

Neubau des Bezirksgebäudes Hinwil (Zürich): Entwurf der Arch. H. Vogelsanger u. E. Schwarzenbach, Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83583>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

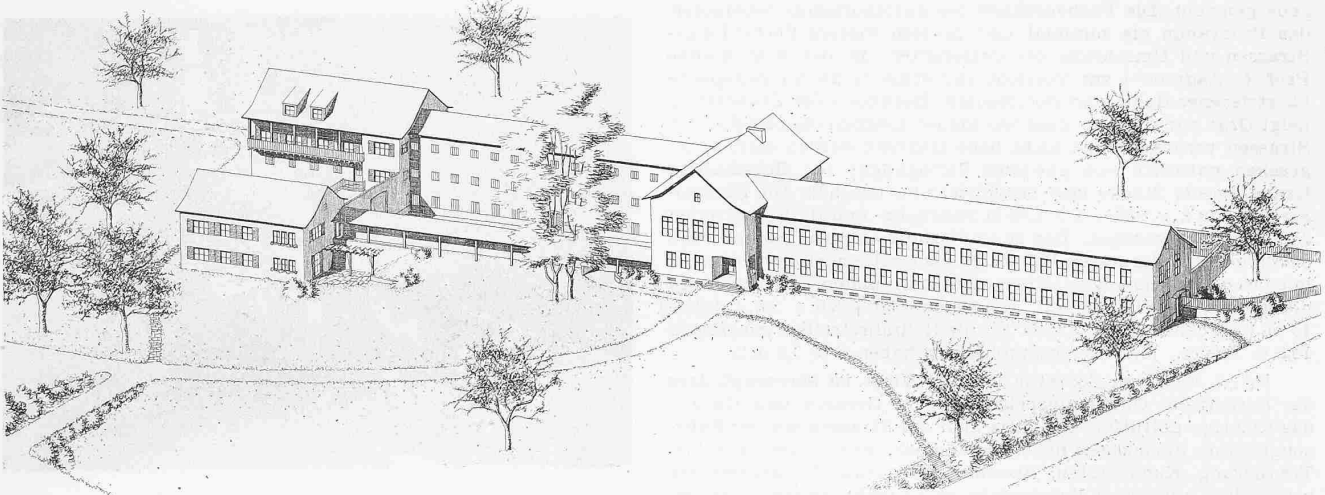


Abb. 4. Ausführungsentswurf zum Bezirksgebäude Hinwil. Architekten H. VOGELSANGER und E. SCHWARZENBACH, Zürich

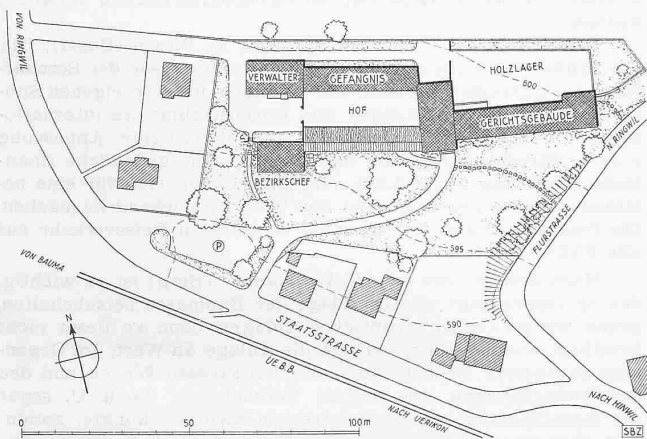


Abb. 1. Bezirksgebäude Hinwil. — Lageplan Masstab 1:2000

Zimmer für Angestellte eingerichtet, während das Untergeschoss neben Waschküche und Vorratskeller den Gemeindearrest enthält.

Das Wohnhaus für den Bezirkchef und den Stationierten der Kantonspolizei umfasst zwei normale Vierzimmerwohnungen mit den erforderlichen Nebenräumen und einer gemeinsamen Waschküche im Untergeschoss. Die Erstellung dieses Gebäudes empfiehlt sich namentlich deshalb, weil die Anwesenheit der Polizisten auch ausserhalb der Arbeitszeit in möglichster Nähe des Bezirksgebäudes erwünscht ist, und weil dadurch die Polizei vom Wohnungsmarkt unabhängig wird.

Die Baukosten (Preisstand August 1944) werden unter Einschluss einer Sicherheitsmarge von 5% für allfällige weitere Verteuerungen wie folgt veranschlagt:

| | |
|---|----------------------------|
| Hochbauten einschliesslich Mobiliar | . 1 286 000 Fr. |
| Gefängnishof, Zufahrtstrassen und Umgebungsarbeiten | 170 000 Fr. |
| Landerwerb | 44 000 Fr. |
| | Total 1 500 000 Fr. |

