

Motivenbericht

zum Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg.

Hoher Landtag!

Der Landtag hat in der Sitzung vom 26. Jänner 1898 auf Grund des Berichtes und der Anträge des volkswirtschaftlichen Ausschusses (XXXII. Beilage zu den stenographischen Protokollen) in Angelegenheit der Erstellung mehrerer Straßen einstimmig nachstehende Beschlüsse gefasst:

- „1. In das auf einen Zeitraum von 15 Jahren festzusetzende Straßenbauprogramm sind folgende Straßenzüge einzubeziehen:
 - A. die Flerenstraße beziehungsweise die Straße Zürs—Lech—Warth—Landesgrenze;
 - B. die Montafoner Straße Schruns—Parthenen;
 - C. die Hinterbregenzerwälderstraße Bezau—Schröcken;
 - D. die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze;
 - E. die Straße Rankweil—Laterns.
2. Der Landes-Ausschuss wird ermächtigt, außerdem auch hinsichtlich der Aufnahme der Straße Satteins—Schnifis—Thüringerberg in das Straßenbauprogramm mit der Regierung in Verhandlung zu treten.
3. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, die nöthigen Verhandlungen mit der Regierung und den Interessenten hinsichtlich der Beitragsleistung, der Concurrnzbildung und anderer einschlägiger Vorarbeiten zu pflegen und auf Grund der Ergebnisse dieser Verhandlungen dem Landtage, wenn möglich schon in nächster Session, einen mit der Regierung vereinbarten Gesetzentwurf über die Herstellung der unter ad 1 eventuell auch ad 2 aufgeführten Straßen vorzulegen.
4. Das Gesuch der Gemeinde Schröcken, betreffend die baldige Inangriffnahme des Baues der Theilstrecke Hopfreen—Schröcken, wird dem Landes-Ausschusse zur thunlichsten Berücksichtigung bei den diesfalls durchzuführenden Verhandlungen und zu treffenden Vereinbarungen abgetreten, und ist die Gemeindevorsteherung von den gefassten Beschlüssen des Landtages, betreffend die Festsetzung eines Straßenbauprogrammes, in Kenntniss zu setzen.“

Der Landes-Ausschuss hat sich der ihm durch diese Beschlüsse auferlegten Aufgabe mit allem Eifer unterzogen, und wurde ihm dieselbe dadurch wesentlich erleichtert, dass die hohe k. k. Statthalterei in zuvorkommender Weise zu den ersten in dieser Angelegenheit stattgefundenen commissionellen Berathungen einen Vertreter in der Person des Herrn k. k. Hofrathes Ritt entsandte.

Bei den bezüglichlichen Verhandlungen ergab sich vor allem, dass die Kosten der projectierten Straßen ursprünglich etwas zu niedrig angeschlagen worden waren, wenn diese Straßen in einer dem Verkehre entsprechenden Breite angelegt werden sollen und eine Überschreitung des Voranschlages vermieden werden will, und es wurde daher der Kostenvoranschlag in einer Weise erhöht, dass damit das Auskommen gefunden werden kann.

Der Landtag hatte für die Ausführung des Straßenbauprogrammes einen Zeitraum von 15 Jahren in Aussicht genommen. Nachdem jedoch die baldige Erstellung der ins Bauprogramm aufgenommenen Straßen dringend notwendig und von eminenter Bedeutung für die von denselben berührten Landestheile ist, so beantragt der Landes-Ausschuss in dem vorliegenden Entwurfe die Festsetzung eines Zeitraumes von nur 10 Jahren und ist der Überzeugung, dass auch die k. k. Regierung und der Landtag in Rücksicht auf die Wichtigkeit und hohe Bedeutung der raschen Durchführung des Straßenbauprogrammes diesem Antrage seine Zustimmung nicht versagen werden. Das Land wird zwar theils infolge der Erhöhung des Kostenvoranschlages theils durch Verkürzung der Zeitdauer für die nächsten 10 Jahre jährlich mindestens einen doppelt so hohen Betrag aufzubringen haben, als nach dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses angenommen werden musste, und wird die Bedeckung aus den ordentlichen Einnahmen ohne außerordentliche Erhöhung der Landesumlage oder Aufnahme eines Darlehens nicht möglich sein. Dennoch liegt es entschieden im Interesse des Landes, die Bauzeit thunlichst herabzusetzen.

