

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Gesuche der Gemeinden **Sulzberg** und **Doren** um Gewährung von Landesbeiträgen und Erwirkung von Staatsbeiträgen zu den Kosten der Straßenbauten in Sulzberg und Doren.

Hoher Landtag!

Die Gemeinden Sulzberg und Doren haben sich in verschiedenen Eingaben an den Landes-Ausschuß, beziehungsweise den Landtag gewendet und das Ersuchen gestellt um Gewährung von Landes- und Erwirkung von Staatsbeiträgen.

Was zunächst die Gemeinde Sulzberg betrifft machten sich in derselben seit Jahren Bestrebungen geltend nach Schaffung besserer Verkehrswege. Diese führten jedoch lange zu keinem Ziele, einmal wegen der Uneinigkeit der Sulzberger darüber, welche Straße zuerst gebaut werden müsse, und dann weil seit längerer Zeit die Meinungen über die Traceführung der Straße, insbesondere jene an der Sonnen- seite gelegenen, auseinandergehen.

Aus dem Berichte des Landeskulturoberingenieur und aus verschiedenen Eingaben und Protokollen ist auszugsweise Folgendes zu entnehmen:

Ueber Veranlassung des gegenwärtigen Herrn Vorstehers von Sulzberg wurde im Februar 1900 vom behördl. aut. Zivilingenieur Herrn Julius Rhomberg ein Detailprojekt verfaßt, welches die direkte Verbindung der beiden Kirchdörfer Doren und Sulzberg in Aussicht nimmt. Dieses Projekt weist eine Straßenlänge von 4900 m und ein Kostenerfordernis von 80.000 K auf.

Die Steigungen betragen auf eine Straßenlänge von 3149 m 7 % und auf der restlichen 1767 m langen Strecke 3—6 %. Diese Steigungsverhältnisse können im Allgemeinen als nicht ungünstig bezeichnet werden.

Über dieses Projekt fand eine kommissionelle Verhandlung unter dem Voritze des Herrn Landeshauptmannes bei Anwesenheit der Vertreter von Sulzberg und Doren in der Landes-Ausschuß- kanzlei statt. Zu einer vollen Vereinbarung kam es jedoch bei dieser Verhandlung nicht, sondern die Vertreter beider Gemeinden stellten an den Landes-Ausschuß das Ersuchen, er möge im kommenden Frühjahr eine neuerliche Verhandlung, verbunden mit einem Augenschein an Ort und Stelle anberaumen, welche sich nicht nur auf das Rhomberg'sche Projekt, sondern auch auf die Führung der Straßentrace über Simliskgshwend und auf die Straße Doren—Bahnhof, erstrecken sollte.

Am 25. September fand nun diese Verhandlung statt, gelegentlich welcher auch die oberwähnte Straßentrace von Doren über die Parzellen Ober, Brögen, Schlüssel und Simlisgshwend nach Sulzberg begangen wurde.

Nachdem die Straße nach dieser Trace eine bedeutende Mehrlänge (zirka 1.5 km) erhalten und bedeutend höhere Kosten erfordern würde, so wurde im allseitigen Einverständnisse von diesem Projekte Abstand genommen. Es wurde sonach die Straßentrace Sulzberg-Doren nach der direkten Linie, d. i. nach jener des Detailprojectes vom Februar 1900 begangen; die Vertreter von Sulzberg erklärten hierauf mit diesem Projekte vollkommen einverstanden zu sein, und ersuchten den Landes-Ausschuß, die geeigneten Maßnahmen zu treffen, daß dieses Projekt ehetunlichst zur Ausführung gelange.

Im Laufe der Verhandlung wurde der Wunsch ausgesprochen, es möge noch eine dritte Projektvariante in Erwägung gezogen werden und zwar über die Parzelle Stocker nach Parzelle Stein und von dort nach Sulzberg.

Im Dezember wurde seitens des vorgenannten Civilingenieurs eines generelles Projekt aufgenommen, die Trace aber nicht über vorgenannte Parzellen, sondern über die Parzelle Landrat nach Sulzberg geführt.

