



Wanderausstellung

100jahre-rheindurchstich.com



EINE KLEINE WANDERAUSSTELLUNG

Vor rund hundert Jahren wurde der Rhein am 18. April 1923 im Zuge des Diepoldsauer Durchstichs in ein neu erbautes Flussbett umgeleitet. Die Ausstellung, welche anlässlich dieses Jubiläums erstellt wurde und in allen sieben Anrainergemeinden Station macht, thematisiert die Gründe für dieses Großprojekt im Rahmen der Internationalen Rheinregulierung sowie die erfolgten Bauarbeiten und deren Folgen.

ZEITLEISTE

ab 1792	Erstes dokumentiertes Ausbauprojekt und Gespräche über die gemeinsame beidseitige Regulierung des Alpenrheins
ab 1821	Zeitweise immer wieder intensivere Verhandlungen zwischen der Eidgenossenschaft und der Habsburgermonarchie
1847	Kanton St. Gallen fordert erstmals den Fußacher Rheindurchstich
1862	Österreich schlägt den Diepoldsauer Rheindurchstich vor
1871	Hochwasser von 1868 bewirkt, dass beide Durchstiche von beiden Staaten als Projektbestandteile einer künftigen Rheinregulierung anerkannt werden
1888 und 1890	Verheerende Überschwemmungen
1892	Staatsvertrag I (Durchstiche und Normalisierung)
1894	Baubeginn Rheintaler Binnenkanal (Schweizer Seite)
1895 bis 1900	Bau Fußacher Rheindurchstich
1900	Baubeginn Normalisierung der Strecke zwischen den beiden Durchstichen
1909	Praktischer Beginn der Bauarbeiten am Diepoldsauer Rheindurchstich
1914	Eröffnung der Rietbrücke und der Wiesenrainbrücke
1914 bis 1918	Erster Weltkrieg (Verzögerungen im Bauablauf)
1920	Baubeginn Normalisierung der Strecke bis zur Illmündung
1923	Festakt: Einweihung und Sprengung, um den Fluss in den neuen Durchstich umzuleiten
1924	Staatsvertrag II (Anpassung der Finanzierung und Organisation sowie erste Vorstreckung im Verlandungsbereich Hard)
1927	Bau des «Rohres» für Ableitung der Diepoldsauer Oberflächenwässer in den Neunerkanal
1954	Staatsvertrag III (Einengung des Mittelgerinnes, Verstärkung und Erhöhungen der Hochwasserdämme sowie Vorstreckung in den Bodensee)

Rheinnot



*Rheinüberschwemmung 1890 –
Blick von Altsch-Bauern
in Richtung Hohenems-
Schlossberg, Quelle: Kulturkreis
Hohenems*



*Überschwemmung durch
den Koblacher Kanal im
Bereich Hohenems-Leermahd
im Jahr 1959, Quelle: Kultur-
kreis Hohenems*

HOCHWASSERGEFAHR

Vor seiner Regulierung konnte sich der Rhein – der «größte Wildbach Europas» – bei Hochwasser praktisch uneingeschränkt im Talboden ausbreiten. Die oft verheerenden Überschwemmungen prägten als «Rheinnot» die Geschichte der Rheintalgemeinden mit. Die älteste Nachricht über eine Rheinüberschwemmung in unserer Region stammt aus dem Jahr 1206. Bis 1890 trat der Rhein mehr als vierzigmal über die Ufer.

Menschen und Tiere mussten vor dem Hochwasser gerettet werden, Gebäude standen unter Wasser. Ernteerträge waren vernichtet, Wiesen, Felder und Straßen durch Sand, Schotter und Letten geschädigt.

Die Flusssohle des Rheins erhöhte sich laufend durch Schotter- und Sandablagerungen. Daher mussten die Dämme und Wuhrbauten immer wieder ausgebaut werden.

Bereits Anfang des 19. Jahrhunderts kam man zur Erkenntnis, dass zusätzlich zu einer Regulierung auch die Zuflüsse des Rheins durch einen künstlichen Kanal aufgefangen werden müssen. Deshalb wurde 1845 mit dem Bau des Koblacher Kanals begonnen, der zur Entwässerung des unteren Rheintals beitrug. Auf Höhe Seelachendamm mündete der Kanal in den Rhein, wurde aber bei Hochwasser im Rhein zurückgestaut. Deshalb wird seit 1910 das Wasser des Koblacher Kanals – ab Hohenems Rheintal-Binnenkanal genannt – in die Dornbirner Ache eingeleitet. Er entlastet den Rhein, nimmt das Hochwasser zahlreicher Bäche auf und schützt so die bewohnten Gebiete vor Überschwemmungen.

*Der Rhein bei Diepoldsau
während der Bauarbeiten am
Diepoldsauer Durchstich,
Quelle: Kulturkreis
Hohenems*



RHEINREGULIERUNG UND STAATSVERTRAG

Im 18. und 19. Jahrhundert häuften sich die Überschwemmungen. Das «Vorarlberger Volksblatt» berichtete am 23. Juni 1871:

Hohenems: Gestern durchbrach der Rhein bei Emsbauern die Dammung; die schönsten Ackerfelder in großer Ausdehnung stehen 5-6 Fuß unter Wasser und drängt dieses (...) bis in die Nähe von Ems herein. Der Jammer ist groß, der Schaden beträchtlich, (...) da meist weniger Bemittelte ihren ganzen Feldsegen vernichtet sehen. Wird auch dieser Schrei der Verzweiflung, der sich laut im ganzen Rheinthale hüben und drüben wiederholt, der Ruf nach der endlichen Korrektion unerhört bleiben?

Aussicht auf Erlösung von dieser Geißel kam erst im Jahr 1892 mit einem Staatsvertrag zwischen Österreich und der Schweiz, der Flussbegradigungen bei Fußach und Diepoldsau vorsah. Durch diese nach langen und mühseligen Verhandlungen erreichte Vereinbarung konnte die Internationale Rheinregulierung eingesetzt werden. Ihre Aufgabe war es nun, den Fluss zu verbauen und ihn mittels der projektierten Durchstiche zu verkürzen. Während der Fußacher Durchstich bereits im Jahr 1900 fertiggestellt werden konnte, dauerte der Bau des Diepoldsauer Durchstiches wesentlich länger.



*Emsbach mit Hochwasser -
Emsbachstraße, Aufnahme
1957, Quelle: Kulturkreis
Hohenems*

REGULIERUNG DER BINNENGEWÄSSER - LANDGEWINNUNG

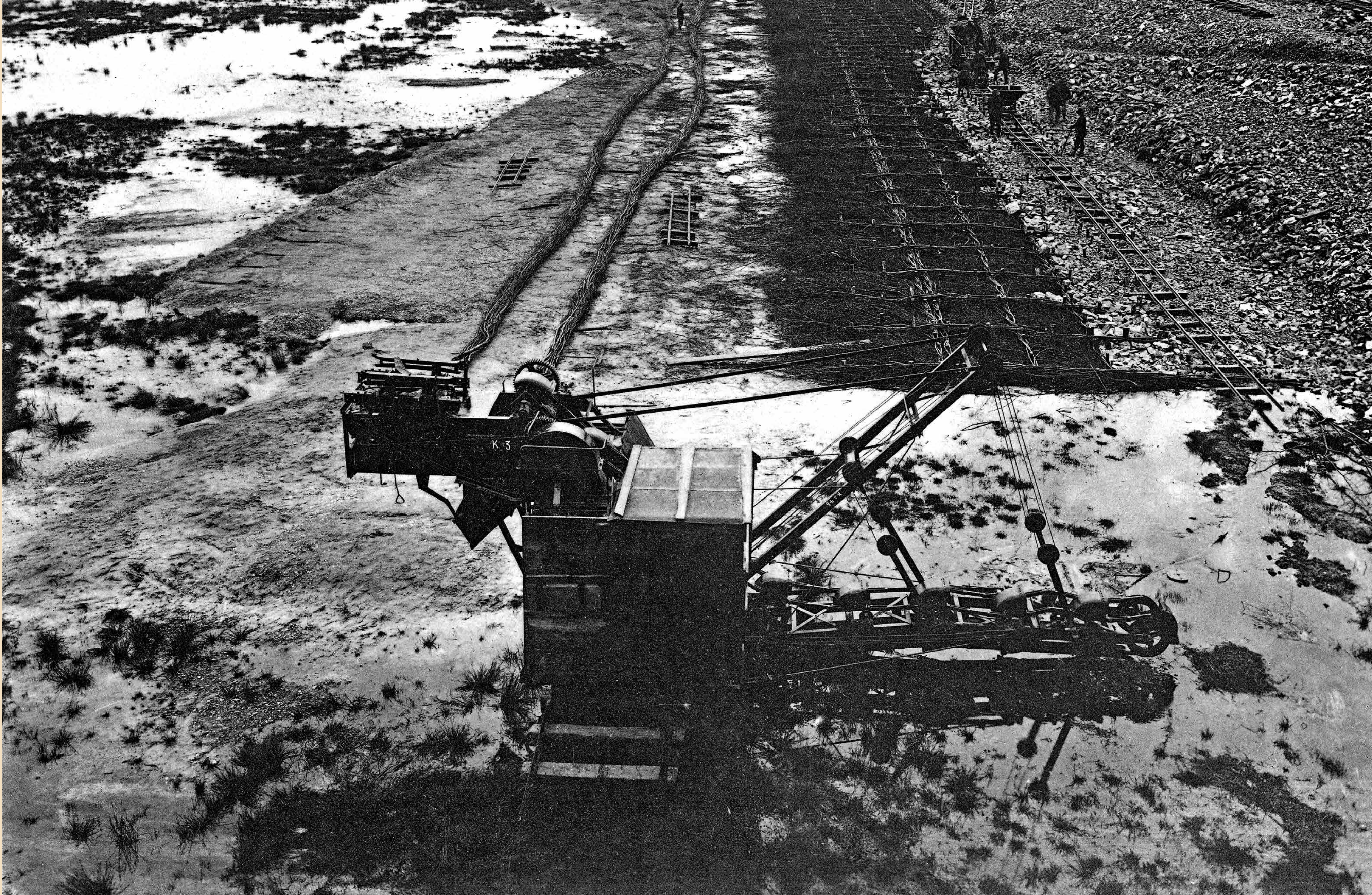
Der Staatsvertrag von 1892 hatte als Nebeneffekt die Wildbachverbauung im Hinterland des Rheintals zur Folge. Laut Vertrag mussten die Geschiebe führenden Zuflüsse des Rheins in den Quellgebieten und im Bachbett verbaut werden. Bäche führten bei Starkregen und Schneeschmelze große Wassermengen und Geschiebe ins Tal. So war etwa die III-Überschwemmung von 1910 Anlass, die Uferschutzbauten und den Wasserabfluss der Hohenemser Bäche zu verbessern.

