

Buchs–Schaan. Die Unterkante der Eisenbahnbrücke der Österreichischen Bundesbahnen staute das Hochwasser zurück, worauf es über den rechtsseitigen, rund 60 cm niedrigeren liechtensteinischen Damm floss und diesen auf rund 300 m zerstörte. Das Liechtensteiner Unterland wurde in einen See verwandelt. Nach der Rheinkatastrophe 1927 wurden die Wuhre nochmals verstärkt und erhöht. Parallel zu diesen Wuhrerhöhungen wurde in Liechtenstein das Binnenkanalbauwerk in Angriff genommen und bis 1943 verwirklicht. Der Werdenberger Binnenkanal war bereits in den Jahren 1882–1886 gebaut worden. Die zunehmende Versumpfung des Rheinumlandes, der Rückstau in den Mündungsbereichen der Seitengewässer, verbunden mit einem Anstieg des Grundwasserspiegels, waren der unmittelbare Anstoss für die beiden grossen Bauwerke. Die Rheinkorrektur und die damit verbundenen Entwässerungsarbeiten im Hinterland haben dem Erscheinungsbild der Rheintallandschaft ihren Stempel aufgedrückt. Der Preis für diese Sicherheit war hoch. Es gibt kaum einen Landschaftsausschnitt – ausser dem Salezer Bergsturzgebiet und den wenigen verbliebenen Giessgängen – der nicht letztlich auf dem Reissbrett geplant worden wäre. Kanäle, Gräben, Wege, Strassen, Bauten, Meliorationen mit geraden Windschutzstreifen und aufgeteilten Feldparzellen mit anschliessenden linearen Waldrändern sind alles Bestandteile unseres Freiraumes, die weitgehend von Menschenhand geschaffen oder verändert wurden.

**Starke Grundwasserabsenkung durch Kiesentnahmen aus dem Rhein.** Ab den fünfziger Jahren wurde, wieder in Zusammenhang mit der Hochwassergefahr, nochmals ein Sanierungswerk mit grossen ökologischen Folgen eingeleitet. Der Sohlenanhebung sollte anstelle weiterer Dammerhöhungen durch Geschiebeentnahme begegnet werden. In den Jahren 1953 und 1956 wurden zum Kiesabbau auf der Schweizer Seite zwei stationäre Kabelbaggeranlagen erstellt. Musste anfangs die Kiesentnahme durch die Subventionierung der Einrichtungen massgeblich gefördert und das Material in den Zürcher Raum exportiert werden, stieg ab 1958 als Folge des konjunkturellen Aufschwunges der Absatz in der eigenen Region. Es wurden jährlich 500 000 – 1 Mio. m<sup>3</sup> Kies entnommen, wobei der Abbau des «grauen Goldes» allmählich eine Eigendynamik erfuhr. Im Verlaufe der sechziger Jahre dürfte das angestrebte Profil unterschritten worden sein. Erst der spektakuläre Rheinbrückeneinsturz der Strassenverbindung Schaan–Buchs am 14. 8. 1970 infolge Pfeilerunterspülung bewirkte nach einiger Verzögerung ab 1973 eine vollständige Einstellung der Kiesgewinnung. Inzwischen waren dem Rhein