

## Beilage XIX.

### Ausschuß-Bericht

betreffend die Herstellung einer Achthalstraße von Bregenz bis Egg.

#### Hoher Landtag!

In der Sitzung vom 19. August haben die Herren Abgeordneten Bartholomäus Berchtold und Genossen den Antrag eingebracht, es sei die hohe k. k. Regierung zu bitten, die ehemöglichste Herstellung einer Achthalstraße von Bregenz bis Egg ins Auge zu fassen, und die Kosten hiefür — wenn nicht ausschließlich — in einem die betreffenden Gemeinden möglichst schonenden Prozentsatz aus Staatsmitteln zu gewähren.

Das mit diesem Antrage angeregte Straßen-Projekt ist nicht neu. Schon vor ca. 50 Jahren, als die Straße durch das Schwarzachtobel gebaut wurde, wurde darauf hingewiesen, daß die natürlichste und zweckmäßigste Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem Vorderlande und speziell mit der Landeshauptstadt Bregenz in einer längs der Ach herzustellenden Fahrstraße bestehen würde. Thatsächlich aufgegriffen jedoch wurde dieses Projekt von der Bregenzer Gemeinde-Vertretung im Jahre 1869, auf deren Veranlassung der schweizerische Ingenieur Heinrich Bauer detaillirte Pläne und Kostenanschläge verfaßte, welche zur Grundlage der im Jahre 1870 zwischen der Stadt Bregenz und den Gemeinden des Bregenzerwaldes in dieser Angelegenheit stattgefundenen Verhandlungen dienten. Diese Verhandlungen, welche mit einer allerdings mehrjährigen Unterbrechung sich bis in das Jahr 1877 fortsetzten, konnten zur Realisirung des Projektes nicht führen, weil die beteiligten Gemeinden nicht in der Lage waren, die Kostensumme aufzubringen, wenn auch die Stadt Bregenz sich damals mit einem verhältnißmäßig sehr bedeutenden Beitrage zu betheiligen bereit erklärte. Waren die Vortheile, welche die Achthalstraße für sämtliche betheiligten Gemeinden und für den Verkehr überhaupt in Aussicht stellt, schon vor Erbauung der Arlbergbahn unzweifelhaft bedeutend, so erscheint die Herstellung dieser Straße nunmehr, nachdem die Arlbergbahn eröffnet ist, als ein nahezu unabweisbares Verkehrsbedürfniß.

Die Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem Vorderlande wird gegenwärtig bekanntlich durch die Schwarzachtobelstraße vermittelt, welche von Schwarzach bis Uberschwende in einer Länge von ca. 6 Kilometer fortwährend stark ansteigt, und von dort nach Egg in einer Länge von 8.400 Kilometer ebenso abfällt.

Diese Straße genügt nach den dormaligen Verkehrsverhältnissen selbst für die Gemeinden des innern Bregenzerwaldes von Egg an nicht und jedenfalls nicht in entsprechender Weise. Dazu kommt, daß sie an einigen Stellen namentlich auf dem Gebiete der Gemeinde Egg fortwährend gefährdet ist, daß Verkehrsstörungen in Folge von Elementarereignissen nicht zu den Seltenheiten gehören, und daß in Folge dessen die Erhaltungskosten für einzelne Gemeinden schwer erschwingbar sind.

Noch viel ungünstiger jedoch ist das Verhältniß der Gemeinden des vordern Bregenzerwaldes sowie überhaupt aller jener Gemeinden, welche auf dem rechten Ufer der Ach gelegen sind. Diese Gemeinden erreichen nämlich die Straße nach Schwarzach nur über das durchgehends tief eingeschnittene Bett der Ach auf ungemein steilen und schlechten Wegen, und es ist für dieselben ein eigentlicher Frachtenverkehr von und nach Bregenz oder überhaupt nach irgend einer Gemeinde des Vorderlandes, so zu sagen unmöglich. Die gedachten zum Theile bedeutenden Gemeinden, wie Lingenau, Hittisau, Krumbach, Riefensberg u. s. w. sind daher genöthigt, ihren Bedarf auf der baierischen Station Oberstaufen zu decken, beziehungsweise ihren Export dahin zu richten, und muß dieses gewiß nicht natürliche und nach Eröffnung der Arlbergbahn um so schwerer empfindliche Verhältniß in so lange bestehen, als nicht durch die Achthalstraße eine zweckmäßige Verbindung für jene Gemeinden mit der Station Bregenz geschaffen wird. Diese Verbindung aber gilt in gleicher Weise für die Gemeinden Ober- und Unterlangenegg, Doren, Sulzberg, Langen, deren Zufahrten sämmtlich in die Achthalstraße einmünden werden.

