

AMT DER  
VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

PrsG-1750

Bregenz, am 28. Mai 1991

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

18/SN  
~~18/SN~~ - 21/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 21	-GE/19. P1
Datum: 31. MAI 1991	
Verteilt 31. Mai 1991 Paul	

*Dr. Klaus Grabner*

Betrifft: Bundesgesetz, mit dem Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden;  
Entwurf, Stellungnahme

Bezug: Schreiben vom 18. März 1991, Zl. 5730/3-4/91

Zum übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden, wird Stellung genommen wie folgt:

I. Allgemeines:

1. Der Entwurf ist in seinen grundlegenden Überlegungen prinzipiell zu befürworten. Es ist durchaus richtig und in den meisten der vorgeschlagenen Fälle auch praktikabel, die Entscheidungskompetenzen vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf den Landeshauptmann zu übertragen. Allerdings bringt der Entwurf keine so grundlegenden Änderungen im Zuständigkeitsgefüge, daß von einer wirklichen Föderalisierung gesprochen werden kann. Zum Teil werden überhaupt nur Kompetenzen des Landeshauptmannes gesetzlich verankert, welche dieser schon bisher infolge Delegation wahrgenommen hat.

Die vorgesehenen Verschiebungen von Zuständigkeiten vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf den Landeshauptmann können zu erhöhten Kosten im Amtssachaufwand und im Personalaufwand

- 2 -

führen. Die Landesregierung nimmt daher in Aussicht, allfällige Kostensteigerungen im Wege des Finanzausgleiches geltend zu machen.

2. Die vorgesehenen Verfassungsbestimmungen in Art. I Z. 14, insbesondere § 57 Abs. 7, und Art. VIII Z. 12 werden so, wie sie von den Verfassern des Entwurfes gemeint sind, entschieden abgelehnt.

Hinsichtlich der näheren Ausführungen wird auf die Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen verwiesen.

Die vorgeschlagenen Regelungen bieten allerdings Anlaß, grundsätzliche Überlegungen betreffend das Zusammenwirken von Bund und Ländern im Bereich der Raumordnung vorzutragen. Das im folgenden in aller Kürze skizzierte Modell könnte als Diskussionsgrundlage dienen:

- o Die derzeit bestehende sektorale Raumplanung des Bundes kann nicht befürwortet werden. Nach unserer Auffassung soll die Gestaltung eines Raumes einem einzigen Kompetenzträger obliegen, damit Raumplanung tatsächlich Gesamtgestaltung sein kann (vgl. VfSlg. 2674/1954).
- o Die vom Land und den Gemeinden zu erstellenden Raumpläne müßten alle raumrelevanten Festlegungen treffen, insbesondere etwa auch hinsichtlich der Eisenbahnanlagen, Straßen, Lifte, militärischen Anlagen, usw.
- o Dem Bund wären im Raumplanungsverfahren entsprechend wirksame Mitwirkungsrechte einzuräumen. So müßte er zunächst die Möglichkeit haben, in einem frühen Planungsstadium seine Interessen vorzubringen. Darüber hinaus wäre ihm die Möglichkeit einzuräumen, im Falle einer Nichtberücksichtigung seiner Interessen eine neuerliche Befassung und Entscheidung zu veranlassen. Nach Schweizer Vorbild könnte etwa ein aus Bundes- und Landesvertretern zusammengesetztes Organ vorgesehen werden (Art. 15a B-VG), das derartige Differenzen im Wege einer Abwägung aller im Spiel stehenden Interessen verbindlich bereinigt.

- 3 -

3. Der Entwurf sieht die Übertragung gewisser zusätzlicher Aufgaben auf die unabhängigen Verwaltungssenate in den Ländern vor, für die nach Art. 129a Abs. 2 B-VG eine Zustimmung der Länder erforderlich ist.

Dies wird zum Anlaß genommen, eine Aussprache zwischen dem Bund und den Ländern über grundsätzliche Fragen der Übertragung von Aufgaben auf die unabhängigen Verwaltungssenate anzuregen. Es ist erforderlich, bei der Übertragung von Aufgaben außerhalb des Verwaltungsstrafrechts an die unabhängigen Verwaltungssenate planmäßig und unter Beachtung gewisser Grundsätze vorzugehen. Eine punktuelle Betrauung der Verwaltungssenate aus Motiven, die sich nicht in ein Gesamtkonzept einordnen lassen, sollte unbedingt vermieden werden.

