

I. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L.-G.-Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, umfassend den Zeitraum vom Beginne der Aktion bis zum Ende des Jahres 1901.

I. Einleitung.

Zum Zwecke der Ausgestaltung und Verbesserung der Verkehrsstraßen in Vorarlberg wurde über Antrag des Landtages vom 27. April 1899 mit dem eingangs zitierten Gesetze die Herstellung von neuen Straßenzügen in dem veranschlagten Gesamtbetrage von 1,246.600 fl. = 2,493.200 K innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren vom Jahre 1901 angefangen festgesetzt.

Die Durchführung dieser Straßenbauaktion und die Verwaltung des Baufondes wurde nach § 6 des Gesetzes dem Landes-Ausschusse von Vorarlberg im Einverständnisse mit der k. k. Statthalterei in Innsbruck übertragen, und behufs tunlichster Vereinfachung derselben in Gemäßheit der mit Kundmachung des k. k. Statthalters vom 7. Mai 1900 L. G. Bl. XIII. Stück erlassenen Bestimmungen (§ 1) eine eigene Kommission berufen, welche den Titel „Straßenbaukommission in Vorarlberg“ führt, ihren Sitz in Bregenz hat und unter dem Vorsitze des Landeshauptmannes von Vorarlberg oder seines Stellvertreters aus zwei stimmberechtigten Vertretern der k. k. Statthalterei in Innsbruck, d. i. dem jeweiligen Leiter des k. k. Statthalterei-Baudepartements in Innsbruck und dem Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz, sowie aus zwei stimmberechtigten durch den Vorarlberger Landes-Anschuß zu wählenden Vertretern des Landes zu bestehen hat.

Demgemäß wurden mit Erlaß der k. k. Statthalterei vom 18. Mai 1900 Nr. 19.199 zu Vertretern derselben ernannt: der k. k. Hofrat und Vorstand des k. k. Statthalterei-Baudepartements in Innsbruck Herr August Mitt und der k. k. Hofrat und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz Herr Rudolf Graf Guyn.

Mit Beschluß des Landesauschusses vom 28. Mai 1900 wurden berufen zu Vertretern des Landes das Landesauschußmitglied Herr Martin Thurnher und der Landes-Oberingenieur Paul Jmer,

und als deren Stellvertreter die Landesauschuß-Mitglieder Herr Dr. Theodor Schmied und Herr Johann Kohler.

Mit der Bauleitung und dem Referate wurde in Gemäßheit des § 10 der vorgenannten Rundmachung Landes-Oberingenieur Paul Ilmer betraut.

Nachdem nach dem Gesetze bereits im Jahre 1901 die Bauinangriffnahme erfolgen soll und zwar:

- 1) der Montafonerstraße, I. Teilstrecke;
- 2) der Hinterbregenzerwaldstraße, I. Teilstrecke und
- 3) der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze,

so erschien es notwendig, bereits im Jahre 1900 mit den erforderlichen Vorarbeiten zu beginnen.

Die Straßenbau-Kommission trat denn auch am 16. Juni 1900 zu ihrer ersten konstituierenden Sitzung zusammen, welcher am 27. Oktober 1900 die zweite und letzte in diesem Jahre folgte. Unter den Maßnahmen, welche in diesen beiden Sitzungen getroffen wurden, ist hervorzuheben die Aufnahme des erforderlichen technischen Personales zur Durchführung der Straßenbauaktion; es wurden in den Dienst der Straßenbau-Kommission aufgenommen ein Ingenieur, ein Baumeister, welcher bereits früher in Landesdiensten stand, und zwei Bautechniker.

Der Ingenieur trat jedoch bereits am 1. Juli 1901 aus dem Dienste der Straßenbau-Kommission. Es muß hier erwähnt werden, daß diese technischen Organe im Bedarfsfalle auch für den Landesbaudienst verwendet werden; in diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Kosten.

Nachdem nach dem Gesetze die Einzahlung der I. Rate des Staatsbeitrages erst im Jahre 1901 erfolgt, so genehmigte der Vorarlberger Landtag in seiner Sitzung vom 19. April 1900 zur Deckung der Kosten pro 1900 die voranschüssweise Einzahlung eines Betrages von 11 000 K aus dem Landesfond in den Straßenbaufond, welcher dann im Jänner 1901 aus dem pro 1901 fälligen Landesbeitrage in den Landesfond rückerstattet wurde. Die Straßenbau-Kommission hielt im Jahre 1901 fünf Sitzungen ab, und soll unter den Gegenständen, welche dieselbe beschäftigten, an dieser Stelle der Maßnahmen Erwähnung geschehen, welche dieselbe zur Beschaffung der Mittel für den Bau jener Straßen traf, welche gesetzlich im Jahre 1901 in Angriff genommen werden sollen. Es muß hier vorausgeschickt werden, daß die Aufstellung des Bauprogrammes, beziehungsweise die Bestimmung rücksichtlich der Inangriffnahme der Bauten seitens des Landesauschusses unter Annahme einer 10jährigen Bauzeit erfolgte. Die hohe Regierung ist aber auf diesen Antrag nicht eingegangen, sondern setzte eine 15jährige Bauzeit fest.

