Der Einfluss der Infrastruktur auf die Siedlungsentwicklung in der Region Werdenberg

Autor(en): **Schlegel, Heiner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **33 (2020)**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1036162

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Heiner Schlegel

Der Einfluss der Infrastruktur auf die Siedlungsentwicklung in der Region Werdenberg

Der Beitrag geht der Frage nach, ob und in welcher Weise die Infrastruktur die Siedlungsentwicklung in unserer Region beeinflusst hat. Tatsächlich finden sich Beispiele dafür. Für das grosse Siedlungswachstum ab Mitte des 20. Jahrhunderts sind gesellschaftliche Vorgänge und technische Fortschritte allerdings wichtiger.

Die Struktur einer Siedlung wird wesentlich beeinflusst durch das Wachstum der Bevölkerung sowie die gesellschaftlichen und technischen Veränderungen. Daneben, so die Annahme, welche diesem Beitrag zugrunde liegt, haben aber auch Infrastrukturen – etwa die Erweiterung des Strassennetzes oder der Bau der Eisenbahnlinie – die Entwicklung unserer Siedlungen und das Siedlungsbild beeinflusst. Lassen sich für die Dörfer unserer Region solche Ereignisse identifizieren? Und in welcher Weise haben sie sich auf die Entwicklung des Siedlungsbildes ausgewirkt? Der vorliegende Beitrag setzt sich am Beispiel der Talsiedlungen in der Region Werdenberg mit diesen Fragen auseinander. Die Aussagen stützen sich auf eine Auswertung der Landeskarten der letzten 170 Jahre. Eine wertvolle Grundlage bilden die von *Swisstopo* im Internet zur Verfügung gestellten Zeitreihen[1] sowie das Geoportal des Kantons St. Gallen.[2] Wichtige Hinweise liefern zudem verschiedene Jahrgänge des Werdenberger Jahrbuchs.

Die Siedlungen und ihre Entwicklung seit dem frühen 19. Jahrhundert

In der Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden die Dörfer der Region aus kleinen Häusergruppen, die im Bereich des Dorf-

bachs angesiedelt oder in Form von Häuserzeilen entlang der wenigen Strassen aufgereiht waren. In einzelnen Dörfern ergaben sich aus der frühen Anordnung der Bauten mehr oder weniger kompakte Siedlungen, etwa in Azmoos, Sevelen, Grabs, Gasenzen und Frümsen (siehe Abbildung Seite 14). Andere Dörfer, darunter Trübbach, Buchs, Gams oder Sennwald, wiesen dagegen eher eine lineare Struktur auf. Einzelne Dörfer setzten sich aus mehreren Fraktionen zusammen, die noch als eigenständige Teile der Siedlung in Erscheinung traten. Als Beispiele können Oberräfis (Sevelen), Unterräfis und Burgerau (Buchs), Lims und Stauden (Grabs) oder Äugstisriet, Lögert und Läui (Sennwald) angeführt werden.

Kaiser[3] ordnet verschiedene Dörfer der Region Werdenberg den Hofraumsiedlungen zu. Er bezeichnet damit eine für das Rheintal typische und eigenständige Siedlungsform, welche die Rheindörfer von Räfis bis Altenrhein prägte. Die Hofraumsiedlungen liegen meist auf leicht erhöhten Uferbänken sehr früher Rheinarme. Ihre Bauten sind locker aufgereiht und gruppieren sich gelegentlich zu weilerartigen Ansammlungen. Ein wichtiges Element sind die zahlreichen Obstbäume. Neben den eigentlichen Hofraumsiedlungen Ober- und Unterräfis, Burgerau, Haag und Salez wiesen im 19. Jahrhundert auch die Weiler von Sennwald oder einzelne Dorfteile in Buchs (zum Beispiel das Altendorf) eine ähnliche Struktur auf.

