim Ortseingang von Trogen. Rechte Bildseite: Gebiet des Bahnareals, links die Baugruppe „Halden“.

Zwei Federaquarelle der Baugruppe „Halden“ aus der Zeit um 1830, Johann Ulrich Fitzi (Kantonsbibliothek Appenzell AR, Trogen)



Die Karte mit den aktuellen Hangneigungsflächen (je dunkler, desto steiler) bestätigt die Sonderstellung der Baugruppe „Halden“ und des hangseitigen Bahnareals: das Tor, die Pforte zum Dorf Trogen.

Die aktuelle Situation mit der Stützmauer zum Bahnhof und gut nachvollziehbar auch die etwa von der Mitte des Areals an fallende Speicherstrasse. Mit dem Baumwerk im Hintergrund und der Biegung der Strasse heute noch ein attraktiver und etwas „geheimnisvoller“ Dorfeingang.

3.5 Die Bahnlinie

Den Endbahnhof für die 1903 eröffnete Trogenerbahn sollte verständlicherweise möglichst nahe am Dorfzentrum platziert werden. Die Talseite entlang der Speicherstrasse war bereits bebaut und die Bahnlinie war ohnehin auf der Bergseite angelegt (Wechsel am Dorfeingang von Speicher) – also blieb nur die Lösung, eine künstliche Nische im Gelände auf der Bergseite durch Abtragung und Stützmauer zu schaffen. Da die Speicherstrasse bereits ihren Scheitelpunkt überschritten hatte, endete die Bahn in der ausgeführten Variante auf einer ebenen Plattform auf dem Niveau von 918.6 m üM, mit einer Stützmauer von der Kantonsstrasse getrennt. Im Wesentlichen entspricht dies der heutigen Situation. Bereits 1915 wurde die Anlage auf der Hangseite zum ersten Mal mit zwei Geleisen auf der Hangseite erweitert. Die beiden Situationspläne, auf der gegenüberliegenden Seite abgebildet, zeigen einen unterschiedlichen Stand der Planung und sind aufgrund des Zeichenstils von unterschiedlichen Autoren:

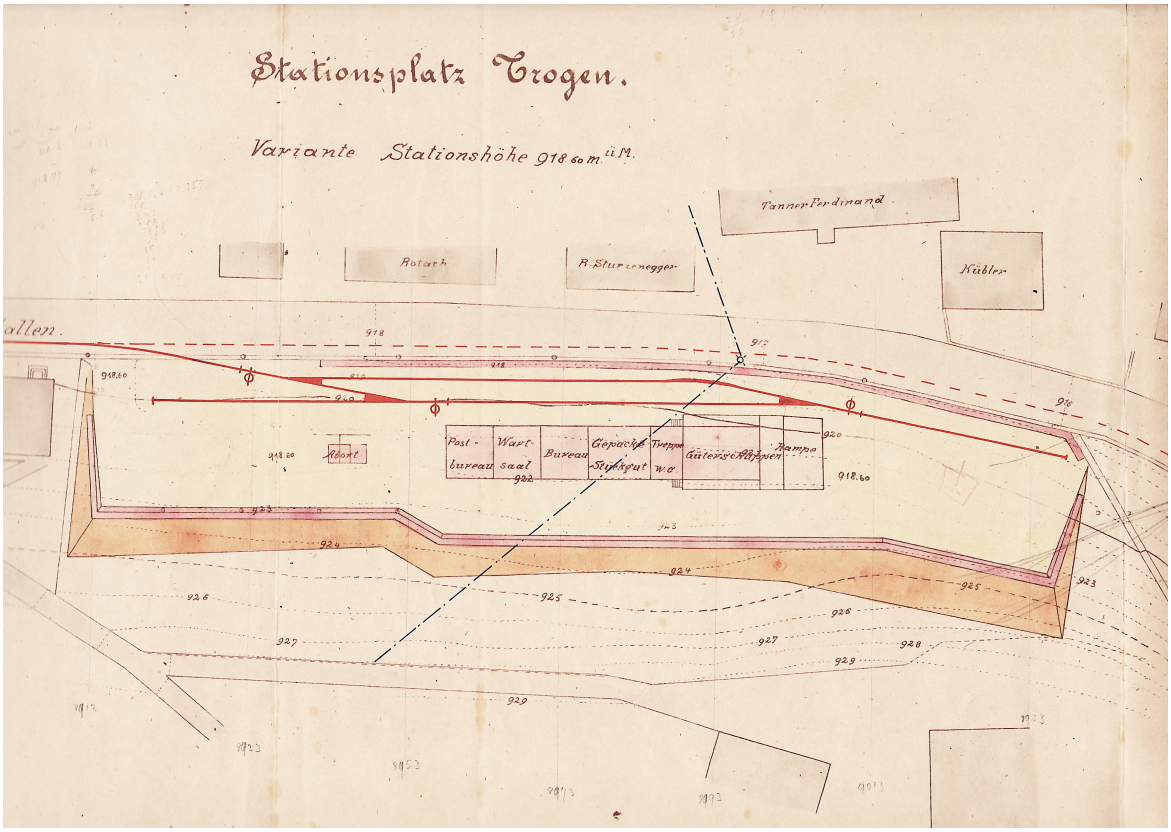
- Oben mit der festgelegten Stationshöhe, aber einer ältere Anordnung der Nutzung mit dem Postbüro im Westen, der Rampe im Osten, der Zufahrt zum Areal von Westen, Stützmauer bis zum Hangansatz im Osten.
- Unten mit dem ausgeführten Grundriss der Bauten und der entsprechenden Nutzungsverteilung, aber ohne Stützmauer.