In Anbetracht dieser Forderung nach einem gemeinsamen Bund-Länder-Gespräch wird von einer Stellungnahme zu den einzelnen im Entwurf vorgesehenen Zuständigkeitsübertragungen an die unabhängigen Verwaltungssenate abgesehen. Solange zwischen dem Bund und den Ländern nicht ein gemeinsames Konzept hinsichtlich dieser grundsätzlichen Fragen besteht, wird das Land der Übertragung von weiteren Zuständigkeiten an die unabhängigen Verwaltungssenate nicht zustimmen.

## II. Im einzelnen ist zu bemerken:

### Zu Art. I:

Die Regelungen über Seilbahnen passen nicht ohne weiteres in das Eisenbahngesetz. Aus Anlaß der im Gange befindlichen Novellierung des Eisenbahngesetzes sollte erwogen werden, die Seilbahnen einschließlich der Schlepplifte in einem eigenen Gesetz zu regeln.

### Zu Z. 2:

Es ist nicht sinnvoll, die Begriffsbestimmung "Sesselbahnen" und "Sessellifte" von der Art der Klemmung (fix oder betrieblich lösbar) abhängig zu machen. Als Begriff für alle Sesselsysteme wird der Sessellift vorgeschlagen. Nach Betriebsart könnte zwischen fix geklemmten Sesseln und kuppelbaren Sesseln unterschieden werden.

- 4 -

Zu Z. 3:

Die Länder haben u.a. in Pkt. 30 ihres Forderungskataloges das Anliegen vorgetragen, daß für alle Sesselliftanlagen der Landeshauptmann zuständige Behörde sein soll und die Zuständigkeit wegen der Betriebsgemeinschaft mit einer in die Kompetenz des Bundesministers fallenden Bahn nicht auf diesen übergehen soll. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Länder durchaus in der Lage sind, diese Aufgaben wahrzunehmen.

Die der vollen Erfüllung dieses Anliegens entgegenstehenden Bestimmungen des § 12 Abs. 2 und Abs. 3 werden abgelehnt.

Die Erläuterungen zu § 12 Abs. 3 betreffend Sessellifte, die mit einer anderen, der Zuständigkeit des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unterliegenden Seilbahn in Betriebsgemeinschaft stehen (S. 26, zweiter Absatz), können nicht wirklich überzeugen und werden nicht geteilt.

Derartige Anlagen stehen in aller Regel nicht nur mit Seilbahnen in Betriebsgemeinschaft, die in die Zuständigkeit des Bundesministers fallen, sondern auch mit Schleppliften und Einrichtungen, die in der Kompetenz des Landeshauptmannes oder der Bezirkshauptmannschaft - vorwiegend als Gewerbebehörde - stehen.

Die vorgeschlagene Regelung würde dazu führen, daß in Vorarlberg nur etwa ein Viertel der fix geklemmten Sesselliftanlagen an den Landeshauptmann übergehen würde. Das Erfordernis von Modernisierungen auf kuppelbare Sesselbahnen würde weiters dazu führen, daß die Zuständigkeit des Landeshauptmannes in einigen Jahren nur noch hinsichtlich weniger Sesselliftanlagen gegeben wäre.

Die Erfüllung der genannten Länderforderung brächte neben einer Verwaltungsvereinfachung klare Zuständigkeiten, würde Delegationen entbehrlich machen und zum Ergebnis führen, daß für ein und dieselbe Seilbahnanlage jeweils nur eine Behörde eisenbahnrechtlich zuständig ist.

In § 12 Abs. 1 erster Satz müßte es aufgrund der vorgeschlagenen Änderungen statt "Abs. 2 und 3" lauten "Abs. 2 bis 4".

