

## Beilage XLVII.

# Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses zum Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg.

### Hoher Pandtag!

Der vom Landes-Ausschusse auf Grund des Landtagsbeschlusses vom 26. Jänner 1898 ausgearbeitete und dem Landtage, sammt Motivenbericht (Beilage XXXIV und XXXIV A) vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg mußte in Rücksicht auf die dem Motivenberichte beige druckte Erklärung der Regierung bei der Verhandlung im volkswirtschaftlichen Ausschusse in einigen Punkten geändert werden.

Die Regierung hielt es vor allem aus staatsfinanziellen Rücksichten für nothwendig, daß der Anfangstermin für die projectirte Straßenbau-Action auf das Jahr 1901 hinausgeschoben und für die Durchführung derselben ein Zeitraum von 15 Jahren festgesetzt werde. Der Zeitraum von 15 Jahren entspricht auch dem Landtagsbeschlusse vom 26. Jänner v. J., und ist die Festsetzung desselben auch aus Rücksichten auf die finanziellen Verhältnisse des Landes und der betheiligten Gemeinden zu empfehlen.

Die Regierung stellte die weitere Forderung, daß der durchschnittliche percentuelle Beitrag des Landes zu den Gesamtkosten mindestens in jener Höhe festgesetzt werde, welchen das Land Tirol nach dem Gesetze vom 22. August 1897 zu leisten hat, d. i. mit 32·64%, und daß dagegen der staatliche Gesamtbeitrag entsprechend, d. i. auf 42·42% herabgemindert werde. Auch dieser Anforderung wurde entsprochen.

Hinsichtlich der in der Landesauschussvorlage aufgenommenen Theilstrecke Zürich—Stuz der Flexenstraße machte die Regierung darauf aufmerksam, daß für die staatliche 50%ige Tangente im Ausmaße von 4850 fl. bereits im laufenden Jahre präliminarmäßig vorgesorgt wurde, daher diese Theilstrecke aus dem Straßenbauprogramme zu eliminieren sei. Nachdem außerdem auch noch ein Project für die weitere Theilstrecke Stuz—Lech der gleichen Straße vorliege, mußte auch diese Strecke aus dem Programme ausgeschieden werden, falls für dieselbe eine Staatssubvention noch vor dem Zustandekommen des geplanten Straßengesetzes bewilliget werden sollte. Das Detail-

project der letzteren Theilstrecke mit einem Erfordernisse von 45.600 fl., wovon 22.800 fl. auf den Staat entfallen, liegt dem k. k. Ministerium des Innern schon längere Zeit vor, und es dürfte nach den früheren Zusicherungen der Regierung keinem Zweifel unterliegen, daß der Staatsbeitrag zu dieser Strecke sicher gewährt wird und zwar ohne weitere legislative Maßnahmen. Aus diesen Gründen wurden die erforderlichen Beträge

a) für die Strecke Fürs—Stuz per 9700 fl.

b) " " " Stuz—Lech „ 45.600 fl.

zusammen 55.300 fl.

aus dem nach der Landesauschufsvorlage für die Flerenstraße vorgesehenen Erfordernis von 154.000 fl. ausgeschieden und dieses nur mehr mit 98.700 fl. eingesetzt.

Sonach ist den Forderungen der Regierung vollinhaltlich entsprochen worden.

Was die Montafonerstraße § 1 Zahl 2 und 9 betrifft, so besteht zwar hinsichtlich der Strecke Bludenz—Schruns schon eine durch das Landesgesetz vom 3. Februar 1873 geregelte Concurrency. Im Interesse des Ganzen und zur Erzielung einer einheitlichen Leitung empfiehlt es sich aber, diese Straßenstrecke in den Gesamtstraßenzug einzubeziehen. Es erscheint dieses um so nothwendiger, als die bezeichnete Straßenstrecke selbst vielfach der Erweiterung und Verbesserung bedarf und der neue Straßenzug an Wert und Bedeutung sehr verlieren würde, wenn die mehrbezeichnete Strecke mindestens nicht in den gleich guten Zustand gebracht würde, als die neu zu erbauende Straße selbst. Auch der Umstand, daß das Project des Baues einer Eisenbahn von Bludenz nach Schruns aufgetaucht ist, ändert an der Sache nichts. Eine angemessene Straße muß dem Thale unter allen Umständen erhalten bleiben. Würde eine Bahn gebaut werden, so könnte höchstens an den mit 66.000 fl. veranschlagten Baukosten der Straßenstrecke Bludenz—Schruns etwas erspart und dadurch die Beitragsleistung des Staates, des Landes und der Gemeinden, wenn auch in geringem Maße, reducirt werden.