Ähnlich wie schon beim Ausbau der Strassen im mittleren Drittel des 19. Jh. hatte auch der Bahnbau wenige Auswirkungen auf die Dorfentwicklung. Die Häuserreihe Halden wurde gegen Westen mit weiteren, etwas zurückgesetzten Einzel-Wohnbauten erweitert. In Kombination mit der Baugruppe „Befang“ (Verzweigung der Strasse zum Oberdorf/Berg: „Trogener Stich“) beim Einschnitt des Haarbachs ergibt sich eine interessante strassenräumliche Wechselwirkung. Ein Gebäude in der Verzweigung der Befangstrasse wurde im Zuge der Bahnerweiterungen abgebrochen (1978) und zwei Bauten auf der Talseite des Befang dem Ausbau der Strasse „geopfert“ (1995).

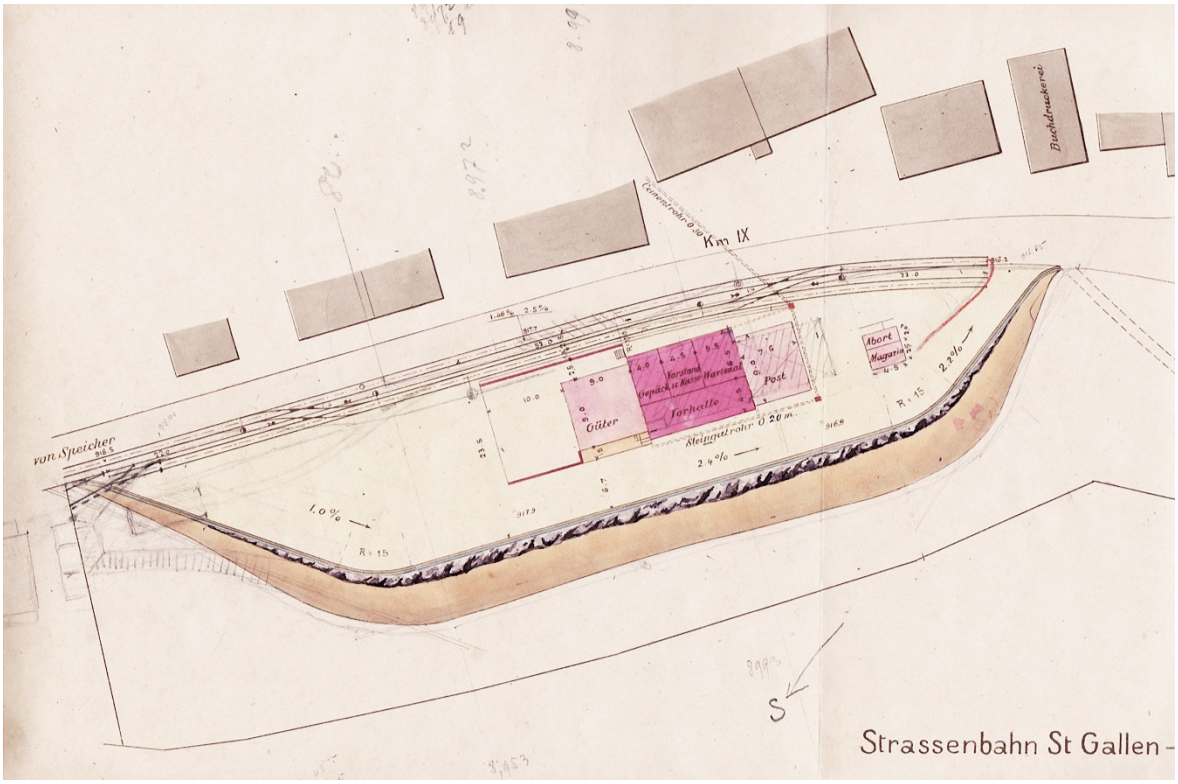
3.6 Das Bahnhofsgebäude

Über die Situierung und den Charakter der Architektur des Bahnhofgebäudes wurde schon viel geschrieben (vgl. denkmalpflegerische Gutachten). An dieser Stelle ist vor allem die Gliederung des Gebäudes in drei selbstständige Bauteile in Verbindung mit der ursprünglichen Nutzung von Bedeutung:
- Post (bis 1975): leicht zurückgesetzt, Büros und Schalter im EG, darüber Wohnungen
- Bahnhof: Schalter, Warteraum, Büros im EG, darüber Wohnungen
- Schopf und Laderampe für den Güterverkehr.

Die vertikal angeordnete Nutzung wurde durch die Architektur mit der Setzung des Treppenhauses und dem Wechsel der Materialien klar und deutlich nach aussen dargestellt. Dieses Bedürfnis, die Nutzung auch baulich deutlich sichtbar darzustellen, entspricht einem wichtigen Aspekt der Architekturströmung der Zeit um 1900, bei dem es um die Abkehr vom historistischen, akademischen Nachahmen alter Baustile ging.



Situationsplan für die Stationsanlage Trogen (nicht datiert, ca. 1901): Variante mit der durchgehenden Stationshöhe 918.60 m üM. Differenz zur Speicherstrase mit einer im Osten geschlossenen Stützmauer. Umgekehrte Anordnung der Nutzung.



Situationsplan ohne Stützmauer ((ca.1902): Auffallend ist die gebogene, dem Strassenverlauf angepasste Anlage der Geleise ohne die heutige Plattform mit einem Gefälle von etwa zwei Metern. Das nördliche Geleise könnte Richtung Osten weitergeführt werden. Varianten, besonders eine Ausweitung des Areals auf der Westseite und der später realisierte Anbau des Kiosks sind mit Bleistift überzeichnet.

