

Hoher Landtag!

Das zur Vorberathung über das Gesuch der Gemeinden Alberschwende, Egg und Andelsbuch puncto Radfelgenbreite auf ihrer Straße eingesezte Comite erstattet hierüber nachstehenden

B e r i c h t:

Das vorliegende Gesuch enthält eine zweifache Forderung:

1. Die Bewilligung zur Einhebung eines Weggeldes;
2. Die Hinwirkung auf Erlassung einer Verordnung, daß zur Conservirung der Straße für die Frachtfuhrwerke nach Maßgabe der Bespannung eine größere Breite der Radfelgen einzuführen sei.

Erstere Forderung findet jedoch ihre Austragung im Wege der polit. Behörden und bildet nur die zweite Forderung den Gegenstand der Verhandlung im hohen Landtage.

Bevor das Comite direkte zur Begründung seiner schließlichen Anträge schreiten kann, erachtet es für nothwendig auf Grund der sämmtlichen ihm zur Verfügung gestellten in dieser Angelegenheit erlaufenen Verhandlungsakten und auf Grund eigener langjähriger Erfahrungen in kurzen Zügen dem hohen Landtage ein möglichst klares Bild der Sachlage vorzulegen.

Von der Straße im Dorfe Schwarzach abzweigend wurde nach einer eigens von den Bregenzerwälder und Hoffsteiger Gemeinden hiezu gebildeten Concurrency und auf eigene Kosten vom Jahre 1835 an durch 3 Jahrzehnte in mehreren Abtheilungen die derzeitige Straße in den Bregenzerwald, über Alberschwende, Egg und Andelsbuch nach Bezau hergestellt, durch die inneren Gemeinden Mellau, Schnepfau und Au nach Schoppernau wohl die Verbesserung und theilweise Umlegung der Straße in Aussicht genommen, jedoch bis heute noch nicht durchgeführt.

Während nun dieser letztere Theil der Straße noch immer der absolut nothwendigen Regulirung harret, und nur äußerst ungenügend den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen entspricht, ist auch der äußere größtentheils neugebaute Theil der Straße, die Strecke von Bezau bis Schwarzach, gegenwärtig und schon seit Jahren in einem so schlechten Zustande, daß die Klage hierüber eine beständige, eine allgemeine und leider auch eine ganz begründete geworden ist. — Diese Klagen beziehen sich nicht etwa auf die vielfältig in dieser Gebirgsgegend eintretenden und oft zerstörend wirkenden Elementarfälle, nicht auf den haultichen Zustand der vielfach angebrachten Brücken oder den Mangel an nothwendigen Schutzwehren *z. z.*, sondern lediglich auf den schlechten, stets aufgerissenen und furchenartig durchschnittenen Zustand des Straßenbeetes, auf unzureichende Ausbettung und Beschotterung, wodurch selbst bei günstiger Witterung der Verkehr sehr erschwert, bei längerem Thau- und Regenwetter aber nahezu unmöglich gemacht wird.

Forscht man unbefangen nach den Ursachen dieses Zustandes, so muß zuerst der Umstand auffallen, daß gerade diese Straße, die von den hiezu concurrirenden Hoffsteiger- und Bregenzerwälder Gemeinden ohne jegliche staatliche Hilfe, selbst, aus eigener Kraft hergestellt und zur Unterhaltung übernommen wurde, in solchen Zustand des Verfalles gerathen konnte.