Die Einbeziehung der Straßenstrecke Bludenz—Schruns in das Straßenbauprogramm bedingt aber die Außerkraftsetzung des Landesgesetzes vom 3. Februar 1873 L.-G.-Bl. Nr. 20. Dieselbe kann aber erst für jenen Zeitpunkt in Aussicht genommen werden, in welchem für die Montafonerstraße in Gemäßheit des § 5 des vorliegenden Gesetzes die Schaffung der Bau- und die Bildung der Erhaltungsconcurrency rechtskräftig erfolgt ist, da sonst für die Zwischenzeit hinsichtlich Erhaltung dieser Straßenstrecke keinerlei Bestimmungen mehr bestehen würden.

In der Landesauschufsvorlage war das Erfordernis für den Bau der Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke, mit 208.700 fl. eingesetzt, es waren jedoch die Kosten der Straßenstrecke Mellau—Hirschau hierin nicht inbegriffen. Für diese Strecke wurde nämlich bereits im Februar 1898 ein Detailproject mit dem Kostenvoranschlage von 70.000 fl. der k. k. Statthalterei in Innsbruck behufs Erlangung einer entsprechenden Subvention aus der außerordentlichen Straßenbaudotation zur Genehmigung übermittelt. Nachdem diese aber nicht erfolgte, so muß auch die Theilstrecke Mellau—Hirschau in den Straßenzug Bezau—Schröcken aufgenommen werden, und erhöht sich demgemäß das Erfordernis von 208.700 fl. auf 278.700 fl.

Die Änderungen der procentuellen Beiträge des Staates beziehungsweise des Landes und der Gemeinden bei der Montafonerstraße, I. und II. Theilstrecke, der Straße Bregenz—Langen, Sattenins—Thüringerberg und Kennelbach—Langenerstraße waren bedingt durch die Forderung der Regierung auf Erhöhung der Landes- und Reducierung der Staatsbeiträge.

Die Repartition der Kosten auf Staat, Land und Gemeinden wird sich nun in folgender Weise gestalten:

№	Straßenzug	Erfordernis fl.	Staatsbeitrag		Landesbeitrag		Beitrag der Gemeinden	
			‰	fl.	‰	fl.	‰	fl.
1	Flexenstraße . . .	98.700	50	49.350.—	40	39.480.—	10	9.870.—
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke . . .	248.300	35	86.905.—	37	91.871.—	28	69.524.—
3	Hinterbregenzerwald- straße, I. Theilstrecke	278.700	40	111.480.—	35	97.545.—	25	69.675.—
4	Straße Bregenz— Langen—Reichsgrenze	216.200	32	69.184.—	31·5	68.103.—	36·5	78.913.—
5	Hinterbregenzerwald- straße, II. Theilstrecke	110.000	70	77.000.—	25	27.500.—	5	5.500.—
6	Laternerstraße . .	59.600	25	14.900.—	30	17.880.—	45	26.820.—
7	Straße Satteins— Thüringerberg . .	78.400	24·6	19.286·40	30·4	23.833·60	45	35.280.—
8	Straße Kennelbach bis zur Langener Straße	24.700	33·5	8.274·50	31·5	7.780·50	35	8.645.—
9	Montafonerstraße, II. Theilstrecke . . .	132.000	70	92.400.—	25	33.000.—	5	6.600.—
	Zusammen	1,246.600		528.779·90		406.993·10		310.827.—
	In Procenten durch- schnittlich . . .			42·42 ‰		32·65 ‰		24·93 ‰

§ 2 des Gesetzentwurfes mußte in Rücksicht auf die Erstreckung der Bauzeit von 10 auf 15 Jahre mehrfachen Änderungen unterzogen werden.

