

**Zeitschrift:** Heimatschutz = Patrimoine  
**Herausgeber:** Schweizer Heimatschutz  
**Band:** 69 (1974)  
**Heft:** 3-de

**Artikel:** Strassenkreuzung und Ortsbild  
**Autor:** Ruprecht, H.P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-174420>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Strassenkreuzung und Ortsbild

Kesswil liegt am Bodensee zwischen Kreuzlingen und Romanshorn. Mitten durch das Dorf führt eine Hauptverkehrsstrasse, die sog. T 13, welche u. a. als Verbindung für den Verkehr aus dem süd-deutschen Raum Richtung Rheintal und San Bernardino resp. umgekehrt dient.

Am 21. April 1970 erhielt das Ingenieurbüro J. Moggi, Romanshorn, vom Strassen- und Baudepartement des Kantons Thurgau den Auftrag zur Ausarbeitung eines Detailprojektes für den Ausbau der Ortsdurchfahrt Kesswil. Vorgängig waren an verschiedenen Besprechungen zwischen dem Projektanten und dem kantonalen Tiefbauamt als Vertreter der Bauherrschaft die Linienführung und die Geometrie der zu bauenden Strasse festgelegt worden. Ausserdem existierten schon weitgehende Vereinbarungen mit den Gemeindebehörden, der kantonalen Denkmalpflege und den am meisten tangierten Anstössern.

Am 20. Juni 1971 lag das definitive Bauprojekt mit folgendem, gekürztem technischem Bericht vor:

«Die gesamte Ausbaulänge beträgt ca. 1330 m. Die neue Linienführung ist so angelegt, dass ein möglichst geringer Landerwerb notwendig wird, d. h., es ist darauf geachtet worden, dass das bestehende Strassentrasse soweit als möglich mitbenützt werden kann. Die alte Vermarkungsbreite beträgt 7,0 bis 8,0 m, die neue ausserorts 10,50 m (9,00 m Fahrbahn; 2 × 0,75 m Bankett) und innerorts 12,00 m (8,00 m Fahrbahn; 2 × 2,00 m Trottoir). Im Bereich der Kreuzung ist eine Aufweitung der Fahrbahn auf ca. 9,5 m vorgesehen.

Der minimale Kurvenradius beträgt 250 m, die minimale Ausbaugeschwindigkeit 55 bis 60 km pro Std. Sechs Gebäude müssen dem Strassenbau weichen, davon werden vier abgebrochen und zwei verschoben. Dagegen bleibt die Kirche samt ihrer Umfassungsmauer unberührt.

Das Längenprofil der neuen Strasse weicht gegenüber dem alten Terrain nur geringfügig ab. Ebenso werden die Quergefälle der Fahrbahn in den Kurven möglichst gering gehalten, damit keine allzu starken Änderungen der Umgebung in deren Höhen notwendig sind.»

Die grösste Aufmerksamkeit erforderte das Dorfzentrum mit der Kreuzung, um die sich vier Riegel-

*Der Wunsch der Gemeinde Kesswil nach einer durch Lichtsignale gesicherten Kreuzung ist verständlich, die Folgen bei deren Verwirklichung waren jedoch für einen Laien keineswegs voraussehbar. Die in der Mitte über einer Kreuzung hängende Ampel gehört bereits zur Geschichte der Verkehrsregelung; jeder Verkehrsteilnehmer braucht heute seine eigene Leuchte. Zur Verkehrsanie- rung wurden die beiden Häuser in der Bildmitte verschoben (vgl. Plan S. 16). Nach dem Ausbau der Strasse und vor der Installierung der Kreuzung wurde das obere Bild aufgenommen. Ohne koordinierendes Gespräch zwischen dem Strassenbauer und denjenigen, die die Beleuchtung, die Signalisation und die Lichtsignalanlage projektieren, sowie Vertretern von Heimatschutz und Denkmalpflege wären an dieser Kreuzung gegen zwanzig Masten aufgestellt und damit die eindrucklichsten Ansichten durch einen Mastenwald verstellt worden. Dank guter Zusammenarbeit konnte die Bestückung – sie ist auf dem Bild noch nicht definitiv – auf ein Minimum reduziert werden.*

