

Beilage 88.

VI. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Landesgesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900 herzustellenden **Konkurrenzstraßen in Vorarlberg**, sowie über die finanzielle Gebarung, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember **1906**.

Die Tätigkeit der Bauleitung richtete sich auf den weiteren Ausbau der bereits in den Vorjahren zur Bauinangriffnahme gelangten Straßenstrecken, wie der Montafoner Konkurrenzstraße I. Teil: Bludenz-Parthenen, der Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze und der Flexenstraße, sowie auf die Projektierungsarbeiten der Hinterbregenzwaldstraße I. Teil: „Bezau—Schröcken“.

Die Straßenbaukommission besteht, wie in den Vorjahren aus dem Landeshauptmanne Herrn Adolf Rhomberg als Vorsitzenden, aus den Vertretern der k. k. Statthalterei, den beiden Herren k. k. Hofrat und Vorstand des k. k. Statthaltereibaudepartements in Innsbruck August Mitt, und k. k. Hofrat und Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz Levin Graf Schaffgotsch; ferner aus dem Landesauschussmitglied Herrn Martin Thurnher und dem gefertigten Bauleiter als Vertreter des Landesauschusses.

Als Ersatzmitglieder für die Vertreter des Landesauschusses fungieren: für Herrn Martin Thurnher: Landesauschussmitglied Herr Dr. Jakob Schneider und für den Gefertigten: Landtagsabgeordneter Herr Johann Köhler.

Im Jahre 1906 fand nur eine Sitzung der Vorarlberger Straßenbaukommission und zwar am 19. Jänner 1906 statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände in Gemäßheit der Bestimmungen des § 8 der Vollzugsverordnung vom 7. Mai 1900 L. G. Bl. No. 30 zum eingangs angeführten Landesgesetze die Prüfung und Genehmigung der von der Bauleitung vorgelegten Straßenprojekte, der Rechnungsgebarung des Baufondes, ferner der nächstjährigen Bauprogramme und der Kollaudierungs- bzw. Nachkollaudierungsprotokolle bildete.

Dringliche Angelegenheiten wurden im Kurrendalwege erledigt.

Die allerdings nicht bedeutenden disponiblen Gelder des Baufondes wurden bei der Sparkassa der Stadt Bregenz zinstragend angelegt.

Nach der Beilage (Rechnungsabschluss) zum vorliegenden Jahresberichte beziffert sich das Zinsertragnis des allgemeinen Baufonds auf K 2836'33 und jenes der in besonderer Verwaltung geführten Baufonds der Straße: Gampräg—Schruns und der Jagdbergstraße auf K 6'— bzw. K 58'65.

Die Bauaktion verlief in der glattesten Weise und erfolgten die Einzahlungen der im Jahre 1906 fälligen Konkurrenzbeträge im Gesamtbetrage von K 23.077'59 seitens der Gemeinden, wie in den Vorjahren, in anstandslosester Form und zu den festgesetzten Terminen.

Uebergehend auf die Straßen im einzelnen wird nachstehender Bericht erstattet:

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke.

(Bludenz—Schruns—Parthenen.)

Von diesem Straßenzuge wurde die erste 4166 m lange Teilstrecke: St. Gallenkirch—Mauern samt der 317 m langen Zufahrtsstraße Battmünd—Kreuzgasse bereits in den Vorjahren hergestellt und erscheint die Bauaktion mit der im Jahre 1906 durchgeführten Verschärfung der Grundeinlösungsverträge abgeschlossen.

Der im September 1905 in Angriff genommene Bau der anschließenden 2806'5 m langen Straßenstrecke: Mauern—Gampräg (Viendle) wurde Ende Juli 1906 vollendet, am 5. Septbr. 1906 seitens des k. k. Hofrates Herrn August Mitt mit günstigem Erfolge kollaudiert und am gleichen Tage vom Konkurrenzausschusse der Montafonerstraße zur Erhaltung übernommen.

Die im Jahre 1906 für den Bau der genannten Strecke aufgelaufenen Kosten beziffern sich auf 58.914 K 51 h, in welchem Betrage auch die Kosten der Grundeinlösung für die im Gemeindegebiete von Schruns gelegene 597'4 m lange Strecke per 1454'67 K inbegriffen sind. Nicht inbegriffen sind die Grundeinlösungskosten für die 2209'1 m lange Strecke im Gebiete der Gemeinde Tschagguns, für welche Kosten diese Gemeinde aufzukommen hat, und zwar in teilweiser Compensierung der Mehrkosten, welche durch die über Wunsch der Gemeinde Tschagguns erfolgte Führung der Straßentrace am „Bödmenstein“ entlang verursacht wurden.