Die Eröffnung der Arlbergbahn mußte also nothwendig zur Wiederaufnahme des Achthalstraßen-Projektes führen, dessen Verwirklichung einem eminenten und unläugbaren Verkehrsinteresse entspricht.

Die neuerliche Anregung des Projektes gieng und zwar bereits im heurigen Frühjahr abermals von der Gemeindevertretung von Bregenz aus, und es fand diese Anregung in einer Reihe von Gemeinden des Bregenzerwaldes den lebhaftesten Anklang. Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz sah sich veranlaßt, durch das k. k. Bezirksbauamt Erhebungen in Bezug auf die technische Ausführbarkeit und die Kosten des fraglichen Projektes vornehmen zu lassen, deren Resultat in einem eingehenden, für das hohe k. k. Ministerium des Innern bestimmten Gutachten niedergelegt ist.

Dieses Gutachten, welchem die in den Jahren 1869 und 1870 von dem Ingenieur Heinrich Baur vorgenommene Terrainaufnahme und die Erhebungen des letzteren zu Grunde gelegt sind, schließt mit der Bemerkung, daß die Straßenanlage durch das Achthal allerdings keine geringen Schwierigkeiten biete, und die Kosten daher auch ziemlich bedeutend seien. Immerhin aber, heißt es weiter, verdient das Projekt der Achthalstraße, als die natürlichste Verbindung zwischen Bregenz und Egg eingehende Würdigung, und wenn es bis heute auch noch nicht ausgeführt wurde, so liegt der Grund nur in den ziemlich bedeutenden Kosten und Schwierigkeiten, die eine solide Kunststraße, welche allen hier vorkommenden bedeutenden Verkehrsverhältnissen entsprechen soll, in ihrer Anlage erfordert.

In Bezug auf das Projekt selbst und dessen Ausführung sind in dem gegenwärtigen Berichte folgende Momente hervorzuheben. Die Achthalstraße hat auf der Höhe der Römerstraße in Bregenz zu beginnen und führt an der Grenze der Gemeinde Rieden in die alte Straße nach Bregenz bei dem Gasthause zum Ritter, von wo aus die bestehende Straße nach Kennelbach benützt wird. In Kennelbach beginnt die Trace der eigentlichen Achthalstraße, welche sich von da an und zwar stets auf dem rechten Ufer der Ach, in einer Höhe von ca. 7–9 m über dem Normalwasserstande derselben bis zu ihrer Einmündung in die bestehende Straße von Alberschwende nach Egg bei der steinernen Brücke daselbst hinzieht. Außer den drei in die Ach einmündenden größeren rechtseitigen Zuflüssen, Rothach, Weißach und Subersbach sind mehrere kleinere seitliche Zuflüsse zu überbrücken und Riesen und Tobel zu übersetzen.

Die Totallänge des projektirten Straßenzuges von Bregenz bis Egg beträgt 23.4 km, die Länge der eigentlichen Kunststraße von der Kanalübersetzung bei Kennelbach bis zur Einmündung in die bestehende Straße nächst der steinernen Achbrücke bei Egg . . . . . 17.45 km,  
d. i. also im Zusammenhalte mit der Straßenlänge von Schwarzach-Egg . . . . . 14.40 km,

nur um 3.05 km mehr.

Das Totalgefälle von der steinernen Achbrücke bei Egg bis Kennelbach, also jenes der eigentlichen Kunststraße beträgt 106.0 m., sie wird im Mittel eine Steigung von nicht mehr als 0.6% erlangen, die größte Steigung beträgt 1.6%. Im Vergleiche hiemit weist die Strecke Egg-Alber-

schwende und Schwarzach-Alberschwende Steigungen bis zu 7 und 8% auf. Die projektirte Kronenbreite der Straße beträgt einschließlich des Grabens 5.6 m. und verengt sich dieselbe dort, wo die Straße in den Felsen eingesprengt werden muß, auf 4.8 m.

