



Ob locker renaturiert oder schnurgerade eingedämmt: Der Binnenkanal hat das Talgebiet geprägt. Sowohl positiv als auch negativ.

(Foto: Michael Zanghellini)

Das «Jahrhundertwerk», das fünf Jahrzehnte auf sich warten liess

Entlastet Ursprünglich sollte der Binnenkanal «nur» die Rietflächen im Land entwässern. Aus heutiger Sicht verdankt ihm das Land aber weitaus mehr. Erst durch diesen war es möglich, Siedlungs- und Industriegebiete bis ins Riet auszuweiten.

VON MICHAEL WANGER

Wo sich heute Äcker befinden oder Wohn- respektive Industriegebiete stehen, weidete Jahrhunderte lang das Vieh: Im Riet. Als die Rheinsohle ab dem 18. Jahrhundert aber immer weiter stieg, wurde der Talboden immer nasser. Damit gestaltete sich die Bewirtschaftung der Riete zunehmend schwieriger. Aus diesem Grund versuchte das Land im 19. Jahrhundert, diese zu entwässern. Dass zu jener Zeit die einzelnen Parzellen gerade von Gemeinde- in Privatbesitz übergingen, verstärkte dieses Bestreben zusätzlich. Zwischen 1834 und 1865 erbaute das Land somit mehrere Kanäle, trennte Binnengewässer vom Rhein ab und verlegte Bachmündungen flussabwärts. Doch diese Massnahmen zeigten kaum Wirkung, denn der Boden versumpfte weiterhin. Das änderte sich erst mit dem Bau des Binnenkanals.

Dieser liess allerdings auf sich warten: Die Liechtensteiner wollten es ihren Schweizer Nachbarn gleich tun, die bereits in den 1880er-Jahren einen Binnenkanal zwischen Trübbach und Rütli erbauen liessen. Deshalb wandte sich der Landtag 1894 mit der Bitte an die Regierung, sie möge die «gefährdenden Wuhrbreschen» schliessen, den Rheindamm erhöhen und verstärken - jedoch ohne Erfolg. Trotz mehrerer Pläne kam in den kommenden drei Jahrzehnten kein solches Projekt zustande. Die Rheinüber-

schwemmung von 1927 brachte dann allerdings Schwung in die Sache. Damals wurden besonders im Unterland Stimmen laut, da diese von der Versumpfung am meisten betroffen waren.

Nicht alle standen hinter dem Bau

Überraschenderweise machte die Wirtschaftskrise der 1930er-Jahre einem Vorhaben wie diesem für einmal keinen Strich durch die Rechnung, sondern trieb das Projekt sogar noch voran. In Zeiten einer allgemeinen Arbeitslosigkeit war eine solche «Arbeitsbeschaffung» nämlich willkommen. Am 7. Juli 1930 stimmte der Landtag mit einer Gegenstimme für den Bau des Entlastungskanals. Dagegen stimmte der Triesenberger Abgeordnete Johann Schädler. Dessen Heimatgemeinde war es auch, die mit den Gemeinden Triesen und Balzers das Referendum gegen diesen Entscheid ergriff. Bei der Volksabstimmung im Dezember 1930 nahm das Stimmvolk das Projekt allerdings mit 1469 Ja gegen 616 Neinstimmen an. Dies bei einer Stimmbeteiligung von 91,2 Prozent.

Spatenstich war bereits ein Monat später: Und zwar mit der Regulierung des Mühlbachs in Balzers. Kurz darauf begannen auch in Vaduz und Ruggell die Arbeiten. 1935 war die erste Etappe, das Stück zwischen Gamprin und der Mündung nahe der Grenze zu Österreich, vollendet. Die Österreicher hatten sich erhofft, dass die Liechtensteiner ihren Kanal bis zum Illspitz weiterzie-

hen, sodass auch sie von diesem profitieren können. Als Kompromiss durften die Nachbargemeinden in Vorarlberg ihr Riet aber über den Spiersbach an der Grenze entwässern, für dessen Regulierungskosten das Land Liechtenstein aufkam.

Währenddessen gingen die Bauarbeiten am eigentlichen Entwässerungskanal weiter. Entlang dessen Wuhr entstand ein zusätzlicher Damm, der einem erneuten Rheinhochwasser sollte standhalten können. Schliesslich, im April 1943, konnten die Arbeiter bei Triesen die letzte Lücke schliessen. Das «Jahrhundertwerk» war vollendet. Zwischen dem ersten Vorschlag des Landtags und dem Durchstich waren fast 50 Jahre vergangen.

Die Kosten beliefen sich auf 4,6 Millionen Franken. Damit lagen die Ausgaben aber viel tiefer als ursprünglich angenommen. Das, obwohl für die Bauarbeiten drei Bagger, fünf Lokomotiven, 130 Rollwagen sowie zehn Kilometer Gleise notwendig waren.

Wo Licht ist, ist auch Schatten

Zwar konnte der Binnenkanal Liechtensteins Talgebiet endgültig entwässern, doch das hatte auch ökologische Folgen. Seither verschwanden nämlich immer mehr Feuchtgebiete und Biotope. Der neue Kanal bewirkte eine intensivere landwirtschaftliche Nutzung und Besiedlung. Erstere wandelte sich Mitte des 20. Jahrhunderts von der Vieh- in die Ackerwirtschaft. Auch entstan-

den auf ehemaligen Rietböden in vielen Gemeinden Industriegebiete. Damit ging die Rietfläche in den vergangenen Jahrzehnten drastisch zurück. Zum Vergleich: Waren es um 1750 noch etwa 2300 Hektar, war die Fläche im Land bis 1996 bis auf 140 Hektar geschrumpft. Unberührte Rietböden gibt es heute nur noch im Ruggeller Riet und im Gebiet Schwabbrünnen-Äscher.

Sommerserie

Der Historiker Christoph Maria Merki, Projektmitarbeiter am Liechtenstein-Institut, hat im Auftrag des Infrastrukturministeriums die Entstehungsbedingungen und die wirtschaftliche Relevanz von zwölf - heute selbstverständlichen - Infrastrukturen aufgearbeitet. Das «Volksblatt» stellt diese in einer Beitragsreihe vor.

Bereits erschienen

- Rheinschutzbau (13. Juli)
- Rüfeverbauungen (15. Juli)
- Rheinbrücken (20. Juli)
- Telekommunikationsnetz (22. Juli)
- Strassennetz (27. Juli)
- Binnenkanal (29. Juli)

Weitere Beiträge

- Liechtensteinische Landesbank
- Stromnetz
- Freiwillige Feuerwehr
- Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV)
- Öffentlicher Busverkehr
- Eisenbahn