

Nicht-Öffentliche Landtagsitzung vom 4. Oktober 1946

Beginn der Sitzung: vormittags um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr

Anwesend sind alle Abgeordneten mit Ausnahme von Präsident Strub. Der Sitzung wohnt auch Baurat J. Vogt bei.

Vize-Präsident Dr. Ritter:

In Vertretung des Präsidenten Strub, welcher heute abwesend ist, eröffne ich die heutige Landtagsitzung. Sie wurde auf einen ungewöhnlichen Zeitpunkt festgesetzt, 1. weil sie dringlich ist, 2. weil vorangehend eine Parteibesprechung stattgefunden hat und 3. weil ich am Nachmittag leider nicht die Möglichkeit hätte, eine Sitzung abzuhalten. Ich glaube, dass wir heute auf die Protokollverlesung verzichten und sogleich zum Punkt der heutigen Tagesordnung Stellung beziehen. Es handelt sich hierbei um die Beschlussfassung, um die Wahl des Profils des Tunnelbaues. Ich möchte Herrn Baurat Vogt ersuchen, über den genannten Punkt zu referieren.

Baurat Vogt: Ich möchte zuerst auf die Auswirkung der Kosten zu sprechen kommen. Durch die Änderungen des geologischen Profils haben sich erhebliche Schwierigkeiten ergeben und wir sind gezwungen, die Typen zu ändern. Ohne Verkleidung war in Type 1 vorausgesehen eine Länge von 350 Metern, leider sind jedoch in Wirklichkeit nur 240 Meter ohne Verkleidung möglich. Es ergibt sich somit eine Mehrausmauerung von 110 Metern. Eine Ausmauerung auf pos. 1 b zu 240 Metern das wären ein Kostenaufwand von rund Fr. 224'000.- statt Fr. 154'000.- laut der aufgestellten Berechnung. Es handelt sich nun darum, diesen Mehrbetrag von ca. Fr. 70'000.- zu bewilligen.

Punkt 2. Mit Rücksicht dass der Fels auch in den ohne Ausmauerung vorgesehenen Partien schlecht ist und wohl dadurch vereinzelte Betonierungen nach Type 1 b nicht vermieden werden können, würde ein nachträgliches Ausweiten dieser Partien erhebliche Mehrkosten verursachen. Aus diesem Grunde wurde beschlossen und ist von Vorteil, dass diese ganze Strecke jetzt schon ausgeweitet werden soll. Zusammen mit unvorhergesehenen Mehrkosten je nach dem Felsen und unter Berücksichtigung der Installationskosten und der Regiearbeiten, werden wir mit Mehrkosten von Ca. 100'000.- rechnen müssen. Durch das schlechte Felsverhältnis hat es sich auch ergeben, dass mehr isoliert werden muss. Auch die vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn führt zu 40'000.- Mehrkosten. Die Mehrkosten für die Ausweitung und würden sich auf ca. 20'000.- belaufen. Die Baukommission ist der Ansicht, dass an Type 1 festgehalten wird. Der Auftrag der Baukommission neuem Typ wurde dann durchgearbeitet. Im ersten Projekt wurde mehr auf das Profil geachtet und einen Kreuzungsverkehr zwischen Personenwagen und Lastwagen betr. der Breite des Tunnels eingezeichnet. Es bestand somit nicht die Möglichkeit, dass 2 Postauto im Tunnel hätten kreuzen können. Um diese Möglichkeit dann aber zu erreichen, wurden versch. Möglichkeiten in Aussicht genommen. z.B. nur ein einseitiges Trottoir etc. Ich habe dann die Sache nochmals nachgerechnet und zwei Profil neu gezeichnet mit einer Fahrbahn von Mtr. 4.90 wo dann ohne weiteres zwei Postauto im Tunnel kreuzen können. Die Höhe des Tunnels bleibt sich gleich wie projektiert, es handelt sich nur darum, ob das Tunnel mit Kreisbogenprofil oder mit Korbprofil erstellt wird.