Im V. Jahresberichte pro 1905 geschah Erwähnung, daß, so wünschenswert auch, vornehmlich im Hinblick auf die Eröffnung der Montafonerbahn, der völlige Ausbau der Straßenstrecke von St. Gallenkirch nach Schruns erscheint, der Bau der restlichen 1349 m langen Strecke: Gampräg (Viendle)—Schruns wegen Beschränktheit der Mittel und weil die in anderen Landesteilen bestehenden miserablen Straßenverhältnisse noch dringender einer Abhilfe bedürfen, auf spätere Zeit verschoben werden muß.

Unterm 17. Jänner 1906 richtete die Gemeinde Schruns an die Vorarlberger Straßenbaukommission das Ansuchen um Ausbau der genannten Straßenstrecke noch im Jahre 1906, welchem Ansuchen die Kommission mit Beschluß vom 19. Jänner 1906 unter der Bedingung entsprach, daß der erforderliche Baufond von 25.000 K seitens der Gemeinde Schruns der Straßenbaukommission zinsfrei gegen seinerzeitigen Rückersatz in zwei Raten in den Jahren 1909 und 1910 zur Verfügung gestellt werde. Die Gemeindevertretung nahm mit Beschluß vom 10. März 1906 diese Bedingung an.

Im Juni 1906 wurde sohin mit dem Baue der Strecke Gampräg (Viendle)—Schruns begonnen und derselbe Mitte Oktober 1906 beendet.

Am 19. November 1906 fand seitens des k. k. Baurates Herrn Franz Mayer in Vertretung des k. k. Hofrates Herrn August Mitt die Kollaudierung statt, welche ein günstiges Resultat ergab, so daß der Konkurrenzausschuss die Straße am gleichen Tage in die Erhaltung übernahm.

Der Bauaufwand beziffert sich einschließlich eines Betrages von 2339 K 17 h für Grundeinlösung mit Ende dieses Jahres auf 23.188 K 80 h; damit ist aber des Baukonto noch nicht abgeschlossen, weil im nächsten Frühjahr noch einige Nacharbeiten entsprechend dem Wunsche des Konkurrenzausschusses zur Ausführung gelangen.

Der Bauaufwand für die Montafoner Konkurrenzstraße bzw. für die beiden Teilstrecken
 Mauren—Gampräch und Gampräch—Schrus beziffert sich demnach auf . K 82.103'31
 hierzu gerechnet die in den Jahren 1900 bis inkl. 1905 hierauf
 aufgewendeten und im V. Jahresberichte pro 1905 ausgewiesenen Kosten von K 208.849'58
 ergibt mit Jahreschluß 1906 einen Gesamtaufwand von . . K 290.952'89

Für die Fortsetzung des Straßenbaues in der Richtung: St. Gallenkirch—Gafjurn wurden
 generelle Erhebungen vorgenommen.

II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erste Teilstrecke.

(Bezau—Schrócken.)

Wie im Jahresberichte pro 1905 ausgeführt, wurden im Jahre 1904 von diesem Straßenzuge
 die beiden Teilstrecken: Mellau—Hirschau und Klaus—Zangenu in der Gesamtlänge von 3,6 km
 und mit einem Gesamtaufwande von 170.580 K 72 h fertig hergestellt; das Baukonto erschien damit
 noch nicht abgeschlossen, da der Unternehmer des Straßenbaues Mellau—Hirschau Rudolf Bösch mit
 einem neuerlichen Gesuche an die Straßenbaukommission herantrat, um Gewährung einer weiteren
 Entschädigung für seinen, aus der Ausführung dieses Straßenbaues erlittenen Verlust, welchen er noch
 mit rund 5600 K bezifferte. In der Sitzung der Straßenbaukommission vom 19. Jänner 1906 wurde
 dem genannten Unternehmer eine Entschädigung von 1000 K bewilligt, unter der Bedingung, daß er
 sich verpflichtet, mit keinen weiteren Ansprüchen und Gesuchen an die Kommission heranzutreten.

Nachdem Bauunternehmer Bösch diese Bedingung annahm, so wurde demselben der Entschä-
 digungsbetrag einverständlich mit dem Konkurrenz Ausschusse der Hinterbregenzerwaldstraße ausbezahlt.

Im Herbst 1906 wurde die Tracierung und Projektaufnahme der rund 10 km langen
 Straßenstrecke: Schoppernau—Schrócken vorgenommen und ist die Projektausarbeitung im Zuge.

Wie bereits im vorjährigen Jahresberichte erwähnt, haben sich die Konkurrenzgemeinden des
 Hinterbregenzerwaldes mit Rücksicht auf die dringend notwendige Umlegung bzw. Neubau der Straßen-
 strecke: Klaus—Zangenu, für welchen die erforderlichen Mittel aus dem Straßenbauфонде zur Zeit
 nicht zur Verfügung standen, bereit erklärt, das nötige Baukapital per 30.000 K zinsfrei dem Straßen-
 bauфонде in den Jahren 1903/4 gegen Rückersatz in 2 in den Jahren 1905 und 1906 fälligen Raten
 vorzustrecken. Im Jahre 1905 gelangte die I. Rate per 15.539 K 63 h und im Jahre 1906 die
 restliche Rate zur Rückzahlung.

