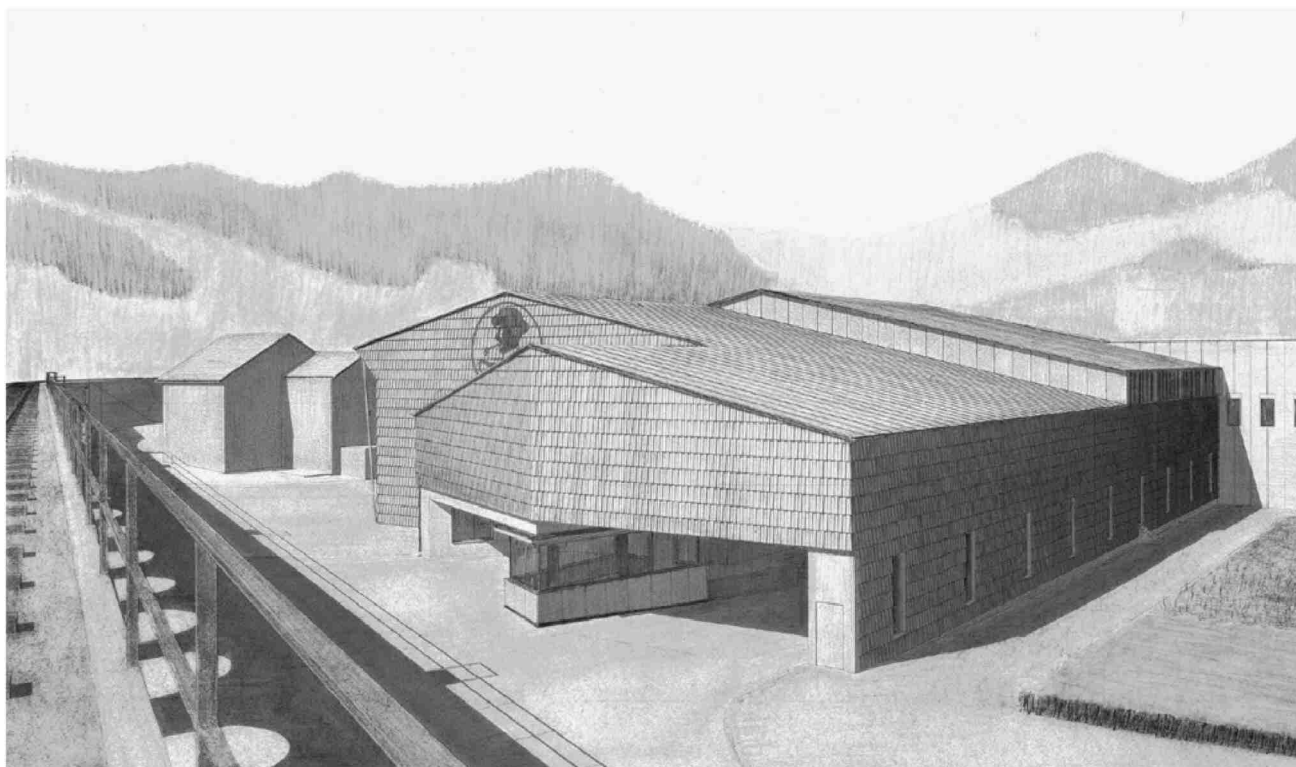


Erhöhung der Lagerkapazität auf eigenem Boden

Die Appenzeller Alpenbitter AG stellte ihren Nachbarn das Resultat des Architekturwettbewerbes vor



Fassade und Konstruktion aus Holz: Der geplante Neubau vom Bahnviadukt aus betrachtet, auf dem seit 1904 fahrplanmässig Züge verkehren. Hinten rechts der aus dem Jahre 2006 stammende Flachdachbau der Appenzeller Alpenbitter AG. (Visualisierung: zVg/Lukas Imhof Architektur GmbH)

Hans Ulrich Gantenbein

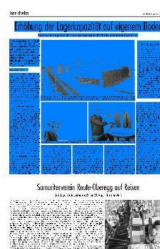
Die Lagerkapazitäten der Appenzeller Alpenbitter AG an der Weissbadstrasse 27 reichen längst nicht mehr. Um dies zu ändern, möchte das Unternehmen auf eigenem Boden mehr Raum schaffen. Darum sollen zehn Millionen Franken für die Betriebserweiterung in Richtung AB-Viadukt, die Aufstockung bestehender Gebäude und eine neue Erschliessungsstrasse investiert werden.

Neun Tage nach ihrer Generalversammlung lud die Appenzeller Alpenbitter AG ihre Nachbarn zu einem Informationsabend. Eigentlich hätte die Veranstaltung nur zwei Tage nach dem «Familienfest» stattfinden sollen. Doch wegen der Informationsveranstaltung der Appenzeller Bahnen, welche das neue Servicezentrum ebenfalls an der Weissbadstrasse realisieren will, verschob das Spirituosenunternehmen ihren Anlass um eine Woche. Umso erfreuter zeigten sich Verwaltungsratspräsident Beat Kölbener und Verwal-

tungsrat Pascal Loepfe-Brügger über den beachtlichen Zulauf.

Erschliessung entflechten

Die Zufahrt zur Weissbadstrasse 27 wird nicht nur von Lastwagen, sondern auch von Anwohnern, Kunden und jährlich rund 25 000 Besucherinnen und Besuchern genutzt. Sie stellt ein Nadelöhr dar. Insgesamt wird die Situation aus verschiedenen Gründen als gefährlich eingestuft. Im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung neuer Lagerkapazitäten soll



diese Situation durch die Entflechtung von Individual-, Besucher- und Güterverkehr entschärft werden. Zudem können Aussenlager aufgelöst und dadurch erforderliche Transporte eliminiert werden. Als zentrales Element soll das Areal im Bereich des Bahnviaduktes «sattelschleppertauglich» mit einer neuen Zufahrt ab der Weissbadstrasse zusätzlich erschlossen werden. Die Idee dazu existiert bereits seit 15 Jahren; der entsprechende Quartierplan wurde am 16. August 2005 von der Standeskommission genehmigt.