Nach dem Diepoldsauer Rheindurchstich 1923 konnten beispielsweise in Hohenems weite Teile des früheren Überschwemmungsgebiets – vom Alten Rhein bis zum Bahndamm – in Kulturland umgewidmet werden. Zum Vergleich: In diesem Gebiet gab es

1921	8 Straßen und 82 Häuser	1951	12 Straßen und 144 Häuser
1933	9 Straßen und 90 Häuser	1990	88 Straßen und 910 Häuser.

Die Bevölkerung schätzt den Alten Rhein heute besonders als naturbelassenes Naherholungsgebiet.

Sohlsicherung mit Faschinen und Schottererschüttungen im Bereich Torfstrecke 1913, Quelle: Internationale Rheinregulierung



AUSBAUPROJEKT

Der Bau des Diepoldsauer Durchstichs war wegen der ungünstigen Untergrundverhältnisse eines der schwierigsten Bauwerke der Internationalen Rheinregulierung. Den eigentlichen Bauarbeiten gingen umfangreiche Vorarbeiten und Bodenerkundungen voraus. Dabei stellte man fest, dass im oberen Abschnitt des Durchstichs auf einer Länge von rund zwei Kilometern im Untergrund Torf, ein bautechnisch äußerst schlechtes Material, vorhanden war. Die Torfschicht war zwischen sieben und zehn Meter mächtig. Eine über mehrere Jahre dauernde Probelastung ergab, dass beträchtliche Schüttmassen, geschätzt ca. 40 Prozent, in den Untergrund versinken würden. Dieser Umstand führte zu heftigen Diskussionen und Verzögerungen.

Der knapp sechs Kilometer lange Durchstich schnitt den Rhein ab und verkürzte den Flusslauf um drei Kilometer. Dadurch wurde das Gefälle deutlich erhöht. Die Breite zwischen den Hochwasserdämmen betrug rund 260 Meter, und das Mittelgerinne war ursprünglich 110 Meter breit. Es wurde in den 1950er Jahren nachträglich verschmälert.

Die Dammkrone befand sich neu ca. neun Meter über der Rheinsohle. Der Wasserspiegel lag bei Hochwasser rund fünf bis sechs Meter über dem bewohnten Gelände. Das Projekt umfasste auch den Bau der drei Brücken Lustenau/Widnau, Widnau/Diepoldsau und Diepoldsau/Balgach.



Vorgrund und Böschungspflasterung unterhalb der Trambrücke 1913, Quelle: Internationale Rheinregulierung

BAUARBEITEN

Die eigentlichen Bauarbeiten begannen mit umfangreichen Installationen. Sie betrafen ein weitläufig verzweigtes Netz von Gleisen mit 75 Zentimeter und 50 Zentimeter Spurweite. Der Transport des gesamten Baumaterials erfolgte mit der Bahn und im Handbetrieb mit Schubkarre und Schaufel. Zum Bahnbetrieb gehörten auch separate Umschlagstationen zum Umladen des Schüttmaterials auf die unterschiedlichen Zugsysteme.

Die Gesamtkubatur für Erd- und Kiesarbeiten belief sich auf 5 300 000 Kubikmeter, davon entfielen über 2 500 000 Kubikmeter auf Kiesschüttungen für die Dämme.

Der Kiestransport erfolgte im Rollbahnbetrieb von den Kiesbänken des Alten Rheins in der Hohenemser Kurve, von der oberen Strecke sowie von Baggerseen. Das Steinmaterial bezog die Rheinregulierung aus dem Steinbruch am Montlinger Bergli.

Erforderlich waren auch beidseitige Ableitungen für die Oberflächengewässer. Rechtsrheinisch für die Gemeinde Diepoldsau ergab sich die Entwässerung über den Diepoldsauer Kanal durch das «Rohr» auf österreichisches Staatsgebiet, weiter in den Neunergraben und in die Dornbirner Ache. Die neue linksrheinische Landentwässerung erfolgte über den Böschachgraben in den Rheintaler Binnenkanal auf der Schweizer Seite.

Arbeiter der Rheinregulierung beim Bau des Diepoldsauer Durchstichs, Quelle: Gemeinde Mäder



SITUATION DER ARBEITER

Um 1898 wurden nur wenige einheimische Arbeitskräfte bei der Rheinregulierung beschäftigt, da sie lohnendere Arbeit im Stickerei-Gewerbe fanden. Die Arbeitszeit umfasste damals 60 Stunden pro Woche «von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang». Die Entlohnung pro Tag betrug um 1900 ca. drei Franken. Dies entspricht heute einem Betrag von etwa 32 Franken und damit in etwa dem aktuell in der Schweiz durchschnittlich bezahlten Stundenlohn.

1919 forderten die Arbeiter mehr Lohn und die Einführung der 48-Stundenwoche sowie den freien Samstagnachmittag. Das Ergebnis der Verhandlungen dieser «Revoluzzer» mit der Internationalen Rheinregulierung war, dass im Sommer eine Arbeitszeit von zehn Stunden pro Tag bei einer Fünftagewoche zu leisten war. Die Winterarbeitszeit bestand aus einer Sechstagewoche zu je acht Stunden pro Tag.

Die Internationale Rheinregulierung gewährte zudem eine Lohnerhöhung um 17 Prozent. Allerdings folgte für die Arbeiter schon 1921 ein arger Dämpfer, als die Löhne wieder herabgesetzt und die zu leistende Arbeitszeit erhöht wurde. Trotz dieser Lohneinbuße war die Arbeit bei der Internationalen Rheinregulierung im Jahre 1921, im Gegensatz zum Jahr 1898, gefragt, denn damals herrschte im Rheintal eine hohe Arbeitslosigkeit.

Die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten lag im Jahre 1919 bei 262 Personen. 1921 waren ca. 220 Schweizer und ca. 80 österreichische Arbeiter angestellt. Diese Ungleichheit führte zu einer Beschwerde der Vorarlberger Landesregierung, da die im Staatsvertrag vereinbarte Parität nicht eingehalten wurde.



