

Carol Hager

„High-Line-Park“ – mehr Natur mitten in New York City

Projekte zur Umwandlung von Gleisanlagen in Spazierwege – auf Englisch kurz Rails to Trails-Projects – sind in den USA. keine Seltenheit. Unter allen denen jedoch, die letzthin begonnen wurden, hat keines die Phantasie der Bevölkerung so sehr beflügelt wie die High Line in New York City.

Die High Line verläuft auf der „Westseite der Halbinsel Manhattan vom gegenwärtig hippen Meatpacking District, dem Gebiet zwischen 9. und 10. Avenue und 14. und 24. Street, durch Chelsea bis zur 30. St. Sie ist einer der populärsten Parks der Stadt geworden. An jedem beliebigen Sommertag kann man Leute seine zweieinhalb Kilometer entlangschlendern oder -joggen sehen oder beobachten, wie sie auf den diversen Bänken abhängen, sich gegenseitig vor New Yorks Skyline fotografieren und Musik und Kunst entlang der Strecke genießen. Die Verwandlung der High Line von einer stillgelegten Gleisanlage in ein kulturelles Vorzeigeprojekt ist ein Beispiel dafür, was aktive Bürger mit politischem Rückenwind und gestützt auf geeignete Politikinstrumente erreichen können.

Aufstieg und Fall von Manhattans Gütereisenbahn

Die Eisenbahn kam in den 1840er Jahren nach Manhattan. Ihre Gleise wurden auf der industrialisierten Westseite verlegt – und zwar direkt auf der Straße, als Konkurrenz zu Fußgängern und Pferdefuhrwerken. In dieser Gemengelage wurden jedoch so viele Menschen von Zügen angefahren, dass die 10. Avenue den gruseligen Spitznamen „Todesavenue“ erhielt. Die Eisenbahngesellschaft stellte daraufhin Sicherheitskräfte ein – die sogenannten West Side Cowboys –, die vor den Zügen her ritten und rote Flaggen schwenkten, um die Fußgänger vor der herannahenden Gefahr zu warnen.

Im Jahr 1929 einigten die Stadt und der Staat New York sich mit Vertretern der Eisenbahngesellschaft darauf, eine über 20 km lange Hochbahnstrecke zu bauen, durch die viele der Straßen-/Eisenbahnkreuzungen beseitigt werden würden. Dieses Projekt mit dem Namen West Side Improvement ging 1934 in Betrieb. Die dortigen Lagerhäuser wurden so umgebaut, dass die Züge gleich auf ihrer neuen Höhe über Straßenniveau hineinfahren und entladen werden konnten.