

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 52 (1965)
Heft: 10: Einfamilienhäuser

Rubrik: Stadtplanung

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

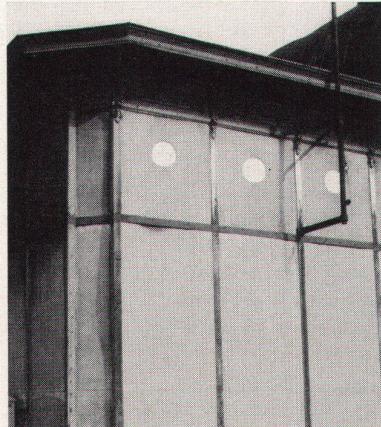
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 23.01.2026

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



1



2



3



4



5

Wiener Stadtbahnstationen von Otto Wagner

- 1 Haltestelle Karlsplatz, 1898
- 2 Haltestelle Karlsplatz. Wandelemente, in sichtbares Eisenskelett eingelassen
- 3 Station Schottenring, Detail
- 4 Maschinenhaus der Staustufe Kaiserbad, 1960
- 5 Blaue Fliesen verkleiden das Maschinenhaus in der oberen Zone
- 6 Hofpavillon der Stadtbahn, 1898
- 7 Station Stadtpark. Parkbauten von F. Ohmann und J. Hackhofer



6

Wiener Stadtbahnstationen von Otto Wagner

- 1 Haltestelle Karlsplatz, 1898
- 2 Haltestelle Karlsplatz. Wandelemente, in sichtbares Eisenskelett eingelassen
- 3 Station Schottenring, Detail
- 4 Maschinenhaus der Staustufe Kaiserbad, 1960
- 5 Blaue Fliesen verkleiden das Maschinenhaus in der oberen Zone
- 6 Hofpavillon der Stadtbahn, 1898
- 7 Station Stadtpark. Parkbauten von F. Ohmann und J. Hackhofer

7

Station Stadtpark. Parkbauten von F. Ohmann und J. Hackhofer

dieser Ausdrucksformen sind nicht gerade anspruchsvoll, sie sind die leichte Musik der Wiener Architektur. Die lange Reihe der Stadtbahnstationen erscheint mir wie eine Operette. Als Ohmann seine lustigen Pavillons über dem Schlund des gezähmten Wienflusses vollendet hatte, klangen vom Kurhaus des Stadtparkes die Melodien des damals etwa dreißigjährigen Lehár herüber. Otto Wagners Stationen bilden eine Kette geistreicher Nuancen, sie sind geformt nach der Mode, dem Geschmack und den Launen einer Millionenstadt. Diese Launenhaftigkeit, die von Station zu Station mit geistvollem Witz die Eigenarten des jeweiligen Stadtbezirkes und dessen Einwohner schildert, wird ab und zu überraschend visionär. Die Quintessenz bildet der berühmte Ausspruch Otto Wagners: «Etwas Unpraktisches kann nicht schön sein!»

Othmar Birkner

Stadtplanung

Wertende Entscheidungsmodelle

Im letzten Jahrzehnt hat unter den Modellen urbaner Phänomene, die wir formalen oder mathematischen nennen, eine Kategorie Bedeutung erlangt, welche unter dem Begriff *Cost-Benefit Analysis* zusammengefaßt wird. Die Modelle dieser Kategorie unterscheiden sich von den anderen mathematischen Modellen durch die Art der Zielvariablen, die sie verwenden. Mathematische Modelle haben gewöhnlich die Form einer Gleichung oder Ungleichung. Auf der linken Seite des Gleichheits- oder Ungleichheitszeichens schreiben wir üblicherweise jene Variablen, deren Werte wir zu beschreiben oder zu prognostizieren suchen. Wir nennen sie Zielvariablen oder outcome variable. Auf der anderen Seite plazieren wir die Variablen, von denen wir annehmen, daß unsere Zielvariable von ihnen abhängt oder beeinflußt wird. Die meisten Modelle der regional sciences verwenden «deskriptive» Zielvariablen, wie «Anzahl der Personen in einem bestimmten Gebiet» oder «Geschäftsfläche in der Innenstadt». Ihre Aufgabe erschöpft sich darin, Systeme zu beschreiben. Hingegen bieten sie keine direkte Handhabe, Pläne zu bewerten.