Als Folge der Verlängerung der Bauzeit stellte sich nun eine ansehnliche Verminderung der jährlichen Baurate heraus, welche sich bei einem Gesamterfordernis von 2.493.200 K von 249.320 K auf 166.200 K reduzierte.

Dadurch, sowie bei dem weitem Umstande, daß in den ersten Jahren gerade die schwierigsten und kostspieligsten Teilstrecken der Montafonerstraße, der Hinterbregenzerwaldstraße und der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze zum Baue gelangen, und die durchschnittlichen Jahresbeiträge des Staates, des Landes und der Interessenten nicht auslangen, um diese Bauten in einem, einer ökonomischen Bauebarung und den wirtschaftlichen und technischen Anforderungen angemessenen Baetermin durchzuführen, so wurde zufolge Beschlusses der Straßenbau-Kommission vom 24. Juni 1901 an das k. k. Ministerium des Innern mit der Bitte herangetreten, dasselbe wolle im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium verfügen, daß die pro 1913, 1914, und 1915 fälligen staatlichen Beitragsquoten von rund je 70.500 K, zusammen 211.500 K in einem früheren Zeitpunkte der Straßenbau-Kommission zur Verfügung gestellt werden, und zwar in der Weise, daß ein Betrag von 105.750 K im Jahre 1902 und ein gleich hoher Betrag im Jahre 1903 zur Zahlung angewiesen wird.

Mit dem Erlasse vom 4. Dezember 1901 Zl. 38.750 (Statth. Zl. 49.658) teilte das k. k. Ministerium des Innern nach gepflogenen Einvernehmen dem k. k. Finanzministerium mit, daß diesem Gesuche teilweise in dem Ausmaße entsprochen wurde, als die anticipative Flüssigmachung eines Betrages von je 50.000 K (zusammen 150.000 K) in den Jahren 1903, 1904 und 1905 gegen entsprechende

Herabminderung der in den Jahren 1913—1915 fällig werdenden Raten der staatlichen Beitragsleistung für die Vorarlberger Konkurrenzstraßenbauten bewilligt wurde.

Nachdem durch diese Entscheidung der Regierung noch nicht die volle Möglichkeit geboten wurde, die Bauarbeiten an den vorgenannten drei Straßenstrecken mit der notwendigen Intensivität betreiben zu können, so wurden mit Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 9. Dezember 1901 die an dem Baue der Montafonerstraße, der Hinterbregenzeraldstraße und der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze interessierten Gemeinden von der Sachlage verständigt und selbe eingeladen, ihre Betreffnisse zu den Kosten der zum Baue im nächsten Frühjahr in Aussicht genommenen Teilstrecken in teilweiser Abänderung der im § 4 des Landesgesetzes vom 29. November 1899 für die Beitragsleistung der Gemeinden festgesetzten Bestimmungen in der Weise zu leisten, daß die Konkurrenzbeträge in zwei Raten, d. i. bis Ende März 1902 und 30. Jänner 1903 in den Straßenbaufond eingezahlt werden.

Der Termin für die Abgabe der betreffenden rechtsgiltigen Erklärungen der betreffenden Gemeindevertretungen über die vorzeitige Konkurrenzleistung wurde auf 20. Jänner 1902 festgesetzt, und wird sohin über das Ergebnis dieser Aktion im nächsten Jahresberichte Mitteilung erstattet werden.

Übergehend auf II. Straßenbauten

wird betreffs der einzelnen Straßenzüge nachstehendes berichtet:

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

Die erste Teilstrecke begreift die 31,4 km lange Strecke von Bludenz nach Barthenen.

Die Baukosten sind mit 496.600 K veranschlagt, zu welchen der Staat einen Beitrag von 35%, das Land von 37%, und die beteiligten Gemeinden von 28% zu übernehmen haben.

Auf Grund einer am 25. Juni 1900 mit den Vertretern der interessierten Gemeinden, d. i. der Stadtgemeinde Bludenz, den Gemeinden Schruns, Tschagguns, St. Gallenkirch, Gaschurn, St. Anton, Lorüns, Silbertal, Bartholomäberg, Vandans, und der Landesverwaltung Montafon anstandslos durchgeführten Verhandlung wurde mit Erlaß des Landesauschusses vom 22. September 1900 Z. 3678 das Statut für die Herstellung und Erhaltung der genannten I. Teilstrecke der Montafonerstraße festgesetzt, und wurde gegen dieses Statut von keiner Seite eine Einsprache erhoben.

Nach § 1 desselben wird für die gegenständliche Straße im Sinne des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 eine Konkurrenz II. Klasse errichtet.

Die von den Konkurrenzgemeinden und dem Stand Montafon zu leistenden Beitragsquoten werden laut § 3 festgesetzt wie folgt:

A) Für die Kosten der Neuanlage, Umlegung und Verbreiterung der Straße

die Stadtgemeinde Bludenz	. . .	40 %
„ Gemeinde Schruns	. . .	78 „
„ „ Tschagguns	. . .	28 „
„ „ St. Gallenkirch	. . .	35 „
„ „ Gaschurn	. . .	32 „
„ „ St. Anton	. . .	06 „
„ „ Lorüns	. . .	05 „
„ „ Silbertal	. . .	05 „
„ „ Bartholomäberg	. . .	14 „
„ „ Vandans	. . .	07 „
der Stand Montafon	. . .	30 „

der rechnungsmäßig ausgewiesenen Jahreskosten.

