



Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: PrsG-462.00

Bregenz, am 03.12.2009

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
1012 Wien
SMTP: abteilung.54@lebensministerium.at

Auskunft:
Mag. Otto-Imre Pathy
Tel: +43(0)5574/511-20216

Betreff: [Novelle des Immissionsschutzgesetzes-Luft \(IG-L\), Entwurf;
Stellungnahme](#)
Bezug: [Schreiben vom 30. Oktober 2009, Zl.: BMLFUW-UW.1.3.3/0086-
V/4/2009](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum übermittelten Gesetzesentwurf wird Folgendes mitgeteilt:

Allgemeines:

Strengere Regelungen im IG-L als im EU-Recht:

Das Immissionsschutzgesetz-Luft (vgl. § 3 Abs. 1 in Verbindung mit der Anlage 1) sieht Immissionsgrenzwerte für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und PM10 vor.

Diese Grenzwerte sind strenger als es die Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (vgl. Anhang XI Punkt B.) verlangt.

Für Stickstoffdioxid gilt laut IG-L ab dem 1. Jänner 2012 ein Jahresmittelwert von 30 µg/m³ (vom 1. Jänner 2010 bis zum 31. Dezember 2011 gilt eine Toleranzmarge von 5 µg/m³). Die EU-Richtlinie sieht einen Grenzwert von lediglich 40 µg/m³ vor.

Für PM10 gilt laut IG-L ein Tagesmittelwert von 50µg/m³, wobei ab dem Jahr 2010 pro Kalenderjahr 25 Überschreitungen zulässig sind. Die Richtlinie erlaubt 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr.

Wir lehnen strengere Grenzwerte als vom EU-Recht verlangt entschieden ab. Die Novelle sollte zum Anlass genommen werden, die nationale Regelung an das (weniger strenge) EU-Recht anzupassen. Ansonsten ist – unter Umständen selbst bei der

Bereitschaft zum Einsatz der neuesten Technologie – eine Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Österreich zu befürchten.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf den Beschluss der Landesumweltreferentenkonferenz vom 19.06.2009 hinweisen (vgl. Schreiben der Verbindungsstelle vom 22. Juni 2009, VSt-1670/171). Darin wurde der Herr Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ersucht, raschestmöglich, spätestens im Herbst 2009, einen Entwurf einer umfassenden Gesetzesnovelle zur weiteren Besprechung vorzulegen und diesen bis 31.10.2009 zu einer Abstimmung mit den Ländern zu bringen, wobei auch die Diskussion der Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub enthalten sein muss. Eine derartige Diskussion ist nicht ausreichend erfolgt bzw. findet im Entwurf keinen Niederschlag.

Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen:

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wird nur dann möglich sein, wenn auch die Emissionen reduziert werden.

In diesem Zusammenhang muss einerseits auf die unverzügliche Umsetzung eines Programms gemäß der Richtlinie 2001/81/EG über nationale Emissionshöchstgrenzen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC-Richtlinie) hingewiesen werden. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und auch für PM10 oder PM2,5 ist zu einem wesentlichen Teil an den Erfolg des NEC-Programms geknüpft.

Andererseits sollte der Bund verstärkt seine Kompetenz nach § 22 IG-L wahrnehmen. Danach können von der Bundesregierung zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen, die zur Überschreitung von Immissionsgrenzwerten führen, verkehrsspezifische Maßnahmen vorgesehen werden (wie z.B. die Verbesserung oder Neuerrichtung der Verkehrsinfrastruktur).

Wenn die Emissionen nicht reduziert werden, dann ist auch nicht damit zu rechnen, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können, zumal die nationalen Regelungen noch strenger sind als das EU-Recht (siehe oben).

Maßnahmen für den Verkehr (§ 14):

§ 14 regelt u. a. räumliche und zeitliche Beschränkungen des Verkehrs.

Grundsätzlich sollte hier überlegt werden, ob über sogenannte „push-and-pull“ Maßnahmen (z.B. Förderungen, Bevorzugung moderner abgasarmer Fahrzeuge, Ökologisierung von Steuersystemen, Gebote und Verbote etc.) nicht effizienter eine raschere Erneuerung der Fahrzeugflotte oder Nachrüstungen mit Abgasreinigungssystemen erreicht werden könnte.

