

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 5 (1992)
Heft: 8-9

Rubrik: Jakobsnotizen

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: 18.04.2026

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



BILD: MADJA ATHANASIOU

Das 1960 erbaute Haus Steiger im Doldertal bei Zürich ist sorgfältig renoviert worden.

Ein Manifest der formalen Reduktion

Das bekannte Wohnhaus des Architektenehepaares Flora und Rudolf Steiger im Doldertal in Zürich ist sorgfältig renoviert worden.

Genau gegenüber der berühmten Doldertalhäuser, die Alfred und Emil Roth mit Marcel Breuer in den Dreissigerjahren gebaut haben, steht ein Prisma im Hang: Das 1960 entstandene Einfamilienhaus Steiger. Betonstützen, die sich elegant wie Finger spreizen, tragen die scharfkantigen, auskragenden Betonplatten mit umlaufenden Balkonen. Zwei Wohn-geschosse mit grossen, feinglied-rigen Fenstern schweben über einem hohen Unterbau und über-kragen eine grosszügige Eingangs-zone, zu der eine zweiläufige Treppe führt. Das Ehepaar Steiger war zwar bereits durch seine Arbeiten bekannt geworden (un-ter anderem das Z-Haus, Betei-ligung an der Siedlung Neubühl

und das Kantonsspital, alle in Zü-richt), aber ein eigenes Haus hat-ten sich die beiden noch nicht lei-sten können. Auf den Stufen der Rotonda in Vicenza beschlossen sie Ende der Fünfzigerjahre, Palladio zum Vorbild zu nehmen und ein eigenes Haus zu bauen. Aus dem quadratischen Zentral-raum allerdings wurde bei ihnen ein Achteck.

Die beiden Söhne Peter und Mar-tin, beide auch Architekten, ha-ben nun nach dem Tod der Eltern das Haus sorgfältig renoviert.

LORE KELLY

NDS Architektur

Ein Nachdiplomstudium Archi-tekturen beitet die ETH Zürich ab Wintersemester 1992/93 an. Eine Broschüre und Auskunft dazu gibt es bei der ETH Höggerberg, Abteilung Architektur, 8093 Zürich, 01/377 32 60. HP

Avantgardist Mürner

Wer oft Zug fährt, ist gewiss schon Hansjakob Mürner begegnet. Seine Kennzeichen: Urner Dialekt, weisse Mütze, gepflegter Bart und ein Kofferboy, auf den er seine Habseligkeiten schnallt. Er ist ein freundlicher Mensch und versucht hin und wieder, die Leute zu überzeugen, dass bald das Himmelreich komme. Er lebt gleichsam im Zug und auf den Bahnhöfen, nicht als Clochard, sondern als ewig Reisender. Oft nimmt er zum Beispiel den Zug um 22.00 ab Zürich nach Basel und steigt dort um in den Nachtzug nach Rom. Um 2.57 kommt er in Chiasso an, hat einen zweistündigen Aufenthalt und fährt dann um 5.00 wieder zurück über Zürich nach Schaffhausen. Je nach Wetter steigt er schon in Arth-Goldau aus und fährt über die Rigi nach Vitznau-Luzern-Entlebuch-Emmental-Bern-Genf. Ich dachte lange, Mürner sei nichts mehr als ein komischer Kauz. Er ist aber der wahre Avantgardist. Denn, wenn der letzte Tunnel gegraben und das letzte Dorf einen Ortsbus oder zumindest ein Ruftaxi installiert haben wird, dann werden wir alle immer unterwegs sein. Wo Büros waren, sind öde Ruinen, wo Siedlungen waren, hausen die Ratten. Die einen von uns, die ewig gestrigen, wohnen wohl in Autos. Mürners Jünger hingegen schlafen, wohnen, lieben, essen, arbeiten in Bus, Zug und auf den Dampfschiffen.

Für Mürner sprechen auch die Fakten. Die LITRA, das ist ein Teil der Lobby für mehr öffentlichen Verkehr, stellt in einem Leporello jährlich interessante Verkehrszahlen zusammen (50 Rappen kostet es und kann bestellt werden bei LITRA, Bern, Telefon 031/22 20 43). Im letzten Jahr wurden in die SBB anderthalb Milliarden Franken investiert. Das sind 200 Franken pro Kopf der Bevölkerung. 1950 waren es noch 20 Franken. Selbstverständlich wurden die Autofahrer noch stärker verwöhnt. In die Strassen wurden 1991 weit über drei Milliarden Franken verbaut, 500 Franken pro Kopf. 1,6 Milliarden Fahrten verzeichnet der öffentliche Verkehr, 6,8 Milliarden der private. Das Verhältnis zwischen beiden ist seit zehn Jahren gleich: 20 Prozent Schiene, 80 Prozent Strasse. Was sich in den letzten zehn Jahren verändert hat, ist die Kuchengrösse: von 6,7 Milliarden Fahrten 1980, auf 8,5 Milliarden Fahrten 1990. Solche Dynamik gilt für fast alle Grössen: Die Tonnenkilometer Nord-Süd-Nord haben sich mehr als verdoppelt, es stehen 3,8 Millionen Autos herum, die Lohnkosten sind gestiegen, der Benzinpreis auch, aber viel weniger stark, die Eisenbahnbillette sind teurer geworden und das Postautonetz um 500 Kilometer länger.

Wir wissen es: Auch wenn prinzipiell beschränkte Güter im Spiel sind wie die Erdober- und -unterfläche, ist in unserer Art zu leben nichts so eingeschrieben, wie ständiges Wachstum. Da mag der Sinn loser und das Geld knapper werden. Wir wissen überdies und sind stolz darauf: Die Schweiz ist Weltmeister im öffentlichen Verkehr. Das ist angenehm, weil sich ein autoloses Leben bequem führen lässt. Aber nur schon erhalten können, was wir heute auf der Schiene in Stadt und Land haben, wird viel sein. Strassen zurückstutzen, Park-plätze aufheben, Benzin verteuern sind das eine. Kritische Fragen zum blinden Konkurrenzspiel «Dir einen Kilometer Strasse und mir zwei Kilometer Eisenbahn» und für alle noch mehr Verkehr sind das andere.