

Breite Wagen auf schmalen Straßen

Fahrbahnen und Parkstreifen wuchsen nicht mit

Von unserem Redaktionsmitglied
Jörg Uwe Meller

Die Hauptstraße in Blankenloch ist so eine Straße: Wenn man als Autofahrer in Richtung Süden fährt, hat man das Gefühl, auf dem Rückweg die beim Vorbeifahren abgesäbelten Rückspiegel der auf den rechten Parkstreifen abgestellten Autos ein gros einsammeln zu können. Kaum ein Wagen, der nicht mit den rechten Reifen in den Rinnstein ragt, der Rückspiegel hängt dann noch einmal ein gutes Stück in den Fahrraum hinein. Für vorsichtige Autofahrer bedeutet das bei Gegenverkehr Stop-and-Go.

Den Besitzern der abgestellten Autos kann man nicht mal einen Vorwurf machen. Nach einer Studie des Arbeitsausschusses „Ruhender Verkehr“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen sind die Pkw

von 2000 bis 2010 durchschnittlich um 19 Zentimeter breiter geworden. Orientierte man sich in den siebziger Jahren noch an Autobreiten von etwa 1,80 Metern, bringen es heutzutage selbst Kompaktwagen auf gut zwei Meter Breite, Fahrkomfort und Sicherheit durch Seitenairbags und Verstärkung sei's gedankt.

Die beliebten SUVs (Sport Utility Vehicles) bewegen sich von vornherein oberhalb der Kompaktklasse im Straßenverkehr. Die bestehenden Fahrbahnen und Parkstreifen können da nicht mithalten, wenn der Gehweg nicht in die gute Stube verlagert werden soll.

Doch auch auf neu gebauten Ortsstraßen kann man sich als Autofahrer nicht ordentlich ausbreiten. Die Planer denken sich dabei durchaus was. „Die meisten Wohngebiete werden heute ver-

kehrsberuhigt oder als Tempo-30-Zone angelegt“, erklärt Stutensees Bauamtsleiter Rainer Kußmann. „Wenn die Straßen zu breit sind, ist die Gefahr groß, dass die Verkehrsteilnehmer diese Regelung nicht beachten. Die Parkierungstreifen in verkehrsberuhigten Straßen sind in der Regel aber so ausgezeichnet, dass auch neue und breite Fahrzeuge dort hinpassen.“

Die schmale Fahrbahn der Weingarterner Bahnunterführung an der Kärcherhalle war schon der Wermutstropfen bei ihrer lange ersehnten Inbetriebnahme im Jahr 2001. Eine der ersten Amtshandlungen von Bürgermeister Eric Bänziger nach seiner Wahl 2010 bestand denn auch darin, die Fahrbahnmitte markieren zu lassen, damit die Autofahrer eine Orientierungshilfe haben.

Auch für die Gemeinden können alte und heute zu schmale Straßen zu

einer – mehr oder minder schweren – Belastung werden. Noch ein Beispiel aus Stutensee: der Steinweg, die alte Ortsverbindung im Grünen zwischen Blankenloch und Büchig. „Die Straße hat verkehrlich keine große Bedeutung“, sagt Rainer Kußmann. „Es waren schon eine Verbreiterung des Wegs oder Ausweichbuchten im Gespräch, aber der Gemeinderat will das nicht wirklich.“ Ein entgegenkommendes Auto ist eben eine überzeugendere Bremse als ein Tempo-50-Schild. Außerdem stehen die Flächen nicht so ohne Weiteres zur Verfügung.

Streckenweise wurde in die Spurrillen neben den Fahrbahnen Schotter eingebracht. Einmal im Jahr, so Kußmann, muss nachgelegt werden. Streckenweise verwendet die Gemeinde dort auch PVC-Waben, die mit Kies und Splitt

Enge wirkt auch als Tempobremse



WEIT IN DIE FAHRBAHN HINEIN ragen die Rückspiegel dieser geparkten Autos in der Weingarterner Kirchstraße.
Foto: Lother

aufgefüllt werden. „Das hält länger“, sagt Kußmann.

Muss man an dieser Stelle noch über das abenteuerliche Rangieren in sparsam kalkulierten Parkhäusern reden? Neben dem geringeren Kraftstoffverbrauch vielleicht auch ein Grund, warum die Autoindustrie immer mehr auf „Downsizing“ setzt: kleiner, leichter, weniger. „Dass die Leute Kraftstoff sparen wollen, merken wir schon lange“,

sagt Alexander Butzer von Autowelt Steinbrück in Stutensee. „Aber in jüngerer Zeit merken wir auch den Trend zum kleineren Stadttauto, mit dem man in der Stadt leichter parken kann.“ Das ist jedoch nicht überall so. Walter Burgstahler zum Beispiel hat in seinem Autohaus in Linkenheim-Hochstetten in den vergangenen Jahren keine verstärkte Nachfrage nach kleineren Autos beobachten können.