4. Beurteilung

4.1 Interessensabwägung

Auf der Liegenschaft des Bahnhofs Trogen ist keine Verdichtung im Sinne des RPG Art.5 geplant. Es handelt sich um eine isolierte räumliche Situation und um eine einzelne Liegenschaft. Für die Endstation der Trogenerbahn wurde durch Abtragen des südlichen Abhangs eine „künstliche" Raumnische geschaffen – es entstand eine besondere Situation für eine besondere Nutzung. Sowohl die Nischensituation als auch die Nutzung als Endhaltestelle der Strassenbahn und als Haltestelle der regionalen Postauto-Verbindungen bleiben weiterhin bestehen. Eine Interessensabwägung im Sinne des im Mail zitierten Berichtes der AG „ISOS und Verdichtung" (April 2016) auf Grund eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ist nicht möglich und nicht nötig.

> *Damit fehlt die eigentliche Grundlage für den vorliegenden Auftrag. Die Erarbeitung eines übergeordneten und ganzheitlichen städtebaulichen Entwicklungskonzepts hinfällig. Im Folgenden soll deshalb lediglich eine Beurteilung der räumlichen und architektonischen Merkmale im Bezug zur Einstufung des ISOS vorgenommen werden.*

4.2 Umgang mit Einzelelementen des ISOS

Der Fokus des ISOS richtet sich in erster Linie auf die Bewertung von Ortbildern, Ortsteilen oder Baugruppen, ebenso auf Umgebungsqualitäten (äusseres Ortsbild). Als „Einzelelemente" werden jedoch auch noch Bauten hervorgehoben, die auf Grund ihrer Stellung, Nutzung oder Architektur einen grossen Eigenwert oder Stellenwert im Ort haben. Es handelt sich dabei vor allem um Kirchen, Schulen, Rathäuser oder Bahnhöfe– wie beispielsweise der von Trogen – mit dem Erhaltungsziel „integral erhalten".
Das ISOS verweist bei den Einzelelementen ausdrücklich auf die Kompetenz der Denkmalpflege: „Klar definierte Strassen- und Platzräume werden (...) für das Ortsinventar wichtiger als kunsthistorisch bedeutende Einzelbauten, die ja in erster Linie Objekte der Denkmalpflege sind" (Dritte Grundregel des ISOS in www.bak.admin.ch/Kulturerbe/ISOS).

