

## Beilage 100.

# Bericht

des Landesausschusses über das Projekt, betreffend die Verbreiterung der I. Teilstrecke der Flegensstraße (Stuben—Fleglen) und Ergänzung, beziehungsweise Vervollständigung der dortigen Sicherheitsbauten.

### Hoher Landtag!

Der Konkurrenz-Ausschuß der Flegensstraße stellte am 20. Dezember 1906 an den Landesausschuß das Ersuchen um Aufnahme eines Projektes und Kostenvoranschlages, betreffend die Erweiterung der Flegensstraße in der I., etwa 3 km langen Strecke von Stuben nach Fleglen und Vervollständigung der dortigen Schutzbauten. In der Begründung dieses Ansuchens wird ausgeführt, daß bei einer am 6. September 1906 stattgefundenen Begehung der Straße durch einige Mitglieder der Vorarlberger Straßenbau-Kommission und des Konkurrenz-Ausschusses die Unzulänglichkeit der Breite dieser Straßenstrecke von nur 3 m gegen die Breite von 4 m der andern Teilstrecken der Flegensstraße, sowie die Mangelhaftigkeit der Schutzanlagen wie z. B. Lawinenschutzbauten, Geländer u. dgl. konstatiert worden sei. Von kompetenter Seite sei auch darauf verwiesen worden, daß die eventuelle staatliche Übernahme der Flegensstraße (Inkammerierung) vor entsprechender Ausgestaltung der bezeichneten Straßenstrecke wohl als ganz ausgeschlossen erscheine.

In dem Gesuche des Konkurrenz-Ausschusses wurde ferner Mitteilung gemacht, daß dieser den Obmann in der Sitzung vom 3. Dezember 1906 beauftragt habe, nach Fertigstellung des Projektes und Kostenvoranschlages mit einem Gesuche an den Landesausschuß und Landtag heranzutreten um Gewährung eines Landes- und Erwirkung eines Staatsbeitrages.

Mit Beschluß des Landesausschusses vom 7. Jänner 1907 wurde das Landesbauamt entsprechend dem Ansuchen des Konkurrenz-Ausschusses mit der Verfassung des Projektes beauftragt und am 9. Februar legte der Konkurrenz-Ausschuß das Projekt mit dem Kostenvoranschlage von K 70.000.— dem Landesausschusse mit dem Ersuchen vor, dasselbe dem Landtage mit dem Antrage auf Gewährung eines 40 %igen Landes- und Erwirkung eines 50 %igen Staatsbeitrages unterbreiten zu wollen. Hierbei wird der Landesvertretung der pflichtschuldi.ige Dank für das den Konkurrenzgemeinden der Flegensstraße seit einer Reihe von Jahren bewiesene Wohlwollen und die großen vom Lande diesfalls gebrachten Opfer zur Schaffung des großen Werkes zum Ausdruck gebracht. In der Sitzung vom 2. April 1907 beschloß der Landesausschuß die Vorlage des Aktes an den hohen Landtag, der aber bereits am 27. März verjagt worden war, daher eine Erledigung bisher nicht erfolgen konnte.

Auf Grund des Beschlusses des Konkurrenz-Ausschusses vom 8. Jänner 1908 wurde das früher gestellte Ansuchen unterm 10. Februar d. J. erneuert und wird speziell darauf hingewiesen, daß die Flegensstraße durch den noch im Laufe dieses Jahres erfolgenden Anschluß an die Lechtalerstraße eine bedeutende Verkehrssteigerung zu gewärtigen habe und daß im vorigen Frühjahr wegen Unzulänglichkeit der nötigen Schutzbauten ein Menschenleben zum Opfer fiel.

In dem dem Projekte beigegebenen „Technischen Berichte“ wird die geplante Bauaktion ausführlich erörtert und wird aus diesem Berichte folgendes im Auszuge nachstehend beigelegt:

Das gegenständliche Projekt betrifft die Verbreiterung, sowie die Ergänzung und Vervollständigung der Sicherheitsbauten, wie Geländer und Lawinenschutzbauten auf der I. Teilstrecke der Flerenstraße von Stuben auf den Fleren.

Diese Strecke wurde in den Jahren 1895—1897 vom Lande Vorarlberg als erstes Straßenbauunternehmen ausgeführt, und damit eine landschaftliche Bauaktion eingeleitet, welche ihren prägnantesten Ausdruck fand in dem Landesgesetze vom 29. November 1899, die Herstellung von Konkurrenzstraßen in Vorarlberg betreffend, bezw. in dem damit geschaffenen Straßenbauprogramme.

