

Straßenränder und so viel mehr.

Hektarweise Wildblumen als naturnahes Verkehrsbegleitgrün in den Niederlanden. (Artikel leicht gekürzt und korrigiert von Brigitte Kleinod)



Die „Beneluxbaan“ in Amstelveen

Etwas Geschichte

Von Alters her waren Raine und Wegränder in unserem flachen offenen Land mit Gräsern und Blumen bewachsen, denn die Raine waren ohne Ausnahme nährstoffarm bis mäßig nährstoffreich. Sie wurden jahrhundertlang als Allmende von lokalen Bauern gemäht bzw. beweidet. Kurz nach dem zweiten Weltkrieg hat sich das aber schnell geändert. Wegen des veränderten Bauernbetriebs, dem Rückgang der Bauernzahl durch Stadtausbreitungen und der stark verminderten Qualität des Heus infolge des Autoverkehrs (u.a.), hatten die übrigen Bauern keine Interesse mehr am Gemeindegas. Die Gemeinde wurde darum gezwungen, die Raine selbst zu pflegen. Der Gebrauch von Kunstdünger von ehemaligen Pächtern hatte die Raine nährstoffreich gemacht, hohe Gräser und einige dominante Doldengewächse, nämlich Wiesen-Kerbel (*Anthriscus sylvestris*) und Wiesen-Bärenklau (*Heracleum sphondylium*) dominierten. Im Frühjahr färbte der Wiesen-Kerbel die Amstelveener Raine,

wie in den ganzen westlichen Niederlanden, auf romantische Weise weiß (darum ist einer der Volksnamen für diese Art wohl „Holländische Spitzen“). Im Sommer folgte nach den ersten Mähen eine zweite Blüte mit den weißen Bärenklau-Dolden. Ökologisch und ästhetisch gesehen wenig interessant, das war ungefähr die Situation der Wegränder am Ende der 1950er Jahren.

Bau der Benelux-Autobahn, neue Chancen

Dem Amstelveener Gartenamt waren diese Raine optisch zu dürr. Es wollte mehr, nämlich die alten, ehemals blumenreichen Bilder in die Stadt zurückbringen. Dazu bot sich eine Gelegenheit, als Anfang 1960 mit dem Bau einer lokalen Autobahn (von der Grenze zu Amsterdam, also im Norden von Amstelveen, und von da durch die Bebauung nach dem Süden und Westen gehend) angefangen wurde. Die Autobahn wurde phasenweise gebaut, mitwachsend mit den Wohnvierteln. Dies schuf die Möglichkeit, nach

und nach die Raine anzulegen, ein großer Vorteil für die allmähliche Begrünung mit Wildpflanzen. So war genug Zeit, um Kenntnisse und Erfahrung zu entwickeln. Es war ein echtes Pionierwerk, denn es gab bisher weder Erfahrung noch Fachliteratur auf diesem Gebiet in ganz West-Europa.

Die Autobahn, Beneluxbaan genannt, wurde in ganzer Breite auf ein Sandpaket von etwa 1,50 Meter Dicke fundiert. Auch der Untergrund der Streifen zwischen den Fahrstreifen und Fahrradwegen war bis an der Oberfläche aus reinem Sand aufgebaut. So entstand ein relativ trockenes, nährstoffarmes und warmes Habitat, sehr geeignet für eine trockene magere Blumenwiese. (Es kostete das Gartenamt viel Überredungskraft, die Ausführenden zum Verzicht auf nährstoffreiche Schwarzerde zu überreden!).

Die Straße wurde auf beiden Seiten mit heimischen Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Im Mittelstreifen wurden dazu Flecken mit einer Schicht nährstoffreicher Schwarzerde von etwa 50 cm eingerichtet. Um das Stauben des Sandes nach dem Bau durch Wind zu verhindern, wurde die Oberfläche mit einer dünnen Lage (3 cm) steriler Torferde abgedeckt. Darauf wurden Samenmischungen mit Wildblumen ausgesät und eingereicht. Die ersten Jahre wurde die Anlage der Wiesen zum größten Teil von Hand ausgeführt. Zwischen 1963 und 1975 wurden auf diese Weise etwa 10 Hektar Grün angelegt. Es entstand ein sehr anziehendes, neuartiges Wegebild mit Wildblumen in der Stadt, das vom Auto oder Fahrrad aus erlebt werden konnte.

