



# Landstrasse Numero 1

**Der Bau der Autobahnen hat der alten Strasse von der Ost- in die Westschweiz eine spürbare Aufwertung beschert. Noch nicht gemerkt haben das die Velofahrer.**

Dres Balmer  
(Text und Fotos)

Es gibt einen Schweizer Bubentraum. Der heisst Bodensee–Genfersee. Weil das nüchtern klingt, als ein Traum ist, suchen wir nach poetischeren Varianten. Zum Beispiel: von Frauenfeld nach Frauenkappelen, von Schwaderloh nach Henniez, vom Mutschellen zum Chalet-à-Gobet, oder: aus Mostindien in den Wilden Westen. Jetzt aber bin ich erst in Kreuzlingen am Bodensee, und Kreuzlingen holt mich zurück in die Wirklichkeit. Weil bis in den Wilden Westen viele Kreuzungen vor mir liegen, taufe ich Kreuzlingen um in Kreuzelkreuzel. In Kreuzelkreuzel stehe ich also an der Hauptstrasse. Hauptstrasse, so ist sie angeschrieben, und dieser Name klingt gut. Ich fahre auf ihr, der Hauptstrasse von Kreuzelkreuzel, bis zum oberen Kreuzelkreuzel-Kreisel. Dort steht auf dem Wegweiser «1 Frauenfeld» geschrieben. Das ist trefflich, denn genau die Strasse Numero 1 suche ich, und nach Frauenfeld möchte ich gelangen, um dort zu frühstücken.

Von Kreuzelkreuzel steigt die Strasse leicht an und heisst nun Bergstrasse. Da übertreiben die Thurgauer etwas. Danach geht es hinaus in weite, flache Felder und Obstplantagen, links und rechts sind riesige Bauernhöfe, im Fahrtwind duftet der Sommermorgen, auf der Strasse ist kaum ein Auto und gar kein Velofahrer unterwegs. Jetzt bin ich auf der schönsten Landstrasse – und Landstrasse ist ein veraltetes Wort, das niemand mehr braucht. Hier aber passt es. Diese Strasse am Sommermorgen ist nicht eine Haupt-, nicht eine Kantons- und nicht eine Verbindungsstrasse, sondern sie ist eine Landstrasse, auf der man über Land fährt und dabei schöne Landgefühle und Landgedanken hat. Es ist eine Landstrasse und nichts sonst.

## Das Schweizerkreuz der Mobilität

Ich habe die Sache ein wenig studiert. Jede vulgäre Strassenkarte für Autofahrer bezeichnet die Verbindung von Kreuzlingen bis Genf durchgehend als Nummer 1. Während der Fahrt merke ich, dass man sich auf die 1er-Wegweiser von Alpha bis Omega verlassen kann. Sieben Kantone haben sich offenbar einmal darauf geeinigt, die Ost-West-Verbindungsstrasse durchgehend als Kantonalstrasse Nummer 1 zu bezeichnen. Da muss also etwas dran sein. Die Hauptachse Nord-Süd, Basel–Gotthard–Chiasso, trägt übrigens die Nummer 2. So haben wir das Schweizerkreuz der Mobilität komplett, von Orient nach Okzident, vom Nordlicht zum Boccalino.

Ich forse weiter und lande, wie jeder Forscher, bei den alten Römern, welche diese Route 1 vor zweitausend Jahren auch schon praktisch fanden. Im Lauf der Jahrhunderte wurde sie zu einer der Lebensadern im Land, an ihr gab es eine Infrastruktur, welche die Bedürfnisse der Reisenden befriedigte und den Warentransport erleichterte, von der Zeit der Ochsenkarren bis zum Opel Kapitän. Doch in den 1960er- und 1970er-Jahren,

da, wo es spannend wird, hört die Geschichtsschreibung auf. Was geschieht in dieser Zeit? Während der sogenannten Hochkonjunktur-Jahre nimmt nicht nur die Zahl der Autos, sondern auch die der Verkehrstoten auf der Landstrasse 1 rapide zu. Um dem automobilen Massensterben einen Riegel zu schieben, beschliesst die Schweiz den Bau des Nationalstrassennetzes. Die Hauptstrasse 1 wird ersetzt durch die Autobahnen A 7 und A 1.