Nach Anschauung des Landesingenieurs dürfte ungefähr folgende Eintheilung des Arbeitsprogrammes in Vorschlag gebracht werden:

### I. Baujahr 1901

Montafonerstraße, I. Theil, I. Rate . . . . . fl. 30.000.—

Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, I. Rate . . . . . fl. 35.000.—

Bregenz—Langen—Reichsgrenze, I. Rate . . . . . fl. 18.000.—

zusammen fl. 83.000.—

Fürtrag fl. 83.000.—



Fürtrag fl. 83.000.—

**II. Baujahr 1902**

Montafonerstraße, I. Theil, II. Rate . . . . .	fl. 15.000.—	
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, II. Rate . . . . .	fl. 35.000.—	
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, II. Rate . . . . .	fl. 33.000.—	
	zusammen	fl. 83.000.—

**III. Baujahr 1903**

Montafonerstraße, I. Theil, III. Rate . . . . .	fl. 20.000.—	
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, III. Rate . . . . .	fl. 45.000.—	
Flexenstraße, I. Rate . . . . .	fl. 18.000.—	
	zusammen	fl. 83.000.—

**IV. Baujahr 1904**

Montafonerstraße, I. Theil, IV. Rate . . . . .	fl. 10.000.—	
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, IV. Rate . . . . .	fl. 45.000.—	
Flexenstraße, II. Rate . . . . .	fl. 28.000.—	
	zusammen	fl. 83.000.—

**V. Baujahr 1905**

Bregenz—Langen—Reichsgrenze, V. Rate . . . . .	fl. 30.000.—	
Flexenstraße, III. Rate . . . . .	fl. 15.500.—	
Straße Rankweil—Laterns, I. Rate . . . . .	fl. 20.000.—	
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, III. Rate . . . . .	fl. 18.000.—	
	zusammen	fl. 83.500.—

**VI. Baujahr 1906**

Bregenz—Langen—Reichsgrenze, VI. Rate . . . . .	fl. 9.000.—	
Flexenstraße, IV. Rate . . . . .	fl. 18.500.—	
Straße Rankweil—Laterns, II. Rate . . . . .	fl. 28.500.—	
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, IV. Rate . . . . .	fl. 27.000.—	
	zusammen	fl. 83.000.—

**VII. Baujahr 1907**

Flexenstraße, V. und letzte Rate . . . . .	fl. 18.700.—	
Straße Rankweil—Laterns, III. und letzte Rate . . . . .	fl. 11.100.—	
Straße Satteins—Thüringerberg, I. Rate . . . . .	fl. 28.600.—	
Straße Kennelbach—Langenerstraße . . . . .	fl. 24.700.—	
	zusammen	fl. 83.100.—

**VIII. Baujahr 1908**

Straße Satteins—Thüringerberg, II. Rate . . . . .	fl. 25.000.—	
Montafonerstraße, I. Theil, V. Rate . . . . .	fl. 30.000.—	
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, V. Rate . . . . .	fl. 28.000.—	
	zusammen	fl. 83.000.—
	Fürtrag	fl. 664.600.—

Fürtrag fl. 664.600.—

**IX. Baujahr 1909**

Straße Satteins—Thüringerberg, III. und letzte Rate . . . . .	fl. 24.800.—
Montafonerstraße, V. Theil, VI. Rate . . . . .	fl. 29.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, VI. Rate . . . . .	fl. 29.400.—
zusammen	fl. 83.200.—

**X. Baujahr 1910**

Montafonerstraße, I. Theil, VII. Rate . . . . .	fl. 33.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, VII. Rate . . . . .	fl. 32.000.—
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, VII. Rate . . . . .	fl. 18.100.—
zusammen	fl. 83.100.—

**XI. Baujahr 1911**

Montafonerstraße, I. Theil, VIII. Rate . . . . .	fl. 35.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, VIII. Rate . . . . .	fl. 30.000.—
Bregenz—Langen—Reichsgrenze, VIII. und letzte Rate . . . . .	fl. 18.100.—
zusammen	fl. 83.100.—

**XII. Baujahr 1912**

Montafonerstraße, I. Theil, IX. Rate . . . . .	fl. 20.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, IX. Rate . . . . .	fl. 20.000.—
Montafonerstraße, II. Theil, I. Rate . . . . .	fl. 20.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theil, I. Rate . . . . .	fl. 23.100.—
zusammen	fl. 83.100.—

