

Das Grün im Gleis hat seinen Preis

Mehr Rasen statt Schotterbetten für Stadt- und Straßenbahnen: Umbau soll 2022 beginnen

Von unserem Redaktionsmitglied
Kirsten Etzold

Beim Nymphengarten dröhnen Baumaschinen. In der Kriegsstraße schieben sich immer noch Autos von einer Absperrbake zur nächsten, noch ist der Umbau nicht ganz fertig. Die Mitte der großen City-Verkehrsachse ist dabei merkwürdig still. Da sprüht Gras und Kraut zwischen Straßenbahngleisen wie sonst nur am Rand der Stadt.

Schienen zu begrünen, das ist der Karlsruher Stadtpolitik plötzlich wichtig. Das klassische Schotterbett durch

”

In einem trockenen Sommer sind Karlsruhes begrünte Gleise gelb.

Doris Fath
Gartenbauamtsleiterin

Erdreich und geducktes Grün zu ersetzen, mindert aber nicht nur die Aufheizung in der Stadt im Wettlauf mit der Klimaerwärmung. Auch Lärm lässt sich so verringern, und zwar um vier Dezibel, was der Mensch deutlich wahrnimmt.

Bewuchs, der mit den extremen Bedingungen des Standorts „Gleisbett“ klar kommt, speichert zudem Wasser und bindet Staub. Bei entsprechender Wahl des Saatguts fördert er die Artenvielfalt. Und schließlich wiegen sich neben Rasengleisen klatschroter Mohn und hellviolette Blüten der Phacelia im Wind, bald auch an der Kriegsstraße inmitten von Beton und Asphalt. Das tut dem Auge wohl, betont Doris Fath, die Chefin des Karlsruher Gartenbauamts: „Es ist optisch und ästhetisch einfach angenehm.“

Vorausgesetzt, die Bedingungen stimmen. „In einem trockenen Sommer sind Karlsruhes begrünte Gleise gelb“, sagt Fath. Denn bewässert sind aktuell nur einzelne Schienenabschnitte. Auch der Aufbau der Bodenschicht und das Spiel von Licht und Schatten stimmen längst nicht überall. Karsten Reichenbacher hockt neben dem Bewuchs, der an den Schienen zwischen dem Helmholtz-Gymnasium und der Nottingham-Anlage vor sich hin kümmert. Eine gewisse Menge Substrat zum Wurzeln, erklärt der Karlsruher Fachmann, brauchen auch die robustesten Spezialsaatmischungen – in der Kaiserallee fehle es daran. Als Spezialist für Gleisbau hat Reichenbacher an einem Standardwerk, dem „Handbuch Gleisbegrünung“, mitgewirkt. „Da begegnen sich zwei Welten“, sagt der freiberuflich tätige Ingenieur: hier Gleistechniker, da Agraringenieure, Garten- und Landschaftsbauer.



Hier grau, da grün: Karsten Reichenbacher zeigt in der Kaiserallee beim Mühlburger Tor die Unterschiede von Schotter und Rasen im Gleisbett. Foto: Jörg Donecker



Unter Druck: Am Kaiserplatz gedeiht die Gleisbegrünung stellenweise schlecht. Für saftiges Grün müssen die Bedingungen stimmen. Foto: Kirsten Etzold

Karlsruhe will Gas geben beim Austausch von Schotter durch Gras im Gleisbett. Die Chance, bei einem Neubau wie in der Kriegsstraße gleich Wurzelraum einzubauen, ist selten. Teurer ist es, von

Gras auf Grün umzusteigen. Dennoch beschloss der Gemeinderat in diesem Sommer, womöglich 2022 intensiv damit zu beginnen. Wie viel das zusätzlich kosten darf, ist allerdings offen.

Von der Eckenerstraße zwischen Daxlander Straße und Rheinhafenstraße geht viel Lärm aus, auch von der Schiene. Nun steht eine Begrünung des Gleises auf einer Prioritätenliste mit 13 Problemstrecken ganz oben. Rund 1,23 Millionen Euro werde das kosten. Zweitwichtigstes Projekt ist, das Rasengleis in Daxlanden zwischen Thomas-Mann-Straße und Wendeschleife zu verlängern, für 630.000 Euro. Im Jahr 2023 ließe Karlsruhe gern die Rheinhafenstraße mit knapp 600.000 Euro folgen. Für die Kaiserallee gibt es den Plan, 500 Gleisometer zwischen Yorck- und Händelstraße 2023 für etwa 365.000 Euro zu begrünen. Mit Förderung vom Land sind zudem Rasengleise in Daxlanden für rund 1,3 Millionen Euro in den Jahren 2022 und 2023 aufgelistet sowie weitere grüne Gleise in Knielingen 2024 und Oberreut 2026.

Für die Kaiserallee rechnet die Stadtverwaltung den erhofften klimatischen Gewinn vor. Das Gleisbett ist bis zu neun Meter breit. Es zu begrünen, entsiegelt ein Fünftel der gesamten Straßenbreite.

Einige Rasengleise, die es in Karlsruhe schon gibt, sind zu gestresst, um die in sie gesetzten Erwartungen zu erfüllen. Am Kaiserplatz zum Beispiel gedeiht das Grün am Gleis schlecht. „Fahren Lastwagen über den Rand, verdichten sie den Boden. Dann wächst da nichts mehr“, erklärt der Rasengleisexperte Reichenbacher. Gleichzeitig fließt Regenwasser kaum ab. Graswurzeln regenerieren sich nach Trockenheit, aber in Stauflüssen faulen sie. Das war es dann.

1.230.000

Euro
wird voraussichtlich allein die Begrünung des Gleises in der Eckenerstraße kosten.

In der stark frequentierten Haltestelle „Mühlburger Tor“ beim Helmholtz-Gymnasium erkennt Reichenbacher eine andere ungünstige Kombination. Der Boden wirkt wie eine Steppe, im Sommer gesprenkelt von kleinen gelben Blüten. Der Gleisbauingenieur erklärt: „Da sieht man den Sandwurf aus den Bremsen bei einem schnellen Stopp.“ Zudem bekommen die Pflanzen zu wenig Licht und zu viel Hitze von den Fahrzeugmotoren ab. Denn über ihnen hält tagsüber im engen Minutenakt eine Bahn nach der anderen zum Ein- und Aussteigen. „Deshalb wächst es hier so buschig und insgesamt schlecht“, meint Reichenbacher. Diese Probleme stellen sich auch weiter westlich. Daher plant die Stadt dort „stellenhafte pilot-hafte Bewässerung“, erklärt Gartenbauamtsleiterin Doris Fath. ■ Kommentar