Einen Teil desselben bildet auch die Flerenstraße, jedoch nur die Strecke Lech—Warth—Landesgrenze, während die andere Teilstrecke Stuben—Fleren—Lech außerhalb des Straßenbauprogrammes mit Hilfe staatlicher Unterstützung aus dem Titel „Straßenbaudotation“ und zum Teile noch vor Schaffung des Straßenbauprogrammes ausgeführt wurde. Während die Flerenstraße in ihrer 15.5 km langen Strecke Fleren—Lech—Warth—Landesgrenze eine Breite von 4 m bezw. eine Fahrbahnbreite von 3 m aufweist, wurde die erste 3 km lange Strecke Stuben—Fleren nur mit einer Breite von 3 m bezw. mit einer Fahrbahnbreite von 2 m ausgeführt.

Den Grund hiefür bildet der Kostenpunkt. Wenngleich schon im technischen Berichte zum Projekte dieser Straßenstrecke vom Jahre 1894 darauf hingewiesen wurde, daß dieser Straße eine über das lokale Interesse erhöhte Bedeutung zukommt, insofern, als selbe berufen erscheint, die erste Teilstrecke einer künftigen Konkurrenzstraße zu bilden, welche das Klofertal mit dem Tannberg und dem tirolischen Lechtale verbindet, so konnte man sich damals mit Rücksicht auf die hohen Kosten, welche der Bau einer 4 m breiten Fahrstraße in dem bekanntlich sehr schwierigen Terrain erfordert hätte, zu dieser Straßenbreite nicht entschließen, sondern man beschied sich mit einer Breite von 3 m, welche für den lokalen Verkehr ausreichend erschien.

Nunmehr liegen die Verhältnisse aber anders; die Flerenstraße ist in ihrer ganzen Länge von 18.5 km von Stuben bis zur Landesgrenze nahezu ausgebaut; dieselbe wurde mit Beschluß des Landesauschusses vom 22. Dezember 1903 im Sinne des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881 als eine Konkurrenzstraße II. Klasse erklärt, hiefür ein Statut erlassen, und der Verkehr hat seit dem Beginne des Straßenbaues im Jahre 1895, sohin in dem Zeitraume von fast 12 Jahren, eine weit über den lokalen Interessentenkreis hinausgehende, namhafte Steigerung erfahren.

Als bezeichnend für die Verkehrszunahme sei nur erwähnt, daß sofort nach Eröffnung der I. Teilstrecke Stuben—Fleren die Anzahl der Pferde auf dem Tannberg (Lech und Warth) von drei auf vierzehn stieg; nach dem Ausbau der weiteren Teilstrecke Fleren—Lech trat im Sommer 1905 eine Omnibusfahrt zwischen Lech zur Bahnstation Langen ins Leben, welcher mit dem Ausbaue der Straße nach Warth im Sommer 1906 eine zweite Warth—Lech—Langen folgte. Eine sehr wesentliche Steigerung des Verkehrs ist mit der im Jahre 1908 zu gewärtigenden Eröffnung der Lechtalerstraße von Steeg bis zur Landesgrenze zu erwarten, durch welche der Verkehr der oberen Gemeinden des Lechtalles nach der Bahnstation Langen gelenkt wird, welche denselben bedeutend näher liegt, als die Bahnstation Imst, wohin sich jetzt der Frachtenverkehr bewegt. So beträgt die Entfernung von Holzgau, dem bedeutendsten Orte des oberen Lechtalles, zur Bahnstation Langen rund 38 km, dagegen zur Bahnstation Imst 103 km, sohin um nicht weniger als 65 km mehr.

In den Jahren 1907—1912 erfolgt der Ausbau des Straßenzuges Bezau—Schröcken—Hochkrumbach—Warth zum Anschlusse an die Fleren- und die Lechtalerstraße, nach dessen Vollendung ein bedeutenderer Verkehr aus dem Bregenzerwalde nach dem Tannberge und zur Bahnstation Langen zu erwarten steht.

Einer weiteren, allerdings noch in weiter Ferne stehenden Straßenverbindung Warth, bezw. Lechleiten über den nur 1698 m hohen Schöpfenpaß durch das Rappental nach dem sommerlich von tausenden von Fremden besuchten Oberstdorf soll nur andeutungsweise gedacht werden.