Im Plan ist ein Vorfundament eingezeichnet, diesbez. ist zu erwähnen, dass in der Schweiz kein solches Fundament bei vielen Tunnel gemacht wird, man stellt sich auf den Standpunkt, dass der Felsen genügend Fundament bildet. ~~Einmal~~ ~~Werkbogenprofil~~. Die Baukommission hat mit der Regierung Fühlung genommen und beschlossen, zur Abklärung der versch. Fragen die heutige Landtagssitzung einberufen zu lassen.

Vize-Präsident Dr. Ritter: Ich danke Baurat Vogt für seine Ausführungen und stelle die Angelegenheit zur Debatte.

Abg. Kindle: Wir haben die Sache in der Baukommission angeschaut. Es handelt sich nun darum, dass der Landtag Beschluss fasst, wenn möglich das grösste Projekt zur Ausführung zu bringen. Die Lichtweite des Tunnels wird um 30 cm verbreitert, sodass eine Gesamtbreite von 6.30 Mtr. erreicht würde. Die Verbreiterung kommt der Fahrbahn zugut. Man hat sich zuerst die Frage vorgelegt, ob nicht doch die schmalere Ausführung gemacht werden sollte mit einem Ausstellplatz in der Mitte des Tunnels, aber ein solcher Ausstellplatz kostet auch. Wir waren dann der Ansicht, der Landtag möge die Erweiterung von 15 cm bewilligen, im weiteren könnten die beiden Trottoirs auf 75 cm schmaler gemacht werden, sodass eine Fahrbahn dadurch erreicht werden könnte, die den Verkehrsanforderungen auch genügen würde.

Abg. Schädler: Sind diese rund 30'000.- Fr. Mehrkosten für die Erweiterung des Tunnels.

Baurat Vogt: Ja. Durch das normale Rundbogenprofil würde die Fahrbahn 40 cm breiter. Die schweizer Alpenstrassen haben z.B. eine Breite von 6 Metern Fahrbahn. Wir hier können aber das nicht mit den Strassen in der Schweiz vergleichen, indem der Fussgängerverkehr hier bedeutend grösser ist.

Abg. Sele: Man ist seinerzeit in der Baukommission davon ausgegangen, die Strasse vom Tunnel auf 5 Meter anzusetzen, weil die Strasse von unten herauf 4.80 Meter breit ist. Da der Tunnelbau bereits soviel kostet, bin ich der Ansicht, dass man diese 30'000.- Mehrkosten bewilligen soll, damit dann das Tunnel den Anforderungen vollständig genügt, nicht dass später der Vorwurf erhoben werden kann, dass wegen diesen 30'000.- Fr. nur halbe Arbeit geleistet worden ist. Ich bin der Ansicht, dass dieser Betrag bei der Gesamtsumme der Tunnelkosten von rund ~~Fr~~ 1'200'000.- im Verhältnis zur Verbesserung die damit erzielt werden nicht mehr viel ausmachen sollte.

Vize-Präsident Dr. Ritter: Wie ich die Sache verstehe, handelt es sich hier nicht um die Gewährung eines zusätzlichen Kredites, sondern darum, dass die Reserve von 90'000.- in diesem Sinne verwendet werden soll. Ich meinerseits bin schon der Ueberzeugung, dass man in Sachen Tunnelbau so vorgehen sollte, dass man nicht nach einem Jahr schon in Kritik kommt. Das Tunnel soll unbedingt den Verkehrsanforderungen genügen, denn der Verkehr ist heute weitgehend motorisiert und wird in den nächsten Jahren gewiss noch mehr ausgebaut werden. Diesem Umstand ist seinerzeit beim Ausbau der Bergstrasse schon nicht Rechnung getragen worden. Ich bin daher der Meinung, wenn schon der Tunnelbau beschlossen worden ist, dass auf den Vorschlag der Baukommission eingetreten wird und diese Erweiterung bewilligt wird, sie dient nicht nur der Verkehrsbequemlichkeit sondern auch der Verkehrssicherheit und dem Ausbau für die Verkehrsmöglichkeiten in unsere Alpenwelt.

