

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 132 (2006)
Heft: 5: Holzbau

Artikel: Markthalle und Perrondach
Autor: Engler, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107898>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

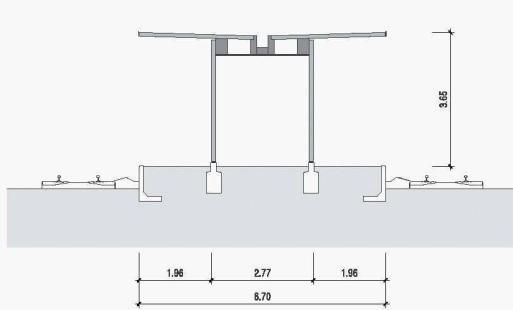
Markthalle und Perrondach

Im letzten Jahr gebaut: zwei unterschiedliche öffentliche Bauten, beide in Holz und vom selben Planer. Überrascht die Perronüberdachung in Filisur durch ihre Abweichung vom Gewohnten, beeindruckt an der neuen Viehmarkthalle im toggenburgischen Wattwil die unprätentiöse, aber durchaus kraftvolle, der Bedeutung angemessene Gestaltung.

Perronüberdachung in Filisur

Man meint im Prinzip zu wissen, wie das Perrondach eines normalen, kleinen Bahnhofs etwa auszusehen hat – Doppel-T-Stahlstützen, Längsträger und leicht geneigtes Dach in Holz oder ebenfalls in Stahl. Die neue Überdachung des Bahnhofs in Filisur ist vor diesem Hintergrund ungewohnt und überraschend, sie entzieht sich dem gängigen Schema ein Stück weit. Nun ist der mit der Planung beauftragte Bonaduzer Bauingenieur Walter Bieler nicht einer, der sich mit dem Minimum zufrieden gibt. Er sucht in seinen (überwiegend Holz-)Bauten mehr als nur die Erfüllung der notwendigen Anforderungen (vgl. auch tec21 Nr. 33-34/2003). Es interessiert ihn nach eigenen Wörtern eine Körperhaftigkeit des Ausdrucks. Stabkonstruktionen fehle oft die Kraft, der Landschaft etwas entgegenzusetzen. Die schroffen Berge rund um Filisur bezeichnet er denn auch als Ausgangspunkt seines Entwurfs. Komme dazu, so Bieler, dass Stabkonstruktionen auch nicht mehr wirklich ein Abbild des heuti-