Es ist dies das Projekt der sogenannten „Mittellinie“, welches dem Projekte der direkten Linie entgegengehalten von nun an das Kampfobjekt zweier Parteien in der Gemeinde Sulzberg bildet.

Unterm 13. Februar 1902 teilten die Gemeindevorstellungen Sulzberg und Doren in einer gemeinsamen Eingabe an den Landes-Ausschuß mit, daß der Gemeinde-Ausschuß von Sulzberg mit 13 gegen 5 Stimmen und jener von Doren einstimmig den Bau einer Konkurrenzstraße vom Bahnhofe Doren nach Doren und von dort auf den Sulzberg, letztere Strecke nach dem Projekte der „Mittellinie“ beschlossen hat; gleichzeitig stellten beide Gemeindevorstellungen das Ansuchen, es möge für den Bau dieser Straße eine Landessubvention gewährt und eine Staatssubvention erwirkt werden.

Gegen diesen Beschluß des Gemeinde-Ausschusses von Sulzberg legten 6 Gemeinde-Ausschüsse dortselbst unterm 21. bezw. 26. Februar 1902 Berufung an den Landes-Ausschuß ein, in welcher selbe das Ersuchen stellten, daß vorgenannter Gemeinde-Ausschußbeschluß als gegen die Interessen der Gemeinde verstößend aufgehoben werde und daß der Landes-Ausschuß das Projekt der direkten Linie beibehalten möge.

Dieses Ersuchen wurde damit begründet, daß das Projekt der Mittellinie ungünstigere Steigungsverhältnisse, eine bedeutendere Mehrlänge und einen höheren Kostenaufwand erfordern würde, als der Bau der Straße nach der direkten Linie, und weiters weniger Häuser an die Straße zu liegen kämen.

Um, wenn möglich eine Einigung in dieser leidigen Straßenangelegenheit zu erzielen, wurde mit Beschluß des Landes-Ausschusses vom 21. April 1902 für den 23. und 24. Mai eine kommissionelle Verhandlung in Sulzberg und Doren anberaumt.

Bei der am 23. Mai in Anwesenheit des Herrn Landeshauptmannes und des Landeskultur-oberingenieurs in Sulzberg stattgefundenen Verhandlung faßte der Gemeinde-Ausschuß von Sulzberg mit überwiegender Mehrheit nachstehende Beschlüsse:

1. Es sei der Bau von drei Straßenzügen in Angriff zu nehmen und innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren fertig zu stellen und zwar:
 - a) Der Bau der Straße von Doren nach Sulzberg-Reichsgrenze;
 - b) Der Bau der Straße von Fahl nach Sulzberg;
 - c) Der Bau der Straße von Sulzberg über Landrat, Stein, Hermannsberg oder von Schwendmühle nach Doren (Kreier).
2. In erster Linie ist der Bau der Straße Doren-Sulzberg-Reichsgrenze in Angriff zu nehmen; sofort nach Erstellung derselben soll an den Bau der Straße Fahl-Sulzberg geschritten

werden und in letzter Linie die Straße Sulzberg-Gschwendmühle eventuell Gschwendmühle-Doren zum Baue gelangen.

3. Die Gemeinde Sulzberg übernimmt an den Kosten des Baues dieser drei Straßen 30 bis 35 % und stellt jetzt schon die Bitte, der hohe Landes-Ausschuß möge zur Deckung der restlichen Kosten einen Beitrag von 25 % bewilligen und einen Staatsbeitrag von 40 bis 45 % erwirken.

Die Gemeinde Sulzberg übernimmt außerdem die eventuellen Mehrkosten, ferner die Kosten der Grundeinlösung im Gemeindegebiete von Sulzberg und hofft, daß die Gemeinde Doren die Kosten der Bodenablösung in ihrem Gemeindegebiete übernimmt, eventuell hierzu als Konkurrenzleistung verhalten werde.