Nach dem Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses, Beilage XXXII, Seite 189 werden außer den im Landtagsbeschlusse aufgeführten auch noch 2 weitere Straßen bezeichnet, deren Bau sehr wünschenswert, aber aus mehreren Gründen erst in einem späteren Zeitpunkte in Angriff zu nehmen wäre.

Es sind dieses die Straßen Parthenen—Zeinisjoch (Montafonerstraße II. Theilstrecke) und die Straße Schröcken—Hochkrumbach—Warth (Hinterbregenzerwaldstraße II. Theilstrecke).

Nach den Äußerungen des Herrn Vertreters der Regierung legt diese einen großen Wert darauf, dass außer dem jetzt bestehenden einzigen Verkehrsweg zwischen Tirol und Vorarlberg (Arlberg) auch noch weitere solche geschaffen werden, und wäre daher insbesondere die Verbindung Tirols mit dem Bregenzerwalde und durch diesen durch die zu erstellende Bregenzerwaldbahn mit dem Lande erwünscht. Der Landes-Ausschuss hat sich diesen Erwägungen angeschlossen und nicht nur die Straße Schröcken—Warth (Tambergstraße) sondern auch die Straße Parthenen—Zeinisjoch in das Bauprogramm aufgenommen. Bezüglich der letzteren Straße haben zwar die an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen ergeben, dass der Bau sehr schwierig ist und einen Kostenaufwand von 132.000 fl. erfordert; in Rücksicht auf den Wert der Schaffung eines weiteren Verbindungsweges mit dem Nachbarlande erfolgte aber doch die Aufnahme dieser Straße ins Bauprogramm.

Die Gesamtsumme der zur Erstellung der nach § 1 aufgeführten Straßen erlaufenden Kosten beläuft sich auf 1,231.900 fl.

Die Repartition auf Staat, Land und Gemeinden erfolgte in Anlehnung an die Bestimmungen des geltenden Tiroler Gesetzes unter besonderer Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse und der Anschauungen des Herrn Delegierten der Regierung.

Der Staatsbeitrag zur Flerenstraße (§ 1 ad 1) ist bereits durch frühere Vereinbarungen mit der Regierung festgesetzt. Die Hinterbregenzerwaldstraße (§ 1 ad 3 und 5), die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze (§ 1 ad 4) und die II. Theilstrecke der Montafonerstraße (§ 1 ad 9) sind wichtige Verbindungswege mit Tirol und Baiern und daher ein größerer Staatsbeitrag für dieselben gerechtfertigt. Speciell zu bemerken ist, dass die Straße Schröcken—Warth (§ 1 ad 5) und die II. Theilstrecke der Montafonerstraße (§ 1 ad 9) nur unter der Voraussetzung eines außerordentlich hohen Staatsbeitrages in das Programm aufgenommen werden konnten.

Durch die auf Land und Gemeinden bei allen ins Programm aufgenommenen Straßen entfallenden Beiträge wurde hinsichtlich der Leistungsfähigkeit an die Grenze des Möglichen gegangen, und es ist daher die Staatsleistung in der nach § 3 ad 1—8 beantragten Höhe unbedingt nothwendig, wenn das ganze Werk nicht scheitern soll.

Mit den Gemeinden sind die Verhandlungen hinsichtlich ihrer Beitragsleistung durch den Landes-Ausschuss vielfach schon durchgeführt, so bezüglich der Flerenstraße (ad 1), Hinterbregenzerwaldstraße (ad 3), Bregenz—Langen—Reichsgrenze (ad 4), Kennelbach—Langenstraße (ad 8). Bei ad 2 und 9 (Montafonerstraße) hat nur die Stadt Bludenz bisher eine ablehnende Haltung puncto Beitragsleistung eingenommen. Nach dem nunmehrigen Entwurfe wird nun aber auch die zwar schon erstellte, aber vielfacher Verbesserungen und an vielen Stellen der Erweiterung bedürftigen Strecke Bludenz—Schruns in die Montafoner Concurrrenzstraße einbezogen und dadurch entfällt für Bludenz jeder Vorwand zur Ablehnung der Beitragsleistung. Die Beitragsleistung zu ad 6 (Latenserstraße) unterliegt in der beantragten Höhe keinem Anstande. Hinsichtlich der Straße Sattens—Thüringerberg (ad 7) sind die Verhandlungen noch nicht gepflogen worden. Der Landes-Ausschuss beabsichtigt aber die Belassung dieser Straße im Straßenbauprogramm nur unter der Voraussetzung dem hohen Landtage zu empfehlen, wenn die beteiligten Gemeinden die nach dem Entwurfe vorgesehene Quote freiwillig übernehmen.

