

Die Churer Fleischorte : ein Kochrezept aus dem Kanton Graubünden

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119942>

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.

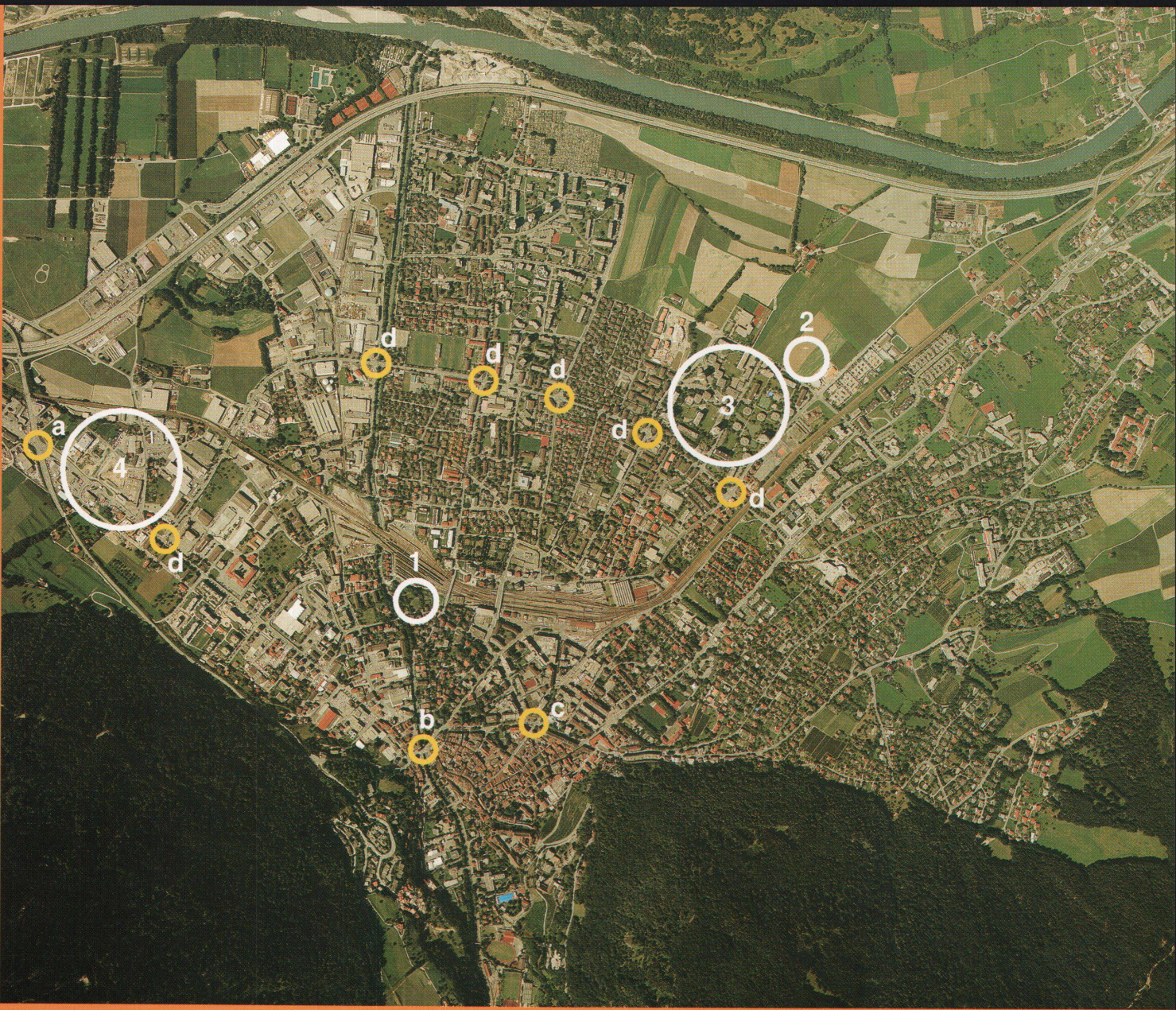


Bild: Swissair Photo

Die Churer Fleischtorte

ein Kochrezept aus dem Kanton Graubünden

350 g Mehl
 150-200 g Butter
 1 Eigelb
 1/2 Tasse lauwarmes Wasser
 Salz

einen Teig herstellen, ruhen lassen,
 2/3 davon auswallen und das Blech damit
 belegen