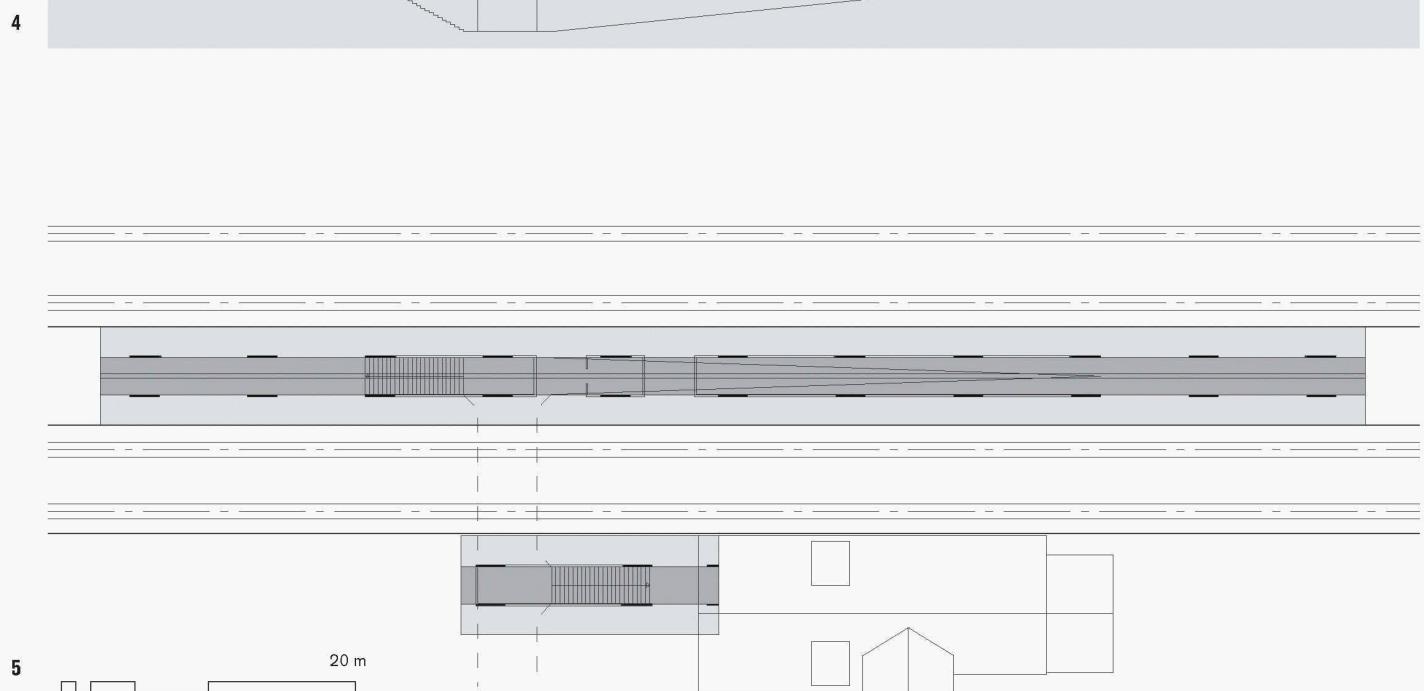




1
Neuer Mittelperron mit Überdachung aus Holz am Bahnhof Filisur.
Die einander gegenüberliegenden vertikalen Scheiben spannen
jeweils einen Raum auf (Bilder: Ralph Feiner)

2
Die Stützen der Überdachung überraschen durch die ungewohnte
Materialisierung und die gestalterische Ausbildung. Die regel-
mäßige Abfolge erinnert an einen Eisenbahnwaggon

3–5
Querschnitt 1:200, Längsschnitt und Grundriss 1:500
(Pläne: Walter Bieler)



gen, doch viel eher industriellen als handwerklichen Bauprozesses seien.

Filisur ist ein wichtiger Knotenpunkt im Netz der Rhätischen Bahn. Er liegt an der Albulabahn von Chur nach St. Moritz / Poschiavo und ist gleichzeitig Endstation für die Davoser Linie. Der alte Bahnhof des 360-Seelen-Dorfes besass keinen Mittelperron und genügte darum den gestiegenen sicherheitstechnischen und betrieblichen Anforderungen nicht mehr.

Gefügte Scheiben

Nähert man sich dem Bahnhof, fallen auf dem neu gestalteten Perron zuerst einmal das ungewohnte Material und die im Kontrast zum ebenfalls in Holz gebauten alten Aufnahmegebäude stehende, sehr reduzierte Konstruktionsart auf. Bieler hat auf die Situation mit einer weitgehenden Reduktion der konstruktiven Elemente reagiert. Es gibt davon nur drei: das Dach, den Trägerkasten und die vertikalen Tragscheiben. Die Holzverbindungen werden eher heruntergespielt als inszeniert, die Elemente jedoch sind jeweils mit Schattenfugen sauber voneinander abgesetzt. Das alles sieht zwar einfach aus, ist aber planerisch anspruchsvoll. Soll das hochbelastete Bauwerk nämlich eine lange Lebensdauer haben, ist eine penible Einhaltung der insbesondere den Witterschutz betreffenden Konstruktionsregeln des Holzbau notwendig. Die jeweils 2 m langen, senkrecht stehenden Holzscheiben rhythmisieren das total 86 m messende Bauwerk und erinnern mit den regelmässigen rechteckigen Öffnungen an einen Eisenbahnwagen.

Etwas Geborgenheit

Steigt man von der Unterführung hoch zum Perron, wird gleich der Unterschied zu anderen Bahnhöfen spürbar. Die parallelen Scheiben stehen sich jeweils gegenüber und spannen auf zwei Seiten offene, kleine Räume auf. Man fühlt sich ein wenig geborgen, ist bei stechender Sonne oder auch bei starkem Schneefall geschützt (und sonst ist da immer noch das kleine Warteräumchen). Im Gegensatz zur Seitenansicht wirkt die ganze Konstruktion auf dem Perron selber erstaunlich transparent, und auch beim auf Nischen und unübersichtliche Situationen sensibilisierten Grossstädter kommen keinerlei Sicherheitsbedenken auf.

Die reduzierte und flächige Gestaltung erträgt die unvermeidliche Möblierung und Ausstattung eines solchen Bahnhofs überdurchschnittlich gut. Schön ist, dass auf die üblichen Normgeländer verzichtet wurde. Bieler entschied sich für sehr einfache Stahlgitter mit kräftigen Querschnitten, die der Aufgabe und der ganzen Anlage angemessen sind (Bild 6).

Nicht gelungen ist allerdings die Übertragung des Konzeptes auf den Treppenaufgang neben dem bestehenden Bahnhofgebäude. Was beim langen Mittelperron so überzeugt – die repetitive Anordnung der einfachen Elemente –, wirkt hier eher sperrig.