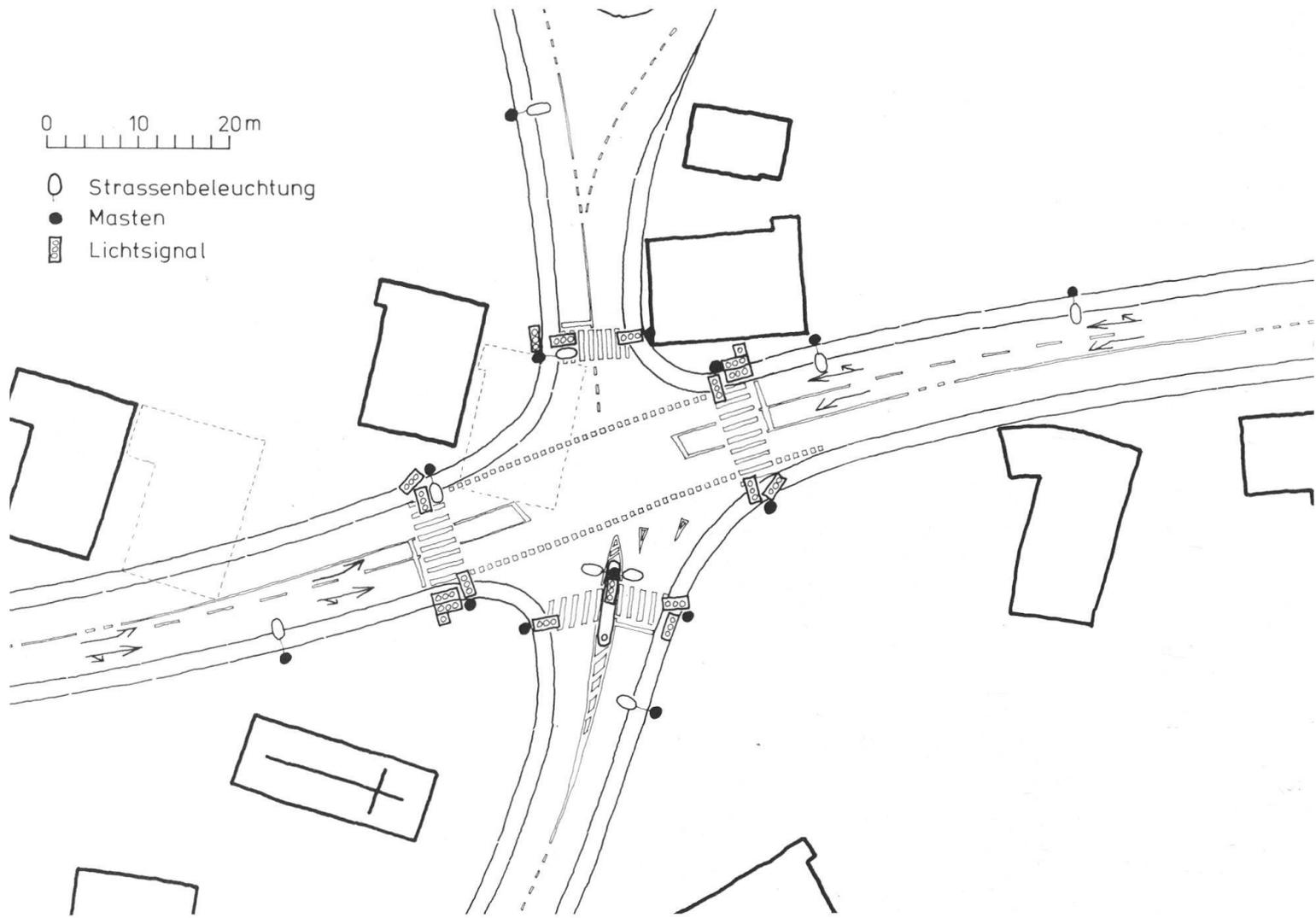
bauten und die Kirche gruppieren. Durch die Möglichkeit der Häuserverschiebung, der Einhaltung von minimalen, aber doch genügenden Sicht- distanzen und der bewusst gering gehaltenen Auf- weitung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich konnte das markante Ortsbild beibehalten werden.

So weit, so gut. Nun besteht aber eine Strasse nicht nur aus Kies, Beton, Randsteinen und Belag. Wie komplex Projektierung und Ausführung eines solchen Bauwerks sein können, erkennt man erst, wenn man sich die vielfältigen Arbeiten mit ihren verschiedenen Bauherrschaften, Interessen, Ge- setzen, Reglementen, Normen, Richtlinien usw. vor Augen führt:

## 1. Strassenbau

Projektierung und Bauleitung werden durch ein privates Ingenieurbüro unter Aufsicht des kanto- nalen Tiefbauamtes ausgeführt. Als Grundlagen bestehen hauptsächlich die Normen der Vereini- gung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS). Natürlich sind diese Normen nicht Gesetz, doch können sie nur soweit modifiziert werden, als sie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht ge- fährden.