Füllung:

300 g Schweinefleisch
 300 g Kalbfleisch
 50 g Speck
 1 dl Rahm
 1 Brötli
 Fett oder Öl
 Zwiebeln und Peterli
 Salz, Muskat
 Ei

hacken und gut mischen
 in heisser Milch einweichen
 dämpfen
 alle Zutaten gut mischen
 zum Bestreichen

Die Füllung auf den Teig geben, den Rest des Teiges auswallen, über das Ganze
 legen, mit Ei bestreichen und 50 Min. backen.

Die Ch

Die Stadt Chur am 31. August 1989. Die Altstadt und der Bischofshof im Süden (unten). Die Neustadt und der Rhein im Norden (oben). Dazwischen das trennende Band der Bahnanlagen

Einige Brennpunkte der Architektur- und Planungsdiskussion

- 1 Benerareal
- 2 Areal «In den Lachen»
- 3 Überbauung «Lacuna» von Th. und Th. Domenig. La Ville Radieuse in Chur
- 4 Im Kalchbühl, an der äusseren Kasernenstrasse, entstand der wilde Westen von Chur: Das sich gegenseitig niederschreiende Durcheinander

Wo sich der Verkehr staut:

- a an der äusseren Kasernenstrasse,
- b am Nadelör Welschdörfli und Obertor,
- c am Postplatz,
- d an den Kreuzungen der Ringstrasse

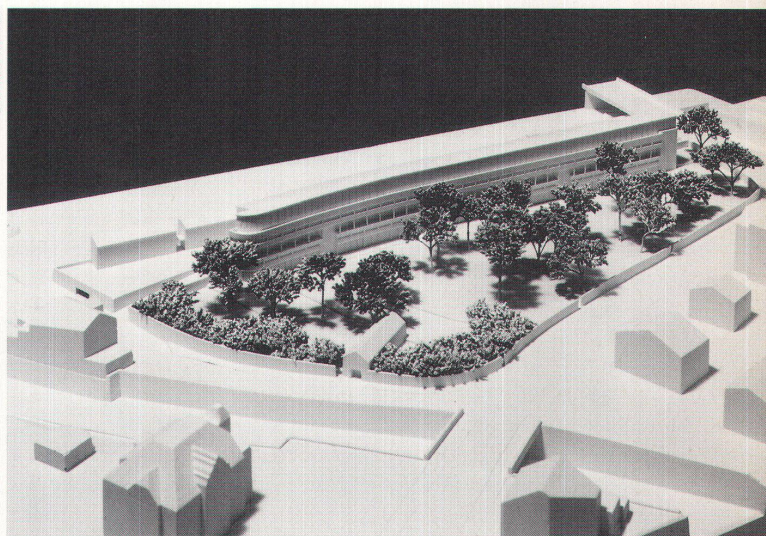
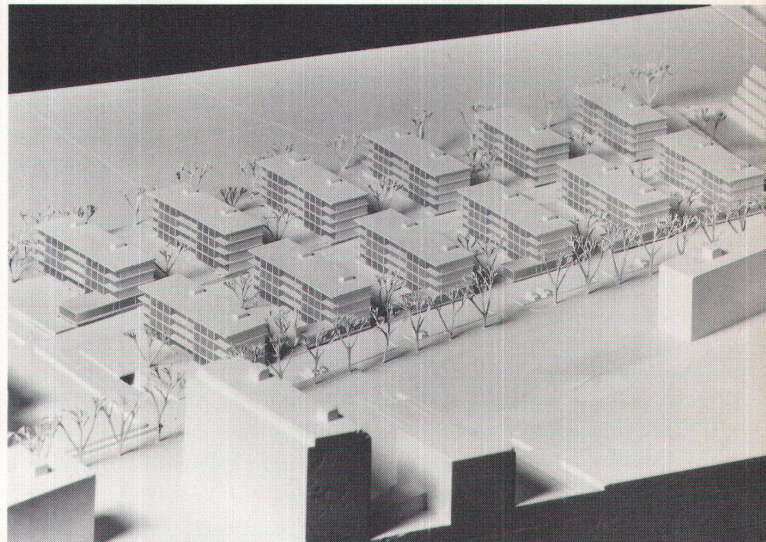