Wie bekannt, zieht ein Teil der Flexenstraße Stuben—Flexen eine lange Strecke steilen, mitunter senkrechten Felswänden entlang, welche dem Fußgänger bei der zur Verfügung stehenden Straßenbreite von nur 2'5 m ein seitliches Ausweichen einem entgegenkommenden vollbeladenen Frachtwagen, oder einem Omnibus, wie es bei Straßen in der Ebene der Fall ist, kaum gestatten; ein Ausweichen zweier sich entgegenkommender Fuhrwerke ist nur auf den Ausweicheplätzen möglich und dann auch nur mit Schwierigkeiten.

Die Größe und die Sicherheit des Verkehrs machen die Erbreiterung der Straße zur unabweislichen Notwendigkeit. Desgleichen notwendig erweist sich auch die Ergänzung und Vervollständigung der Schutzvorrichtungen.

So lange sich der Verkehr nur auf die einheimische Gebirgsbevölkerung und wenige Touristen beschränkte, welche sich der Schwindelfreiheit erfreuen, mochten die Wehrsteine und die wenigen eisernen Geländer genügen; bei dem nunmehrigen gesteigerten Verkehre genügen die vorhandenen Schutzvorrichtungen aber nicht mehr und die Klagen der Fremden über die Mangelhaftigkeit der Geländer dortselbst sind allgemein.

Die Anbringung neuer und die Ergänzung und Verstärkung der alten Geländer ist dringend notwendig. Was die Sicherheitsvorkehrungen gegen Schneelawinen und Steinschlag betrifft, so waren bereits im ursprünglichen Projekte vom Jahre 1894 Lawinenschutzdächer in einer Länge von 180 m auf die Strecke vom unteren Ende der bestehenden Lawinengallerie bis zum unteren Ende des mittleren Tunnels, d. i. von Prof. 1012'3 bis Prof. 812'9 vorgesehen. Bei der Bauausführung wählte man statt der allerdings billigeren, aber wenig haltbaren Holzkonstruktion eine teurere, aber solidere und gar keine Erhaltungskosten erfordernde Gewölbekonstruktion in Stein und armiertem Beton und kompensierte die Mehrkosten durch die Reduktion der Länge dieses Schutzbanes auf 63'15 m.

Die mehr als zehnjährige Erfahrung lehrte aber, daß die schuldige Rücksicht auf gefährdete Menschenleben die Sicherung der vorgenannten Strecke gegen Lawinen und Steinschlag nahezu in ihrer ganzen Länge notwendig macht; auf eine Länge von 28'5 m ist die Straße durch einen Tunnel (III) geführt und entfällt sohin die Notwendigkeit der Anlage eines Schutzbanes dortselbst.

Bei der oberen und der unteren Ausmündung dieses Tunnels finden sich allerdings hölzerne Lawinendächer vor; dieselben sind jedoch sehr baufällig und müssen unter allen Umständen einer durchgreifenden und doch wenig haltbaren Reparatur unterzogen werden. Das obere Holzdach wurde schon zweimal durch Steinschläge erheblich beschädigt und mußte einmal fast vom Grunde aus neu erstellt werden. Diese Holzdächer sollten durch eine massive Schutzgallerie ersetzt werden.

Beim alten Steinbruche (Prof. 1050'0) ist die Errichtung von Schneerechen zum Schutze gegen Schneelawinen notwendig; es hat dort bereits vor Jahren ein Schneerechen bestanden, der nur aus einer Reihe gebildet dem Schneedrucke nicht Stand zu halten vermochte und zerstört wurde.

Das Gesamterfordernis beziffert sich auf K 70.000.—.

An den Baukosten der ganzen Flexenstraße von Stuben bis zur Landesgrenze, welche sich — nebenbei bemerkt — nach deren Vollendung auf rund K 508.000.— stellen werden, beteiligt sich der Staat mit 50 %, das Land mit 40 % und die interessierten Gemeinden Klösterle, Lech und Warth Hochtrumbach mit 10 %. In gleicher Weise soll auch die Deckung der Kosten per K 70.000.— für die gegenständlichen Bauten erfolgen, und würde sich die Beitragsleistung des Staates sohin auf K 35.000.—, des Landes auf K 28.000.— und jene der Gemeinden auf K 7000.— stellen.