Die Straße Kennelbach—Langen ist im Landtagsberichte nicht genannt. Sie bildet aber eine nothwendige Ergänzung zur Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze, um den gewerbefleißigen Gemeinden Nieden, Wolfurt und Schwarzach eine leichte Verbindung mit den Gemeinden des Rothachthales herzustellen.

Die Kosten der einzelnen Straßen betragen:

1. Flerenstraße.		
Zürs—Lech—Warth—Landesgrenze 14 km à m 10 fl.		fl. 140.000
10 % Regie		fl. 14.000
		<hr/> fl. 154.000
2. Montafonerstraße.		
Bludenz—Parthenen 30.1 km à m 7 fl. 50 fr.		fl. 225.750
10 % Regie		fl. 22.575
		<hr/> fl. 248.325
		rund fl. 248.300
3. Hinterbregenzerwaldstraße.		
I. Theilstrecke Bezau—Schröcken (die Theilstrecke Mellau-Hirschau nicht		
inbegriffen) 27.1 km à m 7 fl.		
		fl. 189.700
10 % Regie		fl. 18.970
		<hr/> fl. 208.670
		rund fl. 208.700
4. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze.		
13.1 à m mit 15 fl.		fl. 196.500
10 % Regie		fl. 19.650
		<hr/> fl. 216.150
		rund fl. 216.200
5. Hinterbregenzerwaldstraße.		
II. Theilstrecke Schröcken—Hochtrumbach—Warth 10 km à m 10 fl.		
		fl. 100.000
10 % Regie		fl. 10.000
		<hr/> fl. 110.000

6. Die Laternerstraße.	
Ranfweil—Laterns 5.7 km à m 9 fl. 50 fr.	fl. 54.150
10 % Regie	fl. 5.415
	<u>fl. 59.565</u>
	rund fl. 59.600
7. Die Straße Satteins—Thüringerberg.	
9.5 km à m 7 fl. 50 fr.	fl. 71.250
10 % Regie	fl. 7.125
	<u>fl. 78.375</u>
	rund fl. 78.400
8. Die Straße von Kennelbach bis zur Einmündung in die Langener Straße.	
1.6 km à m 14 fl.	fl. 22.400
10 % Regie	fl. 2.240
	<u>fl. 24.640</u>
	rund fl. 24.700
9. Die Montafonerstraße.	
II. Theilstrecke 12 km à m 10 fl.	fl. 120.000
10 % Regie	fl. 12.000
	<u>fl. 132.000</u>

§ 2 des Gesetzesentwurfes setzt fest, in welchen Jahren die verschiedenen Straßen in Angriff zu nehmen seien.

Nach der Anschauung des Herrn Landesingenieurs dürfte hierbei ungefähr folgende Eintheilung des Arbeitsprogrammes in Vorschlag gebracht werden:

I. Baujahr: 1900.

Flexenstraße: Zürs—Lech	62.700 fl.
Montafonerstraße: Schruns—St. Gallenkirch, I. Rate	44.000 fl.
Hinterbregenzerwaldstraße: Bezau—Mellau	30.000 fl.
	<u>136.700 fl.</u>

II. Baujahr: 1901.

Flexenstraße: Lech—Warth, I. Rate	35.000 fl.
Montafonerstraße: Schruns—St. Gallenkirch, II. Rate	44.000 fl.
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, I. Rate	48.000 fl.
	<u>127.000 fl.</u>

III. Baujahr: 1902.

Flexenstraße: Lech—Warth, II. Rate	40.000 fl.
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, II. Rate	70.000 fl.
Hinterbregenzerwaldstraße: Schoppernau—Schrücken, I. Rate	10.000 fl.
	<u>120.000 fl.</u>

IV. Baujahr: 1903.

Flegensstraße: Warth—Landesgrenze	16.300 fl.
Bregenz—Langen—Reichsgrenze	47.000 fl.
Hinterbregenzerwaldstraße: Schoppernau—Schröcken, II. Rate	53.000 fl.
	<hr/>
	116.300 fl.