Eimerkettenbagger beim Aushub des Mittelgerinnes und Beladen der Kastenkipper 1911, Quelle: Internationale Rheinregulierung

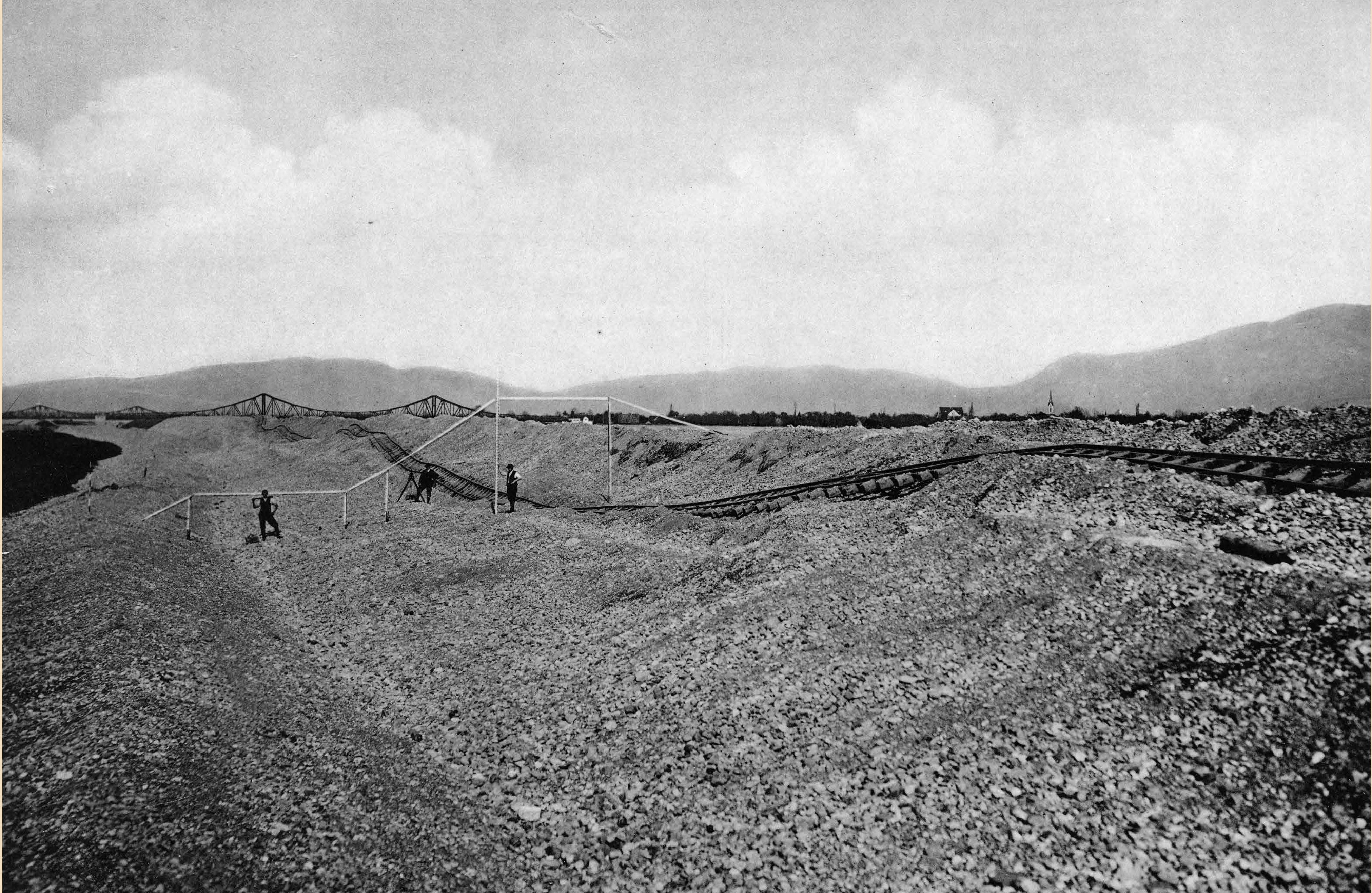
MATERIALEINSATZ UND TRANSPORTE

Für die enormen Transporte und Bodenaushübe kamen modernste Maschinen zum Einsatz. Der gesamte Transport erfolgte mit der Dienstbahn im Lok- und Handbetrieb. Dabei teilten sich zehn Baulokomotiven die eigens verlegten rund 64 Kilometer Rollbahngleise. Über einen Gleisanschluss bei der SBB-Station in Au wurden große Mengen des Holzmaterials für die Faschinen angeliefert. Für den Rangierbetrieb stand dort eine Benzinlokomotive im Dienst – die erste im Inventar der Internationalen Rheinregulierung.

Bei den Aushubarbeiten und der Kiesgewinnung wurden Greifbagger, Löffelbagger, Eimerkettentrockenbagger und Schwimmbagger eingesetzt.

Die Bagger waren eine beachtliche Neuerung gegenüber dem Bau des Fußacher Durchstichs, ersetzten sie doch zu einem erheblichen Teil Schaufeln, Pickel und die Schubkarren, die zuvor noch zum größten Teil als Transportgeräte eingesetzt wurden. Für die Lagerung und Instandsetzung von Klein- und Großgeräten und zur Unterstützung der Arbeiten wurde in Widnau ein Werkhof eingerichtet.

Dammsetzungen oberhalb
der Rietbrücke,
8. März 1914, Quelle: Inter-
nationale Rheinregulierung



BAUKOSTEN

Im Staatsvertrag von 1892 war für alle gemeinsamen Werke eine Summe von 16,5 Millionen Franken festgelegt. In der Sitzung der gemeinsamen Rheinkommission am 25. November 1896 wurde ein Kostenvoranschlag vorgelegt, der sich allein für den Diepoldsauer Durchstich auf 10,4 Millionen Franken belief. Die detaillierten Untersuchungen zur Baudurchführung machten ab 1897 weitere Neuberechnungen der Baukosten erforderlich. Die errechneten Mehrkosten verursachten in der Folge heftige Diskussionen über die Bauausführung und alternative Maßnahmen. Dazu kamen neue Erfahrungen aus dem Bau des Fußacher Durchstiches und neuerliche Ergebnisse der Bodenerkundungen. Sie machten weitere Anpassungen der Baukosten erforderlich. Von 1897 bis 1906 wurden verschiedene Neuanschläge und Diskussionen für Alternativen zum Diepoldsauer Durchstich erörtert.

Der Schweizer Rheinbauleiter Jost Wey lehnte den Diepoldsauer Durchstich inzwischen ab und agierte federführend auf Seiten der Gegner des Durchstichs. Die Auseinandersetzungen waren von großem öffentlichen Interesse. Veröffentlichungen im Rheintaler, dem St. Galler Tagblatt und in der Vorarlberger Volkszeitung zeigen, dass sich Presse und Politik hüben und drüben durch Jahre mit dem Thema befassten. Die tatsächlichen Gesamtkosten nach Bauende betrugen dann 17,8 Millionen Franken. Davon beliefen sich 1,8 Millionen Franken auf Brücken und Straßen. Die Baukosten, angepasst nach dem Konsumentenpreisindex von 1923 auf 2022, ergeben eine Summe von 112,7 Millionen Franken.

Art. 6. Die Gesamtkosten für alle von beiden Regierungen auf gemeinsame Kosten auszuführenden Werke beziffern sich nach dem im Art. 3 erwähnten gemeinsam festgestellten Bauprojekte auf die Summe von Fr. 16,560,000.

Diese Kosten werden von beiden Regierungen zu gleichen Teilen derart getragen, daß von dem der Wirksamkeit dieses Vertrages folgenden Kalenderjahre ab je zwölf Jahresraten im Betrage von Fr. 690,000 seitens jeder Regierung der gemeinsamen Rheinregulierungs-Kommission zur Verfügung gestellt werden.

Diese Jahresraten sind jeweilig im Monat Januar bei der von der gemeinsamen Rheinregulierungs-Kommission zu bestimmenden österreichischen, beziehungsweise schweizerischen Zahlstelle einzubezahlen.

Wenn im Interesse des gemeinsamen Unternehmens ausnahmsweise Verhältnisse die Verwendung größerer Beträge notwendig machen sollten, so werden die beiden Regierungen, sofern sie hiermit einverstanden sind, auf Antrag der Rheinregulierungs-Kommission der letzteren a conto der Jahresraten die erforderlichen Vorschüsse erteilen.