Stimmen zum schweiz. Strassenbauprogramm

«Strasse und Verkehr» veröffentlicht in Bd. 30 (1944) Nrn. 16 bis 18 zahlreiche Aeusserungen zu dieser Frage. Die Ergebnisse des Berichtes der Fachkommission des Eidg. Oberbauinspektorates¹⁾, die als eine mit umfassender Kenntnis der Probleme aufgestellte Grundlage für den Ausbau unseres Strassennetzes gewürdigt wird, haben Befürchtungen seitens der Bahninteressenten gerufen. Sie vermuten, dass eine Verkehrshypertrophie zu unproduktiver Anlage anderweitig dringend benötigter Gelder führen könnte. Strassenunterhalt ja, Ausbau nur nach erwiesener Notwendigkeit, nicht auf ungewisse Zukunft hin. Die 540 Mio Fr. für den künftigen Ausbau nur der Hauptstrassen entsprechen dem seinerzeitigen Abwertungsgewinn, oder einem mehrjährigen Wehrsteuerertrag. Bei 7 Mia Fr. Schuldenlast des Bundes sind 1/2 Mia für Sorglose ein Bruchteil, für die Einsich-

¹⁾ Ausführlich besprochen durch C. Andreae in SEZ, Bd. 123, S. 61* (1944).

tigen aber eine sorgenwürdige Mehrbelastung. Dr. H. Herold (Zürich) vom Vorort des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins zählt sich zu diesen. Strassenbau-Investitionen fordern erhöhte Eisenbahn-Amortisationen, und zwar bei einem schon bestehenden Abschreibungs-Ausfall von rd. 1/2 Mia allein bei den SBB. Die Notwendigkeit der Arbeitsbeschaffung dürfe nicht zu einseitig im Strassenbau befriedigt werden. Auch die Umfahrungsgefahr durch bessere ausländische Strassen rechtfertigt höchstens bestimmte Notmassnahmen, nicht aber ein überdimensioniertes Bauprogramm. In gleicher Weise warnt Dr. Born vom Verband Schweiz. Transportanstalten vor einem Uebermass im Strassenbau. Die technischen Vervollkommnungen und Produktionsteigerungen könnten eine gewaltige Zerstörungen und Vermurungen, die hohe Steuerbelastung lassen aber andererseits ebenso wahrscheinlich eine langdauernde Zurückhaltung im Verkehr erwarten. Die kurzfristigen Verkehrsspitzen sollen durch andere Massnahmen als durch übergrosse Strassenbreiten beherrscht werden, vor allem durch geringere Fahrgeschwindigkeit auf den kritischen Strecken und durch Anlage von Radfahrstreifen und Wanderwegen. Der Verkehr müsse als Einheit beurteilt werden: Strasse, Schiene, Luft und Wasser, und nach europäischen, nicht nach amerikanischen Masstäben. Das Programm als Ganzes kann als *Maximalprogramm* gelten, obwohl einseitige Strassenverkehrsinteressen es nur als *Minimale* gelten lassen wollen. Der Ausländerverkehr konzentriert sich auf die drei Sommermonate und beträgt nur rd. 1/20 des Gesamtverkehrs, er erfordert gute Anlage und Unterhalt unserer Strassen, aber nicht Breite. Regierungsrat W. Liesch (Chur) hält die Einschätzung des künftigen Strassenverkehrs für die umstrittene, baulich und finanziell wichtigste Frage. Er sieht im Programm einen Katalog der Möglichkeiten, die von Fall zu Fall Ausführung oder Rückstellung, Ausweitung oder Einschränkung zulassen. Er begrüsst am Programm die Beachtung der guten Verbindungen der Fremdenverkehrszentren untereinander und den Anschluss des Talstrassennetzes an das Alpenstrassennetz und an die Zufahrten aus dem Ausland. Gedanken eines Südkantons zum Ausbau unseres Hauptstrassennetzes entwickelt sodann Regierungsrat K. Anihamatten (Sion). Nachdem unsere Bahnen sich eines guten internationalen Rufes erfreuen, dürfe nun ein entsprechender Ausbau des Strassennetzes nicht fehlen. Ein einziges gutausgebautes Strassenkreuz sei erforderlich, nicht mehrere grosse Durchgangstrassen, dazu eine transhelvetische Verkehrstrasse am Alpennordfuss (Genf-Vevey-Bulle-Spiez-Interlaken-Luzern-Pfäffikon-Chur), die bis auf kurze Strecken bereits bestehe. Eine Strasse über den Rawyl-Pass soll die grosse Lücke der Nord-Süd-Verbindungen zwischen Aigle und Gletsch verkleinern. Das Wallis benötige zwei parallel verlaufende Talstrassen, eine für den schnellen Auto- die andere für den internen landwirtschaftlichen Verkehr. Die Gesamtkosten von 600 Mio Fr. für 1860 km Strassenlänge findet Anthamatten zu niedrig berechnet. Die Bauten sollen auch bei fehlender Arbeitslosigkeit gefördert, die Kantone weitestgehend durch den Bund entlastet werden.

Neben den Bahninteressenten, denen das Programm zu weit geht und den Behörden, die darin einen goldenen Mittelweg erkennen, steht das Feld der übrigen Verkehrsinteressenten, deren Wünsche und Ansichten Regierungsrat Dr. E. Graf (St. Gallen) zum Ausdruck bringt. Die 1 1/2 Mio Radfahrer haben ihre Ein-