## Rosengartensause

So, aber jetzt besteige ich wieder das Velo. In Winterthur ist es aus mit den heiteren Landstrassengefühlen, ich muss eine Weile auf die Zähne beissen. Es geht hinein in die grosse Agglomeration, vorbei am Flughafen, dann sause ich in Zürich die Rosengartenstrasse hinunter und wähne mich in der grossen, grossen Welt. Die Rosengartenstrasse hinuntersausen, das ist der Traum jedes Velofahrers, und ich erfülle ihn mir heute. Was ich aber auch heute nicht begreife, ist, warum die Landstrasse 1 das zünftige Hindernis des Mutschellenpasses nicht nördlich über die sanftere Topografie von Baden umfährt. Offenbar hat es den alten Römern auch schon so pressiert, denn der Weg über Baden wäre etwas länger. Eines der schönsten Stücke der ganzen Strasse ist um Safenwil (AG) zu finden, weil sich die Chaussée hier so zärtlich in die hügelige Landschaft schmiegt. Da glaubt man, die Steigung führe direkt in den Himmel, und rechts, auf der anderen Seite des Aaretals, schimmern im Licht die Kuppen des Jura. Ich fahre durch die Landschaft und sehe am Strassenrand die Spuren der Wirtschaftsgeschichte. Schon in der Ostschweiz habe ich ein Dutzend stillgelegter Tankstellen gesehen, unter deren Vor-dächern heute meistens Occasionsautos abgestellt sind. Aufgefallen sind mir an mehreren Häusern auch verblichene Buchstaben, die darauf hinweisen, dass hier früher ein Gasthof war. Bis etwa 1970 war die Landstrasse 1 eine Lebensader quer durch die Schweiz, Tausende Anwohner hatten dank des Verkehrs ihr Einkommen. Mit dem Bau der Autobahnen mussten sich viele nach neuer Arbeit umsehen, sind weggezogen, haben ihren Laden an der Landstrasse stehen lassen. Und heute? Ein paar wenige alte Kneipen haben überlebt, manche sind zu Pizzaschuppen geworden. Anderswo sind ein paar riesige Kleiderläden mit billigen Massenangeboten in stillgelegte Fabrikgebäude gezogen. Doch eigentlich ist es ruhig geworden an der Landstrasse, der motorisierte Verkehr ist meist erträglich. Wer hier fährt, fährt nicht sehr weit, sonst würde er auf der Autobahn fahren. Das bedeutet für uns: Der Bau der Autobahnen hat die Hauptstrasse 1 aufgewertet, sie könnte sogar zur Velo-Traumstrasse werden, wenn die Velofahrer sie nur benutzen würden. In Frauenkappelen sehe ich die traurigste entschlafene Tankstelle, bei Murten finde ich die ➤

In Trey VD beginnt eine der grossen Kornkammern – und der Wilde Westen der Schweiz.



1

1 | Die traurigste Tankstellen-Mumie ist in Frauenkappelen (BE) zu bejammern.

Ex-Tankstelle Nummer fünfzig, und dann höre ich auf mit dem Zählen. Jetzt befallen mich Selbstzweifel, ich frage mich, ob ich spinne, dass ich nun plötzlich über verblichene Tankstellen zu jammern beginne. Tankstellen sind eines der grossen Phänomene an der Landstrasse, Beizen ein weiteres. Ein drittes sind die Verkehrskreisel. Die Gemeinden überbieten sich gegenseitig in der originellen Kreiselkunst. Eines der schönsten Exemplare hat Dottikon im Aargau. Dort ist, mitten im Kreisel drin, ein putziges, einladendes Gärtlein mit einer steinernen Sitzbank angelegt. Beim Ab-



2

steigen muss man etwas aufpassen und nimmt das Velo ins Gärtchen mit. Da kann man sich hinsetzen, eine Zigarette rauchen und dem Verkehrsgeschehen zuschauen. Wieso stellen die Dottikoner Gemeindebehörden nicht ein Schild hin, welches das Betreten des Kreisels verbietet? Weil sie nicht im Traum auf die Idee kommen, jemandem könnte es einfallen, ihr einladendes Kreiselgärtchen zu betreten. Solche Grenzerfahrungen bietet also diese Landstrasse-Numer-1-Reise. Ein weiteres Phänomen sind die Namen der Coiffeursalons am Strassenrand zwischen Bodensee und



### **mx100**

Der neuste, sehr leichte und trittfeste Allrounder. Lake setzt auf beste Qualität wie die rutschfeste, nicht markierende Vibram Sohle. Mit der einfachen Verschnürung wird der Fuss ganzheitlich umschlossen und gewährt somit einen optimalen Halt. Lake MX100.