Nach dem vom Landesauschusse erlassenen Konkurrenzstatute vom 13. Dezember 1900 nimmt
 die gegenständliche Konkurrenzstraße ihren Anfang beim Bahnhofe in Bezau und bildet die von der
 Bregenzerwaldbahn mit einem Kostenaufwande von 1948 K 82 h hergestellte Bahnhofzufahrtsstraße
 einen Teil der Konkurrenzstraße.

Mit Beschluß der Straßenbaukommission vom 8. Oktober 1902 erklärte sich selbe über An-
 suchen der Interessenten bereit, $\frac{1}{3}$ der Kosten d. i. den Betrag von 649 K 61 h auf den Straßen-
 bauфонд zu übernehmen und denselben im Jahre 1906 flüssig zu machen.

Dieser Betrag wurde im November 1906 an die Bregenzerwaldbahn ausbezahlt.

Für den Bau der Hinterbregenzerwaldstraße wurden im Jahre 1906 im ganzen aufgewendet K 19.888'86
 hierzu gerechnet die hiefür im V. Jahresberichte pro 1905 aufgelaufenen Kosten per „ 170.580'72

ergibt mit Jahreschluß 1906 einen Gesamtaufwand von K 190.469'58

III. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Nachdem bereits in den Jahren 1901 und 1903 die beiden Teilstrecken: Bregenz—Siechensteig und Siechensteig—Wirtatobel vollendet wurden, gelangte im Herbst der Bau der Grenzbrücke über den Huberbach zwischen Langen—Neuhaus zur Bauinangriffnahme.

Hierüber wurde bereits im Jahresberichte pro 1905 mitgeteilt, daß bezüglich Situierung der Brücke volle Einigung zwischen den bayerischen und österreichischen Interessenten erzielt wurde und daß das von der hierseitigen Bauleitung vorgelegte generelle Projekt mit dem Kostenvoranschlage von 19.000 K die Zustimmung der Distriktsgemeinde Weiler gefunden hat.

Das später im Jahre 1906 verfaßte Detailprojekt ergab für die Bauarbeiten einen Kostenschlag von 21.000 K; hinzugerechnet einen Betrag von 800 K an Bauaufsichts- und Verwaltungskosten bezifferte sich das veranschlagte Gesamterfordernis auf 21.800 K.

Für die Ausführung der Bauarbeiten legte Bauunternehmer Franz Zamboni ein Offert mit dem Kostenschlag von 22.150 K vor, welches in der Sitzung der engeren Straßenbaukommission vom 24. Juli 1906, an welcher von bayerischer Seite der kgl. Regierungsrat Graf Hirschfeld und der kgl. Amtstechniker Herr Holzmann von Lindau teilnahmen, angenommen wurde.

In die nunmehr auf 22.950 K erhöhten Kosten teilen sich die Vorarlberger Straßenbaukommission und der Distrikt Weiler im Verhältnisse der auf der betreffenden Brückenhälfte geleisteten Arbeiten und den hierfür aufgelaufenen Kosten.

Der Bau, dessen Leitung einverständlich mit dem kgl. Bezirksamte Lindau von der Vorarlberger Straßenbaukommission besorgt wird, — wurde im August 1906 in Angriff genommen, mußte aber Mitte Dezember wegen starkem Schneefall und Kälte eingestellt werden. Die Arbeitsleistung beträgt 90 %.

Einerseits die Rücksicht auf den schlechten Zustand des anschließenden alten 800 m langen Straßenstückes bis zur Barzelle Hub, welches dringend eine Neuanlage erfordert, und die Erwägung, daß sich dieser Neubau am billigsten jetzt durchführen läßt, nachdem Bauunternehmer Zamboni mit allem Bauinventar zur Stelle ist, und an Regieauslagen gespart wird, andererseits der Umstand, daß auch auf bayerischer Seite die Zufahrtsstraße von der Brücke hinauf bis Neuhaus im Frühjahr 1907 umgebaut wird, und, um diesem Neubau auch auf österreichischem Boden ein Gegenstück zu bieten, veranlaßte die Straßenbaukommission, den Neubau der Zufahrtsstraße nach dem von der Bauleitung vorgelegten Projekte mit dem Kostenschlag von 17.900 K durch den Bauunternehmer Franz Zamboni im November 1906 in Angriff nehmen zu lassen.

Die neue Straße ist 400 m lang und bei einer Maximalsteigung von 6·7 % um 400 m kürzer als die alte Straße.