B) An den rechnungsmäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Erhaltung der Straße wird die Konkurrenzleistung festgesetzt:

für die Stadt Bludenz	mit	15 %
" " Gemeinde Schruns	"	28 "
" " " Tschagguns	"	10 "
" " " St. Gallenkirch	"	15 "
" " " Gaschurn	"	13 "
" " " St. Anton	"	1 "
" " " Bartholomäberg	"	5 "
" " " Silbertal	"	3 "
" " " Vorüns	"	1 "
" " " Vandans	"	3 "
" " den Stand Montafon	"	6 "

Nachdem bereits bei Aufstellung des Straßenbau-Programmes mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Mittel, und um den Wünschen aller an den projektierten Straßenbauten interessierten Landesteile möglichst gerecht zu werden, der Grundsatz aufgestellt wurde, den Bau der betreffenden Straßenzüge nicht zur Gänze, sondern von denselben nur die des Umbaues dringend benötigten Teilstrecken in Angriff zu nehmen, so wurde auch von der Montafonerstraße nur die Teilstrecke „Schruns—Mauren—St. Gallenkirch“ und in späterer Folge in weiterer Einschränkung die Strecke „Mauren—St. Gallenkirch“ zur Bauinangriffnahme im Jahre 1901 bestimmt.

Demgemäß wurde Ende September 1900 mit der Trazierung und Projektaufnahme der 8228 m langen Strecke von Schruns nach St. Gallenkirch begonnen. Diese Aufnahme erfuhr in soweit eine größere Ausdehnung als zwei Varianten der Straßenirace aufgenommen wurden, und zwar die eine über Batmund stets am rechten Ufer der Ill bis St. Gallenkirch und eine zweite mit der Überführung der Ill bei Batmund, Führung der Trace über die Parzelle Galgenul, und nach nochmaliger Überbrückung des Illflusses nach St. Gallenkirch.

Für die Strecke Schruns—Mauren—St. Gallenkirch wurde nach der ersten Variante das Detailprojekt verfaßt und beziffert sich der Kostenanschlag wie folgt:

1. für die Strecke Schruns—Mauren, lang 4062 m, 76.500 K;
2. für die Strecke Mauren—St. Gallenkirch, lang 4166 m, 150.000 K;

für letztere Strecke mit der zweiten Variante über Galgenul wurde nur ein generelles Projekt und Kostenanschlag ausgearbeitet, welches eine Straßenlänge von 5190 m und einen Kostenanschlag von 185.000 K aufweist.

Die Straßenbreite wurde mit 5·0 m bemessen. Weiters wurde auch das Detailprojekt für eine von Batmund von der Hauptstraße abzweigende, und nach der Parzelle Galgenul führende 3·0 m breite Zufahrtsstraße aufgenommen und ausgearbeitet, welches bei einer Straßenlänge von 485 m einen Kostenaufwand von 17.000 K erfordert.

Nachdem sich die Straßenbau-Kommission entsprechend dem Wunsche der Gemeindevertretung von St. Gallenkirch sowie des Straßen-Konkurrenz-Ausschusses in der Sitzung vom 24. Juni 1901 aus technischen, finanziellen und allgemeinen Verkehrsrücksichten für die Straßenirace Mauren—Batmund—St. Gallenkirch und Erstellung einer Zufahrtsstraße nach Galgenul entschieden hatte, wurden in Entscheidung eines weiteren Beschlusses der Straßenbau-Kommission vom 20. September 1901 die Grundablösungsverhandlungen im Oktober 1901 begonnen, mit halbwegs gutem Erfolge durchgeführt und am 21. Oktober 1901 die Bauauschreibung vorgenommen, welche das Resultat ergab, daß sich ein einziger Differenz mit dem Aufgebote von 20% auf den für die Bauarbeiten veranschlagten Pauschalbetrag von 93.300 K einfand.

Nach Ablehnung dieses Offertes wurden mit im Lande befindlichen Bauunternehmern betreffs Übernahme der Bauarbeiten Verhandlungen gepflogen welche zu dem Ergebnisse führten, daß die Arbeiten den Bauunternehmern Heinrich Kueß und Tobias Kurzmann in Langen a. Arlberg, welche in den Vorjahren den Bau der Straße von Stuz nach Lech zur allgemeinen Zufriedenheit ausgeführt haben, mit einem Aufgebote von 7%, sohin um den Bauanschlagbetrag von 99.831 K übertragen wurden.

Hiebei wurde sich aber die Bestimmung des Termines für die Inangriffnahme der Arbeiten mit Rücksicht auf die noch nicht ausgetragene Frage der Bedeckung der Kosten für die in dem Jahre 1901 in Angriff zu nehmenden Straßenbauten entsprechend dem Beschlusse der Straßenbau-Kommission vom 20. September 1901 vorbehalten.

