



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 03.12.2013

Gefahrguttransporte in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern in den vergangenen 10 Jahren entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr?
 - 1.1 Wie viele Tonnen welcher gefährlicher Güter (Stückgut und Massengut) wurden in Bayern in den vergangenen 10 Jahren transportiert, aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr?
2. Welche Gefahrgut-Informationssysteme existieren in Bayern mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger?
 - 2.1 Welche konkreten Daten zu welchen Transporten von welchen Stoffen werden in den Gefahrgut-Informationssystemen wie lange gespeichert?
 - 2.2 Welche staatlichen bzw. nicht-staatlichen Einrichtungen haben Zugriff?
3. Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern seit 2003 beanstandet oder gestoppt und wegen Sicherheitsmängeln festgehalten, aufgeschlüsselt nach Jahren, in Zahlen und in Prozent?
 - 3.1 Was waren die häufigsten Verstöße?
 - 3.2 Wie verteilt sich die Zahl der kontrollierten Gefahrguttransporte und der Anteil der beanstandeten Gefahrguttransporte auf inländische und ausländische Unternehmen (Letztere differenziert nach EU- und sonstiges Ausland)?
4. Welche konkreten Gefahrgutunfälle wurden in Bayern seit 2003 registriert, aufgeschlüsselt nach Jahren und den oben genannten Verkehrsträgern?
 - 4.1 Welche Stoffe und welche Mengen wurden dabei freigesetzt?
5. Welche Tunnel in Bayern sind für Gefahrguttransporte freigegeben?
 - 5.1 Welche Gefahrguttransporte müssen vor einer Tunnelfahrt bei welchen Behörden gemeldet werden?
6. Welche konkreten Pläne existieren, um einen umfassenden und effizienten Katastrophenschutz auf allen Verkehrswegen zu gewährleisten?
 - 6.1 Welche Stellen wären an einem Unfallmanagement mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger beteiligt?

7. Welche Präventionskonzepte existieren, um Großschadensereignisse bei Gefahrguttransporten zu vermeiden?
 - 7.1 Gibt es Überlegungen, einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte zu sperren?
 - 7.2 Wurden in den vergangenen 10 Jahren einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte gesperrt? Wenn ja, welche?
8. Über wie viele Personalstellen verfügen die bayerischen Sicherheitsbehörden zur Kontrolle von Gefahrguttransporten?
 - 8.1 Wie hat sich die Zahl der Stellen seit 2003 entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden?
 - 8.2 Auf der Basis welcher Daten werden die Anforderungen an die personelle und materielle Ausstattung der bayerischen Sicherheitsbehörden festgestellt?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 27.01.2014

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Gefahrguttransporte sind nach den Maßgaben der verkehrsträgerspezifischen internationalen Regelwerke durchzuführen. Für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr gelten beispielsweise die Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Darüber hinaus unterliegen Gefahrguttransporte grundsätzlich keinen gefahrgutrechtlichen Anzeige- oder Genehmigungspflichten.

Die Beteiligten sind außerdem in Deutschland nicht verpflichtet, statistische Daten über die durchgeführten Beförderungen zu übermitteln, was dem Bestreben der Staatsregierung entspricht, die Unternehmen weitgehend von zusätzlichen Bürokratiekosten durch staatliche Informationspflichten zu entlasten.

Solide Daten für Bayern sind daher ausschließlich im Bereich des Straßenverkehrs für den Zeitraum von 2007 bis

einschließlich 2012 vorhanden, die auf statistisch hochgerechneten Stichproben des Kraftfahrt-Bundesamtes beruhen und jährlich durch das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt werden. Der bayerische Anteil am Gesamtverkehr wird dort separat ausgewiesen. Die entsprechenden nachfolgenden Antworten müssen sich deshalb auf diesen Zeitraum und im Wesentlichen auf den Verkehrsträger Straße beschränken.¹ Soweit wie möglich wird in der Beantwortung auch auf andere Verkehrsträger eingegangen, insbesondere bei den Antworten ab Frage 6.

1. Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern in den vergangenen 10 Jahren entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr?

Betreffend den Verkehrsträger Straße hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl der Fahrten mit deutschen Lastkraftwagen
2007	1.132.778
2008	1.523.998
2009	1.353.648
2010	1.288.704
2011	1.326.305
2012	1.497.046 (entspricht + 32 % gegenüber 2007)

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

1.1 Wie viele Tonnen welcher gefährlicher Güter (Stückgut und Massengut) wurden in Bayern in den vergangenen 10 Jahren transportiert, aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr?

