



II-10962 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Dr. WERNER FASLABEND  
BUNDESMINISTER FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

1030 WIEN  
DAMPFSCHIFFSTRASSE 2

10 072/334-1.8/93

18. August 1993

Herrn

4949 /AB

Präsidenten des Nationalrates

1993-08-20

Parlament

zu 5051/J

1017 Wien

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anna Huber und Genossen haben am 7. Juli 1993 unter der Nummer 5051/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend "Treibstofftransporte für das Bundesheer" gerichtet. Diese aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigeschlossene Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1:

Die Treibstofftransporte werden zum überwiegenden Teil (bezogen auf das Jahr 1992: zu mehr als 75 %) durch private Frächter bzw. durch die Mineralölfirmen selbst durchgeführt; den Rest der Transporte besorgt das Bundesheer mittels eigener Tankfahrzeuge.

Zu 2:

Das Bundesministerium für Landesverteidigung ist selbst in hohem Maße daran interessiert, daß die Treibstofftransporte des Bundesheeres möglichst sicher und umweltfreundlich abgewickelt werden. So berechtigt die Forderung nach Verlagerung dieser Transporte von der Straße auf die Schiene aber auch erscheint, ist bei der Vergabe des Lieferauftrages an die jeweilige Mineralölfirma - abgesehen von einzelnen spezifisch militärischen Gesichtspunkten - auf die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu achten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß nur 8% der Verbrauchslager des Bundesheeres über einen Gleisanschluß verfügen, der

Eisenbahntransport pro Tonne um ca. 28 % teurer kommt als durch Frächter und letztlich wesentlich länger dauert als der Transport auf der Straße (Schiene: 4 bis 5 Tage; Straße: 12 bis 24 Stunden).

Die Mineralölfirmen verpflichten sich bei der Auftragsvergabe, die ressortspezifischen Lieferkonditionen einzuhalten. Welche Transportart im Bedarfsfall zum Tragen kommt, entscheidet das Ressort nach den vorerwähnten Kriterien.

Zu 3:

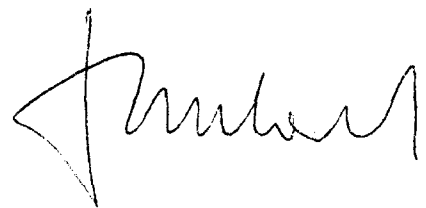
Ich verweise auf die nachstehende Übersicht (Beobachtungszeitraum: 1992):

	<u>Straße</u>	<u>Schiene</u>
Treibstoff f. Räder- u. Kettenfahrzeuge	11.260 t	1.100 t
Treibstoff Luftfahrzeuge	9.200 t	260 t

Zu 4:

Im Jahre 1992 wurden 5.330 t durch das Bundesheer selbst transportiert, 13.780 t wurden durch Frächter bewerkstelligt und 2.710 t lieferten Mineralölfirmen "frei Haus".

Beilage



Beilage

zu GZ 10 072/334-1.8/93

Nr. 5051 N

1993-07-07

## ANFRAGE

der Abgeordneten Anna Huber  
und Genossen  
an den Bundesminister für Landesverteidigung  
betreffend Treibstofftransporte für das Bundesheeres

Das österreichische Bundesheer betreibt für den Eigenbedarf österreichweit ein Tankstellennetz. Neben den Treibstofflagern für Räder- und Kettenfahrzeuge gibt es Tanklager im Bereich der Militärflugplätze Hörsching, Langenlebarn und Zeltweg. Für die Sicherheit der Bevölkerung und im Sinne des Umweltschutzes ist es nun von großem Interesse, daß die Treibstofftransporte vom Auslieferungslager zum Verbraucherlager möglichst sicher und umweltfreundlich erfolgen, was wiederum bedeutet, daß prinzipiell der Transport auf der Schiene dem auf der Straße vorzuziehen ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher in diesem Zusammenhang an den Bundesminister für Landesverteidigung die nachstehende

## Anfrage:

1. Wer führt den Treibstofftransport von den Auslieferungslagern zu den Tanklagern des Bundesheeres durch?
2. Wie nimmt das BMLV beim Abschluß von Lieferverträgen Einfluß auf die Transportart?
3. Welche Treibstoffmenge (Treibstoff für Räder- und Kettenfahrzeuge, Treibstoff für Luftfahrzeuge) werden auf der Straße und welche auf der Schiene transportiert?
4. Wieviele Treibstofftransporte (Mengen in Tonnen) werden durch das Bundesheer selbst durchgeführt, durch Frachtverträge mit Frächtern bewerkstelligt bzw. erfolgen durch eine Lieferung "frei Haus" von der Mineralölfirma?