

Beilage XLII.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses, betreffend die Verlegung der Straße Mellau—Hirschau und die theilweise Achregulierung dortselbst.

Hoher Landtag!

Die Bregenzer Ach nimmt mit ihrem serpentinierenden Laufe zwischen Hirschau und Mellau wohl den größten Theil der Thalsohle ein. Mindestens 30 Hektar früher fruchtbaren Grundes sind, wie das fachmännische Urtheil im technischen Berichte besagt, in das Flussbett der Ach umgewandelt und fast alljährlich werden, da sich das Flussbett wegen der Deponierung der Schotter- und Geschiebmassen stetig erhöht, die anliegenden Culturgründe der linken Thalseite bei Hochwasser überflutet.

Anfangs der achtziger Jahre gieng die Gemeinde Schnepfau und zwar als Fraction derselben daran, den Flusslauf in ihrem Fractionsgebiete auf eine Länge von 1900 m zu regeln und zwar mit bestem Erfolge.

Weniger guten Erfolg hatte die Ende der achtziger Jahre versuchte Regulierung der Bregenzer Ach im Fractionsgebiete von Hirschau, Gemeinde Schnepfau; die dortselbst mit unzulänglichen Mitteln und nur mit Faschinenbündeln und Schotterbelag erstellten Bauten fielen dem ersten größeren Hochwasser zum Opfer.

Seit jener Zeit blieb die Regulierungsangelegenheit nur mehr ein frommer Wunsch der Fraction Hirschau und der Gemeinde Mellau.

Nicht besser als mit den Flussverhältnissen ist es mit den dortigen Straßenverhältnissen, speciell was die Strecke Hirschau—Mellau betrifft, bestellt. Diese Strecke bildet einen Theil der Concurrenzstraße II. Classe Hohlenegg—Reuthe (bei Bezau) —Schopperrau, führt vorwiegend einer sehr steil abfallenden, zu Rutschungen geneigten Bergeshalde entlang, weist Steigungen und Gegensteigungen von 18 % auf, ist für den regen Verkehr der 5 Gemeinden des Innerwaldes mit der Außenwelt stellenweise viel zu schmal und absolut unzureichend und an vielen Orten geradezu lebensgefährlich.

Die Umlegung dieser Theilstrecke bildet schon seit Jahren Gegenstand der Verhandlungen zwischen dem Straßenconcurränzsausschusse, den beteiligten Gemeinden und dem Landesauschusse; verschiedene Projecte wurden bereits verfasst, bis man sich entschied, die Straße von der Bergeshöhe fort in die Thalebene zu verlegen, und mit dem Baue derselben die theilweise Regulierung der Bregenzer Ach zu verbinden, wodurch beide Fragen wohl auf die rationellste Weise gelöst werden.

Über Ersuchen des Straßenconcurränzsausschusses und der beteiligten Gemeinden wurde der Herr Landesculturingenieur mit der Ausarbeitung eines Detailprojectes betraut.

Wie aus demselben und aus dem technischen Berichte entnommen werden kann, wurde an dem Grundsätze festgehalten, daß Regulierung und Straßenerstellung in Verbindung und miteinander erfolgen sollen. Es handelte sich daher vorerst darum, eine Linie zu ermitteln, welche einerseits der gebotenen Straßengerichtung, andererseits einer rationellen, an die obere bereits ausgeführte Correction bei Hirschau sich anschließenden Regulierungslinie entspricht. Aus dem vorliegenden Projecte ist zu ersehen, daß und wie dieser Zweck erreicht wird.

Die neue Straße beginnt beim ersten (untersten) Hause in Hirschau, bleibt nur etwa 75 m auf dem alten Wege, zweigt dann von demselben ab und führt über Wiesengründe in einer Länge von ca. 500 m. Bei Profil 499'5 nimmt die Correction der Bregenzer Ach ihren Anfang; die aus einem mächtigen Steinsätze bestehende Wuhrung bildet gleich den Schutz und die Außenkante der Straße. Die Wuhrung endet bei der in Mellau über die Bregenzer Ach führenden Brücke.

Die Länge der Straße beträgt 2543'5 m, die Länge der Wuhrstrecke 1988'7 m. Die Straßenbreite ist mit 4'5 m, die reine Fahrbahnbreite mit 3'5 m bemessen.

Die Steigungsverhältnisse der Straße variieren zwischen 0'48 - 1'60 ‰ und nur die Zufahrtsstelle zur Achbrücke am linken Achufer weist eine Steigung von 3'75—5'00 ‰ auf.

Der Gesamt-Kostenvoranschlag für die theilweise Regulierung der Bregenzer Ach zwischen Hirschau und Mellau in Verbindung mit der Straßenumlegung dortselbst beläuft sich auf 70.000 fl.

Von dieser veranschlagten Kostensumme entfällt:

für Straßenbauten ein Erfordernis von	23.500 fl.
und für die Flußregulierung	46.500 fl.

Zur Aufbringung der Mittel für die gegenständlichen Bauten werden Beiträge des Staates, des Landes, der beiden Gemeinden Schnepfau und Mellau, sowie der Straßenconcurrentz Hohlenegg—Reuthe—Schopperrau nothwendig fallen, nachdem die beiden letztgenannten Factoren wohl nicht in der Lage wären, einen so großen Betrag aus eigenem aufzubringen.

