

Beilage 6.

VIII. Jahres-Bericht

über den Stand und Fortgang des Baues der auf Grund des Gesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900, herzustellenden Konkurrenzstraßen in Vorarlberg, sowie über die finanzielle Gebarung, umfassend den Zeitraum vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1908.

Die Arbeitstätigkeit erstreckte sich auf den sukzessiven Ausbau der schon in den Vorjahren in Angriff genommenen Straßenzüge, wie der Montafonerstraße I. Teil: Schruns—Partheien, der Hinterbregenzeraldstraße I. Teil: Bezau—Schrócken, der Fleyenstraße und der Laternferstraße, sowie auf Detail-Projektierungen weiterer Einzelstrecken der vorgenannten Montafoner- und Bregenzeraldstraße sowie der Straße: Bregenz—Langen—Grenze.

Die Straßenbau-Kommission ist die gleiche geblieben wie im Vorjahre bis zum Monate September 1908, in welchem der Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz, k. k. Hofrat Herr Levin Graf Schaffgotsch, zum Landespräsidenten im Herzogtum Salzburg ernannt wurde, und damit aus der Kommission ausschied.

Nach den Bestimmungen des § 2 der Vollzugsverordnung vom 7. Mai 1900, L. G. Bl. Nr. 30, zum vorgenannten Landesgesetze erscheint der neue Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bregenz, k. k. Statthaltereirat Herr Dr. Rudolf Graf von Meran berufen, als Vertreter der k. k. Statthalterei der Straßenbau-Kommission als Mitglied beizutreten.

Wie bereits im Jahresberichte pro 1907 erwähnt, hatte die Kommission durch Ableben den Verlust des Ersatzmitgliedes Herrn Dr. Jakob Schneider zu beklagen.

Die Wahl seines Nachfolgers, welche dem Vorarlberger Landesauschusse zusteht, dürfte voraussichtlich erst nach den im Frühjahr 1909 stattfindenden Landtagswahlen und nach erfolgter Konstituierung des neuen Landesauschusses erfolgen.

Im Jahre 1908 fanden zwei Sitzungen der Vorarlberger Straßenbau-Kommission statt, deren vornehmlichste Beratungsgegenstände auf Grund des § 8 der vorgenannten Vollzugsvorschrift die Prüfung und Genehmigung der von der Bauleitung vorgelegten Straßenprojekte, der Rechnungsgebarung des Baufondes, der nächstjährigen Bauprogramme und der Kollaudierungsoperate der ausgeführten Bauten bildeten.

Die allerdings nicht bedeutenden disponiblen Gelder des Baufondes wurden bei der Sparkassa der Stadt Bregenz zinstragend angelegt.

Nach der Beilage (Rechnungsabluß) zum vorliegenden Jahresberichte beziffert sich das Zinserträgnis auf K 4494.49.

Wie in den Vorjahren, so verlief auch im Berichtsjahre die Bauaktion in der glattesten Weise; die Einzahlungen der im Jahre 1908 fälligen, von den Konkurrenzgemeinden zu leistenden Konkurrenzbeträge zu den im Jahre 1907 aufgelaufenen Kosten der Straßenbauten erfolgten einwandlos prompt zu den festgestellten Terminen. Wenn auch im Jahre 1908 der im Jahresberichte 1907 beklagte Arbeitermangel nicht eintritt, so ist dem ungeachtet eine bedauerliche kontinuierliche Steigerung der Arbeitslöhne, sowie der Preise der Baumaterialien, wie Zement und Eisen zu konstatieren, wodurch die Bauaktion eine wesentliche Verteuerung erfuhr.

Übergehend auf die Straßen im einzelnen wird diesbezüglich unter Hinweis auf den Jahresbericht pro 1907 nachstehender Bericht erstattet.

I. Montafonerstraße. Erste Teilstrecke. Bludenz—Parthenen.

Von diesem 29.13 km langen Straßenzuge wurde bisher vollständig hergestellt und kollaudiert die 8.58 km lange Strecke von Schruns bis St. Gallenkirch und die 0.317 km lange Zufahrtsstraße: Battmund—Kreuzgasse; die weitere 3.03 km lange Strecke: St. Gallenkirch—Gortipohl, veranschlagt mit K 120.000— wurde im August des heurigen Jahres in Angriff genommen und dürfte Ende Juni 1909 vollendet werden.

Gleichfalls im heurigen Jahre erfolgte die Details-Projektaufnahme und Ausarbeitung für die notwendigen Adaptierungsarbeiten an der alten 11.05 km langen Straßenstrecke: Bludenz—Schruns, sowie für den Neubau der 3.65 km langen Strecke Gaschurn—Parthenen; für letztere Strecke wurden auch die Grundeinlösungsverhandlungen durchgeführt und mit allen Parteien, zwei Parteien ausgenommen, bindende Vereinbarungen getroffen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen muß im allgemeinen als günstig bezeichnet werden.

