

## The Central Park of Our Century

Entwicklungsprojekte um die stillgelegte Bahntrasse „Highline“ in New York

Bis vor zehn Jahren waren nachts die Gehwege im Highline-nahen „Meat Packing District“ von Rinderblut glitschig – inzwischen findet man dort die New Yorker Filialen von Stella McCartney und Vitra. Mit dem Erhalt der stillgelegten Hochbahnkonstruktion und einem revidierten Bebauungsplan ist Chelsea vom Entwicklungsmuster des „Megablocks“ verschont geblieben.

Ab 1847 gab es eine Gleisstrecke, auf der Frachtgut von New York nach Albany transportiert wurde. Diese Linie kreuzte nicht weniger als 105 Straßen, und immer wieder kam es zu Verkehrsunfällen, weshalb die 10<sup>th</sup> Avenue auch als „Death Avenue“ verrufen war. Die 1929 gebaute Hochbahntrasse „Highline“, 13 Meilen lang und damals 150 Millionen Dollar teuer, sollte Abhilfe schaffen und den Güterverkehr im Inneren der Blocks reibungsfrei passieren lassen. Mit der Umlegung des Güterverkehrs auf die Straße verlor die Highline wieder an Bedeutung, und Teile von ihr wurden in den sechziger Jahren stillgelegt. 1980 wurde die Strecke ganz geschlossen und verwandelte sich langsam in einen aufgeständerten Urwald.

Parallel dazu gab es Planungen für das Umfeld. 1974, New York war so gut wie bankrott, wurde mit Unterstützung der Bunderegierung von der Stadt New York das „Westway-Projekt“ ins Leben gerufen, das den Neubau einer Autobahn entlang dem Hudson River mit einer wirtschaftsfördernden, wohnraumschaffenden und freiraumstiftenden Maßnahme begleiten wollte. Die Gegner, darunter der künftige Bürgermeister Koch, verwiesen darauf, dass das Projekt eine „Verschwendung des Staatshaushalts“ sei und ein „Geschenk an die Immobilienhaie“. Westway wurde nie realisiert.

Am Erfolg des nun in der Umsetzung begriffenen „Highline Park“ lässt sich ermesen, wie sehr sich die Umstände seit den siebziger Jahren verändert haben. Der Park wird mit öffentlichen Geldern finanziert, ein Drittel davon stammt aus Fördermitteln, die entsprechend der „Federal Transportation Bill“ von 2005 für den Bau umweltfreundlicher Verkehrswege und Freizeitangebote auf brachliegenden Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung gestellt werden. Inzwischen wäre es allerdings vermessen, in Chelsea etwas als „brachliegend“ zu charakterisieren: Das Gebiet rund um die Highline zählt heute zu einem der attraktivsten Stadtviertel New Yorks.

Mit den steigenden Immobilienpreisen Ende der neunziger Jahre wurde der Druck auf die Stadt immer größer, die Hochbahnanlage zugunsten einer dichteren Bebauung abzureißen. Verhindert wurde dies durch eine Initiative ortsansässiger Geschäftsleute und Anwohner, die 1999 gegründete Gruppe „Friends of the Highline“ (FHL), zu der auch einige prominente New Yorker Politiker und Künstler gehören. Nach einem Ideen- und einem anschließenden Realisierungswettbewerb (Heft 31-32/2003 und 39/2004), die beide von den FHL ausgelobt und weithin publik gemacht wurden, ist nun das Planungsteam Diller, Scofidio + Renfro und Field Operations vom „New York City Parks Department“ mit der Realisierung des Highline-Parks beauftragt worden. Das Projekt sieht eine grüne Fußgängerpromenade vor, die weiterhin von der melancholischen Atmosphäre des überwucherten Verkehrswegs geprägt sein soll. Auf holzgedeckten Wegen sollen die New Yorker durch eine künstliche Landschaft wandern können, die wie spontaner und pflegeleichter Wildwuchs aussieht. Um die Zugänge zum Hochbahn-Park von der Straße aus weithin sichtbar zu machen, sind mindestens fünf der zwölf geplanten Treppenaufgänge vollständig verglast. Das „Tempo“ im neuen Park soll vom Fußgänger bestimmt werden, und der Kontrast zwischen der romantischen Highline und dem hektischen New Yorker Straßenleben weitestgehend erhalten bleiben.