V. Baujahr: 1904.

Hinterbregenzerwaldstraße: Schoppernau—Schröcken, III. Rate	52.500 fl.
Montafonerstraße: St. Gallenkirch—Gaschurn, I. Rate	32.850 fl.
Laternenstraße, I. Rate	33.800 fl.
	<hr/>
	119.150 fl.

VI. Baujahr: 1905.

Straße Schröcken—Hochfrumbach—Warth (ad 5), I. Rate	37.000 fl.
Montafonerstraße: St. Gallenkirch—Gaschurn, II. Rate	29.700 fl.
Laternenstraße, II. Rate	25.800 fl.
Straße Satteins—Thüringerberg, I. Rate	29.560 fl.
	<hr/>
	122.060 fl.

VII. Baujahr: 1906.

Straße Schröcken—Hochfrumbach—Warth (ad 5), II. Rate	37.000 fl.
Straße Satteins—Thüringerberg, II. Rate	48.840 fl.
Montafonerstraße: Gaschurn—Parthenen	31.750 fl.
	<hr/>
	117.590 fl.

VIII. Baujahr: 1907.

Straße Schröcken—Warth, ad 5, III. Rate	36.000 fl.
Montafonerstraße: Bludenz—Schruns, I. Rate	33.000 "
Straße Parthenen—Zeinisjoch, ad 9, I. Rate	44.000 "
Hinterbregenzerwaldstraße: Hirschau—Schoppernau, I. Rate	10.000 "
	<hr/>
	123.000 fl.

IX. Baujahr: 1908.

Montafonerstraße: Bludenz—Schruns, II. Rate	33.000 fl.
Straße Parthenen—Zeinisjoch, II. Rate	44.000 "
Hinterbregenzerwaldstraße: Hirschau—Schoppernau, II. Rate	46.000 "
	<hr/>
	123.000 fl.

X. Baujahr: 1909.

Straße Parthenen—Zeinisjoch	44.000 fl.
Hinterbregenzerwaldstraße: Hirschau—Schoppernau, III. Rate	7.200 "
Bregenz—Langen—Reichsgrenze: Langen—Reichsgrenze	51.200 "
Straße von Kennelbach zur Langener Straße, ad 8	24.700 "
	<hr/>
	127.100 fl.

Die endgiltige Festsetzung des Arbeitsprogrammes bleibt selbstverständlich innerhalb der Rahmen der Bestimmungen der §§ 2, 5 und 6 der Vereinbarung zwischen Statthalterei und Landes-Ausschusse vorbehalten.

In der folgenden Tabelle ist die nach § 3 des Gesetzentwurfes festgesetzte Repartition der Kosten auf Staat, Land und Gemeinden noch detaillierter aufgeführt.

№	Straßenzug	Erfordernis fl.	Staatsbeitrag		Landesbeitrag		Beitrag der Gemeinden	
			%	fl.	%	fl.	%	fl.
1	Flezenstraße	154.000	50	77.000	40	61.600	10	15.400
2	Montafonerstraße, I. Theil- strecke	248.300	35	86.905	35	86.905	30	74.490
3	Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke	208.700	40	83.480	35	73.045	25	52.175
4	Straße Bregenz — Langen— Reichsgrenze	216.200	40	86.480	25	54.050	35	75.670
5	Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theilstrecke	110.000	70	77.000	25	27.500	5	5.500
6	Latrinerstraße	59.600	25	14.900	30	17.880	45	26.820
7	Straße Sattains — Thüringer- berg	78.400	25	19.600	30	23.520	45	35.280
8	Straße Kennelbach bis zur Langener Straße	24.700	35	8.645	30	7.410	35	8.645
9	Montafonerstraße, II. Theil- strecke	132.000	70	92.400	20	26.400	10	13.200
		1,231.900		546.410		378.310		307.180

Die übrigen allgemeinen Bestimmungen des Gesetzentwurfes schließen sich zumeist jenen des geltenden Tiroler Gesetzes an. Nur hinsichtlich der Durchführung des Bauprogrammes und der Verwaltung des Baufondes (§ 6) weicht der Entwurf vom Tiroler Gesetze ab. Nach letzterem ist hiezu die Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landes-Ausschusse berufen, der Entwurf überträgt aber umgekehrt die Besorgung der bezüglichen Agenden dem Landes-Ausschusse im Einverständnisse mit der Statthalterei.