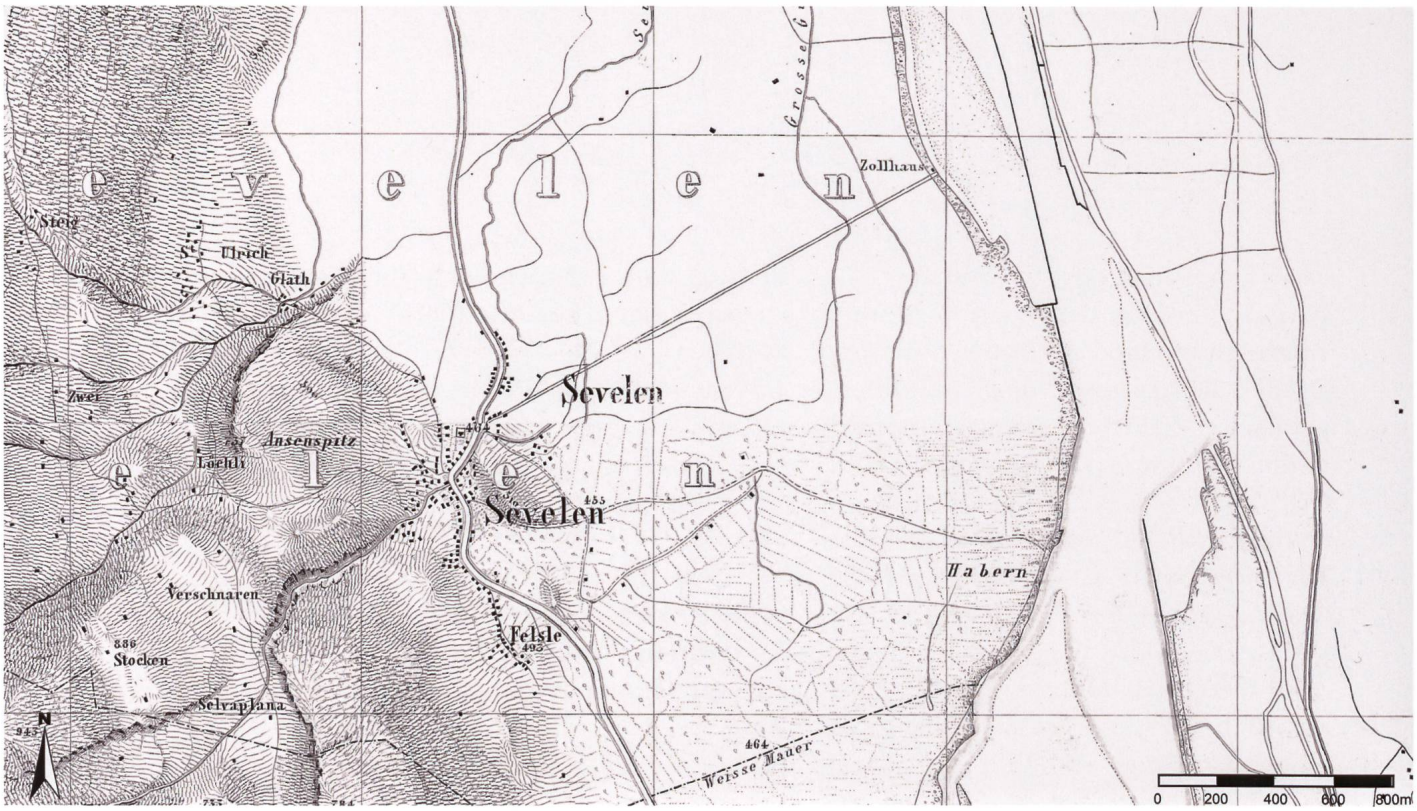
Die grossräumige Struktur war einfach und überschaubar. Die Siedlungen und Weiler bildeten die Knoten in einem grobmaschigen Netz aus wenigen Strassen und Wegen. Neben der Verbindungsstrasse entlang des Hangfusses bestand zwischen Buchs und Sennwald auch eine Talverbindung. Zu diesem frühen Strassennetz gehörten auch die talquerenden Verbindungen von den Dörfern zu den Fähren am Rhein (siehe Abbildung Seite 14).

Von den einzelnen Siedlungen aus verliefen verschiedene Wege zur Feldflur. Sie endeten oft an der Gemeindegrenze oder an einem natürlichen Hindernis, zum Beispiel an einem der zahlreichen Bäche, die im 19. Jahrhundert in den rheinnahen Lagen ein dichtes Netzwerk bildeten.

Im Jahr 1850 hatten die Dörfer im Werdenberg zusammen rund 10000 Einwohner. Bis Ende 2018 hat sich diese Zahl vervierfacht (39831). In den ersten 100 Jahren verlief die Entwicklung moderat; die Bevölkerung wuchs um 50 Prozent. Die grosse Zunahme erfolgte in den letzten 70 Jahren. Bedeutend stürmischer verlief die Siedlungsentwicklung. Im Gebiet der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein (alle Gemeinden von Werdenberg und Liechtenstein sowie Sargans) war die Siedlungsfläche im Jahr 1950 dreimal so gross wie 1850. Bis zum Jahr 2007 veränderte sich die Siedlungsfläche von 1850 sogar um den Faktor 11.[4]

Der Einfluss der Infrastruktur

Innerhalb dieser Entwicklung, die alle Gemeinden umfasste, sind räumliche Konstellationen erkennbar, welche die Siedlungsstruktur beeinflussten.



Das Siedlungsbild von Sevelen auf der Eschmannkarte von 1850. Bedeutende Teile des damaligen Dorfes sind entlang des Dorfbachs und der Landstrasse aufgereiht. Die gerade zur Rheinfähre führende Strasse ist noch kaum besiedelt. Durch das Dorf verläuft ein Kartenschnitt, der die doppelte Beschriftung und die unterschiedliche Darstellung des Kulturlandes erklärt.

Dorfbäche/Gewerbekanäle

Der ursprüngliche Kern verschiedener Dörfer entwickelte sich entlang der Dorfbäche und der davon abgeleiteten Gewerbekanäle. Sie waren Leitlinien der frühen Siedlungsentwicklung, weshalb diese Dorfteile eine lineare Struktur aufweisen. Die Gewässer waren vor allem für die Gemeinden Sevelen, Buchs und Grabs richtungsweisend. In Buchs waren die gesamte Siedlungsachse vom Altendorf bis zum Traubenweiher, aber auch das Unterstüdtli und das Moosquartier stark auf den Dorfbach und die Gewerbekanäle ausgerichtet. In Grabs war entlang des Mühlbachs, an dem insgesamt 15 Betriebe hingen[5], eine solche Entwicklung erkennbar. In Sevelen konzentrierte sich der Stampf um den Dorfbach. Die Gewässer spielten selbstverständlich auch in den anderen Gemeinden eine wichtige Rolle.[6] Sie entfalteten ihre Wirkung aber an manchen Orten vor allem punktuell, etwa, wenn wegen der Wasserkraftnutzung Werkstätten oder Industriebetriebe ausserhalb des Dorfes entstanden. Ein Beispiel dafür ist die ehemalige Weberei Azmoos (heute Storit-Werke).

Die einstigen Gewerbegebiete entlang von Gewässern und Kanälen sind im Siedlungsbild an ihren relativ grossvolumigen Gewerbebauten erkennbar, die häufig in Gesellschaft mit Wohnhäusern

auftreten. In diesen Gebieten bestehen nicht selten auch grosse Lagerplätze, etwa für die Lagerung des Holzes der Sägereien. Diese Siedlungsbilder haben später die Nutzungsplanung beeinflusst. In Buchs, Grabs, Gams und Sennwald sind heute bevorzugt die Gebiete entlang der einstigen Energiegewässer als Mischzonen mit gewerblicher Ausrichtung ausgeschieden. Hingegen kann kaum eine Verbindung von den ursprünglichen Gewerbegebieten zu den späteren Industriezonen hergestellt werden.