Abg. H. Brunhart: Ich kann mich ohne weiteres dem Vorschlag auf Erweiterung der Baukommission anschliessen. Es geht nicht an, dass heute ein Tunnel gebaut wird, welches nach einigen Jahren mit bedeutenden Mehrkosten ausgeweitet werden muss.

Reg. Chef Frick: Wir haben die Sache in der Baukommission angeschaut. Auch wir sind für die Erweiterung, nur sind wir uns mit der Baukommission rätig geworden, dass diese Bewilligung durch den Landtag zu erteilen ist. Ich möchte noch darauf zu sprechen kommen, dass der Kredit von 1'200'000.- nicht nur für den Tunnelbau bestimmt war, sondern auch für den entsprechenden Strassenbau und die Brücke über den Stegbach. Wir müssen also mit einem Totalaufwand von $1\frac{1}{2}$ Millionen Franken rechnen, denn auch die Strasse nach Gapfahl und Gritsch sowie nordwärts nach Valorsch müssen nach und nach ausgebaut werden.

Abg. H. Brunhart: Nicht nur bis in den Valorsch, sondern bis ins Guschgle.

Reg. Chef Frick: Der Tunnelbau ruft noch andern, ungelösten Fragen. Es muss aber natürlich nicht alles auf einmal sein, aber rund $1\frac{1}{2}$ Mill. werden die dringenden Arbeiten kosten. Ich bin nicht engstirnig, nur möchte ich sagen, dass wo möglich doch gespart werden muss.

Abg. Schädler: Ich möchte fragen, gibt es nicht noch mehr unvorhergesehene Kosten.

Baurat Vogt: Die Ausarbeitung der Kostenfrage wurde ziemlich gewissenhaft gemacht, ich glaube nicht, dass nochmals unvorhergesehene Kosten zum Vorschein kommen werden.

Reg. Chef Frick: Muss der Tunnel ausgemauert werden oder ist es nur der schönen Ansicht wegen, dass der ganze Tunnel ausgemauert werden soll? Es gibt so viele Tunnel die auch nicht ausgemauert sind.

Baurat Vogt: Es ist schon längere Zeit her, dass die Geologen hier waren, sodass ich diesbez. keine definitive Antwort geben kann.

Reg. Chef: Wenn es nur wegen dem Schönheitssinn wäre, so würde ich die komplette Ausmauerung nicht befürworten, sondern nur dafür stimmen, dass wo notwendig, ausgemauert wird, an den anderen Stellen aber der Fels frei bleiben soll.

Baurat Vogt: Wir können heute behaupten, dass es ohne Ausmauerung hält, wenn es dann aber nicht hält und wir die Dicke der benötigten Mauer nachträglich aussprengen lassen müssen, kommt das sehr kostspielig zu stehen, weil die Dicke von 25 cm nicht gesprengt werden kann, sondern herausgespitzt werden müsste. Auch ist es natürlich schöner, wenn der ganze Tunnel ausgemauert wird.

Vize-Präs. Dr. Ritter: Es gibt viele Tunnels in der Schweiz z.B., die auch nur teilweise ausgemauert sind. Bei welchen wo gutes Gestein zum Vorschein tritt, nicht ausgemauert ist.

Baurat Vogt: Ich würde folgenden Vorschlag machen: Wo man ganz sicher ist, dass der Stein nicht ausbricht, kann er ja roh belassen werden, hingegen wo man im Zweifel ist, soll ausgemauert werden.

Reg. Chef: Nach meinem Dafürhalten sind Teile im Tunnel, wo man sicher glauben kann, dass es ohne Ausmauerung geht, wo die Steinschichten abwärts gehen.