- 5 -

Im Abs. 4 sollte geklärt werden, ob auch Materialbahnen oder Materialseilbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes fallen oder ob die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde gegeben ist. Die Wortfolge "zwei oder mehrere Bezirksverwaltungen" sollte durch die Wortfolge "auf die Gebiete zweier oder mehrerer Bezirksverwaltungsbehörden" ersetzt werden.

Ein Erfordernis für die Zuständigkeit des Bundesministers zur Vollziehung des § 36 Abs. 3 hinsichtlich der Genehmigung von Fahrbetriebsmitteln für Sessellifte wird nicht gesehen. Diese Aufgabe müßte vielmehr der für das eisenbahnrechtliche Verfahren zuständigen Behörde zukommen.

Zu Z. 4:

Der Begriff "geringerer Umfang" bedarf ungeachtet dessen, daß er bereits im geltenden Gesetzestext vorkommt, einer Konkretisierung.

Zu Z. 8:

Der erste Satz des vorgeschlagenen Abs. 4 sollte lauten: "Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist."

Zu § 41 Eisenbahngesetz:

Eine Änderung des § 41 ist im Entwurf nicht vorgesehen. Diese Bestimmung hat sich jedoch als ein zur Verhinderung von Verwaltungsübertretungen und zur Erreichung des rechtmäßigen Zustandes ungeeignetes Instrument erwiesen. Es wird daher eine Änderung vorgeschlagen, die der Behörde im Falle der Nichteinhaltung der Vorschriften sowie der Errichtung und Abänderung bzw. Beseitigung bestehender Anlagen ohne die erforderliche behördliche Bewilligung die Möglichkeit gibt, diese Arbeiten einzustellen und die Wiederherstellung des rechtmäßigen Zustandes durchzusetzen. Dazu sollte keinesfalls ein Antrag des Eisenbahnunternehmens erforderlich sein. Die Behörde müßte vielmehr von Amts wegen einschreiten können, weshalb die entsprechende Wortfolge zu entfallen hätte. Darüber hinaus wäre das Wort "hat" durch das Wort "kann" zu ersetzen.

Zu Z. 12:

Die Frage der Anwendbarkeit des § 38 darf sich nicht an der Gemein-

- 6 -

nützigkeit des Eisenbahnunternehmens, sondern muß sich an sachlichen Kriterien orientieren.

Zu § 54 Eisenbahngesetz:

Im Abs. 1 dieser Bestimmung, deren Änderung im Entwurf nicht vorgesehen ist, sollten auch die §§ 35 bis 37 zitiert werden.

Zu Z. 14 (§ 57 Abs. 7):

Auf die Ausführungen im allgemeinen Teil, insbesondere auch hinsichtlich der Ablehnung dieser Bestimmung, wird verwiesen.

Das Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen kann keinesfalls so umfassend gesehen werden, daß der in dieser Bestimmung vorgesehene Eingriff in andere Verwaltungsbereiche gerechtfertigt wäre.

Es ist darauf hinzuweisen, daß im Eisenbahnrecht Regelungen insbesondere betreffend den Natur- und Landschaftsschutz, das Baurecht und die Kanalisation gänzlich fehlen oder jedenfalls nur äußerst lückenhaft bestehen. So werden beispielsweise bei Bauwerken im Zusammenhang mit Eisenbahnanlagen gestalterische und städteplanerische Gesichtspunkte sowie solche über behindertengerechtes Bauen sehr wenig berücksichtigt.

Zudem sind Kompetenzzersplitterungen generell zu vermeiden. So ist beispielsweise anzustreben, daß die Länderzuständigkeit zur Gesetzgebung und Vollziehung des Bauwesens alle Bauwerke und baulichen Anlagen - auch die bundeseigenen und Bauwerke in Verbindung mit Eisenbahnanlagen und im Zusammenhang mit der Luftfahrt - umfaßt. In diesem Sinne hat sich auch die Arbeitsgruppe für Fragen der Neuordnung der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung geäußert.