Der Umstand, dass das Land im Landesingenieur eine erprobte Kraft besitzt, die sich zur Leitung des großen Werkes sehr eignet, wird voraussichtlich die Regierung bestimmen, keine Einwendung

gegen diese vom Tiroler Gesetze in einem wichtigen Punkte abweichende Bestimmung zu erheben. Das Gesetz räumt übrigens im Schlussabsatz des § 6 der Regierung einen maßgebenden Einfluss hinsichtlich der Erlassung von Verordnungen über die Durchführung des Bauprogrammes und die Verwaltung des Baufondes ein, so dass sie sich genügende Garantie für die streng gesetzliche Durchführung der Arbeiten und der regelrechten Fondsverwaltung zu verschaffen in der Lage ist.

Die im vorliegenden Berichte aufgeführten Erwägungen bildeten die Grundlage des vom Landes-Ausschusse verfassten Gesetzentwurfes, und es darf wohl der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass Regierung und Landesvertretung diesen Erwägungen volle Würdigung angedeihen lassen werden und der Entwurf durch allseitiges Zusammenwirken bald Gesetzeskraft erlange.

Bregenz, am 24. September 1898.

Der Landes-Ausschuss.

Martin Thurnher, Referent.

Nachschrift. Der beiliegende Gesetzentwurf wurde sammt obigem Motivenbericht mit Zuschrift des Landes-Ausschusses vom 12. October v. J. Z. 3757 der k. k. Statthalterei zur Vorlage an das k. k. Ministerium des Innern mit der Bitte um Bekanntgabe der Anschauung und Stellungnahme der k. k. Regierung zu dem Gesetzentwurfe übermittelt.

Die Antwort der Regierung traf erst heute ein und lautet:

Das k. k. Ministerium des Innern hat nach gepflogenen Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium in Angelegenheit der Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg mit dem Erlasse vom 21. d. Mts., Nr. 8475 eröffnet, dass die Regierung unter den nachstehenden Voraussetzungen principiell geneigt ist, die auf Grund des vorgelegten Entwurfes eines bezüglichen Landesgesetzes in Vorarlberg in Aussicht genommene Straßenbau-Action in Würdigung ihrer volkswirtschaftlichen Wichtigkeit durch Erwirkung bezüglicher Staatsbeiträge zu fördern. Vor allem erscheint es aus staatsfinanziellen Rücksichten nothwendig, den Anfangstermin für die projectierte Straßenbau-Action auf das Jahr 1901 hinauszuschieben und für die Durchführung derselben gemäß dem einstimmigen Landtagsbeschlusse vom 26. Jänner 1898 und analog der bezüglichen Bestimmung des Tiroler Concurrrenzstraßengesetzes vom 22. August 1897, L. G. Bl. Nr. 31 einen Zeitraum von 15 Jahren festzusetzen.

Die Zustimmung zu einer staatlichen Beitragsleistung wird ferner an die Bedingung geknüpft, dass der durchschnittliche percentuelle Beitrag des Landes Vorarlberg zu den Gesamtkosten mindestens in jener Höhe festgesetzt werde, welchen das Land Tirol nach dem obenerwähnten Gesetze vom 22. August 1897 zu leisten hat, d. i. mit 32.64 %, und dass dagegen der staatliche Gesamtbeitrag entsprechend, d. i. auf 42.42 % herabgemindert werde.

Diese Beschränkung erscheint umso gerechtfertigter, als unter den in den vorliegenden Gesetzentwurf einbezogenen Straßen, welchen durchwegs eine militärische Bedeutung nicht zukommt, sich auch solche befinden, die nur die Herstellung einer bequemerer Verbindung zwischen einzelnen Gemeinden mit wenig Verkehr und geringer Bevölkerungszahl bezwecken.

Das k. k. Ministerium hat weiters darauf aufmerksam gemacht, daß für den Ausbau der Theilstrecke Zürs—Stuz der Flexenstraße mit einer 50 %igen Tangente im Ausmaße von 4850 fl. bereits im laufenden Jahre präliminarmäßig vorgesorgt wurde, daher diese Theilstrecke selbstverständlich aus dem Straßenbauprogramme zu eliminieren sein und sich die sub Post 1 desselben angeführte Theilstrecke der Flexenstraße auf den Straßenabschnitt Stuz—Lech—Warth zu beschränken haben wird.