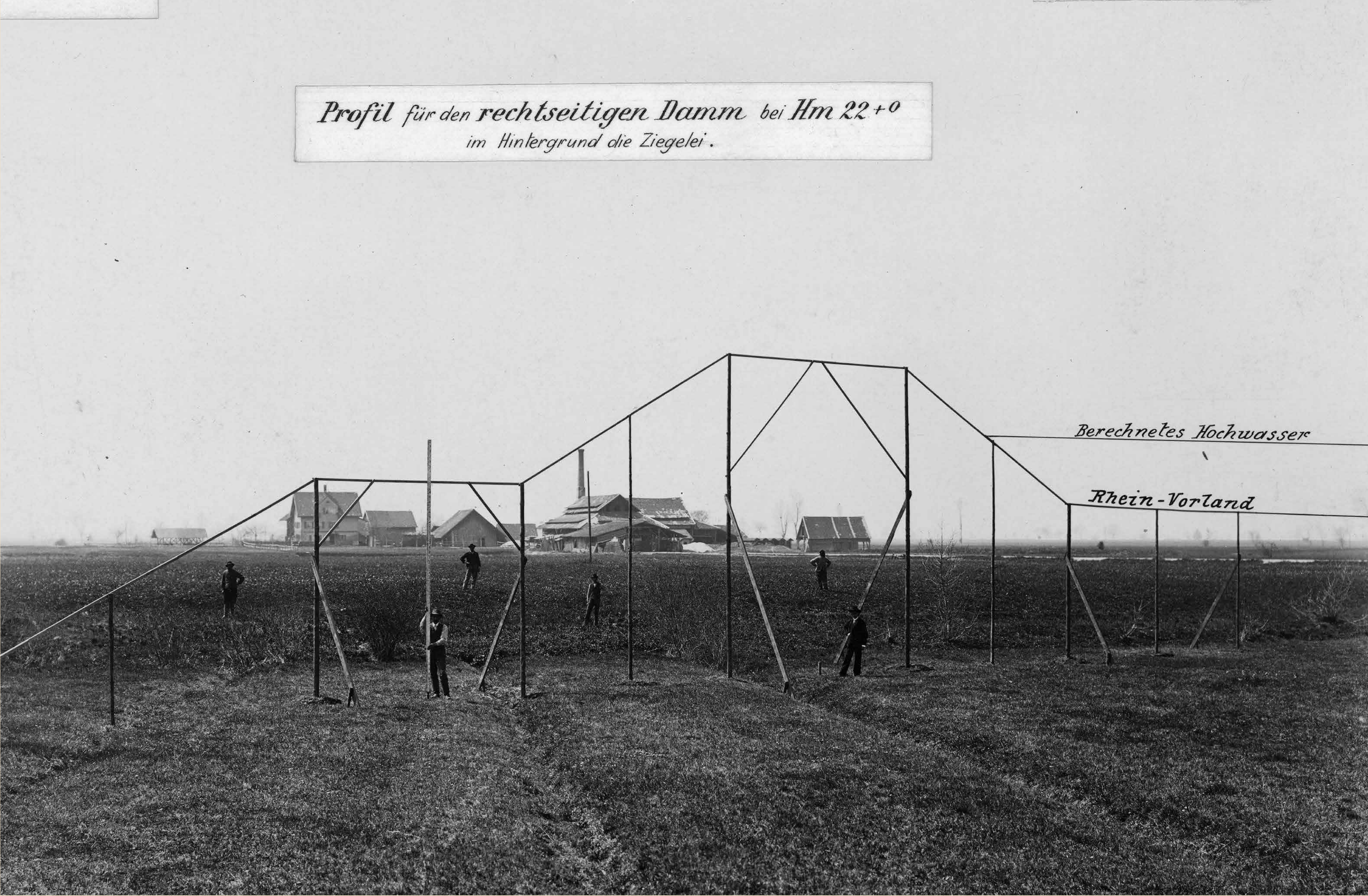
Auszug aus Artikel 6 Staatsvertrag 1892, Kostenbeteiligung, Quelle: Bundesarchiv Bern

KOSTENVERTEILUNG

Gemäß Staatsvertrag von 1892 vereinbarten die damalige Österreichisch-Ungarische Monarchie und die Schweizer Eidgenossenschaft, sich zu je 50 Prozent an den Baukosten zu beteiligen. Das Land Vorarlberg hatte keine Kosten zu tragen. In der Schweiz betrug der Bundesanteil 80 Prozent. Der Kanton St. Gallen hatte 20 Prozent der Kosten zu übernehmen. Ende März 1903 wurde, trotz Protestation von Seiten des zweiten schweizerischen Delegierten, Regierungsrat Ludwig Zollikofer, von der Internationalen Rheinregulierungskommission dem nachgebesserten Kostenvorschlag von 21,2 Millionen Franken beigespflichtet.

Im Oktober 1908 richtete die St. Galler Regierung eine Petition an die Bundesversammlung um Bewilligung der projektierten Mehrkosten und Reduzierung des St. Galler Anteils für den Diepoldsauer Durchstich auf zehn Prozent. Diesem Ansuchen wurde im März 1909 vom Bundesrat zugestimmt. Da die Arbeiten der Internationalen Rheinregulierung weit mehr Zeit in Anspruch nahmen als ursprünglich vorgesehen, waren sie noch nicht beendet, als die in Österreich nach dem Ersten Weltkrieg einsetzende Inflation Zahlungsschwierigkeiten mit sich brachte. Der 2. Staatsvertrag von 1924 sah deshalb vor, dass die Schweiz Österreich einen Vorschuss gewährte, welcher dann erst ab 1925 in 26 Jahresraten zurückzubezahlen war.

Im Hintergrund: Ziegelei Andreas Weder, mit Wohnhaus, einigen Torfhütten sowie zwei Scheunen, Quelle: Staatsarchiv St. Gallen



LANGWIERIGE GRUNDABLÖSUNGEN

Für den Bau des Diepoldsauer Durchstichs waren umfangreiche Grundablösen durchzuführen. Die Baumaßnahme umfasste insgesamt 568 Grundparzellen, eine Ziegelei mit Wohnhaus von Andreas Weder, einige Torfhütten sowie zwei Scheunen. 27 Notbrücken mussten zur Respektierung aller Wege-rechte errichtet werden. Die beanspruchten Flächen betrugen laut Projekt rund 225 Hektar. 1897 begannen die Vermessungsarbeiten und Absteckungen des Mittelgerinnes und der Dämme. Der Verlauf des Durchstichs wurde im Gelände fixiert und danach in einen Katasterplan im Maßstab 1:2000 eingezeichnet.

Nur wenige Grundstücke konnten von der Internationalen Rheinregulierung auf gütlichem Wege beschafft werden. In der Folge wurde das eidgenössische Enteignungsverfahren gegen 150 Grundbesitzer eingeleitet. Viele Einsprüche mussten vom Bundesgericht beurteilt werden und wurden abgelehnt. Dadurch stiegen die Entschädigungszahlungen nur in geringem Ausmaß an. Insgesamt beliefen sich die Auslagen für Grund und Boden auf 791 000 Franken. Besonders langwierig waren die Verhandlungen mit der Ortsbürger-gemeinde Diepoldsau und der Ziegelei Weder. Im Jahre 1907 konnten die Grundablösen abgeschlossen werden.



Bregenz, 17. April. (Rheindurchstich.)
Lange hat man nichts mehr von dem Fortschritte in dieser Frage gehört. Statt daß jetzt Hunderte von Arbeitern angestellt werden und die Arbeit energisch in die Hand genommen wird, hört man von der internationalen Kommission, es sei den Regierungen ein neues Projekt vorgelegt worden. Das klingt höchst komisch und verdächtig. Die Regierungen haben sich doch längst definitiv zur Tragung der Mehrkosten gegenseitig verpflichtet und zwar auf Grund der durch die Experten gutgeheißenen Pläne und Kostenvoranschläge. Wozu also nochmals eine Vorlage? Es kommt immer und immer wieder, die alte Verschleppungs-taktik zum Vorscheine. Die Regierungen wollen bauen und zur Wahrung des Scheines, daß diesem Willen von den untergeordneten Organen entsprochen wird, läßt man im denkbarst langsamem Stadium Grund und Boden ein und gewinnt etwas Kies! Damit geht das zwölfte Jahr ins Land und der obere Durchstich ist noch nicht gemacht. — Heute ist wieder der österreichische Hofrat Ritt Vor-sitzender der internationalen Kommission und trotz-dem dieser schleppende Gang. Wozu haben die Herren die vielen Millionen vorrätig? Vorarlberger seid auf der Hut!

Artikel im Vorarlberger Volksblatt, 18. April 1906, Quelle: Anno.at, Österreichische Nationalbibliothek, Wien

BAUVERZÖGERUNGEN ZU BEGINN

Österreich hatte große Sorge, dass der auf Schweizer Seite ungeliebte Diepoldsauer Durchstich nicht gebaut würde. Daher sind im Staatsvertrag von 1892 gemäß Artikel 4 Regelungen über den Baubeginn der Durchstiche enthalten. Sie besagen, dass der Baubeginn beider Durchstiche im ersten Baujahr nach erfolgter Ratifikation des Staatsvertrags 1892 zu erfolgen hat sowie der Fußacher Durchstich längstens im sechsten Baujahr und der Diepoldsauer Durchstich im elften Baujahr eröffnet werden sollte. Dieser Zeitplan wurde beim Fußacher Durchstich eingehalten. Die Eröffnung des Diepoldsauer Durchstichs erfolgte jedoch erst 20 Jahre nach dem ursprüng-lich vereinbarten Fertigstellungstermin.

Die Ursache für die Verzögerungen sind einerseits im Ausbruch des Ersten Weltkriegs, dem damit zusammenhängenden Abzug der österreichischen Arbeiter an die Kriegsfront sowie den kriegsbedingt fehlenden Geldmitteln in Österreich zu finden. Andererseits trugen vermutete unüberwindbare bau-lische Schwierigkeiten durch den schlechten Baugrund und der damit ver-bundene Widerstand des Schweizer Rheinbauleiters Jost Wey das Ihre zur Verlängerung der Bauzeit bei.

