

Liechtenstein–Luziensteig–Maienfeld–Chur) zu eröffnen. Während sich im Rheintal vorab die Altstätter mit ihrem Protest gegen eine direkte Linie von Widnau nach Oberriet durchzusetzen vermochten, blieb im Werdenbergischen der jahrelange Kampf der Dörfer am Bergfuss gegen die gerade Linie über Salez und Haag nach Werdenberg sowie auch gegen die 1836 verwirklichte direkte Verbindung Haag–Gams zur 1829/30 gebauten Fahrstrasse ins Toggenburg ohne Erfolg.

Kaum noch von Bedeutung war bei der Linienwahl für die neue Kantonsstrasse die Bodenbeschaffenheit, auch wenn diese in den zahlreichen Petitionen und Protestschreiben immer wieder als Argument ins Feld geführt wurde. Das allein an der verkehrspolitischen Zweckmässigkeit orientierte Denken hatte Folgen: Weil die Durchquerung der Riedgebiete bei Salez massive Mehrkosten verursachte, musste der Kanton von seiner bisherigen Haltung, an die Ausführung nicht mehr «als Papier und Dinte» zu leisten, abkommen. Beim Bau der Strasse Sennwald–Buchs entrichtete er erstmals Subventionen, ohne dass er dazu verpflichtet gewesen wäre. Und als im von der alten Landstrasse wohlweislich gemiedenen Burstriet die Dammaufschüttungen im Moorboden versanken, kam auch noch eine Handelsorganisation (das «kaufmännische Directorium») mit einem namhaften Betrag zu Hilfe.

Wirkung auf die Raumnutzung hatte die neue Strasse zunächst vor allem im unmittelbaren Bereich der Ortschaften. Insbesondere in den Rheindörfern war sie der erste Schritt zur Verwischung der traditionellen Hofraumsiedlungsstruktur. Neubauten wurden nun häufig entlang der neuen Strasse errichtet, wodurch praktisch jedes der durchquerten Dörfer mehr und mehr den Charakter eines Strassendorfes annahm. Wiederholte Anpassungen der Strasse an den Autoverkehr ab den 1930er Jahren schliesslich brachten teils massive Eingriffe in die Ortsbilder. Viele alte Dorfkern wurden der Vorherrschaft des Verkehrs unwiederbringlich geopfert – an die Stelle von miteinander «kommunizierenden» Häusern traten trennende, mehr oder weniger kahle, unheimliche Verkehrsflächen.

Der Eisenbahnbau und seine Folgen

Noch ausgeprägter als beim Bau der Kantonsstrasse ging es den Planern der 1858 eröffneten Eisenbahnlinie Rheineck–Chur nicht um die regio-