II. Hinterbregenzerwaldstraße, erste Teilstrecke,

welche in einer Länge von 29.0 km von der Endstation Bezau der Bregenzerwaldbahn über Mellau—Hirschau—Schnepfau—Au—Schopperrau—Hopfreen—Schröcken als nach dem letzten Orte des Tales der Bregenzerach führt.

Nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 leistet für die mit 557.400 K veranschlagten Kosten der Neuanlage, Umlegung und Verbreiterung dieser Straße der Staat einen Beitrag von 40%, das Land von 35% und die interessierten Gemeinden von 25%.

Die Verhandlungen über die Bildung der Erstellungs- und Erhaltungs-Konkurrenz begegneten anfänglich Schwierigkeiten.

Nachdem zwei zwischen Vertretern des Landes-Ausschusses und der interessierten Gemeinden Bezau, Reuthe, Bizau, Mellau, Schnepfau, Au, Schopperrau und Schröcken am 17. September und 8. Oktober abgehaltene Verhandlungen resultatlos verliefen, gelang es erst bei einer am 22. November 1900 abgehaltenen dritten Verhandlung ein gütliches Übereinkommen diesbezüglich zu erzielen.

Auf Grund desselben wurde seitens des Landes-Ausschusses unterm 13. Dezember 1900 Zl. 4476 ein Statut erlassen, wornach für die gegenständliche Straße im Sinne des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 eine Konkurrenz II. Klasse geschaffen wird; betreffs der Beitragsleistung der interessierten Gemeinden zu den Kosten der Erstellung und Erhaltung der Straße werden im § 3 nachstehende Bestimmungen getroffen:

A) Für die Kosten der Neuanlage, Umlegung und Verbreiterung der Straße leistet:

die Gemeinde	Bezau	. . .	3.0 %
"	Reuthe	. . .	1.2 "
"	Bizau	. . .	0.8 "
"	Mellau	. . .	5.0 "
"	Schnepfau	. . .	3.0 "
"	Au	. . .	7.0 "
"	Schopperrau	. . .	4.0 "
"	Schröcken	. . .	1.0 "

der rechnungsmäßig ausgewiesenen Jahreskosten im Gesamtausmaße von 25%.

B) Von den rechnungsmäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Erhaltung der Straße übernimmt

die Gemeinde	Bezau	. . .	12.0 %
"	Reuthe	. . .	4.8 "
"	Bizau	. . .	2.5 "
"	Mellau	. . .	20.0 "
			Sümliber 39.3 %

	Herüber	39·3 %
die Gemeinde Schnepfau . . .		12·3 "
" " Au		28·0 "
" " Schoppernau . . .		16·4 "
" " Schröcken		4·0 "
	zusammen	100 %

Gegen dieses Statut überreichte die Gemeindevorstellung in Bezau unterm 15. April 1901 wegen Nichtausdehnung der Konkurrenz bis zur Kirche in Bezau eine Beschwerde an den Landes-Ausschuß, welche aber mit Erlaß desselben vom 30. April 1901 abweislich beschieden wurde. Inzwischen ist das Statut in Rechtskraft getreten. Von diesem Straßenzuge soll in erster Linie der Bau der 2644 m langen Straße von Mellau nach Hirschau in Angriff genommen werden. Der alte, geradezu lebensgefährliche Weg dortselbst bildete schon seit Jahren den Gegenstand von Klagen der Gemeinden und Verhandlungen betreffs dessen endlicher Umlegung, dazu kam noch, daß die Hochwässer der Bregenzer-Ach in dieser unregulierten und verwilderten Flußstrecke alljährlich ein großes Stück Kulturland wegrißen oder überfluteten.

Über Auftrag des Landes-Ausschusses arbeitete bereits im Jahre 1897 der Landesingenieur ein Projekt der Umlegung der Straße in Verbindung mit der teilweisen Regulierung der Bregenzerach aus und wurden zwischen dem Landes-Ausschuße und den beteiligten Gemeinden mehrfache Verhandlungen über die Ausführung des Projektes und die Aufteilung der Kosten gepflogen. Nachdem dieselben hierüber, sowie betreffs der Deckung der allenfallsigen Mehrkosten und der Einhaltung der Bauten ein befriedigendes Resultat ergaben und auch der Vorarlberger Landtag in seiner Sitzung vom 1. Februar 1898 einen angemessenen Landesbeitrag bewilligte, so wurde an die hohe Regierung mit dem Ansuchen herangetreten, daß, um die Ausführung dieses sowohl für den öffentlichen Verkehr als für die Sicherung eines umfangreichen Territoriums von Kulturgründen äußerst wichtigen und dringlichen Unternehmens in der Weise zu ermöglichen, ein Staatsbeitrag von 50 % aus dem Fonde „Straßenbau-Dotation“ und dem Fonde „Meliorationen“ gewährt werde. Die betreffenden Eingaben vom 7. Jänner und 19. Februar 1898 fanden seitens der k. k. Statthalterei in Innsbruck am 20. Dezember 1898 die Erledigung dahin, daß das vorgelegte Projekt wegen verschiedener Gründe nicht genehmigt wurde. Unter diesen Umständen erschien es geraten, diese Straßenbauaktion bis zur Durchführung des Straßenbauprogrammes zu verschieben.