*Sprengung zur Umleitung
des Rheins am
18. April 1923, Quelle:
Internationale
Rheinregulierung*



ERÖFFNUNGSFEIERLICHKEITEN

Im Winter 1922/23 waren die Arbeiten soweit fertig, dass der Durchstich für die Einleitung des Rheins in das neue Gerinne freigegeben werden konnte. Die feierliche Eröffnung fand am Mittwoch, dem 18. April 1923, statt. Tausende Menschen strömten zum oberen Abschnitt, um das einmalige Ereignis mitzuerleben. Um elf Uhr vormittags wurden zehn Sprengladungen auf einen Schlag zur Explosion gebracht.

Obwohl die Sprengwirkung gut war, musste zur großen Enttäuschung der Besucher noch zu Pickel und Spaten gegriffen werden, damit die Einleitung des Rheins erfolgen konnte. Bald schon vergrößerte der Rhein dann aber selbst nach und nach die Breschen. Immer mehr Wasser stürzte somit in das neue Gerinne, sodass gegen Abend bereits der größere Teil des Rheinwassers den neuen Weg wählte. An der Einleitungsstelle war der Wasserspiegel im Alten Rhein um rund einen Meter gesunken.



*Zuschauer bei der Eröffnung,
Quelle: Internationale
Rheinregulierung*

VERGESSENE GÄSTE

Nach der Einleitung des Flusses in das neue Bett erschien anfänglich längs des Dammfußes aufquellendes Wasser. Weiters deuteten in der Folge versiegende Schlagbrunnen in Diepoldsau-Schmitter eine Grundwasserabsenkung an. Die Senkungen der Wuhre und Vorländer auf der Torfstrecke sowie jene der Dämme wurden von den Verantwortlichen laufend beobachtet. Diese Erscheinungen waren auch der Anlass, dass die kritischen Stimmen bezüglich der Sicherheit des Diepoldsauer Durchstichs nach der Eröffnung nicht verstummten.

Zur Eröffnung des Durchstichs fuhren Regierungsvertreter beider Vertragsstaaten in Begleitung der Internationalen Rheinregulierungskommission und anderer Ehrengäste auf dem reich geschmückten Extrazug des «Rhy-Bähnles» nach Kriessern. Im Anschluss an die Eröffnung des Durchstichs vor Ort empfing der St. Galler Regierungsrat geladene Gäste.

Die Ehrengäste feierten nach der doch etwas unbefriedigenden Sprengung beim offiziellen Bankett im Gasthof Hecht in Diepoldsau. Dabei fehlten jedoch Abordnungen der durch den Bau des Durchstichs arg betroffenen Gemeinden Diepoldsau und Widnau. Auch Vertreter der Arbeiterschaft sah man nicht unter den geladenen Gästen.

Bei einem Fest im Kriessener Wäldchen feierten die nicht Eingeladenen am folgenden Sonntag in froher Stimmung das einmalige Projekt. Noch lange nach der Eröffnung des Durchstichs kritisierten die Diepoldsauer und Widnauer vehement, dass sie nicht eingeladen waren und daher eine arge Missachtung auf sich nehmen mussten. Auch die Arbeiter waren über die geringe Wertschätzung ihrer erfolgreichen, aber schweren und mühsamen Arbeit enttäuscht.

Der Rhein bei Lustenau nach dem Bau des Mittelwuhrs im März 1955, Quelle: Internationale Rheinregulierung



NACHKORREKTUREN

Durch die Verzögerungen bei der Umsetzung des Diepoldsauer Durchstichs konnte auch die «Normalisierung» (Bau der äußeren Dämme und Befestigung bzw. Kanalisierung des Mittelgerinnes) der zwischen den Durchstichen gelegenen «Zwischenstrecke» erst etliche Jahre später als geplant abgeschlossen werden.

Bereits ein Jahr nach der Fertigstellung wurde ein weiterer Staatsvertrag unterzeichnet, um durch die «Vorstreckung» des Rheins in den Bodensee die enorme Verlandung der Harder Bucht zu verhindern bzw. zu verlangsamen. Die so nicht vorhergesehenen, bald nach der Eröffnung auftretenden Geschiebeablagerungen im Diepoldsauer Durchstich erforderten laufende Ausbaggerungen des Flussbetts. Sie zwangen die Internationale Rheinregulierung in den folgenden drei Jahrzehnten zum Umbau des Mittelgerinnes, welches nun bis zur Mündung hin immer schmaler gestaltet wurde.

Damit einher ging in den 1950er Jahren der Bau des heutigen inneren Damms. Sämtliche Hindernisse in den Vorländern mussten damals entfernt werden. Dies traf die Gemeinde Lustenau besonders hart, da dort nach der Fertigstellung des Diepoldsauer Durchstichs am Rheinufer eine Parklandschaft mit Sport- und Veranstaltungsplätzen angelegt worden war. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Elektrifizierung der letztlich bis ins Jahr 2007 von der Internationalen Rheinregulierung betriebenen Dienstbahn.



Die Lustenauer Oberfahrbücke bei Hochwasser im August 1954, Quelle: Gemeindearchiv Lustenau

HOCHWASSERSCHUTZ UND SEINE FOLGEN

Starke Hochwasserereignisse wie etwa 1954 und 1987 führten den in unserer Region am Rhein lebenden Menschen immer wieder die Gefährlichkeit des Flusses und die Wichtigkeit der baulichen Schutzmaßnahmen der Internationalen Rheinregulierung vor Augen. Die durch die Regulierungsarbeiten gewonnene Sicherheit erhöhte die Investitionsbereitschaft in den anliegenden Gemeinden, führte zu regen Bautätigkeiten und war neben dem zeitweisen Florieren der dort vorherrschenden Stickereiwirtschaft mit ein Grund für die positive wirtschaftliche Entwicklung der Region in den letzten hundert Jahren.

Die im Zuge der Rheinregulierung angelegten Kanalbauten verbesserten die Nutzbarkeit der Riedböden. Dem Rhein wurden durch seine Verbauung zuvor nicht nutzbare Überschwemmungsflächen abgerungen. Diese wurden im Bereich des Diepoldsauer Durchstichs hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt. Auf der österreichischen Seite zeugen davon die nach den Bauarbeiten eingerichteten gemeindeeigenen Gutshöfe Heidensand (Lustenau), Rheinhof (Hohenems) und Rheinauen (Altach). In Kombination mit der Nutzung der Rheinvorländer als Weideland wurden der Natur jedoch letztlich auch in großem Maßstab für die Artenvielfalt wichtige Au- und Öd-Landschaften entzogen. Dies hatte zum Beispiel auf die im Alpenrhein lebenden Fischpopulationen einen negativen Einfluss.

NS-Zollgrenzschutz im Bereich des Alten Rheins bei Lustenau, Quelle: Gemeindearchiv Lustenau