4. Vor Inangriffnahme des Baues der „Ersten“, überhaupt jeder Straße soll dieselbe als Konkurrenzstraße II. Klasse erklärt, die Erhaltung derselben durch ein Konkurrenzstatut sichergestellt und auch die Straße Bahnhof-Doren—Doren in die Erhaltungskonkurrenz einbezogen werden.

Vorstehende Beschlüsse wurden in der Voraussetzung gefaßt, daß die Gemeinde Doren die Baukosten für letztgenannte Straße allein trage und die Erhaltung derselben bis zur Regelung der Erhaltungskonkurrenz übernehme.

Bei der am darauffolgenden Tage, das ist am 24. Mai in Brenden stattgefundenen Verhandlung kamen die Gemeindevertreter von Sulzberg und Doren auf Grund der Gemeindeausschußbeschlüsse vom 23. bezw. 24. Mai 1902 dahin überein, daß die Gemeinde Doren zunächst die Kosten des Baues der Zufahrtstraße zum Bahnhofs Doren (Bozenau) nach Abzug des Beitrages der Bregenzwaldbahn übernehme, die Vergabung und Ausführung dieses Straßenbaues besorge, wonach die Gemeinde Sulzberg auf eigene Kosten und mit der erhofften Staats- und Landessubvention den Bau der weiteren Strecke bis nach Sulzberg übernimmt.

Die Einhaltung soll dann einheitlich für die ganze Straße zwischen den beiden Gemeinden Sulzberg und Doren auf Grund des Vorarlberger Straßengesetzes vom 15. Februar 1881 durch den Landes-Ausschuß geregelt werden.

Gegen diese Beschlüsse der beiden Gemeindevertretungen sind Berufungen nicht erfolgt und die Beschlüsse sind sohin in Rechtskraft getreten und bis heute noch gültig.

Unter diesen gegenüber dem früheren Gemeindeausschußbeschlüsse von Sulzberg vom 9. Februar 1902 geänderten Verhältnissen nahmen die sechs Vertreter der Minorität des Gemeindeausschusses von Sulzberg die vorerwähnte Berufung an den Landes-Ausschuß zurück.

Ungeachtet der mit so großer Majorität (14—4 bezw. 16—2 Stimmen) am 23. Mai 1902 gefaßten Beschlüsse des Gemeindeausschusses von Sulzberg macht sich dort eine lebhaftere Agitation zu Gunsten des Projektes der „Mittellinie“ über Parzelle Landgrat geltend, die unter anderem in einer Eingabe von Gemeindebürgern und Bürgerinnen von Sulzberg an den Landes-Ausschuß dto. 19. Februar 1903 Ausdruck fand.

Am Schlusse dieses Schriftstückes wird der Landes-Ausschuß ersucht, nochmals das Projekt der Mittellinie einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, eventuell die Trace zu begehen, da der Landes-Ausschuß über die betreffende Strecke bisher zu wenig informiert sei.

Andererseits stellten die Vertreter der Minorität des Gemeindeausschusses unterm 16. März und 31. Mai 1903 die erneuerte Bitte um Erstellung der Straße nach Sulzberg nach der direkten Linie.

Unterm 20. Dezember 1902 wurde der Landeskulturoberingenieur beauftragt, die vorliegenden vom Zivilingenieur Herrn F. Rhombert verfaßten Projekte, sowohl jenes der direkten Trace, als das nach der „Mittellinie“ einer Prüfung zu unterziehen und Bericht zu erstatten. Im Berichte desselben heißt es:

„Wie bereits vorerwähnt, beträgt die Straßenlänge nach dem ersteren Projekte 4916 m; die Steigungen auf eine Länge von 3149 m 7 %, auf eine Länge von 1405 m zwischen 5 — 6 % und in der restlichen 362 m langen Strecke 3 %.