**XIII. Baujahr 1913**

Montafonerstraße, I. Theil, XII. Rate . . . . .	fl. 14.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, XII. Rate . . . . .	fl. 12.200.—
Montafonerstraße, II. Theil, II. Rate . . . . .	fl. 23.800.—
Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theil, II. Rate . . . . .	fl. 33.000.—
zusammen	fl. 83.000.—

**XIV. Baujahr 1914**

Montafonerstraße, I. Theil, XIII. und letzte Rate . . . . .	fl. 12.300.—
Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theil, XIII und letzte Rate . . . . .	fl. 12.100.—
Montafonerstraße, II. Theil, III. Rate . . . . .	fl. 34.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theil, III. Rate . . . . .	fl. 25.000.—
zusammen	fl. 83.400.—

**XV. Baujahr 1915**

Montafonerstraße, II. Theil, IV. und letzte Rate . . . . .	fl. 45.000.—
Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theil, IV. " " " . . . . .	fl. 38.100.—
zusammen	fl. 83.100.—

Summa fl. 1,246.600.—

In Angelegenheit des Straßenbauprogrammes gelangten an den Landtag beziehungsweise an den Landes-Ausschuß noch folgende Petitionen:

1. der Gemeinden Sonntag und Fontanella um Erstellung einer Straßenverbindung von Sonntag nach Fontanella mit Fortsetzung über das Faschinajoch nach Damüls;
2. der Gemeinden Hittisau, Lingenau und Sibratsgfall, betreffend den Bau einer Straße vom Bahnhofe Lingenau—Hittisau—Sibratsgfall—bayerische Grenze;
3. der Gemeinde Schröcken um Erhöhung des Staatsbeitrages für die Strecke Schoppernau—Schröcken;
4. der Gemeinde Zwischenwasser und einiger Bewohner der Gemeinde Laterns gegen den Bau der Laternserstraße.

Die Petitionen ad 1 und 2 konnten bei Abgang der nöthigen Vorerhebungen und Verhandlungen dormalen nicht in Berücksichtigung gezogen werden und mußten gesonderter Verhandlung zugeführt werden.

Die Petition ad 3 kann auf Grund des Ergebnisses der durchgeführten Verhandlungen nicht mehr berücksichtigt werden.

Bezüglich der Petitionen ad 4 wird auf die Wichtigkeit und Nothwendigkeit des Baues der Laternserstraße verwiesen. Es werden wohl bei jeder Neuanlage einer Straße oder Bahn Klagen über die Nichtberücksichtigung oder auch Benachtheiligung einzelner Interessenten oder Gemeinden erhoben, die aber im Interesse des Ganzen nicht immer berücksichtigt werden können. Durch die Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfes wird einem längst gefühlten Bedürfnisse nach Schaffung geeigneter Verkehrswege entsprochen. Alle in das Straßenbauprogramm aufgenommenen Straßen sind von außerordentlicher Bedeutung und Wichtigkeit, und es dürfen daher die außerordentlich hohen Auslagen, die deren Bau dem Staate, dem Lande und den Gemeinden verursacht, nicht gescheut werden. Wohl werden die Landesumlagen zur Aufbringung der auf dasselbe entfallenden Kosten nicht unbedeutend erhöht werden müssen; der Nutzen, den die zu schaffenden Verkehrswege für große Gebiete des Landes sicher bringen wird, kann aber als reichlicher Ersatz für die zu bringenden Opfer angesehen werden.

Von diesen Erwägungen geleitet, stellt der volkswirtschaftliche Ausschuß, indem im übrigen auf die eingehenden Ausführungen des Motivenberichtes des Landes-Ausschusses verwiesen wird, folgende

### A n t r ä g e :

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. dem beiliegenden Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg, wird die Zustimmung ertheilt;
2. die Petitionen ad 1 und 2 werden dem Landes-Ausschusse zur eventuellen weitem Behandlung abgetreten, die Petitionen ad 3 und 4 aber als erledigt erklärt.“

Bregenz am 24. April 1899.

