



In Patrick Gmürs Wohnbauten, wie dem Züricher Hard Turm Park, gibt es Einheiten mit den unterschiedlichsten Grundrissen, Raumhöhen und teilweise zweigeschoßigen Balkonen.

Foto: Roger Frei

Der Stadtplaner als Mundhygieniker

Was der Kariesbefall bei Kleinkindern damit zu tun hat, in welchem architektonischen Umfeld sie aufwachsen, erklärte der ehemalige Züricher Stadtplaner Patrick Gmür im Innsbrucker *aut.architektur* und *tirol*.

Von Edith Schlocker

Innsbruck – Was Karies mit Architektur zu tun haben soll, fragte sich wohl so mancher, der der Einladung des *aut* zum Vortrag des Architekten und ehemaligen Züricher Stadtplaners Patrick Gmür gefolgt war. Um bereits ganz am Anfang die Antwort auf die in den Raum gestellte Frage zu bekommen. Ist es laut Gmür doch ein Faktum, dass der Grad von Karies bei Kleinkindern unmittelbar damit zu tun hat, in welchem sozialen Umfeld sie wohnen. Was bedeutet, dass Karies zum verlässlichen Sensor für schwierige Wohnorte taugt, die zu verhindern für Gmür die zentrale Aufgabe der Stadtplanung sein muss. Geht es doch um Chancengleichheit, das Verhindern schwieriger Startbedingungen, die oft ein ganzes Leben bestimmen.

In dem wie Innsbruck boomenden Zürich war Gmür zwi-



Farben als Mittel, um Karies vorzubeugen: etwa in Patrick Gmürs Wohnüberbauung James (links) oder in den Gängen des Schulhauses Scherr.

Fotos: Georg Aerni

schen 2009 und 2016 oberster Stadtplaner, um nach sieben Jahren, die sich anfühlten, „wie am Steuerrad eines Supertankers in voller Fahrt“ zu sitzen, wieder in ruhigere Gewässer, sprich sein Architekturbüro, zurückzukehren.

„Stadtplanung und Architektur gehen alle an“, sagt der 57-Jährige. Es geht um ein Planen für morgen, um hochwertige öffentliche Räume, stadtverträgliche Mobilität, nachhaltige Verdichtung, das Schaffen von leistbarem Wohn-



raum, den Einsatz umweltverträglicher Energien. Letztlich ginge es aber immer um Politik, so der Ex-Stadtplaner, was oft einem Denken in Visionen über Legislaturperioden hinaus im Weg stünde. Obwohl das Bauen für Politiker das

beste Vehikel sei, ihre jeweilige Ideologie durchzusetzen.

Gmür, der vor einigen Jahren im Auftrag der Stadt Innsbruck eine Studie rund um den Südring erstellt hat, ortet in diesem viel befahrenen städtischen Rückgrat Karies, die

dringend geheilt werden muss. Seine Vision wäre, den Südring in einen für Fußgänger und Radfahrer attraktiven Boulevard zu verwandeln. Was mit geringen Mitteln durch zwei 30-Kilometer-Temporeduktionstafeln zu erreichen wäre, meint Gmür. Es gehe in diesem Bereich aber auch um Querungen, kluge Vernetzungen, Maßnahmen der Verdichtung, aber auch um neue Grünräume. Wie Gmür generell glaubt, dass von Autos befreite städtische Oasen kultiviert werden müssen. Das Wackküssen des Wiltener Platzls sei ein gutes Beispiel dafür, wie das gehen kann.

Für Gmür ist es die zentrale Aufgabe des Stadtplaners, Karies zu vermeiden, der Architekt könne nur Löcher füllen. Mit wie viel Fantasie er selbst das macht bzw. durch gute Architektur versucht, Karies vorzubeugen, führte Gmür im zweiten Teil seines Vortrags vor.



Die Architekten Volker Miklantz und Ricarda Kössl mit den „Stadtplanern“ Finn, Jan, Tristan und Ruben.

Miklantz

Die Stadt der Träume – ein „Central Park“ für Innsbruck

Innsbruck – Bereits im Jahr 2002 hatte Architekt Volker Miklantz die Idee zu einem „Central Park“ für Innsbruck: „Ein Park als Verbindung zwischen Pradl und der inneren Stadt mit einer hohen Randbebauung, ähnlich dem Central Park in New York – nur eben im Innsbrucker Maßstab.“

Diese Überlegung wurde nun unter dem Motto „Stadt der Träume“ umgesetzt. Gemeinsam mit der Architektin Ricarda Kössl unterrichtet Miklantz Städtebau für Kinder am „building“ im Rapoldipark. Mit den jungen Planern wurde die Parkidee weiterentwickelt – mit folgenden Inspirationen:

Das Bahnhofsgelände wird mit einem Hochpark überdacht, welcher gleichzeitig eine neue Stadtebene bildet; zwei Hochhauszeilen begrenzen den „Central Park“, welche Wohnungen, Büros, Geschäfte, Lokale sowie öffentliche Einrichtungen beherbergen und somit höchste Dichte und gleichzeitig viel Grünraum garantieren; unter dem Park liegen Park&Ride-Möglichkeiten, Bus-Parkplätze für Bahnfahrer und Stadttouristen sowie Parkplätze für die neu angesiedelte Wohn- und Arbeitswelt; komplette Durchgrünung des Parks und damit mehr Lärmreduktion sowie Verbesserung der Luftquali-

tät. Eine zusätzliche Fuß- und Radbrücke verbindet Pradl mit der Stadt, weitere kleine Stege sind auch noch denkbar. Unterirdisch kommt man unter dem Bahnhof durch. Die Belichtung und Belüftung des Bahnhofes und des Parkhauses erfolgt über Öffnungen im Park; die Sill wird teilweise renaturiert und in die Parklandschaft einbezogen.

Der Gedanke hinter all diesen Ideen: Die Bevölkerung erhält ein autofreies und grünes Zentrum, die Stadt die fehlenden Wohn- und Arbeitsstätten. Ein schöner Beitrag der jungen Menschen, die sich tolle Gedanken gemacht haben. (*repa*)