Abg. H. Brunhart: Das wird sich dann von selbst ergeben, wenn der Vollausbruch gemacht ist, dass bei schwachen Stellen ausgemauert werden muss und bei guten Stellen nicht.

Reg. Chef: Es handelt sich nur darum, dass die Firma Stuang den Auftrag zum mehr heraussprengen erhält. Ob bei den Bohrungen 10 oder 15 cm gebort werden muss, kommt hier fast auf das gleiche heraus, aber wir müssen Auftrag erteilen, entweder das ganze Profil durchziehen oder Zähne stehen lassen.

Abg. Kindle: Wenn ich die Auffassung hätte, diese 240 Meter die in Frage kämen, seien gut, wäre ich nicht dafür, dass die 25 cm weggehauen würden. Wenn es sich aber später herausstellt, dass es nicht hält, dann würden wir mit dem Nachhauen bößlich draufzahlen. Können da vielleicht die Geologen oder der Tunnelfachmann eine bestimmte Erklärung abgeben, was gut und was schlecht ist, für uns Laien ist es hier schwer zu entscheiden.

Reg. Chef: Die Herren sind mit ihren Gutachten sehr vorsichtig und garantieren werden uns wohl keine gegeben.

Baurat Vogt: Ich würde den Vorschlag machen, dass soweit Kalkstein ist und wo nass, ausgeweitet wird, wo sich gute Stellen befinden, was man von Fall zu Fall ja feststellen kann, braucht nicht ausgeweitet werden.

Reg. Chef: Mehr als wirklich notwendig ist, wollen wir auch nicht ins Tunnel hinein stecken.

Baurat Vogt: An verschiedenen Stellen wird es bestimmt ohne Ausmauerung gehen. Ich habe das Gefühl, dass es im Buntsandstein ohne Ausmauerung geht, aber im Sandsteinkalk wird es nicht ohne Ausmauerung gehen.

Reg. Chef: Wenn vielleicht der Landtag der Baukommission und der Regierung den Auftrag erteilen würde, die Sache von Fall zu Fall zu bestimmen und von sich aus zu entscheiden. Nach Möglichkeit soll gespart werden aber nicht auf Kosten von der Haltbarkeit.

Abg. Seis: Ich bin der Auffassung, dass der ganze Fels aus einem kurzen Kreiselstein besteht und auch bei guten Stellen hat man das unangenehme Gefühl, dass doch etwas herunter kommen könnte. Wenn die Fachleute sagen, dass es sicher ist, nun dann

Abg. Kindle: Ich bin überzeugt, dass Stellen sind, wo nicht ausgemauert werden muss. Wo man nicht sicher ist, soll ausgebaut werden, nur an 100% sicheren Stellen lässt man die Sache sein, andernfalls würde man am falschen Ort sparen.

Abg. H. Brunhart: Wo also Zweifel bestehen, soll ausgekleidet werden.

Vize-Präs. Dr. Ritter: Wir müssen uns bei dieser Sache schon von der bestmöglichen Verkehrssicherheit leiten lassen, unbekümmert, ob es einige Tausend Franken mehr kostet.

Abg. Schädler: Ich bin auch der Ansicht, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet sein soll, nicht aber nur der Schönheit halber ausbauen.

Baurat Vogt: Ich möchte noch aufklären, dass diese 20'000.- nur für das Mehrausweiten ausgegeben werden müsste. Die Ausmauerung bei 25 cm starker Mauer würde auf rund 100'000.- Franken kommen.

Abg. Schädler: Das betrifft also nur die 240 Meter, diese blieben
rauh. ?

Abg. H. Brunhart: Es handelt sich darum, ob man bei diesen 240 Mtr.
diese Ausweitung für eine eventuelle Ausmauerung machen soll oder
nicht.

Baurat Vogt: Wenn wir diese Ausmauerung später selber durchführen
könnten, käme es natürlich bedeutend billiger als mit einer
Spezialfirma.

