

## STÄDTEBAU

Ein Museum zu entwerfen, egal wo, ist eine nicht alltägliche und mit Respekt anzugehende Angelegenheit. Erst recht für eine kleine Ortschaft wie Erstfeld, ist ein Museumsbau ein gigantischer Schritt. Dies hat Einflüsse auf den Städtebau. Den Bestand respektierend, ergibt sich die sechseckige Grundform hauptsächlich aus den Strassen- und Baulinien. So wirkt sie fast selbstverständlich in die Umgebung platziert. Folgende Adjektive sollen den Körper erklären: einfach, reduziert, geschichtlich und puristisch. Trotz des grossen Volumen bilden die sechs Fassaden angenehme Bezüge und Zwischenräume mit den Nachbarsbauten. Beim Museumseingang ergibt sich eine Platzstimmung. So gewinnt nicht nur der Strassenraum beim Verkehrskreisel bei Linden- und Schlossbergstrasse an Attraktivität.

## ERSCHLIESSUNG

Um ein Zugmuseum zu besuchen, wird idealerweise mit dem Zug angereist. Über die Unterführungen wird die Schlossbergstrasse erreicht, an der der Haupteingang des Museums sich befindet. Autofahrer parkieren in der Tiefgarage und erreichen über die Kernzone den Eingangsraum. Die Parking-Einfahrt wurde ebenfalls an der Schlossbergstrasse positioniert, um Mehrverkehr im Wohngebiet Erstfelds vorzubeugen. Das Cafe auf der Südseite kann zwar öffentlich besucht werden, dient aber nicht als Museumseingang.

## AUSSENRAUM

Mit dem neuen Museum entfaltet sich der Verkehrskreisel Linden- und Schlossbergstrasse als attraktive Dorfzone. Die belebte Stimmung der Hauptstrasse beim Bahnhof Erstfeld (Gotthardstrasse) wird mit dem Museum weitergezogen auf die Westseite des Gleisfeldes. Damit wird das Museum für Dorf und SBB zu einem wichtigen und attraktiven Ort. Auf der Südseite des Museums entsteht ein Platz. Dieser verbindet das Neue mit dem Bestand, also mit Dienstgebäude und Lokremisen. Die Besucher können über das Cafe den Aussenplatz erreichen und sich darauf frei bewegen und die vorbeifahrenden oder stehenden Züge erleben. Gleichzeitig kann der Platz auch öffentlich genutzt werden. Östlich und parallel zum Gleisfeld steht der Bahnsteg für Fahrten mit historischen Zügen.

## RAUMKONZEPT

Das Gebäudevolumen wird in zwei Teile getrennt. Die Trennung ist an der Gebäudefirst abzulesen. Im nördlichen Teil ist die Zughalle mit dem Rollmaterial. Im südlichen Teil sind alle anderen Räumlichkeiten gemäss Raumprogramm. Die zweigeschossige Tiefgarage unterkellert den gesamten Grundriss. Um die nötigen Parkplätze und Verkehrswege unterzubringen, ist eine nördliche Überragung der Tiefgarage geplant.

In den Obergeschossen ergeben sich grosszügige Räume für die Ausstellungen. In Form eines Rundganges kann der Besucher / die Besucherin die Welt der SBB Historic kennen lernen und bestaunen. Die grossen Fenster lassen viel Tageslicht herein um so den ganzen Rundgang mit verschiedenen Lichtsituationen erleben zu können. Auf der Nordseite des Gebäudes ist die fächerartige Einfahrt der Züge in die hohe Halle. Die Fächerung ergibt viel Freiraum um die Züge herum. Der Baukörper harmonisiert im Grundriss mit der Gleisführung. Die nötigen Arbeitsräume für das Museumpersonal und die öffentlichen Konferenzräume sind im Obergeschoss organisiert. In diesem Geschoss ist auch die Bibliothek untergebracht. Um als ruhiger Ort zu dienen, wurde diese nicht im gleichen Geschoss eingerichtet wie die Ausstellungen.

Sichtbezüge gibt es durch die grossen Fensteröffnungen von innen zu aussen. Intern gibts raumübergreifende Sichtbezüge wie zum Beispiel vom Cafe oder Bibliothek aus in die Zughalle. Der zentrale Kern organisiert übersichtlich das Gebäude. Durch das Dachfenster und die durchgehenden Öffnungen in den Decken, erreicht das Tageslicht alle Kerne in jedem Geschoss.

## KONSTRUKTION

Die Aussenhülle besteht aus einem Zweischalensystem, das heisst aus zwei Betonscheiben mit einer Kerndämmung. Innen und aussen Sichtbeton als ruhige aber raue Oberfläche. Innenwände sind ebenfalls aus Beton und nichttragende sind als Leichtbau ausgeführt. Das Dach als Kompaktkonstruktion ist mit matten, anthraziten Aluminium-Falzbahnhen verkleidet. Die Beton-Dachplatte ist auf die innere Wandscheibe aufgelagert.

Allgemein soll es eine stabile, starke Wirkung ergeben.

## TRAGWERK

Das Statikkonzept dieses Bauwerks besteht aus Stahlbetonwänden, Stahlfachwerken, Stahlbetonstützen und Unterzügen. Die innere Betonscheibe der Aussenwände und fast alle Innenwände sind tragend und deshalb entsprechend stark dimensioniert.

Die Schwierigkeit bei diesem Projekt ist die Grossflächigkeit. Das generiert grosse Spannweiten zwischen Auflagerpunkten. Dazu kommt die Lastabtragung, welche nach übereinanderliegenden Tragelementen sucht. Um eine Konstante zu erhalten, gilt die Kernzone als zentraler Stamm des Tragwerks. Die Spannweiten zwischen Aussenwand und Kernzone sind folgendermassen zu überbrücken:

Die grosse Spannweite des Daches über der Zughalle wird mit einem markantem Stahlfachwerk in Gefällsrichtung abgefangen und über die Betonscheiben nach unten geleitet. Auf der südlichen Seite der zentralen Stahlbetonwand wird mit Wandscheiben auf die Last reagiert. Um die grossen Raumspannweiten aufzufangen, sind Unterzüge nötig.

In der Tiefgarage wird durch ein enges Stützenraster die oberen Lasten abgefangen und auf die Bodenplatte verteilt und ins Terrain weitergegeben. Von den Obergeschossen zu den Untergeschossen findet ein Systemwechsel statt: von Scheibenbauweise und Flächentragwerken oben zu Stützenraster und Linientragwerken unten.

## MATERIALKONZEPT

Der gesamte Baukörper zeigt sich mit Sichtbeton, aussen und innen.

Dies ergibt eine steinige, monolithische und kräftige Ausstrahlung. Die einheitliche Struktur soll die Körpergrösse tarnen. Der gerostete Stahl soll Akzente setzen und so Aufmerksamkeit fordern. Die grossen Fensterflächen sind schwarz umrahmt. Bodenbeläge werden mit Fließmörtel ausgeführt.

Die Materialien sollen sich im industriellen Umfeld widerspiegeln. Die Ausstellung steht im Mittelpunkt, deshalb ist die Architektur auch wegen der selektionierten und kleinrahmigen Materialwahl eher zurückhaltend.