Unsere k. k. Behörden im Lande trugen an der Fortdauer und an der zunehmenden Verschlimmerung dieses Zustandes, der selbstverständlich vor Allem dem Bregenzerwalde zum unberechenbaren Schaden gereicht, nicht die Schuld. Von allen Seiten mit Klagen und Beschwerden bestürmt, suchten sie auf all jenen Wegen und mit jenen Mitteln Abhilfe zu schaffen, die ihnen gesetzlich vorgeschrieben waren. — Vertragsmäßig hatten nämlich die Hoffsteiger Gemeinden in eigener Concurrenz von Schwarzach bis zur Gemeindegrenze von Alberschwende und weiters die Gemeinden Alberschwende, Egg, Andelsbuch und Bezau, jede auf eigenem Gebiete die Last der Einhaltung der Straße übernommen. Die polit. Behörden wendeten sich daher zunächst an diese Gemeinden. Es ergingen Vorstellungen, Aufforderungen, Drohungen fort und fort, bald an diese, bald an jene Gemeinde, bald an alle zusammen, je nachdem da oder dort die Klagen über den Zustand der Straße wieder lauter wurden. — Zugegeben, daß es da und dort zeitweilig an den Gemeinden fehlen mochte, im Ganzen aber scheinen die Behörden aus den begründeten Gehnvorstellungen und Aufklärungen der Gemeinden die Ueberzeugung gewonnen zu haben, daß unter obwaltenden Verhältnissen dem Uebel nicht beizukommen, und daß, ohne ein Unrecht zu begehen, gegen die Gemeinden mit nachhaltiger Strenge nicht vorgegangen werden könne. Es lag nämlich die Thatsache vor, daß mehrere, ja alle diese Gemeinden wiederholt mit der größten Anstrengung dem Uebel zu steuern suchten, die Straße in ihrem Gebiete in tadellosen Zustand brachten, doch ganz ohne Erfolg. Der Zustand der Straße wurde sogleich wieder der alte und die Klagen kaum auf Wochen verstummt. — Selbstverständlich, daß dann immer neue Entmuthigung, Unzufriedenheit und Unthätigkeit in diesen Gemeinden eintrat.

Die Zumuthung, daß sich Gemeinden Jahr für Jahr zu großem Aufwand an Kosten ohne allen Erfolg herbeilassen können, wäre denn doch allzustark. Daß alle diese Mühen der Gemeinden erfolglos, daß ungeachtet aller Anstrengung der Zustand der Straße fortwährend schlecht und unhaltbar bleiben muß, hat nämlich seinen Grund darin, daß diese Straße als eine in gebirgigem und dabei ungünstigem Terrain sehr schmal angelegte Bezirksstraße, bei einer Frequenz, wie keine andere Straße im Lande sie aufweist, ohne jeglichen Schutz und ohne jegliche Schonung mit durchaus schmalfelgigen Lastwagen befahren wird.

Diesem Grunde des Uebels, auf den die Gemeinden unaufhörlich seit Jahrzehnten hinweisen und um Abhilfe ersuchten und den im Lande Jedermann, nur ein Theil der Frachtfuhrleute nicht, begriff, hatten die Bregenzerwälder Gemeinden, wie die k. k. Behörden schon im Jahre 1843 im Vorhinein vorzubeugen gesucht. Es wurde nämlich angesichts der besonderen Verhältnisse des Bregenzerwaldes allseitig anerkannt, daß die gesetzlichen Bestimmungen über Einrichtung des Fuhrwerkes, wie sie gemäß Hofkanzlei-Dekretes vom 30. April 1840 (Kundmachung vom 8. Juni 1840) bestanden, zum Schutze jener Straßen durchaus unzureichend seien und so wurde dann mit allgemeinem Einverständnisse vom damaligen k. k. Kreisamte Bregenz und mit hoher Subernial-Genehmigung ein eigenes Statut über Einrichtung des Frachtfuhrwerkes im Bezirke Bregenzerwald geschaffen und unterm 15. Februar 1845 in Kraft gesetzt. Dieses Statut enthält möglichst genau die bereits giltigen Gesetzbestimmungen, modifizirt nur die Bestimmung über die Breite einer Ladung von 9' auf 7' und wesentlich jene über die Breite der Radfelgen. — In der Voraussicht, daß das Statut wirksam in's Leben trete, änderten dann auch eine große Zahl der Frachtfuhrleute und gerade die bedeutendsten rechtzeitig ihre Wagen, nur ein kleiner Theil, nämlich 8 Frächter, stellten unterm 7. März 1846 die Bitte um Zurücknahme oder wenigstens Abänderung des Statutes dahin, daß eine Ladung bis zu 30 Ctr. nicht an eine bestimmte Radfelgenbreite gebunden werde. Noch weitere 5 Frächter folgten mit ähnlicher Beschwerde dato Mellau, den 8. Februar 1846, die nur die Forderung eines Maximalgewichtes von 20 Ctr. begehrte. Das damalige k. k. Landgericht in Bezau holte hierüber das Gutachten der Gemeinden ein und nach demselben wäre sichere Aussicht gewesen, den

nicht unbegründeten Beschwerden gerecht zu werden und das nicht wesentlich modifizierte Statut noch hinreichend wirksam durchzuführen. — Leider geschah gar nichts mehr in der Sache. Das nach dreijähriger Vorbereitung endlich kund gemachte und in voller Rechtskraft bestehende Statut blieb ein Gesetz, an das sich Niemand mehr kehrte und das die k. k. Behörden auch nicht durchführten.