Das Kostenerfordernis für die Montafonerstraße I. Teil: Bludenz—Parthenen stellt sich wie folgt:

S t r e c k e:	Länge in km	Erfordernis	
		K	h
Bludenz—Schruns	11.06	55.000	—
Schruns—St. Gallenkirch	8.58	294.010	95
St. Gallenkirch—Gortipohl	3.03	120.000	—
Gortipohl—Gaschurn	2.81	105.000	—
Gaschurn—Parthenen	3.65	117.000	—
Kilometrierung der ganzen Strecke	—	2.089	05
Summe K		693.100	—

	K 693.100.—
Im eingangs genannten Landesgesetze ist das Erfordernis festgestellt mit 248.300 fl =	„ 496.600.—
es ergibt sich sohin ein Mehrerfordernis von	K 196.500.—
bezüglich dessen Deckung, bezw. Gewährung des 35/oigen Staats- und des 37/oigen Landesbeitrages die Straßenbau Kommission im Jahre 1909 die entsprechenden Verhandlungen mit Staat- und Land einleiten wird.	
Bis zu Ende des Jahres 1907 wurden verausgabt	K 294.010·95
im Jahre 1908	„ 41.502·46
Gesamtaufwand	K 335.513·41

In diesem Betrage inbegriffen sind jedoch auch die Kosten per K 24.987·56 für den Bau der Straßenstrecke: Gampräg (Viendle)—Schruns, welche Kosten seitens der Gemeinde Schruns vorschußweise im Jahre 1906 gegen feinerzeitigen Rückerfaz aus dem Bauфонде in zwei Raten in den Jahren 1909 und 1910 bestritten wurden.

II. Hinterbregenzerwaldstraße. Erster Teil.

Bezau—Schrócken.

Von diesem 27·4 km langen Straßenzuge wurden bereits in den Jahren 1902—1904 die zusammen 3·6 km langen Straßenstrecken: „Klaus—Zangenau“ und „Mellau—Hirschau“ in den Jahren 1902—1904 umgebaut.

Der im Sommer 1907 begonnene Umbau, bezw. die teilweise Verlegung der Straße bei der sog. „Himmelrieße“ zwischen dem Schalz- und dem Schrecksbache, lang 810 m, wurde im Herbst 1908 vollendet und der Umbau der daran anschließenden 556 m langen Strecke: Schalzbach—Bregenzerachbrücke bei Vorderhopfreen in Angriff genommen.

Umgebaut wurden weiters entsprechend dem dringenden Wunsche des Konkurrenz Ausschusses einige in der Nähe von Bezau gelegene sehr schlechte Straßenstrecken, nämlich die 170 m lange Strecke bei Ellenbogen und die gleichfalls 170 m lange Strecke an der Platte und in Angriff genommen der 209 m lange Umbau der Straße bei Zangenau zum Anschlusse an die neue Straße: Zangenau—Klaus.

Mitte des heurigen Jahres stellten die Gemeindevorstellungen Schopperrau und Schrócken das Ersuchen um teilweise Änderung des bereits im Jahre 1907 aufgenommenen Detailprojektes der 10 km langen Straßenstrecke: Schopperrau—Schrócken bezw. Verlegung der Trace in der 2·5 km langen Strecke: Bregenzerachbrücke—Bad Hopfreen mit der Begründung, daß sich in diesem Gebiete, auf welchem auch die alte Straße gelegen ist, infolge Herabminderung des Holzbestandes an der steilen Bergeslehne in den letzten Jahren Lawinengänge gebildet haben und der Verkehr zur Winterszeit beim Vorsätz Vorderhopfreen sich nunmehr lebensgefährlich gestaltet.

In Anerkennung der Berechtigung dieses Ansuchens gab die Kommission demselben statt und wurde von der Bauleitung von der Bregenzerachbrücke bis zum Bade Hopfreen eine Projektvariante aufgenommen, wobei lawinengefährliches Terrain vollständig gemieden wurde.

Obgleich die neue Trace durch die sogenannte „Hölle“ um zirka 200 m kürzer ist, als die ursprüngliche, werden voraussichtlich die Kosten wegen der steilen durchzufahrenden Lehne und der vermehrten Felsprengungen und Mauerungen gegenüber der erstgewählten Trace sich erhöhen und sich auf zirka K 100.000.— stellen, gegenüber dem Kostenanschlage von K 90.000.— der früheren Trace.

Die Projektausarbeitung ist im Zuge und dürfte im Jahre 1909 die Fortsetzung des Straßenbaues von der Bregenzerachbrücke nach Bad Hopfreen erfolgen.

Wie bereits im Jahresberichte pro 1907 ausgeführt, stellten die Konkurrenzgemeinden von Schoppernau, Au, Schnepfau und Mellau auf Grund einstimmiger Beschlüsse der Gemeindevertretungen an das k. k. Eisenbahnministerium, sowie an den Vorarlberger Landesauschuß das Ansuchen um Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Bezau und Schoppernau, bezw. um Verlängerung der Bregenzerwaldbahn: „Bregenz—Bezau“ bis Schoppernau unter Verzichtleistung auf den im Landesgesetze vom 29. November 1899 sichergestellten Straßenbau: Bezau—Schoppernau.

