

Beicht

des landtäglichen Gemeinde- und Verwaltungs-Ausschusses über den Akt betreffend die Herstellung des Fleyenweges.

Hoher Landtag!

In der XI. Sitzung II. Session VII. Periode 1891/92 hat der hohe Landtag folgende Beschlüsse gefaßt:

- „1. Der Landesausschuß wird beauftragt zum Zwecke der Herstellung eines sichern Fahrweges im Fleyen bis zur nächsten Session die nöthigen Vorerhebungen zu pflegen, insbesondere die Aufnahme eines technischen Gutachtens, eines Planes und Kostenvoranschlages durch den Landescultur-Ingenieur zu veranlassen.“
- „2. Die durch diese Erhebungen und Aufnahmen erwachsenen Kosten, insoweit sie nicht auf der Beistellung der nöthigen Handlanger und Pflöcke beruhen, werden auf den Landesfond übernommen.“
- „3. Die Beistellung der nöthigen Handlanger und Pflöcke haben die Gemeinden Lech und Warth auf eigene Kosten zu besorgen.“

In Ausführung dieses Landtagsbeschlusses fand am 23. Juni 1892 an Ort und Stelle eine Begehung unter Intervention des Herrn Landeshauptmannes und des Herrn Landescultur-Ingenieurs statt. Es wurden dabei bezüglich der Tracenlegung drei Alternativen in Betracht gezogen:

1. Die Belassung des bestehenden Weges unter Verbesserung der Steigungsverhältnisse im obern Theile, dafür aber die Anbringung von Schutzbauten gegen die Lawinenabstürze und die Steinschlägigkeit im Bergabhange.
2. Die Benützung des bestehenden Weges am linken Ufer des Zürserbaches bis zur Brücke über diesen, dann die Neuanlage desselben auf der linken Uferseite mit Einlegung von Serpentinien über die Halbe des sogenannten Rosengarten und in der weitem Fortsetzung die Aussprennung des Weges aus dem Felsenabhange bis auf die Höhe, wo der neue Weg wieder in den bestehenden einmünden würde.

In der Strecke von Stuben herauf bis in die Nähe des Rosengarten könnte anstatt des bestehenden Weges längs des Zürserbaches eventuell der verlassene Steinbruchweg benützt werden.

3. Die Benützung der Arlberg-Straße bis nach Rauz und dann Abzweigung durch die Alpen, Muttun und Gofrei bis in den bestehenden Weg auf der Paßhöhe.

Ein präzises technisches Urtheil der Vorzüge dieser Tracen wurde nicht abgegeben, weil dieses ohne vorherige Untersuchung der bezüglichen Terrainverhältnisse und nöthigen Niveauangaben unmöglich sei. Dagegen wurde vorläufig constatirt, daß die Gefahr, sowohl hinsichtlich der Lawinengänge, als auch der Steinschläge an der Stelle des jetzigen Weges gegenüber den zwei anderen Tracen am größten sei.

Bezüglich der ad 2 bezeichneten Anlage wurde technischerseits bemerkt, daß die Felswand am linken Ufer stark zur Verwitterung geneigt sei, daher Steinbröckelungen unterworfen zu sein scheine, während diese Trace von Lawinengefahr weit günstiger geschont sei als der alte Weg.

Die ad 3 bezeichnete Trace sei vor Lawinengefahr ebenso günstig als die ad 2, dagegen eine Steinschlägigkeit gar nicht zu befürchten, und begegne diese Linie den wenigsten Schwierigkeiten, jedoch werde dieser Weg eine bedeutend größere Länge bekommen.

In eine Verhandlung mit den interessirten Gemeinden Klösterle, Warth und Lech konnte noch nicht eingegangen werden, da dieser die Kostenberechnung dieses Straßenbaues vorauszuweisen habe.