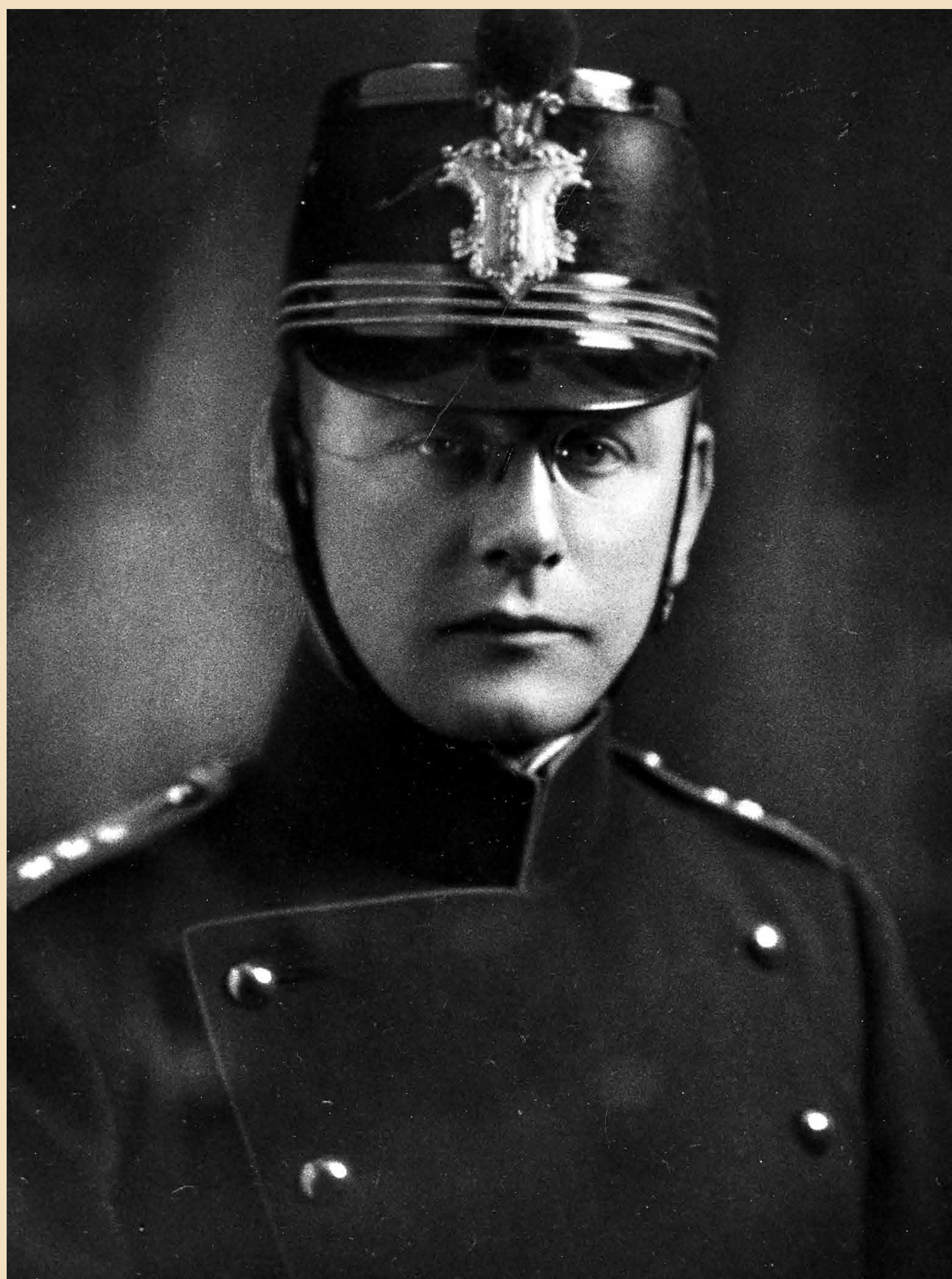
FLUCHT ÜBER DEN ALTEN RHEIN

In der Zeit des Naziterrors von 1938 bis 1945 versuchten viele aus «rassischen» oder politischen Gründen Verfolgte, über die Vorarlberger Grenze die rettende Schweiz zu erreichen. Nachdem der Schweizer Bundesrat am 18. August 1938 jegliche Einreise ohne entsprechendes Visum verboten hatte, kam es speziell am Alten Rhein zwischen Altach, Hohenems und Lustenau zu vielen Fluchtversuchen. Wer von den Schweizer Grenzbeamten aufgegriffen wurde, musste zurück nach Vorarlberg und somit in das nationalsozialistische «Deutsche Reich». In Diepoldsau ebenso wie in Altach, Hohenems oder Lustenau gab es ortskundige Fluchthelfer, die den Flüchtlingen zeigten, wo die Grenze am leichtesten zu überwinden war.

Einer von ihnen war der Altacher Edmund Fleisch – Spitzname «Bruder in Not». Er stand in Kontakt mit Recha Sternberg, der Gattin des St. Galler Rabbiners, und dem Diepoldsauer Willi Hutter.

Unterstützt wurden die illegalen Grenzübertritte vom St. Galler Polizeihauptmann Paul Grüninger. Er widersetzte sich der restriktiven Schweizer Flüchtlingspolitik und ermöglichte durch gefälschte Dokumente hunderten Jüdinnen und Juden den sicheren Aufenthalt. Grüninger wurde 1939 suspendiert, im folgenden Jahr verurteilt und erst lange nach seinem Tod rehabilitiert. Die Brücke zwischen Hohenems und Diepoldsau wurde 2012 in «Paul-Grüninger-Brücke» umbenannt.

Sophie Haber mit ihrem Ehemann Karl Haber 1942 in Degersheim, St. Gallen, Quelle: Privatbesitz Sophie Haber, Paul Haber

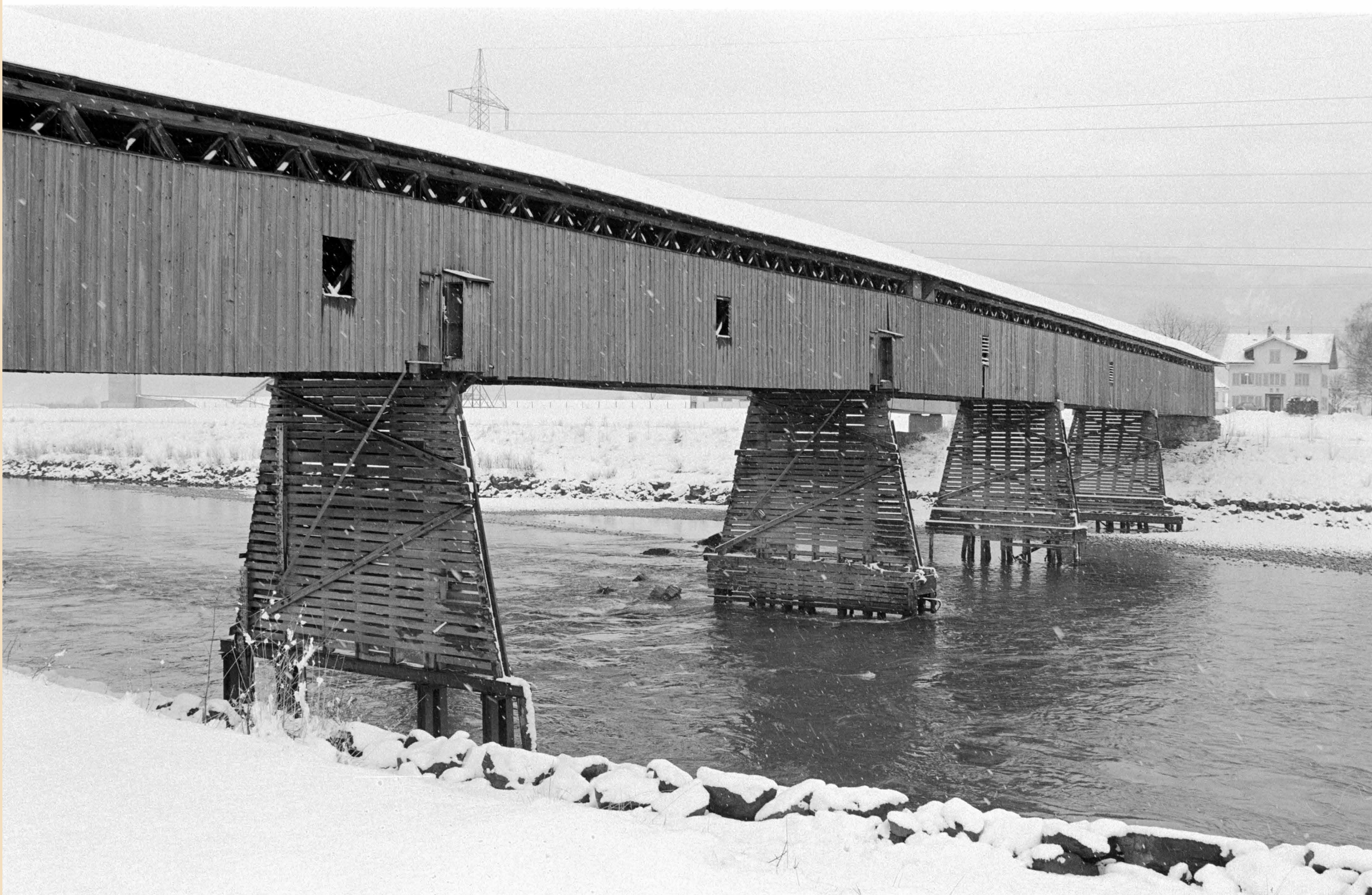


Der St. Galler Polizeihauptmann Paul Grüninger rettete viele jüdische Flüchtlinge und riskierte damit seine eigene Karriere. Quelle: Staatsarchiv St. Gallen

DIE FLUCHT DER SUSI MEHL

Am 28. Oktober 1938 floh die sechzehnjährige Susi Mehl von Wien aus Richtung Vorarlberg. Ihre drei Brüder waren bereits in der Schweiz und organisierten von dort aus die Flucht. Edmund Fleisch brachte die junge Frau gemeinsam mit einem Ehepaar und dessen Kindern über den Alten Rhein nach Diepoldsau. Von dort wurde Mehl mit einem von ihren Brüdern organisierten Taxi weiter nach St. Gallen transportiert. Am Morgen meldete sie sich bei Polizeihauptmann Paul Grüninger, der dafür sorgte, dass sie bleiben konnte.

Ab nun war sie in Sicherheit und wurde von der Israelitischen Flüchtlingshilfe unterstützt. Susi nannte sich nun «Sophie» und lernte den ebenfalls aus Wien stammenden Karl Haber kennen, den sie 1941 heiratete. Auch ihre Eltern kamen im November nach Hohenems und versuchten, mit Schleppern über den Alten Rhein zu gelangen. Zweimal wurden sie an der Grenze von der Schweizer Polizei abgewiesen. Auch der bereits massiv unter Druck stehende Polizeihauptmann Grüninger konnte nicht mehr helfen. Sie wurden nach Vorarlberg ausgeliefert und im Konzentrationslager Auschwitz ermordet.