Rheinstrassen/Bahnhofstrassen

Vor 1850 bestanden zwischen Trübbach und Büchel insgesamt fünf Fährverbindungen über den Rhein: Trübbach-Balzers, Burgerau-Mühleholz, Haag-Bendern, Ruggell-Salez und Oberbüchel-Bangs. 1850 wurde zusätzlich die Fähre Vaduz-Sevelen eingerichtet. Im selben Jahr wurde die Burgerauer Fähre in das Gebiet der heutigen Strassenbrücke Buchs-Schaan verlegt.[7] Die Fähren waren wichtige Orientierungsmarken für die Wege vom Dorf zum Rhein. Diese Verbindungen zählen zu den frühen, vom Kanton ausgebauten oder neu erbauten Strassen und verlaufen schnurgerade quer durch die Rheinebene. Für Gams und Sevelen erscheinen diese Strassen erstmals in der Eschmannkarte von 1850. In der Gemeinde Buchs wurde die bestehende Verbindung zum Rhein im Jahr 1865 zu einer modernen Strasse ausgebaut.[8] Eine der wichtigsten Fährverbindungen in der Region war Trübbach, aber dort lag das Dorf geografisch immer nah beim Rhein, so dass sich eine solch auffällige Achse nicht ausbilden konnte.

Die Verbindungen zu den Fähren waren zunächst für die Siedlungsentwicklung kaum von Bedeutung. Dies änderte sich mit dem Bau der Eisenbahn, die 1858 eröffnet wurde. Wo sich die Rheinstrassen mit dem Schienenstrang kreuzten, entstanden die neuen Bahnstationen Haag, Buchs und Sevelen. Die Station Salez wurde am Kreuzungspunkt Bahnlinie/Rheintalstrasse angesiedelt.

Die neue Bahnlinie war also nicht Anlass für den Bau neuer Strassen, weil diese Verbindungen schon vor der Eisenbahnlinie bestanden. Doch hat die Bahn den Ausbau und die Funktion der bestehenden Verbindungen beeinflusst, indem sie diese in einen Abschnitt Bahnhofstrasse und einen Abschnitt Rheinstrasse unterteilte. Entlang des Abschnitts Bahnhofstrasse stellte sich schnell eine lineare Siedlungsentwicklung ein. In Buchs zeigen die Karten bereits Mitte der 1880er-Jahre eine beidseitige vollständige Bebauung der Bahnhofstrasse. In Sevelen wurde dieser Zustand um den Ersten Weltkrieg erreicht. Hingegen blieben die Rheinstrassenabschnitte noch Jahrzehnte praktisch unbesiedelt. In Buchs war die Bahnhofstrasse dann der zentrale Strang, an dem sich für längere Zeit die Siedlungsentwicklung orientierte. Bis in die 1930er-Jahre entstanden die südlichen Parallelstrassen (Grünau- und Schönfeldstrasse). Bereits auf der Siegfriedkarte aus dem Jahr 1940 erscheinen die Alvierstrasse und eine weitere parallele Spange im Süden (Rosengasse/Parkstrasse). Kaum einen Einfluss auf die Siedlungsstruktur hatte der Bahnbau im Falle der längsten aller Querstrassen, der Verbindung von Gams zum Rhein.

Landstrassen

Die Wirkung der Landstrassen auf die Siedlungsentwicklung ist nicht eindeutig und verhält sich in den einzelnen Dörfern auch unterschiedlich. Es lässt sich aber

feststellen, dass die Verlängerung der Häuserzeilen entlang der Hauptstrassen als Siedlungsstrategie lange Zeit eine untergeordnete Rolle spielte. In Buchs begann die Bebauung der Churerstrasse erst nach 1900. In den anderen Dörfern setzte diese Entwicklung sehr viel später ein, etwa ab den 1960er-Jahren. Eher wurde eine zweite Häuserzeile erstellt oder eine neue Strasse gebaut. Die Entwicklung einer zweiten, zurückversetzten Häuserzeile ist in Trübbach um 1900 zwischen der Strasse und der bergseitigen Steilstufe zu beobachten. Im frühen 20. Jahrhundert entstand ein ähnliches Siedlungsmuster in Grabs zwischen der Werdenstrasse und dem kanalisierten Grabserbach. Die Baulücken entlang der Hauptstrassen füllten sich nur zögerlich und lange Zeit ohne bestimmten Plan. Diese Siedlungserweiterungen erreichten jeweils eine gewisse Bedeutung, wenn das Bauland in strassenferneren Lagen knapp wurde. Beispiele für solche Veränderungen finden sich in der ganzen Region, etwa in Räfis, Grabs oder auch in Frümsen.

Bahnlinien

Die Wirkung der Eisenbahn auf die Siedlungsentwicklung ist vielschichtig und erstreckt sich zeitlich von der Eröffnung der Rheintalbahn im Jahr 1858 bis in die Gegenwart. Zuerst unterstützte die Eisenbahn die schnelle Entstehung und Bebauung der Bahnhofstrassen. Dann entstand mit den Lagerschuppen beim Bahnhof Buchs bereits in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts die flächengrösste gewerbliche Anlage im Werdenberg. In den frühen 1920er-Jahren folgte der erste Ausbau zum Rangierbahnhof, und ab den 30er-Jahren war das Gebiet Mühleäuli mit einem Gleis erschlossen, das auch dem Anschluss der Basalt-Transportbahn an die Eisenbahn diente. Die Entwicklung des ostseitig an den Rangierbahnhof anschliessenden Industrieareals wurde, anders als zu erwarten, nicht durch die Bahn ausgelöst. Erste Bauten in diesem Gebiet gehen auf die frühen 1950er-Jahre zurück und entstanden losgelöst von der Bahnerschliessung.