Es überrascht nicht, dass die Umwidmung der Bahntrasse zum Park von einer investitionsfreundlichen Gesetzgebung unterstützt wird. Gleich mehrere Faktoren wirken hier zusammen. 1983 verabschiedete der US-Kongress das „Rails to Trails“-Gesetz, das ortsansässigen Wander- und Fahrradvereinen ermöglicht, Verantwortung für stillgelegte Bahnstrecken zu übernehmen. Seit 2005 stehen für solche Projekte bis zu zehn Prozent der Einnahmen aus der US-Benzinsteuer bereit. Damit diese Finanzierung für den Bau des Parks genutzt werden kann, wurden im November 2005 die Gleise der Highline durch die Bemühungen der FHL als „Rails to Trails“ an die Stadt übergeben. Im selben Jahr hat die Stadtregierung zugestimmt, dass die so genannten „Air Rights“ der Grundstücke direkt unterhalb der Gleistrasse an die Besitzer benachbarter Grundstücke verkauft werden dürfen. Die „Air Rights“ bezeichnen die Rechte auf die maximal erlaubte Bebauungs-

höhe eines Grundstückes, in diesem Fall das freie Gelände oberhalb der Trasse. Diese Höhe darf der neue Besitzer des „Air Rights“ zur erlaubten Bebauungshöhe seines eigenen Grundstückes addieren, was dieses nicht nur lukrativer macht, sondern auch für die Stadt eine größere Einnahmequelle aufgrund einer höheren Immobiliensteuer bedeutet. In Erwartung dieser Änderung hatten schon einige kluge Friends of the Highline genau solche Grundstücke erworben. Ob es mehr war als ein Zufall, dass die Gründung der FHL im Jahre 1999 mit der Freigabe eines neuen Bebauungsplans für Chelsea zusammenfiel, der einen viel höheren Anteil an Wohnflächen für die Westseite Manhattans zwischen Gansevoort Street und 23<sup>rd</sup> Street erlaubt?

Inzwischen entwickelt sich die Bebauung entlang der Highline schneller als der öffentlich verwaltete Umbau der Trasse selbst. Dabei ist das Bauen hier durchaus abenteuerlich, da man mit einem hohen Grundwasserspiegel und Altlasten aus der früheren industriellen Nutzung rechnen muss. Außerdem ist der Genehmigungsprozess komplizierter als in New York üblich, denn ein Bauvorhaben muss zuerst vom „Department of Environmental Controls“ (DEC) abgesegnet werden, jenem Amt, das für alle New Yorker Parks zuständig ist. Nur so kann im Planungsprozess die Gestalt der bebauten Grenzen zum Highline-Park geschützt werden: Die Stadt New York beeinflusst das Baugeschehen nicht über ästhetische Vorgaben in Form öffentlicher Bauten, sondern über die Erteilung der Baugenehmigung. „Urban Planning“ ist mit „Public Policy and Legislation“ gleichzusetzen.

Obwohl der Park nicht – wie etwa der neue Brooklyn-Bridge-Park – durch Zuschüsse der einzelnen privaten Bauherren finanziert wird, tragen die eleganten Geschäfte und Restaurants auf der Höhe der Gleistrasse indirekt zu seinem Überleben bei – wieder aufgrund der Immobiliensteuer, mit der später zum Beispiel die Pflege des Parks finanziert werden kann. Zu diesem Zwecke erlaubt der Bebauungsplan im Gegensatz zum üblichen Baugesetz das „Hinaufwachsen“ von Läden und Gastronomie in die Obergeschosse. Wer sich schon keine Wohnung am Park leisten kann, soll dort zumindest einen teuren Kaffee genießen können.

Noch ist die Highline nicht öffentlich zugänglich und mithin ein Paradies für Spontanvegetation mitten in New York. Der umliegende Stadtteil Chelsea hat sich in Erwartung des neuen Parks bereits stark gentrifiziert: Galerien, Wohnungen und Büros wetteifern um einen Platz an der stillgelegten Hochbahntrasse. Das Bild auf der nächsten Doppelseite zeigt den Blick über die Highline Richtung Osten in die 30<sup>th</sup> Street hinein.

Plan: Friends of the Highline, New York;  
Foto: Joel Sternfeld, New York