Noch durch einige Jahre, bis in Mitte der fünfziger Jahre, blieb die Bregenzerwälderstraße, damals nur bis Egg neu gebaut, in ordentlichem Zustande. Nun aber begann durch die massenhafte von Jahr zu Jahr zunehmende Ausfuhr an Holz ein Verkehr von Fuhrwerken auf dieser Straßenstrecke sich zu entwickeln, an den früher wohl Niemand gedacht und den man daher bei Anlegung der durchgehends nur 12 — 14' breiten Straße offenbar gar nicht in Aussicht genommen hatte. Der Transport dieses Ausfuhr-Artikels erfolgt durchgehends in Ladungen von 40 bis 100 Etr. und bewegt sich mit Ausnahme der Eriftungen einzig auf der Straße von Egg resp. Bezau nach Schwarzach. — Daß nun ein solcher ununterbrochener Jahr aus und ein dauernder Verkehr eine anfänglich schon so schmal angelegte Bergstraße, deren Unterbau überdies nach einstimmigem Urtheile der Sachmänner und k. k. Baubehörde schon der Terrainverhältnisse wegen schwach ist, nothwendig ruiniren muß, wenn nicht durch Einrichtung des Fuhrwerkes, besonders hinsichtlich der Radfelgenbreite auf möglichste Schonung Bedacht genommen wird, liegt auf der Hand. Eingetreten ist jedoch das Gegentheil. Je mehr alljährlich der Verkehr sich steigerte, desto mehr gerieth auch die Einhaltung der polizeilichen Vorschriften in Abnahme und die nothwendigen Folgen sind auch in reichlichem Maße eingetreten. — Als endlich im Jahre 1861 die Straße über Andelsbuch bis Bezau und Reute weiter hergestellt war, traten die Gemeinden Egg, Andelsbuch und Bezau vereint auf und verlangten in ihrer Eingabe an das k. k. Bezirksamt Bezau dato 7. Februar 1861, daß nun endlich nach der weiteren Vollendung der Straße und nach so bitteren Erfahrungen hinsichtlich der eingerissenen Unordnung das schon im Jahre 1845 rechtsförmig eingeführte Straßenstatut in's Leben gerufen und nur die nach Verlangen mehrerer Fuhrleute wünschenswerthe Modifikation desselben eintrete. Es begannen nun wieder die Verhandlungen, welche endlich im Einverständnisse sämmtlicher Bregenzerwälder und Hoffsteiger Gemeinden in dem Beschlusse resultirten: daß das Statut vom 15. September 1845 mit der Abänderung, daß ein Maximalgewicht von 30 Etr. für unbeschränkte Radfelgenbreite gestattet sei, von der hohen Statthalterei republicirt und durchgeführt werden möge. — Sonderbarer Weise aber wollten sich eine Anzahl Fuhrleute des Bregenzerwaldes, ungeachtet gerade aus Rücksicht für sie die Abänderung des Statutes, soweit nur ihre früheren Forderungen gingen, zugestanden war, nicht fügen und reichten unterm 9. Jänner 1873 ihre Beschwerde und Gegenvorstellung ein.

Die hohe k. k. Statthalterei fand jedoch, diesen Vorstellungen, gegenüber dem einstimmigen Wunsche der Gemeinden, dem übereinstimmenden Urtheile der Baubehörden und der energischen Unterstützung der k. k. polit. Behörden in Bezau und Bregenz nicht mehr Folge zu geben und genehmigte mit Erlaß vom 5. März 1863 die Kundmachung des abgeänderten Statutes. — Allein diese, nach mehr als 2 jährigen Bemühungen der Gemeinden, der k. k. Baubehörden und der polit. Behörden erflossene Entscheidung wurde über neuerliche Beschwerde mehrerer Fuhrleute vom hohen Staats-Ministerium unter Hinweisung auf die hinreichende Bestimmung des Hofkanzlei-Dekretes vom 30. April 1840 mit Erlaß vom 15. September 1863 aufgehoben.

