

Beilage XIV.

Bericht

des volkswirthschaftlichen Ausschusses betreffend die Herstellung des Fleggenweges.

Hoher Landtag!

Bereits in der Session 1891/92 beauftragte der hohe Landtag den Landes-Ausschuss zum Zwecke der Erstellung eines sichern Fahrweges von Stuben bis zur Pafshöhe vom Fleggen die nöthigen Vorerhebungen zu pflegen und Plan und Kostenvoranschlag durch den Landescultur-Ingenieur anfertigen zu lassen.

Diesem Auftrage konnte aus mehrfachen Gründen bis zum Beginne der vorigen Session nur theilweise entsprochen werden. Wohl wurden Verhandlungen mit den Gemeinden gepflogen, technische Gutachten eingeholt und auch ein generelles Project sammt aproximativem Kostenvoranschlag verfasst. Dagegen lag ein Detailproject und ein auf Grund desselben verfasster Kostenvoranschlag nicht vor.

Auf Grund des Berichtes und der Anträge des landtäglichen Gemeinde- und Verwaltungsausschusses fasste der Landtag in der Sitzung vom 5. Februar v. J. folgende Beschlüsse:

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

Der Landescultur-Ingenieur ist zu beauftragen, das Project einer neuen Straße über den Fleggen, sowie den Kostenvoranschlag der eingehendsten, genauesten Überprüfung zu unterziehen und auch die Grundablösung in den Voranschlag aufzunehmen.

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

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

Endlich ist mit der 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 Mehrererfordernis ergeben wird, oder für die vollständige Deckung der sämtlichen Kosten dieses Straßenbaues einschließlich der Landesbeitrages Sicherheit gefunden werden wird, wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, einen Beitrag bis zur Höhe von 5000 fl. aus der Landescassa zu diesem Straßenbaue in sichere Aussicht zu stellen."

In Ausführung dieser Beschlüsse wurde der Landes-Ingenieur mit der Anfertigung des Detail-Projectes und des Kostenvoranschlages betraut. Derselbe unterzog sich mit großem Fleiße und hierbei neuerdings erprobter Fachkenntnis dieser Aufgabe.

Nach dem entworfenen Projecte soll die Abzweigung des Flerenweges nicht schon bei Stuben, sondern weiter oben in der Nähe von Raug von der Reichsstraße aus erfolgen und soll sonach derselbe auf der linken Seite des Flerenbaches durch die Alpen Rütten und Gofrei bis in den bestehenden Weg auf der Paishöhe führen.

Die Verbindung des Vorarlbergischen Lechthales, beziehungsweise der bei den Gemeinden Lech und Warth-Hochfrumbach mit der Außenwelt, d. i. mit der an der Arlberg-Reichsstraße gelegenen, zur Gemeinde Klösterle gehörigen Ortschaft Stuben im Klosterthale und weiter mit der nächsten Bahnstation Langen vermittelt der Weg über den Flerenpaß.

Ist der Übergang über denselben bei der bedeutenden Höhenlage von 1784 m im Winter bei Sturm und Schneetreiben auch meist mühselig, so birgt er doch nicht so große Gefahren. Anders ist es jedoch vom Flerenpasse abwärts gegen Stuben, dort wo der jetzige Weg das Hochplateau verläßt, in mehrfachen Serpentinien mit großem Gefälle stellenweise bis 25% an der rechtseitigen Bergeslehne entlang, welche aus den zu Rutschungen geneigten Verwitterungsprodukten des Gebirgsstoffes besteht, zur Thalsole hinabführt.

Hier, wo von den muldenförmigen Bodengestaltungen und Berglehnen schon bei geringem Schneefalle mächtige Lawinen sich bilden und in die Tiefe gehen, lauert bei jedem Schritte dem Wanderer das Verderben.

Seit dem Jahre 1860 zählt man bereits 11 Menschen, die infolge der Lawinen ihren Tod fanden, nicht zu gedenken der zahlreichen andern Unfälle, die sich dort ereigneten.

Trotz der Gefahren und Schrecknisse, welche der Flerenweg in dieser Strecke bietet, ist auf demselben der Verkehr doch ein sehr reger, weil dieser Weg eben das einzige Comunikationsmittel für die Bewohner von Lech und Warth-Hochfrumbach bildet, auf welchem sie ihre Lebensmittel beziehen und die Exportartikel verführen können.

Wegen der bestehenden Unsicherheit infolge Lawinengefahr mußte vor allem Anfange an bei Verfassung des neuen Projectes von der rechtseitigen Berglehne abgesehen werden. Dazu kommt noch, daß auch der Umstand in Berücksichtigung gezogen werden mußte, die Fortsetzung der Straße mit Anschluß an die im tirolischen Lechthale im Baue befindliche Straße zu erleichtern, und das kann nur dann der Fall sein, wenn die Sicherheit eine genügende und die Steigungsverhältnisse nicht ungünstig sind. Bei dem neuen Project trifft dieses zu. Insbesondere werden auch gerade die Steigungsverhältnisse nicht ungünstig, indem sie durchschnittlich nur 8-9% betragen, die Maximalsteigung aber nur 9⁹⁸/₁₀₀ erreicht.

