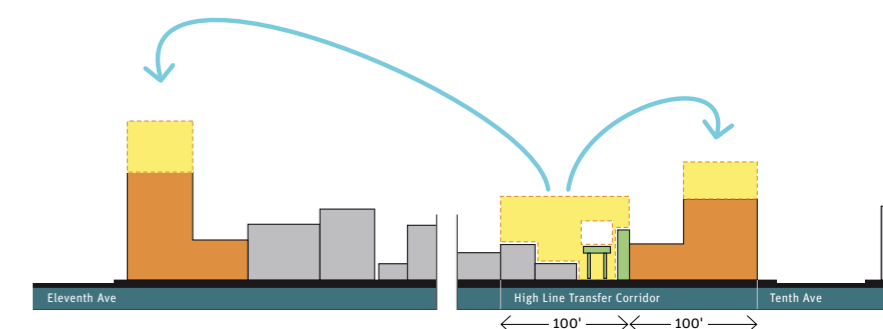




Schwunghafter Handel mit Luftraum-Baurechten

Text: Edward Dimendberg Fotos: Iwan Baan

Um eine brachliegende New Yorker Hochbahntrasse zum öffentlichen Park umnutzen zu können, galt es, findige Regelungen für die Entschädigung privater Anlieger zu treffen. Schon zwei Monate nach der Eröffnung des Parks zeichnet sich ab, wie stark die neuen Zoning Laws den Meat Packing District verändern.



Seit ihrer Eröffnung Anfang Juni ist der High Line, jener zu einem öffentlichen Park umgewandelten Hochbahntrasse in Mannhattans West Side (Heft 19.2006), das Wohlwollen der Kritiker gewiss. Allerdings, auch wenn sie weniger ins Auge fallen als der außergewöhnliche Entwurf der öffentlichen Weganlage von Diller Scofidio + Renfro und Field Office Operations, hatten sowohl die Einrichtung eines neuen New York City Zoning District als auch die Übergabe von Bauland seitens der Regierung einen ebenso bedeutsamen Anteil an der Umwandlung der einst von Fleischverpackungsbetrieben, Parkplätzen und Autohändlern dominierten West Chelsea Neighbourhood in einen als Wohnstandort wie für Touristen attraktiven Bezirk.

1934 errichtete die New York Central Railroad die Hochbahntrasse zwischen Gansevoort Street im New Yorker West Village und der 34th Street. Wegen der zahlreichen Personenunfälle aufgrund von Gütertransporten einigten sich die Stadt und die Railroad-Gesellschaft im Besitz von Cornelius Vanderbilt auf einen Tausch von Grundstücken gegen die Gewährung von Wegerechten. Die in der Ära des wirtschaftlichen Laissez-faire entstandene High Line (wie sie ab den achtziger Jahren genannt wurde) zeugte von einem Interesse am Gemeinwohl und wurde zu einer gefeierten Erweiterung in der New Yorker Infrastruktur. Als sich in den sechziger Jahren der Güterverkehr von der Schiene auf die Straße verlagerte, legte man die Strecke still.

1983 verabschiedete der Kongress den National Trails Systems Act, der eine Umwandlung aufgelassener Gleistrassen in Fuß-

oder Radwege erlaubte. Dieses „Rail to Trail“ genannte Gesetz (etwa: Gleise zu Gehwegen) unterstellt die Flächen einem schadensersatzberechtigten Treuhandverwalter, behält sich aber die Option vor, solche Gleisstrecken im Falle von veränderten Bedingungen des nationalen Transportsystems zu reaktivieren. 2002 erließ das US Federal Surface Transportation Board eine „Verfügung über eine Zwischennutzung von Gleistrassen“, die es erlaubte, die High Line aus dem nationalen Schienennetz auszukoppeln und in eine öffentliche Grünanlage zu überführen.

Noch während der achtziger und neunziger Jahre war die Zukunft der High Line ungewiss. Besitzer der angrenzenden und darunter liegenden Grundstücke betrieben den Abriss der Hochbahn, man blieb sich dann aber uneins, wer die Kosten für den Rückbau tragen sollte: die Bahngesellschaft, die Stadt oder die Eigentümergemeinschaft Chelsea Property Owners. Die Anwohner sahen in dem wild wuchernden Gartenstreifen (auf dem vor allem in New York sonst nicht heimische Pflanzenarten gediehen) ein friedliches Paradies. Im Sommer 1999 gründeten sich die Friends of the High Line.

Da die Railroad-Gesellschaft die Grundstücke direkt unterhalb der High Line nie erworben hatte, liegen die Besitzrechte beim Bundesstaat New York, der City of New York und weiteren gut zwanzig privaten Eigentümern. Insofern galt es, eine Finanzierungsstruktur für den Park zu entwickeln, der auf den über Privatbesitz verlaufenden ehemaligen Gleistrassen entstehen sollte. Am 23. Juni 2005 stimmte das Stadtbauamt von New York City der Gründung des Sonderbezirks Special West

Die „Chelsea Grasslands“ zwischen West 19th Street und West 20th Street, Blick nach Norden.

