Beilage XXVIII.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses, betreffend den Act für den Bau einer Concurrenzstraße vom Bahnhof Lingenau über Hittisau, Sibratsgfäll zur bayerischen Landesgrenze.

Hoher Landtag!

In der Sitzung vom 20. April 1900 hat der Landtag folgenden Beschluss gefasst:

1. Zur Erstellung einer Concurrenzstraße vom projectierten Bahnhof Lingenau der Bregenzerwaldbahn über Hittisau, Sibratsgfäll zur Reichsgrenze werden unter nachstehenden Bedingungen folgende Beiträge aus Landesmitteln gewährt:
   a) Für die Erstellung der untersten Theilstrecke nach dem vorliegenden Detailproject vom Bahnhof Lingenau—Kleinmath (Zufahrtsstraße) von den mit 68.000 K veranschlagten Kosten nach Abzug des von der Bregenzerwaldbahn zu leistenden Beitrages per 8000 K, $^1/_3$ der wirklich erlaufenden Kosten bis zum Höchstbetrage von 20.000 K unter der Bedingung, dass die Regierung einen gleich hohen Staatsbeitrag gewährt.
   b) Zu den Erstellungskosten der oberen Theilstrecke von Kleinmath über Hittisau, Sibratsgfäll bis zur Reichsgrenze von den mit 206.400 K projectierten Kosten 25 % der wirklich erlaufenden Kosten bis zum Höchstbetrage von 51.600 K unter der Bedingung, dass für diese Theilstrecke ein 50%iger Staatsbeitrag gewährt wird.

   Die hienach entfallenden Landesbeiträge für die in den nächsten Jahren in Aussicht genommene Erstellung der untersten Theilstrecke Bahnhof Lingenau—Kleinmath, dann Kleinmath—St. Anna-Kapelle und Kirchdorf, Lingenau, Parcelle Moos werden à conto der zugesicherten Landesbeiträge zum ganzen Straßenzuge in der Weise geleistet, dass in den Jahren 1900, 1901, 1902 und 1903 je 7000 K zur Auszahlung gelangen, falls diese Theilstrecken in den genannten Jahren gebaut werden.

Die Landesbeiträge für die restlichen Theilstrecken gelangen in späteren Jahren nach Maßgabe der vorhandenen Mittel gemäß den zwischen Staat, Land und Gemeinden noch zu treffenden Vereinbarungen nach Verhältnis des Baufortschrittes zur Auszahlung.

2. Der Landes-Ausschuss wird beauftragt, ehethunlichst bei der k. k. Regierung um Erwirkung der erhofften Staatsbeiträge einzuschreiten.

Der Landes-Ausschuss hat diese Beschlüsse mit einer eingehenden Befürwortung dem Ministerium in Vorlage gebracht.

Das Ministerium des Innern hat mit Erlass vom 17. December 1900, Zl. 41.831 intimiert mit Zuschrift der Statthalterei vom 10. Jänner d. J., Nr. 47.809, ex 1900 den Landes-Ausschuss in Kenntnis gesetzt, dass dieselbe, vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Bewilligung der bezüglichen Credite bereit sei, einen Beitrag und zwar für die untere Theilstrecke „Bahnhof Lingenau—Kleinmath" im Ausmaße von $^1/_3$ des nach Abzug des Beitrages der Bregenzerwaldbahn per 8000 K verbleibenden Erfordernisses und für die obere Theilstrecke Kleinmath—Reichsgrenze im Ausmaße von 40 % der diesfälligen Gesammtkosten in Aussicht zu stellen.

Hieran müsse jedoch die Bedingung geknüpft werden, dass das Land Vorarlberg in ähnlicher Weise, wie dies hinsichtlich der unteren Theilstrecke „Bahnhof Lingenau—Kleinmath" bereits beschlossen wurde, auch an der Tragung der Kosten der oberen Strecke Kleinmath—Landesgrenze sich in entsprechendem Maße betheilige, bezw. dass die Bedeckung von 60 % des Gesammtaufwandes durch Beiträge des Landes und der interessierten Gemeinden sicher gestellt werde. Ueber die diesfalls mit dem Landes-Ausschusse zu pflegenden Verhandlungen gewärtige das k. k. Ministerium Bericht, und wurde zur weiteren Information schon damals bemerkt, dass eine ziffermäßige Fixierung der eventuellen Staatsbeiträge erst nach Vorlage des für die untere Theilstrecke, zwar bereits ausgearbeiteten, jedoch von der k. k. Statthalterei noch zu überprüfenden Detailprojectes, beziehungsweise nach Vorlage des noch auszuarbeitenden und von der k. k. Statthalterei gleichfalls zu überprüfenden Projectes für die obere bis zur Reichsgrenze reichende Theilstrecke erfolgen könne.

Auch wurde im Hinblicke auf die anderweitige Belastung der Straßenbaudotation beigefügt, dass eine allfällige Präliminierung des Staatsbeitrages nur in kleineren, auf mehrere Jahre vertheilten Raten erfolgen würde.