Zur Verfassung dieses Kostenvoranschlags und zu den weitem Vorerhebungen wurde zufolge Landesauschußbeschlusses vom 1. Juli 1892 der Herr Landeskultur-Ingenieur beauftragt. Nachdem aber dieser mittlerweile das Gesuch um Enthebung eingereicht hatte und da diese Stelle vacant wurde, so beschloß der Landesauschuß am 28. Sept. 1892 eine neuerliche commissionelle Begehung anzuordnen, womit der Herr Landeshauptmann betraut wurde, welcher das Nähere mit der k. k. Bezirks-hauptmannschaft zu vereinbaren und in deren Einvernehmen vorzunehmen habe. Mit der Aufnahme eines Kostenvoranschlags wurde der Herr k. k. Bezirksingenieur Krapf in Feldkirch betraut, welcher auch zusagte.

Am 6. Oktober 1892 fand dann unter der Leitung des Herrn Landeshauptmannes und im Beisein des Herrn k. k. Statthaltereisekretärs Viktor v. Alpenheim und des k. k. Bezirksingenieur Krapf, sowie der Gemeindevorsteher der interessirten Gemeinden diese neuerliche commissionelle Tagung in Stuben statt.

Dabei wurde technischerseits rücksichtlich der Wahl der Trace aus den drei bei der ersten Begehung am 23. Juni 1892 in's Auge gefaßten Linien folgendes gesagt.

„Nachdem sich schon bei der ersten Begehung am 23. Juni gezeigt hatte, daß eine Verbesserung des bestehenden Weges die Lawinengefahr und Steinschlägigkeit keineswegs mindern würde, und das Project über Rauz als zu weit und lawinengefährlich über Wunsch der theilhaftigen Gemeinden und auch aus dem Grunde, weil das k. k. Aera mit unverhältnismäßigen Kosten die Reichsstraße von Stuben bis Rauz im Winter offen halten müßte, fallen gelassen wird, so schritt man an die Begehung des Projectes ad 2 über den obern Steinbruch dem Feljen entlang zum Fleyensattel.“

Ueber die Ausführung des Weges in dieser Trace sagt der Herr Bezirksingenieur Krapf folgendes: Bei diesem Projecte würde die Reichsstraße von Stuben aufwärts bis ober der Langenwiesbrücke über den Zürferbach benützt werden können, von da ab bis zu dem obern Steinbruche auf der Fleyenwiese besteht gleichfalls vom Bahnbau herrührend eine mit gleichmäßigem Gefälle angelegte fahrbare Straße, welche sich vollständig zu dem in Rede stehenden Zwecke der Herstellung einer Verbindung zwischen Stuben und Lech eignen und geringe Adaptationskosten erfordern würde. Von da ab bis nahe zur Stelle, wo der bestehende Weg den Zürferbach zum 2. Male überbrückt, müßte die völlige Neuanlage der Straße in größtentheils sehr schwierigem Terrain erfolgen.

Es lasse sich allerdings nicht leugnen, daß auch diese Straßenanlage mancherlei Mängel aufweisen werde, indem an einzelnen Strecken Lawinengänge vorkommen, an andern hingegen von den steilen und augenscheinlichen morschen Felsabhängen Steinschläge zu befürchten seien. Doch müsse diesen Gefahren durch tiefe Einsprengung der Straße an den gefährdeten Stellen und Anbringung von Schneebächern begegnet werden. Wenn überdies alljährlich durch die Felsabräumungen die Gefahr der Steinschläge verhindert werde, so könne die neue Straße ganz sicher gebaut werden.

Der approximativ aufgenommene Kostenvoranschlag würde sich ausschließlich der Grundauslösung auf 15.000 fl. belaufen, wenn die Straße nur mit 2 $\frac{1}{2}$ M. Breite angelegt wird.

Hinsichtlich der alten Straße sagt der fachmännische Befund, daß der Verkehr auf derselben sowohl im Winter als im Sommer mit großen Gefahren verbunden sei, und daß bei Eintritt von Lawinengängen, sowie bei anhaltend schlechtem Wetter der Verkehr ganz unterbrochen werde, so daß die Gemeinde Lech in solchen Zeiten außer aller Verbindung stehe, die Erbauung einer neuen Straße demnach eine absolute Nothwendigkeit sei, und eine entsprechende möglichst gesicherte Verbindung nur in dieser obbeschriebenen Trace hergestellt werden könne.