Demgemäß wurde auch diese Straßenstrecke in das Bauprogramm aufgenommen und beschloß die Straßenbaukommission in ihrer VII. Sitzung vom 9. Dezember 1901, die Bauausschreibung der Straße Mellau—Hirschau nach Fertigstellung des Detailprojektes, beziehungsweise nach entsprechender Umarbeitung des alten Projektes vom Jahre 1897 zu veranlassen.

Bei der Umarbeitung des Projektes wurden alle jene Teile ausgeschieden, welche nicht ausschließlich dem Straßenbaue dienen, im übrigen entsprechend den Wünschen des Konkurrenz Ausschusses die Richtung der Straßentrace beibehalten, wie selbe nach dem alten Projekte vom Jahre 1897 geplant war.

Demnach verfolgt die Straßentrace auf eine lange Strecke die Regulierungslinie der Bregenzer-Ach, und dienen die projektierten Wehrbauten sowohl dem Straßenkörper, wie der allerdings vorläufig in unabsehbarer Zeit zur Ausführung gelangenden Regulierung der Ach zwischen Hirschau und Mellau. Der Kostenanschlag für die 5·0 m breite Straße beziffert sich auf 150.000 K.

Mit dem Baue dürfte wohl im Frühjahr 1902 begonnen und derselbe im Jahre 1903 fertiggestellt werden.

Im Jahre 1905 soll dann mit der Umlegung einer weiteren Teilstrecke der Hintere Bregenzerwaldstraße begonnen werden und zwar mit der 5·2 km langen Strecke Mellau-Bezau.

Damit wären dann die zwei schlechtesten Teile der Straße von Bezau bis Schoppernau, die den Verkehr am meisten behinderten, beseitigt.

III. StraÙe Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Die Kosten für die teilweise Neuanlage, Umlegung und Verbreiterung dieser 15·2 km langen StraÙe sind nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 auf 432.400 K veranschlagt, zu welchen der Staat 32%, das Land 31·5% und die beteiligten Gemeinden 36·5% beitragen.

Auf Grund einer am 17. Juli 1900 seitens des Landes-Ausschusses mit Vertretern der beteiligten Gemeinden (die Vertreter der Gemeinden Sulzberg und Doren waren verhindert zu erscheinen) wurde nach schriftlichem, von diesen letzteren zwei Gemeinden eingeholten Gutachten, seitens des Landes-Ausschusses mit ErlaÙ vom 22. September 1900 Zl. 2942 das Statut für den Bau und die Erhaltung der in Rede stehenden StraÙe erlassen und dieselbe im Sinne des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 zu einer KonkurrenzstraÙe II. Klasse erklärt.

Nach § 3 des Statutes werden die von den Konkurrenzgemeinden zu leistenden Beträge festgesetzt wie folgt:

A) Für die Kosten der Neuanlage, Umlegung und Verbreiterung der StraÙe:

für die Stadtgemeinde Bregenz	mit 16·0 %
„ „ Gemeinde Nieden	5·0 „
„ „ „ Langen	11·0 „
„ „ „ Sulzberg	3·0 „
„ „ „ Doren	1·5 „
	<hr/>
	zusammen 36·5 %

der rechnungsmäßig ausgewiesenen Jahreskosten.

B) Von den rechnungsmäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Erhaltung der StraÙe übernimmt:

die Stadtgemeinde Bregenz	26 %
„ Gemeinde Nieden	16 „
„ „ Langen	27 „
„ „ Sulzberg	15 „
„ „ Doren	8 „
„ „ Fluh	8 „
	<hr/>
	zusammen 100 %

Gegen dieses Statut wurden keine Einwendungen erhoben und ist dasselbe in Rechtskraft erwachsen. Von dem gegenständlichen StraÙenzuge soll in erster Linie die 6936 m lange Strecke vom Siechensteige bis zum Wirtatobel im Anschlusse an die bestehende StraÙe nach Langen gebaut werden.

Vom Siechensteige bis zum Anschlusse an die ReichsstraÙe bei Rainers Bierkeller hat die Stadtgemeinde Bregenz bereits in den Vorjahren eine 150 m breite StraÙe erstellt, und beschäftigte die Frage, ob und in welcher Weise die Stadtgemeinde Bregenz für diesen auf eigene Kosten und Verantwortung ausgeführten StraÙenbau entschädigt werden soll, die StraÙenbaukommission in ihrer zweiten Sitzung vom 27. Oktober 1900.

Diesbezüglich wurde beschlossen, in der Erwägung, daß vorgenannte StraÙenstrecke einen Bestandteil des im Gesetze vom 29. November 1899 sub § 1 Alinea 4 vorgesehenen StraÙenzuges bildet, und die Kosten für diese Teilstrecke in den Kostenvoranschlag des ganzen StraÙenzuges per 432.400 K begriffen sind, der Stadtgemeinde Bregenz eine Entschädigung aus dem StraÙenbaufonde zuzuerkennen, deren Höhe jenem Betrage entspricht, welchen der Bau einer nach dem Normalprofile der weiteren Teilstrecke vom Siechensteig bis zum Wirtatobel zu erstellenden 5·0 m breiten StraÙe einschließlich der Grundablösung erfordern würde.