Die Gemeinden, durch diesen Verlauf der Sache in ihrer Straßenangelegenheit, sich mit ihren von den ersten Instanzen gewürdigten und gerechten Forderungen abgewiesen und schutzlos sehend, gaben nun für viele Jahre hinaus jegliche Hoffnung auf und so blieb denn abermals der Stand der Sache wie früher und der Zustand der Straße hat auch seither von Jahr zu Jahr sich mehr verschlimmert, ungeachtet die alljährlichen Gemeinderechnungen sehr hohe Summen für Einhaltung derselben nachweisen. — Durch volle 10 Jahre ist nur ein einziger Versuch noch gemacht worden, indem die Bregenzerwälder Gemeinden eine Kundmachung des k. k. Bezirksamtes vom 2. Mai 1867 erwirkten, die jedoch keine Wirkung mehr hatte.

Die Bestimmung des Hofkanzlei-Dekretes vom 30. April 1840 § 3 in Anwendung zu bringen, wurden keine Versuche gemacht, einestheils, weil zu offenbar vor Augen lag, daß diese Bestimmung ganz

und gar unzureichend sei und weil sie überdies so schwer durchführbar war, daß die Mühe der Controle die ganze Handhabung des Gesetzes unmöglich machen mußte.

Nun liegt uns abermals ein Gesuch der Gemeinden Oberschwende, Egg und Andelsbuch vor, die nun zum vierten Male in gleicher Angelegenheit und zwar diesmal um Abhilfe im Wege der Landesgesetzgebung bitten.

Dieses Gesuch begehrt vor Allem eine Modifikation der bisherigen Vorschriften in dem Sinne, daß, nicht wie bisher das Gewicht der Ladung sondern die Besspannung als Maßstab für eine gewisse Breite der Radfelgen zu Grunde gelegt werde. — Nun ist allerdings ganz richtig, daß die Breite der Radfelgen nach dem Gewichte der Ladung sich richten sollte, denn das Gewicht der Ladung, nicht die Zahl der vorgespannten Zugthiere wirkt auf die Straße, ebenso richtig und unbestritten ist aber auch, daß bei den obwaltenden Verhältnissen in diesen Gemeinden diese theoretisch ganz richtige Bestimmung in der Praxis einfach undurchführbar sich erweist.

Nach dem Straßengesetze vom 3. Juni 1863, bei dieser Straße aber schon auf Grund früherer Verträge, obliegt jeder Gemeinde auf ihrem Gebiete die Einhaltung der Straße, wie die Handhabung der Straßenpolizei. Nun ist aber klar, daß in allen diesen Gemeinden — mit Ausnahme von Schwarzach — die Ausübung dieser polizeilichen Aufsicht einfach schon deßwegen unmöglich ist, weil keine Brückenwagen vorhanden, das Gewicht der Ladung also nicht constatirt werden kann. Die Möglichkeit dieses Gewichtes zu constatiren bildet aber die Voraussetzung der bisherigen Gesetze.

Ist nun diese Möglichkeit nicht da, so muß das ganze Gesetz wirkungslos sein, weil es eben undurchführbar ist. Diese Wirkungslosigkeit hat sich denn auch überall fühlbar gemacht und wurde schon vor 9 Jahren im Borsarlberger Landtage in der Sitzung vom 5. April 1864 über Antrag des Herrn Abgeordneten Spieler mit übereinstimmendem Gutachten der Handels- und Gewerbekammer und des k. k. Bauamtes ein Beschluß gefaßt, eine Abänderung der bisherigen Vorschriften beim hohen k. k. Staatsministerium in dem Sinne anzustreben, daß künftighin der Maßstab der Besspannung statt des Ladungsgewichtes für die Breite der Radfelgen zu Grunde gelegt werde. Obwohl in voller Uebereinstimmung mit den k. k. Baubehörden, der Fachmänner, der Handelskammer des Landes hatte der Schritt des hohen Landtages keinen Erfolg.