Reg. Chef: Herr Baurat, haben Sie das Gefühl, dass diese
240 Meter rauh gelassen werden können ?

Baurat Vogt: Ja, nicht an einem Stück natürlich. Es sind dies
Angaben betr. diesen 240 Metern, die Ing. Eichenberger pers.
gemacht hat.

Abg. Kindle: Bei der Festsetzung dieser Meter war die Firma
durch einen Ingenieur vertreten, auch Baurat Vogt und Ing.
Eichenberger waren dabei. Das Bauamt hat einen Vorschlag gemacht,
die Firma auch, bedeutend höher, Ing. Eichenberger hat sich dann
stark dafür eingesetzt, so wird es gemacht. Ich meinerseits habe
die Auffassung, dass diese 240 Meter halten. Die Baukommission
soll aber den Spielraum haben, dass die schwachen Stellen heraus
gesehen werden können ohne weitere Rückfrage.

Reg. Chef: Wenn aber wir noch mehr ausbrechen würden, hat da nicht
die Firma ein Anrecht darauf, dass sie selbst die Ausmauerung vor-
nehmen muss und will ?

Abg. Kindle: Da kann die Firma nichts machen. Der Bauherr hat das
Recht zu sagen, so wird es gemacht. Es ist natürlich klar, dass die
Firma die Verantwortung ablehnen kann.

Reg. Chef HBSH: Frick: Es ist vielleicht doch eine andere Frage, weil
der Bau übergeben worden ist, bevor die Typen bestimmt worden sind.
Auf jeden Fall soll die Sache richtig gemacht werden, nicht
kurzsichtig gespart, das wäre an falschen Ort.

Baurat Vogt: Die Firma ist auch nicht der Meinung, dass alles
ausgemauert werden soll. Was nicht ausgemauert wird, könnte
grunditiert werden. Es ist dies ein Vorgang, wobei Zement an die
Decke gespritzt wird, ca. 3 cm dick.

Reg. Chef Frick: Würde dieser Vorgang gegen die Unsicherheit
genügen, dass einzelne Gesteinstelle nicht mehr herunter fallen
könnten.

Baurat Vogt: Es erhöht auf jeden Fall bedeutend die Sicherheit.
Wenn eine 3 cm dicke Schicht Beton ist, wo keine Luft mehr durch-
lässt, kann natürlich eine Abwitterung auch nicht mehr stattfinden.
Die einzigen Bedenken habe ich betr. der Entwässerung. Der neue
Mörtel soll aber so beschaffen sein, dass er trotz Masse sofort
dichtet. Diese Abdichtung ist jedoch nicht laut dem Plan vorge-
sehen. Es ist vorgesehen, dass durch Spezialfirma verputzt wird
mit Sioca-Mörtel. Gleichzeitig werden Gummischläuche einbetoniert.
Die dichtende Schicht würde nicht am Gewölbe angemacht, sondern
an Felsen direkt. Wir haben aber Bedenken gehabt wegen dem Halten
des Mörtels, da auf Buntsandstein kein Mörtel hält. Es ist dann
ein kostenloser Probeverputz in Vorschlag gekommen.

Reg. Chef: Was würde dieses Grunieren kosten ?

Baurat Vogt: Da würde der laufende Meter Fr. 158.- mehr kosten.
Reh haben wir den laufenden Meter mit Fr. 652.- angegeben,

roh gruniert wäre eine Mittellösung von Fr. 510.- der laufende Mtr.

Reg. Chef Frick: Wo also Zweifel an der Haltbarkeit bestünden, käme dieses grunieren in Frage, der Mehrausbruch wäre hierbei nur 3 cm.

Baurat Vogt: Wie bereits erwähnt, will der Spezialist Leuble in Zürich, welcher sehr gute Referenzen besitzt, an den schlimmen Stellen wo viel Wasser und Buntsandstein zum Vorschein kommt, Muster machen.

Reg. Chef: Ist für die Trainage schon etwas berechnet?