Konstruktion

Das Dach ist flach und mit dem Kastenträger und den scheibenförmigen Stützen verbunden. Die Dachflächen bestehen wie auch die Scheiben aus 10 cm dicken Leimholzplatten. Die mit einem Kiesklebedach belegte Dachfläche neigt sich ganz leicht nach innen und entwässert





6

Blick vom alten Bahnhof hinüber zum Mittelperron. Wartehäuschen und Treppengeländer sind ebenfalls sorgfältig detailliert

7

Die unvermeidliche Infrastruktur (Beleuchtung, Wartebänke, Billettautomaten usw.) verträgt sich gut mit den flächigen, einfachen Holzelementen. Rechts die kürzere Überdachung des Treppenaufgangs beim Bahnhofgebäude

PROJEKTDATEN PERRONÜBERDACHUNG FILISUR

BAUHERRSCHAFT

Rhätische Bahn

ARCHITEKT / BAUINGENIEUR

Walter Bieler, Bonaduz

HOLZBAU

Künzli Holz, Davos Dorf

BAUMEISTER

Batigroup, Davos Platz

KOSTEN HOLZBAU

508 000 Fr.

über den Kastenträger. Dieser ist hohl (Bild 3, Querschnitt) und enthält die Stromversorgung, die Leitungen für das Meteorwasser usw. In Längsrichtung gesehen wirkt die ganze Konstruktion mit den dünnen, rund 3.50 m hohen Tragscheiben fast fragil. Der offenbar biegesteife obere Anschluss an den Kastenträger beruhigt jedoch die ingenieurseitigen Bedenken bezüglich der Querstabilität. Die Scheiben zu beiden Seiten sind denn auch miteinander direkt verbunden durch Stahlträger innerhalb des Holzkastens. Um aber die durch die grosse Angriffsfläche der Scheiben erhöhten lateralen Windkräfte aufzunehmen, war noch mehr nötig: Jede Scheibe ist, entgegen dem Anschein, der ein Abstellen suggeriert, mit jeweils vier Schwertern im unter Terrain sich verbreiternden Fundament biegesteif verankert.

Zukünftige Strategie noch offen

Bei der Rhätischen Bahn (RhB) hat der Holzbau im Lauf der Zeit an Bedeutung verloren, obwohl der Kanton Graubünden sehr waldreich ist. Die jüngst erneuerten Perrondächer in Schiers (noch mit Stahlstützen) und Filisur sowie auch der Bahnhof Landquart zeugen von neu erwachtem Interesse und sind gewissermassen auch Pilotprojekte für das zukünftige Erscheinungsbild der RhB. Ob das Schwergewicht nach dem Vorbild der SBB eine Art wiedererkennbare Corporate Identity oder ob im Gegenteil jeder Bahnhof möglichst singulär sein soll, wird zurzeit noch diskutiert.

Für Filisur hatte die Planungsabteilung der RhB die Unterführung bereits mehr oder weniger fertig geplant. Dieses Projekt lag dem erst später vergebenen Auftrag für Gestaltung und Ausführung des Perrondaches zu Grunde. Besuchern des Bahnhofes Filisur ist übrigens unbedingt die Einkehr im kürzlich wiedereröffneten Bahnhofbuffet ans Herz zu legen. Kaffee und ausserordentlich feine Kuchen können in der ehemaligen Leitstelle, wo die alten Stellpulte für das richtige Ambiente sorgen, genossen werden.

Viehmarkthalle in Wattwil

Seit Mitte letzten Jahres werden Toggenburger Kälber, Rinder und Kühe in einer neuen Markthalle gehandelt. Der wöchentliche überregionale Viehmarkt in Lichtensteig hatte seit längerem unter Platz- und Zufahrtsproblemen gelitten, sodass die Genossenschaft Walter Bieler mit der Planung eines Neubaus in Wattwil beauftragte. Unmittelbar neben den Gleisen Richtung Obertoggenburg stösst man nun nach einer Reihe gesichtsloser Gewerbegebäuden auf das vollständig in Holz erstellte Gebäude.

Bieler Anliegen war es, einen seiner Nutzung als Markt angemessenen Bau mit einer starken Identität zu entwerfen. Die zum Dorf gerichtete Fassade ist durch einen hervortretenden Mittelteil ausgezeichnet und verleiht dem Gebäude damit den erwünschten öffentlichen Charakter. In Anlehnung an die örtliche Bautradition ist dieser Teil, ebenso wie die rückwärtige Fassade, verschindelt. Dem Massstab des Gebäudes entsprechend sind die Schindeln allerdings von über-grossem Format (16 × 60 cm).