Fast genau 100 Jahre, von 1876 bis 1977, verband diese Holzbrücke Mäder und Kriessern. Quelle: Vorarlberger Landesbibliothek, Foto: Helmut Klapper

SCHWEIZ PROFITIERT ANFANGS STÄRKER

Die Rheinregulierung war die wichtigste Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung in den unmittelbar am Fluss liegenden Gemeinden. Zuerst profitierte insbesondere die Landwirtschaft von der Verbesserung des Bodens, aber auch das regionale Baugewerbe erhielt schon lange vor dem Durchstich und dann vor allem durch die Bauarbeiten am Durchstich selbst über Jahrzehnte hinweg wichtige Aufträge. Auch der regionale Handel über die Grenze nahm schon im Verlauf des 19. Jahrhunderts massiv zu, nachdem zunehmend Brücken gebaut worden waren und der Fluss im Vergleich zum jahrhundertlang betriebenen Fährbetrieb schnell und unkompliziert überquert werden konnte. Allein zwischen 1867 und 1879 wurden zehn gedeckte Holzbrücken errichtet.

Kurz nach Eröffnung des Diepoldsauer Durchstichs kam es vor allem auf Schweizer Seite zur Ansiedlung namhafter Industriebetriebe weit über die bisher dominierende Textilindustrie hinaus: Wild Heerbrugg AG (1929, jetzt Leica), Viscosuisse AG (1924, jetzt Butler Capital Partners BCP) und Ernst Menzi AG in Diepoldsau (1933, später in Widnau, Kriessern und heute in Rüthi).

Auf Vorarlberger Seite hingegen hatte man nach dem Ersten Weltkrieg noch einige Zeit mit dem Verlust der Absatzgebiete der Monarchie sowie – ähnlich wie die Schweiz – ab 1929 auch mit den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise zu kämpfen.



Das Viscose-Areal bei Widnau, um 1940, Quelle: Staatsarchiv St. Gallen

WIRTSCHAFTSAUFSCHWUNG

Der Zweite Weltkrieg mit seiner massiven Grenzsperrung und der Umstellung der Vorarlberger Industrie auf Kriegswirtschaft brachten die Kooperation und den Handel über den Rhein fast zum Erliegen. Schon bald nach dem Ende des Kriegs aber profitierte Vorarlberg von der Grenzlage zur Schweiz und erlebte im Vergleich zu anderen österreichischen Bundesländern einen schnelleren Wirtschaftsaufschwung. Zudem wurde allmählich die einseitige Ausrichtung auf die Textilindustrie überwunden.

Neue Industriezweige sowie ein florierendes Gewerbe stellten die Wirtschaft auf eine breitere und dadurch auch stabilere Basis. Das führte zu einem massiven Bevölkerungswachstum. So hatten die vier Gemeinden Altach, Hohenems, Lustenau und Mäder in der Zeit von 1910 bis 1951 nur ein bescheidenes Bevölkerungswachstum von 16,6 Prozent zu verzeichnen, das übrige Vorarlberg ein mehr als doppelt so starkes (35,4 Prozent). Völlig anders gestaltete sich jedoch die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg: Die vier Gemeinden am Alten Rhein wuchsen von 1951 bis 1991 auf das Doppelte (+99,6 Prozent), Vorarlberg im gleichen Zeitraum «nur» um 67,9 Prozent.



*Der Rhein bei Kriessern
und Mäder (vor geplanter
Rhesi-Umsetzung),
Quelle: Internationale
Rheinregulierung*

EIN GENERATIONENPROJEKT

Das «Entwicklungskonzept Alpenrhein» zeigte im Jahr 2005 auf, dass der Rhein zwischen Illmündung und Bodensee weniger Abflusskapazität hat als am Oberlauf. Die Dämme halten einem Hochwasser, welches 3 100 Kubikmeter pro Sekunde bringt, stand. Käme ein größeres Hochwasser, so würde das heute dicht besiedelte Rheintal überflutet. Das Schadenspotential bei einer Überschwemmung liegt aufgrund der dichten Besiedlung bei rund zehn Milliarden Franken (8,6 Milliarden Euro, Schätzung 2017). Erschwerend kommt hinzu, dass die heutigen Hochwasserschutzdämme über 100 Jahre alt sind. Es besteht Sanierungsbedarf. Darum haben die Staaten Österreich und Schweiz die Internationale Rheinregulierung mit der Ausarbeitung eines Projekts zur Verbesserung des Hochwasserschutzes am Alpenrhein beauftragt.

Dieses Projekt heißt «Rhesi – Hochwasserschutz fürs Rheintal». Der Rhein soll dadurch mehr Platz erhalten. Die Abflusskapazität wird auf 4 300 Kubikmeter pro Sekunde erhöht. Die Planung begann im Jahr 2011. Neben den Staaten Österreich und Schweiz wurden auch der Kanton St. Gallen, das Land Vorarlberg, die Anliegergemeinden und verschiedene Anspruchsgruppen und Interessenvertreter eingebunden. Deren Meinungen liegen dabei nicht selten sehr weit auseinander. Mit der heutigen Planung wird die Bestvariante weiterverfolgt – die Variante, die alle Ansprüche unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben am besten berücksichtigt und wirtschaftlich sinnvoll erscheint.



*Der Rhein bei Kriessern
und Mäder (nach geplanter
Rhesi-Umsetzung),
Quelle: Internationale
Rheinregulierung*

DIE ZUKUNFT DES RHEINS

Der Rhein wird durch Rhesi wieder zu einem naturnahen, erlebbaren Fluss und sein kanalartiges Gesicht von heute verlieren. Rechtliche Vorgaben in Österreich und der Schweiz verlangen, dass im Zuge von baulichen Veränderungen an Gewässern auch Renaturierungsmaßnahmen umgesetzt werden. Obwohl beim Projekt Rhesi der Hochwasserschutz an erster Stelle steht, muss der Fluss auch wieder naturnäher gestaltet werden. Je nachdem, wie breit der Rhein in Zukunft fließt, entstehen so neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Das können Steilufer, Kiesinseln, Auwälder oder Stillwasserzonen sein. Manche Lebensräume, wie etwa Auwälder, entstehen erst bei sehr großen Flussbreiten.

Darum sind bei Oberriet-Koblach, Kriessern-Mäder und Lustenau-Widnau größere Aufweitungen, sogenannte Kernlebensräume, geplant. Der Rhein wird dort 300 bis 400 Meter breit werden. Ab Baubeginn dauert die Umsetzung des Hochwasserschutzprojekts Rhesi 20 Jahre. Einige Vorarbeiten sind bereits erfolgt, denn für die Planungen waren zahlreiche Untersuchungen und Analysen notwendig. Baugrunduntersuchungen, Bodenverbesserungen oder Grundwasseranalysen gehören dazu. Auch ein neuer Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich wird ausgehandelt. Nach dessen Ratifizierung startet der Bewilligungsprozess für das Generationenprojekt.

Das Kieswerk «Sigmund Sieber» mit dem ersten Schwimmbagger im oberen Teil des alten Rheinlaufs um 1946, Quelle: Sigmund Sieber



NACHNUTZUNG

Mit der Rheinregulierung wurde die einstige Überschwemmungsgefahr gebannt. Durch die Abtrennung des Alten Rheins vom Fließwasser ergaben sich neue Möglichkeiten der Nutzung des ehemaligen Flusslaufs. Die Vorstellungen, wie diese erfolgen sollte, änderten sich im Lauf der Zeit und führten in den Anliegergemeinden durchaus auch zu Interessenskonflikten. Das alte Rheinvorland war im Verlauf der Jahrhunderte mit fruchtbarem Rheinschlamm bedeckt worden und bot deshalb eine hervorragende Grundlage für die landwirtschaftliche Nutzung. Während des Zweiten Weltkriegs wurden auf der Schweizer Seite im Rahmen der Anbauschlacht die Rheinauen gerodet und intensiv landwirtschaftlich genutzt.

Auf der österreichischen Seite entstanden hingegen auf dem neu kultivierten Land große gemeindeeigene Gutshöfe. Außerdem lagerten im Flusslauf große Mengen Rundkies. Dieses erfuhr durch den vermehrten Einsatz von Beton im Baugewerbe eine große Nachfragesteigerung. Der Abbau erfolgte bis in die 1950er Jahre in kleinem Maß, dann durch große Kieswerke beidseits des Alten Rheins. Allein in den 1960er Jahren wurden 1,3 Millionen Tonnen Kies entnommen. Die Ausbaggerungen senkten die Flusssohle teilweise bis um 20 Meter ab. Aufgrund der dadurch entstandenen steilen Uferböschungen ergaben sich für Pflanzen und Fische anfangs eher lebensfeindliche Bedingungen.



