

## Bericht

des Straßenausschusses über den Antrag des Abgeordneten Berchtold und Genossen in Sachen des Projectes einer Local-Bahn in den Bregenzerwald.

### Hoher Landtag!

Der in der Sitzung des Landtages dem Straßenausschusse zur Berichterstattung und Antragstellung zugewiesene Antrag der Abgeordneten Berchtold und Genossen lautet:

„Der hohe Landtag wolle beschließen, die hohe k. k. Regierung sei anzugehen, dem Projecte der Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Bregenz längs der Bregenzer Aich in den Bregenzerwald ihre wohlwollende Aufmerksamkeit und ausgiebige Unterstützung zuzuwenden.“

Die Antragsteller weisen darauf hin, daß die Eröffnung eines Verkehrsweges durch das Aichtal die einzig naturgemäße und entsprechende Verbindung des Bregenzerwaldes mit der Landeshauptstadt und dem Vorarlberger Vorlande sei.

Das Project einer Verbindung des Bregenzer Aichgebietes mit dem Vorderlande durch das Aichtal wurde schon in den dreißiger Jahren ins Auge gefaßt, als der Straßenbau durch das Schwarzachtobel in Angriff genommen werden sollte. Jedoch wurde dieselbe damals fallen gelassen in der nur zu sehr begründeten Ueberzeugung, daß die Kostensumme für die beteiligten Gemeinden unerschwinglich sein.

Im Jahre 1869 griff die Gemeindevertretung von Bregenz dieses Project neuerdings auf, und wurden vom schweizerischen Ingenieur Pauer detaillirte Pläne und Kostenboranschläge verfaßt und auf Grund derselben zwischen der Stadt Bregenz und den Bregenzerwälder Gemeinden Verhandlungen gepflogen, die sich mit Unterbrechungen bis 1877 fortsetzten, jedoch schließlich resultatlos blieben aus dem alten Grunde, weil die Gemeinden die Kosten nicht aufzubringen vermochten.

Im Jahre 1884 nahm sich der hohe Landtag dieser Angelegenheit an, faßte in der 13. Sitzung vom 11. September den Beschluß:

„Es sei die hohe Regierung zu bitten, die ehemöglichste Herstellung der Aichtalstraße von Bregenz bis Egg ins Auge zu fassen und die Herstellung derselben als eine ärarial-öffentliche auf Staatskosten zu übernehmen.“

Ein weiterer Antrag lautete:

„Sollte jedoch die Herstellung auf Staatskosten nicht thunlich sein, sei die hohe

XI. Regierung zu bitten, zur Ermöglichung derselben den beteiligten Gemeinden eine ausreichende Subvention, eventuell denselben unter den mit ihnen besonders zu vereinbarenden Bedingungen ein die Herstellungskosten deckendes unverzinsliches Anlehen aus Staatsmitteln zu gewähren, welches nach Ablauf von 10 Jahren vor Eröffnung der Straße an in jährlichen Raten nicht über 10.000 fl. zu amortisiren sein würde.“

Dieser Antrag wurde ebenfalls zum Beschluß erhoben.

Laut Erlaß des hohen k. k. Ministerium des Innern vom 29. August 1885 Z. 11.142 fanden jedoch beide Landtagsbeschlüsse eine ablehnende Erledigung, unter anderem auch mit der Motivirung, daß die Herstellungskosten mit dem zu erwartenden Verkehr in keinem richtigen Verhältnisse stehen.

Der Landtag war damals freilich nicht in der Lage, zuverlässliche Daten in Folge eingehender Erhebungen über den zu erwartenden Verkehr zu unterbreiten und dadurch sein an die hohe Regierung gestelltes Ansuchen zu unterstützen. Er glaubte lediglich durch den Hinweis auf die große Wichtigkeit der Eröffnung einer neuen Zufahrtslinie zur Arlbergbahn die Herstellung der beantragten naturgemäßen Verbindung mit einem so wichtigen Landestheile, wie das Bregenzerachgebiet ist, in erster Linie als ein im Interesse des Staates, bezw. der Arlberg-Staatsbahn gelegenes Unternehmen betonen zu dürfen, weshalb auch die obcitirten Beschlüsse jenen Wortlaut erhalten haben dürften.

Obwohl nun die Bestrebungen des Landtages — wie schon bemerkt — damals zunächst erfolglos blieben, so wurde seither der Gedanke, daß es denn doch mit der Zeit zu dieser wirklich einzig naturgemäßen Verbindung des mehrgenannten Gebiethes mit dem Vorarlberger Vorlande, besonders mit der Landeshauptstadt und mit einer den äußersten Westen mit dem Osten des Reiches verbindenden Weltbahn kommen müsse, nicht mehr fallen gelassen, jedoch so, daß statt einer Straße eine den modernen Verkehrsverhältnissen mehr entsprechende Eisenbahn in's Auge gefaßt wurde.