Dieses Gesuch wurde über Beschluß des Landesauschusses mit Note deselben vom 10. Jänner 1908, Z. 105, dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt und dem geneigten Wohlwollen der k. k. Regierung auf das wärmste empfohlen.

Eine Erledigung ist bis jetzt noch nicht erfolgt.

Am 5. Oktober 1908 richteten die Vorstehungen der vorgenannten Gemeinden, denen sich auch der Rat der Landeshauptstadt Bregenz, sowie die Gemeindevorsteherung von Bizau anschloß ein Gesuch an den hohen Landtag in der gleichen Angelegenheit, worüber in der Sitzung des Landtages vom 17. Oktober 1908 nachstehender Beschluß gefaßt wurde:

„Der Landesauschuß wird beauftragt, die interessierten Gemeinden bei den einzuleitenden Verhandlungen hinsichtlich des Weiterbaues der Bregenzerwaldbahn von Bezau nach Au—Schoppernau auf das nachdrücklichste zu unterstützen, hiebei eine angemessene finanzielle Mitwirkung des Landes in Aussicht zu stellen, und auf Grund des Ergebnisses der Verhandlungen in späterer Session Bericht zu erstatten.“

Laut Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Juli 1908, Z. 32.421/2, beabsichtigt dasselbe, die Aufstellung eines mehrjährigen umfassenden Programmes für die Sicherstellung neuer Lokalbahnen und lud den Landesauschuß ein, eventuelle Anträge zu stellen.

In Vollziehung des vorerwähnten Auftrages des Landtages und der Einladung des k. k. Eisenbahnministeriums Folge gebend wurde über Beschluß des Landesauschusses vom 28. Dezember 1908 das Ansuchen der interessierten Gemeinden unter ausführlicher Begründung mit der dringenden Bitte vorgelegt, die Verlängerung der Bregenzerwaldbahn von Bezau bis Schoppernau, eventuell bis Au in die I. Serie der auszubauenden Lokalbahnen aufzunehmen und mit tunlichster Beschleunigung die Ausarbeitung des Detailprojektes anzuordnen.

Nachdem Aussicht besteht, daß der Ausbau der Bregenzerwaldbahn bis Schoppernau in absehbarer Zeit zu Stande kommt und die Konkurrenzgemeinden in diesem Falle auf den Bau einer neuen Straße verzichten, dessen Notwendigkeit im Falle des Bahnbaues auch tatsächlich nicht mehr vorhanden ist, und es genügt, einige der schlechtesten Strecken der alten Straße auszubessern, so erscheint es geboten, die verfügbaren Mittel auf den äußerst notwendigen Bau der Straße von Schoppernau talwärts gegen Schröcken zu verwenden, wobei jedoch nicht unterlassen wird, einige der schlechtesten Straßenstrecken von Schoppernau talwärts gegen Bezau zu verbessern, wie tatsächlich im Jahre 1908 mit dem vorangeführten Umbau der Straßenstrecken bei Ellenbogen, auf der „Platte“ und bei Zangenu der Anfang gemacht wurde.

Für den Bau der Hinterbregenzerwaldstraße I. Teil vom Bahnhofe in Bezau bis Schröcken wurden im ganzen seit Beginn der Bauaktion im Jahre 1901 bis Ende des Jahres 1907 ausgegeben

Aufwand im Jahre 1908	.	.	.	.	.	.	.	.	.	K	202.018*91
Gesamtaufwand mit Ende 1908	.	.	.	.	.	.	.	.	.	K	276.335*83

III. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze.

Wie im Jahresberichte pro 1907 erwähnt, wurden in den Vorjahren von diesem 14·95 km langen Straßenzuge die beiden 7·3 km, bezw. 0·42 km langen Teilstrecken: „Bregenz—Siechensteig—Wirtatobel“ und „Hub—Grenze“ ausgebaut; die 3·4 km lange Zwischenstrecke: „Wirtatobel—Langen“ wurde bereits vor Schaffung des Landesgesetzes von der Gemeinde Langen ausschließlich auf deren Kosten gebaut und bedarf es nur einiger Verbreiterungs- und Ausbesserungsarbeiten; für die weitere 3·8 km lange Zwischenstrecke „Langen—Hub“ wurde im Jahre 1908 das Detailprojekt aufgenommen.

Die Tätigkeit im Jahre 1908 beschränkte sich auf die Ausarbeitung des genannten Teilstreckenprojektes, mit einer Projektvariante in der 1·0 km langen Strecke: Langen—Gschwend und auf die Grundablösungsverhandlungen für die Strecke: Langen—Hub, die ein günstiges Resultat ergaben, mit Ausnahme der Strecke: Langen—Gschwend, in welcher die Grundbesitzer unverhältnismäßig hohe Forderungen stellten.

Das Projekt für die Strecke: Langen—Hub unterliegt noch der Genehmigung der Straßenbau-Kommission; das Projekt für die Verbreiterungsarbeiten an der Straßens Strecke Wirtatobel—Langen ist noch ausständig.

