

IV. Regierungsvorlage betreffend Subventionsgesuch der Alpgenossenschaft Kleinsteg.

(Referent: Fr. Schlegel).

Mit Landtagsbeschluß vom 23. Dezember 1908 wurde dies Gesuch dahin beschieden, daß zuerst durch die fürstliche Regierung ein technisches Gutachten über den Wert der geplanten Verbauung am Saminabach eingeholt werden soll.

Der fürstliche Regierungskommissär legte in der Sitzung vom 19. November 1909 der Finanzkommission ein von unserem Landestechniker verfaßtes Gutachten vor. In demselben wurden sachlich und mit großer Gründlichkeit nicht nur die Kosten, sondern auch die Folgen einer solchen Eindämmung des Saminabaches dargelegt. Die Samina muß als ein schlimmer Wildbach bezeichnet werden.

Bei Hochwasser würde durch die geplante Regulierung der Abfluß des Wassers eine viel größere Schnelligkeit erlangen und dadurch wäre die Gefahr der Abrutschung der Borde an den weiter unten liegenden Stellen viel größer wie bisher.

Nach der im Gutachten aufgestellten Berechnung würden sich die Kosten einer solchen beidseitigen Verbauung per laufenden Meter auf Kr. 43.04 stellen, dies macht auf die ganze Strecke den Betrag von Kr. 51,600. Diese Summe steht aber in keinem Verhältnis zu den durch die Regulierung zu erhoffenden Vorteilen.

Dagegen wird in dem Gutachten empfohlen für jetzt nur den Teil der rechtsseitigen Flußstrecke bei der Kleinstegerwiese, nach den Vorschlägen der Alpgenossenschaft mittelst eines Verbaues zu sichern, um die gefährdeten Stellen vor weiterem Abbruch zu schützen. Die Kosten für eine solche Sicherung würden sich auf genannter Strecke auf Kr. 2432 belaufen.

Die Kommission spricht sich auch für eine derartige Schutzbaute aus und schlägt Ihnen vor, die Hälfte der dabei auflaufenden Kosten auf Landesrechnung zu übernehmen und zwar im Sinne des Mäsebaugesetzes.

Damit soll nicht ausgeschlossen sein, für später eine derartige Verbauung zur Sicherung der gefährdeten Stellen auch weiter gegen Valüna hin auszuführen.

V. Antrag der Finanzkommission betr. Verbot des Automobilverkehrs.

(Referent: F. Schlegel).

In der Sitzung vom 21. Dezember 1908 stellte der Landtag an die fürstliche Regierung das Ersuchen, eine Verfügung zu erlassen, welche den Automobilverkehr in ähnlicher Weise wie das im benachbarten Kanton Graubünden der Fall ist, verbietet und nur in besonders berücksichtigungswürdigen Fällen eine Ausnahme zu gestatten. Der Regierungskommissär erklärte in der damaligen Sitzung, daß die Gründe für den Antrag wohl berechtigt wären, es sei jedoch schwierig eine solche Verordnung zu erlassen und es sollen fürs erste statistische Erhebungen gemacht werden über die Anzahl der im Lande verkehrenden Automobile.

Nach den bei den Zollämtern eingezogenen Erkundigungen sind in den letzten zwei Jahren jährlich etwas zu 300 Automobile durchgefahren. Dazu kämen noch diejenigen, welche von Borarlberg unser Land besuchen und auch wieder dahin zurückkehren, ohne ein Zollamt zu berühren. Der Regierungskommissär erklärte sich auch dieses Jahr wieder gegen das vollständige Verbot betreff Automobilverkehrs.