Die anwesenden Gemeindevertreter der interessirten Gemeinden Lech- und Warth-Hochkrumbach gaben die Erklärung ab, vorbehaltlich der Genehmigung der Gemeindevertretungen zusammen 4000 fl. leisten zu wollen. Die aus der Gemeinde Klösterle erklärten, sie seien heute noch nicht in der Lage, einen Beitrag zuzusichern, wollen aber innert 14 Tagen einen diesbezüglichen Ausschlußbeschuß vorlegen. Auf Grund dieser Verhandlung gelangten sodann von den genannten Gemeinden die diesbezüglichen Ausschluß-Beschlüsse über die Beitragsleistung zu dem gegenständlichen Straßenbaue ein und zwar:

1. Von der Gemeinde Lech, Beschluß vom 11. Oktober 1892. Diese Gemeinde erklärt sich zu einem Beitrage von 3000 fl. bereit, jedoch unter der Bedingung, daß diese Gemeinde künftighin zur Instandhaltung dieser Straße nur von der Grenze an, wie sie schon über 40 Jahren verpflichtet gewesen, sich herbeilasse.
2. Von der Gemeinde Warth-Hochkrumbach, Beschluß vom 14. November 1892. Diese Gemeindevertretung bewilligte einen Beitrag von 600 fl. aber unter der Bedingung, daß die zu erhoffende Kaisergabe und das projectirte Weggeld nach Verhältnis der Beitragsleistung der Gemeinde Warth-Hochkrumbach zugute kommen werde. Ferner soll die Gemeinde Lech die Verpflichtung auf sich nehmen, nach Erbauung dieser Straße dieselbe von der Grenze Warth bis Lech in einem ordentlichen Stande zu erhalten.
3. Die Gemeinde Klösterle sicherte laut Beschluß vom 3. Oktober 1892 1000 fl. zu, jedoch unter der Bedingung, daß diese Gemeinde sodann von der künftigen Unterhaltung und den eventuellen Mehrkosten für immer frei sei, und diese Straße nach dem neuen Projecte gebaut werde.

Mit Zuschrift vom 21. Juli 1893 Bl. 4154 forderte der Landesauschuß die Gemeinden Warth-Hochkrumbach und Lech auf, einen höheren Beitrag zu diesem Straßenbaue zu geben, weil sonst derselbe unterbleiben müsse, da die anzuhoffenden Staats- und Landesbeiträge nicht in der Höhe votirt werden können, um das hiernach sich ergebende Kostendefizit decken zu können und wurde denselben noch nahe gelegt, daß sie verhältnismäßig beizutragen verpflichtet seien, zumal diese Gemeinden das meiste Interesse an diesem Straßenbaue haben.

Ueber diese Aufforderung erklärten die Gemeinden und zwar:

1. Lech unterm 19. August 1893, daß sie nicht in der Lage sei, mehr als 3000 fl. zu geben, sie wies vielmehr auf die Gemeinden Klösterle und Warth-Hochkrumbach hin, welche mehr zu leisten schuldig wären.
2. Die Gemeindevorsteherung Warth-Hochkrumbach sagte in der Zuschrift vom 21. September 1893 Nr. 137, daß diese Gemeinde in eine höhere Beitragsleistung nicht eingehen könne und verweist auf die Gemeinde Klösterle, welche mehr zu leisten verpflichtet wäre.

Der Landesauschuß beschloß auf Grund dieser Aktenvorlage in der Sitzung vom 11. Dez. 1893:

- „1. Es sei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bludenz mitzutheilen, daß der Landesauschuß vorbehaltlich der Genehmigung des h. Landtages für den Wegbau Stuben-Flexensattel unter der Bedingung einer Staatssubvention von mindestens derselben Höhe ein Landesbeitrag von 3.500 fl. in Aussicht gestellt.“
- „2. Der ganze Akt sei dem h. Landtage in Vorlage zu bringen.“

In Ausführung dieses Beschlusses wurde vom Landesauschusse mit Zuschrift vom 11. Dezbr. 1893, Zl. 5299 der Beschluß ad 1 der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bludenz mitgetheilt, um die Einleitung zur Erwirkung einer ergiebigen Staatshilfe zu treffen, eine diesbezügliche Erledigung ist von der h. k. k. Regierung aber noch nicht herabgelangt.