Die Kosten sind mit 40.000 fl. = 80.000 K veranschlagt; dieser Kostenvoranschlag muß jedoch — eine solide Bauart und eine minimale Breite der Straße von 4 m vorausgesetzt — hier sowohl, wie beim Kostenvoranschlage der „Mittellinie“ auf Grund der bei den vielen Straßenbauten in Vorarlberg gemachten Erfahrungen als viel zu niedrig bezeichnet werden. In der Straßentrace kommen sechs Wendungen vor, die den Verkehr immerhin etwas beengen; um diesem Übelstande abzuhelpfen, wurden Terrainstudien vorgenommen und zwei Straßenvarianten nach der direkten Linie ausgesteckt, welche die sechs Wendungen auf zwei beschränken“

Die erst ehieramts (von den technischen Landesbeamten) ausgesteckte Straßentrace nach der direkten Linie zweigt, gleichwie beim Projekte Rhomberg, beim Adlerwirthshause in Doren von der Gemeindestraße ab und führt über die Parzelle Halben nach Sulzberg.

Die Straßenlänge beträgt 4980 m, gegen 4916 nach Projekt Rhomberg; das Steigungsverhältnis, wie aus dem Längenprofil ersichtlich, auf eine Länge von 1350 m 7%, auf eine Länge von 3025 m 5% — 6'6% und auf der restlichen 605 m langen Strecke 2'9% — 4%.

Die Mehrlänge der Straße von 64 m wird gegen das Projekt Rhomberg reichlich durch die im allgemeinen günstigeren Steigungsverhältnisse und durch den Wegfall von vier Wendungen ausgeglichen; überdies kommt die aus zwei Anwesen bestehende Parzelle Halben an die Straße zu liegen und auch den anderen Parzellen von Doren, wie Gschwenden, Hochstadel, Sulz und Hütterberg wird günstige Gelegenheit zum Anschlusse an die Straße geboten.

Von der 4980 m langen Straßenstrecke entfallen 1980 m auf das Gemeindebiet von Doren und 3000 m auf jenes von Sulzberg; hierzu wird bemerkt, daß bezüglich der Grundablösung im Gemeindegebiete von Sulzberg mit allen beteiligten Grundbesitzern schriftliche Vereinbarungen betreffs der unentgeltlichen Abtretung des für den Straßenbau benötigten Grundes bestehen.

Die Kosten für die direkte Straße über Halben nach Sulzberg betragen 120.600 K. Diese Trace durchzieht durchwegs leichtes, offenes Terrain, stellt die kürzeste, bequemste und billigste Verbindung her zwischen Sulzberg und Doren und besitzt den weiteren Vorteil, daß an diese Straße mehr Häuser (sieben Anwesen) zu liegen kommen, als nach dem direkten Projekte Rhomberg und dem Projekte der Mittellinie.

Die andere von den technischen Landesbeamten ausgesteckte Straßentrace (Variante II) zweigt 530 m hinter dem Adlerwirthshause von der Gemeindestraße in Doren ab und führt über die Parzelle Stein und Halben, wo sie sich mit der Trace Variante I vereinigt, nach Sulzberg.

Die Straßenlänge beträgt 5600 m, die Maximalsteigung auf eine Länge von 2360 m 6'6%; die Baukosten sind mit 130.220 K veranschlagt.

Die Steigungsverhältnisse sind unmerklich günstigere als nach Variante I; nachdem aber die Mehrlänge der Straße 620 m und der Mehraufwand 9620 K beträgt, so kann diese Linie ungeachtet für einige an der Dorener Straße gelegene Häuser aus dem Verkehre mit Sulzberg ein wohl nur unbedeutender Nutzen zu erwarten steht, nicht empfohlen und soll weiterhin nicht mehr in Betracht gezogen werden.“

Bezüglich des Projektes der sogenannten Mittellinie sagt der Bericht: „Nach dem Projekte Rhomberg soll vom Kirchdorfe Doren fort die alte Straße auf eine Länge von 1980 m beibehalten werden und die Abzweigung und Neuanlage beim „Kreuz“ unterhalb „Stocker“ erfolgen.

Die Straßentrace zieht sich auf eine Länge von fast 3000 m einer zumeist steilen, von vielen Tobeln durchschnittenen Lehne entlang, schlängelt sich bei der Parzelle Landrat um die zwei dort befindlichen Anwesen herum und erreicht über offenes Terrain die Höhe von Sulzberg.

