

Beilage 62.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über das Gesuch des Konkurrenzausschusses der Straße Bahnhof Eingenau—Hittisau—Sibratsgfall—Reichsgrenze um teilweise Übernahme der Mehrkosten auf Staat und Land.

Hoher Landtag!

Von der Vorderwälder Konkurrenzstraße Bahnhof Eingenau—Hittisau—Sibratsgfall—Reichsgrenze sind bis heute fertiggestellt:

1. Die untere, erste Teilstrecke Bahnhof Eingenau—Kleinmähd.
2. Die obere, zweite Teilstrecke Kleinmähd—Eingenau—Moos.

Die am 25. Oktober 1906 vorgenommene Kollaudierung dieser Strecke ergab zwar einen fast durchwegs sehr günstigen Befund, doch mußte eine bedeutende, in den ungünstigen Verhältnissen begründete Kostenüberschreitung konstatiert werden, wie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich ist.

| Teilstrecken | Kostenanschläge | | Wirklicher Aufwand | | Überschreitungen des Kostenanschlages | | | |
|--------------|--------------------------|----------------------|--------------------|----|---------------------------------------|----|---------------------|----|
| | Des generellen Projektes | Des Detail projektes | | | Beim generellen Projekt | | Beim Detail projekt | |
| | K | K | K | h | K | h | K | h |
| I. | 68.000* | 68.000 | 87.476 | 31 | 19.476 | 31 | 19.476 | 31 |
| II. | 42.220 | 57.803 | 68.846 | 38 | 26.626 | 38 | 11.043 | 38 |
| zusammen | 110.220 | 125.803 | 156.322 | 69 | 46.102 | 69 | 30.519 | 69 |

Aus diesen Summen entfällt auf die Grundablösung:

| | | | | | | | | |
|----------|-------|--------|--------|----|--------|----|-------|----|
| I. | 3.600 | 3.600 | 4.300 | — | 700 | — | 700 | — |
| II. | ** | 13.902 | 16.803 | 85 | 16.803 | 85 | 2.901 | 85 |
| zusammen | 3.600 | 17.502 | 21.103 | 85 | 17.503 | 85 | 3.601 | 85 |

*) Aus dem Detailprojekte.

***) Auf dieser Strecke wurde die Grundablösung in das generelle Projekt nicht aufgenommen.

Die Grundablösung hatte überaus große Schwierigkeiten insbesondere auf der zweiten Strecke.

Es wurden auf derselben dreißig Grundstücke durchschnitten, zum größten Teile Wiesengründe, die schon deswegen als mehrwertig angegeben wurden, weil sie in der Nähe der Häuser liegen. Dabei konnte nur für wenige Häuser eine wesentliche Verkehrserleichterung durch die neue Trassierung geltend gemacht werden, da die Mehrzahl der Häuser in der Nähe der alten Straße gelegen sind.

Unter solchen Umständen konnte erst nach langen Verhandlungen, bei welchen die politische Behörde und ein Mitglied des Landesauschusses in wirksamer Weise vermittelten, bei einzelnen Grundbesitzern sogar erst nach Einleitung des Enteignungsverfahrens eine Vereinbarung getroffen werden.

Für die Überschreitung bei den eigentlichen Baukosten findet sich die nähere Begründung im Kollaudierungsprotokoll. Auf der ersten Strecke ist sie verursacht durch den im Verlaufe der Bauausführung eingetretenen Konkurs des Bauunternehmers Tschol & Co., wobei K 798.31 nicht mehr zur Deckung gelangten, ferner durch die namhaften Entwässerungsarbeiten, die nicht vorauszusehen waren und daher im Projekte auch nicht in dem Umfange vorgesehen werden konnten, wie es später im Interesse des Bestandes der Straße notwendig war, endlich durch die jahrelangen Nacharbeiten zur Sicherung der Straße.

Die Überschreitungen auf der zweiten Strecke resultieren hauptsächlich aus der notwendig gewordenen Verlängerung des zweiten Bauloses um 115 m, sowie aus den notwendigen Nacharbeiten.

Zur Deckung der Kosten sind bisher bewilligt:

für die erste Strecke:

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| a) von der Bregenzeraltbahn | K 8000.— |
| b) vom Staate (Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. Dezember 1900 Zl. 41.831) ein Drittel des Kostenanschlages des Detailprojektes per 60.000 K | „ 20.000.— |
| c) vom Lande mit Beschluß vom 20. April 1900 | „ 20.000.— |
| Zusammen | K 48.000.— |

für die zweite Strecke:

