

## Beilage XXXII.

# Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über die Vorlage des Landesauschusses, betreffend Festsetzung eines Straßenbauprogrammes, und über das Gesuch der Gemeinde Schröcken um Herstellung der Straßenstrecke Hopfreen—Schröcken.

## Hoher Landtag!

Anlässlich des schon vor einigen Jahren im Nachbarlande Tirol zu Tage getretenen Bestrebens, ein für eine Anzahl Jahre bestimmtes Straßenbauprogramm gesetzlich festzustellen, fand sich der Landesauschuss von Vorarlberg veranlasst, der Frage der Aufstellung eines Straßenbauprogramms für dieses Land näher zu treten, und er wendete sich daher mit Zuschrift vom 8. August 1895 an die Statthalterei mit dem Ersuchen, dass die Regierung dieser Angelegenheit ihre volle Aufmerksamkeit und Unterstützung zuwenden wolle. Es wurden schon damals 4 Straßenzüge bezeichnet, die in erster Linie erbaut werden sollten. Es sind dieses die Alexenstrasse, die Montafonerstrasse, die Hinterbregenzermälderstrasse und die Strasse Bregenz—Langen—bairische Grenze.

Mit Note der k. k. Statthalterei vom 19. October 1895, Nr. 20.571 wurde dem Landesauschusse eröffnet, dass die Verwirklichung eines derartigen Programmes von der ausreichenden finanziellen Betheiligung seitens des Landes abhängig sei, und es müßte daher die Anregung zu einer solchen Action vom Landtage ausgehen, wie es auch in Tirol der Fall sei.

Mittlerweile ist Tirol bereits zu einem Abschlusse der bezüglichlichen Verhandlungen gelangt und das Ergebnis derselben ist das tirolische Landesgesetz vom 22. August 1897, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Tirol. Durch dasselbe wird der Bau von 19 Concurrrenzstraßen mit einem Kostenerfordernisse von 5,084.750 fl. sichergestellt. Von diesen Kosten übernimmt der Staat 2,581.892 fl. 50 kr., das Land 1,659.845 fl., die Interessenten 843.012 fl. 50 kr. Die bezüglichlichen Straßen haben eine Länge von 450 km und ist deren Erstellung innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren in Aussicht genommen. Die Beitragsleistungen des Staates variieren nach dem Tiroler Gesetze zwischen 20—70 %, jene des Landes zwischen 20—55 %, und die der Interessenten zwischen 10—40 %; im Durchschnitte ergibt sich für den Staat eine Beitragsleistung von 49.3 %, für das Land 34.1 % und für die Interessenten 16.6 %.

In Tirol sind aber im letzten Jahrzehnt mit Hilfe des Staates schon eine Reihe wichtiger Straßen erbaut worden. In den Jahren 1888—1897 wurden zu Straßenzwecken für das Land Tirol Staatssubventionen im Gesamtbetrage von 422.000 fl. gewährt, während Vorarlberg in dieser Zeit nur eine Subvention von 20.000 fl. und zwar für die Flerenstraße erhielt. Die Ursache liegt aber darin, daß in Vorarlberg dem Straßenbau bisher zu wenig Aufmerksamkeit zugewendet wurde.

Es wird sich wohl niemand, der mit den Verhältnissen im Lande Vorarlberg vertraut ist, der Überzeugung verschließen, daß das Straßenwesen im Lande noch sehr im argen liegt, daß in vielen Theilen überhaupt fahrbare Straßen fehlen, oder aber daß sich dieselben in einem Zustande befinden, die den Verkehrsverhältnissen der Jetztzeit nicht mehr entsprechen.