Händler- & Artikelinfos:

**VELOK.ch**



2 | Dieses Stück bei Payerne sollte Autobahn werden, doch es kam anders.

3 | Auch hier schlummert sanft und in schöner Architektur der Traum von mehr Verkehr.



Genfersee. Nächstes Mal nehme ich ein Buch mit, notiere darin die Namen sämtlicher Perückenpflegeranstalten, und in Genf ist das Buch garantiert vollgekritzelt.

Längst ist die Zigarre ausgeraucht, da erreiche ich im Westen ein weites, grünes Land mit Getreidefeldern, Äckern, Wiesen und Wäldern. Nur wenige Häuser sind zu sehen, entgegen weht mir ein leichter Wind. Er singt, dass er vom Atlantik kommt, sein Lied bringt mir wieder das gute Landstrassengefühl. So aber ging es in den Sechzigerjahren im Wilden Westen zu und her: Die

Planung der Landesausstellung Expo 64 in Lausanne hatte auch Einfluss auf den Strassenbau. Der Glaube an das Privatauto ist in seiner Blüte, und möglichst viele Schweizer sollen bitte mit dem Auto an die Expo fahren. Von Payerne in Richtung Südwesten bauen die Waadänder die Strasse auf drei Spuren aus, um erstens die Blechlawine zu meistern, aber zweitens auch schon als Vorstufe der künftigen Autobahn. Diese wird später aber durch die Orbe-Ebene, weiter westlich, gebaut. Der Wall des Jorat wird für die Autos wohl als zu anstrengend betrachtet. ➤

**racktime**  
Fahrrad-Taschen mit System

**Workit**

**Shopit**

**Travelit**

Händler- & Artikelinfos:  
**VELOK.ch**



4



5

- 4 | Luftige Landschaft bei der Sondermülldeponie Källiken. Der Bauer passt sich an.  
5 | Allee bei der Einfahrt nach Winterthur.

Was die Autos anstrengt, reizt mich. Die Jorat-Hügel beginnen in Moudon, die Strasse steigt sanft über 14 Kilometer und rund 400 Höhenmeter hinauf zum Col du Chalet-à-Gobet, dem höchsten Punkt dieser Reise. Der ist doppelt verhext: Das offizielle Schild auf der Passhöhe hat nicht weniger als drei lausige Schreibfehler, und im TCS-Verzeichnis fehlt der Chalet-à-Gobet-Pass glatt. Dabei ist er doch ein stolzer Übergang zum Genfersee. Es ist, als ob sie sich ihres Passes schämen würden, am Kiosk und im Hotel nebenan gibt es von ihm nicht einmal eine Postkarte. Jetzt aber fahre ich, wie die Expo-Besucher vor bald fünfzig Jahren, hinunter nach Ouchy und zweige dort rechts ab. Was sehe ich auf dem Wegweiser geschrieben? «Genève 1». Das ist meine Strasse! Schon bin ich drauf, nehme das letzte, flache Stück der grossen Landstrasse unter die Räder. Da kommen mir die ersten Gummehler entgegen, und ich freue mich. Es stellt sich heraus, dass auf den letzten fünfzig Kilometern mehr Velofahrer unterwegs sind als auf den dreihundert Kilometern zuvor.

Links ist der See, rechts sind Obstplantagen und Weinhänge. Mit dieser Strasse hat der Kanton Waadt Grosses vor, und das Grosse heisst «requalification».

Die Strasse soll so umgestaltet werden, dass sie für Fussgänger und Velofahrerinnen attraktiver wird und nicht mehr blass dem Durchgangsverkehr als Kanal dient. Ähnliche läbliche Vorhaben sind mir aus keinem anderen der Hauptstrasse-1-Kantone bekannt. Diese «requalification» können wir Velofahrerinnen und Velofahrer auch selber durchführen, indem wir die Strasse von Mostindien in den Wilden Westen einfach unter die Räder nehmen und so die schönsten Landstrassengefühle bekommen.