Wo Kieswerke standen, hat die Natur den Alten Rhein wieder für sich eingenommen. Quelle: Internationale Rheinregulierung

ERHOLUNGSRaum

Ende der 1970er Jahre machte sich in der Bevölkerung ein größeres Umweltbewusstsein breit. Nicht mehr nur dem ökonomischen Nutzen, sondern auch dem ökologischen Wert des Alten Rheins sollte nun Rechnung getragen werden. 1983 erließ der Diepoldsauer Gemeinderat auf Druck der Bevölkerung eine Bausperre für weitere Kiesbaggerungen über das gesamte Gemeindegebiet. Die künftige Gestaltung wurde im länderübergreifenden Projekt zur «Endgestaltung» neu festgelegt. Dabei wurden den verschiedenen Ansprüchen von Naturschutz, Erholung, Landwirtschaft, Deponie und Fischerei entlang des gesamten Alten Rheins entsprechende Zonen zugewiesen. Renaturierungsmaßnahmen und Abflachungen der Uferböschungen gaben Fischen, Vögeln und Pflanzen wieder Raum zur Vermehrung und Ausbreitung. Durch das Ausweisen von Schutzgebieten erhielten auch seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten Rückzugsräume und damit bessere Überlebenschancen.

Drei Kieswerke wurden abgebrochen. An deren Stelle entstanden mit einfachen Mitteln Naherholungsplätze für die wachsende Talbevölkerung. Die Zufahrt für Autos zum Alten Rhein wurde auf die öffentlichen Badeplätze beschränkt. Die einstigen Uferstraßen wurden durch ausgebaute Fuß-, Reit- und Radwege beidseits des Alten Rheins ersetzt. Die bestehenden Badeanstalten in Hohenems, Diepoldsau und Lustenau wurden ausgebaut und das Angebot den veränderten Anforderungen angepasst. Der durch die Ausbaggerungen abgesenkte Grundwasserspiegel wurde durch einen Querriegel im Oberlauf angehoben. Weitere projektierte Riegel waren dann aufgrund der Renaturierungsmaßnahmen nicht mehr nötig. Dies diente auch der Sicherung der Qualität des Trinkwassers. Mit all diesen Maßnahmen wurde am Alten Rhein eine Landschaft erhalten, die für Mensch und Natur gleichermaßen als einzigartig bezeichnet werden darf. Tragen wir durch unser Verhalten Sorge für sie.

Luftaufnahme Diepoldsau
Richtung Süden, 1949,
Quelle: ETH-Bibliothek,
Foto: Werner Friedli



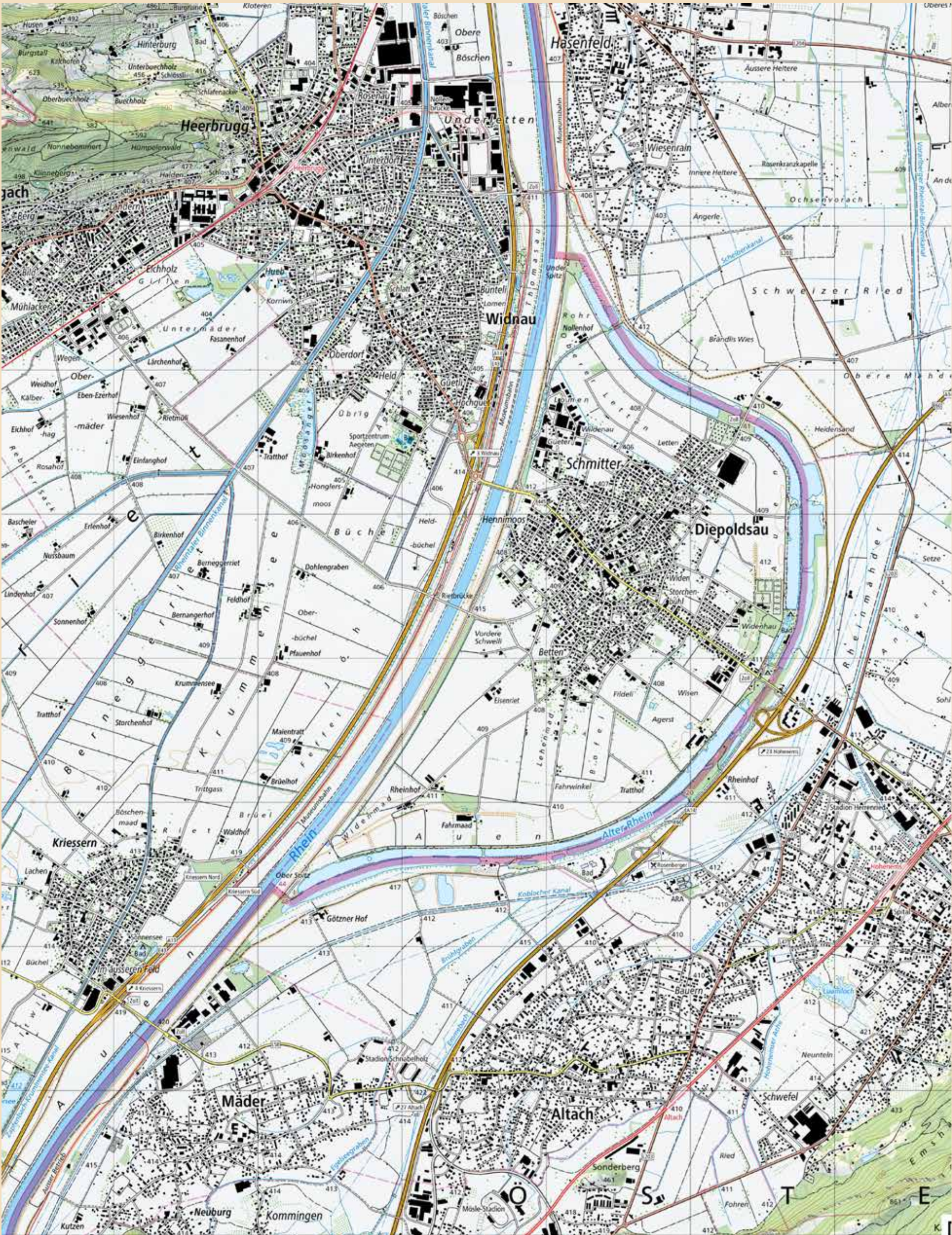
DIE «RHEININSEL»

Mit der Umsetzung des Rheindurchstichs wurde Diepoldsau von der Schweiz abgetrennt und zu einer Rheininsel. Auch wurden Teile des Gemeindegebiets vom übrigen Dorf abgeschnitten. Das Bauvorhaben war deshalb von Diepoldsauer Seite im Vorfeld massiv bekämpft worden und bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts bei der Bevölkerung sehr umstritten. Denn der Bau des Neuen Rheins verbrauchte zu viel wertvolles Kulturland, Enteignungen waren notwendig. Der Zugang zum Dorf war nun nur noch über die beiden Brücken möglich, wobei zuerst nur eine Brücke geplant gewesen war. Mit der 1930 eröffneten Verbindungsstraße nach Hohenems entstand ein neues Dorfzentrum, und die beiden Dörfer Diepoldsau und Schmitter wuchsen vollends zusammen. Die Entwässerung der neu entstandenen Rheininsel funktionierte nicht mehr auf natürliche Weise. Dieses Problem wurde zuerst durch den Bau des „Rohrs“ durch den Alten Rhein gelöst. Im Jahr 1980 erfolgte dann auch noch der Bau eines Abwasser-Tunnels unter dem Neuen Rhein.

Die Landesgrenze „Rhein“ verlor durch den Durchstich an Klarheit. Vor allem im Zweiten Weltkrieg fürchteten sich die Menschen in Diepoldsau vor einem möglichen Beschuss, weil das Gemeindegebiet nun nicht mehr so klar als Schweizer Hoheitsgebiet erkennbar war. Die wirtschaftliche Entwicklung und die Industrialisierung schritten durch die Abschottung langsamer voran als in den benachbarten Dörfern. Erst mit dem Anschluss ans Nationalstraßennetz in den 1960er Jahren begann ein langsamer Aufschwung. Mit dem Bau der beiden Autobahnen dies- und jenseits des Rheins stieg jedoch der Durchgangsverkehr durch das Dorf immens. Bisher liegen erst verschiedene Projekte vor, um eine Entlastungslösung zu finden. Eine Umsetzung dieser Vorhaben ist allerdings noch nicht absehbar. Nach hundert Jahren ohne Überschwemmungen sind die Einwände gegen den Rheindurchstich und der Inselstatus in Diepoldsau kein Thema mehr. Vielmehr ist es nun das Verkehrsproblem, das die Bevölkerung plagt.



Diepoldsau und Umgebung, 1880,
Quelle: swisstopo



Diepoldsau und Umgebung, 2020,
Quelle: swisstopo

Diepoldsaus besondere Lage