Bild: Reto Reinhardt

Modell des Projektes «Landlust» von Schaufelbühl, Bearth und Deplazes

Modellbild des Projektes «Le retour d'Afrique» von Peter Zumthor

Von Benedikt Loderer (Text) und Reto Führer (Bilder)

Chur hat in letzter Zeit von sich reden gemacht. Selten erfreulich. Zwei verunglückte Wettbewerbe und ein rausgeschmissener Stadtarchitekt liessen aufhorchen. Ein Besuch in Graubündens Hauptstadt.

Chur zum Beispiel? Chur ist kein Reiseziel. Die Leute aus dem Unterland fahren an Chur vorbei (auf der N 13) oder steigen am Bahnhof von der SBB auf die rhätische

Bahn und auf Postauto um (in Brosi und Obrists neuer grossartiger Halle). Nach Chur fahren nur die Churer und die, die müssen. Anders herum: Chur schmort im eigenen Saft. Der hat auch eine eigene Chust. Diese zu probieren war das Ziel. Es ist eine Annäherung über Gespräche mit einigen Churern. Vorausgegangen war einiges Getöse, das vereinfachend zwei Kapitel hat: Bener und Lachen.

Skandal, Skandal! schrien viele. Das ist es auch, doch verbergen sich dahinter wie immer etliche und handfeste Interessen.

Die Geschichte vom Benerareal
Am Rande der Altstadt in bester Lage befindet sich das Benerareal, das 1982 für 3,5 Millionen zu zwei Dritteln von der Stadt Chur (politische Gemeinde) und zu einem Drittel von der Bürgergemeinde ge-

Churer Fleischtorte

kauf worden ist. Die Geschichte beginnt bereits vielversprechend. Das Gutachten der kantonalen Denkmalpflege wird vom Stadtrat der Einfachheit halber unter den Tisch gewischt. Denn bereits beim Kauf des Areals war klar: Innenstädtisches, «mittelständisches» Wohnen sollte hier ermöglicht werden; da sind die bestehenden Gebäude sowieso im Weg. Im Sommer 1985 schrieben Stadt und Bürgergemeinde gemeinsam einen Projektwettbewerb aus. Ganze drei ETH-Professoren sassen im Preisgericht (Huber, Schnebli, Campi), mit ihnen die in Chur aufgewachsene Tilla Theus. Das Urteil war eindeutig: das Projekt «Le retour d'Afrique» von Peter Zumthor. «Eine Talsperre!» tönte es im Gratisanzeiger «Bündnerwoche», und die Jagd war eröffnet. Nicht wie man ein Projekt (fast) zur Strecke bringt ist dabei spannend, sondern der Ton, in dem das geschieht. Und den gibt in Chur ein Mann an: Thomas Domenig. Er verwendet die Sprache eines Eishockeypräsidenten. Was er ja auch seit einigen Jahren ist.

Das traurige Lachen

Das Kapitel Lachen ist folgenreicher als der abgewürgte Wettbewerb auf dem Benerareal (Wiederbelebungsversuche sind derzeit im Gang). Auf einem 25 000 m² grossen Grundstück «In den Lachen» soll eine diesmal nicht mittelständische, sondern preisgünstige Wohnsiedlung entstehen. Einen Ideenwettbewerb (Fachpreisrichter: Kurt Aellen, Roland Leu, Jürg Stäubli) gewinnen Schaufelbühl, Bearth und Deplazes mit dem Projekt «Landlust», abgebildet und besprochen in Hochparterre vom Dezember 1991. Zwar entspräche der Aufgabe eindeutig ein Projektwettbewerb, doch die geringere Verbindlichkeit des Ideenwettbewerbs scheint den Veranstalter vorsichtiger. Sich möglichst wenig festlegen, heisst die Devise. Auch diesmal spricht Domenig Klartext: «Totale Phantasielosigkeit», «Internierungslager des Zweiten Weltkriegs, und er mobilisierte die künftigen Nachbarn gegen «Landlust». Wiederum wird ein Projekt zum Abschuss freigegeben. Doch es