Baurat Vogt: Ja

Reg. Chef: Käme neben der Stuaag noch eine andere Spezialfirma in Frage, die betr. der Grunierung Offerte einbringen könnte?

Baurat Vogt: Da müssten wir erst schauen. Auf jeden Fall wäre das Grunieren sehr gut, wenn es auf dem Buntsandstein hält.

Reg. Chef: Und Leuble meint dass es hält und dichtet?

Baurat Vogt: Wenn es in Strömen herunter regnen würde, könnte abgedichtet werden. Der Felsen muss natürlich gut gereinigt und an und für sich gut sein.

Abg. Elkuch: Der Landtag ist für die Verbreiterung des Tunnels, die Details sind interessant, die wir gehört haben, ich würde aber die detaillierte Ausführung der Baukommission und der Regierung überlassen, sie sollen entscheiden, was sich am besten eignet. Der Landtag an und für sich soll nur darüber abstimmen, ob die Verbreiterung gemacht werden soll oder nicht.

Vize-Präs. Dr. Ritter: Wir hätten also 2 Beschlüsse zu fassen, erstens die Erweiterung des Stollens, zweitens den Auftrag an die Reg. bzw. die Baukommission betr. den Details.

Baurat Vogt: Es ist zu entscheiden zwischen Type 2 und 3.

Abg. Kindle: Ich möchte den Antrag stellen, dass Type 2 gemacht wird mit Kreisbogenprofil. Fahrbahn, 4.90 Mtr. Trottoir, 2 mal -.70, Radius 3.25 Lichtöhe 4.65 Mtr.

Abg. Seig: Ich möchte noch erwähnen, dass sich die Baukommission einstimmig für Typ 2 entschlossen hat.

Dr. Ritter: Der Vorschlag von Abg. Kindle ist somit identisch mit der Auffassung der Baukommission und der Regierung.

Reg. Chef: Die Regierung war damit einverstanden aber nicht kompetent zu entscheiden.

Vize-Präs. Dr. Ritter: Wer ist somit mit dem Antrag der Regierung, der Baukommission und des Abg. Kindle einverstanden, dass Type 2 zur Ausführung gelangen soll mit Kreisbogenprofil und einer Fahrbahn von Mtr. 4.90 und 2 mal -.70 cm für Trottoir, Radius 3.25 Lichtöhe des Tunnels 4.65, der abge dies durch Handerheben bekannt geben.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen, unter Stimmenthaltung der Mitglieder der Baukommission.

Vize-Präsident Dr. Ritter: Als zweiten Punkt möchte ich den Antrag des Abgeordneten Elkuch zur Abstimmung bringen.

Wer ist damit einverstanden, dass die Baukommission zusammen mit der Regierung und dem Bauamt ermächtigt wird, den Umfang der Verkleidungen resp. des Ausbruches zu bestimmen ev. andere Details zu bestimmen beschliessen, wobei möglichst die Faktoren der Sicherheit und Kostenersparnis in Einklang zu bringen sind, möge dies durch Handerheben bekannt geben.

Abstimmungsergebnis: Einstimmig angenommen bei Enthaltung der Stimmen durch die Mitglieder der Baukommission.

Baurat Vogt: Hat der Landtag somit Kenntnis genommen von der veränderten Situation gegenüber dem Voranschlag?

Reg. Chef: Durch das Protokoll ist hierüber bereits Kenntnis genommen worden.

Abg. Elkuch: Die Frage des Tunnelprojektes ist nun durch eine Abstimmung des Landtages dahingehend bestimmt und erledigt worden, dass für einen unbeschränkten Verkehr in unsere Alpenwelt gesorgt ist. Es geht nun aber nicht an, dass Schellenberg, die einzige Gemeinde im Lande ist, die keine Fahrstrasse für Autoverkehr besitzt. Die heutigen Strassen, die eine Breite von Mtr. 3.40 aufweisen, genügen den heutigen Anforderungen schon lange nicht mehr. Es ist daher dringend notwendig, dass diesen Missetand abgeholfen wird. Der Verkehr hat auch am Schellenberg so zugenommen, dass nicht 5 Minuten vergehen, dass nicht Auto auf der Strasse verkehren. Die Strassenverhältnisse sind unzulänglich und ich möchte Herrn Baurat Vogt ersuchen, sich dahin zu äussern, was seiner Meinung nach geschehen soll.