Für die Projektierung und den Bau der Straße: Bregenz—Langen—Grenze wurden insgesamt bis Ende des Jahres 1907 ausgegeben mit Jahreschluß 1907

Aufwand im Jahre 1908	K 402.320·12
	" 641·42

Gesamtaufwand mit Jahreschluß 1908	K 402.961·54
------------------------------------	--------------

Das im Landesgesetze vom 29. November 1899 festgestellte Erfordernis beziffert sich auf	" 432.200·—
---	-------------

Es erübrigt sohin noch ein verfügbarer Betrag von nur	K 29.238·46
---	-------------

welcher für die Fortsetzung der Bauaktion nicht genügt.

Es müssen sohin nach Vorlage des Gesamtkostenerefordernisses Verhandlungen mit der k. k. Regierung und dem Lande bezüglich Deckung der Mehrkosten, bezw. Erstreckung des 32^o/oigen Staats- und 31·5^o/oigen Landesbeitrages auf den über die gesetzliche Erfordernisziffer hinausgehenden Kostenbetrag eingeleitet werden.

Bemerkt wird noch, daß seitens der Parzelle Thal, bezw. der Gemeinde Sulzberg der Bau einer 2·37 km langen und mit K 68.000·— veranschlagten Zufahrtsstraße von der Parzelle Thal bis zur Parzelle Hub, Gemeinde Langen, einmündend dorfselbst in die Konkurrenzstraße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze geplant, und die im Zuge dieser Zufahrtsstraße befindliche gewölbte Brücke von 21·0 m lichter Weite in Beton und Eisen über die Notach bereits hergestellt ist.

IV. Flerenstraße.

Im Jahre 1908 wurde die Flerenstraße, d. h. die im Straßenbauprogramm vorgesehene 7·8 km lange Teilstrecke: Lech—Warth—Grenze bis auf einige im Sommer 1909 vorzunehmenden wenigen Nacharbeiten fertiggestellt; der andere außerhalb des Bauprogrammes stehende Teil der Flerenstraße, nämlich die 10·7 km lange Strecke Lech—Stuben ist bereits seit dem Jahre 1907 vollendet.

Bis Ende 1907 sind für den Bau der Straße: Lech—Warth—Grenze

aufgelaufen	K 292.061·42
-------------	--------------

Aufwand im Jahre 1908	" 6.035·71
-----------------------	------------

Gesamtaufwand mit Ende 1908	K 298.097·13
-----------------------------	--------------

Das gesetzliche Erfordernis ist festgestellt mit	" 197.400·—
--	-------------

Es ergeben sich sohin Mehrkosten von	K 100.697·13
--------------------------------------	--------------

betreffs deren Deckung im Jahre 1909 Verhandlungen mit der Staatsverwaltung und dem Lande eingeleitet werden.

Gleichfalls dem Verkehre eröffnet wurde im Herbst 1908 die an die Flerenstraße anschließende auf tirolischem Gebiete gelegene Lechtalerstraße: „Grenze—Steeg“ und sohin eine zweite Straßenverbindung mit Tirol nebst der Arlbergstraße hergestellt, die technisch wie landschaftlich wohl zu einer der schönsten Straßen in den deutschen Alpen gezählt werden kann.

Im Jahresberichte pro 1907 geschah Erwähnung der einzuleitenden Verhandlungen zwischen der Staats- und Landesverwaltung betreffs Erbreiterung der 3·0 km langen Teilstrecke der Flerenstraße: Stuben—Fleren von 3·0 m auf 4·0 m konform der Breite der anderen Strecke: Fleren—Grenze und der Ergänzung der Sicherungsbauten.

Diese Verhandlungen fanden im Laufe des Jahres 1908 statt und führten zu dem Ergebnisse, daß das Land über Beschluß des Landtages vom 30. März 1908 zu den mit K 77.000·— veranschlagten Kosten einen 40%igen Beitrag im Ausmaße von K 30.800·—, zahlbar in zwei Raten à K 15.400·— in den Jahren 1909 und 1910, unter der Bedingung gewährt, daß der Staat zu gleichem Zwecke einen Beitrag von 50%, sohin von K 38.500·— bewillige und die beteiligten Gemeinden für den Restbetrag von K 7700·— = 10% auffkommen.

Die beteiligten Gemeinden haben durch rechtsverbindliche Beschlüsse der Gemeindevertretung sich bereit erklärt, 10% der Kosten zu übernehmen und zwar die Gemeinden Klösterle 2·5%, Lech 4·75% und Warth-Hochkrumbach 2·75%.

Das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten bewilligte mit dem Erlasse vom 27. Oktober 1908, Z. 4607 Dep. IX c (Statth.-G. 12/XI. 1908, Z. 63.434/Bau) zu den nach Abzug der Grundeinlösungskosten per K 500 von den Gesamtkosten per K 77.000·— verbleibenden Baukosten per K 76.500·— einen 50%igen Staatsbeitrag im Höchstausmaße von K 38.250·— vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Bewilligung des diesfälligen außerordentlichen Kredites, wobei sich das genannte Ministerium die Schlußfassung über die Präliminierung im Einvernehmen mit dem Finanzministerium vorbehält.