Die Bewertung alternativer Pläne hat nun neben der Beschreibung urbaner Systeme große Bedeutung in der Planung, die keinem Wettbewerb der Art unterliegt, wie er für die Geschäftswelt kenn-

zeichnend ist. Stellt sich – aus was für Gründen auch immer – ein Planungsproblem, so wird man nach Wegen suchen, dieses Problem zu lösen. Aus der Liste der Maßnahmen, die zur Lösung dieses Problems sinnvoll erscheinen, wird man ein Projekt auszuwählen und zu realisieren haben. Es ist plausibel, daß diese Auswahl in einer objektiven Weise nur erfolgen kann, wenn es gelingt, Kosten und Nutzen, die mit diesen Projekten verbunden sind, vergleichbar zu machen. Für diesen Vergleich brauchen wir Modelle, deren Zielvariable ein direktes Maß des Wertes ist, den wir einem Projekt beimessen. Im Gegensatz zu den schon erwähnten beschreibenden Modellen nennen wir diese *Problem- oder Entscheidungs-Modelle*. Cost-Benefit Analysis ist der Name des Zweiges der regional sciences, der sich mit dem Formulieren solcher Entscheidungsmodelle befaßt.

Vergegenwärtigen wir uns ein vereinfachtes Beispiel der Anwendung der Cost-Benefit Analysis: Das rapide Anwachsen des privaten Verkehrs sowie die vielerorts mangelnde Trennung von privatem und öffentlichem Verkehr haben in unseren Städten zu Verhältnissen geführt, die gemeinhin beanstandet werden. Die Liste der Pläne, die zur Linderung der mißlichen Verhältnisse geeignet erscheinen, ist nicht kurz. Sie umfaßt einfache Maßnahmen, die die effektivere Verkehrsregelung betreffen, wie auch äußerst komplexe, die über die Entwicklung neuer Verkehrsmittel die Politik der Landnutzung zum Gegenstand haben. Wir wissen zum Beispiel um die in größeren Städten augenscheinliche und leicht zu erklärende inverse Abhängigkeit von Autobesitz und Wohndichte. (Es handelt sich hier keineswegs um eine Scheinkorrelation, wie man vermuten möchte. Obwohl der Besitz eines Autos stark vom Einkommen abhängig ist und viele reichere Familien in – minder dicht besiedelten – Vororten leben, gilt die erwähnte Abhängigkeit.) Da das Wachstum der Städte vornehmlich in den Zonen geringerer Dichte vor sich geht, ist dort eine gestiegerte Wachstumsrate des Automobilbesitzes (und damit -verkehrs) zu beobachten. Um den vermehrten Automobilverkehr reibungslos in die Innenstädte leiten zu können, kann es sinnvoll sein, die verfügbaren öffentlichen Gelder mehrheitlich in den Straßenbau zu investieren. Andere Maßnahmen mögen darauf zielen, die Wachstumsrate des Automobilbesitzes abzufachen (oder zumindest die Nutzung des Autos zu beeinflussen) und vornehmlich den öffentlichen Verkehr auszubauen. Die Wahl des geeigneten öffentlichen Verkehrsmittels wird – wie auch seine Wirksamkeit – von der Stadtgröße und

der Besiedlungsdichte abhängen. Die Erhöhung der Besiedlungsdichte in den Randgebieten der Städte wäre somit eine Basis, dort ein leistungsfähigeres öffentliches Verkehrsmittel einzuführen. Welcher dieser beiden skizzierten Wege ist mit höheren Kosten verbunden? Welcher bietet der Gemeinde den größeren Nutzen? Und schließlich: Welche Maßnahme ist zu wählen?

Cost-Benefit Analysis schließt, wie aufgrund dieses Beispieles vermutet werden kann, eine ganze Reihe methodologischer Probleme ein. Sie umfaßt generell all jene, welche sich bei der Formulierung formaler Modelle stellen. Darüber hinaus sind dann die für die Cost-Benefit Analysis charakteristischen zu erwähnen: Probleme, die sich aus dem Versuch des Vergleichs von quantitativen und qualitativen Werten ergeben, aus dem Vergleich von öffentlichen und privaten Investitionen und Gewinnen usw. Die Vielzahl der an einem Planungsproblem direkt oder indirekt beteiligten Akteur- und Interessengruppen «finanzieren» das System, das Gegenstand der Planung ist: durch Geld, durch Zeit, die man anders nutzen möchte, durch Unbequemlichkeiten, Unfälle. Umgekehrt ziehen sie aus dem System, von dem sie Teil sind, ihren Nutzen. Eine Planung wird unternommen, wenn man dieses Kosten/Nutzen-Verhältnis zu ändern wünscht. Es mag dabei Ziel sein, einen «Nutzenüberschuß» zu erhalten. Zuweilen verzichtet man jedoch auf diese ökonomische Lösung und wählt Maßnahmen, bei denen das Kriterium lediglich der Nutzen ist, gewissermaßen unbeachtet der Kosten, die damit verbunden sind (man denke an das Projekt «man on the moon»). Oder man ist bereit, für eine Planung einen bestimmten Betrag zu investieren, und sucht nach der Lösung, die den Nutzen aufgrund dieser definierten Teilkosten optimiert.