Auch das Industriegebiet Sennwald verfügt im Bahnhof Salez über einen Gleisanschluss. Hier war aber nicht der Bahnanschluss Auslöser der Entwicklung, sondern die Öldestillationsanlage, die als Folge der Pipeline Genua-Ingoldstadt an diesem Ort entstand. Die Pipeline war vorbestimmend für den Standort der Destillationsanlage, die anschliessend an die Bahn angeschlossen wurde.

Über den Bahnhof Buchs wurde nicht nur der Transport des im Steinbruch gewonnenen Bahnschotters abgewickelt. Ab den frühen 1960er-Jahren bis zur Einstellung der Kiesentnahmen aus dem Rhein war auch das KIBAG-Kieswerk in der Rheinau über einen direkten Gleisanschluss mit dem Bahnhof verbunden. Eine weitere Transportbahn bestand bis in die frühen 50er-Jahre zwischen dem Steinbruch Campiun und einer Verladestation beim Bahnhof Sevelen. Mit der Einstellung des Gesteins- und Kiesabbaus sind auch die Anlagen weitgehend beseitigt worden. In Buchs beeinflusste der Standort des ehemaligen Basalt-Werks massgeblich die spätere Nutzung, die sich in der Zonenplanung niederschlug. Das Gebiet ist auch heute noch als Industrie-Gewerbezone ausgeschieden. In Sevelen hat nicht die Transportbahn selbst, sondern das mit ihr in Verbindung stehende Kieslager die Siedlungsentwicklung tangiert. Ein ausgedehnter flacher Kieshaufen trennte das Quartier Rietli während Jahrzehnten vom übrigen Dorf ab.

Eine Anlage der besonderen Art ist das Auffanglager Birkenau in Buchs. Es steht in direktem Zusammenhang mit dem Grenzbahnhof und ist mit einem separaten Gleisanschluss erschlossen. Hier fanden während Jahren die sanitarischen Eintrittsmusterungen der Gastarbeiter aus Ex-Jugoslawien statt, wobei die aus Osten eintreffenden Züge direkt zum Auffanglager rangiert wurden. Sowohl der Name der Anlage wie auch der Rangiervorgang lösten angesichts ihrer Parallelen zum Holocaust ausserhalb der Region ein gewisses Unbehagen aus. Der Standort und die Erschliessung dieser Anlage waren ein wichtiger Grund für die spätere Festlegung des anschliessenden Gebiets als Industriezone.

Die Bahn wirkte sich vor allem im Fall der Bahnhofstrassen und beim Transport einzelner Massengüter (Kies und Steine, später Erdöl) auf die Siedlungsentwicklung aus. Dagegen war ihr Einfluss in Bezug auf die Entstehung und Ansiedlung von Industriegebieten insgesamt bescheiden.

Dafür hatte die Bahnlinie indirekt und etwas verborgener Einfluss auf die Siedlungsentwicklung. Mit der Zunahme des Individualverkehrs ist die Bahnlinie zu einer wichtigen Trennlinie geworden, die durch Über- und Unterführungen überbrückt werden musste. Deren Standorte und Ausführungen haben den Siedlungsbildern teilweise stark zugesetzt, ohne dass sie die Trennwirkung psychologisch wettmachen konnten. Der geplante Ausbau der Doppelspur wird die trennende Wirkung der Bahnlinie, insbesondere für die Erholungsnutzung, noch verstärken. Auf der anderen Seite darf man feststellen, dass die Bahn mancherorts auch eine rote Linie für die Siedlungsentwicklung war, die bisher respektiert wurde.

Die Autobahn A13

Die Autobahn A13 ist die jüngste Infrastrukturanlage in unserem Tal, die in drei verschiedenen Etappen zwischen 1967 und 1980 ausgebaut wurde. Ihre Führung und Ausgestaltung wurden wesentlich durch die bestehenden Anlagen vorbestimmt. So bestanden die Brücken mehrheitlich bereits vor dem Autobahnbau und definierten damit auch den Standort der Autobahnanschlüsse. Dies mag ein Grund dafür sein, dass die Wirkung der Autobahn auf die Siedlungsentwicklung insgesamt bescheiden ist. Eine solche tritt vor allem in Haag in Erscheinung. Dort siedelten sich in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss verschiedene Einkaufszentren an.

Die Wirkung von Grenzen

Eine grosse Bedeutung für die Siedlungsentwicklung können auch Grenzen in Form von Hoheits-, Eigentums- oder Nutzungsgrenzen entfalten:

- Die Grenzen bestimmen die Wahrnehmung des Raumes. Sie beeinflussen damit die räumlichen Entscheide der politischen Entscheidungsträger, die sich in hohem Mass vom Rahmen leiten lassen, der durch die Hoheits- und Zuständigkeitsgrenzen abgesteckt wird.
- Oft liegen die Hoheitsgrenzen abseits der besiedelten Gebiete. Hier sind Widerstände und Hindernisse für neue Bauten und Anlagen sowie für störende Einrichtungen kleiner als in Siedlungsnähe. Deshalb werden belastende und als unästhetisch empfundene Anlagen gerne in den Grenzlagen angesiedelt.