Bezüglich der Beitragsleistung der Gemeinde Mellau und Schnepfau und der Straßenconcurrentz Hohlenegg—Schopperrau liegen rechtsverbindliche Erklärungen von der Gemeinde Mellau und der Straßenconcurrentz vor. Nach denselben hat sich die Gemeinde Mellau verpflichtet, an der veranschlagten Gesamt-Kostensumme 5'25 ‰ zu übernehmen, gegen dem, daß die durch die Achregulierung gewonnenen Gründe der Gemeinde Mellau überlassen werden. Die Gemeinde Schnepfau tritt den durch die Achregulierung auf ihrem Gebiete gewonnenen Grund zu Gunsten des Unternehmens ab. Die Straßenconcurrentz verpflichtet sich zu einer Beitragsleistung von 29'75 ‰ der veranschlagten Kostensumme per 70.000 fl.

Weiters hat die Straßenconcurrentz und die Gemeinde Mellau sich verbindlich gemacht, die allfälligen Mehrkosten sowohl der Achregulierung als der Straßenerstellung zu übernehmen und in dem Verhältnisse zu tragen, daß der Straßenconcurrentz 85 ‰, der Gemeinde Mellau 15 ‰ zur Last fallen würden.

Bezüglich der Einhaltung der projectierten Bauten liegen Erklärungen vor, wornach die Gemeinde Mellau die Einhaltung der am linken Ufer der Ach projectierten Traversbauten übernimmt, während die Einhaltung der neu zu erstellenden Straße Hirschau—Mellau sammt den zu ihrem Schutze vorgesehenen Wuhrbauten auf die Straßenconcurrentz Hohlenegg—Schopperrau übernommen wird.

Demnach haben sich die Interessenten verpflichtet, 35 ‰ der veranschlagten Kostensumme zu übernehmen, die allfälligen Mehrkosten zu tragen und die zu erstellenden Bauten einzuhalten.

Der Staat und das Land hätten demnach für 65 ‰ der veranschlagten Kostensumme per 70.000 fl. aufzukommen.

Was zunächst die finanzielle Beihilfe des Staates betrifft, so könnte selbe, nachdem es sich einerseits um eine Flußregulierung zur unschädlichen Ableitung eines Gebirgswassers zum Schutze des Grundeigentumes und zur Erhöhung der Ertragsfähigkeit des Bodens, andererseits um die Herstellung einer wichtigen Straße handelt, auf zweierlei Wegen erfolgen: erstens auf Grund des Gesetzes vom 30. Juni 1884, R. G. Bl. Nr. 116 aus dem Meliorationsfonde und zweitens aus der außerordentlichen Straßenbaudotation. In letzterer Beziehung muß noch bemerkt werden, daß es sich im gegen-

ständlichen Falle um den Bau einer Straße handelt, die eine Theilstrecke der künftigen Concurrenzstraße Bezau-Schröcken, welche in das allgemeine Straßenbauprogramm Aufnahme fand und in ihrer späteren Verlängerung über Hochkrumbach nach Warth die Anschlussstrecke an die Flerenstraße nach Stuben einerseits und andererseits an die tirolische Lechthalerstraße bildet, und welcher sohin eine große, über das locale Interesse hinausgehende Bedeutung zukommt.

Bezüglich Erwirkung entsprechender Staatshilfe hat sich der Landesauschuss bereits an die k. k. Regierung gewendet und dieselbe dringend ersucht, von den mit 70.000 Gulden veranschlagten Kosten 50% aus Staatsmitteln zu bewilligen.

Die Beitragspflicht des Staates wurde, wie bereits angedeutet, nach zweierlei Richtungen erbeten erstens: aus der außerordentlichen Straßenbaudotation für die mit 23.500 fl. veranschlagten Straßenbauten und zweitens aus dem Meliorationsfonde für die mit 46.500 fl. veranschlagten Regulierungsbauten.

Der vom Landesauschuss vorbehaltlich der Genehmigung des Landtages anlässlich der Einleitung der Unterhandlungen mit der k. k. Regierung zur Ermöglichung dieses Unternehmens in Aussicht gestellte Landesbeitrag wäre 15% der veranschlagten Kostensumme von 70.000 fl. sonach im fixen Betrage von 10.500 fl.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss anerkennt, dass die Ausführung der projectierten Bauten einem schon lange empfundenen Bedürfnisse entspricht. Auch ist derselbe der Anschauung, dass die interessierten Gemeinden eine ihren Verhältnissen entsprechende Beitragsleistung zugesichert haben.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss glaubt auch, dass das Land nicht zurückbleiben könne, sondern auch sein Scherflein zum Zustandekommen der projectierten Bauten beitragen soll.

Der in Aussicht genommene Landesbeitrag würde 10.500 fl. ausmachen. Derselbe soll aber auf zwei Jahre, nämlich auf die Jahre 1899 und 1900 aufgetheilt werden.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss erhebt daher folgenden

A n t r a g :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Zu den mit 70.000 Gulden veranschlagten Kosten der Verlegung der Straße Hirschau-Mellau und der theilweisen Achregulierung dortselbst wird ein 15% Landesbeitrag zahlbar in zwei gleichen Jahresraten in den Jahren 1899 und 1900 unter der Bedingung gewährt, dass ein Staatsbeitrag von 50% der gesammten Kostensumme bewilliget und die Bauten projectmäßig ausgeführt werden.“

Bregenz, 28. Jänner 1898.

Johann Kohler,
Obmann.

Jodok Fint,
Berichterstatter.