

Beilage XXV.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses, betreffend die Fortsetzung des Baues der Flerenstraße.

Hoher Landtag!

In der Sitzung vom 24. Jänner 1895 votierte der Landtag für den Bau der Flerenstraße einen Betrag von 15.000 fl. aus der Landescaasse unter der Bedingung, daß der Staat zum gleichen Zwecke eine Subvention von 20.000 fl. gewähre.

Die staatliche Subvention wurde erwirkt, und der Bau der Straße im Jahre 1895 in Angriff genommen und 1896 fortgeführt. Die Arbeiten konnten wegen der außerordentlich schlechten Witterung des verflossenen Sommers nicht, wie es beabsichtigt war, zu Ende geführt werden. Die Straße wird indessen, wenn eine offizielle Eröffnung derselben auch nicht stattfand, bereits thatsächlich benützt und wird es nur mehr einer kurzen Zeit bedürfen, um den Bau derselben der Vollendung zuzuführen.

Durch den Bau dieser Straße ist für die Bewohner des vorarlbergischen Lechthales ein sicherer Verkehrs- und Verbindungsweg mit dem Lande geschaffen worden. Es war indessen schon von allem Anfange an beabsichtigt, den Straßenbau nicht nur bis zur Flerenhöhe zu erstellen, sondern denselben über Lech und Warth bis an die tirolische Grenze fortzuführen. In diesem Sinne beauftragte der h. Landtag mit Beschluß vom 25. Jänner 1896 den Landes-Ausschuß ein Straßenproject vom Flerenpasse bis zur Landesgrenze auf Landeskosten aufnehmen zu lassen.

Im Laufe des verflossenen Sommers befaßte sich nun der Landescultur-Ingenieur mit der Aufnahme eines Detailprojectes zur Fortsetzung der Flerenstraße bis zu dem nur in den Sommermonaten bewohnten Alpendörflein Zürs. Diese Strecke beginnt am Flegen im Anschlusse an die bereits nahezu erstellte Straße in einer Höhe von 1763 m, steigt zur Höhe des Flerenpasses hinan (1782 m) und senkt sich sodann nach Zürs hinunter, wo sie sich bei der Brücke über den Zürsbach an den alten Weg nach Lech anschließt. Die Trace führt durchwegs über Wiesen und Weidegründe über ein nur wenig geneigtes, zumeist aus Schotter und Erdmaterial gebildetes Terrain, schließt sich vorwiegend der Trace des alten Weges an und begegnet nirgends Schwierigkeiten. Die Länge der Straße beträgt 1933,4 m, die Breite derselben ist mit 4 m, die eigentliche Fahrbahn mit 3 m bemessen. Die Steigungen, beziehungsweise Gefälle, variieren zwischen 1.⁴³ bis 7.⁴⁷‰.

Die Gesamtkosten dieser Straßenstrecke sind mit 6500 fl. veranschlagt. Grund und Boden werden von der Gemeinde, beziehungsweise den Besitzern unentgeltlich überlassen. Zur Aufbringung der Kosten wäre, wie beim Baue der Flerenstraße, die Mithilfe des Staates und Landes in Anspruch zu nehmen, da die beteiligten Gemeinden nicht in der Lage sind, die erwachsenden Kosten selbst aufzubringen.

Bei den Beratungen des Landes-Ausschusses machte sich die Anschauung geltend, es sollte bei den einzuleitenden Verhandlungen mit der Regierung sich nicht auf dieses Theilproject beschränkt, sondern dieselben gleich auf die ganze noch zu erstellende Straßenstrecke ausgedehnt werden. Die zum Baue der ganzen Strecke erforderliche Summe beträgt nach approximativer Schätzung des Landescultur-Ingenieurs 96.000 fl., die Länge der Strecke 16.⁵ km.