Leider mußten die Arbeiten, kaum begonnen, wegen Kälte und starkem Schneefall bald eingestellt werden.

Die Vollendung der Brücke und Straße ist Ende Mai 1907 zu erwarten.

Noch sei bemerkt, daß die an dem Straßenzuge: Bregenz—Langen—Grenze auf bayerischem Gebiete anschließende Straße von Neuhaus nach Bahnstation Weiler im Allgäu, welche gegenwärtig eine Gemeindefstraße ist, voraussichtlich bereits im nächsten Jahre in eine Distriktsstraße umgewandelt und entsprechend umgebaut wird.

Die im Jahre 1906 für den allmählichen Ausbau des Straßenzuges: Bregenz—Langen—Reichsgrenze aufgewendeten Kosten beziffern sich auf K 11.572—

hieszu gerechnet die bis Ende 1905 aufgelaufenen Kosten nach dem V. Jahresberichte mit „ 369.686·42

ergibt mit Jahreschluß 1906 einen Gesamtaufwand von K 381.258·42

IV. Flegensstraße.

Von diesem Straßenzuge gelangte, wie bereits im vorjährigen V. Jahresberichte erwähnt, die 10·7 km lange I. Strecke: Stuben—Flegenspaß—Lech in den Jahren 1895—1901 außerhalb des Straßenbauprogrammes mit einem Kostenaufwande von rund 212.000 K zur Ausführung.

Mit dem Baue der II. Teilstrecke, d. i. der 6·4 km langen Strecke: Lech—Warth wurde im Mai 1904 begonnen und die Bauarbeiten derart betrieben, daß die Strecke am 27. September 1905 für den Wagenverkehr eröffnet werden konnte; im September 1906 wurde die Straße gänzlich fertiggestellt und am 6. September 1906 von einer, aus Vertretern der Vorarlberger Straßenbaukommission mit dem Vorsitzenden Landeshauptmann Herr Adolf Rhombert, der Bauleitung und aus dem Konkurrenz-ausschusse der Flegensstraße gebildeten Kommission der Vorkollaudierung mit gutem Erfolge unterzogen und die Straße dem genannten Konkurrenz-ausschusse in die Erhaltung übergeben.

Die definitive Kollaudierung wird erst nach Fertigstellung des umfangreichen Abrechnungs-operates im Frühjahr 1907 erfolgen.

Nachdem endlich im Spätherbste 1905 die an die Flegensstraße anschließende, auf tirolischem Gebiete gelegene und einen Teil des Tiroler Straßenbauprogrammes bildende Lechtalerstraße: Grenze—Steeg zur Bauinangriffnahme gelangte, so wurde im Herbst 1906 mit dem Baue der III. und letzten 1·4 km langen Strecke der Flegensstraße „Warth—Grenze“ begonnen und ein Arbeitsfortschritt von 26 % erzielt.

Die Kosten dieser Strecke sind nach dem Detailprojekte auf 36.000 K veranschlagt.

Rücksichtlich des Baues der gewölbten steinernen Brücke über den Krumbach, dessen mit 14.000 K veranschlagte Kosten als Grenzbrücke im Verhältnisse zur tatsächlichen Arbeitsleistung zum einen Teile auf den Baufond der Lechtalerstraße, zum anderen Teile auf jenen der Flegensstraße fallen, wurden die erforderlichen Vereinbarungen mit der k. k. Bauleitung der Lechtalerstraße getroffen und wird die Brücke gleichzeitig mit der anschließenden Straßenstrecke Grenze—Warth Ende August 1907 fertiggestellt.

Damit erscheint dann die Flegensstraße nach 12jähriger Arbeit zur Gänze ausgebaut.

Für den Bau der Straße: Lech—Warth—Grenze wurden im Jahre 1906 aufgewendet	K	43.576·73
hieszu gerechnet die mit Jahreschluß 1905 aufgelaufenen und im V. Jahresberichte		
pro 1905 ausgewiesenen Kosten per	„	216.261·43
ergibt mit Jahreschluß 1906 einen Gesamtaufwand von		
	K	259.838·16

Gegenüber der gefezlich im Bauprogramme veranschlagten Erfordernisziffer von 197.400 K ist eine sehr bedeutende, bereits im IV. Jahresberichte pro 1904 angebeutete Überschreitung zu gewärtigen, worüber nach Abschluß der Bauaktion und Vorlage des Gesamtabrechnungsoperates im nächsten Jahresberichte ausführliche Darlegungen erfolgen werden.

