

Schollbergkanals bei Trübbach, des Saarkanals, der Vilterser und Wangser Kanäle und weiterer Kanäle in der Ebene bei Sargans führte. Die frühe Melioration des Studnerrietes bei Grabs um 1850 erfolgte bezeichnenderweise ebenfalls gleichzeitig mit der Eisenbahnplanung.

Auch auf den Bau des Werdenberger Binnenkanals wirkte die Eisenbahn förderlich. Dieses Projekt war lange Jahre umstritten. Mit Ausnahme von Haag, das im 19. Jahrhundert besonders stark unter der Wassernot zu leiden hatte, wurde der Kanalbau noch 1878 von allen Dörfern wuchtig verworfen. Die Gegnerschaft verlor erst entscheidend an Boden, nachdem die Buchser ins Lager der Befürworter gewechselt hatten. Für diesen Seitenwechsel hatten sie einen handfesten Grund: Im Frühjahr 1881 wurde bekannt, dass in Österreich erwogen werde, den Anschluss der im Bau befindlichen Arlbergbahn ans Schweizer Eisenbahnnetz nicht über Buchs zu führen, sondern via Liechtenstein nach Sargans zu verlegen und die bereits bestehende Linie Schaan–Buchs abzubrechen. Das half. Der Werdenberger Binnenkanal wurde in den Jahren 1882 bis 1886 gebaut, und die Buchser behielten ihren Anschluss, ohne den die weitere Geschichte des heutigen Grenzbahnhofs und des regionalen Zentrums Buchs wohl wesentlich anders verlaufen wäre.

## Schnellstmöglich durchs Tal

Noch bevor 1979 das Bundesgesetz über die Raumplanung in Kraft trat, wurde zu Beginn der 1960er Jahre mit dem Bau der Rheintal-Autobahn A13 begonnen. Auch sie ist eine primär für den Alpentransit konzipierte Verkehrsanlage, allerdings mit für die Ökologie und für die Raumnutzung im Vergleich zur Eisenbahn weit gravierenderen Auswirkungen: Allein für den Abschnitt Oberriet–Sargans wurden über 100 Hektaren ehemaliger Auwald vernichtet und damit einer der bis dahin wertvollsten Naturräume des Tals geopfert. Die für den Trasseebau forcierten Kiesentnahmen aus dem Rhein trugen wesentlich bei zur Absenkung der Rheinsohle und des Grundwasserspiegels um mehrere Meter – mit Folgen, die erst noch zu bewältigen sein werden. Weitab der bestehenden Siedlungsgebiete entwickelten sich im Bereich der Autobahnanschlüsse in kurzer Zeit ausgedehnte Industriezonen und gänzlich auf den Individualverkehr ausgerichtete Einkaufszentren – zumeist auf für die landwirtschaftliche Produktion hochwertigen Schwemmböden.