Mit den beteiligten Gemeinden wurden die Verhandlungen in Betreff ihrer Leistungen zur Gesamtstrecke bereits durchgeführt und erklärten sich dieselben bereit, 12 % der erlaufenden Kosten unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß der Staat 50 % und das Land 38 % dazu beitrage. Die Gemeinde Klösterle übernimmt 3 ¹/₂, die Gemeinde Lech 5 % und die Gemeinde Warth-Hochkrumbach 3 ¹/₂ %.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss theilt die Anschauung, daß für den Bau der Gesamtstrecke eingetreten werden sollte und sonach eintheils ein Beschluß des Landtages hinsichtlich der Betheiligung des Landes am Baue der ganzen Strecke gefaßt, als auch die Verhandlungen mit der Regierung auf das Gesamtproject ausgedehnt werden. Die zugesicherte Beitragsleistung der Gemeinden ist als hinreichend anzusehen. Ein größerer Betrag kann von denselben nicht aufgebracht werden. Eine Änderung an den bezüglichen Abmachungen erschiene indessen doch als wünschenswert. Es sollte von den Gemeinden in erster Linie die Ablösung und unentgeltliche Überlassung des zum Straßenbaue benötigten Bodens gefordert werden, wogegen für jene Gemeinden, die von der projectirten Straße durchzogen werden — Lech und Warth — zusammen ein Nachlaß von 2 % eintreten sollte.

Die Kosten der Straße wären sonach in folgender Weise zu repartieren: Staat 50 %, Land 40 %, Gemeinden 10 %.

Der Bau würde sich auf mindestens 6 Jahre erstrecken und wären sonach die Kosten durch entsprechende Jahresraten von Staat, Land und Gemeinden aufzubringen.

Nach dem Wunsche der Gemeinden und nach Anschauung des Landes-Ausschusses sollte der Bau der Theilstrecke Fleren-Zürs noch im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden. Die Erwirkung eines Staatsbeitrages schon für das laufende Jahr erscheint aber wohl als ausgeschlossen, da das Budget pro 1897 erledigt ist und Nachtragsforderungen nur in äußerst dringenden Angelegenheiten seitens der Regierung an die Reichsvertretung gestellt werden. Es könnte also ein Staatsbeitrag wohl erst für das Jahr 1898 in Aussicht genommen werden.

Wollte dessenungeachtet der Bau der Theilstrecke Fleren-Zürs im Jahre 1897 durchgeführt werden, so könnte dieses nur dann geschehen, wenn das Land nebst seinem Beitrage auch noch einen Vorschuss in der Höhe der auf den Staat entfallenden Quote gewähren würde. Dieses könnte aber auch wieder nur unter der Voraussetzung erfolgen, wenn vorerst die Regierung die Zusicherung geben würde, daß der Staat für die Gesamtstrecke, sonach auch für diese Theilstrecke, an den Baukosten mit 50 % participire, und sonach der zu leistende Vorschuss des Landes die Deckung in den später zu leistenden Beiträgen des Staates fände.

Endlich wären auch noch Verhandlungen hinsichtlich Instandhaltung der zu erstellenden Straße mit den beteiligten Gemeinden durchzuführen.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss stellt folgende

A n t r ä g e :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. Das Land übernimmt an den für den Bau der Straße Fleren-Warth-Landesgrenze mit 96.000 fl. approximativ veranschlagten Kosten 40 % unter der Voraussetzung und Bedingung, daß der Staat 50 % und die beteiligten Gemeinden 10 % übernehmen

- und letztere zudem für die Ablösung des zum Straßenbaue nöthigen Bodens und unentgeltliche Überlassung desselben sorgen und aufkommen.
2. Der Landes-Ausschuß wird beauftragt, die bezüglichlichen Unterhandlungen mit der Regierung und den beteiligten Gemeinden durchzuführen und Vorforge zu treffen, daß hinsichtlich der künftigen Instandhaltung der Straße seitens der beteiligten Gemeinden rechtsverbindliche Vereinbarungen getroffen werden.
 3. Für den Fall, als die k. f. Regierung die Leistung des Staatsbeitrages in der Höhe von 50% für die gesammte Strecke zusichert, wird der Landes-Ausschuß ermächtigt, den Bau der Theilstrecke Fleren-Zürs in Angriff zu nehmen, die Ausführung im Offertwege zu vergeben und die nöthigen Vorschüsse aus der Landescasse zu gewähren."

Bregenz, den 11. Februar 1897.

Zink Jos.

Obmann.

Martin Thurnher

Berichterstatter.