Zu den Nutzungen und Anlagen, die bevorzugt an die Grenzen gelegt werden, ge-

hören hauptsächlich Entsorgungsanlagen, Sportstätten, Industriegebiete und belastende Infrastrukturen. Bereits frühe Industrien wie etwa die Tuchfabriken von Sennwald und Sevelen lagen abseits der damaligen Dörfer. Auch die jüngeren Industriegebiete entstanden am Rand der Siedlung oder gar an der Gemeindegrenze. Neben den zu erwartenden Immissionen begünstigten vor allem die hohen Flächenansprüche die räumliche Trennung von anderen Nutzungen. Diese Mechanismen haben dazu beigetragen, dass in manchen Dörfern die Industriegebiete die heutigen Ortseinfahrten prägen. In Salez, Buchs, Sevelen, Weite oder Trübbach gilt dies für die nördlichen Dorfeinfahrten. In Gams und Grabs trifft dieses Muster auf die östlichen Ortseinfahrten zu.

Für die Festlegung der Industriestandorte und der Standorte für Entsorgungsanlagen war die Randlage wichtiger als etwa die direkte Anbindung an die Bahn oder an die Autobahn.

Gesellschaftliche Veränderungen und technische Errungenschaften

Die aufgeführten Beispiele zeigen, dass tatsächlich räumliche Konstellationen auftraten, welche die Siedlungsentwicklung direkt beeinflusst haben und teilweise bis in die Gegenwart wirken. Doch auch zusammengenommen erklären sie die Entstehungsgeschichte einzig für einen bescheidenen Anteil der heutigen Siedlungsfläche. Es müssen also noch andere Faktoren vorliegen, welche auf die Bildung der Siedlungsstruktur eingewirkt haben. Auch hierzu geben die Karten einen Hinweis. So lassen sich in der Siedlungsentwicklung unserer Region verschiedene Phasen erkennen, die sich in ähnlicher Weise – meist aber zeitverschoben – in allen Gemeinden abgespielt haben.

In einer ersten Entwicklungsphase wächst die Siedlung vornehmlich entlang der bestehenden Achsen (Dorfbäche, Gewerbekanäle, Staatsstrassen), indem die Häuserzeilen etwas länger werden und eine Verdichtung stattfindet. Ergänzend werden neue Strassen erstellt, die anschliessend zeilenartig bebaut werden. Es handelt sich um Parallelstrassen zu bestehenden Strassen (zum Beispiel Grünau- und Schönfeldstrasse in Buchs) oder um neue Querverbindungen bestehender Strassen (zum Beispiel Kappelistrasse in Buchs, Poststrasse in Trübbach, Werdenstrasse in Grabs). Solche Verbindungen und Unterteilungen finden bevorzugt in Gebieten statt, die durch das vorhandene Netzwerk (Strassen, Bahnlinie, Gewässer) bereits relativ klar definiert sind (siehe Abbildung Seite 20).

In einer zweiten Phase wird – ausgehend von den Strassen der ersten Entwicklungsphase – das Strassennetz verdichtet durch Verbindungsstrassen tieferer Ordnung und durch verschiedene Stumpenstrassen. Sie sind das Grundgerüst für das weitere Siedlungswachstum und die Bildung von Siedlungsablegern an verschiedenen Stellen innerhalb der bisher landwirtschaftlich genutzten Kulturfläche. Das in der ersten Phase erkennbare Muster der Siedlungserweiterung, dass eine Strasse praktisch vollständig bebaut wird, bevor eine weitere Strasse entsteht, wird aufgegeben. Es besteht der Eindruck, dass diese Entwicklung hauptsächlich von der Verfügbarkeit bebaubarer Flächen gesteuert wird und in der Regel nicht auf eine planmässige, optimale Erschliessung des gesamten Quartiers ausgerichtet

ist. Diese Gebiete, das gilt zumindest für Buchs und Grabs, bleiben für lange Zeit nur locker bebaut (siehe Abbildung Seite 21 und Kasten unten).

In einer dritten Entwicklungsphase werden in verschiedenen Schüben grossflächige Gebiete in kurzer Zeit überbaut. Parzellierung und Planung der Erschliessung gehen Hand in Hand. Zunächst entstehen solche Quartiere in Dorfnähe. Je jünger sie sind, desto grösser wird der Abstand zum Dorfzentrum. Zwischen den einzelnen Bebauungswellen werden die Bauplätze bisweilen knapp. Dann werden Baulücken in den frühen Siedlungsgebieten individuell gefüllt.

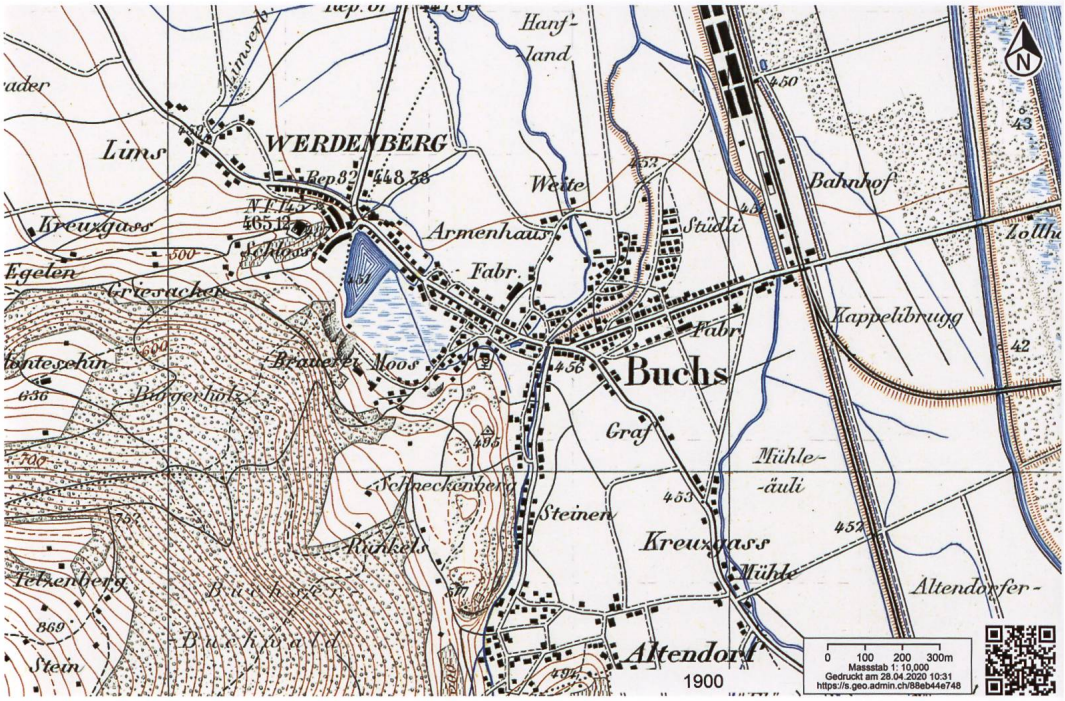
Besonders markant und geprägt von zahlreichen Wellen ist diese Entwicklung in Buchs. Sie setzt hier in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre nördlich der Bahnhofstrasse und im Rheinquartier ein. Sie lässt sich auch in den anderen Gemeinden verfolgen (in Gams etwa in der Abfolge Wieden, Madrusa, Vorburg, Gasenzen), allerdings mit einer Verzögerung von rund zehn bis fünfzehn Jahren.