Zu einem Theile dürfte in den nächsten Jahren eine Verbesserung der Communicationsverhältnisse durch den zu gewärtigenden Bau der Bregenzerwaldbahn, eventuell mit der Verlängerung nach Dornbirn—Lustenau—Schweizer-Grenze und den eventuellen Bau der Bahn Bludenz—Schruns eintreten. Durch den Bau dieser Bahnen wird aber die Action des Bahnbauers selbst für viele Jahre hinaus als abgeschlossen zu betrachten sein. Es erscheint um so mehr geboten, der Ausgestaltung des Straßenwesens in jenen Landestheilen, die schlechte Verkehrswege haben, eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Das vom Herrn Landesingenieur ausgearbeitete und vom Landesauschusse dem hohen Landtage in Vorlage gebrachte Straßenbauprogramm enthält nur Straßenzüge, deren Ausbau von großem wirtschaftlichen Interesse ist, zu welchem auch der Fremdenverkehr, welcher ja auch im Erwerbsleben der bäuerlichen Bevölkerung ein wichtiger Factor geworden ist, gerechnet werden muß. Die in das Programm des Landesauschusses aufgenommenen Straßenzüge sollen nebst Erschließung des Verkehrs ganzer Thäler oder größerer Landestheile mit dem Lande auch eine entsprechende Verbindung mit dem Nachbarlande Tirol beziehungsweise mit Baiern herbeiführen.

Im Programme sind 2 Kategorien von Straßen vorgesehen. In die I. Kategorie sind jene Straßenzüge aufgenommen, deren Bau dringlich nothwendig ist, und daher in erster Linie in Angriff genommen werden sollten; in die II. Kategorie fanden jene Straßen Aufnahme, welche als Anschlussstrecken zu denen der I. Kategorie anzusehen sind.

Die im Programme aufgenommenen 6 Straßen haben eine Gesamtlänge von 90.1 km mit einem Kostenverhältnisse von 750.000 fl. Die dem Kostenvoranschlage zu Grunde gelegten Einheitspreise per curr. met. Straßenerstellung basieren auf den bei mehreren Straßenbauten in Vorarlberg gemachten Erfahrungen. Als Bauzeit soll ein Zeitraum von 15 Jahren, beginnend mit dem Jahre 1900, angelegt werden. Würde für das Land im Durchschnitte eine 30%ige Quote in Anspruch genommen, so würde dadurch eine jährliche Beitragsleistung von 15.000 fl. auf dasselbe entfallen.

Die Reihenfolge, in welcher die Straßen gebaut werden sollen, soll so festgesetzt werden, daß von der Flerenstraße zuerst die Straße nach Lech, von der Montafonerstraße die Strecke von Schruns nach St. Gallenkirch, von der Straße Bezau—Schröcken zuerst die Theilstrecke Mellau—Hirschau, dann Schopperrau—Schröcken und von der Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze die Strecke von Bregenz bis Wirthatobel zum Ausbau gelangen.

Das vom Landesauschusse vorgelegte Programm umfaßt folgende Straßen:

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Flerenstraße beziehungsweise Bürs—Lech—Warth—Landesgrenze mit 4 m Breite, 14.3 km Länge, einem Erfordernisse von 7 fl. per curr. met., sonach | 100.100 fl. |
| 2. Montafoner Straße, Schruns—Parthenen, mit 3—4.5 m Breite, 18.3 km Länge, einem Erfordernisse per curr. met. von 7 fl. 40 fr., sonach          | 135.420 fl. |
| 3. Hinterbregenzerwälderstraße Bezau—Schröcken, mit 3—4 m Breite, 29 km Länge, einem Erfordernisse von 6 fl. 40 fr. per curr. met., sonach       | 185.600 fl. |
| 4. Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze, mit 5 m Breite, 13.1 km Länge, einem Erfordernisse per curr. met. 15 fl., sonach                          | 196.500 fl. |

Diese 4 Straßen wären in die I. Kategorie einzureihen, und würde sich der Kostenvoranschlag unter Zuschlag für Unvorgeesehenes und zur Abrundung per 22.380 fl. auf 640.000 fl. belaufen.