kommt noch schöner. Der erst seit zwei Jahren in seinem neu geschaffenen Amt als Stadtarchitekt wirkende Hans-Ulrich Minnig tritt Knall auf Fall zurück. Rauschmiss, stand in der Bündner Zeitung. «Der Stadtrat hat kein Bedürfnis, zum Rücktritt von Herrn Minnig weitere Kommentare abzugeben», tönt's hilflos von der Stadtregierung.

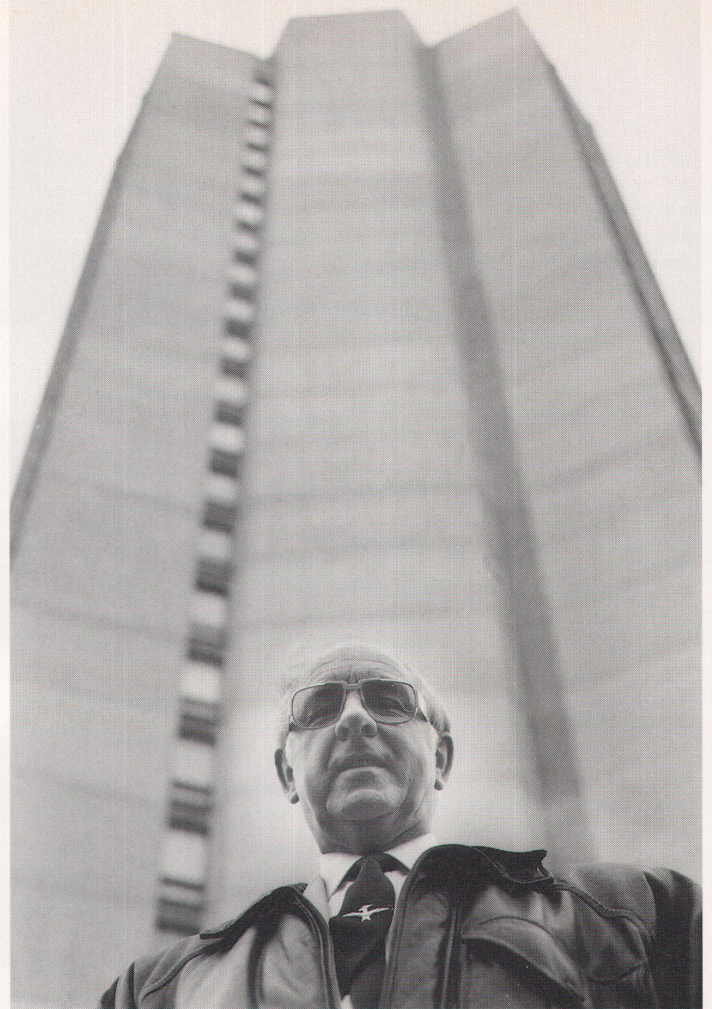
Die Opposition erhebt ihr Haupt

Darauf rumort es gewaltig in der Churer Architektenschaft. Rund 80 Berufskollegen unterzeichnen im August 1992 einen Protestbrief an den Stadtrat. Darin steht zum Beispiel: «Die erhofften Möglichkeiten einer Verbesserung in der baulichen Planung und Gestaltung unseres Stadtbildes wurde durch die Haltung der Exekutive der Stadt verunmöglicht.» Was wohl heisst: In städtebaulichen Fragen ist der Stadtrat Mitglied des Bauhilfes jener Kreise, die über lange Jahre selbstherrlich auf dem Bausektor wirken durften. In Chur pfeifen es die Spatzen von den Dächern: Die Kreise heissen Domenig und Konsorten. Er ist auch der einzige, der den Protestbrief nicht unterschreibt.