Die Breite der Straße ist mit 3 m bemessen, wovon 0.5 für den Seitengraben und 0.5 m für das Seitenbarquet in Abzug zu bringen ist, sonach eine Fahrbahnbreite von 2 m verbleibt, wobei jedoch an geeigneten Plätzen für eine hinreichende Anzahl von Ausweichstellen vorgesorgt wird.

Als Bauzeit werden 2 Jahre in Aussicht genommen, einmal wegen der in dieser Höhenlage kurz bemessenen Bauzeit, welche die Vollenbung in einem Jahre nicht gestattet, und dann auch, weil

die vom Lande und vom Staate zu erhoffenden Subventionen leichter in zwei Jahresraten zu erhalten sein werden.

Die Gesamtkosten der Anlage incl. der Grundablösung und Bauaufsicht beziffern sich auf die ganz bedeutende Summe von fl. 40.900.

Mit den beteiligten Gemeinden waren hinsichtlich ihrer Beitragsleistung schon im Laufe des vergangenen Sommers Verhandlungen gepflogen worden. Die Gemeinde Lech verpflichtete sich hiebei zur Leistung von 3000 fl., Klösterle zu 1500 fl., und Warth-Hochkrumbach zu 600 fl., somit alle 3 beteiligten Gemeinden zu einem Gesamtbetrage von 5100 fl.

Auch die Frage der Grundablösung wurde insoweit erledigt, als seitens des Vorstehers von Klösterle und des Landes-Ingenieurs mit den Grundbesitzern letztere bindende Abmachungen gepflogen und die Kosten der Ablösung in den Kostenvoranschlag des Detailprojectes aufgenommen wurden.

Endlich wurde bei diesen Verhandlungen auch die Frage der künftigen Erhaltung der neuen Straße gelöst, indem die Gemeinde Lech dieselbe in rechtsverbindlicher Weise übernahm, dabei sich aber vorbehält, Schritte um Bewilligung zur Errichtung einer Wegmauth einzuleiten.

Nachdem die vorangeführten Verhandlungen beendet waren und Detailproject sammt Kostenvoranschlag vorlagen, mußte sich der Landesauschuß im Hinblick auf das hohe Erfordernis die Frage stellen, ob er in dieser Angelegenheit weitere Schritte unternehmen, oder vorher die weitere Beschlussfassung des h. Landtages einholen solle.

In Würdigung der unabweislichen Nothwendigkeit der Erstellung des neuen Weges und in Würdigung des Umstandes, daß jede weitere Verzögerung hintangehalten werden sollte, entschied sich der Landes-Auschuß für das erstere.

In der Landes-Auschußsitzung vom 5. Nov. v. J. wurde einstimmig beschlossen, Plan und Kostenvoranschlag der h. k. k. Regierung mit der Bitte um Gewährung eines Staatsbeitrages von fl. 20.000 zur Erbauung dieses Weges vorzulegen und dabei vorbehaltlich der Genehmigung des Landtages die Zuwendung eines Landesbeitrages in der Höhe von fl. 15.000 zu gleichem Zwecke in Aussicht zu stellen.

Die Erledigung der h. k. k. Regierung über diese Eingabe ist noch nicht erfolgt, es besteht aber die begründete Hoffnung, daß dieselbe in günstiger Weise bald eintreffe.

Für die armen Gemeinden Lech und Warth-Hochkrumbach kann nur auf diese Weise ein entsprechender Verkehrsweg geschaffen werden, da dieselben ganz außer Stande sind, mit eigenen Mitteln auch nur den primitivsten Verbindungsweg zu erstellen. Aber auch für das Land allein wäre dieses Unternehmen ohne werththätige Beihilfe des Staates nicht ausführbar, indem seine bescheidenen Mittel in der nächsten Zeit zu vielen und mitunter großen Unternehmungen in Anspruch genommen werden.

Es bleibt daher zur Realisirung des geplanten Werkes nur jener Weg offen, den der Landes-Auschuß betreten hat.

Der volkswirtschaftliche Auschuß ist im Hinblick auf die bestehenden Verhältnisse und Umstände und insbesondere in Rücksicht auf die unbedingte Nothwendigkeit der Erstellung eines sichern Verkehrsweges über den Fleren einerseits, und der Mittellofigkeit der beteiligten Gemeinden andererseits der einstimmigen Anschauung, daß das Land zur Erbauung des projectierten Weges der vom Landes-Auschuße in Aussicht genommene Betrag von fl. 15.000 vertheilt auf 2 Jahre votiren sollte, selbstverständlich unter der Bedingung, daß auch der Staat zu gleichem Zwecke den vorgesehenen Betrag von fl. 20.000 leiste.

Wohl ist der vom Lande zu votirende Beitrag gegenüber andern bisher zu ähnlichen Zwecken geleisteten Unterstützungen sehr hoch, aber die bestehenden Verhältnisse rechtfertigen die Gewährung desselben.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss erhebt auf Grund dieser Ausführungen den

A n t r a g:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Für den Bau des Flegenweges nach dem vorliegenden im Jahre 1894 angefertigten Detailprojekt wird ein Landesbeitrag von fl. 15.000, zahlbar in zwei Jahresraten (1895 und 1896) unter der Bedingung gewährt, dass der Staat dem gleichen Zwecke eine Subvention von fl. 20.000 zuwende.“

Bregenz, am 17. Januar 1895.

Johannes Thurnher,
Obmann.

Martin Thurnher,
Berichterstatter.