Gleichzeitig wären nicht motorisierte Mobilitätssysteme und die Nutzung des ÖPNV zu fördern und der Umstieg ebenfalls unter „push-and-pull“ Gesichtspunkten zu

forcieren. Eine derartige Vorgangsweise würde auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Die Zuständigkeit der Bundesregierung zu solchen Maßnahmen ergibt sich aus § 22.

Genehmigungsvoraussetzungen (§ 20 Abs. 3 IG-L):

Der § 20 Abs. 3 bereitet im Vollzug Probleme. Die Bestimmung kann dazu führen, dass in Gewerbegebieten in Autobahnnähe neue Betriebe oder Betriebserweiterungen mit relevanten Emissionen nicht mehr genehmigt werden können. In Wohngebieten oder zentralen Gemeindegebieten wären derartige Projekte jedoch genehmigungsfähig.

Wir regen daher, die dem BMLFUW bekannten Ergebnisse einer Länderarbeitsgruppe zu einem emissionsseitig definierten Genehmigungsregime in belasteten Gebieten wieder aufzugreifen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Im Vorblatt der Erläuterungen wird ausgeführt, dass dem Bundesrat gemäß Art. 42 Abs. 5 B-VG keine Mitwirkung zusteht.

Das ist nicht nachvollziehbar. Wir sehen keinen Zusammenhang zwischen dem IG-L und jenen Gesetzesmaterien, die im Art. 42 Abs. 5 B-VG angeführt sind.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes:

Zu Z. 8 (§ 2 Abs. 10):

Im ersten Satz der Erläuterungen wäre das Wort „auf“ zu ergänzen: „... die vorwiegend zur Verwendung *auf* Straßen mit öffentlichem Verkehr bestimmt sind.“

Im § 2 Abs. 10 Z. 2 lit. a wird nach unserer Meinung nicht ausreichend klar gestellt, ob dadurch Offroad-Fahrzeuge und Geräte erfasst sind (wie z.B. Baumaschinen, Traktoren, Schiffe, Lokomotiven). Das offensichtliche Ziel, eine größere Anzahl von „Offroad Maschinen“ bei Maßnahmenplanungen mit zu erfassen, wäre durch eine Übernahme der Definitionen aus der Abgasgrenzwert-Gesetzgebung möglich (vgl. Richtlinien 97/68/EG, 2004/26/EG oder 2005/13/EG mit den entsprechenden Legaldefinitionen für Offroad – Maschinen).

Im Hinblick auf die Formulierung „in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ im § 2 Abs. 10 Z. 2 lit. c verweisen wir auf unsere Ausführungen zur Z. 25 (§ 14 Abs. 2 Z. 3).

Zu Z. 13 (§ 7):

Die Möglichkeit zur Herausrechnung von „Winterdiensttätigkeiten“ wird begrüßt (vgl. Abs. 1 und 3). Wir möchten aber darauf hinweisen, dass für das Herausrechnen eine

Methode gefunden werden muss, die ohne großen Aufwand und ohne kostenintensive chemische Analysen auskommt.

Im Hinblick auf den § 7 Abs. 2 verweisen wir auf unsere Ausführungen zur Z. 14 (§ 8 Abs. 1a).

Zu Z. 14 (§ 8 Abs. 1):

In den Erläuterungen wird unrichtiger Weise von einem Inkrafttreten des PM_{2,5} Grenzwertes im Jahre 2012, statt richtiger Weise im Jahre 2015, ausgegangen.

Eine zwingende Stuserhebung (und ein zwingendes Maßnahmenprogramm) bei Immissionszielwertüberschreitungen wird als überschießende Umsetzung des EU-Rechts abgelehnt.

Zu Z. 14 (§ 8 Abs. 1a):

Nach § 8 Abs. 1a muss der Landeshauptmann eines Bundeslandes, in dem sich eine entsprechende Messstelle für den AEI befindet, eine Stuserhebung durchführen, wenn eine Überschreitung der Verpflichtung in Bezug auf die Expositionskonzentration für PM_{2,5} ausgewiesen wird.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Beschluss der Landesumweltreferentenkonferenz vom 19.06.2009 (vgl. Schreiben der Verbindungsstelle vom 22. Juni 2009, VSt-1670/171). Darin wird als Eckpunkt für eine Gesetzesnovelle u.a. angeführt: „Umsetzung der gemeinschaftsrechtlichen PM_{2,5} Regelungen für die für Österreich durchschnittliche Exposition (AEI) mit Unterstützung der Länder durch eine entsprechende Stuserhebung und ein Maßnahmenprogramm des Bundes.“

Der Entwurf trägt diesem Beschluss nicht Rechnung.