Für den Bereich des Straßenverkehrs liegen folgende Daten (Angaben in Tonnen) vor:

Jahr/ Klasse	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Klasse 1	6.295	67.685	12.716	42.528	9.179	48.930
Klasse 2	2.007.453	2.095.797	2.012.326	1.488.392	2.096.745	1.908.820
Klasse 3	10.393.757	16.299.187	12.355.749	12.572.783	11.819.054	13.544.330
Klasse 4.1	201.430	239.804	110.267	57.003	67.104	149.062
Klasse 4.2	63.076	38.616	36.928	92.534	86.861	154.439
Klasse 4.3	11.940	15.269	31.014	6.764	297	777
Klasse 5.1	26.712	58.601	14.011	34.288	24.910	20.280
Klasse 5.2	k. A.	11.301	16.114	16.630	5.357	11.188
Klasse 6.1	115.234	40.901	79.149	117.368	123.562	44.771
Klasse 6.2	5.855	291	466	k. A.	969	15.932
Klasse 7	9.463	50.314	k. A.	k. A.	4.313	807
Klasse 8	902.195	683.657	686.612	746.534	837.881	679.249
Klasse 9	666.417	503.348	506.864	424.168	592.839	715.601
gesamt	14.409.827	20.104.771	15.862.216	15.598.992	15.669.071	17.294.186

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Hierbei gelten folgende Gefahrklassen nach ADR:

Klasse 1:	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 2:	Gase
Klasse 3:	Entzündbare flüssige Stoffe
Klasse 4.1:	Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe
Klasse 4.2:	Selbstentzündliche Stoffe
Klasse 4.3:	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln
Klasse 5.1:	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
Klasse 5.2:	Organische Peroxide
Klasse 6.1:	Giftige Stoffe
Klasse 6.2:	Ansteckungsgefährliche Stoffe
Klasse 7:	Radioaktive Stoffe
Klasse 8:	Ätzende Stoffe
Klasse 9:	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

2. Welche Gefahrgut-Informationssysteme existieren in Bayern mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger?

2.1 Welche konkreten Daten zu welchen Transporten von welchen Stoffen werden in den Gefahrgut-Informationssystemen wie lange gespeichert?

2.2 Welche staatlichen bzw. nicht-staatlichen Einrichtungen haben Zugriff?

Die Fragen 2, 2.1 und 2.2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Bayern existiert derzeit kein Gefahrgut-Informationssystem, insbesondere keines auf EDV-Basis. Ein Gefahrgut-Informationssystem könnte die gewünschte Wirkung nur dann entfalten, wenn die Beteiligten verpflichtet wären, die ihre Transporte betreffenden Daten umfassend zur Verfügung zu stellen. Derzeit gibt es im nationalen und internationalen Gefahrgutrecht hierfür jedoch keine rechtliche Grundlage, stattdessen besteht die Pflicht, umfangreiche Papierdokumente mitzuführen.

Insbesondere für die Information von Rettungskräften bei Unfällen ist dies eine unbefriedigende Lösung und nicht mehr zeitgemäß. Deshalb wurde vor einigen Jahren eine internationale Arbeitsgruppe unter maßgeblicher Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gegründet, mit dem Ziel, verbindliche Vorschriften hinsichtlich Telematikanwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter für die internationalen Regelwerke zu erarbeiten. Dies gestaltet sich äußerst komplex, weil dazu eine Systemarchitektur geschaffen werden muss, die individuelle technische Lösungen nicht ausschließt und trotzdem sicherstellt, dass alle autorisierten Kontroll- und Rettungskräfte jederzeit auf die hinterlegten Daten zugreifen können. Dabei sind neben technischen Fragen der Datenschutz und die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Nach dem derzeitigen Stand der Arbeiten ist damit zu rechnen, dass eine Umsetzung frühestens im Jahr 2017 erfolgen kann.

3. Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern seit 2003 beanstandet oder gestoppt und wegen Sicherheitsmängeln festgehalten, aufgeschlüsselt nach Jahren, in Zahlen und in Prozent?

¹ Der Staatsregierung liegen zwar bestimmte Daten des Statistischen Bundesamtes betreffend die Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Binnen- und Seeschifffahrt vor, die nach einem qualifizierten Schätzverfahren basierend auf dem Warenverzeichnis der Außenhandelsstatistik und der allgemeinen Verkehrsstatistik erstellt wurden, jedoch nicht nach einzelnen Bundesländern aufgeschlüsselt sind. Für den Luftverkehr liegen keine Daten vor.