Auch in der vierten Entwicklungsphase sind flächige Überbauungen ein wichtiges Merkmal. Bezeichnend ist allerdings, dass diese Bautätigkeit vermehrt Lücken innerhalb der Siedlung füllt. Diese Phase lässt sich in Buchs besonders gut verfolgen anhand der Überbauungen in Räfis, der Entwicklung nördlich der Alvierstrasse oder der Umgestaltung der Bahnhofstrasse. Wichtiges Merkmal dieser Phase ist die innere Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete.

Es waren also hauptsächlich die in Wellen verlaufenden, grossflächigen Quartierüberbauungen, welche einen Grossteil der heutigen Siedlungsstruktur erklären. Antrieb war die sehr grosse Nachfrage nach Wohnraum und – mit einer gewissen Verzögerung – nach Gewerbe- und Industrieraum. Dass sich daraus eine derart flächenintensive Entwicklung ergab, kann mit verschiedenen anderen Entwicklungen erklärt werden, die praktisch gleichzeitig stattfanden. Eine wichtige Rolle spielten die grossen Fortschritte in der Mechanisierung und im Transport-

Ein Beitrag im Werdenberger & Obertoggenburger vom 14. August 1964[9] bringt die Ambivalenz des Chronisten zum Ausdruck, der zwischen der Erhaltung der wertvollen Kulturlandschaft und dem erhofften, Fortschritt versprechenden Siedlungswachstum hin- und hergerissen ist. Der Text dokumentiert auch die zögerliche Überbauung des siedlungsnahen Gebietes Grof in Buchs.

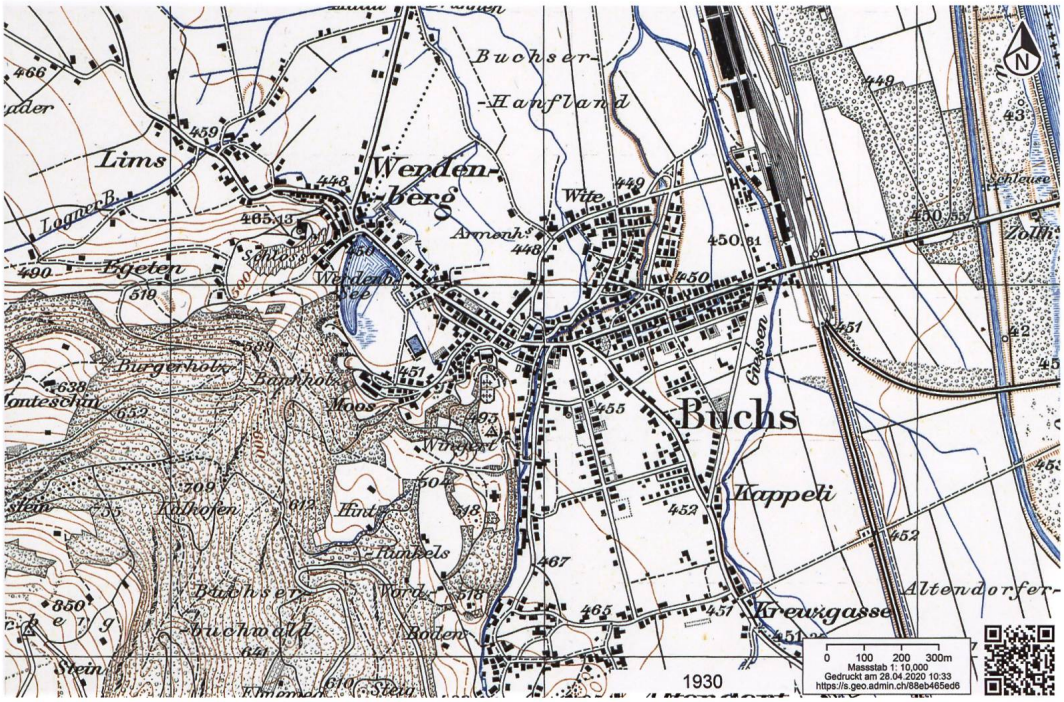
«Was für einen Ausblick bot in jener Zeit das weite, fruchtbare, sonnig gelegene und vor Rheinüberschwemmungen absolut geschützte Groffeld? [...] Der begehrte Grofboden – die eigentlichen alten Felder waren die wertvollsten Grundstücke – gliederte sich in Wiesboden und Ackerland. [...] Hier gediehen Türken und Erdäpfel sehr gut [...].
Die Anzahl der bewohnten Häuser betrug anno 1911 nur 67. Diese Zahl hatte sich bis zum Frühjahr 1961 zu verdoppeln vermocht: 133 Gebäude! Nur noch zwei Landwirtschaftsbetriebe. [...] Mustern wir nun von unserem Plätzchen aus das Gelände zwischen dem katholischen Kirchlein und dem Richtung Sonnenhöhe hübsch im Grünen gelegenen Schulhäuschen Altendorf! Fallen nicht die vielen freien Wiesen auf, unüberbautes, unbesiedeltes Land? [...] Zögernd nur und ganz vereinzelt sind in den vergangenen Jahren in jener Region Wohnstätten entstanden [...].»