Der Stadtrat ist tief beleidigt. Noch vor dem offiziellen Eintreffen des Architektenbriefes erfolgt eine «Stellungnahme von derartiger Arroganz und Überheblichkeit», dass es dem Chefredaktor der Bündner Zeitung den kommentierenden Atem verschlägt. Kürzen wir ab. Aus dem Architektenprotest entstand das Architekturforum Chur, eine Diskussionsplattform für Architektur und Städtebau mit einem beachtenswerten Veranstaltungsprogramm, Minnigs Stelle ist neu besetzt, Béatrice Buchenel heisst die Stadtarchitektin, und Hans-Ulrich Minnig führt ein eigenes Architekturbüro in Chur.

Der grosse Macher

Alles vorbei, alles geheilt? Wohl kaum, doch wir müssen von der chronique scandaleuse zu den Hintergründen vordringen. Vom Unterland her gesehen (woher übrigens alles Übel in Bündnen kommt) gibt es in Chur nur zwei sichtbare Figuren: Den Bischof und Thomas



Thomas Domenig, Architekt, Generalunternehmer, Investor, Privatpilot und Hockeyclubpräsident

Chur zum Beispiel

Chur, Hauptstadt des Kantons Graubünden, 595 Meter über Meer, 33 461 Einwohner (31.12.91), pro Kopf werden 1827 Franken Steuern bezahlt, Gemeindegebiet von 2810 ha, davon 54,3 Prozent Wald, «direkte Zugverbindungen nach Paris, Calais, Bruxelles, Köln, Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen, Stockholm, München und Wien» schreibt der Verkehrsverein, Beamtenstadt sagt der Volksmund. Politisch fest in bürgerlicher Hand.

Stadtrat (Exekutive)

Rolf Stiffler, Stadtpräsident (FdP)
Christian Aliesch (SVP)
Josef Rogenmoser (CVP)

Parteien im Stadtparlament

FdP 5 Sitze
SVP 5 Sitze
CVP 4 Sitze
CSP 2 Sitze
SP 5 Sitze
LA 2 Sitze (Linke Alternative)

Domenig. Überlassen wir Seine Exzellenz den Gläubigen, wenn auch der bischöfliche Landbesitz in dieser Geschichte eine Rolle spielt, und wenden wir uns dem Architekten Thomas Domenig zu. Bereits sein Vater war Architekt und legte durch Landkäufe (unter anderem bei Bischöfen) das Fundament zum späteren Erfolg. Domenig machte 1956 an der ETH-Z sein Diplom und hat «nichts anderes getan, als das, was wir bei Dunkel und Hofmann gelernt haben konsequent anzuwenden». Auf Vorarbeiten von Hans Marti aufbauend verwirklichte er in den Sechzigerjahren die Überbauung «Lacuna», die Ville Radieuse von Chur. Nach diesem fulminanten Start ging es ungebrochen weiter. «Wer ausser mir macht denn überhaupt etwas in Chur?» fragt Domenig heute und weist auf die rund 60 Millionen hin, die er pro Jahr verbaue. Er ist Architekt, Generalunternehmer und Financier in einem. Der grosse Macher von Chur. In seinem Büro im Sockel eines seiner Hochhäuser, wo heute rund 35 Leute arbeiten, hängt hinter dem Chefpult ein Stadtplan an der Wand. Alle Grundstücke, worauf Domenig gebaut hat, sind mit gelbleuchtendem Filzstift markiert. Ein Leopardenfell.

