

Beilage 14.

Bericht

des Landesausschusses betreffend die Beitragsleistung zu den Mehrkosten des Baues der Flegensstraße.

Hoher Landtag!

Nach einer etwa 14-jährigen, jedoch mehrfach unterbrochenen Bauzeit wurde im Herbst v. J. die Flegensstraße in ihrer gesamten 18.7 km langen Ausdehnung: Stuben—Flegenspaß—Zürs—Lech—Warth—Tiroler Grenze fertiggestellt und am 2. Oktober des gleichen Jahres feierlich eröffnet.

Bekanntlich wurde der I. Teil der Flegensstraße Stuben—Lech nicht auf Grundlage des Gesetzes vom 29. November 1899, L. G. Bl. Nr. 9 ex 1900, den Bau von Konkurrenzstraßen in Vorarlberg betreffend, sondern auf Grund früherer mit der k. k. Regierung getroffener Vereinbarungen erbaut und leistete der Staat hierzu einen 50%igen, das Land einen 40%igen und die beteiligten Gemeinden einen 10%igen Beitrag, wobei die letztern außerdem auch den benötigten Grund beistellten. Das Beitragsverhältnis blieb gemäß dem vorbezeichneten Gesetze auch für den Bau der II. Strecke Lech—Warth—Tiroler Grenze das gleiche.

Für die Kosten des Baues der II. Teilstrecke war nach § 1 des Gesetzes vom 29. November 1899 ein Betrag von Gulden 98.700 = K 197.400 vorgesehen. Dieser Betrag reichte aber zur Erstellung des Werkes nicht hin; die Gesamtkosten erreichten vielmehr nach der schließlich gestellten Rechnung die Höhe von K 304.135.23, sonach gegenüber dem im Gesetze sichergestellten Betrage einen Mehraufwand von K 106.735.23.

Die Vorarlberger Straßenbaukommission wendete sich in einem ausführlichen Berichte unterm 6. März 1910, Z. 90, an das k. k. Arbeitsministerium in Wien und stellte schließlich das Ersuchen, dasselbe wolle 50% der erwachsenen Mehrkosten per K 106.735.23, sonach im Ausmaße von K 53.368, zahlbar in 3 Jahresraten von je K 17.789 in den Jahren 1911 bis 1913, auf den Staat übernehmen.

In dem Berichte der Straßenbaukommission wird darauf hingewiesen, daß das im Gesetze vorgesehene Erfordernis von K 197.400 in ganz genereller Weise ermittelt wurde und zwar mittelst Erhebung der Straßenlänge aus der Spezialkarte 1:25.000 unter Zuschlag der zur Ueberwindung von Höhendifferenzen nötigen Mehrlängen und Annahme eines Einheitspreises für die Herstellung eines Meters Straßenlänge; diese beiden Faktoren bildeten die Grundlage für die Bemessung der Kosten des Baues der nach dem mehrfach bezeichneten Gesetze vom 29. November 1899 bezeichneten Straßen. Bei dem Terrain, durch welches die Flegensstraße führt, ist es leicht erklärlich, daß bei diesen Umständen eine Kostenüberschreitung eintrat, da bei Feststellung eines nur generellen Kostenvoranschlages viele Terrain- und Bau Schwierigkeiten

entweder ganz übersehen oder unterschätzt wurden, die erst später bei der Detailaufnahme des Projektes zu Tage traten, wie beispielsweise steile Felspartien, Tunnel zur Sicherung gegen Lawinengefahr und Verbauung der Rutschlehnen, deren Bindung kostspielige Entwässerungsarbeiten erforderten.

In dem bezüglichen Berichte der Straßenbaukommission werden die Ursachen der Ueberschreitung noch eingehender und zwar wie folgt geschildert:

Einen weiteren Grund des Mehrerfordernisses bilden die stets sich steigenden Ansprüche der Interessenten an die Ausgestaltung der Straße in Bezug auf Straßenbreite, tunlichst günstige Steigungs- und Richtungsverhältnisse, möglichst umfassende Sicherheitsvorkehrungen, ferner bezüglich der Konstruktionsart der Kunstobjekte, Ansprüche, welchen die Straßenbaukommission, von dem Prinzipie geleitet, daß wenn etwas geschaffen, etwas Rechtes und Dauerndes geschaffen werden soll, und mit Rücksicht auf die jeder Verkehrserleichterung rasch folgende Steigerung des Verkehrs, welche gerade bei der Flegensstraße nach Eröffnung der I. Teilstrecke: Stuben—Vech beobachtet werden konnte, unmöglich ablehnend sich verhalten konnte.

Was die Breite der Straße betrifft, so war selbe ursprünglich mit 4.0 m geplant; tatsächlich gelangte die Straße dort, wo selbe auf Dämme geführt wird, in einer Breite von 4.5 m zur Ausführung, um bei der Aufstellung der beidseitigen Wehrsteine die lichte Fahrbahnbreite von 3.0 m aufrecht zu erhalten.