Pflege der Raine

Die Pflege besteht aus einer Mahd in November bis Dezember, das Mähgut wird entfernt. Anfänglich wurden während der Wachstumsperiode in einigen Arbeitsgängen Infektionen von unge-



wünschten Arten, Eindringlingen wie Schilfrohr (*Phragmites australis*), Ackerdistel (*Cirsium arvense*), Kanadische und Riesen-Goldrute (*Solidago canadensis* und *S. gigantea*), u.a. durch Ausstechen und Jäten entfernt. Wegen finanzieller Einschränkungen geschieht das heute nicht mehr, wodurch sich diese Arten etablieren können. Dadurch leiden Artenzahl und Erscheinungsbild heute.

Zonierungen der Vegetation

Autobahnränder zeigen oft eine Zonierung der Vegetation. Diese wird u.a. durch den Autoverkehr verursacht, der Regenwasser vom Straßenbelag auf die Raine spritzt, im Winter zusammen mit Tausalzen. In heißen trockenen Sommer ist die Zone direkt neben der Straßendecke extrem heiß und trocken. Dies bedingt deutliche Unterschiede der Bodenfaktoren (ähnlich wie an Bahnstrecken). In dieser sogenannten Spritzzone sehen wir oft Spezialisten wachsen, wie Gewöhnliche Grasnelke (*Armeria maritima*), Dänisches Löffelkraut (*Cochlearia danica*) und Scharfer Mauerpfeffer (*Sedum acre*). Im Laufe von 25 Jahren entstanden so auf der Benelux-Autobahn einzigartige blumenreiche Grasvegetationen. Das Bild blumenreicher Magerwiesen zeigt aufgrund der fleckenweisen Bodendifferenzen viele Nuancen. Diese Grünanlage ist das erste Beispiel von naturnahem technischem Umweltbau und von Lebensraumgestaltung in der Stadt (in unserem Land und vielleicht auch in Europa).

Bau der Straßenbahn und Nassansaat der Raine (Hydro-Seeding)

In der Periode 1989-1990 wurde an der Nord-Südstrecke eine Straßenbahn gebaut. Dafür mussten die alten Blumenraine ganz weichen. In der politischen Entschlussphase gab es viel Opposition von den Bürgern. Die Stadtverwaltung versprach, dass die Blumenränder wieder hergestellt werden sollten, wenn auch nur in schmalen Streifen. Das Gartenamt bekam den Auftrag, dies zu realisieren. Die Bahn wurde auf ein Sandpaket von 1,75 Meter Dicke fundiert, in den unbefahrenen Streifen bis oben hin, nur die Gehölze bekamen wieder nährstoffreiche Schwarzerde.

Zum Abdecken gegen Staub entwickelte das Gartenamt zusammen mit einem Privatbetrieb eine Methode für eine nasse Aussaatmethode (Kräuter-Hydro-Seeding). Anfänglich benutzte man dazu Zellose, aber schon bald wurde deutlich, dass es mit Kompost erfolgreicher war. Dabei wird eine Mischung von feinem Edelkompost, Kräutersamen und Wasser in zwei Arbeitsgängen auf den vorher zubereiteten Sandboden gespritzt.

Diese Methode zeigte sich außerordentlich erfolgreich. Die Kompost formt einen dünnen Film, der ungefähr 6 Monate wirksam bleibt und Sand und Aussaat gegen Wegwehen fixiert. Man braucht dazu etwa 35 t Edelkompost pro Hektar.

Außerdem stellte sich heraus, dass diese Säemethode eine sehr gute Keimsituation für die Blumen- und Grassamen schafft. Sie keimen sehr schnell nach dem Aussäen im Frühjahr und Sommer, so dass man nicht mehr an die traditionelle Trockensäemethode von Spätsommer bis Herbst gebunden ist.

Die benötigten Samen wurden in den alten Rainen der Benelux-Autobahn und an anderen Stellen des Gemeindegrüns während einer Periode von zwei Jahren eingesammelt. Wir benutzten hier gewöhnlich 20 – 30 Kilo reine Blumensamen pro Hektar, für die Beneluxbaan waren es 20 kg / ha (der Grassamen wird anschließend hinzugefügt). Für die Menge an benötigten Samen und für das Sortiment und Mischungsverhältnis folgte ich natürlichen Prinzipien von Überfluss und Reichtum.

Hein Koningen, Naturgartenplaner, NL-Amstelveen. Ehemaliger Verantwortlicher der naturnahen Stadtparks in Amstelveen. Urgestein der niederländischen Naturgartenbewegung, Mitgründer von Oase.



Bau der Straßenbahn



Nassansaat der Raine an der „Beneluxbaan“