Das führt auch dazu, dass es in Chur keine Bau- und Planungsfrage gibt, bei der Domenig keine Meinung und keinen Einfluss hätte. Zählt man die Abhängigkeiten zusammen, die jährlich 60 Millionen Investition im Baugewerbe und all seinen Verästelungen zwangsläufig erzeugen, so ist Domenigs unsichtbare Macht verständlich. Kein Gewerbler beisst in die Hand, die ihn füttert, und wieviele Arbeitsplätze, bitte sehr, garantieren die 60 Millionen? Trotzdem gehört er nicht zur eigentlichen classe politique von Chur. Die verachtet er souverän: «Die haben ja alle Asthma.» Er legt sich lustvoll mit allen an. Ihm gefällt der Kampf Domenig gegen den Rest von Chur. Der Stadtpräsident Rolf Stiffler (FdP) will ihn vor Gericht ziehen, weil Domenig ihm öffentlich Amtsmissbrauch vorgeworfen hat. «Das nehme ich zurück, es ist kein Amtsmissbrauch, es ist nur brillante

Die jüngere Generation

Alle Gesprächspartner beantworteten die Frage: Wer sind die spannenden Architekten in Chur? Hier die (unvollständige) Liste:
 Valentin Bearth und Andrea Deplazes
 Conradin Clavuot
 Dieter Jüngling und Andreas Hagmann (Vgl. HP 12/93)
 Martin Heim
 Pablo Horvath
 Marcel Liesch
 Jürg Ragetti
 Reto Schaufelbühl
 Gioni Signorell
 Urs Zinsli
 Im Hintergrund dräut der grosse Alte: Rudolf Olgiati. Der einflussreichste Neuerer Peter Zumthor hat längst die Bezeichnung «Churer Architekt» gesprengt und arbeitet international.



Josef Rogenmoser, Stadtrat

Unfähigkeit.» Fortsetzung folgt, darauf können wir uns verlassen. Oder wie es der Journalist Christoph Graf in einem Artikel über Domenig als den Präsidenten des EHC Chur ausdrückt: «Ohne ihn wäre Chur ein Provinzverein, mit ihm ist Chur immer noch ein Provinzverein, aber einer mit Unterhaltungswert.» Das gilt teilweise auch für die Stadt Chur.

Rogenmoser leidet

Aber eben nur teilweise. Domenig redet nicht, er baut. Und wer sind seine Gegenspieler? Die Stadtregerung ist es nicht. Der für Bau- und Planungsfragen zuständige Stadtrat Josef Rogenmoser (CVP) ist in arger Bedrängnis. Bauvorhaben für 30 Millionen lägen bei den Baubehörden und würden nicht behandelt. Dies wegen eines absolut lächerlichen Mehrlängenabstands und einer unsinnigen Methode zur Berechnung der Ausnutzung, behauptet Domenig. Rogenmoser wehrt sich: Rechtsgleichheit für alle Bürger. Doch Gleichbehandlung ist für einen Domenig bereits Schlechterbehandlung.

Doch hat Rogenmoser noch weitere Sorgen. Ihn, der aus dem Autogewerbe stammt, plagen nun die Autogewerbler und ihre Verbündeten. Chur leidet an Verkehrsverstopfung, und die soll subito beseitigt werden. Stadtplanung wird auf Verkehrsmassnahmen reduziert. Ein Kreisel als Problemlösung gepriesen. Das war in Chur nicht immer so. Die Stadterweiterung der Sechzigerjahre (Lacuna ff.) waren damals beachtenswerte Planungserfolge. Dem wilden Bauen lag ein Konzept zugrunde. Später war das wilde Bauen das Konzept. Was daraus geworden ist, ist im Kalchbühl an der äusseren Kasernenstrasse zu besichtigen: Der Strip von Chur oder im Einzelsprung von Grundstück zu Grundstück. Entstanden ist das sich gegenseitig niederschreiende Durcheinander, Churs lebendigster Stadtteil. Dieses Leben ist Autoleben, und so staut sich der Verkehr. Doch der ehemalige Autohändler Rogenmoser glaubt fest an die freie Wahl des Verkehrsmittels, im Klartext: Er will die freie Fahrt weder bremsen noch einschränken. Ei-