Mit der vorgeschlagenen Kompetenzänderung würde den Ländern auch jede Möglichkeit genommen, die ihnen zur Wahrnehmung überantworteten Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes zur Geltung zu bringen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, daß gerade diese Belange das entscheidende Kriterium für die Bewilligung von Eisenbahnanlagen darstellen. Dementsprechend wurde in Vorarlberg das Landschaftsschutzverfahren zum "Leit-

- 7 -

verfahren" bei der behördlichen Überprüfung von Eisenbahnprojekten. Nur über die Bewilligungspflicht nach dem Landschaftsschutzgesetz ist es auch möglich, Belange der Raumordnung wirksam wahrzunehmen.

Es ist nicht erkennbar, daß Eisenbahnanlagen irgendwelche Besonderheiten aufweisen, die speziell für sie eine vom kompetenzrechtlichen Regelfall abweichende Lösung rechtfertigten. Mit gleicher Berechtigung könnten für alle anderen Bereiche konkurrierender Bundes- und Landeszuständigkeit ähnliche Kompetenzbeschneidungen zu Lasten der Länder vorgesehen werden.

Angesichts der zahlreichen Bewilligungen, die für ein und dasselbe Vorhaben in den verschiedenen Gesetzen normiert sind, ist es sicher notwendig, Koordinationsinstrumente zu entwickeln. Der hier vorgesehene Weg, alle anderen Zuständigkeiten einfach zu beseitigen, ist abzulehnen.

Zu Z. 14 (§ 57 Abs. 8):

Zunächst ist schon aus grundsätzlichen Erwägungen abzulehnen, gesondert für einzelne Verwaltungsbereiche wesentliche Änderungen im Zusammenwirken zwischen Bund, Ländern und Gemeinden im Bereich der Raumplanung anzustreben. Wenn solche für erforderlich gehalten werden, so müssen diese allgemein, alle Verwaltungsbereiche umfassend entwickelt werden. In diesem Zusammenhang wird im grundsätzlichen auf das im allgemeinen Teil dargestellte Modell als Diskussionsgrundlage verwiesen.

Den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bei allen Maßnahmen der Länder und Gemeinden mitzubefassen, soweit sie die Raumordnung betreffen, wäre im übrigen sachlich weder erforderlich noch zweckmäßig. Auch wäre der mit einer solchen Regelung verbundene Verwaltungsaufwand vom do. Bundesministerium nicht zu bewältigen.

Das Vorarlberger Raumplanungsgesetz, LGBI.Nr. 15/1973, zuletzt geändert durch LGBI.Nr. 61/1988, sieht insbesondere in den §§ 4 Abs. 1, 7 Abs. 4, 12 Abs. 3 und 19 Berücksichtigungs- und Verständigungspflichten bei Maßnahmen der Raumplanung vor, die im wesentlichen als geeignet angesehen werden, auch die Interessen der Eisenbahnbehörden angemessen wahren zu können.

- 8 -

Zu Art. III:Zu Z. 1:

Es ist zu begrüßen, daß zur Festlegung von Haltestellen nach dem Kraftfahr liniengesetz nunmehr in jedem Fall der Landeshauptmann zuständig sein soll, zumal dies ohnehin der bisherigen Praxis entspricht.

Zu § 4 Kraftfahr liniengesetz:

Eine Änderung dieser Bestimmung ist im Gesetzentwurf nicht vorgesehen. Im Zuge der offensichtlich in Gang befindlichen grundlegenden Überarbeitung des Kraftfahr liniengesetzes sollte der Schutz der bestehenden Konzessionen im § 4 neu geregelt werden. Der Schutz müßte sich darauf beschränken, daß bei einer neuen Konzession für eine Kraftfahr linie, die sich nur teilweise mit einer bestehenden Kraftfahr linie deckt, die wirtschaftliche Existenz der bestehenden Kraftfahr linie nicht wesentlich beeinträchtigt werden darf.

Im Zusammenhang mit der in Gang befindlichen Novellierung des Kraftfahr liniengesetzes wird auf die Stellungnahme der Landesregierung vom 7. Juni 1990, PrsG-1657, verwiesen.