Es ist selbstverständlich hier nicht der Ort, auf die näheren technischen Details des zweifellos mit nicht unbedeutenden Schwierigkeiten verbundenen Straßenprojektes einzugehen. In dem Gutachten des k. k. Bezirksbauamtes sind diese Schwierigkeiten wiederholt betont, es ist aber in demselben auch was den Kostenpunkt betrifft, das Hauptgewicht darauf gelegt, daß die Straße möglichst solid und dauerhaft hergestellt, die Erhaltung somit erleichtert und deren Kosten verringert werden.

Ingenieur Heinrich Baur veranschlagte im Jahre 1870 die Herstellungskosten und zwar:

A. Strecke Bregenz Kennelbach auf 37,500 Frcs. à 50 fr. . . . .	18,750 fl.
B. Kennelbach-Egg auf 580,000 Frcs. à 50 fr. . . . .	290,000 fl.
	Zusammen 308.750 fl. ö. W.

in einem späteren Voranschlage wurden bedeutende Reduktionen vorgenommen und würden sich nach demselben die Gesamtkosten nur auf rund 200,000 fl. ö. W. belaufen.

Das k. k. Bezirksbauamt bemerkt hiezu, daß in dem Projekte des Ingenieurs Baur auf die vielfach vorkommenden Terrainschwierigkeiten, namentlich aber auf rutschige, mit Erd- und Felsabsetzungen drohende Lehnen bei der Anlage des Straßenkörpers zu wenig Rücksicht genommen worden sei und daß mit Rücksicht hierauf sich die Kosten des ersten Voranschlages per 308,750 fl. nicht unbedeutend erhöhen dürften.

Der Kostenanschlag des k. k. Bezirksbauamtes beträgt im Totale

für die Strecke Bregenz-Kennelbach . . . . .	21.000 fl.
für die Strecke Kennelbach-Egg . . . . .	379.000 fl.
	Zusammen 400.000 fl.

und zwar ohne Berücksichtigung der Grundeinlösung und der Kosten der Bauführung.

Man muß also immerhin in das Auge fassen, daß sich die Gesamtkosten der Herstellung der Straße bei technisch richtiger, solider Anlage auf rund 500,000 fl. belaufen könnten.

Die Straßenerhaltung anbelangend, welche hier allerdings zunächst nicht in Frage kommt, darf wohl mit ziemlicher Bestimmtheit angenommen werden, daß die Kosten derselben durch ein auch nur sehr mächtiges Weggeld gedeckt werden können und daß sich hiebei immer noch ein Fond für unvorhergesehene Fälle, für Amortisirung des Anlagekapitals wird ersparen lassen, weil ein ausreichendes und zugleich vorzügliches Beschotterungsmateriale zu Gebote steht.

An dem Verkehr auf der Achthalstraße werden im Ganzen 23 Gemeinden des Landes mehr oder weniger partizipiren und zwar:

- a. im innern Bregenzeralde: Egg, Andelsbuch, Bezau, Schwarzenberg, Reuthe, Bizau, Mellau, Schnepfau, Au, Schoppernau,
- b. im vordern Bregenzeralde: Lingenau, Hittisau, Sibratsgfall, Volgenach, Krumbach, Oberlangenegg, Unterlangenegg,
- c. im Bezirke Bregenz: Bregenz, Rieden, Doren, Sulzberg, Langen und Riefensberg,

Gegenstand des Verkehrs werden und zwar in der Ausfuhr die bedeutenden Milchprodukte des Bregenzeraldes, Holz und Vieh, in der Einfuhr Waaren aller Art und namentlich Getreide, Mehl und sonstige Viktualien bilden. In den Jahren 1860—1864 betrug auf der Straßenstrecke Schwarzach-Alberschwende der Frachtenverkehr im Durchschnitte 778,522 Ftr. und es kann hiebei hauptsächlich nur der innere Bregenzerald in Rechnung gezogen sein, weil der vordere, ja selbst theilweise auch der innere Bregenzerald seinen Bedarf über Oberstausen deckte.