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A	11.329	11.046	11.298	12.861	10.884	11.011	9.192	8.570
B	2.540	2.552	2.545	2.951	3.176	2.866	2.906	2.511
	22,4 %	23,1 %	22,5 %	22,9 %	29,2 %	26,0 %	31,6 %	29,3 %
C	699	779	1.180	1.400	1.290	1.662	1.471	1.240
	6,2 %	7,1 %	10,4 %	10,9 %	11,9 %	15,1 %	16,0 %	14,5 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

A: Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge.

B: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge.

C: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge, bei denen die Weiterfahrt untersagt wurde.

Über diese numerische Statistik hinaus liegen keine Aufzeichnungen über konkrete Gefahrguttransporte vor. Darüber hinaus sei angemerkt, dass die Beanstandungsquote in den letzten Jahren zwar angestiegen ist. Dies ist jedoch im Wesentlichen nicht darauf zurückzuführen, dass tatsächlich mehr Verstöße begangen wurden, sondern durch die kontinuierliche Verbesserung der Kontrollqualität zu erklären, insbesondere durch intensivere Schulung der Kontrollbeamten. Darüber hinaus enthält die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge auch formale Verstöße, die keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hatten.

3.1 Was waren die häufigsten Verstöße?

Die Erfassung der festgestellten Verstöße erfolgt entsprechend den Vorgaben der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße. Dabei werden die Verstöße den festgelegten Gefahrenkategorien I, II oder III zugeordnet, wobei die Kategorie I die schwerwiegendsten Verstöße umfasst, die unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr erfordern (z. B. Austreten gefährlicher Stoffe, nicht zulässige Verpackung, Fahrzeugführer besitzt keine Schulungsbescheinigung).

Die folgende Tabelle weist die Anzahl der festgestellten Verstöße entsprechend der Gefahrenkategorie aus:

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kat. I	1.437	1.498	1.623	1.841	1.480	1.476	1.297	1.112
	51,2 %	52,0 %	52,3 %	49,3 %	46,6 %	44,6 %	44,6 %	44,3 %
Kat. II	947	956	1.022	1.338	1.295	1.395	1.302	1.168
	33,7 %	33,2 %	32,9 %	35,9 %	40,8 %	42,2 %	44,8 %	46,5 %
Kat. III	422	427	458	553	401	435	307	231
	15,1 %	14,8 %	14,8 %	14,8 %	12,6 %	13,2 %	10,6 %	9,2 %
gesamt	2.806	2.881	3.103	3.732	3.176	3.306	2.906	2.511

(Quelle: Eigene Erhebung)

3.2 Wie verteilt sich die Zahl der kontrollierten Gefahrguttransporte und der Anteil der beanstandeten Gefahrguttransporte auf inländische und ausländische Unternehmen (L-etztere differenziert nach EU- und sonstiges Ausland)?

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A	11.329	11.046	11.298	12.861	10.884	11.011	9.192	8.570
B	5.437	5.079	6.031	6.602	5.702	5.660	4.278	3.871
	48,0 %	46,0 %	53,4 %	51,3 %	52,4 %	51,4 %	46,5 %	45,2 %
C	4.407	4.438	4.292	5.079	4.215	4.421	4.183	3.921
	38,9 %	40,2 %	38,0 %	39,5 %	38,7 %	40,2 %	45,5 %	45,8 %
D	1.485	1.529	975	1.180	967	930	731	778
	13,1 %	13,8 %	8,6 %	9,2 %	8,9 %	8,4 %	8,0 %	9,0 %
E	2.540	2.552	2.545	2.951	3.176	2.866	2.906	2.511
F	1.107	1.107	1.158	1.299	1.284	1.093	1.034	855
	43,6 %	43,4 %	45,5 %	44,0 %	40,4 %	38,1 %	35,6 %	34,1 %
G	1.010	1.022	1.149	1.388	1.521	1.472	1.584	1.369
	39,8 %	40,0 %	45,1 %	47,0 %	47,9 %	51,4 %	54,5 %	54,5 %

H	423	423	238	264	371	301	288	287
	16,6 %	16,6 %	9,4 %	9,0 %	11,7 %	10,5 %	9,9 %	11,4 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

A: Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge.