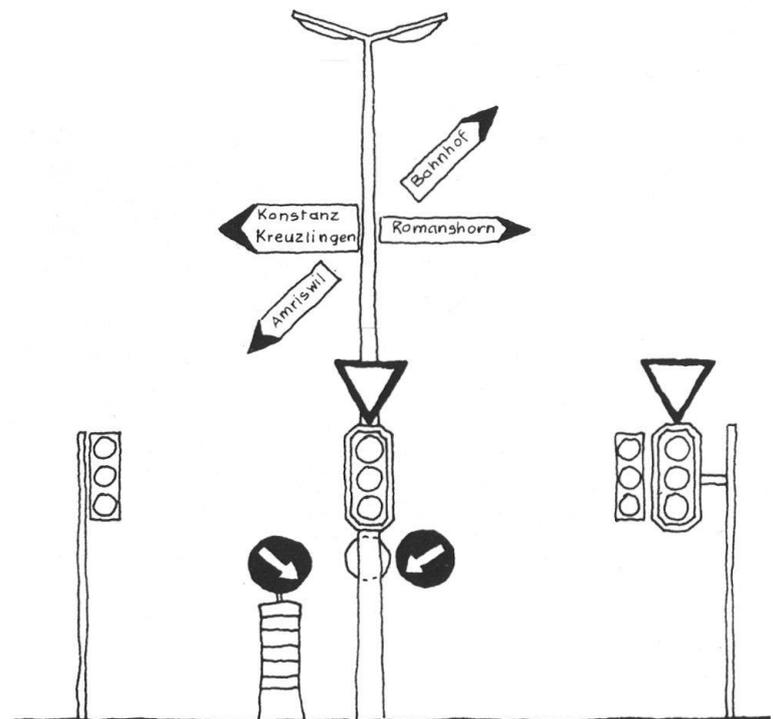
Die Kreuzung in Kesswil macht, auf einem Plan wiedergegeben, den Verkehrsfluss und seine Gestaltungsprinzipien deutlich. Die Lichtsignalkästen wenden sich sowohl an die Fussgänger wie an die Fahrzeuglenker und sind deshalb entsprechend ausgerichtet zu lesen. Über das Mass der Ausleuchtung einer modernen Kreuzung mag sich

jeder Leser zu nächtllicher Stunde zeitunglesend selber eine Vorstellung machen. Die (riesengrossen) Vorwegweiser konnten zum Glück ausserhalb des abgebildeten Kreuzungsbereiches aufgestellt werden und beeinträchtigen das Ortsbild kaum.

## 2. Beleuchtung

Nach § 88 des Gesetzes über das Strassenwesen vom 25. Febr. 1939 sind Staatsstrassen und wichtige Gemeindestrassen innerorts auf Kosten der Ortsgemeinde ausreichend zu beleuchten. In vielen Gemeinden fällt dies in die Zuständigkeit der Elektrakorporation.

Im Beispiel Kesswil beauftragte die Korporation ein Spezialbüro für Elektrotechnik mit der Planung der Strassenbeleuchtungsanlage. Es bestehen dazu Leitsätze der Schweizerischen Lichttechnischen Gesellschaft (SLG) aus dem Jahre 1960, die aber durch die rasch fortschreitende Entwicklung auf diesem Gebiete nicht mehr durchwegs den neuesten Erkenntnissen entsprechen. Neue Richtlinien sind nun von einer Fachgruppe ausgearbeitet worden.



Die Probleme einer Strassenbeleuchtung sind:

a) Optische Führung

Sie soll durch die richtige Anordnung der Lichtpunkte im perspektivischen Bild der Strasse, wie es dem Fahrzeuglenker erscheint, diesen über den weiteren Verlauf der Strasse bzw. seiner Fahrspur orientieren.

b) Beleuchtungsstärke

Sie gibt Auskunft über die Menge des zur Verfügung stehenden Lichtes. Sie ist auch ein Mass dafür, wieviel des von den Lampen erzeugten Lichtes auf die Strassenoberfläche gebracht wird.

c) Gleichmässigkeit

Voraussetzung einer guten Strassenbeleuchtung ist deren Gleichmässigkeit. Sie wird u. a. durch den Abstand der Lampen voneinander und deren Höhe bestimmt.

d) Blendung

Sie hängt ab von der Intensität der Leuchten, deren Anzahl im Gesichtsfeld, der Befestigungshöhe usw.

e) Fussgänger

Jeder Fussgängerstreifen muss beleuchtet sein.

All diese Punkte zeigen, wie schwierig es ist, die Richtlinien anzuwenden und die Standorte der Kandelaber dann erst noch den Wünschen der Grundeigentümer und den Geboten des Ortsbildes anzupassen.