Um die Aufbringung dieser Geldmittel, vornehmlich seitens des Staates und des Landes zu erleichtern, könnte die Bauaktion auf zwei Jahre verteilt werden und demnach die Flüssigmachung des Staats- und Landesbeitrages in 2 Raten von je K 17.500.— bzw. von K 14.000.— erfolgen, wogegen die Konkurrenzgemeinden ihr geringfügiges Betreffnis von K 7000.— unter Einem in den Baufond einzuzahlen hätten.

Soweit der technische Bericht vom Jänner 1907.

Anfangs Februar 1908 ergänzte das Bauamt diesen Bericht noch mit nachstehenden Bemerkungen: Die Ausführungen im vorliegenden Berichte bezüglich der Baufähigkeit der alten hölzernen Laminenschutzbücher haben mittlerweile eine traurige Bestätigung gefunden.

Am 2. März 1907 wurde das an das obere Ende des untersten III. Tunnels anschließende 17.5 m lange hölzerne Laminendach durch eine Schneelawine, vermischt mit großen Steinen, auf eine Länge von 12 m zerstört und fand an dieser Stelle am 6. April 1907 ein Wanderer durch eine Schneelawine den Tod.

Weiters wird noch bemerkt, daß seit Aufstellung des Kostenanschlages mehr als ein Jahr verstrichen ist, und daß in dieser Zeit die Preise der Baumaterialien und die Arbeitslöhne eine wesentliche Steigerung erfahren haben.

Es erscheint somit geboten den früheren Kostenanschlag von K 70.000.— um 10 % zu erhöhen, und stellt sich derselbe somit auf K 77.000.—.

Demgemäß erhöhen sich auch die Beitragsleistungen des Staates von K 35.000.— auf K 38.500 in 2 Raten von je K 19.750.—, jene des Landes von K 28.000.— auf K 30.800.— in 2 Raten von je K 15.400.— und jene der Gemeinden von K 7000.— auf K 7700.—.

Die Vorarlberger Straßenbau-Kommission sprach in der Sitzung vom 30. Jänner 1908 einstimmig den Wunsch aus, daß das bereits seit einem Jahre erliegende Projekt der Erweiterung der Straße Stuben—Flezen und der Vervollständigung der Schutzbauten mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr und zum Schutze der Wanderer in der nächsten Tagung des Landtages in Verhandlung gezogen und günstiger Erledigung zugeführt werden möge. Von diesem Wunsche wurde der Landesauschuß mit Note der Straßenbau-Kommission vom 11. Februar 1908 in Kenntnis gesetzt.

Der Landesauschuß teilt vollkommen die Anschauung über die Notwendigkeit und Unaufschiebbarkeit der projektierten Schutz- und Erweiterungsbauten in der I. Teilstrecke der Flezenstraße und kann auch hinsichtlich Aufteilung der Kosten keinen anderen Vorschlag machen als den im technischen Berichte enthaltenen. Die Konkurrenzgemeinden Klösterle, Lech und Warth haben sich seit zirka 14 Jahren ununterbrochen alljährlich Beiträge zum Baue der Flezenstraße zu leisten gehabt; sie sind in dieser Hinsicht bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt und haben seit Jahren ganz außerordentlich hohe Gemeindeumlagen. Es erscheint ganz und gar ausgeschlossen, diese Gemeinden mit mehr als 10 % zu den Kosten der Erweiterungsbauten heranzuziehen.

Nach dem beantragten Verteilungsschlüssel würden sonach von den auf K 77.000.— erhöhten Kosten entfallen:

Staat	50 % =	K 38.500.—
Land	40 % =	„ 30.800.—
Gemeinden	10 % =	„ 7.700.—

welche Beträge auf 2 Jahre und zwar auch der auf die Gemeinden entfallende verteilt werden sollten.

Der Landesauschuß stellt daher gestützt auf obige Ausführungen den

#### Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Das Land Vorarlberg übernimmt an den mit K 77.000.— veranschlagten Kosten der Verbreiterung der I. Teilstrecke der Flezenstraße (Stuben—Flezen) und Ergänzung der Schutz- und Sicherungsbauten an derselben K 30.800.— in 2 Jahresraten à K 15.400.— (1909 und 1910) unter der Bedingung, daß der Staat zu gleichem Zwecke einen Beitrag von K 38.500.— gewähre und die beteiligten Gemeinden die restlichen K 7700.— übernehmen“.

Bregenz, den 28. Februar 1908.

Der Landesauschuß.  
Martin Ghurnher, Referent.