Zu Z. 16 (§ 9a Abs. 1):

Die Bestimmung, dass der Landeshauptmann auf nationale Programme abzustellen hat, bezieht sich insbesondere auf das NEC-Programm.

Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und auch für PM₁₀ oder PM_{2,5} ist zu einem wesentlichen Teil an den Erfolg des NEC-Programms geknüpft.

Nach entsprechender Veröffentlichung der EU (NEC Directive status report 2008 / EEA Technical report No 11/2009) ist davon auszugehen, dass diese verbindlichen Reduktionsziele mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden.

Österreich hat sich u. a. verpflichtet, die Stickstoffoxidemissionen bis zum Jahre 2010 auf 103.000 t zu begrenzen. Tatsächlich wird dieser Wert zum heutigen Zeitpunkt um mehr als 50 % überschritten, wobei der überwiegende Ausstoß dem Kfz-Verkehr zuzuordnen ist.

Die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten erscheint aufgrund der fehlenden Emissionsreduktion als unwahrscheinlich. Die gegenüber der EU-Richtlinie 2008/50/EG strengeren Grenzwerte des IG-L verschärfen diese Situation.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2):

Im Abs. 2 werden jene Ausnahmen angeführt, bei denen keine zeitlichen oder räumlichen Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden können.

Aus dem zweiten Satz des § 14 Abs. 2 folgt noch zusätzlich, dass das betroffene Fahrzeug über eine bestimmte Euro-Klasse (vgl. Anlage 9) verfügen muss, wenn es von den Beschränkungen des Abs. 1 Z. 2 ausgenommen sein soll.

Diese zusätzliche Anforderung ist – zumindest in den Fällen des Abs. 2 Z. 1 – problematisch und nicht sachgerecht:

Wenn zum Beispiel ein Einsatzfahrzeug nicht die entsprechende Euro-Klasse hat, dann wäre es von den Verkehrsbeschränkungen nicht ausgenommen und könnte im Notfall nicht eingesetzt werden. Dasselbe würde für Fahrzeuge von stark gehbehinderten Personen oder für Fahrzeuge gelten, die im Katastrophenfall eingesetzt werden sollen. Auch diese Fahrzeuge dürften nicht mehr eingesetzt werden, wenn entsprechende Verkehrsbeschränkungen angeordnet würden.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2):

Der Entfall der bisherigen generellen Ausnahme nach Z 2. für „*Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung im Kraftfahrlinien-, Gelegenheits- oder Werkverkehr*“ ist aus unserer Sicht nur dann gerechtfertigt, wenn sichergestellt wird, dass derartige Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung von den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ausgenommen werden können.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2):

Der Entfall der bisherigen generellen Ausnahme nach Z 3. für „*Kraftfahrzeuge, soweit sie zum Zweck einer Ladetätigkeit in Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit benützt werden und sofern der Ausgangs- oder der Zielpunkt ihrer Fahrten, in jenem Teil des Sanierungsgebietes liegt, für den Verkehrsbeschränkungen verhängt wurden*“ ist aus wirtschaftlicher Sicht höchst problematisch und wird abgelehnt.

Befindet sich ein Unternehmen in einem Sanierungsgebiet, ermöglicht diese Bestimmung derzeit die Ab- und Rückfahrt zum Betriebsstandort. Bei Wegfall dieser Ausnahmen sind massive Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs (Beförderungen

mit Ladetätigkeiten) nicht ausgeschlossen, welche in ihren Auswirkungen in keiner Weise abgeschätzt wurden.

