

Mutig Neuland beschreiten



Foto: Mike Peeli

Engagierte New Yorker organisierten gemeinsam mit der Stadt ein auf Public-Private-Partnership aufgesetztes Projektkonzept für die Umnutzung der alten Highline.

Neben leistbarem Wohnraum stehen in dicht bebauten Gebieten immer stärker Erholungszone und Grünräume im Zentrum. Die Kostenfrage wurde mit einem von Bürgern initiierten Public-Private-Partnership-Modell für ein Projekt in New York vorbildlich gelöst und trägt nun dazu bei, dass das Wohnumfeld im Wert steigt.

STEPHANIE DRLIK

Grünraum zählt zu den überzeugendsten Argumenten bei der Wohnentscheidung. Je grüner die Wohnanlage oder die Umgebung, desto eher entscheiden sich Mieter oder Käufer für eine Immobilie. Das macht das begrünte Wohnumfeld nicht nur zu einem wichtigen ökologischen, sozialen und volkswirtschaftlichen Faktor für Städte, sondern insbesondere auch zu einem betriebswirtschaftlichen für Bau-träger. Eine der beliebtesten Wohnformen ist das „Wohnen am Park“.

Aufgrund des wirtschaftlichen Nutzens rückt daher seit geraumer Zeit die Freiraumtypologie des öffentlichen Parks zunehmend in das Interesse der Immobilienwirtschaft. Bei der Errichtung und Erhaltung von Quartiersparks in Stadterweiterungsgebieten sind Kooperati-

onen zwischen Kommunen und Bau-trägern bereits gängige österreichische Praxis. In der dichten Bestandsstadt ist die Schaffung von Parks durch die gewachsenen urbanen Strukturen generell schwieriger, doch es gibt Wege. Dafür lohnt sich ein Blick auf ein spannendes Projekt im Land der, in Bezug auf Parks leider auch nicht gänzlich unbegrenzten Möglichkeiten.

Zwischen 2006 und 2019 entstand im Süd-Westen Manhattans, New York, ein 2,4 Hektar großer, öffentlicher Park im dicht bebauten Gebiet der Lower West Side. Um eine Freifläche dieser Größe zu schaffen, hätte auf herkömmlichem Weg ein ganzer Baublock geschliffen werden müssen. Stattdessen verließ man die üblichen, bodengebundenen Parkplaner-Pfade und versuchte, in 7,5 Metern

Höhe Neuland zu beschreiten, auf der Bahntrasse einer stillgelegten Hochbahn. Die ehemalige „West Side Elevated Line 2, auch kurz „High Line“ genannt, war eine 1933 für den Güterverkehr errichtete Hochbahn, die durch berühmt-berühmte New Yorker Viertel wie „Hells-Kitchen“ oder den „Meatpacking District“ führte, aber bereits 1980 stillgelegt wurde. Im Zuge von in den 1990er-Jahren gestarteten Stadtentwicklungsvorhaben sollten im Stadtteil Chelsea ansässige Fleischfabriken und Subkultur-Clubs sowie die ungenutzte und desolate Frachtenbahntrasse Platz für ein attraktiveres, rundum erneuertes Büro- und Wohnviertel machen.

So zumindest der Wunsch der mächtigen New Yorker Immobilienentwickler und einiger einflussreicher Politiker. Dass sich heute dennoch 2,33 Kilometer Parkneuland auf der Trasse der ehemaligen Hochbahn durch die luftigen Höhen von 33 New Yorker Blocks schlängeln und damit eines der weltweit innovativsten Parkprojekte der vergangenen Jahrzehnte entstand, ist allen voran den „Friends of the High Line“ zu verdanken. Dabei handelt es sich um eine zivilgesellschaftlich getragene NGO, bestehend aus zahlreichen engagierten Anrainern, prominenten Unterstützern und Künstlern sowie Behördenvertretern. Man rettete nicht nur die Hochbahn vor dem Abriss, sondern trieb auch die visionäre Idee eines Hochbahn-Parks voran.

Totschlagargument Kosten?