Die 2 nächsten Straßen wären in die II. Kategorie einzureihen und zwar

- |  |            |
|--|------------|
| 5. Straße Parthenen—Zeinischoch, 3 m Breite, 9 km Länge,<br>Erfordernis per curr. met. 6 fl. 50 fr., sonach . . . . .  | 58.500 fl. |
| 6. Straße Schröcken—Hochkrumbach—Warth 3 m Breite,<br>6.4 km Länge, Erfordernis 7 fl. per curr. met., sonach . . . . . | 44.800     |

Die Straßen der II. Kategorie würden unter Zuschlag für Unvorgeesehenes und zur Abrundung per 6700 fl. einen Betrag von 110.000 fl. und sämtliche vom Landesauschusse vorgeschlagene Straßen, wie schon oben angedeutet wurde 750.000 fl. erfordern.

Dem Verzeichnisse dieser Straßen sind noch folgende Bemerkungen des Herrn Landesingenieurs beigelegt:

**ad 1.** „Diese Straße schließt sich an die in den Jahren 1895—1897 erbaute Straße von Stuben—Flerenpafs—Zürs an (Seehöhe 1720 m), führt weiter nach Lech (Seehöhe 1438 m) und Warth (Seehöhe 1495 m), von wo sie sich in eine Schleife zur Brücke über den Krumbach (1410 m Seehöhe) hinabsenkt und dort an der Landesgrenze an die tirolische Lechthalerstraße anschließt.

Die Straße dient vornehmlich zur Verbindung zweier, an alpenproductreicheren Productionsgebiete d. i. des obern tirolischen Lechthales und des Tannberges mit dem Klosterthale beziehungsweise, mit der Bahnstation Langen, welche den obern tirolischen Gemeinden um 40 km im Mittel näher liegt als die bis jetzt benützte Bahnstation Züst; außerdem wird diese Alpenstraße den Fremdenverkehr in das an Naturschönheiten reiche, noch viel zu wenig bekannte Gebiet der Lech- und Klosterthaler Alpen mächtig fördern.

**ad 2.** Der gegenwärtige Weg entspricht ob seiner geringen Breite, der vielen Steigungen und Gegensteigungen (bis zu 20%) absolut nicht den Verkehrsverhältnissen dieses ausgedehnten an Wald und Alpenproducten reichen Productionsgebietes; durch den Bau einer bequemen Straße wird dem großen Fremdenstrom die herrliche Gebirgswelt des Rhätikon und der Silvrettagruppe erst recht erschlossen.

**ad 3.** Der gegenwärtige Weg ist äußerst schlecht streckenweise, so zwischen Mellau und Hirschau, geradezu lebensgefährlich und entspricht absolut nicht den Verkehrsverhältnissen dieses großen, weit verzweigten, an Forst- und Alpenproducten reichen Thales.

Mit dem Bau der Bregenzerwaldbahn und dem Ausbaue der Flerenstraße bis an die Landesgrenze und des Anschlusses in Tirol wird sich der heimische Verkehr bedeutend heben, nicht minder aber der Fremdenverkehr, der in den letzten Jahren gerade wegen der schlechten Communicationsverhältnisse bedeutend gesunken ist.

**ad 4.** Diese Straße beginnt in Bregenz abweigend bei km 200 von der Arlbergreichsstraße, zieht über den Rustersberg zum Wirthatobel, wo sie sich an die in den 70er Jahren erbaute Straße nach Langen anschließt.

Von Langen fort bis zur Reichsgrenze besteht zwar eine Straße, die aber wegen der streckenweise starken Steigungen und Gegensteigungen theilweise umgelegt und erweitert werden muß.

Die Herstellung dieser schon seit Decenien ersehnten Straßenverbindung an Stelle des bis jetzt bestehenden, stellenweise geradezu schauerhaften Weges dient zur Erleichterung des Verkehrs der an Forst- und Alpenproducten reichen Gemeinden Langen, Fluh, Sulzberg und Doren, und wird durch den Anchluss an die Allgäuerstraße ein großer Theil des Verkehrs aus dem Allgäu nach Borsarlberg und dessen Landeshauptstadt gelenkt werden.