Die im Vorblatt enthaltenen Feststellungen, dass das Regelungswerk keine nennenswerten wirtschaftspolitischen Auswirkungen hätte und sich durch die Novelle des IG-L keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich ergeben würden sind daher nicht zutreffend.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2):

In den Erläuterungen zum § 14 wird u.a. ausgeführt (letzter Satz): „Im Rahmen weiterer Restriktionen wird auch die Ausnahme gemäß Z. 8 (nunmehr Z. 5) auf das überwiegende öffentliche Interesse beschränkt, allerdings kann diese Ausnahme auch für Fahrzeuge in Anspruch genommen werden, die die Euroklassen gemäß Anlage 9 nicht erfüllen.“

Demgegenüber lautet der zweite Satz des § 14 Abs. 2: „Die Ausnahmen in Z. 1 bis 5 gelten für die in Anlage 9 genannten Fahrzeugkategorien unter Einschränkung auf die in Anlage 9 angeführten Euro-Klassen.“

Dieser Satz bezieht sich auf alle Ausnahmen, auch jene in der Z. 5. Wir können nicht nachvollziehen, warum die Ausnahme gemäß Abs. 2 Z. 5 auch Fahrzeuge in Anspruch nehmen können, die die Euro-Klassen gemäß Anlage 9 nicht erfüllen.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2 Z. 3):

Die Formulierung „in Ausübung einer erforderlichen Haupttätigkeit“ sollte geändert werden.

Das Abstellen auf die Haupttätigkeit hat offensichtlich den Hintergrund, dass Fahrzeuge ausgenommen werden sollten, die für land- und forstwirtschaftliche Tätigkeiten im engeren Sinn eingesetzt werden.

Die Formulierung ist aber unpräzise und führt – wie auch die Praxis zeigt – zu Beschwerden und Unverständnis bei jenen, die ähnliche Tätigkeiten gewerblich ausüben und wesentlich strengere Vorgaben zu erfüllen haben.

Wird ein land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug im Rahmen der gewerblichen Güterbeförderung, insbesondere im Werkverkehr (z.B. Handel mit Futtermitteln), eingesetzt, so sollte diese Verwendung nach den Intentionen des Gesetzgebers vermutlich nicht ausgenommen werden.

Dies insbesondere im Hinblick auf die Tatsache, dass land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h unter Inanspruchnahme der Ausnahmen von der Abgasrichtlinie 2000/25/EWG genehmigt

werden. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge dieser Kategorie wesentlich stärkere Umweltbelastungen hervorrufen.

Es wäre daher sinnvoller, bei der Formulierung der Einschränkung auf die gewerberechtlichen Begrifflichkeiten abzustellen. Dabei wäre noch zu prüfen, ob nur Fahrten im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft im Sinne des § 2 Abs 3 GewO vom Fahrverbot ausgenommen werden oder ob der Ausnahmetatbestand auch auf Fahrten im Rahmen des land- und forstwirtschaftlichen Nebengewerbes (§ 2 Abs 4 GewO) ausgedehnt wird.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 2 Z. 5 und Abs. 3):

Mit der Begründung eines „erheblichen privaten Interesses“ soll laut Entwurf künftig kein Antrag auf Ausnahmegenehmigung mehr gestellt werden können.

Der Wegfall dieser Bestimmung betrifft vor allem Kleinunternehmen (Einzelunternehmer) mit einem oder nur wenigen Fahrzeugen, die praktisch keine Möglichkeit für eine Fuhrparkdisposition haben und sich die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs oftmals nicht leisten können. Bei bestimmten Auftragskonstellationen (Lieferungen in der Nacht), die mit den räumlichen und zeitlichen Fahrverboten kollidieren (z. B. Nachtfahrverbot), können diese Unternehmer ihre Existenzgrundlage verlieren.

Die geltende Bestimmung (vgl. den derzeitigen § 14 Abs. 2 Z. 8) sollte daher unbedingt beibehalten werden.

Zu Z. 25 (§ 14 Abs. 3 und 4):

In beiden Absätzen wird jeweils auf den „Abs. 2 Z. 8“ verwiesen. Es gibt aber keine Ziffer 8 im Absatz 2. Der Verweis wäre daher richtig zu stellen.

Zu Z. 26 (§ 14a; Anlage 9):

Abgasarme Fahrzeuge können bei entsprechender Kennzeichnung (Plakette) von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden. Bei der im Entwurf vorgesehenen Definition zur Gestaltung von Plaketten wird ausschließlich auf EURO-Abgasklassen Bezug genommen. Eine Nachrüstung von Fahrzeugen mit Dieselpartikelfiltern oder anderen Abgasreinigungssystemen ist offensichtlich nicht vorgesehen.