Der landtägliche Gemeinde- und Verwaltungs-Ausschuß, welchem dieser Akt zur Vorberathung und Berichterstattung zugewiesen worden ist, findet aus der oben dargelegten Aktenlage, daß in dieser Sache noch nicht alle nöthigen Vorerhebungen und Vorverhandlungen zum Abschlusse gekommen sind.

Insbefondere dürfte es sich dringlich empfehlen, daß:

1. Dieses Straßenproject und der Kostenvoranschlag vom jetzigen Landeskultur-Ingenieur genau und auf das gewissenhafteste überprüft und daß unter Einem auch die Grundablösung vorgenommen und in die Kostenrechnung eingestellt werde. Diese Arbeit soll in der Weise geschehen, daß jede Befürchtung einer eventuellen Ueberschreitung des Voranschlages bei der Ausführung des Baues sozusagen ausgeschlossen ist.
2. Wird es nothwendig sein, von den interessirten Gemeinden zugesicherte Beiträge zu bekommen, welche an keine Bedingungen gebunden sein sollten.
3. Desgleichen soll in der Frage der künftigen Instandhaltung dieser neuen Straßenstrecke volle Klarheit geschaffen werden.
4. Erscheint es absolut nothwendig, daß volle Klarheit über Deckung der sämtlichen Kosten dieses Straßenbaues festgestellt werde, welches dormalen noch nicht der Fall ist, um die unangenehme Lage eines unbedeckten Defizites, für welches aufzukommen Niemand verpflichtet wäre, zu verhindern.
5. Endlich wird es nothwendig sein, mit der h. k. k. Regierung über deren Beitragsleistung, sowie über Errichtung eines Wegzolles zur Deckung eines eventuell nicht gedeckten Kostenbetrages, das weitere Einvernehmen zu pflegen.

Mithin kann eine bedingungslose Beitragsleistung des Landes zu diesem Straßenbaue nicht beantragt werden, sondern erscheint es absolut geboten, eine Landes-Subvention an die vorherige Erfüllung der obigen Bedingungen zu knüpfen.

Der landtägliche Ausschuß stellt daher folgende

A n t r ä g e :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. Der Landesauschusch wird beauftragt in Angelegenheit des Straßen-Projectes über den Flezen folgende weitere Erhebungen und Verhandlungen zu pflegen:

Der Landeskultur-Ingenieur ist zu beauftragen, das Project einer neuen Straße über den Flezen, sowie den Kostenvoranschlag der eingehendsten genauesten Ueberprüfung zu unterziehen und auch die Grundablösung in der Voranschlagung aufzunehmen.

Die interessirten Gemeinden Lech, Warth-Hochkrumbach und Klösterle sind zu einer bedingungslosen verpflichtenden Zusage eines angemessenen verhältnismäßigen Beitragcs zu veranlassen, sowie die Frage der künftigen Instandhaltung zu lösen.

Vorerst ist über die vollständige Deckung sämtlicher Kosten dieses Straßenbaues sich Sicherheit zu verschaffen.

Endlich ist mit der h. k. k. Regierung das weitere Einvernehmen über die staatliche Beitragsleistung, sowie über die Zulässigkeit eines Weg-Zolles für diese Straße zu pflegen.

2. Sofern der überprüfte Kostenvoranschlag einschließlich der Grundablösungskosten kein wesentliches Mehrerfordernis ergeben wird, oder für die vollständige Deckung der sämtlichen Kosten dieses Straßenbaues einschließlich des Landesbeitrages Sicherheit gefunden werden wird, wird der Landesauschuß ermächtigt, einen angemessenen Beitrag aus der Landeskaſſa zu diesem Straßenbaue in sichere Aussicht zu stellen.

Bregenz, am 30. Jänner 1894.

Josef Heinze,
Obmannstellvertreter.

Peter Paul Welte,
Berichterstatter.