**ad 5** Die Straße würde sich in Parthenen (Seehöhe 1027 m) an die Montafoner Thalstraße anschließen und auf das Zeinischoch (Landesgrenze, Seehöhe 1839 m) führen und sich dort an die von Galtür heraufzuführende Straße anschließen.

Diese Straße erleichtert den stets regen Verkehr zwischen dem Montafon und dem Paznaunerthale, hebt den Fremdenverkehr in diesem an Naturschönheiten überaus reichen Gebiete und verbessert die Erwerbs- und Existenzbedingungen der dortigen armen Bevölkerung.

**ad 6.** Die Straße schließt sich in Schröcken (Seehöhe 1269 m) an die Concurrrenzstraße Bezau-Schröcken an, führt in mehrfachen Serpentinien hinauf zum „Nesseleck“, erreicht das Hochplateau von Hochkrumbach (Seehöhe 1666 m) und senkt sich sodann nach Warth hinunter (Seehöhe 1495), wo sie sich an die von Stuben über den Flerenpaß nach Lech und Warth in das tirolische Lechthal führende Straße anschließt.

Diese Straße dient zur weiten Erschließung des Bregenzerwaldes und des Tannberges, vermittelt den Verkehr der in vielfachen Handelsbeziehungen stehenden Gebiete des Bregenzerwaldes, des Tannberges und des tirolischen Lechthales und fördert den Fremdenverkehr vornehmlich aus dem benachbarten Allgäu und dessen alljährlich von Tausenden von Fremden besuchten Hauptorte Oberstdorf.“

Der volkswirtschaftliche Ausschuss anerkannte einstimmig die Wichtigkeit und Nothwendigkeit der Aufstellung eines Straßenbauprogrammes, begrüßte wärmstens die Initiative des Landesauschusses in dieser Angelegenheit und zollte den praktischen Vorschlägen des Herrn Landesingenieurs die vollste Anerkennung. Die Aufstellung eines Programmes empfiehlt sich schon aus dem Grunde, das nach geordnetem Plane das Wichtigste und Nothwendigste zusammengefaßt und in erster Linie zur Ausführung gebracht werde. Es ist ferner sowohl für den Staat wie nicht minder für das Land sehr angenehm, wenn derselben zum Vorhinein bekannt ist, welchen Betrag dieselben für Straßenbauzwecke jährlich in den Voranschlag aufzunehmen haben. Ohne Programm müssen bei jeder Action auf dem Gebiete des Straßenbaues Unterhandlungen mit dem Staate und den Interessenten wegen der Beitragsleistung gepflogen werden, während solche Verhandlungen nach erfolgter gesetzlicher Festsetzung des Programmes nicht mehr in solchem Umfange nothwendig sind.

Mit Aufstellung eines Straßenbauprogrammes soll aber nicht ausgeschlossen sein, das das Land auch in der Folge den Bau einzelner Gemeindefstraßen und Wege, die vermöge ihrer nur localen Bedeutung auf keine staatliche Unterstützung rechnen und daher auch nicht Aufnahme in das Straßenbauprogramm finden können, durch Zuwendung von Landessubventionen fördern.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss hat die Aufnahme der vier zuerst aufgeführten Straßen ins Programm gebilligt und empfiehlt diese Aufnahme auch dem h. Landtage aufs Wärmste. Er hat auch durchaus nicht verkannt, das der Bau der vom Landesauschusse in die II. Kategorie eingesezten Straßen mit der Zeit wünschenswert und nothwendig sei und sicher zur Ausführung gelangen solle. Insbesondere legt er dem Projecte ad 6, Straße Schröcken—Hochkrumbach—Warth, hohe Bedeutung bei, weil durch die Realisierung desselben dem Bregenzerwalde die Verbindung mit der Flerenstraße und durch dieselbe auch mit Tirol hergestellt würde. Dessenungeachtet entschloß sich der Ausschuss, die Aufnahme der Projecte ad 5 und 6 in das Bauprogramm nicht in Vorschlag bringen zu sollen und zwar aus dem einzigen Grunde, damit im Programme nur Projecte der allerdringendsten und unaufschiebbarsten Straßenbauten enthalten seien, und damit durch Eliminierung nicht so unaufschiebbarer Projecte die Inanspruchnahme von Staat und Land auf das thunlichste eingeschränkt werde. Die Durchführung der vom Landesauschusse unter ad 5 und 6 vorgeschlagenen Projecte soll aber damit nicht aufgegeben, sondern nur auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