Bei der vorerwähnten Vorkollaudierung der Straße: Lech—Warth und der damit verbundenen Begehung der Straßenstrecke: Stuben—Flegen wurde seitens des Konkurrenz-ausschusses auf die bereits jetzt schon für den jetzigen Verkehr nicht mehr genügende Breite von nur 3·0 m, Fahrbahnbreite 2·0 m, dieser 3·0 km langen Straßenstrecke aufmerksam gemacht, welcher Mißstand sich bei der im Jahre 1908 zu gewärtigenden Eröffnung der Lechtalerstraße und der dadurch hervorgerufenen Steigerung des Verkehrs unzweifelhaft noch mehr fühlbar machen wird; desgleichen erweisen sich auch die jetzt bestehenden Sicherheitsvorrichtungen wie Geländer und Lawinenschutzbauten ungenügend.

Der Konkurrenz-ausschuß äußerte hiebei die Absicht, an den hohen Landesauschuß zu geeigneter Zeit mit der Bitte heranzutreten, daß auf Kosten des Landes ein Projekt und Kostenschlag für die notwendigen Verbreiterungs-, Ergänzungs- und Sicherungsbauten auf der Strecke: „Stuben—Flegen“ verfaßt werde, und daß sonach der hohe Landesauschuß die geeigneten Maßnahmen zur ehesten Verwirklichung des Projektes ergreifen möge.

Die Kollaudierungskommission mußte den Anschauungen des Konkurrenz Ausschusses beipflichten, wie denn auch der Herr k. k. Hofrat August Ritt gelegentlich einer früher vorgenommenen Begehung der in Rede stehenden Straßenstrecke sich von der Unzulänglichkeit der Straßenbreite und der Sicherheitsanlagen Überzeugung verschaffte und derselben auch dem Herrn Landeshauptmann Adolf Rhomberg gegenüber Ausdruck verlieh.

V. Laternferstraße.

Der gesetzlich normierte Kostenschlag für den Bau dieser Straße beziffert sich auf Grund eines generellen Projektes auf K 119.200.—
Nach dem Detailprojekte werden erfordert „ 205.000.—

es ergibt sich somit eine Überschreitung von K 85.800.—

welche im Jahresberichte pro 1905 ausführlich begründet wurde.

In demselben geschah weiter Erwähnung des Beschlusses des Landtages vom 28. Oktober 1905, wonach unter der Bedingung, daß die Vorarlberger Straßenbaukommission die Breite der zu erbauenden Laternferstraße von 3,5 m auf 3,0 m reduziere und das Projekt und den Kostenschlag nach dieser Richtung abändere, und in der Voraussetzung, daß auch die Regierung zu den nach dieser Reduzierung verbleibenden Mehrkosten eine 25%ige Beitragsleistung zusichere, das Land von den nach dem reduzierten Projekte bzw. Voranschläge verbleibenden Mehrkosten 30% übernimmt, zahlbar in 4 gleichen Jahresraten in den Jahren 1907 inkl. 1910.

Die Vorarlberger Straßenbaukommission faßte in der Sitzung vom 19. Jänner 1906 den Beschluß, mit Rücksicht darauf, daß eine Breite von 3,5 m überhaupt das Minimum einer Straßenbreite bedeutet, und die Größe des Verkehrs und die Rücksichten der Sicherheit auf der auf lange Strecken einer steilen Felslehne sich hinziehenden Straße, eine Reduzierung der Breite auf 3,0 m nicht gestatten, auf die vom hohen Landtage gestellte Bedingung nicht einzugehen.

Hievon wurde vorerst das k. k. Ministerium des Innern mit Note vom 5. Februar 1906 Zl. 35 mit dem Ansuchen in Kenntnis gesetzt, den auf das Mehrerfordernis von 85.800 K entfallenden 25%igen Staatsbeitrag per 21.450 K, zahlbar in zwei bis drei Raten, aus der außerordentlichen Straßenbaudotation gewähren zu wollen.

Laut Mitteilung der k. k. Statthalterei vom 2. Juli 1906 Nr. 33.960 genehmigte das genannte Ministerium mit dem Erlasse vom 21. Juni 1906 Zl. 11.236 in Berücksichtigung der dargestellten Verhältnisse den angesprochenen 25%igen Staatsbeitrag per 21.450.— K ausnahmsweise und unter der Bedingung, daß das Land und die Interessenten ihre Beiträge von 30% bzw. 45% und letztere außerdem die Kosten der Grundeinlösung übernehmen.

Dieser Staatsbeitrag wird in drei Raten von je 7150 K in den Jahren 1908, 1909 und 1910 flüssig gemacht.

Auf eine Änderung des Projektes bzw. auf eine Reduktion der Straßenbreite von 3,5 m auf 3,0 m ist das k. k. Ministerium überhaupt nicht eingegangen.