Abg. Hoop: Ich möchte den Abg. Elkuch unterstützen. In die Alpenwelt muss ein Tunnel erstellt werden, dass 2 Postauto nebeneinander verkehren können. Dass man dann aber im Land, in eine Gemeinde die ca. 500 Einwohner zählt, keine rechte Strasse haben sollte, leuchtet mir nicht ein.

Vize-Präsident Dr. Ritter: Ich bin überzeugt, dass diese Anregung allseits volles Verständnis finden wird. Es ist klar, dass die Unterländer-Gemeinden Gamprin, Schellenberg und Ruggell in Zukunft mehr berücksichtigt werden müssen. Ich mache daher den Vorschlag, dass an die fürstliche Regierung eine Einladung gemacht wird, dass sie sich mit diesen Strassen in den genannten Gemeinden befassen soll.

Abg. H. Brunhart: Wie viele Strassen führen nach Schellenberg?

Baurat Vogt: Die Beanstandung der Strassen nach Schellenberg hat ihre Berechtigung. In Wirklichkeit ist nur eine Strasse gut, die anderen, die nach Schellenberg führen sind sehr schlecht. Strassen führen nach Schellenberg, eine auf Hinterschellenberg, eine auf Mittelschellenberg, eine von Gamprin aus, eine von Eschen aus u.s.w. Im ganzen Kanton haben wir 7 Strassen. Dass mit den Unterländer-Strassen noch nicht geschehen ist, ist darauf zurück zu führen, dass die Arbeiter im Unterland für den Kanal benötigt worden sind, man konnte daher nicht noch Strassen in Angriff nehmen. Man kann also die Verhältnisse auf keinen Fall mit Triesenberg vergleichen. Dort musste seinerzeit eine Arbeitsmöglichkeit geschaffen werden und da kam eben in erster Linie der Strassenbau in Frage. Im übrigen möchte ich erwähnen, dass die Unterländer Gemeinden untereinander nicht einig sind, von wo aus die Strasse nach Schellenberg geführt werden soll. Mauren will sie von Mauren aus, Eschen von Eschen und Gamprin von Gamprin aus. Schellenberg an und für sich erklärt, uns ist es gleich von wo her, aber eine muss gemacht werden. Auch das Bauamt ist sich klar darüber, dass eine gebaut werden muss, jedoch nur eine kann voll ausgebaut werden nicht sechs andere dazu. Die

Regierung hat seinerzeit Forstmeister Hartmann beauftragt, ein Strassenprojekt nach Schellenberg auszuarbeiten. Diese Strasse wurde dann ausgesteckt, weiter ist aber nichts mehr gegangen. Betr. Beurteilung der Strasse selbst ist zu bemerken, dass Mauren etwas zu abgelegen für die Strasse ist, Eschen wäre zentraler gelegen. Mauren hat jetzt eine Strasse projektiert, von Aurel Matt aus für Bauplätze, diese Strasse könnte verbunden werden mit der Strasse von Eschen aus. Gamprin interessiert sich natürlich auch für die Strasse. Für das Oberland und die Schweiz wäre natürlich Gamprin der beste Ausgangspunkt. Hier käme aber die Strasse in den Schatten zu liegen und in Winter würden bestimmt Risse entstehen. Soweit ist heute die Sache, dass etwas geschehen muss ist mir klar.

Abg. Hasler: Ich möchte mich den Unterländer-Abgeordneten anschliessen. Im übrigen erwarte ich, dass die Strasse Benders - Gamprin ausgebaut wird, wenigstens ein Teilstück, denn für den heutigen Postverkehr, ist dies dringend notwendig.