Die Länge der Neuanlage beträgt 4200 m; die Steigungen sind auf eine Länge von 850 m 2%, auf eine Länge von 2350 m 8% und auf weitere 1000 m Länge 7.5%.

Durch diese Neuanlage werden direkt nur die zwei in Landrat gelegenen Anwesen berührt.“

Das Projekt der „Mittellinie“ würde nach dem generellen Kostenvoranschlage für die Strecke Kirchdorf Doren—Kirchdorf Sulzberg einen Kostenaufwand von K 151.150 erfordern, während die

Kosten der Ausführung des „direkten“ Projektes für die Strecke Kirchdorf Doren—Kirchdorf Sulzberg auf K 120.600 veranschlagt sind.

Bei der Wahl des „direkten Projektes“ beziffern sich die Kosten des ganzen 9925 m langen Straßenzuges vom Bahnhofe Doren—Brenden—Kirchdorf Doren, über Halben—Kirchdorf Sulzberg bis zur Reichsgrenze auf K 245.300 und entfallen auf die einzelnen Teilstrecken folgende Beträge:

I. Strecke vom Bahnhof Doren bis zur Parzelle Brenden 2775 m lang	K 55.000
II. Strecke von Parzelle Brenden bis zum Kirchdorfe Doren 2092 m lang	„ 46.000
III. Strecke vom Kirchdorfe Doren nach dem Kirchdorfe Sulzberg (Wdler- wirthshause in Doren nach der direkten Linie über Halben) 4980 m lang	„ 120.600
IV. Strecke vom Ende des Kirchdorfes Sulzberg bis zur Reichsgrenze gegen Baiern beim schwarzen Bache 1078 m lang	„ 23.700
	zusammen K 245.300

Die I. Teilstrecke ist bereits von der Gemeinde Doren mit einem Kostenaufwande von K 55.000 erstellt worden. Die Aktiengesellschaft der Bregenzerwaldbahn hat hierzu einen Beitrag per K 18.000 geleistet.

Die projektierten Kosten der nichterstellten Teilstrecken des Straßenzuges nach der „direkten Linie“ betragen daher K 190.300

Bei der Wahl des „Mittellinieprojektes“ würden sich dagegen die Kosten des ganzen Straßenzuges wie folgt stellen:

I. Strecke Bahnhof Doren—Parzelle Brenden	K 55.000
II. Strecke Brenden—Kirchdorf Doren	„ 46.000
III. Strecke Kirchdorf Doren—Kirchdorf Sulzberg	„ 151.150
IV. Strecke Kirchdorf Sulzberg—Reichsgrenze	„ 23.700
	K 275.850

somit um rund 30.000 Kronen mehr als die Kosten der direkten Linie ausmachen.

Was nun die wichtige Frage betrifft, welche Trace zu wählen sei, hat sich der Landeskulturoberingenieur, wie aus seinem Berichte ersichtlich ist, mit großer Entschiedenheit für die „direkte Linie“ ausgesprochen.

Im Anschlusse hieran hat derselbe hervorgehoben, daß wenn neben Ausführung des „direkten Projektes“ zwei Teilstrecken des Mittellinieprojektes die „Schnoranstraße“ in einer Länge von 500 m mit einem Kostenverfordernisse von K 13.000 und die Straßenstrecke über den „tiefen Graben“ (Kreierbach) in einer Länge von 700 m, mit einem Erfordernisse von K 18.200, zusammen K 31.200 ausgeführt würden, allen Wünschen der Sommersseite entsprochen werde. Die Kosten des direkten Projektes würden mit Hinzurechnung der Kosten für die Teilstrecken „Schnoranstraße“ und „tiefer Graben“ kaum höher kommen als die Kosten des Mittellinieprojektes.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß ist von der Notwendigkeit der Straßenverbesserung in der Gemeinde Sulzberg überzeugt. Die miserablen Wegverhältnisse von Sulzberg sind bekannt und ebenso die Tatsache, daß seit Eröffnung der Bregenzerwaldbahn bzw. der Straße Bahnhof Doren—Brenden, täglich zweimal der Postwagen auf einen so schlechten, mit den ungünstigsten Steigungsverhältnissen versehenen Straße verkehren muß, wie das weit über die Grenzen Vorarlbergs hinaus nirgends vorkommen dürfte.