Dagegen erschien es dem volkswirtschaftlichen Ausschusse nothwendig, zu den 4 erstgenannten Straßen noch die Straße nach Rankweil—Laterns ins Bauprogramm aufzunehmen, weil das Laternser Thal einen ganz schlechten, unbrauchbaren Verkehrsweg hat und die Herstellung einer entsprechenden Straße für dieses Thal in allernächster Zeit erfolgen sollte. Die projectierte Straße Rankweil—Laterns hat eine Länge von 6.2 km, beginnt bei der Frutzbrücke in Rankweil, führt über Batschuns und Wengen zur Kirche in Laterns und mündet 600 m hinter der Kirche in den alten Weg ein. Die projectierte Breite beträgt 3 m, die nutzbare Breite 2.5 m, der curr. met. erfordert 8 fl. und ergibt sich sonach ein Erfordernis von 49.600 fl.

Im Laufe der Verhandlungen wurde auch der Antrag gestellt, den Bau der Straße Sattels—Schnifis—Thüringerberg in das allgemeine Programm aufzunehmen. Diese Straße mit 4 m Breite, 9.5 km Länge würde, den curr. met. zu 7 fl. 40 fr. veranschlagt, einen Kostenaufwand von 70.300 fl. erfordern. Der Bau dieser Straße wäre zwar sehr wünschenswert, indem eine Anzahl Gemeinden dadurch einen guten Verkehrsweg erhielte, für das Walsertal eine zweite, weit weniger steile Verbindungsstraße geschaffen und schon im Hinblick auf die reizende Lage und Schönheit des von der Straße durchzogenen Landesheiltes der Fremdenverkehr gehoben würde. Der volkswirtschaftliche Ausschuss konnte sich jedoch der Anschauung nicht verschließen, dass diese Straße doch nicht ganz auf jene Linie gestellt werden könne, wie die 4 großen, ins Programm aufgenommenen Straßenzüge oder wie die Straße Rankweil—Laterns. Sollte aber die k. k. Regierung der Aufnahme dieser Straße ins Bauprogramm nicht entgegentreten, so kann dieses ja in dem f. J. zur Vorlage an den Landtag gelangenden Gesetzentwürfe geschehen. Der volkswirtschaftliche Ausschuss schlägt daher die eventuelle Aufnahme dieser Straße vor, d. h. dieselbe soll in dem Falle erfolgen, wenn auch die Regierung ihre Geneigtheit zur Aufnahme derselben ausspricht.

Bezüglich der Durchführung der weiteren Vorarbeiten zur gesetzlichen Festsetzung des Bauprogrammes wird es Sache des Landesauschusses sein, die nöthigen Verhandlungen mit der Regierung und den Interessenten zu pflegen und auf Grund derselben einen mit der Regierung zu vereinbarenden Gesetzentwurf dem Landtage f. J. zu unterbreiten.