Nachdem übrigens auch noch ein Project für die weitere Theilstrecke Stuz—Lech vorliegt, müßte auch diese Strecke aus dem Programme ausgeschieden werden, falls für dieselbe eine Staats-subvention noch vor dem Zustandekommen des geplanten Straßengesetzes bewilligt werden sollte.

Gegen die Fassung des vorgelegten Entwurfes des bezüglichen Landesgesetzes hat das k. k. Ministerium die dem Vorausgeschickten entsprechende Abänderung der bezüglichen Bestimmungen voraus-gesetzt, eine weitere Einwendung nicht erhoben.

Ich beehre mich, hievon den Landes-Ausschuß mit Beziehung auf die Schreiben vom 12. October v. J., Nr. 3757 und vom 11. Februar d. J., Nr. 831 mit dem Beifügen zu ver-ständigen, daß die vom k. k. Ministerium verlangte Erhöhung des durchschnittlichen procentuellen Bei-trages des Landes auf 32.64 % der Gesamtkosten der Straßenherstellungen eine dementsprechende Abänderung des bei den einzelnen Straßenzügen für den Staat und das Land festgestellten Concurrenz-maßstabes nothwendig machen wird.

Nachdem die Beilagen des ersterwähnten Schreibens, nämlich der vorgelegte Gesetzentwurf und Motivenbericht, vom k. k. Ministerium zurückbehalten worden sind, wird um Mittheilung von Copien dieser Beilagen ersucht.

Der k. k. Statthalter:

Merveldt.

Der Landes-Ausschuß übermittelt sonach den Act und das Resultat der durchgeführten Ver-handlungen dem hohen Landtage.

Bregenz, am 28. März 1899.

Der Landes-Ausschuß.

Martin Thurnher, Referent.

E

Beilage XXXIV A.

Gesetz vom

wirksam für das Land Vorarlberg,

betreffend die Herstellung von Concurrenzstraßen in Vorarlberg.

Über Antrag des Landtages Meines Landes Vorarlberg. finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Zum Zwecke der Ausgestaltung und Verbesserung des vorarlbergischen Straßennetzes sind unter den folgenden Modalitäten nachbezeichnete Concurrenzstraßen herzustellen beziehungsweise auszubauen:

1. die Theilstrecke der Flexenstraße von Zürs über Lech und Warth zur tirolischen Landesgrenze;
2. die I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen;
3. die I. Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstraße von Bezau nach Schröcken;
4. die Straße von Bregenz über den Kustersberg nach Langen und bis zur Reichsgrenze;
5. die II. Theilstrecke der Hinterbregenzerwaldstraße von Schröcken über Hochfrumbach nach Warth zum Anschlusse an die Flexenstraße;

6. die Laternferstraße von Rankweil bis Laterns;
7. die Straße von Satteins nach Thüringerberg (Jagdbergstraße);
8. die Straße von Kennelbach bis zur Bregenz—Langener Straße ad 4;
9. die II. Theilstrecke der Montafonerstraße von Parthenen bis Zeinisjoch.

§ 2.

Diese Straßenbauten sind innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren, vom Jahre 1900 an-
gefangen, zu bewerkstelligen, und ist bei der Aus-
führung im allgemeinen, und soweit hiebei keine
unvorhergesehenen technischen Schwierigkeiten ein-
treten, nachstehende Reihenfolge einzuhalten:

Nr.	Straßenzug:	Baujahr, in welchem der Bau begonnen wird.
1	Fleynstraße	1
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke	1
3	Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke	1
4	Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze	2
5	Laternfer Straße	5
6	Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theilstrecke	6
7	Straße Satteins—Thüringerberg	6
8	Montafonerstraße, II. Theilstrecke	8
9	Straße Kennelbach bis zur Langener Straße	10

§ 3.

Der zur Ausführung dieser Straßenbauten er-
forderliche Gesamtaufwand im Betrage von
1,231.900 fl. wird durch Beiträge des Staates,
des Landes und der Interessenten beziehungsweise
der zu bildenden Concurrenzen aufgebracht.