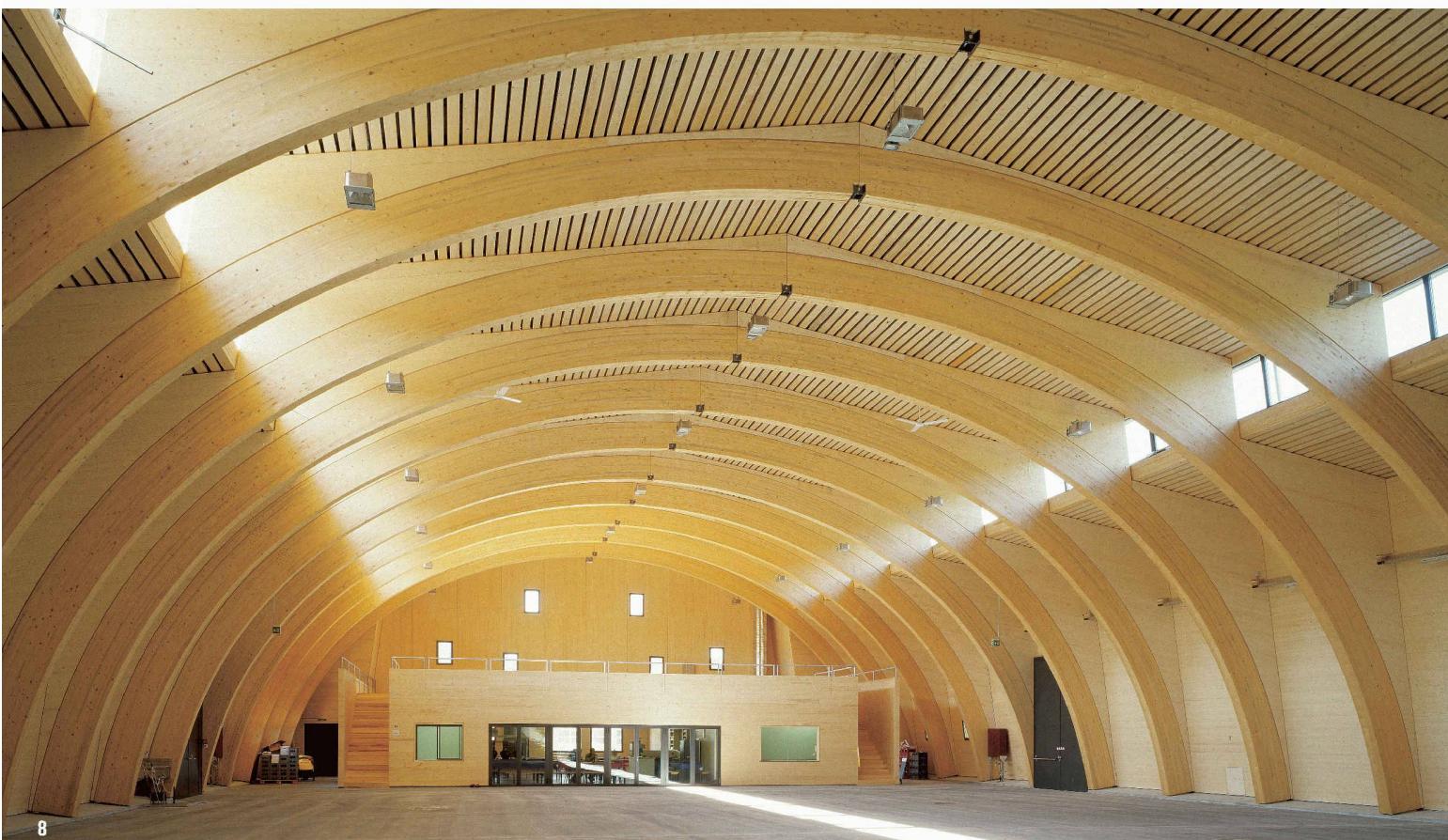
Durch die zwei flügelartigen Vordächer entstehen an den Längsseiten grosszügige wettergeschützte Bereiche, die für den Ablad und teilweise auch das Begutachten und Wägen der Tiere genutzt werden. Mit Dreischichtplatten sorgfältig verkleidete Dreiecksträger im Abstand von jeweils 3.80 m bilden das Tragwerk für längsgerichtete, von unten sichtbare, gehobelte Tragbalken (Titelbild).