**Johann Kohler,**  
Obmann.

**Martin Thurnher,**  
Berichterstatter.



**Beilage XLVII A.**

**Gesetz vom . . . .**

wirksam für das Land Vorarlberg,

betreffend die Herstellung von Concurrrenzstraßen in Vorarlberg.

Über Antrag des Landtages Meines Landes Vorarlberg finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Zum Zwecke der Ausgestaltung und Verbesserung des vorarlbergischen Straßennetzes sind unter den folgenden Modalitäten nachbezeichnete Concurrrenzstraßen herzustellen beziehungsweise auszubauen:

1. die Theilstrecke der Flerenstraße von Lech über Warth zur tirolischen Landesgrenze;
2. die I. Theilstrecke der Montafonerstraße von Bludenz bis Parthenen;
3. die I. Theilstrecke der Hinterbregenzeraldstraße von Bezau nach Schröcken;
4. die Straße von Bregenz über den Rustersberg nach Langen und bis zur Reichsgrenze;
5. die II. Theilstrecke der Hinterbregenzeraldstraße von Schröcken über Hochkrumbach nach Warth zum Anschlusse an die Flerenstraße;
6. die Laternferstraße von Rankweil bis Laterns;

7. die Straße von Satteins nach Thüringerberg (Jagdbergstraße);
8. die Straße von Kennelbach bis zur Bregenz—Langener Straße ad 4;
9. die II. Theilstrecke der Montafonerstraße von Parthenen bis Zeinisjoch.

## § 2.

Diese Straßenbauten sind innerhalb eines Zeitraumes von fünfzehn Jahren, vom Jahre 1901 angefangen, zu bewerkstelligen, und ist bei der Ausführung im allgemeinen, und soweit hiebei keine unvorhergesehenen technischen Schwierigkeiten eintreten, nachstehende Reihenfolge einzuhalten:

Nr.	S t r a ß e n z u g	Sanjahr, in welchem der Bau begonnen wird
1	Montafonerstraße, I. Theilstrecke . . . . .	1
2	Hinterbregenzermaldstraße, I. Theilstrecke . . . . .	1
3	Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze . . . . .	1
4	Flexenstraße . . . . .	3
5	Laternerer Straße . . . . .	5
6	Straße Satteins—Thüringerberg . . . . .	7
7	Straße Kennelbach bis zur Langener Straße . . . . .	7
8	Hinterbregenzermaldstraße, II. Theilstrecke . . . . .	12
9	Montafonerstraße, II. Theilstrecke . . . . .	13

## § 3.

Der zur Ausführung dieser Straßenbauten erforderliche Gesamtaufwand im Betrage von 1,246.600 fl. wird durch Beiträge des Staates, des Landes und der Interessenten beziehungsweise der zu bildenden Concurrenzen aufgebracht.



Das Verhältnis der Beiträge zu den Erfordernissen der einzelnen Straßenzüge wird festgesetzt, wie folgt:

Nr.	Straßenzug	Erfordernis	Hieron entfallen auf		
			den Staat % <sub>0</sub>	das Land % <sub>0</sub>	die Interessen % <sub>0</sub>
1	Flexenstraße . . . . .	98.700	50	40	10
2	Montafonerstraße, I. Theilstrecke . . . . .	248.300	35	37	28
3	Hinterbregenzerwaldstraße, I. Theilstrecke . . . . .	278.700	40	35	25
4	Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze . . . . .	216.200	32	31·5	36·5
5	Hinterbregenzerwaldstraße, II. Theilstrecke . . . . .	110.000	70	25	5
6	Laterner Straße . . . . .	59.600	25	30	45
7	Straße Satteins—Thüringerberg . . . . .	78.400	24·6	30·4	45
8	Straße Kemmelbach—Langenerstraße . . . . .	24.700	33·5	31·5	35
9	Montafonerstraße, II. Theilstrecke . . . . .	132.000	70	25	5

Auf Grund dieser Verhältniszahlen und der Erfordernisse für die einzelnen Straßenzüge entfällt von dem Gesamterfordernisse

per 1,246.600 fl.

auf den Staat die Beitrags-  
summe von . . . . . 528.779·90 fl.  
auf das Land eine solche von . . . . . 406.993·10 fl.  
und auf die Interessencon-  
currenzen die Summe von . . . . . 310.827·— fl.