Das Verhältnis der Beiträge zu den Erfordernissen der einzelnen Straßenzüge wird festgesetzt, wie folgt:

Nr.	Straßenzug	Erfordernis	Hieron entfallen auf		
			den Staat %	das Land %	die Interessen %
1	Flehenstraße	154.000	50	40	10
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke	248.300	35	35	30
3	Hinterbregenzerwaldstraße I. Theilstrecke	208.700	40	35	25
4	Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze	216.200	40	25	35
5	Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theilstrecke	110.000	70	25	5
6	Latenser Straße	59.600	25	30	45
7	Straße Satteins—Thüringerberg	78.400	25	30	45
8	Straße Kennelbach—Langenerstraße	24.700	35	30	35
9	Montafonerstraße, II. Theilstrecke	132.000	70	20	10

Auf Grund dieser Verhältniszahlen und der Erfordernisse für die einzelnen Straßenzüge entfällt von dem Gesamterfordernisse

pro 1,231.900 fl.
 auf den Staat die Beitrags-
 summe von 546.410 fl.
 auf das Land eine solche von 378.310 fl.
 und auf die Interessencon-
 currenzen die Summe von . 307.180 fl.

§ 4.

Der Gesamtbeitrag des Staates wird in 10 gleichen Jahresraten von 54.641 fl. jährlich, vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Bewilligung, sogleich nach Erscheinen des Finanzgesetzes, die durchschnittliche Jahresquote des Landes per 37.831 fl. jedesmal im Laufe des Monats Jänner in den zu bildenden Straßensfond eingezahlt.

Die Interessenten beziehungsweise die von denselben gebildeten Concurrenzen haben ihre Betreffnisse am Schlusse eines jeden Baujahres in den auf die ausgeführten Straßentheile entfallenden Beträgen in den Baufond einzuzahlen.

Nach Fertigstellung einer jeden der im § 1 aufgeführten Straßen wird auf Grund des hiefür wirklich erlaufenen Aufwandes unter Berücksichtigung der im § 3 festgesetzten Beitragsverhältnisse zwischen Staat, Land und Interessenten die Abrechnung gepflogen.

§ 5.

Dem Beginne eines jeden im § 1 angeführten Straßenbaues hat die Feststellung des Interessentenfrees beziehungsweise die Schaffung der Bau- und die Bildung der Erhaltungsconcurrenz voranzugehen.

Die Durchführung dieser Concurrenzverhandlungen hat im Sinne des Vorarlberger Straßengesetzes vom 15. Februar 1881 zu geschehen.

Der Statthalterei steht es im Einverständnisse mit dem Landes-Ausschusse frei, im Falle sich hinsichtlich der Concurrenzbildung bei einem zunächst an der Reihe befindlichen Straßenzuge unerwartete Schwierigkeiten und Verzögerungen ergeben würden, zu verfügen, daß beim Vorhandensein aller Vorbedingungen die Ausführung irgend einer der andern Straßen unbeschadet des programmäßigen Baubeginnes und der Reihenfolge der übrigen Straßen in Angriff zu nehmen sei.

Die Kosten der Erhaltung der im Programme enthaltenen Straßenzüge (§ 1) sind, insoferne dieselben nicht durch besondere Fonde, Vereinbarungen, Mauterträgnisse oder zufällige Einnahmen gedeckt werden, von den zu diesem Zwecke in Gemäßheit der Bestimmungen des Vorarlberger Straßengesetzes zu bildenden Concurrenzen zu bestreiten.

Das Maß der normalen Erhaltung der Straßenzüge wird von der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landes-Ausschusse durch ein eigenes Regulativ festgestellt.

§ 6.

Die Durchführung der gegenständlichen Straßenbauaction und die Verwaltung des Baufondes ist vom Landes-Ausschusse im Einverständnisse mit der k. k. Statthalterei zu besorgen.

Die diesfälligen nähern Bestimmungen werden im Verordnungswege von der k. k. Statthalterei im Einverständnisse mit dem Landes-Ausschusse festgestellt.

§ 7.

Der Landes-Ausschuss hat am Schlusse eines jeden Baujahres der k. k. Statthalterei einen Bericht über den Stand und Fortgang der Straßenbauten sowie über die finanzielle Gebarung vorzulegen.

Am Schlusse der ganzen Bauaction wird auf Grund des für die ausgeführten Straßen wirklich erlaufenden Aufwandes unter Berücksichtigung der im § 3 festgesetzten Beitragsverhältnisse zwischen Staat und Land die Abrechnung beziehungsweise der Ausgleich hinsichtlich eines eventuellen Mehr- oder Minderbetrreffnisses gegenüber den erfolgten Einzahlungen in den Baufond gepflogen werden.

§ 8.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Innern und der Finanzen betraut.