Nach längerer Besprechung einigten der Regierungsvertreter und die Finanzkommission sich dahin, daß der Verkehr mit Automobilen nur auf der Hauptstraße mit den Zufahrtswegen

zu den Zollämtern gestattet, dagegen alle andern Straßen für diesen Verkehr zu sperren wären. Zu diesem Zweck sollen an den notwendigen Stellen Verbotstafeln angebracht werden. Es wäre auch wünschenswert, bei allen an der Hauptstraße gelegenen Gemeinden Warnungstafeln wegen zu schnellem Fahren anzubringen. Ebenso wurde noch die Frage angeregt, ob es nicht wünschenswert wäre, daß an zwei oder drei Stellen im Land, wie z. B. in Balzers, Schaanwald und auch in Schaan jemand in der Nähe der Telephonstelle von der Regierung beauftragt würde, auf telephonischen Anruf von einer andern Gemeinde ein Automobil anzuhalten, welches sich gegen die Fahrordnung verfehlt hat, oder an irgend einem Unfall schuld ist. Zugleich sollte die betreffende Vertrauensperson ermächtigt werden, eine Kaution bis zu 100 K von dem Beschuldigten einzuheben und an das Gericht abzuliefern.

Die Kommission beantragt, für jedes im Land verkehrende Automobil eine Durchfahrt-Taxe in der Höhe von wenigstens K 10 zu erheben. Ueber die Höhe der zu erhebenden Taxe konnte mit dem Regierungskommissär vorerst eine Einigung nicht erzielt werden und wäre die Regierung zu ersuchen, bis im nächsten Frühjahr im Einverständnis mit dem Landesauschuß die Höhe der Taxe zu bestimmen. Durch die Einführung einer solchen Taxe hätte das Land eine teilweise Entschädigung für die starke Abnutzung der Straße, und wäre zudem zu hoffen, daß der Automobilverkehr dadurch eher verringert würde.

Die Kommission empfiehlt Ihnen, den Abänderungsvorschlägen des letztjährigen Landtagsbeschlusses zuzustimmen.

VI. Subventionsgesuch der Gemeinde Balzers.

(Berichterstatter: Fr. Walser).

Die Gemeinde Balzers hat dieses Jahr im Schulhause eine Warmwasserheizung mit einem Kostenaufwande von K 4463.14 errichtet.

Gemäß dem Vorschlage der fñtl. Regierung beantragt die Kommission, wie in früherh ähnlichen Fällen, der Gemeinde Balzers zu diesem Zwecke einen Beitrag bestehend in 20 % der noch näher nachzuweisenden Kosten zu bewilligen.

VII. Subventionsgesuch der Gemeinde Triesenberg betreffend Erhöhung des Beitrages zur Erstellung eines Waldweges in der Gemeindealpe Sücca.

(Referent: F. Schlegel.)

Der Landtag bewilligte in der Sitzung vom 18. Dezember 1907 für die Gemeinde Triesenberg einen Beitrag aus Landesmitteln in der Höhe von K 2000 zur Erstellung eines Waldweges in der Alpe Sücca.

Diese Subvention wurde jedoch bis jetzt nicht in Anspruch genommen. Nach dem Kostenvoranschlage, welcher vom fñrstl. Forstamt ausgearbeitet wurde, betragen die Baukosten K 12,518. Der Weg hat eine Länge von 1878 Meter und führt vom Kahlholzgrank bis zum Kauf mit mäßigem Gefälle.

Bei der Höhe der Bau Summe wäre die Gemeinde kaum in der Lage den geplanten Waldweg auszuführen, wenn der Landesbeitrag nicht bedeutend erhöht würde.

Nach einem von der Regierung vorgelegten Bericht des fñrstl. Forstamtes ist der Nutzen dieses Waldweges ganz bedeutend. Durch denselben könnten in Zukunft größere Waldstrecken rationell bewirtschaftet werden, welche unter den jetzigen Verhältnissen fast nicht zur Ausnützung kommen. Der Transport des dortstehenden Holzes stellt sich bei den dermaligen Wegzuständen so hoch, daß größere Holz mengen einfach liegen bleiben und zu Grunde gehen.