Mit Zuschrift der Vorarlberger Straßenbaukommission vom 4. August 1906 wurde der Vorarlberger Landesauschuß von dem Beschlusse der Straßenbaukommission vom 19. Jänner 1906 hinsichtlich Ablehnung der Reduktion der Straßenbreite und von dem vorgenannten Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern mit dem Ansuchen in Kenntnis gesetzt, dem hohen Landtage in seiner nächsten Session den Antrag zu unterbreiten, auf Abänderung seines Beschlusses vom 28. Oktober 1905 dahin, daß das Land zu den Mehrkosten der Laternferstraße mit der projektierten Breite von 3,5 m im veranschlagten Betrage von 85.800 K einen 30%igen Beitrag von 25.740 K zahlbar in 3 Raten von je 8580 K in den Jahren 1907—1909 gewähren wolle; weiters, daß der Landesauschuß ehestmöglich

die Verhandlungen mit den Interessenten, d. i. den Gemeinden Laterns, Zwischenwasser, Rankweil und Altenstadt durchführe rüchfichtlich der definitiven Übernahme und Aufteilung des 45/oigen Konkurrenzbeitrages per 92.250 K zu den mit 205.000 K veranschlagten Baukosten, der Übernahme der Kosten der Grundeinslösung und der Sicherstellung der Einhaltung der Straße und auf Grund der durchgeführten Verhandlung im Sinne des § 15 des Straßengesetzes vom 15. Februar 1881 ein Konkurrenzstatut für den Bau und die Erhaltung der Straße erlasse.

Der Landesauschuß faßte in der Sitzung vom 14. August 1906 in Stattgebung des Ansuchens der Straßenbaukommission den Beschluß, dem Landtage den Antrag zu unterbreiten auf Gewährung des erbetenen Landesbeitrages im Höchstausmaße von 25.740 K, zahlbar in 4 Raten von je 6435 K in den Jahren 1907—1910, und mit den betreffenden Gemeinden rüchfichtlich der Bildung der Bau- und Erhaltungskonkurrenz und der Grundeinslösung die betreffenden Verhandlungen einzuleiten.

Auf Grund der durchgeführten Verhandlungen wurde mit Beschluß des Landesauschusses vom 5. September 1906 die zu erbauende Laternserstraße als Konkurrenzstraße II. Klasse erklärt und das Konkurrenzstatut erlassen.

Nach demselben übernehmen von den die Konkurrenzgemeinden treffenden 45/o der Baukosten, veranschlagt mit 205.000 K

die Gemeinde Altenstadt	.	.	.	3 %	
"	"	Rankweil	.	.	7 %
"	"	Zwischenwasser	.	.	4.5 %
"	"	Laterns	.	.	30.5 %

Ferner übernehmen die Konkurrenzgemeinden etwaige Mehrkosten und überdies die Gemeinden Zwischenwasser und Laterns die Verpflichtung, den zum Straßenbau benötigten Grund und Boden in ihren betreffenden Gemeindegebieten unentgeltlich beizustellen.

Von den rechnungsmäßig sich ergebenden Kosten der jährlichen Erhaltung der Straße übernimmt:

die Gemeinde Rankweil	.	.	.	20 %	
"	"	Zwischenwasser	.	.	30 %
"	"	Laterns	.	.	50 %

Gegen das Statut wurde von den beteiligten Gemeinden innerhalb der gesetzlichen Frist Beschwerde nicht erhoben und ist dasselbe sohin in Rechtskraft getreten.

Der Vorarlberger Landtag beschloß in der Sitzung vom 28. Dezember 1906 in Abänderung des vorerwähnten Landtagsbeschlusses vom 28. Oktober 1905, zu den Mehrkosten des Baues der Laternserstraße per 85.800 K einen Landesbeitrag von 30/o im Höchstausmaße von 25 740 K in vier, in den Jahren 1907 bis inkl. 1910 fälligen Raten zu gewähren.

Damit erscheinen alle gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen für den Bau der Laternserstraße erfüllt und wird mit demselben im Frühjahr 1907 begonnen.

Zu den in den Jahren 1904 und 1905 aufgelaufenen und im V. Jahresberichte pro 1905 ausgewiesenen Kosten für Tracierung und Projektverfassung per

	K	1734.51
kommt noch der im Jahre 1906 hiefür aufgewendete Betrag von	"	4.40
und beziffert sich sohin der Gesamtaufwand für die Laternserstraße mit Ende 1906 auf	K	1738.91

VI. Jagdbergstraße.

Satteins—Röns—Schnifis—Chüringerberg—Eimündung in die Wassertaler Konkurrenzstraße, lang 9.9 km.

Wie bereits in den früheren Jahresberichten hervorgehoben, konnte diese Straße, mit deren Bau nach dem Landesgesetze vom 29. November 1899 erst im Jahre 1907 hätte begonnen werden sollen, dank der vorzeitigen vorschufweisen Beistellung des benötigten Baukapitales seitens der interessierten Gemeinden bereits im Jahre 1902 in Angriff genommen und im Juli 1904 vollendet werden.