Tatsächlich erscheint die I. Rate per K 19.000·— in den Staatsvoranschlag pro 1909 eingestellt.

Noch verdient Erwähnung, daß das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten mit dem Erlasse vom 20. Oktober 1908, Z. 15.966 — IX c, über Ansuchen des Konkurrenz Ausschusses der Flerenstraße und über Besürwortung des Landesauschusses im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium zu den Erhaltungskosten der insgesamt 185 km langen Flerenstraße von Stuben zur Landesgrenze einen Staatsbeitrag im Ausmaße von jährlich K 4500·— auf Rechnung der ordentlichen Straßenbaudotation ab 1909 bewilligte und die k. k. Statthalterei zugleich ermächtigt hat, diesen Betrag der Straßenkonkurrenz gegen Beibringung der behördlichen Bestätigung über den befriedigenden Zustand der Straße gegen Schluß des Jahres flüssig zu machen.

In Ansehung der Wichtigkeit der Flerenstraße für den auf zwei Länder sich erstreckenden Verkehr, vornehmlich des Fremdenverkehres, dürften bereits in den nächsten Jahren seitens des Vorarlberger Landesauschusses Verhandlungen mit der k. k. Regierung auf Inkammerierung der Flerenstraße eingeleitet werden und zwar im Anschlusse an die Bestrebungen der Tiroler Landesverwaltung, die Übernahme der anschließenden Lechtalerstraße: Landesgrenze—Steeg—Reutte in die Staatsverwaltung zu erwirken.

V. Laternerstraße.

Der im Juni 1907 begonnene Bau der Straße von Rankweil (Fruhbrücke) bis Laterns ist in der 6·4 km langen Strecke: Batschuns—Laterns zum großen Teile fertig gestellt. Hinsichtlich der übrigen 0·8 km langen Strecke: Batschuns—Fruhbrücke wurde im Jahre 1908 entsprechend dem Wunsche der Konkurrenzgemeinden eine Projektvariante aufgenommen, um die im ursprünglichen Projekte geplante 10%ige Steigung, welche ebenfalls über Wunsch der genannten Gemeinden wegen Herabminderung der Grundeinlösungskosten gewählt wurde, auf 7% herabzumindern, entsprechend der Maximalsteigung der übrigen Strecke.

Diese Variante weist aber bei der Mehrlänge der Trace von 165 m gegenüber dem ursprünglichen Projekte ein Mehrerfordernis von K 7590·48 auf, welches ausschließlich zu Lasten der Konkurrenzgemeinden Altenstadt, Rankweil, Zwischenwasser und Laterns fällt.

Diese Projektvariante bildete Gegenstand von Verhandlungen mit den genannten Gemeinden, welche sich sämtlich für deren Ausführung aussprachen; die Vertretungen der drei erst genannten Gemeinden erklärten, auch die sie nach dem Konkurrenzstatute treffenden Beiträge von 6·6 %, 15·6 % und 10 % übernehmen zu wollen; die Gemeinde Laterns stimmte jedoch den Erklärungen ihrer Delegierten auf Übernahme von 67·8 % vorerst nicht zu.

Bis zur Austragung dieser Angelegenheit kann die Endstrecke: Baischuns—Frugbrücke nicht in Angriff genommen werden.

Zu den in den Vorjahren aufgelaufenen Kosten per	K	91.530·31
Hinzugerechnet der Aufwand pro 1908 mit	„	100.078·51
ergibt mit Jahreschluß 1908 einen Gesamtaufwand von	K	191.608·82

VI. Jagdbergstraße.

Die 9·9 km lange Jagdbergstraße, deren Bauinangriffnahme gesetzlich erst im Jahre 1907 hätte erfolgen sollen, wurde bereits in den Jahren 1902—1904 ausgebaut, nachdem die Konkurrenzgemeinden die erforderlichen Mittel vorschußweise und zinsfrei gegen Rückzahlung in vier Jahresraten vom Jahre 1907 ab zur Verfügung stellten.

Nach dem Bauprogramme sind die Kosten veranschlagt auf K 156.800; die Ausführungskosten betragen K 163.547·85; die Überschreitung beziffert sich sohin auf K 6747·85.

Eingezahlt wurde von den Konkurrenzgemeinden: Feldkirch, Satteins, Rons, Schnifis, Düns und Dünferberg ein Baukapital von K 163.700—, welches durch das Zinserträgnis der bei der Sparsassa der Stadt Bregenz angelegten disponiblen Gelder des Baufonds auf den Betrag von K 165.580·31 anwuchs.

Abzüglich der Ausgaben von K 163.547·85 verblieb ein Restbetrag von K 2032·46.

Dieser Betrag wurde über Beschluß der Straßenbau-Kommission vom 25. Mai 1907 und mit Zustimmung des Konkurrenz Ausschusses der Jagdbergstraße der Gemeinde Schnifis zum Zwecke des mit K 3400— veranschlagten Ausbaues der im Zuge der Jagdbergstraße gelegenen 337 m langen Dorfstraße, welcher Ausbau im Berichtsjahre vorgenommen wurde, ausgefolgt.

