

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Vera Wollenberger und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 12/2564 —

NATO-Pipeline

In Schwaben wird eine NATO-Pipeline gebaut, die die beiden Tankläger Unterpfaffenhofen und Aalen verbindet. Die Fortsetzung des Baus im Abschnitt 3 von Leipheim nach Aalen stößt auf Befremden innerhalb der örtlichen Bevölkerung.

1. Was ist der Zweck dieser NATO-Pipeline, und mit welchen Begründungen hält die Bundesregierung an dem Bau trotz der sicherheitspolitischen Veränderungen in Europa fest?

Bei dem angesprochenen Projekt handelt es sich um die Fortsetzung einer bereits im wesentlichen fertiggestellten NATO-Pipeline. Im 3. Bauabschnitt ist die Verlängerung der Pipeline Unterpfaffenhofen-Leipheim um das Stück Leipheim-Aalen und dessen Anbindung an das Zentrale Europäische Pipelinesystem (CEPS) im Tanklager Aalen beabsichtigt.

Der bestehende Pipelineabschnitt versorgt in diesem Bereich z. Z. die Flugplätze Leipheim, Lechfeld, Landsberg und Fürstenfeldbruck mit Fluggasturbinenkraftstoff und weitere militärische Einrichtungen im süddeutschen Raum durch Abholung von Kraftstoffen aus dem Tanklager Unterpfaffenhofen. Derzeit wird dazu die erforderliche Menge mit angemieteten Eisenbahnkesselwagen in das Tanklager Unterpfaffenhofen eingefüllt, von dort erfolgt die Verpumpung. Auch die zukünftige Struktur der Bundeswehr macht eine Versorgung der militärischen Einrichtungen – vor allem der Flugplätze – im süddeutschen Raum über diese Pipeline erforderlich. Aus militärischen sowie aus ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten ist eine Nutzung der vorhandenen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung, Ingrid Roitzsch, vom 26. Mai 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kostengünstigen und umweltverträglichen Pipelinesysteme ange-
raten. Ein Verzicht auf die Fertigstellung der Pipeline Aalen-
Unterpfaffenhofen ist nicht vertretbar, da sonst der Jahresbedarf
an Fluggastkraftstoff für die nach der neuen Bw-Struktur
verbleibenden Flugplätze Lechfeld, Landsberg, Fürstenfeldbruck
von ca. 70 000 m³ über Schiene und Straße zur Einfüllung in
Unterpfaffenhofen bzw. direkt zu den Flugplätzen zu transportie-
ren wäre und damit unnötigerweise eine erhöhte Umweltgefähr-
dung in Kauf genommen werden muß.

2. Was kostet der Bau der NATO-Pipeline von Unterpfaffenhofen nach
Aalen (Aufschlüsselung nach Gesamtkosten und Kosten für die
jeweiligen Abschnitte), und aus welchen Haushalten werden die
Baukosten getragen?

Die Kostenrechnung für den Bau der NATO-Pipeline von Unter-
pfaffenhofen nach Aalen schlüsselt sich wie folgt auf:

Teil I: Pipeline Lechfeld-Unterpfaffenhofen (Bauabschnitt 1)

Ist-Ausgaben = 43 381 000 DM

Kostenträger

NATO: 40,00 Mio. DM

National: 3,40 Mio. DM

Gesamt: 43,40 Mio. DM

Teil II: Pipeline Leipheim-Lechfeld (Bauabschnitt 2)

Ist-Ausgaben = 28 459 000 DM

Kostenträger

NATO: 26,5 Mio. DM

National: 2,0 Mio. DM

Gesamt: 28,5 Mio. DM

Teil III: Pipeline Aalen-Leipheim (Bauabschnitt 3)

Die NATO-Genehmigung betrug ursprünglich 54 611 000 DM.
Aufgrund der nach neuen Strukturen überprüften Bedarfsmengen
konnte auf 3 Pumpstationen verzichtet werden.

Damit reduzieren sich die für den 3. Bauabschnitt eingeplanten
Kosten auf 32 137 000 DM mit einem ähnlichen Kostenteilungs-
schlüssel wie bei Teil I-II, d. h. voraussichtlich national zu finan-
zieren sind ca. 2,5 Mio. DM.

Der Gesamtumfang der Kosten zur Erstellung Aalen-Unterpfaf-
fenhofen beläuft sich damit auf insgesamt ca. 103 977 000 DM,
national zu finanzieren ca. 7,90 Mio. DM

3. Wie viele Finanzmittel wurden für den Bau dieser NATO-Pipeline
bereits aufgewendet, und welche Finanzvolumen sind noch in den
entsprechenden Haushaltstiteln eingestellt?

Die Beantwortung der gestellten Frage ergibt sich aus der Ant-
wort zur Frage 2.