> *Das heisst: Über die Schutzwürdigkeit und die Schutzfähigkeit von Einzelelementen entscheiden die kantonalen und kommunalen Denkmalpfleger mit dem üblichen Vorbehalt der Verhältnismässigkeit.*

ISOS im Wortlaut:

Baugruppe 0.2– „Halden" (gelb markiert): „bahnhofwärtige Erweiterung des Dorfkerns mit mehrheitlich verschindelten, strikt ausgerichteten Wohngeschäftshäusern, E. 19. Jh."

E (Einzelelement) 0.2.1: „Bahnhof der Trogener Bahn, massives Erdgeschoss verzahnt mit chaletartigem Strickteil, Kreuzgiebel, 1903"

E 0.2.2: „Gerade, geplante Reihe von mehrheitlich zweigeschossigen Wohngeschäftshäusern, darunter zwei Jugendstilchalets. Z.T. mit reichem Schnitzwerk."

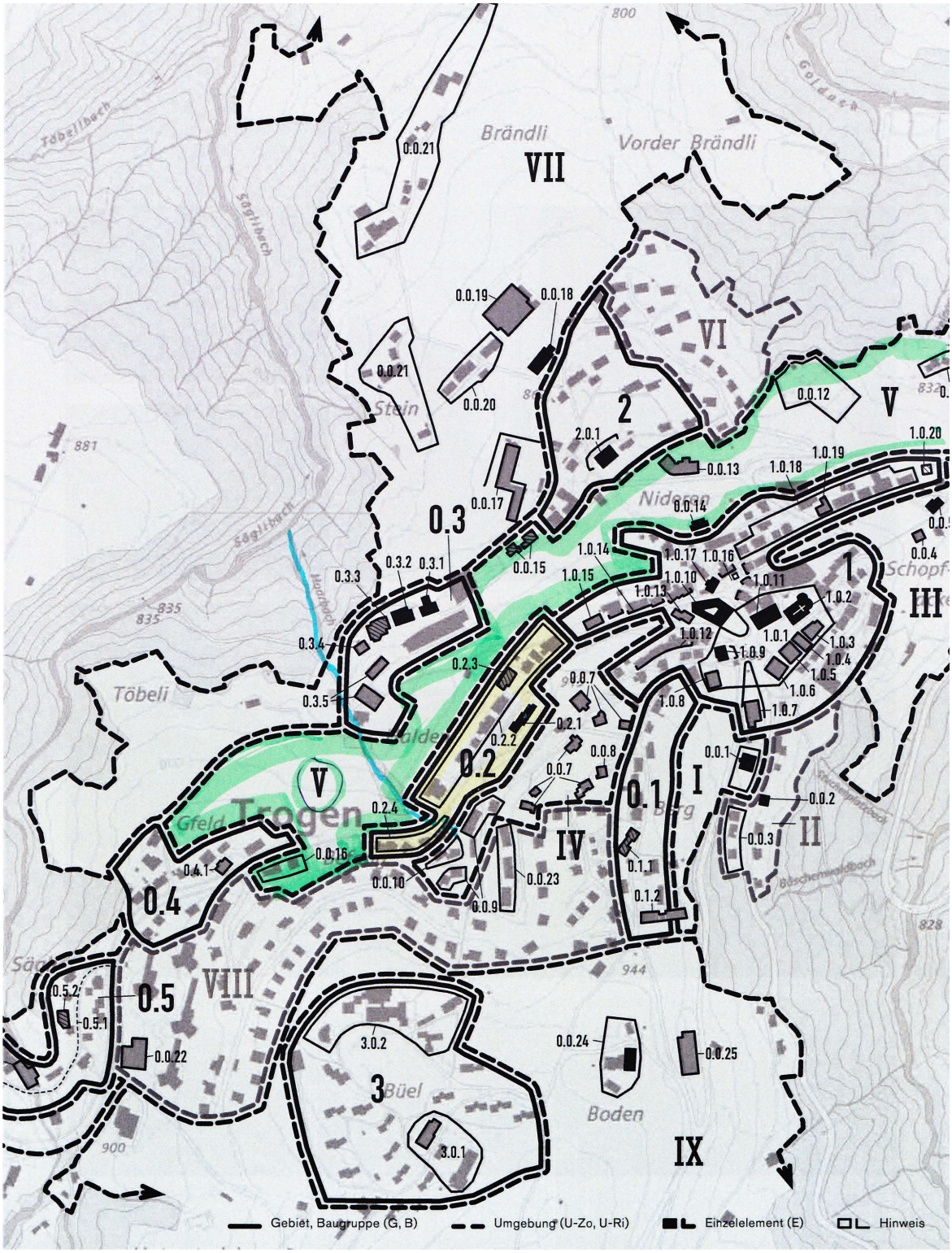
E 0.2.3 (Hinweis: störend):