Abbildungen: New York City Department of City Planning



Die Ecke Gansevoort Street/ Washington Street, Blick nach Norden. Der erste Abschnitt der Umwandlung der Hochbahntrasse in einen Park reicht von hier bis zur 20th Street; der zweite Abschnitt bis zur 30th Street ist in Planung.

Chelsea District zu, einem Bebauungs-Streifen zwischen 10th und 11th Avenue mit der 16th Street als südlicher und der West Thirtieth Street als nördlicher Begrenzung. Besitzer von unter der High Line gelegenen Grundstücken erhielten „Luft-raum-Bebauungsrechte“, um sie an lokale Bauunternehmer zu verkaufen; damit kann über die sonst vorgeschriebene maximale Bauhöhe hinaus gebaut werden, und bis zu einer Million square feet (knapp 93.000 Quadratmeter) zusätzlicher Wohnraum lassen sich auf besonders ausgewiesenen Arealen an der 10th und 11th Avenue, sogenannten „receiving sites“, realisieren. Vorschriften zu Traufhöhen und zum Mindestabstand zur Trasse wurden formuliert, sowohl um die Sichtachsen entlang der Hochbahngleise zu schützen, als auch um die dichte Bebauung im Viertel aus niedrigen ehemaligen Lagerhallen, die inzwischen meist zu Galerien konvertiert worden waren, zu erhalten. Anreize für Baufirmen, Wohnraum unter dem gängigen Marktpreis anzubieten, schlossen die Berechtigung auf staatliche Zuschüsse und die Bereitstellung von Fördermitteln für erhöhte Bebauungsdichte mit ein, zusätzlich wurden weitere Wohnflächen über Zuwendungen an einen Förderfonds für bezahlbaren Wohnraum geschaffen. Eine Schätzung der Stadtverantwortlichen geht davon aus, dass diese unterstützenden Maßnahmen bis zu einem Viertel der neuen Wohnbebauung ausmachen könnten, wobei sich auch Gering- und Wenigverdienende die Preise unterhalb des marktüblichen Niveaus leisten können.

Bereits zu Beginn dieses Jahres wurden die Auswirkungen der neuen Zoning Regulations deutlich, als mit einem Luxus-

wohnturm von Neil Denari an der Kreuzung 10th Avenue und 23rd Street, drei weiteren Hochhäusern von Jean Nouvel, Shigeru Ban und Annabelle Selldorf an der Ecke 11th Avenue und 19th Street und dem Polshek and Partners Standard Hotel am High-Line-Zugang Gansevoort Street architektonische Großformen in den Bezirk Einzug hielten. Mit der Fertigstellung von Renzo Pianos Whitney Museum in der Gansevoort Street 2012 wird das Quartier wohl eine vergleichbare kulturelle Bedeutung wie das SoHo in den achtziger Jahren entfalten. Obwohl die Regelung häufig als Geschenk an die New Yorker Bauunternehmer dargestellt wird, ist die Realität der High Line doch deutlich komplexer. Anträge von Baufirmen, direkte Zugänge von den Luxus-Apartmentblocks auf das ehemalige Hochbahngelände zu schaffen und es so in einen privaten Park für die reichen Anwohner zu machen, wurden von der Stadt abgewiesen. Ob Besitzer eines drei Millionen Dollar teuren Apartments oder Mieter einer Sozialwohnung – beide müssen denselben öffentlichen Zugang von der Straße aus hochsteigen. In einer Zeit, in der die Wohnbebauung zusehends dichter wird, die wirtschaftliche Entwicklung im Bezirk einen – durch die derzeitige ökonomische Krise zwar verlangsamten, doch nicht völlig ausgebremsten – Aufschwung nimmt und die kommerzielle Nutzung der Flächen unter der Hochbahntrasse einsetzt, wird sich dieses Veto im jüngsten Experiment um das Abwägen privater und öffentlicher Interessen in New York City als wichtige Entscheidung erweisen.

Aus dem Englischen von Agnes Kloocke



Mario Botta for Cersaie 2009

ARMANDO TESTA

CERSAIE


BOLOGNA ■ ITALY

INTERNATIONALE AUSSTELLUNG FÜR ARCHITEKTURKERAMIK UND BADEZIMMERAUSSTATTUNGEN

29. SEPTEMBER - 3. OKTOBER 2009
www.cersaie.it

Organisiert von **EDI.CER. spa** Gefördert von **CONFINDUSTRIA CERAMICA** In Zusammenarbeit mit **BolognaFiere**

Messebüro: PROMOS srl - P.O.Box 103 - 40050 CENTERGROSS BOLOGNA (Italien) - Tel. +39.051.6646000 - Fax +39.051.862514
Pressebüro: EDI.CER. spa - Viale Monte Santo 40 - 41049 SASSUOLO MO (Italien) - Tel. +39.0536.804585 - Fax +39.0536.806510

Werbekampagne mitfinanziert durch das  *Ministero dello Sviluppo Economico*