gentlich möchte er sie ermöglichen und fördern. So sieht er kein Bedürfnis für eine gezielte Steuerung der Signalanlagen (Stichwort Pfortneranlagen). Ob sich der Verkehr am Stadteingang oder beim Flaschenhals Welschdörfli staut, komme aufs selbe heraus. Besser wäre es, den Stau zu vermeiden. Zum Beispiel mit dem Welschdörfli durchstich, einem Projekt, das am Rand der Altstadt mit einer neuen Brücke über die Plessur und einer Schneise einen Entlastungsschlag bringen soll. Es ist, als wäre die Kunde, dass neue Strassen zwangsläufig mehr Verkehr produzieren, noch nicht bis nach Chur vorgedrungen. In einem allerdings hat Rogenmoser noch recht. Verglichen mit andern Städten herrschen in Chur durchaus erträgliche Verhältnisse. Gemäss den Selbstversuchen des Stadtrats beträgt die Wartezeit kaum je mehr als vier Minuten.

Eine Initiative bleibt stecken

Dass das trotzdem niemanden glücklich macht, bestätigt die 1989 überraschend angenommene Initiative zum Stadtverkehr der linken Parteien. Sie verlangt ein Gesamtverkehrskonzept mit detaillierten Forderungen für Bus-, Rad- und Fusswege und flächendeckender Verkehrsberuhigung. Die Plafonierung der Parkplätze allerdings wurde vom Volk abgelehnt. Die Umsetzung der Initiative fällt dem Stadtrat sichtlich schwer. Der Verkehrsplaner Peter Hartmann schätzt, dass heute die Forderungen zu 10 Prozent im Ausmass und zu 5 Prozent der Kosten erfüllt sind. Der Stadtplaner Christian Conrad, der für die Umsetzung verantwortlich war, kündigte. Innerhalb kurzer Zeit verlor der Stadtrat also nicht nur seinen Architekten, sondern auch seinen Planer.

Ein Verkehrskonzept? Sollte das nicht längst vorhanden sein? Es sollte. Und zwar in Form eines Generellen Erschliessungsplanes (GEP), den das Raumplanungsgesetz des Kantons Graubünden verlangt. Dieser Erschliessungsplan scheiterte vor über zehn Jahren an der Urne, und der Stadtrat stellte sich jahrelang auf den Stand-

punkt, «das Volk hat nein gesagt», ein bequemes Argument, um nichts zu tun. So liess sich die Stadtregerung vom Einzelproblem zur Einzellösung treiben. Das gewöhnliche eidgenössische Verfahren. Doch jetzt soll alles besser werden. Das Zauberwort heisst Revision der Stadtplanung. Siehe unten.

Scharfe Architektur

Was fehlt in Chur? Andrea Deplazes und Valentin Bearth, die «Landlust»-Architekten, meinen die Vermittlung zwischen den Fachleuten, namentlich den Architekten und dem Stadtrat. In der Stadtverwaltung fehlt ein Gesprächspartner. Der Stadtrat von Chur hat Kommunikationsprobleme und stellt sich auf einen Herrim-Haus-Standpunkt. Eigentlich wünschen sich die Architekten eine Figur vom Schlage Franz Eberhards, Stadtbaumeister von St. Gallen, als ein kompetentes Gegenüber. Dessen Vortrag im Architekturforum ist auch der einzige gewesen, den Rogenmoser besucht hat, wie aufmerksam notiert wurde.

Es dürfte aber auch ein Generatio-

nenproblem dahinter stecken. Zwischen der BSA-Generation von Leuten wie Richard Brosi, Monica Brügger, Hans Peter Menn und Robert Obrist und den Jungen fehlt eine Generation. Die Stadträte gehören, wie Thomas Domenig auch, zur BSA-Generation, es fehlt das Zwischenglied. Und die Jungen (vgl. Kasten) kamen, von Rudolf Olgiati und von Peter Zumthor beeinflusst, mit einer radikaleren Berufsauffassung daher. Das Arbeitsinstrument helvetischer Kompromiss ist ihnen zu stumpf, sie wollen scharfe Architektur machen. Und genau diese scharfe Architektur halten die Politiker für gefährlich. Sie kostet Stimmen und, schlimmer noch, setzt sie unter Rechtfertigungsdruck. «Le retour d'Afrique» oder «Landlust» sind Projekte, die gegen die Angriffe aus den eigenen Reihen durchgestanden werden müssen. Was mehr Rückgrat braucht als in Chur wächst. Auch hat es eine anti-intellektuelle Seite. Wir brauchen uns nicht von ETH-Professoren sagen zu lassen, was gute Architektur ist! Nur muss man diesen trotzigsten Satz auch umkehren: Wir lassen uns doch von scharfer Architektur nicht in Frage stellen!