Desgleichen bedarf es wohl keiner längeren Auseinandersetzung, daß es der 1425 Einwohner zählenden Berggemeinde Sulzberg nicht möglich ist, die Kosten dieses Straßenbaues allein aufzubringen.

Bezüglich der Wahl der Trace glaubt der volkswirtschaftliche Ausschuß, daß hier das erste und maßgebende Wort die Techniker haben. Wie schon erwähnt, hat sich im gegenständlichen Falle der Landeskulturoberingenieur mit großer Entschiedenheit für das Projekt der „direkten Linie“ ausgesprochen, weil es die „kürzeste, bequemste und billigste“ Verbindung zwischen Doren und Sulzberg herstellt. Vor der Bewilligung des Staatsbeitrages werden sich auch noch die Staats Techniker hierüber auszusprechen haben.

Nach dem Projekte der „Mittellinie“ würde die Straße beinahe 1.5 Kilometer länger und würde trotzdem ungünstigere Steigungsverhältnisse aufweisen. Es erscheint nun aber schon dem Laien verständlich, daß, wenn man auf einer kürzeren Strecke mit günstigeren Steigungen das Ziel erreicht, in der Regel diese gewählt wird.

Aus diesen Gründen spricht sich der volkswirtschaftliche Ausschuß für das „direkte Projekt“ aus.

Nach dem oben zitierten Gemeindeausschußbeschuß vom 23. Mai 1902 hat sich auch die Gemeindevertretung von Sulzberg mit großer Mehrheit dahin ausgesprochen, daß dieses Projekt zuerst zur Ausführung gelange. Die Gemeinde hat hiefür durch ordnungsmäßigen Gemeindeausschußbeschuß einen Beitrag von 30 — 35 % der erlaufenden Kosten zugesichert und überdies in gleicher Weise erklärt, für allfällige Mehrkosten und die Kosten der Grundablösung aufzukommen. Endlich hat die Gemeinde Sulzberg in Übereinstimmung mit der Gemeinde Doren zugestimmt, daß vor Inangriffnahme des Baues diese Straße als Konkurrenzstraße II. Klasse erklärt, die Einhaltung derselben durch das Konkurrenzstatut sichergestellt und auch die Straße Bahnhof Doren—Doren in die Konkurrenz einbezogen werde. Aus den Akten ist nicht zu ersehen, daß etwa vom Gemeindeausschuße in Sulzberg seither hievon abweichende Beschlüsse gefaßt worden wären, welche auch die Zustimmung des Gemeindeausschusses in Doren gefunden hätten.

In diesem Falle handelt es sich nicht um einen Gemeindeweg, sondern um eine neue Durchzugsstraße, welche den Verkehr zwischen Vorarlberg und Baiern über Doren und Sulzberg erschließt. Von diesem Standpunkte aus erscheint es gerechtfertigt, daß Staat und Land ein Unternehmen unterstützen, welchem nicht nur lokale Interessen, sondern Interessen von allgemeiner Bedeutung zugesprochen werden müssen.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß ist der Ansicht, die Kosten sollten so aufgeteilt werden, daß der Staat zunächst zu den mit 190.300 K projektierten Kosten der noch nicht gebauten Teilstrecke dieses Strazenzuges von Brenden bis zur Reichsgrenze 40%, das Land 25% und die Gemeinde Sulzberg 35% samt allfälligen Mehrkosten trägt. Die eventuellen Kosten der Grundablösung im Gebiet der Gemeinde Sulzberg hat diese ebenfalls zu übernehmen.