Der Entschädigungsbetrag wird vom Landes-Oberingenieur unter Intervention eines Vertreters der Stadtgemeinde Bregenz ermittelt, und soll dessen Liquidierung spätestens innerhalb 5 Jahre d. i. bis längstens Ende des Jahres 1905 erfolgen.

Die Strecke vom Wirtatobel nach Langen wurde bereits in den achtziger Jahren umgebaut und bedarf nur stellenweiser Ausbesserungen, desgleichen die Endstrecke von Langen bis zur bayrischen Grenze bei Neuhaus.

Mit der Tracierung und Projektaufnahme der Strecke vom Siechensteig bis zum Wirtatobel, welche wegen des sehr kuppigten Terrains als der schwierigste Teil der ganzen Straßenanlage sich darstellt, wurde im Oktober 1900 begonnen und dieselbe zu Ende des gleichen Jahres vollendet.

Im Juni 1901 wurde das Projekt, welches einen Kostenanschlag von 350.000 K aufwies, fertiggestellt, und am 20. September 1901 der Straßenbaukommission vorgelegt, welche dasselbe genehmigte und den Beschluß faßte, im genannten Jahre die Grundeinlösung, die Absteckung der Straßenaxe, die Bauauschreibung und eventuell auch die Bauvergebung — letztere unter Vorbehalt einer späteren Bestimmung des Termines der Bauinangriffnahme vorzunehmen. Im Spätherbste wurde mit den Grundeinlösungsverhandlungen begonnen, welche jedoch wegen der hohen Ansprüche der Grundeigentümer noch nicht zum Beschlusse gebracht sind.

Aus diesem Grunde verzögerte sich die Absteckung der Straßenaxe, welche erst zu einem kleinen Teile erfolgt ist.

Unterm 28. Oktober 1901 wurde die Bauauschreibung vorgenommen, welche das Resultat ergab, daß drei Offerte auf Ausführung der mit dem Pauschalbetrage von 265.000 K veranschlagten Bauarbeiten überreicht wurden und zwar:

1. von der Firma Rouchetti und Renz mit einem Aufgebote von 3⁰/₁₀₀, sohin um den Pauschalbetrag von 272,950 K;
2. von Franz Zamboni in Bregenz mit einem Abgebote von 2¹/₂⁰/₁₀₀, sohin um den Pauschalbetrag von 258,375 K;
3. von Anton Guschelbauer, Bauunternehmer in Gries bei Bozen mit einem Aufgebote von 10⁰/₁₀₀, sohin um den Pauschalbetrag von 291,500 K.

Die Arbeiten wurden gemäß dem Beschlusse der Straßenbau-Kommission vom 25. Nov. 1901 dem billigsten Offerenten Franz Zamboni übertragen. Mit denselben dürfte im Frühjahr 1901 begonnen werden.

IV. Flexenstraße.

Die Flexenstraße begreift eigentlich den ganzen Straßenzug, welcher, von der Reichsstraße oberhalb Stuben abzweigend, auf die Höhe des Flexenpasses hinauf und dann abwärts über Zürs nach Lech, dann weiter nach Warth und endlich zum Anschlusse an die tirolische Lechtalerstraße führt, welcher ca. 500 m oberhalb der Einmündung des Krumbaches in den Lechfluß erfolgen soll.

Die Länge dieses Straßenzuges beträgt rund 20·3 km. Davon wurde die 10·7 km lange Strecke von Stuben auf den Flexenpaß bis Lech in den 7 Jahren von 1895—1901 ausgebaut; es verbleibt sohin die 9·6 km lange Strecke Lech—Warth—Landesgrenze, deren Ausbau Gegenstand des Straßenbau-Programmes bildet, während die erstere Strecke unter Inanspruchnahme der im gewöhnlichen Wege erfolgten Subventionen des Staates, des Landes und unter Beihilfe der interessierten Gemeinden Klösterle, Lech und Warth-Hochkrumbach erbaut wurde. Der Staat übernahm 50⁰/₁₀₀, das Land 40⁰/₁₀₀ und die vorgenannten Gemeinden 10⁰/₁₀₀ der Kosten der Erstellung der Straße, und dehnt sich diese Beitragsleistung der Gemeinden auf den ganzen Straßenzug Stuben—Landesgrenze aus; weiters haben die Gemeinden Lech und Warth die Verpflichtung übernommen, den zum Straßenbau erforderlichen Grund dem Bauфонде unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

In dem Landesgesetze vom 29. November 1899 ist denn auch die Beitragsleistung des Staates, des Landes und der Interessenten zu den mit 197,400 K veranschlagten Kosten des Baues der Straßen-

Strecke Lech—Warth—Grenze nach dem gleichen Ausmaße festgesetzt, welches für den Bau der Straßenstrecke Stuben—Fleckenpaß—Lech in Geltung bestand.

Die Konkurrenz für den Bau der Straße ist sohin sichergestellt, während die Konkurrenz für die Erhaltung der Straße noch zu regeln ist; an einem günstigen Resultat der diesbezüglich noch durchzuführenden Verhandlungen mit den Gemeinden ist wohl nicht zu zweifeln.