Im Jahre 1908 gelangte die II. Rate per K 40.887 —, abzüglich des 45/oigen Interessentenbeitrages von K 18.399·15 sohin im Ausmaße von K 22.487·85 des vorschußweise eingezahlten Baukapitales von K 163.700— zur Rückzahlung an vorgenannte Konkurrenzgemeinden.

Sohin ergibt sich mit Ende 1908 ein Gesamtaufwand von K 81.774—.

VII. Straße von Kennelbach zur Langenerstraße.

Für die genannte Straße erfolgte im Jahre 1908 auf Grund der im Jahre 1907 vorgenommenen Projektaufnahme nach der von der Gemeinde Rieden, bezw. der Parzelle Kennelbach gewünschten Straßentrace die Ausarbeitung des generellen Projektes mit dem veranschlagten Kostenfordernis von K 93.000— bei einer Straßenlänge von 2884·6 m.

Das im Landesgesetze vom 29. November 1899 fixierte Erfordernis beziffert sich auf K 49.400—, zu welchem der Staat 33·5 %, das Land 31·5 % und die Interessenten 35 % beizutragen haben.

Es stellt sich sohin ein Mehrerfordernis heraus von K 43.600.—, welches durch die von der Parzelle Kennelbach gewünschte Traceführung der Straße hervorgerufen wird.

Bei Aufstellung des dem vorgenannten Landesgefesze zu Grunde gelegten Bauprogrammes und des Erfordernisses wurde die Herstellung einer Zufahrtsstraße von der in der Talniederung gelegenen Ortschaft Kennelbach zu der oberhalb derselben an der Bergeslehne entlang führenden Hauptstraße: „Bregenz—Langen—Grenze“ auf kürzestem Wege unter Anwendung einer 7%igen Steigung in Aussicht genommen, wobei sich eine Straßenlänge von zirka 1'2 km ergibt.

Wenn nicht abnorm hohe Grundeinlösungspreise gezahlt werden müssen, was in der Parzelle Kennelbach erfahrungsgemäß allerdings zu erwarten steht, würde man mit dem gesetzlich festgestellten Betrage von K 49.400.— das Auslangen finden.

Die Parzelle Kennelbach strebt jedoch den Bau einer Parallelstraße zur Hauptstraße: Bregenz—Langen—Grenze auf eine Länge von 1805 m an, als welche sich die Straße von Kennelbach dem Schülenbache entlang bis Unterau darstellt, von wo ab erst der 1080 m lange Aufstieg zur Hauptstraße beginnt.

Die erstere Strecke, bezw. der Umbau der bereits bestehenden Talstraße ist mit K 50.000.—, der Neubau der letzteren Strecke mit K 43.000.— veranschlagt.

Unterm 9. Dezember 1908 übermittelte die Straßenbau-Kommission das in Rede stehende Projekt an den Landesausschuß mit dem Ersuchen, auf Grund des § 5 des Landesgefeszes vom 29. November 1899, mit den zunächst interessierten Gemeinden: Nieden, Wolfurt, Langen und Fluh, sowie mit der gleichfalls beteiligten Industrieunternehmung: Kohlenbergwerk Wirtatobel die Verhandlungen betreffs Sicherstellung der Erstellungs- und Erhaltungskonkurrenz im Sinne des Vorarlberger Straßengefeszes vom 15. Februar 1881 durchzuführen, wobei nicht nur die Deckung des gesetzlichen Beitrages der Interessenten von 35 % zu den ursprünglich mit K 49.400.— veranschlagten Kosten, sondern auch die Deckung des ausschließlich zu Lasten der Interessenten fallenden Mehrerfordernisses von K 43.600.— und der allenfalls darüber hinausgehenden Mehrkosten in Verhandlung zu ziehen ist.

Noch wird bemerkt, daß das Projekt noch der Genehmigung der Vorarlberger Straßenbau-Kommission unterliegt.

Die Verhandlung fand unter Vorsitz des Herrn Landeshauptmannes Adolf Rhomberg statt und ergab nachstehendes Resultat:

Die Gemeinde Nieden übernimmt 32 % und die Gemeinde Wolfurt 3 % des gesetzlich mit K 49.000.— festgestellten Erfordernisses; die Gemeinde Langen 10 % der Mehrkosten nach Abzug des 65%igen Staats- und Landesbeitrages; diese Erklärungen der Gemeindevetreter wurden abgegeben vorbehaltlich der Zustimmung der Gemeindeausschüsse.

Der Vertreter des Kohlenbergwerkes Wirtatobel wird seiner Gesellschaft Antrag auf Subventionierung des Straßenbaues stellen.

Über die Erhaltung der Straße wird in späterer Zeit verhandelt werden.

Bei dem vorgeschilderten Stande der Angelegenheit dürfte der Bau der gegenständlichen Straße im Jahre 1909 wohl nicht in Angriff genommen werden.