Nachdem die Gemeinde Doren in Anhoffung der Gewährung entsprechender Staats- und Landesbeiträge und eines Beitrages der Bregenzermaldbahn den ersten Teil dieses Strazenzuges erstellte, ohne daß die Gemeinde Sulzberg zu den Baukosten herangezogen wurde, glaubt der volkswirtschaftliche Ausschuß, die Gemeinde Doren sei in die Baukonkurrenz für die Strecke Brenden—Reichsgrenze nur insofern noch einzubeziehen, als diese für die Kosten der Grundablösung im Gebiete der Gemeinde Doren aufzukommen hätte. Diese Forderung muß aber schon deshalb erhoben werden, weil es sich bei verschiedenen in Vorarlberg vorgenommenen Straßenbauten gezeigt hat, daß im Falle als Staat und Land den größeren Teil der Kosten auch der Grundablösung zu tragen hat, selbst Grundbesitzer, die durch die Straßenanlage große Vorteile und deren Anwesen dadurch in der Regel einen bedeutend größeren Wert haben, trotzdem für die Ablösung des Grundes ganz ungerechtfertigt hohe Forderungen erhoben.

Die Gemeinde Sulzberg hat durch den mehrerwähnten Gemeindebeschuß die ihr zugeordneten Leistungen bereits zugesichert.

Die Gemeinde Doren hat wohl schon bei früheren Verhandlungen die Übernahme der Kosten der Grundablösung in ihrem Gebiet in Aussicht gestellt, es liegt hier aber kein Gemeindebeschuß vor, und ist derselbe deshalb nachträglich beizubringen.

Die Bauzeit würde sich auf mehrere Jahre verteilen. Am dringendsten ist die Neuanlage der Straßenstrecke vom Kirchdorf Doren über Halden zum Kirchdorf Sulzberg.

Rücksichtlich der vom Gemeindeausschusse in Sulzberg in der Sitzung vom 23. Mai 1902 in Aussicht genommenen Erstellung von zwei weiteren Straßenzügen muß darauf verwiesen werden, daß dieselben heute den Gegenstand der Beschlußfassung im Landtage deshalb nicht bilden können, weil sie keine Durchzugsstraßen vorstellen, sondern Verbindungswege im Innern der Gemeinde und mit Nachbargemeinden. Zu Neuanlagen und Verbesserungen von Straßen dieser Art hat der Staat bisher keine Unterstützungen gewährt, es müßten daher einer derartigen Beschlußfassung des Landtages zum Mindesten Verhandlungen mit der Regierung vorausgehen.

Das gleiche ist in erhöhtem Maße bezüglich der Teilstrecken „Schnoranstraße“ und „tiefer Graben“ der Fall, welche nur Teilstrecken von Gemeindestraßen sind.

Die Gesuche der Gemeinde Doren beziehen sich auf die Gewährung eines Landesbeitrages und Erwirkung eines Staatsbeitrages zu den Kosten der bereits erstellten Straße vom Bahnhof Doren bis Parzelle Brenden, welche einen Kostenaufwand von 55.000 K erforderte und ferner auf die Gewährung eines Landesbeitrages zu den Kosten des Baues der sogenannten Schnoranstraße.

Die neuerstellte Straße vom Bahnhof Doren bis Brenden bildet die unterste Teilstrecke der Durchzugsstraße Bahnhof Doren—Sulzberg—Reichsgrenze.

Bei der am 24. Mai 1902 in Doren unter der Leitung des k. k. Bezirks-Oberkommissärs Ritter von Haymerle, im Beisein des Landeshauptmannes Rhomberg, eines Vertreters der Aktiengesellschaft der Bregenzerwaldbahn und der Vertreter von Sulzberg und Doren stattgefundenen kommissionellen Verhandlung, hat die Gemeinde Doren nach Zusicherung eines Beitrages seitens der Bregenzerwaldbahn den Bau dieser Strecke übernommen in Anhoffung der nachträglichen Gewährung von Beiträgen aus öffentlichen Mitteln.