B: Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland.

C: Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten.

D: Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten.

E: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge.

F: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland.

G: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten.

H: Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten.

4. Welche konkreten Gefahrgutunfälle wurden in Bayern seit 2003 registriert, aufgeschlüsselt nach Jahren und den oben genannten Verkehrsträgern?

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Gefahrgutstraßenfahrzeugen										
Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Anzahl	70	103	92	65	59	52	49	72	46	38

(Quelle: Eigene Erhebung)

Für die anderen Verkehrsträger liegen der Staatsregierung keine Zahlen vor, da diese Unfälle abschließend nicht von bayerischen Behörden bearbeitet werden.

4.1 Welche Stoffe und welche Mengen wurden dabei freigesetzt?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Zahlen vor. Wenn gefährliche Güter austreten, werden die Umweltreferate der Kreisverwaltungsbehörden informiert, die daraufhin in eigener Zuständigkeit tätig werden.

5. Welche Tunnel in Bayern sind für Gefahrguttransporte freigegeben?

Sofern sämtliche einschlägigen Vorschriften des ADR eingehalten sind, gilt der Grundsatz, dass Gefahrguttransporte ausreichend sicher sind, um alle für den Gemeingebrauch gewidmeten Verkehrswege zu befahren; dies gilt auch für Tunnel.

Liegt im Einzelfall eine besondere Gefährdungslage vor, kann die zuständige Behörde einen Tunnel für die Durchfahrt von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern beschränken oder sperren, wobei das ADR hierfür konkrete Vorgaben enthält. Im Rahmen einer Risikoeinschätzung sind die Tunneleigenschaften, die Verfügbarkeit und Eignung alternativer Strecken und Verkehrsträger sowie Überlegungen zur Verkehrslenkung zu berücksichtigen. Im Ergebnis wird der Tunnel einer Tunnelkategorie zugeordnet, welche den Umfang der Beschränkung ausweist. Diese Tunnelkategorie ist zusammen mit einer geeigneten Umfahungsstrecke auszuzeichnen.

Derzeit gibt es in Bayern einen für Gefahrguttransporte beschränkten Tunnel. Dies ist die Pferseer Unterführung im Stadtgebiet Augsburg, die unter den Gleisen des Hauptbahnhofs verläuft und der Tunnelkategorie B zugeordnet wurde, was bedeutet, dass der Tunnel für gefährliche Güter, die zu einer sehr großen Explosion führen können, gesperrt ist.

Im Zuge von Bundesfernstraßen und Staatsstraßen, in der Verwaltung des Freistaates Bayern, ist derzeit kein Tunnel aufgrund gefahrgutrechtlicher Vorschriften für Gefahrguttransporte beschränkt oder gesperrt. Unabhängig davon sind Walchenseetunnel und -galerie für Fahrzeuge mit wassergefährdenden Stoffen gesperrt, weil sie im Zuge der Bundesstraße 11 in einer hierfür gesperrten Strecke liegen.

5.1 Welche Gefahrguttransporte müssen vor einer Tunnelfahrt bei welchen Behörden gemeldet werden?

Hierzu sind keine Meldepflichten vorgesehen.

6. Welche konkreten Pläne existieren, um einen umfassenden und effizienten Katastrophenschutz auf allen Verkehrswegen zu gewährleisten?

Für Unfälle mit Gefahrgütern haben die Kreisverwaltungsbehörden entsprechend der Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 12.12.2005 (ID2-2225.01-6, AllIMBI Nr. 13/2005) Alarmierungsplanungen aufgestellt, um unmittelbare Gefahrenabwehrmaßnahmen einleiten sowie lagegerechte Folgemaßnahmen veranlassen zu können. Die eingeplanten Einsatzmittel richten sich dabei nach dem jeweiligen Schadensbild und -umfang und werden über die Integrierten Leitstellen (ILS) alarmiert. Die ILS nehmen in solchen Lagen eine zentrale Informationsbeschaffungs- und -verteilerrolle ein. In der Regel sind Unfälle mit Gefahrgütern keine Katastrophen im Sinne des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes (BayKSG).

Darüber hinaus existieren Katastrophenschutzsonderpläne für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen, z. B. Main-Donau-Alarmplan, Internationaler Ölalarm- und Einsatzplan Bodensee.