Mit der Ueberprüfung des Projectes der untern Theilstrecke wird gleichzeitig der k. k. Oberingenieur Gottfried Riccabona in Feldkirch betraut.

Ueber neuerliches Einschreiten des Landes-Ausschusses vom 1. April d. Js., Zl. 269, 18. April d. Js., Zl. 1866 und vom 16. Mai d. Js., Zl. 2378, hat die Statthalterei mit Note vom 7. Juni l. Js. Nr. 23 021 folgendes eröffnet:

„Zufolge Erlasses vom 1. Juni d. Js., Zl. 15 481, hat das k. k. Ministerium des Innern das überprüfte Detailproject, betreffend die Theilstrecke Bahnhof Lingenau—Kleinmaht der Straße Bahnhof Lingenau—Hittisau—Sibratsgfäll—Reichsgrenze, im veranschlagten Kostenbetrage von 68.000 K genehmigt.

Nach Abzug des Beitrages der Bregenzerwaldbahn per 8000 K verbleibt sonach für die Bemessung des in Aussicht gestellten Staatsbeitrages die Summe von 60.000 K, und beziffert sich dieser Beitrag mit $^1/_3$ derselben, d. i. 20.000 K.

Wegen eventueller Einstellung eines Theilbetrages dieser Subvention in den Staatsvoranschlag pro 1902 wird Vorsorge getroffen werden."

Es erscheint demnach das im eingangs citierten Landtagsbeschlusse für die untere Theilstrecke Bahnhof Lingenau—Kleinmath für den Staat, das Land und die Gemeinden in Aussicht genommene Beitragsverhältnis voll und ganz acceptiert.

Dagegen hat die Regierung die ihr bezüglich der oberen Theilstrecke Kleinmath—Hittisau—Sibratsgfäll—Landesgrenze zugedachte Theilquote von 50% der Kosten nicht übernommen, sondern den

Staatsbeitrag auf 40% herabgesetzt. Hienach erscheinen 10% der mit 206.400 K veranschlagten Kosten im Betrage von 20.640 K unbedeckt.

Die mit den interessierten Gemeinden wegen Uebernahme eines Theiles dieser unbedeckten Kosten gepflogenen Verhandlungen hatten insoferne ein negatives Ergebnis, dass die Gemeindevertreter erklärten, die Gemeinden seien infolge Straßenbauten gegen Baiern, dann durch Uebernahme eines beträchtlichen Theiles an Stammactien der Bregenzerwaldbahn und durch die bereits mit dem Landtagsbeschluss vom 20. April 1900 bezüglich der in Rede stehenden Straße ihnen zuerkannte und durch rechtsgiltige Gemeindebeschlüsse übernommene Beitragspflicht finanziell so in Anspruch genommen, dass es ihnen unmöglich erscheine, noch weitere Lasten zu übernehmen.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss anerkannte, dass die vier in Betracht kommenden Gemeinden Lingenau, Hittisau, Bolgenach und Sibratsgfäll finanziell wohl bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen seien.

Wenn auch der volkswirtschaftliche Ausschuss nicht verkennt, dass das Land von allen Seiten außerordentlich in Anspruch genommen wird, glaubte derselbe doch, dass in diesem Falle diesen überlasteten Gemeinden nochmals unter die Arme gegriffen werden müsse, um den Schlussstein einem Werke einzufügen, das sicherlich zur Hebung des Wohlstandes der Bevölkerung des durch die natürliche Lage vom Inlande und Weltmarkte bis jetzt so abgeschlossenen Vorderwaldes führen wird.

Uebernimmt das Land die noch ungedeckten 10% der Erstellungskosten dieser Straße, so erscheint dieselbe in ähnlicher Weise vom Lande subventioniert, wie gleichartige Straßenzüge im gesetzlich festgesetzten Vorarlberger Straßenbauprogramm.

Gestützt auf diese Gründe stellt der volkswirtschaftliche Ausschuss folgenden

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Der in der Landtagssitzung vom 20. April 1900 in Betreff der Erstellung einer Concurrenzstraße vom projectierten Bahnhof Lingenau der Bregenzerwaldbahn über Hittisau, Sibratsgfäll zur Reichsgrenze unter 1. b. für die obere Theilstrecke dieses Straßenzuges von Kleinmath über Hittisau, Sibratsgfäll bis zur Reichsgrenze gefasste Beschluss wird dahin ergänzt, dass das Land anstatt 25% der mit 206.400 K veranschlagten Kosten 35% dieser Kosten im Höchstbetrage von 72.240 K übernimmt, nachdem der Staat nur 40% zugesichert hat."

Bregenz, den 27. Juni 1901.

Johann Kohler,
Obmann.

Jodok Fink,
Berichterstatter.

Druck von J. N. Teutsch, Bregenz.