Von Seiten der Bregenzerwaldbahn wurde zum Baue dieser Strecke ein Betrag von K 18.000 ausbezahlt. Es verbleiben daher noch restliche K 37.000, welche die Gemeinde Doren allein wohl nicht aufbringt. Die Gemeinde Doren hat kein Vermögen und muß daher die Gemeindeerfordernisse durch Umlagen decken. Die jährliche Gemeindeumlage hat bereits die bedenkliche Höhe von 349 % erreicht, obwohl mit dieser Umlage noch nichts gedeckt werden kann an der durch den Straßenbau entstandenen Schuld per 37.000 K. Staat und Land darf daher nach Ansicht des volkswirtschaftlichen Ausschusses die erbetene Hilfe nicht versagen und glaubt der volkswirtschaftliche Ausschuß, dieselbe sollte verhältnismäßig in dem gleichen Ausmaße gewährt werden, wie bei Sulzberg.

Es wäre daher in Aussicht zu nehmen ein Staatsbeitrag von 40 % der nichtgedeckten Kosten per K 37.000, ein Landesbeitrag von 25 %, den Rest hätte die Gemeinde zu bestreiten.

Die sogenannte Schnoranstraße ist die Teilstrecke eines Verbindungsweges im Gebiete von Doren. Nach einem vorliegenden Detailprojekte erfordert der Bau derselben einen Kostenbetrag von K 13.000.

Obwohl die Notwendigkeit der Erstellung der Schnoranstraße anerkannt wird, kann doch auf die Gewährung eines Landesbeitrages ein Antrag nicht gestellt werden, weil diese Wegverbesserung nur eine kleine Teilstrecke einer Gemeindestraße im Innern der Gemeinde betrifft, und die weitestgehende Mitwirkung des Landes zu Straßenverbesserungen schon wegen des damit zu schaffenden Präjudizes mit Rücksicht auf die Landesfinanzen auf solche Straßenverbesserungen nicht ausgedehnt werden kann.

Auf Grund dieser Ermägungen stellt der volkswirtschaftliche Ausschuß folgende

A n t r ä g e :

Der hohe Landtag wolle beschließen :

- „1. Das Land gewährt zu den mit 190.300 K projektierten Kosten der Erstellung einer Straße von Brenden über Kirchdorf Doren—Halden—Kirchdorf Sulzberg an die Reichs-

- grenze 25 % der wirklich erlaufenden Baukosten bis zum Höchstbetrage von 47.500 K zahlbar in mehreren Jahresraten, wenn
- a) ein 40 % Staatsbeitrag gewährt wird;
 - b) die Gemeinde Sulzberg im Sinne des Gemeindeausschußbeschlusses vom 23. Mai 1902 35 % der Baukosten, sowie die allfälligen Mehrkosten und die Grundablösung im Gebiete von Sulzberg übernimmt;
 - e) die Gemeinde Doren für die Grundablösung im Gebiete der Gemeinde Doren aufkommt und endlich
 - d) zwischen den Gemeinden Doren und Sulzberg eine Konkurrenz für die Einhaltung der Straße zustande kommt. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, nach Maßgabe der Landesfinanzen den Landesbeitrag auf drei bis sechs Jahresraten aufzuteilen.
2. Das Land gewährt zu den mit 55.000 K erlaufenen Baukosten der Straßenstrecke Bahnhof Doren—Brennen und nach Abzug des von der Aktiengesellschaft der Bregenzerwaldbahn geleisteten Teilbetrages per 18.000 K verbleibenden Restbetrages von 37.000 K, ein 25 % Landesbeitrag per 9750 K unter der Voraussetzung, daß auch ein Staatsbeitrag von 40 % gewährt wird. Der Landes-Ausschuß wird ermächtigt, einen Teilbetrag per 5000 K noch in diesem Jahre der Gemeinde Doren zukommen zu lassen, den Restbetrag per 4750 K dagegen erst nach Zustandekommen der Erhaltungskonkurrenz für die Straße Bahnhof Doren—Sulzberg—Reichsgrenze auszufolgen.
3. Auf das weitere Gesuch der Gemeinde Doren, betreffend die Gewährung eines Landesbeitrages zum Bau der Schnoranstraße kann nicht eingegangen werden."

Bregenz, den 23. Oktober 1903.

Martin Ghurnher,
Obmannstellvertreter.

Jodok Fink,
Berichterstatter.