„Post, Garagenbau, Beeinträchtigung der hist. Bautenreihe durch zurückversetzte Stellung und Volumen, 1970er Jahre."

V (Umgebungsrichtung, grün markiert)

Geländeterrasse, Wiesenland, intakte Umgebung zu den bäuerlichen Siedlungsteilen

Erhaltungsziel a: Unerlässlicher Teil des Ortsbildes; Erhalten der Beschaffenheit, kein Baugebiet



ISOS Übersichtsplan (zuletzt 2007): gelb markiert die Baugruppe Halden, grün markiert die wichtige und geschützte Umgebungszone V.

4.3 Wertung der Denkmalpflege

Seitens der Denkmalpflege liegen neben der Einstufung des ISOS zwei fachliche Stellungnahmen zum Bahnhof Trogen vor: das kunsthistorische Gutachten von Moritz Flury-Rova vom 8. November 2000 und das Gutachten der eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) vom 4. April 2001. Darin werden die Bedeutung des Bahnhofs zusammen mit der Baugruppe Halden als Auftakt zum Ortskern und als bahngeschichtlich wertvoller und letzter Zeuge der Trogenerbahn hervorgehoben. Ausserdem werden dem Gebäude besondere architektonischen Qualitäten, eine spannungsvolle Komposition der einzelnen Bauteile und eine sorgfältige Detailausbildung attestiert.

> *Die fachlichen Stellungnahmen der Denkmalpflege-Instanzen sind eindeutig für die Erhaltung des Bahnhofgebäudes (Stellungwert im Kontext, Eigenwert als gelungener und gut gestalteter Gebäudekomplex, bahnhistorischer Zeuge).*

4.4. Baugruppe „Halden“

Entgegen der immer wieder geäusserten Meinung und der Einstufung des ISOS (Baugruppe 0.2) ist die Baugruppe „Halden“ vom Bahnhof unabhängig entstanden und im Kern älter. Das ISOS im Wortlaut: „Halden, bahnhofwärtige Erweiterung des Dorfkerns mit mehrheitlich verschindelten, strikt ausgerichteten Wohngeschäftshäusern, E. 19. Jhd.“

Neben der „Bahnhofwärtigkeit“ trifft auch die strikte Ausrichtung der Bauten nicht zu, ebenso wenig die Entstehungszeit Ende 19. Jahrhundert. Die Einstufung des Postgebäudes (Speicherstrasse 10) als „Störfaktor“ ist falsch. Der zurückgesetzte Baukörper übernahm die Stellung des Vorgängerbaus aus dem 17. Jahrhundert, zuletzt die Wirtschaft „Bahnhof“. (Fitzi 1827 Abbildungen Seiten 8 und 10). Von der Einschätzung des ISOS bleibt also letztlich lediglich die Einstufung des Bahnhof als integral zu erhaltendes Einzelelement übrig.

> *Die Lage verstärkt den Eindruck, dass Halden vor allem als Übergang oder Vermittlung zum Dorfkern wichtig ist. Eine bauliche Veränderung auf dem Bahnareal kann den Bezug zur gegenüberliegenden Häuserreihe zwar verstärken. Die isolierte Lage bleibt bestehen.*

4.5 Schaffung eines neuen Platzes

In den Unterlagen wird mehrmals die Chance zur Schaffung eines zweiten Platzes als Pendant zum Landsgemeindeplatz erwähnt. Die räumliche Ausweitung an der Speicherstrasse zwischen Bahnhof und Post reicht für einen auch nur annähernd ebenbürtigen „Platz“ nicht aus.
Die besondere topografische Lage, die Anordnung als Häuserreihe „Halden“ an der Strasse und ganz besonders die landschaftliche Zäsur zwischen der künstlich geschaffenen Bahnhofnische und dem Landsgemeindeplatz bilden dennoch einen markanten Dorfeingang.