Um nun nach dieser thatsächlichen Auseinandersetzung auf den Antrag des Abg. Bartholomäus Berchtold und Genossen zurückzukommen, mußte sich der Ausschuß zwei Fragen vorlegen.

1. Hat das Achthalstraßen-Projekt überhaupt Anspruch auf staatliche Unterstützung, beziehungsweise ist dem hohen Landtage zu empfehlen im Interesse des Verkehrs bei der hohen Regierung um eine solche Unterstützung einzuschreiten, und
2. im Falle der Bejahung der ersten Frage, worin soll diese Subvention bestehen.

Zu 1. Es wurde bereits auseinandergesetzt, welch' wichtige und verhältnißmäßig ausgedehnte Verkehrsinteressen hier in Frage kommen, und beziehungsweise durch die Achthalstraße gefördert werden sollen. Die bestehende Schwarzachtobelstraße stellt einerseits keine unmittelbare Verbindung des Bregenzerwaldes mit der Landeshauptstadt Bregenz her, welche nach Eröffnung der Arlbergbahn und der Trajektanstalt im erweiterten Sinne ein Hauptstapelplatz für Ein- und Ausfuhr zu werden berufen ist, andererseits werden die auf derselben bestehenden und nicht zu vermeidenden Steigungsverhältnisse stets den Verkehr erschweren und vertheuern. In beiden Richtungen wird auch durch die in Angriff genommene Straße über Winsau nach Dornbirn nicht Abhilfe geleistet, die Strecke Egg-Alberschwende bleibt ja immer dieselbe und die Verbindung des vordern Waldes mit der Straße Egg-Alberschwende ist durch das Achtobel für den eigentlichen Frachtenverkehr nahezu unmöglich gemacht.

Soll also der Verkehr aus und nach den Gemeinden des vordern Waldes überhaupt und jene des innern Bregenzerwaldes wohlfeiler und leichter mit der Station Bregenz und hiedurch mit der Arlbergbahn in Verbindung gebracht werden, so bleibt nur die Herstellung der Achthalstraße übrig, welche allein allen Anforderungen in dieser Richtung zu entsprechen geeignet ist. Sonst bleibt eine größere Anzahl der Gemeinden des Landes auch fortan auf die Verbindung mit dem Auslande angewiesen und von der Arlbergbahn, zu deren Kosten sie nach Verhältniß beizutragen haben und fortan beitragen werden, abgeschnitten. Daß dieß eine Anomalie wäre, welche thunlichst zu vermeiden ist, und insbesondere in dem durch Sperre vielfach gehemmten Viehverkehre zum Ausdruck gelangt, braucht nicht hervorgehoben zu werden.

Ebenso aber ist es klar, daß die beteiligten Gemeinden nicht in der Lage wären die Achthalstraße auf eigene Kosten herzustellen. Die Stadt Bregenz speziell betreffend muß berücksichtigt werden, daß dieselbe durch die nothwendig gewordene Errichtung von Verkehrsanlagen aller Art für geraume Zeit ohnedem schwer belastet ist. Die übrigen Gemeinden sind in gleicher Weise durch die laufenden Gemeinde-Erfordernisse bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen, jene des vordern Bregenzerwaldes, dann Reuthe, Mellau, Schnepfau, Au und Schopperrau, ebenso Schwarzenberg, Doren, Fluh und Langen werden außerdem für kostspielige Zufahrtsstraßen aufzukommen haben. Daß das Land selbst, welchem keine Fonds zu Gebote stehen, nicht in Anspruch genommen werden kann, steht nach der Ansicht des Ausschusses außerhalb jeder Discussion.

Demnach ist die Herstellung der Achthalstraße davon abhängig, daß der Staat selbst hiefür in geeigneter Weise eintrete, und die Landesvertretung scheint nach der Ansicht des Ausschusses dazu berufen zu sein, in dieser Angelegenheit, welche einen bedeutenden Theil des Landes in dessen Verkehrsinteressen in tief einschneidender Weise berührt, die Vermittlung der hohen Regierung gegenüber zu übernehmen.