#### § 4.

Der Gesamtbeitrag des Staates wird in 15 gleichen Jahresraten von 35.251·99 fl. jährlich, vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Bewilligung, sogleich nach Erscheinen des Finanzgesetzes, die durchschnittliche Jahresquote des Landes per 27.132·87 fl. jedesmal im Laufe des Monats Jänner in den zu bildenden Straßenfond eingezahlt.

Die Interessenten beziehungsweise die von denselben gebildeten Concurrenzen haben ihre Betreffnisse am Schlusse eines jeden Baujahres in den auf die ausgeführten Straßentheile entfallenden Beträgen in den Baufond einzuzahlen.

Nach Fertigstellung einer jeden der im § 1 aufgeführten Straßen wird auf Grund des hiefür wirklich erlaufenen Aufwandes unter Berücksichtigung der im § 3 festgesetzten Beitragsverhältnisse zwischen Staat, Land und Interessenten die Abrechnung gepflogen.

### § 5.

Dem Beginne eines jeden im § 1 angeführten Straßenbaues hat die Feststellung des Interessentenkreises beziehungsweise die Schaffung der Bau- und die Bildung der Erhaltungsconcurrenz voranzugehen.

Die Durchführung dieser Concurrenzverhandlungen hat im Sinne des Vorarlberger Straßengesetzes vom 15. Februar 1881 zu geschehen.

Der Statthalterei steht es im Einverständnisse mit dem Landes-Ausschusse frei, im Falle sich hinsichtlich der Concurrenzbildung bei einem zunächst an der Reihe befindlichen Straßenzuge unerwartete Schwierigkeiten und Verzögerungen ergeben würden, zu verfügen, daß beim Vorhandensein aller Vorbedingungen die Ausführung irgend einer der andern Straßen unbeschadet des programmäßigen Baubeginnes und der Reihenfolge der übrigen Straßen in Angriff zu nehmen sei.

Die Kosten der Erhaltung der im Programme enthaltenen Straßenzüge (§ 1) sind, insofern dieselben nicht durch besondere Fonde, Vereinbarungen, Mauterträgnisse oder zufällige Einnahmen gedeckt werden, von den zu diesem Zwecke in Gemäßheit der Bestimmungen des Vorarlberger Straßengesetzes zu bildenden Concurrenzen zu bestreiten.

Das Maß der normalen Erhaltung der Straßenzüge wird von der k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landes-Ausschusse durch ein eigenes Regulative festgestellt.

### § 6.

Die Durchführung der gegenständlichen Straßenbauaction und die Verwaltung des Baufondes ist vom Landes-Ausschusse im Einverständnisse mit der k. k. Statthalterei zu besorgen.

Die diesfälligen näheren Bestimmungen werden im Verordnungswege von der k. k. Statthalterei im Einverständnisse mit dem Landes-Ausschusse festgestellt.

## § 7.

Der Landes-Ausschuss hat am Schlusse eines jeden Baujahres der k. k. Statthalterei einen Bericht über den Stand und Fortgang der Straßebauten sowie über die finanzielle Gebarung vorzulegen.

Am Schlusse der ganzen Bauaction wird auf Grund des für die ausgeführten Straßen wirklich erlaufenden Aufwandes unter Berücksichtigung der im § 3 festgesetzten Beitragsverhältnisse zwischen Staat und Land die Abrechnung beziehungsweise der Ausgleich hinsichtlich eines eventuellen Mehr- oder Minderbetriffnisses gegenüber den erfolgten Einzahlungen in den Baufond gepflogen werden.

## § 8.

Mit 31. December jenes Jahres, in welchem für die in § 1 Z. 2 und 9 bezeichneten Straßestrecken in Gemäßheit des § 5 alinea 1 die Schaffung der Bau und die Bildung der Erhaltungsconcurrentz rechtskräftig erfolgt ist, tritt das Gesetz vom 3. Februar 1873 L. G. Bl. Nr. 20, betreffend die Einreihung der Straße Bludenz-Schruns, in die Kategorie der Concurrentzstraßen außer Kraft.

## § 9.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, das mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Innern und der Finanzen betraut.