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| a) vom Staate (mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. Dezember 1900 Zl. 41.831) 40 % des Kostenanschlages des generellen Projektes per 42.220.— K, welcher Beitrag mit Erlaß des Ministeriums des Innern vom 25. Mai 1903, Z. Zl. 12.956 in der Weise erhöht wurde, daß 40 % von dem Kosten- anschlage des Detailprojektes per K 57.803.— zugefichert wurden im Betrage von | K 23.121.— |
| b) vom Lande mit Beschluß vom 20. April 1900 und vom 5. Juli 1901 35 % des generellen Kostenanschlages per K 42.220.— im Betrage von | „ 14.777.— |
| Zusammen | K 37.898.— |

| | |
|--------------------------------------------------------------------|--------------|
| Von den Gesamtkosten per | K 156.322.69 |
| verbleibt nach Abzug der oben ausgewiesenen Beiträge per | „ 85.898.— |
| ein von den Konkurrenzgemeinden zu deckender Betrag von | K 70.424.69 |

Wenn die Gemeinden für diesen ganzen Betrag aufkommen müßten, so hätten sie 45 % der nach Abzug des Beitrages der Bregenzeralmbahn noch verbleibenden Erstellungskosten zu tragen, während nach dem Verhältnisse, welches für Beitragsleistung des Staates und Landes als Grundlage diente, auf der unteren Strecke 33 $\frac{1}{3}$ %, auf der oberen 25 % auf die Gemeinden entfallen wären.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss ist nun der Anschauung, daß es für die finanzielle Existenz der betreffenden Gemeinden von schweren Folgen wäre, wenn nicht ein größerer Teil der Mehrkosten auf Staat und Land übernommen würde. Sämtliche Konkurrenzgemeinden haben sehr hohe Beiträge geleistet, um das Zustandekommen der Bregenzeralmbahn, auf die sie die größten Hoffnungen setzten, zu sichern. Der erhoffte wirtschaftliche Erfolg ist jedoch für sie bis heute nur zum Teil eingetreten, da zwar für den Frachtenverkehr eine große Erleichterung eintrat, während der Fremdenverkehr ganz bedeutend hinter den gehegten Erwartungen zurückblieb.

Da die Gemeinden zudem noch aus früheren Zeiten mit Schulden belastet sind, welche von selbständig ausgeführten Straßenbauten, insbesondere in das angrenzende Bayern, herkommen und da ihr aktives, ein Erträgnis abwerfendes Vermögen so unbedeutend ist, daß es im Gemeindehaushalte kaum in Betracht kommt, haben sich die Umlagen in den letzten Jahren auf 300—400 % erhöht.

Wenn nun die Gemeinden noch sämtliche oder doch den größeren Teil der oben ausgewiesenen Kostenüberschreitungen zu übernehmen gezwungen sind, würde diese Belastung eine solche wirtschaftliche Lähmung zur Folge haben, daß nicht nur der sehr notwendige Weiterbau der Straße, sondern auch andere notwendige Projekte, wie Schulhausbauten auf lange Zeit verschoben werden müßten.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss findet es daher als vollkommen begründet, daß auch bei diesem Unternehmen, wie es in solchen Fällen schon öfters geschehen ist, eine Aufteilung der Mehrkosten auf Staat, Land und Gemeinden in jenem Verhältnisse stattfindet, welches für die bewilligten Beiträge als Grundlage diente. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Staat auf der zweiten Strecke, wie schon oben erwähnt wurde, nicht nur von dem Kostenanschlag des generellen Projektes per 42.220.— K, 40 % bewilligte, wie es in dem obzitierten Landtagsbeschluss für den Landesbeitrag als Bedingung gesetzt wurde, sondern von dem um 15.583 K höheren Kostenanschlag des Detailprojektes. Bei einer den ursprünglichen Beschlüssen entsprechenden Aufteilung ist daher das Betreffnis für den Staat auf der zweiten Strecke mit 40 % von den Kostenüberschreitungen über das Detailprojekt zu bemessen, während auf das Land 35 % der Überschreitungen über den Kostenanschlag des generellen Projektes entfallen.

Auf Grund dieser Ausführungen stellt der volkswirtschaftliche Ausschuss den

Antrag:

Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „Von den Kostenüberschreitungen der bisher erstellten Strecken des Straßenzuges Bahnhof Lingenau—Hittisau—Sibratsgfall—Reichsgrenze übernimmt das Land
- a) an den mit 19.476·31 K ausgewiesenen Kostenüberschreitungen der Teilstrecke Bahnhof Lingenau—Kleinmahd einen mit 33 $\frac{1}{3}$ % bemessenen Betrag per **K 6492·10** unter der Bedingung, daß der Staat einen ebenso hohen Beitrag bewilligt,
 - b) an den mit 26.626·38 K ausgewiesenen Überschreitungen über den Kostenanschlag des generellen Projektes auf der Teilstrecke Kleinmahd—Moos einen mit 35 % bemessenen Betrag per **K 9319·23** unter der Bedingung, daß der Staat 40 % von den mit **K 11.043·38** ausgewiesenen Überschreitungen über den Kostenanschlag des Detailprojektes übernimmt.
- Die Auszahlung dieser Landesbeiträge hat im Jahre 1908 zu erfolgen.“

Bregenz, am 14. März 1907.

Martin Thurnher,
Obmannstellvertreter.

Jodok Fink,
Referent.