Angemerkt wird zusätzlich, dass in der Anlage 9 der EEV Standard nicht angeführt ist; dieser Standard entspricht einer eigenen, definierten EURO - Abgasklasse (Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG).

LKW bzw. schwere Nutzfahrzeuge und Pkw, die zB mit Partikelfilter nachgerüstet sind, sollten eine entsprechende Kennzeichnung erhalten können. Diesbezüglich müssten auch Regelungen für die Wirksamkeit und Effizienz von Partikelfilternachschrüstsystemen definiert werden.

Zu Z. 28 (§ 20 Abs. 1):

Im § 20 Abs. 1 zweiter Satz hätte die Wortfolge „und durch die Benützung der Straße oder des Straßenabschnitts“ zu entfallen.

Die Erläuterungen führen dazu aus, dass diese Einfügung der Klarstellung dient, dass nicht nur die Bauphase von Straßen von der Bestimmung umfasst ist.

Die Benützung von Straßen wird im bisherigen § 20 Abs. 1 nicht angeführt. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum diese Ergänzung nur zur „Klarstellung“ dient. In Wirklichkeit wird ein neuer Tatbestand geschaffen, den es in dieser Form noch nicht gegeben hat.

Außerdem wäre in den Erläuterungen klar zu stellen, dass der Begriff „anstreben“ in dem Sinne zu verstehen ist, dass es „ernsthafte Bemühungen“ zur Einhaltung der Grenzwerte gibt, dass die Grenzwerte aber nicht unbedingt eingehalten werden müssen. In diesem Zusammenhang wird auf den § 2 Abs. 10 Z. 3 IG-L verwiesen, wonach Verkehrswege vom Anlagenbegriff ausgenommen sind (vgl. auch die Erläuternden Bemerkungen zu § 20 in der Fassung BGBl I Nr. 62/2001).

Zu Z. 28 (§ 20 Abs. 4):

Im Hinblick auf die anstehende Novellierung des IG Luft ist auch auf eine wesentliche Barriere für den Einsatz erneuerbarer Energieträger in Form von Biomasse hinzuweisen:

In der derzeit geltenden Fassung ist unter § 20 Abs. 3 folgendes festgehalten:

„Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung genehmigt werden soll, bereits eine Überschreitung eines Grenzwertes gemäß Anlage 1, 2 und 5b oder eine Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen der Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten.“

Das kann dazu führen, dass in Feinstaub-Sanierungsgebieten überhaupt keine Heizungen auf Basis von biogenen Brennstoffen mehr möglich sind. Dies widerspricht sämtlichen energie- und klimapolitischen Vorgaben des Landes Vorarlberg aber auch in Österreich.

Im Rahmen der Novellierung des IG-L sollte sichergestellt werden, dass der Einsatz biogener Systeme auf neuestem technischem Emissionsstandard (z.B. unter Einhaltung der verschärften Emissionsgrenzwerte der Umweltzeichen Richtlinie 37) nicht behindert werden kann.

Generell sollte darauf geachtet werden, dass die Errichtung von Anlagen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, nicht behindert wird.

Zu Z. 39 (§ 33 Abs. 1):

Im § 33 Abs. 1 Z. 1 wird auch der § 20 Abs. 3c angeführt. Im § 20 gibt es keinen Abs. 3c.

Zu Z. 47 (Anlage 8):

Vor dem ersten Satz wird auf den § 3 Abs. 2c Bezug genommen. Im neuen § 3 gibt es keinen Abs. 2c. Der Verweis wäre richtig zu stellen. Es dürfte der § 3 Abs. 4 gemeint sein.

Zu Z. 47 (Anlage 9):

Im Einleitungssatz vor der Tabelle wird auf die Ausnahme des § 14 Abs. 1 Z. 1 bis 7 verwiesen. Die Ausnahmen sind aber im § 14 Abs. 2 enthalten; und außerdem hat der § 14 Abs. 2 nur fünf Ziffern. Der Verweis wäre richtig zu stellen: „§ 14 Abs. 2 Z. 1 bis 5“.

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die in der Anlage 9 angegebenen Zeiträume der Ausnahmen zu kurz sind und verlängert werden sollten. Zum Beispiel sind vom generellen Verbot für schwere Lkw der Kategorie Euro 4 mit Jahresende 2011 möglicherweise Fahrzeuge betroffen, die lediglich zwei Jahre und drei Monate alt sind; das generelle Verbot für Pkw der Kategorie Euro 4 mit Jahresende 2015 könnte Fahrzeuge betreffen, die nur rund fünf Jahre alt sind.