Um sich Klarheit zu verschaffen über den Stand der Disziplin, die sich mit solchen Problemen befaßt, veranstaltete das Committee on Urban Economics of Resources for the Future, Inc. im Mai 1962 in Washington eine Tagung, deren Beiträge zu einer Schrift zusammengefaßt wurden. Diese umfaßt neun überarbeitete, mit Literaturangaben und Anmerkungen versehene ausgezeichnete Aufsätze, die separat gelesen werden können, ohne daß dabei auf die Bezüge zu den anderen Beiträgen verzichtet werden müßte. William J. Baumol befaßt sich in seinem allgemein gehaltenen und vortrefflich einführenden Beitrag mit Interaktionen öffentlicher und privater Entscheidungen. Allen D. Manvel gibt anhand einer Reihe statistischer Daten einen Überblick über den Wandel der Gemeindeausgaben. Die Bedeutung von

Subventions- und Ausgleichsprogrammen der Regierung für die lokale Haushaltspolitik analysiert Selma J. Mushkin. William W. Vickrey diskutiert in seinem Aufsatz neben der Problematik des Vergleichs privaten und öffentlichen Nutzens Wege der Taxierung städtischer Einrichtungen und Fragen der Besteuerung. Eine klar und sparsam formulierte Einführung in die Methodologie der Konstruktion von Planungs-Modellen gibt Russell L. Ackoff, wobei zwei Beispiele näher betrachtet werden: die Bewertung und Gewichtung von Transport- und Bildungseinrichtungen. Eine zusammenfassende Darstellung ihrer Sicht der Cost-Benefit Analysis geben Nathaniel Lichfield und Julius Margolis. Roland N. McKean reflektiert in seinem Aufsatz über die Bedeutung des Widerstreits von individuellen Kosten (oder Nutzen) und Gesamtkosten (oder -nutzen) im Hinblick auf den Versuch rationaler Entscheidungen. Werner Z. Hirsch befaßt sich in seinen Ausführungen mit der expliziten Formulierung der Werte städtischer Dienste, während Seymour Sacks anhand einer Reihe statistischer Daten interessante Bezüge zwischen Agglomerationsmuster und Ausgabenstruktur aufzeigt. – Diese Lektüre ist all jenen, Politikern und Professionellen, die sich mit Planung befassen (oder mit Planung zu befassen hätten), wärmstens zu empfehlen. Ihr Titel lautet: Howard G. Schaller, ed., *Public Expenditure Decisions in the Urban Community, Resources for the Future, Inc.*, Washington, D. C., 1963, 198 Seiten, Preis \$ 3.50 Marcel Herbst

Wettbewerbe

(ohne Verantwortung der Redaktion)

Entschieden

Wandbild im Neubau der Bezirksverwaltung Arlesheim BL

In diesem von der Kunstkreditkommission und dem Hochbauspektator Basel-Land durchgeföhrten Wettbewerb traf das Preisgericht folgenden Entscheid:

1. Preis (Fr. 2600): Walter Schüpfer, Riehen; 2. Preis (Fr. 2400): Coghuf, Muriaux JB; 3. Preis (Fr. 1500): Theo Eble, Basel; 4. Preis (Fr. 1000): Mario Bollin, Basel; 5. Preis (Fr. 800): Konrad Hofer, Basel; 6. Preis (Fr. 800): Dorette Huegin, Riehen; ferner zwei Entschädigungen zu je Fr. 500: Julia Ris, Sissach; Franz Danksin, Basel. Das Preisgericht empfiehlt den erstprämierten Entwurf zur Ausführung. Preisgericht: Willi Arnold,