Auch diese Straße dürfte unzweifelhaft zu ihrer Gänze, d. i. von der Abzweigung von der Reichsstraße oberhalb Stuben bis zur Landesgrenze im Sinne des schon mehrfach zitierten Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 in Konkurrenzstraßen II. Klasse eingereicht werden. Der Umstand, daß nach dem tirolischen Straßenbauprogramm der Bau der Anschlussstrecke Landesgrenze—Steg, der ersten Ortschaft auf tirolischem Gebiete, von wo die Straße nach Neuthe bereits besteht im Jahre 1901 in Angriff genommen und im Jahre 1902 fertig gestellt werden sollte, ließ es wünschenswert erscheinen, mit dem Baue der Strecke Lech—Warth—Grenze womöglich im Jahre 1902 zu beginnen, da sonst die Strecke Steg—Grenze ohne Anschluß nach Borarlberg wertlos sein würde.

Demgemäß wurde im Spätherbste 1900 die Tracierung und Projektaufnahme der 2·8 km langen Strecke Warth—Grenze und im Sommer 1901 der 6·8 km langen Strecke Lech—Warth durchgeführt, und für erstere Strecke auch das Detailprojekt ausgearbeitet.

Im Falle, als das eingangs erwähnte Ansuchen der Straßenbau-Kommission vom 24. Juni 1901 an die Regierung wegen vorzeitiger Einzahlung eines Betrages von 211.500 K in den Straßenbaufond a conto der in den Jahren 1913, 1914 und 1915 fälligen staatlichen Raten in erbetenem vollem Ausmaße stattgegeben worden wäre, hätte der Bau der fraglichen Straßenstrecken im Jahre 1902 in Angriff genommen werden können; so aber erleidet die von den Gemeinden des Tannberges und den tirolischen Gemeinden des oberen Lechtals so sehnlichst gewünschte Eröffnung dieses wirtschaftlich sehr bedeutenden Straßenzuges eine schwer empfundene Verzögerung und dürfte mit demselben günstigen Falle wohl erst im Spätherbste 1903 begonnen werden können.

V. Straße Satteins—Thüringerberg.

Nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 sollte der Bau dieser rund 10·0 km langen Straße erst im 7. Baujahre, sohin im Jahre 1907 in Angriff genommen werden. Nachdem jedoch die beteiligten Gemeinden, d. i. die Stadtgemeinde Feldkirch, die Gemeinden Satteins, Rons, Schnifis, Düns und Dünserberg, welche zur Konkurrenzleistung zum Baue der Straße verpflichtet sind, in rechtsverbindlicher Weise erklärten, das benötigte Bankapital zinsfrei gegen feinerzeitigen Rückersatz vom Jahre 1907 angefangen vorzustrecken, so wurden alle Maßnahmen getroffen, um entsprechend diesem Wunsche der Gemeinden, den Bau ehetunlichst in Angriff nehmen zu können.

Vor allem wurde mit den zur Erstellung und Erhaltung der Straße konkurrenzpflichtigen Gemeinden Unterhandlungen betreffs Aufteilung der Kosten, in soweit dieselben auf die Gemeinden fallen, gepflogen, welche durchwegs keine Anstände ergaben, und auf Grund deren der Landesauschuß unterm 3. April 1901 Z. 927 das Statut für die Neuanlage und Erhaltung der in der Ortschaft Satteins beginnenden, bei Thüringerberg in die Walsertaler-Konkurrenzstraße über Rons, Schnifis nach Thüringerberg führenden Konkurrenzstraße II. Klasse erließ.

Nach dem vorgenannten Landesgesetze (§ 3) übernimmt zu den mit 156.800 K veranschlagten Kosten der Erstellung dieser Straße der Staat 24·6%, das Land 30·4% und die interessierten Gemeinden 45·0%. Nach § 3 des Statutes werden die von den Konkurrenz-Gemeinden zu leistenden Beitragsquoten festgesetzt wie folgt:

A) Für die Kosten der Umlage der Straße:

die Stadtgemeinde Feldkirch	15%
„ Gemeinde Sattels	8 „
„ „ Rons	5 „
„ „ Schnifis	15 „
„ „ Dins	1 „
„ „ Dünserberg	1 „
zusammen 45%	

Weiter übernehmen die Gemeinden Sattels, Rons, Schnifis und Thüringerberg die Verpflichtung, den zum Straßenbau nötigen Grund und Boden unentgeltlich beizustellen.

B) Von den rechnermäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Einhaltung der Straße übernimmt:

die Stadtgemeinde Feldkirch	10%
„ Gemeinde Sattels	26 „
„ „ Rons	7 „
„ „ Schnifis	37 „
„ „ Dins	4 „
„ „ Dünserberg	1 „
„ „ Thüringerberg	15 „
zusammen 100%	

Gegen das Statut wurden keine Einwendungen erhoben, und ist dasselbe in Rechtskraft erwachsen.