Außerdem verweisen wir auf unsere Ausführungen zur Z. 26 (§ 14a).

Freundliche Grüße

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesrat

Mag. Siegi Stemer

Nachrichtlich an:

1. Präsidium des Bundesrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien, SMTP: begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
2. Präsidium des Nationalrates, Dr. Karl Renner-Ring 3, 1017 Wien, SMTP: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at
3. Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien, SMTP: vpost@bka.gv.at
4. Herrn Bundesrat, Edgar Mayer, Egelseestraße 83, 6800 Feldkirch, SMTP: mac.ema@cablenet.at
5. Herrn Bundesrat, Dr Magnus Brunner, SMTP: magnus.brunner@parlament.gv.at
6. Frau Bundesrätin, Cornelia Michalke, Kirchplatz 1, 6973 Höchst, SMTP: c.michalke@gmx.at
7. Herrn Nationalrat, Karlheinz Kopf, Rheinstraße 24, 6844 Altschwanau, SMTP: karlheinz.kopf@parlinkom.gv.at
8. Frau Nationalrätin, Anna Franz, SMTP: anna.franz@parlinkom.gv.at
9. Herrn Nationalrat, Dr Harald Walser, SMTP: harald.walser@gruene.at
10. Herrn Nationalrat, Elmar Mayer, SMTP: elmar.mayer@spoe.at
11. Herrn Nationalrat, Christoph Hagen, SMTP: christoph.hagen@parlament.gv.at
12. Herrn Nationalrat, Bernhard Themessl, SMTP: bernhard.themessl@ganet.at
13. Amt der Burgenländischen Landesregierung, Landhaus, 7000 Eisenstadt, SMTP: post.lad@bgld.gv.at
14. Amt der Kärntner Landesregierung, Arnulfplatz 1, 9021 Klagenfurt, SMTP: post.abt2v@ktn.gv.at
15. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, SMTP: post.landnoe@noel.gv.at
16. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Landhausplatz 1, 4021 Linz, SMTP: verfd.post@ooe.gv.at
17. Amt der Salzburger Landesregierung, Chiemseehof, 5010 Salzburg, SMTP: landeslegistik@salzburg.gv.at
18. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Landhaus, 8011 Graz, SMTP: post@stmk.gv.at
19. Amt der Tiroler Landesregierung, Wilhelm-Greil-Straße 25, 6020 Innsbruck, SMTP: post@tirol.gv.at
20. Amt der Wiener Landesregierung, Rathaus, 1082 Wien, SMTP: post@mdv.wien.gv.at
21. Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1010 Wien, SMTP: vst@vst.gv.at
22. Institut für Föderalismus, Maria-Theresien-Straße 38b, 6020 Innsbruck, SMTP:

- institut@foederalismus.at
23. ÖVP-Landtagsfraktion, 6900 Bregenz, SMTP:
landtagsklub.vorarlberg@volkspartei.at
24. SPÖ-Landtagsfraktion, 6900 Bregenz, SMTP: gerhard.kilga@spoe.at
25. Landtagsfraktion der Freiheitlichen, 6900 Bregenz, SMTP:
landtagsklub@vfreiheitliche.at
26. Landtagsfraktion der Grünen, 6900 Bregenz, SMTP:
landtagsklub.vbg@gruene.at
27. Frau Birgit Luschnig, im Hause, SMTP: birgit.luschnig@vorarlberg.at
28. Herrn Jürgen Weiss, SMTP: jweiss@vol.at
29. Abt. Umweltschutz (IVe), Jahnstraße 13-15, 6900 Bregenz, via VOKIS versendet
30. Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit des Landes Vorarlberg (UI), Montfortstraße 4, 6900 Bregenz, via VOKIS versendet
31. Abt. Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa), im Hause, via VOKIS versendet
32. Abt. Wirtschaftsrecht (VIb), im Hause, via VOKIS versendet
33. Abt. Verkehrsrecht (Ib), im Hause, via VOKIS versendet
34. Abt. Straßenbau (VIIb), Widnau 12, 6800 Feldkirch, via VOKIS versendet