Die frohe Botschaft

Ende Januar hat der Stadtrat der Öffentlichkeit vorgestellt, wie er Stadtplanung revidieren möchte.

Andrea Deplazes und Valentin Bearth, Architekten der neuen Generation





Hans-Ulrich Minnig, einst Stadtarchitekt, jetzt selbstständig

und verkehrstechnischer Sicht eingehend überprüft und die Resultate in die Gesamtplanung einbezogen werden». Hinter diesem gewundenen Satz verbergen sich Stadtbildstudien. Das Beispiel von St. Gallen macht Schule. Doch nicht im eigenen Planungsamt sollen diese Arbeiten durchgeführt werden, sondern von privaten Büros, Churer Büros selbstverständlich. Im nächsten Herbst sollen die ersten Entwürfe vorgestellt werden. Die ganze Übung soll «im 6. Jahr dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden». Doch ist der Stadtrat ein gebranntes Kind: «Die Vergangenheit hat gezeigt, dass grössere Revisionen und erst recht Gesamtrevisionen ... beim Volk keine Gnade finden. Aus diesem Grunde wird der Stadtrat auch künftig Teilrevisionen, allerdings im Sinne eines ganzheitlichen Konzeptes, dem Volke zur Abstimmung vorlegen.»

Bis zum nächsten Parkhaus

Ex-Stadtarchitekt Minnig nimmt dies mit Befriedigung zur Kenntnis. Es werde getan, was nötig sei und was er bei Amtsantritt bereits in Gang zu setzen versucht habe. Neben anderen Stadtbaumeistern hatte er zusammen mit Stadtrat



Peter Hartmann, Verkehrsplaner

Wie lernfähig Politiker sind, wird hier demonstriert. Auf Druck des Kantons, des Architekturforums (ohne es einzugestehen) und zweier parlamentarischer Vorstösse in Betrieb gesetzt, will nun der Stadtrat tun, was er bisher zu vermeiden suchte: Planen. Der generelle Erschliessungsplan für Verkehr und Versorgung soll nun ausgearbeitet werden. Das Gemeindeparslament soll 716 000 Franken bewilligen; der Kanton zahlt 289 000 Franken als Beitrag. Kurz: Eine Million soll die Revision der Stadtplanung kosten.

«Gewisse neuralgische Gebiete müssen bezüglich städtebaulicher

Rogenmoser und dem Präsidenten der Baukommission seinen Kollegen Franz Eberhard in St. Gallen besucht. Die Leute vom Architekturforum werden sich erst erstaunt die Augen reiben. War es nicht das, was sie unter anderem gefordert hatten? Allerdings vor voreiliger Versöhnung sei gewarnt. Beim nächsten Parkhaus-Projekt, Domenig wird in Kürze jenes am Fontanaplatz zur Baubewilligung eingeben, geht der alte Tanz wieder los. Denn Einigkeit über das Vorgehen heisst noch lange nicht Übereinstimmung der Ziele. Und eine solche gibt es höchstens an der Oberfläche so im Sinne von: «Wer

würde gegen eine attraktive Stadt zum Wohnen und Arbeiten sein?» Es muss sich erst weisen, was gemeint ist, wenn der Stadtrat sich vornimmt: «Die zu revidierende Grundordnung ... (ist) vermehrt als Führungsinstrument für die Behörde einzusetzen.» Wieviele Schwalben machen einen Frühling?

Nachtrag: Wo in dieser Geschichte bleibt die neue Stadtarchitektin Béatrice Buchenel? Zum Gespräch mit dem Schreiber hatte sie Stadtrat Rogenmoser nicht mitgebracht, das erledigte er alleine. An der Hauptversammlung des Architekturforums erschien sie nicht.