Für die Projektierung derselben sind aufgelaufen im Jahre 1907 .	K	134'54
Im Jahre 1908	„	32'65
Zusammen	K	167'19

Schluß.

Wie bei den einzelnen Straßenzügen ausgewiesen, beziffern sich die für die Projektaufnahmen und für den Bau derselben mit Ende des Jahres 1908 aufgelaufenen Kosten wie folgt:

I. Montafonerstraße, 1. Teil: Schruns—Parthenen	K	335.513'41
II. Hinterbregenzerwaldstraße, 1. Teil: Bezau—Schrócken	„	276.335'83
III. Straße: Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„	402.961'54
IV. Flegensstraße	„	298.097'13
V. Laternferstraße	„	191.608'82
VI. Jagdbergstraße	„	163.547'85
VII. Straße: Kennelbach zur Straße Bregenz—Langen—Reichsgrenze	„	167'19
	Summa	K 1,668.231'77

An diesem Betrage beteiligt sich

Der Staat mit	K 594.151'25 = 35'61 %
Das Land mit	K 574.283'10 = 34'43 %
Die Gemeinden mit	K 499.797'42 = 29'96 %

Die Länge der bereits ausgebauten Straßenstrecken beträgt 39'07 km, jene der im Baue befindlichen 11'0 km.

Wie im vorliegenden Jahresberichte bei den Straßenbauten I, III und IV, nämlich der Montafonerstraße, der Straße Bregenz—Langen Reichsgrenze und der Jagdbergstraße im einzelnen hervorgehoben und in den vorjährigen Jahresberichten in allgemeiner Weise ausgeführt, werden die tatsächlichen Erfordernisse der Straßenbauten weit über die Erfordernisziffer per K 2,493.200.— des Landesgesetzes vom 29. November 1899 hinausgehen und zwar vornehmlich aus nachstehenden Gründen:

Es beruht die vorgenannte Erfordernisziffer von K 2,493.200.— auf in den Jahren 1896 und 1897 nur in ganz genereller Weise verfaßten Projekte und Kostenberechnungen, wobei viele Terrain- und andere Schwierigkeiten nicht bekannt waren oder unterschätzt wurden, welche erst bei der Detailprojektierung und mitunter erst während der Bauausführungen zu Tage traten.

So mußten in unvorhergesehener Weise ganz imposante Viadukte zur Überbrückung tiefer Tobel, Tunnels, kostbillige Laminengallerien und oftmals umfangreiche Entwässerungsanlagen zur Hintanhaltung von Rutschungen angelegt werden.

Es ist hiebei noch zu bedenken, daß fast durchgehends Straßen im Gebirge, mitunter im Hochgebirge in Betracht kommen, bei welchen die Post „Unvorhergesehenes“ eine bedeutend größere Rolle spielt, als bei Straßen in der Ebene, deren Bauverhältnisse schon im vorneherein bekannt sind. Ein weiterer Grund liegt in den auf allen Gebieten, sohin auch auf dem Gebiete des Verkehrs wesens sich steigenden Ansprüchen an die Ausgestaltung des Straßenwesens, bezw. an die Breite der Straße, an möglichst günstigen Steigungs- und Richtungsverhältnissen, an Sicherheitsvorkehrungen, ferner an die möglichst geringe Erhaltungskosten erfordernde Bauart, Ansprüche, welche durch den sich steigenden Fremdenverkehr und die Einführung des Automobilverkehrs in immer stärkerem Maße sich geltend machen und nicht unbeachtet bleiben können.

Beispielsweise sei erwähnt, daß die Bauobjekte, wie Brücken, Laminengallerien unter Ausschluß von Holz und Eisen fast ausschließlich nur in Stein, Beton und in Betoneisen ausgeführt werden. Wohl ergibt sich dadurch ein höherer Kostenaufwand, aber die Dauer des Bauwerkes ist unbegrenzt und die Erhaltungskosten sind ganz minimal. Außerdem erscheint durch derartige Bauobjekte das landschaftliche Bild nicht beeinträchtigt.

Endlich und wohl den größten Teil der Schuld trägt die kontinuierliche und enorme Steigerung der Arbeitslöhne und der Preise der Baumaterialien seit dem nahezu 12jährigen Zeitraume der Verfassung der generellen Kostenberechnungen. Die Steigerung kann hinsichtlich der Arbeitslöhne mit 60 % und jene der Baumaterialien mit 25 % angenommen werden.

So sehr die Bauleitung stets bestrebt ist, in Allem große Sparsamkeit walten zu lassen, so ist dieselbe andererseits von dem Bestreben geleitet, Werke zu schaffen, die auf absehbare Zeit den Verkehrsverhältnissen entsprechen und allen beteiligten Faktoren, Staat, Land und Gemeinden volle Befriedigung bieten.

