

Verkehrs-AG will keine Rasengleise

Warum kein grünes Band?



Nicht unbedingt schön, aber seit über hundertfünfzig Jahren bewährt: Oberbau mit Vignolschienen, Querschwellen und eingeschottert wie hier auf der Wolfenbütteler Straße.



Frisch und grün: So schön sind Rasengleise – und gut fürs Klima sind sie auch; hier an der Frankfurter Straße.

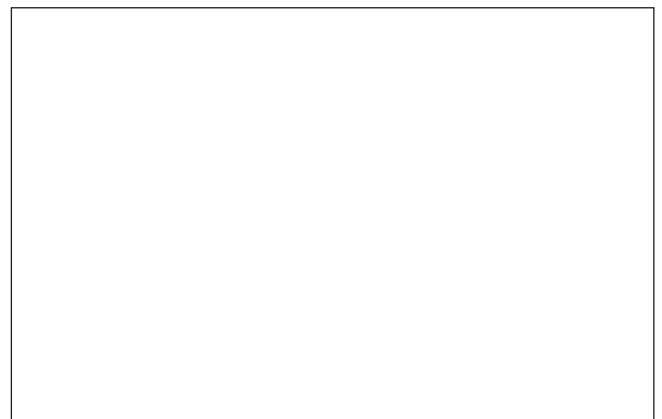
Zunächst war es nur ein Stürmchen im Wasserglas, als sich Braunschweigs liebster Stadtgestalter, Prof. Ackers, über die neuere Praxis der Verkehrs-AG mokierte, ihre frisch sanierten Gleisanlagen mit Vignolschienen und Schotterbett, also à la Eisenbahn, auszurüsten. Es wurde zu einem Streitthema im Rat, bei dem die Mehrheit der Argumentation der Verkehrs-AG, Rasengleise seien teurer als Schotter, folgte.

Nun ist gegen ein Schottergleis nichts einzuwenden, es ist eine seit 170 Jahren bewährte und erprobte Oberbauform, die, relativ günstig im Bau, doch sorgfältige Unterhaltung erfordert. Doch muss eine Tram so aussehen wie eine x-beliebige Eisenbahn? Und geht es immer nur darum, was etwas kostet? Hier sind ein paar Nachfragen angebracht.

Straßenbahngleise in der Stadt

Die Straßenbahn kann das Bild einer Stadt, zumindest aber der Straßen, die sie durchfährt, prägen – positiv wie negativ. Negative Beispiele bietet Braunschweig massenhaft, man denke nur an die

Stobenstraße mit dem Gitterzaun in der Gleismitte oder an Teile der Strecke in die Weststadt. Gleise auf Schotter, die Straßen durchschneiden, mit hohen Mittelmasten. Immerhin: Hier zieht man weiterhin die dezente Einfachoberleitung vor, Mast- und Drahtverhaue wie in Hannover oder anderen Städten finden sich hier nicht.



Doch Braunschweig bietet auch positive Beispiele, vor allem dort, wo Rasengleis liegt. Das ist ein Gleis, in dem zwischen den Schienen Gras wächst, meistens bis zur Schienenoberkante. Gut gestaltet, zieht sich ein grünes, attraktives Band durch die Straße. In Braunschweig zum Beispiel auf der Langen Straße, aber



*Hässlich eingepflastert ist der Gleiskörper am Bruchtorwall.
Hier könnten auch Busse fahren.
Fotos (3): Stefan Vockrodt*

auch an der Berliner Straße (Querumer Straße – Messeweg) oder der Frankfurter Straße (zwischen Luisenstraße und Europaplatz) sorgt das Rasengleis für einen frischen Eindruck, sofern es auch bei höheren Temperaturen gewässert wird.

In Innenstadtbereichen wie am Waisenhausdamm hat man recht gelungene Pflastervariationen geschaffen.

Auffällig an all diesen Beispielen ist, sie wurden vor der Ära Hoffmann geschaffen. Seit einigen Jahren wird leider nur noch auf den Preis geschaut, und eine attraktive Gestaltung kostet halt etwas.

Nicht nur schön – auch ökologisch

Doch sie bringt nicht nur ästhetisch etwas. So teilten die Dresdner Verkehrsbetriebe kürzlich mit, dass ihre Rasengleise auch das Stadtklima positiv beeinflussen, besonders im Sommer. Denn dann kühlen Rasenflächen die Umgebung, Schotter und Pflaster heizen hingegen auf. Das sorgt auch für Energiekosteneinsparung besonders bei den Anliegern, deren Klimaanlage etwas

weniger verbrauchen. In Dresden summiert sich das auf jährlich etwa 6 Mio. Euro!

Rasengleise lassen sich so gestalten, dass sie der biologischen Vielfalt dienen. Denn man kann auch Klee, Rispengräser wie Schafschwingel, Mittagsblume, Seggen, Bruchkraut, Andenpolster, Scharfen Mauerpfeffer und viele andere Pflanzen. Alle sind widerstandsfähig, müssten aber zum Teil aufwendig von Hand gesät werden. Für den üblichen Rollrasen taugen sie leider nicht. Aber auch dort siedeln sich bald andere Pflanzen an. Das kann schön bunt werden, und die städtischen Bienen freut es auch.

Rasengleise lassen sich so gestalten, dass der Gleiskörper zum Beispiel auch von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen befahren werden kann. Auf Schottergleisen geht das in der Regel nicht. Die alte Braunschweiger Schottervariante, bei der teilweise sogar Hochofenschlacke zwischen die Rillenschienen gestopft wurde, ist biologisch auch nicht ohne. Hier wachsen – so man sie lässt – viele Wildkräuter und das Gleis begrünt sich allmählich auch.

Ein Verkehrs-Unternehmen, das etwas auf den äußeren Eindruck seiner Anlagen hält – Gleisanlagen und Fahrzeuge sind schließlich seine Visitenkarten –, sollte nicht nur auf die Kosten schauen. Billigheimer zahlen am Ende oft drauf, so viel sollte die Verkehrs-AG aus den Erfahrungen der letzten Jahre eigentlich gelernt haben.

Bleibt zu hoffen, dass der noch zu findende neue Vorstand hier neue Ideen mitbringt. Wer immer nur ans Minimum denkt und auf bloße Kostensenkung aus ist, fährt ein solches Unternehmen schnell gegen die Wand.

Stefan Vockrodt

