

## Bericht

des Landesauschusses über das Gesuch des Konkurrenz Ausschusses der Flerenstraße um einen Landesbeitrag zu den Kosten der Ein- und Offenhaltung dieser Straße.

### Hoher Landtag!

Seit einer Reihe von Jahren hat der hohe Landtag den Gemeinden des Tamberges Unterstützungen gewährt, damit dieselben die ihnen obliegende, schwere Last der Übernahme der jährlichen Ein- und Offenhaltungskosten der Flerenstraße in einer ihre finanziellen Kräfte nicht übersteigenden Weise zu tragen imstande sind. Für die Jahre 1898, 1899 und 1900 wurden der Gemeinde Lech, welche damals noch für sich allein das vollendete, erste Teilstück der Flerenstraße zu erhalten hatte, jährliche Subventionen bis zum Maximalbetrage von K 600 gewährt, wobei sich die damaligen Erhaltungskosten auf rund K 1500—1800 bezifferten. Dieselbe Subvention wurde im Jahre 1902 der Gemeinde Lech neuerdings votiert. Im Jahre 1904 wurde sodann unter Intervention des Landesauschusses die Bildung der Erhaltungskonkurrenz der Flerenstraße vorgenommen, wonach die Gemeinden Klösterle und Warth je 25%, die Gemeinde Lech 50% zu zahlen hat. Mit dem weiteren Ausbaue der Straße erhöhten sich selbstverständlich auch die Kosten ihrer Erhaltung; im Jahre 1904 betrug dieselben K 2160, im Jahre 1906 mit Vollenbung der Strecke Lech-Warth bereits K 3100 und im Jahre 1907 rund K 5000.

Mit Sitzungsbeschluß vom 30. März 1907 wurde infolgedessen dem Konkurrenz Ausschusse der Flerenstraße für die Jahre 1906 und 1907 je eine Subvention im erhöhten Ausmaße von K 1000—bewilligt, welche Subvention für das Jahr 1908 auf K 1500—erhöht wurde. Mittlerweile hat auch das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten auf ein diesbezügliches durch den Landesauschuß befürwortetes Ansuchen des Konkurrenz Ausschusses, welches Ansuchen mit Zuschrift des Landesauschusses vom 20. Februar 1908, Zahl 695, der k. k. Regierung zur Würdigung übermittelt worden war, mit Erlaß vom 20. Oktober vorigen Jahres, Bl. 15.966, im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium zu den Erhaltungskosten dieser Straße einen Staatsbeitrag im Ausmaße von jährlich K 4500—bewilligt. Wenn somit auch die k. k. Regierung in dankenswertester Weise durch die Gewährung des Staatsbeitrages einen größeren Teil der finanziellen Last der Erhaltungskosten von den Konkurrenzgemeinden abgenommen hat, so verbleibt dennoch für dieselben noch eine sie ganz außerordentlich belastende restliche

Erhaltungspflicht übrig. Der dem Landesauschusse unterm 21. Februar ds. Js. in Vorlage gebrachte Voranschlag für die Kosten der Ein- und Offenhaltung der nunmehr bis zur Landesgrenze vollendeten Strecke weist ein Erfordernis von rund K 15.000 auf, ein Betrag, welcher begründet ist in der Anlage mehrerer kostspieliger Lawinenverbauungen usw. In dem an den Landesauschuß gerichteten Gesuche des Konkurrenz Ausschusses wird hervorgehoben, daß die von den Konkurrenzgemeinden geleisteten Zuschüsse dieselben in ganz außerordentlicher Weise über ihre Kräfte belasten. Die Erhaltungskosten der Straße steigern sich mit jedem Jahre entsprechend der Steigerung des Verkehrs auch zur Winterzeit, seitdem nämlich der Skisport auf dem Gebiete des Flegenspases einen ungeahnten Aufschwung genommen habe und daher auch im Winter für die klaglose Offenhaltung der Straße möglichst Vorsorge getroffen werden müsse. Der Konkurrenz Ausschuß konstatiert endlich die Tatsache, daß bei der durch den k. k. Bezirksingenieur im Juni ds. Js. vorgenommenen Begehung der Straße in ihrer ganzen Länge von 18 $\frac{1}{2}$  km dieser einen den Verhältnissen entsprechenden klaglosen Zustand konstatierte.

Der Landesauschuß empfiehlt dem hohen Hause die möglichste Berücksichtigung des vorliegenden Gesuches. Nachdem nunmehr auch die Tiroler Strecke: Steeg — Landesgrenze vollendet ist und die ganze Strecke dem Verkehre übergeben werden kann, erlangt dieselbe eine weit über den Rahmen irgend einer anderen im Lande bestehenden Konkurrenzstraße hinausgehende Bedeutung, weil sie ein bisher für den Fremdenverkehr beinahe unbekanntes, viele Stunden langes Tal, wie das Lechtal, nunmehr dem Verkehre vollständig erschließt, ein Tal das wegen seines Gewerbesleißes und seiner Naturschönheiten in Zukunft außerordentlich zahlreich besucht werden wird und dessen Bewohner von nun an ihren Handel und Verkehr am Bahnhofe in Langen abwickeln, also dorthin gravitieren werden. Ferner mündet das Lechtal nach Reutte aus und wird daher ein Gesamtverkehr zwischen der vorarlbergischen Station Langen und dem ganzen Gebiete von Reutte im Anschlusse an die Bahnlinien nach Rempten und Biessenhofen sich entwickeln.

Gestützt auf diese Erwägungen stellt der Landesauschuß den

### **Antrag:**

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Dem Konkurrenz Ausschusse der Flegensstraße wird für die Ein- und Offenhaltung dieser Straße pro 1909 eine Subvention von K 1500 aus dem Landesfonde bewilligt.“

**Bregenz**, am 27. September 1909.

**Für den Landesauschuß:**

**Adolf Rhombert** Referent.