In einer Zeit in der Stadtkommunen immer weniger Budget für die Errichtung und Erhaltung öffentlicher Parks zur Verfügung steht, fallen teure und extravagante Projekte wie jenes des High Line Parks, der mit hohem technischen Aufwand errichtet wurde, üblicherweise dem Totschlagargument der überbordenden Kosten zum Opfer. Doch im Fall des High Line Parks wurde dieses Problem umgangen und ein Großteil der Errichtungs- und Erhaltungskosten durch Sponsoren und Förderer eingebracht.

Der Schlüssel zum großen Erfolg des High Line Parks scheint, neben der guten Idee und der gelungenen Arbeit des Planungsteams (James Corner Field Operations; Diller Scofidio + Renfro; Pete Oudolf), insbesondere in der Finanzierungs- und Betriebsform zu liegen. Eine Public-Private-Partnership-Vereinbarung zwischen der Stadt New York und den Friends of the High Line als Parkbetreiber regelt die Verteilung von Kosten und Pflichten. Für die ersten beiden Bau-



Foto: Bryan Ledgard

Grünraum für alle auf dem High-Line-Park in New York: Dazu wurde die ehemalige Hochbahntrasse genutzt und zum Erholungsgebiet umgebaut.

abschnitte konnten 150 Millionen Dollar gesammelt werden, 50 Millionen hat die Stadt zu den Errichtungskosten beigesteuert. Die Kosten von etwa 35 Millionen Dollar für den dritten Bauabschnitt haben die Friends of the High Line zur Gänze selbst durch Fundraising finanziert. Das jährliche Betriebsbudget liegt bei rund 11,5 Mio USD, das zu 90 Prozent aus privaten Spenden stammt. Etwa 5,0 Millionen davon gehen an das parkpflegende „New York City Department of Parks and Recreation“.

Den Errichtungs- und Erhaltungskosten stehen Immobilien-Investments von über fünf Milliarden US-Dollar und Steuereinnahmen von rund 1,4 Milliarden allein im Zeitraum der ersten 20 Jahre gegenüber. Hinzu kommen laufende Gewinne der tätigen Wohnbauträger, der Benefit, den die Anlage als Touristenattraktion jährlich erwirtschaftet, oder der etwas abstrakter zu berechnende volkswirtschaftliche Mehrwert für die Stadtkommune. Die High Line ist für ein beachtliches Wirtschaftswachstum verantwortlich.

Die Kehrseite des Erfolges

Der Park ist nicht nur aus finanziellen Gründen ein Erfolgsprojekt. Im Jahr 2019 haben etwa acht Millionen Menschen den Park für Freizeit Zwecke genutzt. Und dennoch gibt es eine Kehrseite. In den vergangenen Jahren steht die High Line zu-

nehmend in der Kritik, einen massiven Gentrifizierungsprozess ausgelöst zu haben. Seit der Umgestaltung sind die Bereiche in unmittelbarer Nähe zum Park begehrte Objekte für Immobilienentwickler, die als Wohn- und Arbeitsstandort „am High Line Park“ vermarktet werden.

Steigende Immobilienpreise lassen die Erträge explodieren, was wiederum die Verdrängung eines Gutteils der ursprünglich ansässigen Bevölkerung zur Folge hat.

Dass heute gerade die, einst im Kampf gegen die High Line unerbittliche Immobilienbranche von dem Park profitiert und jene zivilgesellschaftlich engagierten Bürger, die sich für die Erhaltung eingesetzt haben, oftmals gar nicht mehr dort wohnen können, ist zynisch und ungerecht. Die Betreiber versuchen, diesem Trend durch eine Vielzahl an kulturellen und sozialen Angeboten entgegenzuwirken, die ansässige Bewohnergruppen als Nutzer stärken und einbinden. Etwa ein Drittel des jährlichen Erhaltungsbudgets fließt in solche Kultur-, Sozial- oder Bildungsprojekte.

Neben all diesen positiven und negativen Aspekten beweist der High Line Park jedenfalls, welchen starken Einfluss ein Park auf Immobilienentwicklungen nehmen kann. Eine Tatsache, der auch die österreichische Wohnbaubranche durch Förderung innovativer Parkprojekte künftig größere Aufmerksamkeit schenken sollte.