Nachdem die für die Erstellung der Straße konkurrenzpflichtigen Gemeinden einen entsprechenden Betrag in den Straßenbaufond eingezahlt hatten, wurde im Monate Mai 1901 mit der Tracierung und Projekttaufnahme begonnen, welche sich vorläufig wegen anderweitiger großen Inanspruchnahme des technischen Personales der Straßenbaukommission auf die 2680 m lange Strecke von Sattels nach Rons beschränken mußte. Im Herbst 1901 wurde das diesbezügliche Projekt ausgearbeitet und sind die Kosten dieser Straßenstrecke auf 40.700 K veranschlagt, von welchen 38.000 K auf die eigentlichen Bauarbeiten entfallen.

Am 28. Oktober 1901 wurde die Offertauschreibung bezüglich Ausführung derselben vorgenommen. Auf Grund derselben liefen sechs Offerte ein, welche sämtlich auf Abgebote und zwar in der Höhe von 2%, 2³/₄%, 4%, 4¹/₂%, 5% und 16% lauteten. Letztes Offert mit 16% Abgebot brachten der Maurermeister Anton Dhmle, Andreas Duolli und Joh. Bapt. Krista, sämtliche von Schnifis ein.

Auf Grund eines am 4. Dezember 1901 bezüglich der Annahme des letztgenannten Offertes eingeholten zustimmenden Gutachtens des Straßenkonkurrenzausschusses wurde dem Anton Dhmle und Genossen der Bau der Straßenstrecke Sattels—Rons übertragen, wobei jedoch mit Rücksicht auf das hohe Abgebot von 16% die Bedingung gestellt wurde, daß die vorschristsmäßige Kaution von 1900 K auf 5000 K erhöht werde.

Dieser Bedingung wurde seitens der Offerenten entsprochen und der Straßenbau am 4. Jänner 1902 in Angriff genommen, wie vorgreifend hier bemerkt wird.

Die 5270 m lange Endstrecke von Schnifis nach Thüringerberg soll im Herbst 1902 in Angriff genommen werden, während die 2044 m lange Mittelstrecke Rons—Schnifis in letzter Linie zum Ausbaue gelangen dürfte.

III. Schluß.

Die Länge der sämtlichen zur Ausführung bestimmten Straßenbauten beträgt 119·7 km. Die Gesamtkosten hiefür sind mit 2,493.200 K veranschlagt; es entfällt somit auf 1 m Straßenlänge ein Betrag von 20·83 K.

Die Details-Projektaufnahme erfolgte für 30·1 km Straßenlänge = 25·1 %; die Ausarbeitung der Detailprojekte auf 20·5 km Straßenlänge = 17·1 %. Diese 30·1 km langen Straßenbauten erfordern einen Aufwand von 685.700 K; pro Meter Straßenlänge kommt somit ein Betrag von 33·45 K, welche Ziffer den schon erwähnten Umstand, daß in den ersten Baujahren die kostspieligsten Straßenbauten zur Ausführung kommen, wozu die durchschnittlichen Jahresbeiträge nicht ausreichen, in prägnanter Weise zum Ausdruck bringt.

Dieser Umstand bringt es mit sich, daß den Bestimmungen des § 2 des Landesgesetzes vom 29. November 1899 rücksichtlich des Zeitpunktes, in welchem die Bauinangriffnahme der Straßen, d. i. der Montafonerstraße, der Hinterbregenzeralbstraße und der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze sowie der Alexenstraße zu erfolgen hat, nicht voll entsprochen werden kann.

Es erscheint dies um so bedauerlicher, als, abgesehen von der Verzögerung in der seitens der betroffenen Gemeinden so sehnlichst erwarteten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Landesauschuß nunmehr um so weniger in der Lage ist, den mit Erlaß des k. k. Ministeriums vom 24. November 1901, Zl. 43.968 (Statth. Zl. 48.143) zum Ausdruck gebrachten Wünschen betreffs tunlichster Behebung der Arbeitslosigkeit gerecht zu werden.

Mit Bezugnahme auf diesen Erlaß ist der Landesauschuß unterm 10. Dezember 1901 Z. 5294 neuerlich an genannte hohe Stelle mit der Bitte herangetreten, es möge dem von der Straßenbau-Kommission am 24. Juni 1901 gestellten Ansuchen um anticipative Einzahlung der drei in den Jahren 1913, 1914 und 1915 fälligen staatlichen Jahresraten von zusammen 211.500 K in zwei Jahresraten pro 1902 und 1903 von je 105.750 K in vollem Ausmaße entsprochen werden, wodurch eine erhöhte Bautätigkeit ermöglicht und am besten der Arbeitslosigkeit gesteuert wird.

Die Erledigung dieser Eingabe ist noch ausständig.

In Beilage I erlaube ich mir das Straßenbau-Programm, wie selbes sich unter den jetzigen Verhältnissen voraussichtlich für die Jahre 1902—1903 und 1904 gestalten dürfte, nebst dessen Kosten-erfordernis und Bedeckung in Vorlage zu bringen. Die Rechnungsgebarung mit dem Straßenbaufonde bis 31. Dezember 1901 ist aus Beilage 2 (Rechnungsabschluß) zu ersehen.

Schließlich erlaube ich mir noch zu bemerken, daß in späteren Jahren die Straßenbauaktion sowohl in technischer wie in finanzieller Beziehung bedeutend leichter sich entwickeln wird.

Bregenz, am 31. Jänner 1902.

Ilmer m. p.
Bauleiter.