Zu Art. V:

Zu den vorgeschlagenen Änderungen in Art. V ergeben sich keine Bemerkungen. Allerdings muß festgehalten werden, daß die Vorschriften auf dem Gebiet des Gefahrguttransportrechtes wegen der Vielzahl und der Verschiedenartigkeit der Gefahrgüter äußerst umfangreich, zum Teil schwer lesbar und nicht zuletzt deswegen auch schwer kontrollierbar sind. Dazu kommt noch, daß das GGSt und das ADR teilweise dieselben Begriffe verwenden, die inhaltlich jedoch verschieden zu interpretieren sind. Es sollte deshalb eine Neukundmachung des GGSt ins Auge gefaßt werden, wobei vermieden werden sollte, daß in den einzelnen Bestimmungen auf andere Regelungen verwiesen wird. Derzeit wird in fast jeder Bestimmung des GGSt auf eine Gesetzesstelle dieses oder eines anderen Gesetzes verwiesen. Auch dies trägt wesentlich zur Unlesbarkeit des GGSt bei.

Anläßlich einer Neukundmachung des GGSt sollte auch eine bessere Gliederung ins Auge gefaßt werden, wobei dann in sich abgeschlossene Kapi-



- 9 -

tel, insbesondere auch über die Rechte und Pflichten des Versenders, des Absenders, des Beförderers und des Lenkers, geschaffen werden könnten.

Bei einer Neugestaltung des Gesetzes sollte auch berücksichtigt werden, daß der Lenker in der Praxis kaum in der Lage ist, die Ladung des Fahrzeuges ordnungsgemäß zu überprüfen, weil erfahrungsgemäß die Beladung des Fahrzeuges während der Ruhezeit oder Abwesenheit des Lenkers erfolgt. Dieser erhält kurz vor seiner Abfahrt die Begleitpapiere ausgehändigt, die er dann oft (z.B. wegen des Zollverschlusses oder bei Sammelgutsendungen von mehreren 100 Paketen) nur oberflächlich kontrollieren kann. Letzteres gilt auch für die Kontrolle durch die Gendarmerie, welche dadurch eine Vielzahl von Kontrollen, die über die augenscheinlichen hinausgehen, nur bei einem Zollamt durchführen kann. Darüber hinaus sollte dafür Sorge getragen werden, daß es bei den Grenzübergängen nicht nur den Zollorganen, sondern auch den Organen der Straßenaufsicht (Gendarmerie) möglich sein sollte, den Gefahrguttransporten, die offensichtlich den Bestimmungen des ADR bzw. GGSt nicht entsprechen, die Einreise zu verweigern.

Gleiches, wie hinsichtlich des GGSt, gilt auch für die Verordnungen nach diesem Gesetz. Jede Novelle einer solchen Verordnung sollte, wenn sie nicht nur ganz geringfügige Änderungen beinhaltet, zum Anlaß einer Neukundmachung genommen werden. Auf das Negativbeispiel der seinerzeit in Geltung gestandenen ersten, zweiten und dritten Ausnahmeverordnung wird hingewiesen.

Durch eine solche geänderte Vorgangsweise auf dem Gebiete des Gefahrguttransportrechtes könnte erreicht werden, daß die gesetzlichen Bestimmungen von den Normadressaten und von den Kontrollorganen möglichst ohne Zuhilfenahme von Experten beachtet bzw. kontrolliert werden könnten.

Zu Art. VI:

Es sollte die Gelegenheit genutzt werden, die nicht mehr zeitgemäße Unterscheidung zwischen "Taxi" und "Mietwagen" zu beseitigen.

Zu Art. VI und VII:

Die hier jeweils in Z. 2 für einen Zuständigkeitsübergang vom Bundes-

- 10 -

minister auf die unabhängigen Verwaltungssenate der Länder gewählte Formulierung ist rechtstechnisch nicht richtig.

Zu Art. VIII:

Bedauerlich ist, daß auch der vorliegende Entwurf keine Kennzeichnung von Hänge- und Paragleitern vorsieht. Im Interesse einer besseren Verfolgbarkeit von Sportlern, die sich nicht den Regeln gemäß verhalten, wäre auch ein minderer Perfektionsgrad einer Regelung vertretbar.