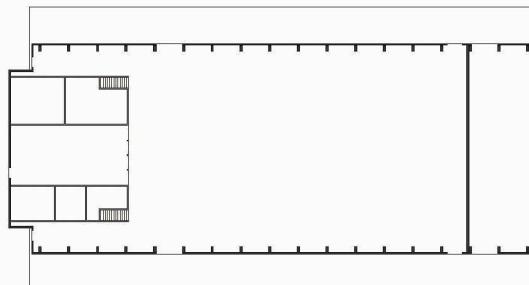
Sehr selbstverständlich und «landwirtschaftliche» Stimmung ausstrahlend steht das Bauwerk auf dem grossen, umlaufenden Kiesplatz. Und ganz gelassen senkt sich dieser Kiesplatz auf der Rückseite zum Gebäude hin, um (à niveau mit dem Hallenboden) eine Laderampe für die Viehtransporte auszubilden.

Basilikaquerschnitt

Tritt man durch die seitlichen Tore oder durch den etwas versteckt liegenden Eingang in der Frontfassade in die Halle, überrascht zuerst einmal die Helligkeit. Die Halle ist als Basilika ausgebildet und erhält dadurch trotz der grossen Vordächer viel Licht. Große Zweigelenk-Leimbogenträger (die Verbindung in der Mitte ist biegesteif ausgeführt) definieren den Rhythmus der Halle. Sie sind die einzigen sichtbaren Tragelemente überhaupt. Entlang den leicht nach innen geneigten Wänden bilden sie zudem kleine Nischen aus. Einen Kontrast zu den gehobelten Bogenbindern und den glatten Leimholz-Plattenwänden bildet der rau abgezogene, dunkelgrau eingefärbte Monobetonboden. Elegant und selbstverständlich sind die Binder an den Seiten auf einem flachen und leicht geneigten Bankett abgestellt.

Fortsetzung auf S. 12





8

Hoch liegende Fensterbänder erhellen das Innere. Am anderen Ende der Halle steht die separate, eingestellte Box des Restaurants

9

Auf der Rückseite des Gebäudes werden die Tiere auf die Fahrzeuge geladen. Da sie sich meist nur ungern zum Einsteigen bewegen lassen, gibt es hier eine Rampe, die einen horizontalen Verlad erlaubt

10+11

Grundriss 1:1000, Querschnitt 1:200. Unter den weit auskragenden Vordächern entstehen grosse gedeckte Außenräume

12

Die leicht geneigten Seitenwände verleihen dem Gebäude einen guten Stand

10

12

11

28.48





Eingestellte Kiste

Die Tiere werden im südlichen Teil der Halle in variabel versetzbaren Gattern präsentiert. Auf der gegenüberliegenden Schmalseite befindet sich das Restaurant, wo man sich nach beschlossenem Handel zusammensetzt. Symmetrisch angeordnet führen zwei seitliche Treppen zu weiteren Sitzplätzen auf dessen Dach. Diese werden bei grösseren Veranstaltungen wie landwirtschaftlichen Messen, Misswahlen (Kühe!) usw. benötigt. Konzeptionell ist die Restaurantbox als separates Element in die Halle eingestellt. Verunklärt wird diese Absicht allerdings durch die knappe Platzierung im zentralen, Richtung Dorf herausgestellten Teil (Bild 10).

Die Rückseite der Halle hingegen hat Bieler bewusst ganz pragmatisch abgeschnitten. Der Querschnitt der Halle läuft bis zum Ende durch, lediglich die Aussenwand ist nach innen versetzt, sodass unter den beiden letzten Feldern ein gedeckter Aussenraum entstanden ist. Dieser Entscheid hatte allerdings zur Folge, dass die rückwärtige Fassade der Halle etwas gar monumental daherkommt. Auf der anderen Seite wird damit die Option einer Erweiterung auch konzeptionell offen gehalten. Die Betonmauern, die die Verladerampe flankieren, sind für diesen Fall bereits als Fundamente für weitere Träger konzipiert.

PROJEKTDATEN VIEHMARKTHALLE WATTWIL

BAUHERRSCHAFT

Genossenschaft Markthalle Toggenburg

ARCHITEKTUR

Walter Bieler, Bonaduz, und Wickli + Partner, Nesslau

BAUINGENIEUR

Walter Bieler, Bonaduz

HOLZBAU

Abderhalden Holzbau, Wattwil; Walter Rüegg, Ricken; Bleiker Holzbau, Lichtensteig; W. Pargätschi, Ulisbach

BAUMEISTER

Pozzi, Wattwil

BAUKOSTEN (OHNE LAND)

3 515 000 Fr.

13

Der Richtung Dorf herausgeschobene Mittelteil vermittelt etwas vom öffentlichen Charakter der sonst zurückhaltenden Halle

engler@tec21.ch

13