

**II-11822** der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR

MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/62-4/1993

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telefax 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Mag. Posch und Genossen vom 12.10.1993,  
Zl. 5398/J-NR/1993, "verkehrspolitische  
Probleme im Zusammenhang mit dem Tank-  
lager Lienz"

5334/AB

1993-12-10

zu 5398/J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Halten Sie es für verkehrspolitisch wünschenswert, daß zusätzliche Transporte von Massengütern von der Schiene auf die Straße unnötigerweise rückverlagert werden?"

Zu dieser Frage wäre in dem dargestellten Zusammenhang folgendes anzumerken:

Die Schließung des Lagers - übrigens eine beim betreffenden Unternehmen liegende Entscheidung - erfolgt nicht, um die Anlieferung auf die Straße zu verlagern (die Anlieferung an die Ersatzstandorte in Klagenfurt bzw. Villach-Süd erfolgt weiterhin auf der Schiene), sondern um angesichts der bescheidenen Umsätze dieses Lagers die hohen Investitionskosten für die Erfüllung der für einen Weiterbetrieb des Tanklagers gesetzten Umweltauflagen zu vermeiden.

Zu Frage 2:

"Haben Sie Instrumente, um derartige Fehlentwicklungen zu vermeiden?  
Handelt es sich nicht insbesondere um Gefahrguttransporte, die einer Bewilligung bedürfen?"

Auf die autonome unternehmerische Entscheidung der Schließung des Tanklagers kann nicht durch unmittelbare staatliche Zwangsmaßnahmen Einfluß genommen werden.

- 2 -

Ebenso erscheint es unzweckmäßig, die Versorgung von Tankstellen, die naturgemäß zumindest zu einem Teil so gut wie immer auf der Straße erfolgt, durch Fahrverbote zu unterbinden. Eine gesonderte Bewilligungspflicht für Mineralöltransporte ist nicht vorgesehen. Meine gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung für das Jahr 1994 wird im Bereich der Gütertarife u.a. den Schienentransport gefährlicher Güter fördern. Im Rahmen meiner gesetzlichen Möglichkeiten werde ich daher weiter meinen Einfluß entsprechend geltend machen.

Etwaige Verkehrsbeschränkungen auf Nicht-Autobahnen fallen zudem in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Zu Frage 3:

"Aus welchen Gründen ist die Österreichische Bundesbahn nicht in der Lage, offensichtlich mit der Straße auf der genannten Strecke in Konkurrenz zu treten, wobei beim Straßentransport, bei dem eine zusätzliche Umladung erforderlich ist?"

Die ÖBB sind sowohl in betrieblicher, als auch in tariflicher Hinsicht ohne weiteres in der Lage, gegenständliche Transporte problemlos durchzuführen.

Für die Anlieferung der Mineralöltransporte an das Tanklager Lienz können jederzeit - entsprechend der Nachfrage - Ganzzugtrassen (an Lienz Stunde 7 bzw. Stunde 13) dispositiv genützt werden.

Darüberhinaus bieten die ÖBB im Rahmen des Einzelwagenladungsverkehres an Werktagen ab Villach noch weitere günstige Beförderungsmöglichkeiten an (an Lienz Stunde 7 bzw. Stunde 11).

Nach Mitteilung der Firma Mobil Oil Austria AG sind die Ursachen für eine mögliche Auflösung des Tanklagers Lienz einerseits in den stetig steigenden Betriebskosten, andererseits im Wegfall von entsprechenden Umsatzmengen (sinkender Bedarf, Ausstieg von Partnern aus dem gemeinsamen Lager) begründet und liegen nicht in der Einflußsphäre der ÖBB.

- 3 -

Zu Frage 4:

"Wird das für die Treibstoffversorgung Oberösterreichs wichtige Zentrallager im Bereich des Lienzener Bahnhofes aufrecht erhalten?"

Nach den mir vorliegenden Informationen verhandelt die Firma Mobil Oil Austria AG gegenwärtig mit einigen Interessenten hinsichtlich Überlassung bzw. Übernahme des Tanklagers Lienz. Eine diesbezügliche Entscheidung steht dem Vernehmen nach noch aus, entzieht sich aber meinem Vollzugsbereich.

Wien, am 7. Dezember 1993  
Der Bundesminister