Behufs der weiteren Verfolgung dieses Projectes hat sich ein Consortium von mehreren Interessenten mit dem Herrn Bürgermeister von Bregenz an der Spitze gebildet und hat dasselbe mittelst Erlaß des hohen k. k. Handelsministerium vom 2. September 1891 Nr. 36.098 auf ein Jahr die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn von Bregenz nach Bezau erhalten.

Diese Vorarbeiten sind laut verlässlicher Information bereits in Angriff genommen und es dürfte die Erwartung begründet sein, daß insbesondere bezüglich des anzuhoffenden Verkehrs diese Vorerhebungen ein weit günstigeres Resultat liefern werden, als von Seite der hohen k. k. Regierung vor 8 Jahren vermuthet wurde. Die hohe Regierung dürfte in Folge dessen der Ueberzeugung sich kaum verschließen, daß die Herstellung des besprochenen Verkehrsmittels, abgesehen von der eventuellen strategischen Bedeutung, vom Standpunkte des erhöhten Personen- und Güterverkehrs in erster Linie im Interesse der Arlbergbahn liege, und somit die Erwartung wohl begründet sei, daß hochdieselbe dem genannten Projekte nicht allein ihre wohlwollende Aufmerksamkeit, sondern in Erwägung, daß die Realisirung desselben die materiellen Kräfte der beteiligten Gemeinden bei weitem überwiege, auch ihre ausgiebige materielle Unterstützung zuwenden werde.

Dadurch, daß durch die projectirte Verbindung des Achthalgebiethes mit der Arlbergbahn insbesondere auch der Verkehr, welcher bisher die bairische Staatsbahn aufzusuchen genöthigt war, auf unsere österreichischen Staatsbahnen geleitet wird, wäre übrigens nicht allein das Interesse der letzteren gefördert, sondern es erhält dadurch insbesondere der nördlich der Subers gelegene Landestheil, welcher bisher gegenüber dem Vorarlberger Vorderlande bezüglich der Verkehrsmittel auffallend ungünstig situiert ist, endlich eine angemessene Verbindung mit dem Inlande. Die hohe Regierung hat zwar bisher sich das Interesse auch dieses Landestheiles in der Richtung des Postwesens angelegen sein lassen. So sehr dieses anerkannt werden muß, bleibt diese Einrichtung immerhin mangelhaft, so lange nicht für bessere weniger lebensgefährliche Verbindungswege gesorgt wird. Dasselbe gilt mit einiger Einschränkung auch für das übrige Flußgebieth der Bregenzerache. Dieses ganze Gebieth, wenn auch an der äußersten Westgrenze des Reiches gelegen, birgt eine über 20 000 Köpfe zählende Bevölkerung,



welche nicht nur mit ihren Steuern zu den Bedürfnissen des Reiches pflichtschuldig beiträgt, sondern auch an Loyalität und Patriotismus hinter den übrigen Reichsgenossen nicht zurück bleibt.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß sich durch den Bau der projektierten Eisenbahn der Fremdenverkehr in dem an Naturschönheiten reich ausgestatteten, mit mehreren Bädern und Kurorten versehenen Bregenzerwald in ungeahnter Weise heben würde.

In Rücksicht darauf, daß die erwähnten Vorerhebungen seitens des genannten Consortium bisher nicht so weit gediehen sind, daß ein nur einigermaßen sicherer Voranschlag über Kosten und Verkehr gemacht werden kann, wird es füglich Sache des Landesausschusses sein, von dem Consortium sich seiner Zeit die einschlägigen Daten vorlegen zu lassen, um auf Grund derselben mit den entsprechenden Anträgen sich an die hohe k. k. Regierung zu wenden.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen stellt demnach der landtägliche Straßenausschuß den

### **A n t r a g:**

Der hohe Landtag wolle beschließen, der Landesausschuß wird beauftragt auf Grund der seiner Zeit von dem Achthalbahnkonsortium ihm zur Verfügung gestellten Daten über Kosten und Rentabilität der projektierten Achthalbahn bei der h. k. k. Regierung um eine ausgiebige Unterstützung dieses Projektes aus Staatsmitteln einzuschreiten.

Bregenz, am 31. März 1892.

**Dr. Schmid,**  
Obmann.

**Jodok Fink,**  
Berichtersteller.