Zur Illustrierung der ökonomischen Geschäftsgebarung sei bemerkt, daß die Regiekosten, nämlich die Gehalte und Reisegebühren der Funktionäre der Bauleitung und anderweitige Verwaltungsauslagen, sowie die Kosten für Schreib-, Zeichen- und Meßrequisiten rund den Betrag von K 9560—, sohin nicht ganz 4 % der Baukosten erreichen. Das Personale für die Durchführung der Straßenbau-Aktion ist das gleiche geblieben wie im Vorjahre und besteht außer dem Gefertigten als Bauleiter, aus dem Baumeister Wilhelm Wolf und den Bautechnikern Karl Vickel und Josef Hepperger, welche im Bedarfsfalle auch zur Dienstleistung für den Landesauschuß herangezogen werden.

In diesem Falle trägt der Landesfond die betreffenden Kosten.

Dem vorliegenden VIII. Jahresberichte liegen bei der Rechnungsabluß des allgemeinen Baufondes und der in gesonderter Verwaltung geführten von den betreffenden Konkurrenzgemeinden vorschußweise beigegebenen Baufonde der Teilstrecke: Gamprätz (Viendle)—Schrund der Montafonerstraße I. Teil: Bludenz—Parthenen und der Jagdbergstraße.

Bregenz, am 19. Jänner 1909.

Ilmer m. p.

Landes-Oberringenieur und Bauleiter.

Beilage 6 A.

Rechnungs=Abchluß

des allgemeinen Baufondes,
des Baufondes der Teilstrecke: Gampräh (Viendle)—Schruns
der Montafonerstraße I. Teil: Bludenz—Schruns—Parthenen
und der Jagdbergstraße pro 1908.



A. Rechnungsabschluß pro 1908

des Baufondes mit Ausschluß des Baufondes der Straßenteilstrecke: „Gampräch (Tiendle)—Schruns“ der Montafonerstraße I. Teil und des Baufondes der Jagdbergstraße:

Einnahmen laut Kassabuch	K	278.441·87
Ausgaben laut Kassabuch	„	263.494·67
	Kassarest	K 14.947·20

Zu den Einnahmen per K 278.441·87 ist auch das Zinserträgnis per K 4494·49 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

Von den Auslagen per K 263.494·67 entfallen auf die einzelnen Straßenzüge nach den betreffenden Kassabüchern:

1. Montafonerstraße, I. Teil: Bludenz—Parthenen mit Ausschluß der Strecke Gampräch (Tiendle)—Schruns	K	41.502·46
2. Hinterbregenzeraldstraße, I. Teil: Bezau—Schröcken	„	74.316·92
3. Straße: Bregenz—Langen—Grenze	„	641·42
4. Flerenstraße	„	6.035·71
5. Straße: Rankweil—Laterns	„	100.078·51
6. Jagdbergstraße	„	40.887·—
7. Straße von Kennelbach zur Langenerstraße	„	32·65
	Summe	K 263.494·67

Der bei Nr. 6 Jagdbergstraße in Ausgabe gestellte Betrag von K 40.887·— betrifft die II. von den vier pro 1907—1910 fälligen Raten des rückzuzahlenden Baukapitales von K 163.547·85, welches von den Konkurrenzgemeinden vorschußweise und zinsfrei vorzeitig zur Verfügung gestellt wurde.

Aus diesem Grunde erfolgt für die Jagdbergstraße, sowie für die Straßenteilstrecke: Gampräch (Tiendle)—Schruns, zu deren Bau die Gemeinde Schruns unter den vorgenannten Modalitäten das Geld vorgestreckt hat, eine gesonderte Rechnungsführung.

B. Rechnungsabschluß

des Baufondes der Straßenteilstrecke: „Gampräch (Tiendle)—Schruns“ der Montafonerstraße I. Teil: „Bludenz—Schruns—Parthenen“:

Einnahmen laut Kassabuch	K	25.038·40
Ausgaben: wie im Vorjahre	K	24.987·56·—
Rückersatz an die Gemeinde Schruns im Jahre 1908	„	50·84
	Zusammen	„ 25.038·40
	Kassarest	K —·—

NB. Zu den Einnahmen per K 25.038·40 ist auch das in den Jahren 1906/1907 aufgelaufene Zinserträgnis per K 38·40 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

C. Rechnungsabscluß

des Baufondes der Jagdbergstraße:

Gesamt-Einnahmen laut Kassabuch	K	165.580·31
Ausgaben wie nach Rechnungsabscluß pro 1907	„	163.547·85
	Rest K	2.032·46

welcher als Subvention zu dem von der Gemeinde Schnifis durchgeführten Umbau der im Zuge der Jagdbergstraße gelegenen Dorfstraße im Kirchdorfe Schnifis Verwendung fand und der Gemeinde Schnifis abzüglich der Kosten der Kollaudierung und Nachkollaudierung per K 57·68, sohin im Betrage von K 1974·78 im Jahre 1908 ausgefolgt wurde.

In den Einnahmen per K 165.580·31 ist auch das im Jahre 1908 aufgelaufene Zinserträgnis per K 47·58 der disponiblen und bei der Sparkasse der Stadt Bregenz angelegten Gelder des Baufondes enthalten.

Bregenz, im Jänner 1909.

Ilmer m. p.

Landes-Öberingenieur und Bauleiter.