Die Kosten waren im Bauprogramme veranschlagt mit 156.800 K, die wirklichen Ausführungskosten betragen 163.547.85 K und ist demnach eine Ueberschreitung von 6747 K 85 h zu verzeichnen.

Ueber ein seitens der Gemeindevorsteherung Schnifis am 30. Dezember 1905 an die Straßenbaukommission eingebrachtes Gesuch um Einbeziehung des Umbaues der 337 m langen Dorfstraße in die Jagdbergstraße und die Bestreitung der Kosten hierfür, welche nach einem von der Bauleitung bereits früher verfaßten Projekte ausschließlich der Grundeinlösung mit 3400 K veranschlagt sind, — aus dem Baufonds derselben, beschloß die Straßenbaukommission in ihrer Sitzung vom 19. Jänner 1906, auf dieses Ansuchen in so lange nicht einzugehen, als den schon einmal an den Umbau der Dorfstraße gestellten Bedingungen, d. i. Entfernung eines Düngerhaufens, eines hölzernen Abortes und eines Stalles, welche Objekte ein Haupthindernis der Regulierung bilden und Tragung der anderen Grundeinlösungskosten seitens der Gemeinde Schnifis nicht entsprochen ist.

Erst im Falle der Annahme dieser Bedingungen ist die Straßenbaukommission geneigt, der Regulierung der Dorfstraße in Schnifis im Wege neuer Verhandlungen näher zu treten.

Von diesem Beschlusse der Kommission wurde die Gemeindevorsteherung in Schnifis mit Note vom 19. Jänner 1906 verständigt; eine Antwort der Gemeindevorsteherung hierauf ist bis jetzt nicht eingetroffen.

Im Jahre 1907 gelangt die I. Rate im Ausmaße von 40.887 K des von den Konkurrenzgemeinden vorschufweise eingezahlten Baukapitales von 163.700 K zur Rückzahlung.

Die disponiblen Gelder des Baufonds der Jagdbergstraße wurden bei der Sparkassa in Bregenz zinstragend angelegt und ergaben mit Ende Dezember 1906 ein Zinserträgnis von im ganzen K 58.65.

Schl u ß.

Wie bei den einzelnen Straßenzügen ausgewiesen, beziffern sich die für Projektaufnahme und für den Bau derselben mit Ende des Jahres 1906 aufgelaufenen Kosten, wie folgt:

1. Montafonerstraße, I. Teil: Bludenz—Barthenen:	K	290.952.89
2. Hinterbregenzerwaldstraße, I. Teil: Bezau—Schröden:	„	190.469.58
3. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze:	„	381.258.42
4. Flegensstraße: Lech—Warth—Landesgrenze:	„	259.838.16
5. Laternserstraße:	„	1.738.91
6. Jagdbergstraße:	„	163.547.85

es ergibt sich somit für die Durchführung des Straßenbauprogrammes seit dem Beginne der Aktion, d. i. April 1900 bis Ende des Jahres 1906 ein Gesamtaufwand von

K 1,287.805.81

An demselben partizipiert:

der Staat mit einem Betrage von	.	.	K 470.610 ⁶² = 36 ⁵⁴ %
das Land " " " "	.	.	" 448.588 ⁸⁰ = 34 ⁸⁴ %
die Gemeinden " " " "	.	.	" 368.606 ³⁹ = 28 ⁶² %

Von dem oben ausgewiesenen Betrage von K 1,287.805⁸¹ entfallen K 81.133⁷⁰, das sind 6³ % auf die Kosten der Tracierung und Projektierung der Straßen, der Bauleitung und Bauaufsicht und der allgemeinen Verwaltung.

Es soll auch im diesjährigen Jahresberichte wie in den vorhergehenden nicht unerwähnt bleiben, daß mit dem im Landesgesetze vom 29. November 1899 für die Ausführung des Straßenbauprogrammes angelegten Betrage von 1,246.600 fl. = 2,493.200 K das Auslangen nicht gefunden wird und eine wesentliche Überschreitung dieser Voranschlagsziffer unvermeidlich ist.

Einen Hauptanteil an diesen Ueberschreitungen tragen die seit Aufstellung des Straßenbauprogrammes bezw. der Kostenanschläge, d. i. seit dem Jahre 1898, geradezu enorm gesteigerten Arbeitslöhne, vornehmlich in den hoch und abseits gelegenen Arbeitsgebieten und die Steigerung der Preise der Baumaterialien und der Grundentlohnung, weiters die, wie auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens, so auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens stets zunehmenden Ansprüche der Interessenten an der Ausgestaltung des Straßenwesens bezw. an die Anlage der Straße hinsichtlich der Breite, Niveau und Richtungsverhältnisse, der Kunstbauten, wie Brücken, Viadukte, Tunnels, Laminengallerien und anderer Schutzbauten, Wahl der Baumaterialien zc. zc.