Das hohe k. k. Staatsministerium erklärte nicht darauf eingehen zu können. In Oesterreich besitzt nur Böhmen seit 1869 ein auf dieser Bestimmung beruhendes Landesgesetz, während unsere Nachbarstaaten, z. B. die Schweiz, längst mit bestem Erfolge diese Bestimmung in ihre Straßenpolizeigesetze eingeführt haben.

In Anbetracht dieser Vorgänge findet daher das Comite die Gründe für die Aenderung des Gesetzes in diesem Sinne nicht des Weitern darzulegen.

Eine eingehende Erwägung dürfte jedoch der Umstand erfordern, ob bei Schaffung eines Gesetzes die zur Bewältigung größerer Steigungen als Vorspann benützten oder gemietheten Pferde in die Besspannung einzurechnen seien oder nicht. Dem Comite waren hiebei folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Sein Antrag erstrebt nur ein Landesgesetz speziell für die Straße von Schwarzach über Egg nach Bezau. Diese Strecke von circa 5 Stunden hat keine kurzen starken, wohl aber mehr als stundenlange und dazu noch sich entgegensehende sanfte Steigungen. — Die praktische Durchführung in der polizeilichen Aufsicht würde somit sehr erschwert, wenn nicht auch die Vorspannpferde zur Besspannung eingerechnet würden.

Dann soll durch dieses Gesetz der Verkehr nicht erschwert, sondern nur dem Ruine des Straßentees durch die übermäßig schweren Lasten vorgebeugt werden. — Nach dem Schema, wie der beantragte Gesegentwurf aufstellt, ist die Felgenbreite für 2spännige Fuhrwerke mit 3" W. M. gewiß äußerst niedrig gestellt, so daß die Bewegung des mäßig schweren Fuhrwerks sozusagen gar nicht beschränkt erscheint. Erst das dreispännige Fuhrwerk wird zu einer Breite der Felgen mit 4 Wiener Zoll verhalten. Mit 3 Pferden wird nun auf jedem Theile dieser Straße eine Ladung von 40 bis 50 Ctr. befördert. — Für eine Ladung von 40 Ctr. wird eben sowohl im Landesgesetze für Niederösterreich, als im Ent-

wurde eines solchen für Oberösterreich eine Radfelgenbreite von 4 Zoll festgesetzt und angemessen erachtet. Ein gleiches Verhältniß findet statt bei 5- bis 6spännigen Fuhrwerken, da bei einer Felgenbreite von 5 $\frac{1}{2}$ Zoll der Vorspann gar nicht mehr beschränkt wird.

Aus diesen wichtigen Gründen und weil sonst das Maß der Felgenbreite sowohl für 2- als 4spännige Fuhrren höher gegriffen werden müßte, was wieder für den Verkehr erschwerend wäre, glaubt das Comité, diese Bestimmung des § 1 alinea 2 des beantragten Gesetzes aufnehmen zu müssen. — Durch die Bestimmung des § 3 soll den Gemeinden die Handhabung dieses Gesetzes möglichst erleichtert, allen umständlichen Schreibereien vorgebeugt und so dessen schnelle und gründliche Wirksamkeit verbürgt werden. — Die Bestimmung des § 5 dürfte in Anbetracht der nothwendigen Aenderungen, die an den Wägen vorgenommen werden müssen, geboten, zugleich auch den Verhältnissen angemessen erscheinen.

Daß endlich dieser Gesetzentwurf nur speziell für diese Straße beantragt wird, dürfte wohl hinreichend durch den allbekannten Umstand gerechtfertigt sein, daß diese Straße sowohl nach ihrer Anlage, als nach ihrer außerordentlichen Frequenz und ihrer Wichtigkeit für den Verkehr eines großen Landestheiles des ganzen Bregenzerwaldes, eine auffallende Ausnahme bildet vor allen übrigen nicht ärarischen Straßen des Landes und daher als eine wichtige Landesangelegenheit die besondere ausnahmsweise Aufmerksamkeit der hohen Landesvertretung verdienen dürfte.

Diese, wiewohl nothgedrungen weitausholende Einleitung und Begründung seines Antrages vorausschickend, erlaubt sich das Comité dem hohen Landtag folgenden Gesetz-Entwurf zu beantragen und dessen unveränderte Annahme zu empfehlen.

Bregenz, 13. Dezember 1873.

R. J. Hammerer
Obmann.

Johann Kohler
Berichterstatter.