Die Maximalsteigung beträgt nur 7.5%, der Minimalradius 10 m, welcher jedoch nur einmal bei der Wendeplatte oberhalb der Grenzbrücke vorkommt, sonst ist der Minimalradius 16 m bemessen.

Bei den Kunstobjekten wurde die Anwendung von Holz und Eisen (von den eisernen Geländern abgesehen) ganz vermieden und zu Konstruktionen in Stein und Stampfbeton gegriffen, welche in der Ausführung zwar kostspieliger sind, jedoch fast keine Erhaltungsarbeiten erfordern.

Von größeren Objekten seien genannt

Der steinerne 45 m lange Viadukt über den Gaisbachtobel mit dem Hauptgewölbe von 25.0 m lichte Weite;

der Rüsttobel-Viadukt 35 m lang, dessen sechs Gewölbe in Stampfbeton ausgeführt wurden. Die lichte Weite des Hauptbogens mißt 23.6 m;

der vollständig in Stein gemauerte 38.2 m lange Viadukt über den Rumbach mit dem Hauptgewölbe von 22.4 m lichte Weite, welcher als Grenzbrücke gemeinschaftlich mit der Tivoler Straßenbaukommission hergestellt wurde.

Zur Sicherung gegen Lawinengefahr mußte der Apriltobel mit einem 85 m langen Tunnel unterfahren und zu dessen Erhellung, da derselbe im Bogen gelegen, 3 Fenster in der Felswand talwärts ausgebrochen werden.

Alle diese kostspieligen Bauten wurden bei Präliminierung der Kosten nicht in Rechnung gezogen.

Einen weiteren und nicht den kleinsten Teil der Schuld an den Mehrkosten tragen die seit Aufstellung des Bauprogrammes und der gesetzlichen Erfordernisziffer in den Jahren 1895/96, d. i. sohin in einem Zeitraume von 11—14 Jahren eingetretene Steigerung der Arbeitslöhne vornehmlich in dem alpinen und abseits gelegenen Gebiete der Flegensstraße und der Preise der Baumaterialien, insbesondere des Zementes, welche mit 30% nicht zu hoch angenommen werden kann.

Das Mehrerfordernis erscheint nach der geschilderten Sachlage als erklärlich und begründet.

Mit Note der k. k. Statthalterei vom 21. Juli d. Js., Nr. 47.055, wurde der Straßenbaukommission mitgeteilt, daß das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten mit dem Erlasse vom 5. Juli d. Js., Z. 121 — IX c eröffnet habe, daß zu den bei diesem Straßenbaue eingetretenen Mehrkosten von K 106.735.23 ein 50%iger Staatsbeitrag im Höchstbetrage von

K 53.368.— vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Bewilligung des erforderlichen außerordentlichen Kredites unter der Bedingung bewilligt werde, wenn das Land einen 40%igen Beitrag, das sind K 42.694.— zu gleichem Zweck gewähre, worüber s. Z. zu berichten sei. Bis dahin behalte sich das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium die Schluffassung bezüglich der Präliminierung des Staatsbeitrages vor.

Wie bereits eingangs dieses Berichtes erwähnt wurde, ist nach § 1 des Gesetzes vom 29. November 1899 die Beitragsleistung zu den Kosten des Baues der Flerenstraße in der Weise vorgesehen, daß der Staat 50%, das Land 40% und die Gemeinden 10% zu tragen haben.

Im gleichen Verhältnis sollen nun auch die Mehrkosten auf die 3 Faktoren repartiert werden.

Demnach entfallen hieraus auf	
den Staat	K 53.368.—
das Land	„ 42.694.—
die Gemeinden	„ 10.673.—
	<hr/>
	Zusammen K 106.735.—

Die beteiligten Gemeinden haben die auf sie entfallenden Beträge alljährlich nach Baufortschritt entrichtet und ist diesfalls weiter nichts zu verfügen. Ebenso hat, wie oben ausgeführt wurde, die Staatsverwaltung den entsprechenden Staatsbeitrag zugesichert. Es handelt sich sonach nur noch um die Sicherstellung des Landesbeitrages.

In der Landesauschussitzung vom 6. August wurde beschlossen, dem hohen Landtage den Antrag auf Gewäh.ung eines Landesbeitrages zu den Mehrkosten im Ausmaße von 40%, sonach im Höchstbetrage von K 42.694.— in 3 gleichen Jahresraten zu unterbreiten.

In Ausführung dieses Beschlusses und unter Hinweis auf den dargestellten Sachverhalt stellt der Landesauschuß den

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

„Das Land gewährt zur Deckung der Mehrkosten der Flerenstraße per K 106.735.— einen Beitrag im Ausmaße von 40% im Höchstbetrage von K 42.694.—, zahlbar in drei gleichen Raten in den Jahren 1911, 1912 und 1913.“

Bregenz, am 13. August 1910.

Der Landesauschuß.
Mart. Gburnher, Referent.