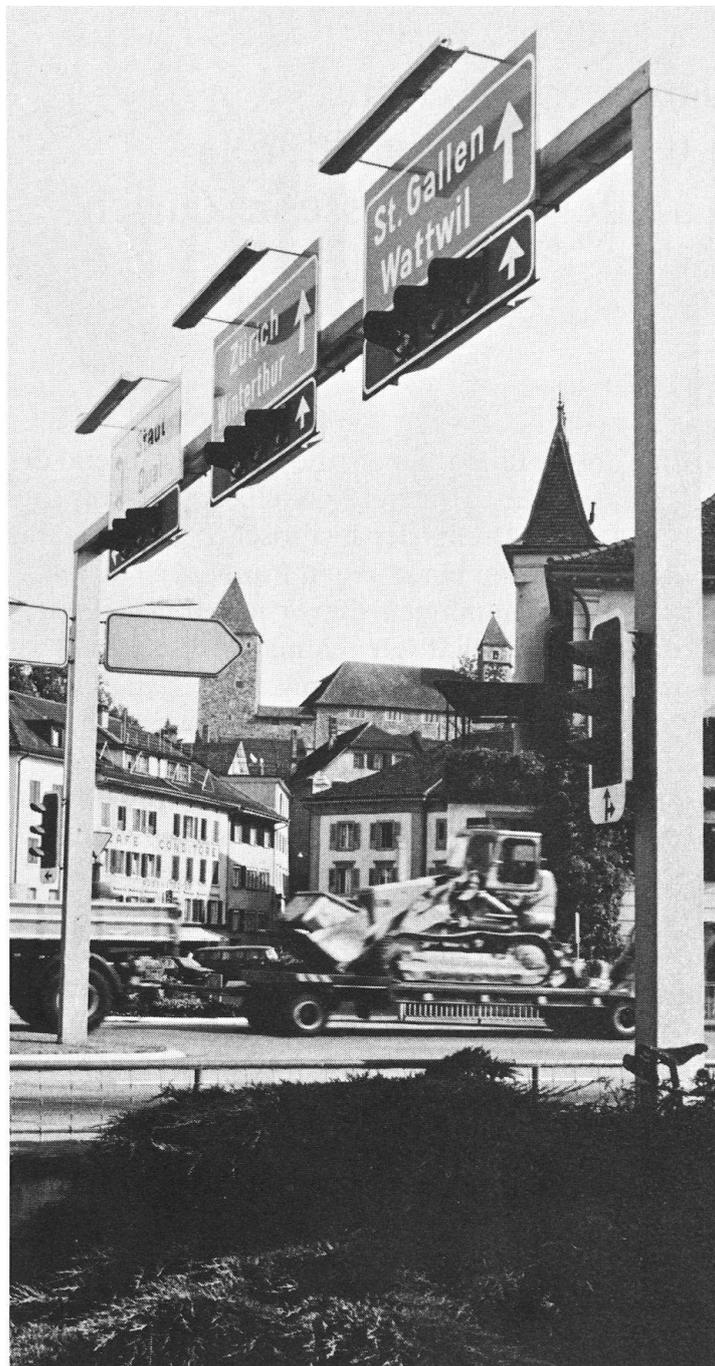
### 3. Signalisation

Kurz vor Baubeginn wurde zwischen Gemeinde und Baudepartement vereinbart, die Kreuzung in Kesswil mit einer Lichtsignalanlage zu sichern. Die Ausarbeitung erfolgte durch ein Planungsbüro für Verkehrsanlagen.

Dieses Konzept bedingte bauliche Änderungen der Strasse. So wurden spezielle Spuren für die Linksabbieger einbezogen. Um den «Belagssee» nicht zu gross werden zu lassen, hätte man gerne Trenninseln erstellt, doch reichte der ohnehin schon knappe Raum nicht mehr aus.

Die Standorte der Beleuchtungskandelaber mussten den neuen Verhältnissen angepasst werden, so dass möglichst wenige neue Standrohre für die Ampeln gesetzt werden mussten.

Diese Signalanlage und die zusätzlichen Fahrspuren erforderten auch einen vermehrten Aufwand für die Wegweisung. So mussten vor der Kreuzung



*Wenn auch jede Fotografie tendenziös sein kann, so scheint doch in Rapperswil eine Verkehrsorgie gefeiert worden zu sein, ohne mässiges Gespräch zwischen allen Beteiligten, zu denen auch die Vertreter des Ortsbildschutzes gehören.*

tabellarische Wegweiser aufgestellt werden, deren Lage bis jetzt noch nicht ganz befriedigt und die eventuell noch abgeändert werden.

Dieser Aufsatz soll einen kleinen Einblick in die Vielfalt der Probleme vermitteln, die ein Strassenbau mit sich bringt. Ohne Kompromisse und Anpassungsfähigkeit gäbe es nie eine befriedigende Lösung.

*H. P. Ruprecht*