Abg. Sele: Nach den gehörten Ausführungen, nun ist die Strasse nach Schellenberg dringend notwendig, aber zuerst sollten die Gemeinden unter einander einig werden.

Baurat Vogt: Ich möchte erwähnen, dass die anderen Strassen natürlich auch ausgebessert werden sollten, doch augenblicklich soll nur eine richtig ausgebaut werden, die anderen dann nah und nach.

Abg. Beck: Sind die 6 oder 7 Strassen alles Landesstrassen ?

Baurat Vogt: Ja, wir haben noch mehr Strassen, die z.B. im Oberland keine Landstrassen sind.

Abg. H. Brunhart: Ich bin dafür, dass die weniger wichtigen Strassen den Gemeinden übergeben werden und nicht noch vom Land aus diese unterhalten, andernfalls sollen im Oberland die gleichen Strassen auch vom Land übernommen werden.

Abg. Marzer: Wir in Gamprin stehen am mindesten mit den Strassen. Wer unsere Strassen kennt, muss sich sagen, dass man kaum imstande ist, mit einem Auto oder grösseren Fuhrwerk die Strassen zu befahren. Es sind Zustände, die nicht mehr zu halten sind. Ob nun in Eschen oder Gamprin gebaut wird, man soll beide bauen.

Abg. Alois Hasler: Ich möchte erwähnen, dass das Bauamt zuerst ein Projekt ausarbeitet und dann kann man erst Stellung dazu nehmen. Betr. der Haldenstrasse in Schellenberg möchte ich erwähnen, dass diese s.Z. notgedrungen gebaut werden musste infolge des Zollanschlusses sie ist an und für sich keine günstige Strasse. Dass jedoch eine der Strassen unnötig wäre, kann nicht gesagt werden, es sollte daher jede der Strassen so instand gestellt werden, dass sie richtig befahren werden könnte.

Abg. Schädler: Ich stelle den Antrag, dass das Bauamt den Auftrag erhält, sich die Sache ernsthaft anzusehen, damit eine richtige Autostrasse in Angriff genommen wird. Die anderen Strassen kann man natürlich auch nicht nur weglassen. Die Sache soll aber nunmehr ernsthaft in Angriff genommen werden.

Abg. Marzer: Von Benders aus wurde auch bereits eine Strasse ausgesteckt, man hat planiert u.s.w. geschehen ist aber weiter nichts. Man hat mit den Gamprinern schon lange gekegelt, einmal hörts aber auf.

Vize-Präsident Dr. Ritter: Wer mit dem Antrag des Abg. Schädler einverstanden ist, dass die Regierung den Auftrag erhält, durch das Bauamt ernsthaft die Sache anschauen zu lassen und eine richtige Autostrasse in Angriff zu nehmen, möge dies durch Handerheben bekannt geben.

einstimmig angenommen.

Schluss der Sitzung 12 Uhr 10

Z u s a m m e n s t e l l u n g

der Mehrkosten für die Ausführung der Tunneltype II.
 Fahrbahnbreite 4,90 m, Gehsteig 2 x 0.70 m, lichte
 Höhe 4,65 m, Kreisbogen.

Type II	240.-m	x Fr	36.-	= Fr	8,640.-
Type II B	300.-m	x Fr	31.-	= Fr	9,100.-
Type II D	110.-m	x Fr	49.-	= Fr	5,390.-
Type II F	48.-m	x Fr	50.-	= Fr	2,400.-
Type II G	6.-m	x Fr	50.-	= Fr	300.-
Type II F ₁	20.-m	x Fr	50.-	= Fr	1,000.-
Type II G ₁	5.-m	x Fr	50.-	= Fr	250.-

 Mehrkosten Fr 27,080.-

Bauamt

des
 Fürstentums Liechtenstein
 Vaduz