## INFORMATION

**Auf einen Blick:** Die Hauptstrasse 1 verläuft vom Bodensee (396 m ü. M.) an den Genfersee (372) und ist 350 Kilometer lang. Unterwegs führt sie über die Pässe Muttschellen (551 m ü. M.) und Col du Chalet-à-Gobet (872), das Dach der Tour. Sie geht durch die sieben Kantone Thurgau, Zürich, Aargau, Bern, Freiburg, Waadt und Genf. Route: Kreuzlingen (TG) – Frauenfeld – Winterthur – Zürich – Schlieren – Muttschellen (AG) – Bremgarten (AG) – Lenzburg – Rothrist – Langenthal (BE) – Herzogenbuchsee – Bern – Frauenkappelen – Murten (FR) – Avenches (VD) – Moudon – Col du Chalet-à-Gobet – Lausanne – Morges – Nyon – Genève. Durchgehend und leicht folgt man der Nummer 1 auf den Strassenschildern.

## Parkfläche optimal nutzen



**velopa**

swiss parking solutions

Doppelstöckiges Parken mit Etage'2' löst Kapazitätsprobleme an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Basierend auf einer Marktstudie überzeugt die Velopa-Eigenentwicklung durch reduzierte Optik und nachweislich einfaches Handling.

Nutzen auch Sie die zweite Etage!

Ihr servicestarker Partner:

parken ■ überdachen ■ absperren

Velopa AG, CH-8957 Spreitenbach  
+ 41 (0)56 417 94 00, marketing@velopa.ch  
www.velopa.ch



6



7

- 6 | Hardturmstrasse Zürich: Früher eine letzte Anspielung auf die Landstrasse Nummer 1. Jetzt gibt es Pizza.  
7 | Gummeler am Col du Chalet-à-Gobet.

**Charakteristik:** Meist flach ist die Strasse im Thurgau, von Lenzburg bis Bern, vom Murtensee bis Moudon und von Lausanne nach Genf. Hügelig ist sie zwischen Zürich und Lenzburg, Bern und Murten, Moudon und Lausanne. Die Verkehrsdichte ist unterschiedlich: Im Thurgau und von Bern bis Murten ist die Route still, von Winterthur bis Dietikon, samt Zürcher Rosengartenstrasse, eine Pulsader der Agglomeration, von Payerne bis Lausanne eine zum Teil dreispurige, oft fauchende Autostrasse. Auf letzterem Abschnitt gibt es mehrere Velofahrverbote, die uns kurze Dorfdurchfahrten bescheren. Gleich nachher sind wir wieder auf der Hauptroute.

**Reisezeit:** Das ganze Jahr, am besten am Wochenende mit wenig Schwerverkehr.

**Kost und Logis:** Gibt es am Strassenrand reichlich. Eine sehr schöne in ein Café umgebaute Tankstelle ist beck.24, Neue Winterthurerstrasse 20, 8505 Dietlikon, Tel. 044 833 24 24. Hübsch ist die Ex-Tankstelle, heute Restaurant und Pizzakurier Rucola, an der Hardturmstrasse 394, 8005 Zürich, Tel. 044 887 00 00. Gemütlich sind das Gasthaus zum Kantonsschild, 3215 Gempenach, Tel. 031 751 11 11 (keine Zimmer), und das Restaurant La Poste, 1524 Marnand, Tel. 026 668 11 26. In der Auberge du Chalet-à-Gobet, Tel. 021 784 21 31, kann man essen und schlafen.

**Dokumentation:** Strassenkarten, z.B. jene von Kümmerly+Frey im Massstab 1:300 000. Über die neue-

#### INFOS

Mehr Auskünfte auf den DRS-Informationsblättern des Reisemagazins «Uf u dervo» vom 2., 9., 16. und 23. Juli 2011. Sie sind zu finden auf [www.drs3.ch](http://www.drs3.ch)



re Strassenbaugeschichte und ihre Folgen in der Schweiz gibt es keine Literatur. Ansätze bietet das Buch «Die Schweizer Autobahn», hg. von Martin Heller und Andreas Volk, 1999 in der Edition Museum für Gestaltung Zürich. Es enthält sehr gute Fotos. Zur Umgestaltung («requalification») des Abschnitts Lausanne–Genf: [www.vd.ch](http://www.vd.ch) → requalification. ■



## CITY-BIKER QL3

Wassererdichte Umhängetasche für den Gepäckträger

5 Jahre Garantie  
Made in Germany  
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)



einfach zu befestigen  
durch Quick-Lock3  
Aufhängesystem

verstärktes Material an  
Boden und Rückseite

glatte Taschenrückseite  
Wertsachenfach mit  
Reißverschluss  
Schultertragegurt

**ORTLIEB** WATERPROOF