> *Demgegenüber könnte der siedlungsgeschichtlich wertvolle Hinterdorfplatz im Sinne eines Pendent zum repräsentativen Landsgemeindeplatz durchaus aufgewertet werden. Es ist aber auch sinnvoll, die bestehende Ausweitung des Strassenraumes im Bereich Bahnhof – Post besonders in Bezug auf die Fussgänger/-innen stärker zu betonen.*

4.6 Das Neuprojekt

Das Projekt des Architekturbüros Bernardo Bader übernimmt im Wesentlichen die Grundfläche der bestehenden Bahnhofanlage. Dabei wird der lange Baukörper so gesetzt, dass die Verkehrsabläufe möglichst optimal realisiert werden können. Die Nutzungen sind geschossweise angeordnet: im EG die bahnbezogenen und verkaufsorientierten Nutzungen, im 1.OG eine Arztpraxis und in den oberen Geschossen Wohnungen. Mit einer sparsamen Architektur, einer klugen Gruppierung der gestaltenden Elementen und einer sorgfältigen Materialwahl werden die horizontalen Proportionen des Gebäudes ausgeglichen.
Obwohl der an sich logische Gebäudetyp räumlichen Kontext zum Dorfkern von Trogen und auch als Gegenüber zur Baugruppe „Halden" an sich fremd ist – fremd auch im Vergleich zum bestehenden Bahnhofgebäude, dessen vertikal betonter Aufbau mit ortsüblichen Materialien auf die ortsüblichen Gebäudetypen reagiert –, bleibt doch die isolierte ortsbauliche Situation massgebend. Sie verträgt auch eine ebenso unabhängige Gestaltung und Architektur des Baukörpers.

> *In der Regel wird der Abbruch und Ersatz eines schützenswerten Objektes mit der Forderung nach einer typologisch und gestalterisch ebenbürtigen Architektur verknüpft. Ob ein derart grosser, horizontal geschichteter Baukörper in dieser auffälligen, aber auch unabhängigen Lage am Eingang zum Dorfzentrum im Konflikt mit der Einstufung Trogens als Ortsbild von nationaler Bedeutung steht, kann nur am konkreten Bauprojekt selber beurteilt werden.*

5. Zusammenfassung

Die ortsbauliche Situation des Bahnhofs Trogen ist ein Einzelfall: in Bezug auf die landschaftliche Lage als künstliche Nische, in Bezug auf die besondere Nutzung als Bahnhof und in Bezug auf die dreiteilige Gebäudetypologie. Auf die Entwicklung des Ortsbildes hatte der Bahnhof keinen wirklich nennenswerten Einfluss. Das Neubauprojekt hält sich in der Grundfläche in etwa an die Dimensionen des bestehenden Ensembles und kann ebenfalls als Einzelfall eingestuft werden: also keine innere Verdichtung im Sinne des RPG Art. 5, kein Vergleichsfall zum immer wieder zitierten Bundesgerichtsentscheid Rüti (BGE 135 II 209 ff.).

Gemäss den Grundsätzen des ISOS werden „erhaltenswerte Einzelelemente" Bauten an die Kompetenz der kantonalen Denkmalpflege verwiesen. In diesem Kontext werden zwei Aspekte für das Ortsbild von nationaler Bedeutung relevant: die neue Gebäudetypologie (Wechsel von vertikal zu horizontal, neue Schichtung, offenes EG, Flachdach, Materialisierung, Fassadengliederung) und die Lage der Bahn auf Strassenniveau. Der erste Aspekt ist an der entsprechenden Baueingabe vor allem seitens der Denkmalpflege zu überprüfen. Die Vorteile des neuen Konzeptes für die Kunden und Kundinnen liegen auf der Hand: bessere Bahnhofsituation mit überdachtem Wartebereich und einen direkten Bezug Bahn – Bus Einstieg, sinnvolle und sparsame Grundrissanordnung.

Für den zweiten Aspekt spricht vor allem die räumliche Verbindung zwischen Bahnareal und Post mit dem bedeutenden und intensiv genutzten Übergang zum Kantiweg. Die historische Analyse zeigt, dass die Niveaulösung schon in der Planungsphase der Bahn untersucht wurde. Die neue Bedeutung der Bahn als moderne Strassenbahn ohne Güterverkehr lässt diese Lösung zu.