Die bezüglichen Verhandlungen haben sich auch auf die Zeit der Inangriffnahme der Bauten zu erstrecken und wird hiebei in erster Linie auf die Fertigstellung der dringendsten Theilstrecken Bedacht zu nehmen sein, und ist weiter oben schon ausgeführt, dass in dieser Beziehung die Strecken Zürs—Lech, Mellau—Hirschau, Schruns—St. Gallenkirch, Hopfreen—Schröcken und Bregenz—Wirthatobel vorzüglich in Betracht kommen sollen.

In der Landtagsitzung vom 11. Januar d. J. wurde ein Gesuch der Gemeinde Schröcken um baldige Inangriffnahme des Baues der Strecke Hopfreen—Schröcken in Vorlage gebracht. In der Begründung wird auf den schlechten Zustand des jetzigen Weges hingewiesen und ausgeführt, dass er in seiner schmalen, unregelmäßigen Anlage und den zahlreichen starken Steigungen dem Verkehre auch in den Sommermonaten nicht entspreche, im Winter aber, weil im Bereiche gefährlicher Lawinengänge liegend, oft mit hohen Schneemassen überschüttet sei, welche letztere erst im Spätfrühling schmelzen.

Ein Gutachten des Herrn Landesingenieurs bestätigt die geschilderten Übelstände und findet die Neuanlage der Straße an anderer Stelle als das einzig richtige Mittel zur Sanierung dieser Übelstände.

Nachdem die bezeichnete Strecke in das Bauprogramm aufgenommen wurde, erscheint eigentlich das Gesuch in günstigem Sinne erlediget, und es kann sich nur mehr um die baldige Inangriffnahme des Baues handeln. In dieser Beziehung wird es Sache des Landesauschusses sein, bei den durchzuführenden Verhandlungen vorzusehen, dass den Wünschen der Gemeinde Schröcken thunlichst Rechnung getragen werde, und wäre daher das bezügliche Gesuch dem Landesauschusse zu gedachtem Zwecke abzutreten.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss stellt auf Grund dieser Ausführungen folgende

### **A n t r ä g e :**

Der h. Landtag wolle beschließen:

1. In das auf einen Zeitraum von 15 Jahren festzusetzende Straßenbauprogramm sind folgende Straßenzüge einzubeziehen:

- A. die Flerenstraße beziehungsweise die Straße Zürs—Lech—Warth—Landesgrenze;  
B. die Montafoner Straße Schruns—Parthenen;  
C. die Hinterbregenzerwälderstraße, Bezau—Schröcken;  
D. die Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze;  
E. die Straße Rankweil—Laterns.
2. Der Landesausschuss wird ermächtigt, außerdem auch hinsichtlich der Aufnahmeder Straße Sattens—Schnifis—Thüringerberg in das Straßenbauprogramm mit der Regierung in Verhandlung zu treten.
  3. Der Landesausschuss wird beauftragt, die nöthigen Verhandlungen mit der Regierung und den Interessenten hinsichtlich der Beitragsleistung, der Concurrnzbildung und anderer einschlägiger Vorarbeiten zu pflegen und auf Grund der Ergebnisse dieser Verhandlungen dem Landtage, wenn möglich schon in nächster Session, einen mit der Regierung vereinbarten Gesetzentwurf über die Herstellung der unter ad 1 eventuell auch ad 2 aufgeführten Straßen vorzulegen.
  4. Das Gesuch der Gemeinde Schröcken, betreffend die baldige Inangriffnahme des Baues der Theilstrecke Hopfreen—Schröcken, wird dem Landesausschusse zur thunlichsten Berücksichtigung bei den diesfalls durchzuführenden Verhandlungen und zu treffenden Vereinbarungen abgetreten, und ist die Gemeindevorsteherung von den gefassten Beschlüssen des Landtages, betreffend die Festsetzung eines Straßenbauprogrammes, in Kenntnis zu setzen.

**Bregenz**, am 21. Jänner 1898.

**Johann Kohler,**  
Obmann.

**Mart. Thurnher,**  
Berichterstatter.