Es kommt hiebei in Betracht, daß auch der Verkehr auf der Arlbergbahn durch die Herstellung der Achthalstraße nur gewinnen kann, daß dieselbe als Zufahrtsstraße der Arlbergbahn im weitern Sinne des Wortes angesehen werden muß.

Es handelt sich daher hier im eigentlichen Sinne um ein öffentliches Interesse, sowie darum, daß durch eine allen Anforderungen des Verkehrs genügende, denselben erleichternde und hebende Straße, deren Kosten für den Staat als solchem nicht schwer ins Gewicht fallen können, das Wohl und die finanzielle Kraft einer Reihe von Gemeinden gehoben werden.

Zu 2. Ist es nach dem Gesagten außer Zweifel, daß die eben behandelte Frage zu bejahen ist, fragt es sich, wie bemerkt, weiters, worin die staatliche Subvention für die Erbauung der Achthalstraße bestehen soll. Nach der Ansicht des Ausschusses würden es die dargelegten Verhältnisse rechtfertigen, daß die hohe Regierung diese Straße als ärarial-öffentliche herstelle und erhalte. Sie-

für spricht weiters der Umstand, daß dieselbe als sehr frequentirte Poststraße benützt werden wird, und daß sie die unmittelbare Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem Sitze der k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz einer- und der Landeshauptstadt mit dem Amtssitze des k. k. Bezirksgerichtes Bregenzerwald andererseits bilden und selbst in militärischer Beziehung mit Rücksicht auf die nahe Grenze von hervorragender Bedeutung sein wird.

Sollte jedoch von der Herstellung der Straße durch das hohe Aerar selbst abgesehen werden müssen, so liegt der Gedanke nahe, daß, um die Erbauung der Straße zu ermöglichen, von Seite der theilhaftigen Gemeinden ein die Kosten der Herstellung deckendes, unverzinsliches Darlehen unter entsprechender Garantie gewährt werde, wie dies in ähnlichen Fällen anderwärts bereits geschehen ist. Die Zurückzahlung dieses Darlehens hätte allenfalls nach Ablauf eines Intervalls von 10 Jahren von der Eröffnung der Straße an gerechnet in der Art zu erfolgen, daß von diesem letztern Zeitpunkt an, jährliche Amortisationsraten nicht über 10000 fl. zu berichtigen wären. Selbstverständlich wird die Realisirung dieses Gedankens ein detaillirtes Uebereinkommen zwischen der h. Regierung einer- und den theilhaftigen Gemeinden andererseits zur Voraussetzung haben, und müßte demnach vorerst die Schlußfassung der hohen Regierung erfolgen, um auf Grundlage derselben das Verhältniß der Gemeinden untereinander in Bezug auf das Darlehen und dessen Rückzahlung zu regeln. In letzterer Richtung ist zu bemerken, daß durch den erwähnten Intervall von 10 Jahren ermöglicht werden soll, aus den zu gewärtigenden Weggelbern einen entsprechenden Fond sowohl für die Straßen-erhaltung als zur Deckung der Amortisationsbeträge oder wenigstens des größern Theiles derselben zu bilden. Für den Staat selbst aber wird der Zinsentgang voraussichtlich im Laufe der Jahre vollen Ersatz in dem erhöhten Verkehr und in der Steigerung der Steuerkraft des Bezirkes finden.

Mit Rücksicht auf vorstehende Ausführungen legt der Ausschuß den Antrag der Herren Abgeordneten Barthol. Berchtold und Genossen mit nachstehender Modifikation zur Genehmigung vor:

„Der hohe Landtag wolle beschließen, es sei die hohe Regierung zu bitten, die ehemöglichste Herstellung der Achthalstraße von Bregenz bis Egg in's Auge zu fassen, und wenn diese Herstellung auf Staatskosten nicht thunlich sein sollte, den theilhaftigen Gemeinden zum Zwecke derselben unter mit ihnen besonders zu vereinbarenden Bedingungen, ein die Herstellungskosten deckendes unverzinsliches Darlehen zu gewähren, welches nach Ablauf von 10 Jahren von der Eröffnung der Straße, in jährlichen Raten nicht über 10.000 fl. zu amortisiren sein wird.“

Bregenz, den 9. September 1884.

**A. J. Troy,**  
Obmann.

**A. Feß,**  
Berichterstatter.