Buchs um 1900. Erste Strassen erschliessen das Dreieck zwischen Staatsstrasse, Bahnhofstrasse und Giessen. Eine erste Erweiterung der Siedlung erfolgt an einer Parallelstrasse zur Bahnhofstrasse.

wesen der Bauwirtschaft. Solange die Gräben für den Tiefbau weitgehend mit Muskelkraft ausgehoben werden mussten, war die geordnete, zeilenartige Bebauung entlang bestehender Strassen ein Gebot der Ökonomie. Sobald Bagger zur Verfügung standen, wurde beispielsweise die Erschliessung von Liegenschaften mit neuen Strassen und Leitungen zu einem relativ bescheidenen Problem. Die flächige Siedlungsentwicklung wurde zudem durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft gefördert, der die Auflösung zahlreicher Kleinbetriebe zur Folge hatte. Böden, die vorher für den Kleinbauernbetrieb eine unerlässliche Betriebsgrundlage bildeten, konnten nun anderweitig genutzt werden. Die vorher betriebswirtschaftlich begründete Zurückhaltung gegenüber einer Verwendung der Kulturflächen als Bauland wurde aufgegeben. Innert weniger Jahre wurden relativ grosse Flächen für die Siedlungstätigkeit verfügbar. Speziell in Buchs war die Ortsgemeinde grosse Grundbesitzerin. Wenn Bauland knapp wurde, konnte sie grössere Reserven aktivieren. Schliesslich schuf die aufkommende Automobilität günstige Voraussetzungen, um auch weiter vom Dorfzentrum entfernte Neubauquartiere sowie Siedlungen in Hanglagen zu erreichen.

Die grossen Siedlungserweiterungen lassen sich also eher auf gesellschaftliche Entwicklungen und technische Errungenschaften, als auf einzelne räumliche Konstellationen zurückführen. Im Hintergrund spielten diese trotzdem eine nicht unbedeutende Rolle. So zeigt die Analyse der Karten, dass einmal gefällte Raumentscheide beharrlich nachwirken. Der Standort der Fähre bestimmt den Strassenverlauf zum Dorf. Der Standort der Brücke orientiert sich an dieser Strasse, und der spätere Autobahnanschluss wird im Bereich der Brücke angesiedelt. Solche Ketten von Raumentscheiden sind nach-



Buchs um 1930.
Die anfänglich geordnete Entwicklung entlang neu gebauter Strassen weicht zunehmend der Bildung von verschiedenen Siedlungsablegern zwischen Bahnhofstrasse und Kreuzgasse.

vollziehbar, weil eine Neuorganisation der Infrastruktur mit teilweise hohen Kosten verbunden wäre. Erstaunlicherweise aber vermochten sogar die im Zuge der Melioration geschaffenen Flurwege teilweise die Siedlungsentwicklung zu bestimmen. Obwohl eine Bebauung die Funktion und die Nutzungsoptionen einer Fläche tiefgreifend verändert und eine grossräumige Umschichtung des in Jahrtausenden entstandenen Bodenaufbaus veranlasst – das landwirtschaftliche Wegnetz gab den Grundraster für die Bebauung vor, an ihm orientierte sich die nächste Bauetappe. Diese Wirkung des Netzwerks auf die Siedlungsentwicklung ist verbreitet sichtbar, aber besonders ausgeprägt im Mühlbachquartier von Grabs.

Das Studium der Karten deckt noch ein weiteres Entwicklungsmuster auf, nämlich die bevorzugte bauliche Nutzung von Flächen, die durch Infrastrukturen definiert werden. Besonders deutlich äussert sich dieses Muster etwa in Trübbach, wo sich die Siedlungsentwicklung lange Zeit auf das Gebiet zwischen der Eisenbahn und der Hauptstrasse konzentrierte. Mit dem späteren Bau der Autobahn entstand östlich der Bahnlinie eine neue, klar abgeschlossene Fläche, die heute als Industrie- und Gewerbegebiet genutzt wird. Ein weiteres Beispiel ist das Rheinquartier in Buchs, das durch den Binnenkanal im Osten, die Rheinstrasse im Norden und die Einfahrt der ÖBB in den Bahnhof abgesteckt wird. In Salez entstand das Industriegebiet Burstriet im Dreieck, das von zwei Strassen und der Bahnlinie gebildet wird. Dieses Entwicklungsmuster legt die Vermutung nahe, dass sich das Netzwerk, bestehend aus Gewässern, Wegen, Strassen und Bahnlinien, auf die Raumentscheide auswirkt. Dieses Netzwerk hat sich seit 1850 stark verdichtet (siehe Kasten Seite 22), wodurch die umschlossenen Flächen immer kompakter wurden.

Schliesslich entstanden Einheiten von überschaubaren Grössenordnungen, die sich in der Wahrnehmung der Planer und Entscheidungsträger als «natürliche» Flächen für die Siedlungserweiterung anboten. Somit hat in jüngerer Zeit vor allem das immer engere Netzwerk die Siedlungsentwicklung beeinflusst.

Einige Daten zur Entwicklung des Infrastrukturnetzwerks

Zeitliche Abfolge beim Aufbau und bei der Verdichtung des Infrastrukturnetzwerks. Die Angaben beziehen sich teilweise auf die erstmalige Darstellung in den Karten und geben daher nicht das genaue Baujahr wieder.