In das Luftfahrtgesetz sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach die Bundesgendarmerie im unbedingt erforderlichen Ausmaß bei der Vollziehung des Gesetzes im Zusammenhang mit Verwaltungsstrafverfahren mitzuwirken hat. Nachdem für Deltagleiter und Paragleitschirme die Anbringung von Kennzeichen nicht vorgesehen ist, kann aufgrund der Notwendigkeit zur Identitätsfeststellung eines Täters bei Verwaltungsübertretungen nach dem Luftfahrtgesetz nur so eine wirksame Rechtsverfolgung gewährleistet werden.

In den LVR sind Mindestflughöhen vorgeschrieben. Nach den Bestimmungen des Luftfahrtrechtes können von diesen Mindestflughöhen Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Nachdem sich die Erteilung solcher Ausnahmegenehmigungen - insbesondere zur Aufnahme von Luftbildern - vor allem in Schönwetterphasen häuft, kommt es vermehrt zu Beschwerden der belästigten Grundeigentümer und anderer Personen, die sich im Freien aufhalten. Um diese Ausnahmegenehmigungen an entsprechende Bedingungen und Auflagen binden zu können, wird vorgeschlagen, daß die Behörde vor Erteilung derartiger Ausnahmegenehmigungen den Landeshauptmann anzuhören hat.

Zu Z. 12:

Auch diese Verfassungsbestimmung stellt einen schwerwiegenden Eingriff in Länderkompetenzen dar und wird entschieden abgelehnt. Im übrigen wird auf die Ausführungen im allgemeinen Teil verwiesen.

Zu Z. 22:

Durch die Neuformulierung des ersten Satzes des Abs. 1 wird die Abstimmung der für Zwecke der Flugsicherung vorzunehmenden Maßnahmen auf die Sicherheit von Personen und Sachen verbessert. Allerdings wird dabei

- 11 -

übersehen, daß das Eigentum durch solche Maßnahmen durchaus gefährdet werden kann. Insbesondere ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt nunmehr nicht mehr verpflichtet, den betroffenen Grundeigentümer einzubeziehen. Obwohl sich dies schon aus den einschlägigen zivilrechtlichen Bestimmungen ergibt, wird es für zweckmäßig angesehen, den ersten Satz durch die Wortfolge "und der betroffene Liegenschaftseigentümer zugestimmt hat" zu ergänzen.

Zu Z. 27:

Die vorgeschlagene Abgrenzung wird es erforderlich machen, daß zur Feststellung der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt jeweils ein Gutachten des Bundesamtes einzuholen ist. Sollte eine geteilte Behördenzuständigkeit zur Durchführung von Strafverfahren tatsächlich für erforderlich gehalten werden, müßte die Abgrenzung mit weniger unbestimmten Gesetzesbegriffen geregelt werden.

Darüber hinaus wird es für notwendig angesehen, daß auch die Übertretung von Bescheidvorschriften für strafbar erklärt wird.

Die vorgeschlagene Mindeststrafe von 100.000 S erscheint in einer Reihe von Fällen stark überhöht, beispielsweise bei einer einmaligen Übertretung unter Verwendung eines Heißluftballons oder eines Tandemparaglitschirmes. Von der Normierung einer Mindeststrafe sollte daher Abstand genommen werden.

Zu Art. XI:

Zu Z. 8:

Diese Ergänzung wird im Sinne des Umweltschutzes für erforderlich gehalten und daher begrüßt.

Für die Vorarlberger Landesregierung:

gez. Dr. Guntram Lins

L a n d e s r a t

a) Allen  
Vorarlberger National- und Bundesräten

b) An das  
Präsidium des Nationalrates

1017 W i e n

(22-fach)

im Sinne des Rundschreibens des Bundeskanzleramtes vom 24. Mai 1967, Zl. 22.396-2/67

c) An das  
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst

1010 W i e n

mit dem besonderen Hinweis auf Punkt I/3 des Schreibens und mit dem Ersuchen um entsprechende Veranlassung.

d) An alle  
Ämter der Landesregierungen  
z.H. d. Herrn Landesamtsdirektors

e) An die  
Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ. Landesregierung

1014 W i e n

f) An das  
Institut für Föderalismusforschung

6020 I n n s b r u c k

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung:  
Der Landesamtsdirektor:

Dr. E n d e r

F.d.R.d.A.

*Ender*