Bezüglich der Flerenstraße und der Laternerstraße, wofür die vollständigen Detailprojekte nunmehr vorliegen, und der Jagdbergstraße, die bereits ausgebaut ist, wurden die Ueberschreitungen bereits im IV. und V. Jahresberichte pro 1904 und 1905 in eingehender Weise begründet; für die übrigen Straßenzüge werden von Fall zu Fall nach Vorlage der betreffenden vollständigen Detailprojekte, — bei der Hinterbregenzermwaldstraße I. Teil: Bezau—Schröcken voraussichtlich im Jahre 1907 — bezüglich der zu gemächtigenden Überschreitungen Aufklärungen erfolgen.

Die Länge der bereits ausgebauten Straßenstrecken beträgt 35⁸⁶ km, jene der im Baue befindlichen 1⁸⁰ km. Die Baukosten pro Meter Straßenlänge können durchschnittlich mit rund 35 K angenommen werden.

Das Personale für die Durchführung der Straßenbauaktion ist das gleiche geblieben, wie im Vorjahre und besteht außer dem Gefertigten als Bauleiter aus dem Baumeister Wilhelm Wolf und den beiden Bautechnikern Karl Bickel und Josef Hepperger, welche Funktionäre im Bedarfsfalle auch zur Dienstleistung in Landesbauangelegenheiten seitens des Landesauschusses herangezogen werden.

In diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Kosten.

Dem vorliegenden VI. Jahresberichte liegen bei der Rechnungsabluß des allgemeinen Baufondes, des in gesonderter Verwaltung geführten Baufondes der Teilstrecke der Montafonerstraße: Gampräg(Leindle)—Schruns und der Jagdbergstraße.

Bregenz, im Jänner 1907.

Illmer m. p.

Landes-Oberingenieur und Bauleiter.

Rechnungs-Abschluß

des allgemeinen Baufonds,

des

Baufonds der Straßenstrecke

Gamprätz (Liendle)—Schruns der Montafonerstrasse

und der

Jagdbergstrasse

pro 1906.



A. Rechnungs-Abchluß

des Baufondes mit Ausschluß der Straßenstrecke:
Gampräh(Tiendle)—Schruns der Montafonerstraße
und der Jagdbergstraße.

Einnahmen laut Kassabuch	K 218.142'70
Ausgaben laut Kassabuch	„ 133.956'50
Verbleibt ein Kassarest von	K 84.186'20

In den Einnahmen von K 218.142'70 ist auch das Zinserträgnis per K 2836'33 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

Von den vom Baufonde bestrittenen Auslagen von K 133.956'50 entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern auf:

B 1 Montafonerstraße I. Teilstrecke:	
Bludenz—Parthenen ausschließlich der Strecke:	
Gampräh(Tiendle)—Schruns	K 58.914'51
B 2 Hinterbregenzeraldstraße	
I. Teil: Bezau—Schröcken	
	„ 19.888'86
B 3 Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„ 11.572'—
B 4 Flerenstraße: Lech—Warth—Landesgrenze	„ 43.576'73
B 5 Laternenstraße	„ 4'40
Summe	K 133.956'50

NB. Die Rechnungsgebarung des Baufondes für die Straßenstrecke: Gampräh(Tiendle)—Schruns und der Jagdbergstraße erfolgt abgefondert, weil das Baukapital von den interessierten Gemeinden vorzeitig und vorschußweise gegen feinerzeitigen Rückersatz aus dem allgemeinen Baufonde zur Verfügung gestellt wurde.

Bregenz, am 4. Jänner 1907.

Ilmer m. p.

Landes-Oberingenieur und Bauleiter.

B. Rechnungs-Abschluß

des Baufondes der Straßenstrecke: Gampräh(Liendle)—Schruns
der Montafonerstraße:

Sinnahmen laut Kassabuch	K 25.006.—
Ausgaben laut Kassabuch	„ 23.188.80
	<hr/>
Verbleibt ein Kassarest von	K 1.817.20

NB. Zu den Einnahmen per K 25.006.— ist auch der Zins per 6 K der disponiblen bei der Sparkassa der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

C. Rechnungs-Abschluß

des Baufondes der Jagdbergstraße.

Sinnahmen laut Kassabuch	K 1918.—
Ausgaben laut Kassabuch	„ —.—
	<hr/>
Verbleibt ein Kassarest von	K 1918.—

NB. Die disponiblen und bei der Sparkassa der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes ergaben im Jahre 1906 ein Zinserträgnis von K 58.65.

Bregenz, am 4. Jänner 1907.

Ilmer m. p.
Landesoberingenieur und Bauleiter.