1828
Der Bau der Rheintal-Hauptstrasse ist abgeschlossen.

um 1850
Die Verbindungen von den Dörfern zur Fähre treten für Gams und Sevelen erstmals auf der Karte in Erscheinung.

1858
Eröffnung der Rheintalbahn Rheineck-Chur; zusammen mit der Bahnlinie entsteht über weite Strecken ein bahnbegleitender Weg.

1865
Die Rheinstrasse in Buchs wird ausgebaut.

1872
Die Bahnlinie Feldkirch – Buchs wird eröffnet.

1862 – 1874
Bau der Hochwuhre am Rhein, verbunden mit dem Ausbau der Zufahrtswege zum Rhein und einem durchgehenden Weg auf der Dammkrone.

1882 – 1884
Bau des Werdenberger Binnenkanals und seiner Begleitwege.

1850 – 1905
Meliorationen erste Phase: Aufbau eines dichten Wegnetzes; Verlängerung der bestehenden Flurwege. In Wartau handelt es sich um kleine Flächen, in den Gemeinden Grabs, Gams und Sennwald sind grosse Gebiete betroffen.

1920er / 30er-Jahre
Meliorationen zweite Phase (hauptsächlich Saxerriet): Erweiterung des Flurwegnetzes.

ca. 1925 – ca. 1930
Bau der Transportbahnen und Verladeanlagen für die Steinbrüche Buchserberg und Campiun (Rans-Bahnhof Sevelen).

1940er / 50er-Jahre
Meliorationen dritte Phase (kleine Entwässerungen und Gesamtmeliorationen in den Gemeinden Buchs und Sevelen): Erweiterung und vor allem Begradigung des bestehenden Wegnetzes.

1960er-Jahre – 2002
Meliorationen vierte Phase (Gesamtmeliorationen in Grabs, Gams, Sennwald): Teilweise Verdichtung der Flurwegnetze.

1966
Verlegung der Pipeline Genua – Ingolstadt.

1967 – 1969 / 1980
Eröffnung der Autostrasse Haag – Oberriet; Eröffnung des Autobahnabschnitts Trübbach – Sargans; Inbetriebnahme der Autobahn Trübbach – Haag.

Heiner Schlegel studierte nach der Ausbildung zum Primarlehrer an der Universität Zürich Geografie. Bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2019 war er Mitinhaber des Planungsbüros RENAT und bearbeitete hauptsächlich raumplanerische Aufgaben mit einem engen Bezug zur Landschaft und zur Ökologie.

Anmerkungen

1 Swisstopo Zeitreise Karten.
2 Geodatenportal Kanton St. Gallen, Historische Karten.
3 Vgl. Kaiser 1995, S. 13–14.
4 Vgl. Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein 2011, S. 6 f.
5 Vgl. Zweifel 1998, S. 165.
6 Vgl. Gabathuler 1998, S. 152–163.
7 Vgl. Vogt 1989, S. 155.
8 Vgl. Rauber 2018, S. 183.
9 Vgl. Saxer 1964.

Quellen

Geodatenportal Kanton St. Gallen https://www.geoportal.ch/ktsg/map/273?y=2743944.00&x=1231900.00&scale=300000&rotation=0 [Stand: 29.4.2020].

Saxer 1964
Hermann Saxer: Das Wachsen einer Gemeinde. Die Überbauung des Groffeldes in Buchs, 1891–1961, in: Beilage «Der Alvier» Nr. 33, Werdenberger und Obertoggenburger, 14. August 1964, Buchs.

Swisstopo Zeitreise Karten
www.swisstopo.admin.ch/de/karten-daten-online/karten-geodaten-online/zeitreise.html [Stand: 29.4.2020].

Literatur

Gabathuler 1998
Hansjakob Gabathuler: Mühlen und andere Wasserwerke im Werdenberg, in: Werdenberger Jahrbuch 12, 1999, S. 142–163.

Gabathuler 2006
Hansjakob Gabathuler: Chronologie der Brandereignisse im Werdenberg, in: Werdenberger Jahrbuch 20, 2007, S. 74–104.

Hartmann/Lori 1996
Markus Hartmann/Jürg Lori: Die Verdrängung der Menschen aus dem Strassenraum, in: Werdenberger Jahrbuch 10, 1997, S. 222–226.

Heer 2000
Anton Heer: Die Eisenbahnen im Rheintal, in: Werdenberger Jahrbuch 14, 2000, S. 26–58.

Heilig 1989
Edgar Heilig: Überlegungen zur Siedlungsgeschichte, Gutachten im Auftrag der Gemeinde Buchs, S. 13, St. Gallen 1989.

Kaiser 1995
Markus Kaiser: Die Rheindörfer im Werdenberg, in: Werdenberger Jahrbuch 9, 1996, S. 11–19.

Rauber 2018
Hanna Rauber: 153 Jahre Bahnhofstrasse Buchs, in: Werdenberger Jahrbuch 31, 2018, S. 180–191.

Reich 1995
Hans Jakob Reich: Bodenverbesserungen und Landschaftswandel im Werdenberg, in: Werdenberger Jahrbuch 9, 1996, S. 51–91.

Reich 1996
Hans Jakob Reich: Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen, in: Werdenberger Jahrbuch 10, 1997, S. 60–88.

Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein 2011
Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein (Hg.): Atlas Werdenberg-Liechtenstein 2012, Buchs 2012.

Vogt 1989
Paul Vogt: Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein, in: Werdenberger Jahrbuch 3, 1990, S. 154–164.

Zweifel 1998
Walter Zweifel: Der Chli Bach in Grabs, in: Werdenberger Jahrbuch 12, 1999, S. 163–180.