Wettbewerb brachte neue Ansätze

Um die verschiedenen Herausforderungen zu lösen, entstand die Idee nach einem Architekturwettbewerb. Beat Kölbener gestand, dass er dies anfänglich als unnötig empfand. Ihm schien klar, dass mit einer neuen Zufahrt, der Aufstockung der sanierungsbedürftigen Gebäude aus den Jahren 1947 und 1962 und einem Hochregallager (analog dem gelben Kubus aus dem Jahre 2006) die Probleme zu lösen sind. Doch er wurde eines Besseren belehrt. Kölbener zeigte sich am Montag glücklich darüber, dass mit dem Wettbewerb – eingeladen dazu waren drei Innerrhoder, ein St.Galler und ein Zürcher Büro – Ideen entwickelt wurden, die neue Lösungen aufzeigten. Nach eingehender Prüfung schwang beim Preisgericht (präsiert von Paul Knill, Herisau) der Vorschlag von Lukas Imhof (aufgewachsen im Thurgau) und seinem Projektleiter Jean-Brice de Bary oben auf. Nebenbei sei vermerkt, dass das gleiche in Zürich domizilierte Büro auch für die Pläne der neuen Migros-Überbauung auf der Sandgrube in Appenzell verantwortlich zeichnet.

Enkeltauglich

Als besondere Qualität des Projektes wurde hervorgehoben, dass die neue Halle stützenfrei ausgeführt wird und nicht als Hochregallager erkennbar ist. Die Fassadengestaltung mit «Schindeln» korrespondiert mit der tragenden Holzkonstruktion. Speziell gelobt wurde, dass trotz der Höhe der Baute diese – bei der Ansicht

vom Viadukt her – wegen ihrer gegliederten Dachlandschaft nicht klobig, sondern sympathisch auf die ankommenden Reisenden wirke.

Nicht glücklich über das Volumen der Baute zeigte sich einer der Nachbarn. Wohlwissend, dass hinter seinem Haus an der Weissbadstrasse die Industriezone liegt, verstand er nicht, dass die Neubaute nicht näher an der Sitter realisiert werden soll. Er zeigte aber Verständnis, als ihm Jean-Brice de Bary am Modell mit der Einfügung weiterer Gebäudeteile die mögliche räumliche Entwicklung auf-

Geschindelte Fassade

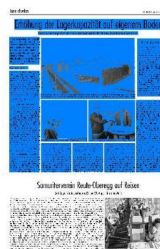
(pd) Kernstück des Projekts ist eine Halle mit Satteldach, verbunden mit den bestehenden Bauten, die zum Teil aufgestockt werden. Dank abgestufter Dächer sei die Erweiterung mehr als nur ein einfacher Industriebau, erklärt Jean-Brice de Bary von der Lukas Imhof Architektur GmbH: «Es ist ein Weiterstricken der bestehenden Gebäude und eine wiedererkennbare Silhouette.» Die Halle ist eine Holzkonstruktion, die Fassade aus grossen Holzschindeln sorgt für ein ortstypisches Erscheinungsbild. Ein solches war im Wettbewerb gewünscht und das Siegerprojekt erfülle diese Vorgabe optimal, erklärt Architekt Paul Knill, Vorsitzender des Beurteilungsgremiums und Präsident der kantonalen Fachkommission Heimatschutz: «Das Projekt stellt einen Bezug zu den traditionellen geschindelten Häusern her und fügt sich harmonisch ins Ortsbild ein.»

zeigte. Diese steht aktuell noch nicht an, soll aber illustrieren, wie die Appenzeller Alpenbitter AG dereinst weiter wachsen könnte. Damit wurde auch klar, dass das Unternehmen möglichst schonend mit den eigenen Ressourcen (Finanzen und Land) umgehen will, damit es «enkeltauglich» bleibt und sich die heutigen Entscheidungsträger nichts von künftigen Generationen vorzuwerfen haben.

Rund zehn Millionen Franken

Analog dem Erweiterungsbau sollen auch die Aufstockungen der Gebäude aus den Jahren 1947 und 1962 in gleichem Stil eingekleidet werden. Ob die übergrossen Schindeln natürlich altern und damit eine sich verändernde Patina erhalten dürfen oder bemalt werden, ist aktuell noch nicht entschieden. Klar aber ist, dass die Dächer wiederum mit Solarzellen versehen sein werden.

Das Wettbewerbsergebnis soll nun zu einem Vorprojekt weiterentwickelt und schliesslich zum Bauprojekt ausgearbeitet werden. Die Planaufgabe ist für nächsten Sommer, der Baubeginn auf Ende 2021 vorgesehen, sofern Corona den Geschäftsverlauf der Appenzeller Alpenbitter AG nicht massiv beeinflusst. Die Inbetriebnahme könnte demnach 2023 erfolgen. Für die bauliche Weiterentwicklung (inklusive der neuen Erschliessungsstrasse) wird mit Kosten von gegen zehn Millionen Franken gerechnet.



Beat Kölbener zeigt auf eine axonometrische Darstellung der Erweiterung. Jean-Brice de Bary, Lukas Imhof und Pascal Loepfe-Brügger. (Bilder: H9)