6.1 Welche Stellen wären an einem Unfallmanagement mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger beteiligt?

Grundsätzlich sind bei Unfällen mit Gefahrgütern Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehren, Rettungsdienst zur Gefahrenabwehr sowie die örtlich zuständige(n) Kreisverwaltungsbehörde(n) beteiligt. Je nach Einsatzlage sind auch Kräfte des Technischen Hilfswerkes (THW), der Hilfsorganisationen, der Bundespolizei und des Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystems der Chemischen Industrie (TUIS) eingebunden. Darüber hinaus werden die Umweltfachbehörden (z. B. Umweltingenieure der Kreisverwaltungsbehörden, Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaftsämter) informiert und in die Schadensabwicklung eingebunden.

Je nach betroffenem Verkehrsträger sind Notfallmanager der Deutschen Bahn AG, Straßenmeistereien, Flughafenbetreiber, Luftamt, Betreiber des verunfallten Transportmittels, Wasserschutzpolizei und andere beteiligt. Eine abschließende Aufzählung ist hier nicht möglich.

7. Welche Präventionskonzepte existieren, um Großschadensereignisse bei Gefahrguttransporten zu vermeiden?

Zur Vorbereitung auf mögliche Gefahrgutunfälle werden die Führungs- und Einsatzkräfte der Feuerwehren zielgerichtet ausgebildet und ausgestattet. Nach einem landesweiten Stationierungskonzept hält der Freistaat Bayern spezielle Einsatzmittel bereit (z. B. Gerätewagen Gefahrgut, ABC-Erkundungskraftwagen, Dekontaminationskraftwagen). Bei der Berufsfeuerwehr München ist darüber hinaus eine der sieben vom Bund bereitgestellten Analytischen Task-Forces stationiert.

7.1 Gibt es Überlegungen, einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte zu sperren?

Der bestehende Zustand der bayerischen Infrastruktur er-

fordert keine besondere Sperrung für Gefahrguttransporte. Dementsprechend ist im Bereich des Straßenverkehrs eine Sperrung von sanierungsbedürftigen Straßen für Gefahrguttransporte aufgrund von Mängeln an der Fahrbahnoberfläche nicht vorgesehen.

7.2 Wurden in den vergangenen 10 Jahren einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte gesperrt? Wenn ja, welche?

In der Vergangenheit wurden im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Straßenbauverwaltung keine Straßen aufgrund von Fahrbahnschäden für Gefahrguttransporte gesperrt.

8. Über wie viele Personalstellen verfügen die bayerischen Sicherheitsbehörden zur Kontrolle von Gefahrguttransporten?

Jahr	2013
Polizei	2.859,00 / 49,00
GA	3,00
LfU	0,50

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

GA: Gewerbeaufsichtsämter der Regierungen
LfU: Landesamt für Umwelt

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs auf den bayerischen Straßen wird rund um die Uhr grundsätzlich durch alle Polizeibeamtinnen und -beamten sichergestellt. Darüber hinaus existieren in Bayern 32 Verkehrspolizeiinspektionen (VPI) mit neun nachgeordneten Autobahnpolizeiinspektionen (APS), die den Polizeipräsidiun unmittelbar nachgeordnet sind. Zum Stichtag 01.11.2013 verfügten diese Verkehrsdienststellen über eine Gesamtsollstärke von 2.859.

Pro Polizeipräsidium ist jeweils eine Gruppe explizit für die Schwerverkehrs- und Gefahrgutüberwachung innerhalb einer VPI angesiedelt. Dieser Bereich hat bayernweit eine Sollstärke von 49.

8.1 Wie hat sich die Zahl der Stellen seit 2003 entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden?

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Polizei	k. A.									
GA	8,15	8,15	8,05	7,25	7,25	3,25	3,15	3,15	3,05	2,90
LfU	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

Für den Bereich der Polizei musste von der Darstellung der Personalstärken für die Jahre 2003 bis 2012 abgesehen werden, weil die dafür erforderliche, überwiegend manuelle Erhebung nur mit einem beträchtlichen personellen Aufwand für alle Polizeiverbände darstellbar gewesen wäre. Im Hinblick auf die für die Beantwortung zur Verfügung stehende Zeit war eine derartige Erhebung nicht möglich.

8.2 Auf der Basis welcher Daten werden die Anforderungen an die personelle und materielle Ausstattung der bayerischen Sicherheitsbehörden festgestellt?

Um den organisatorischen und personellen Herausforderungen für die Bayerische Polizei Rechnung zu tragen, bedient sich das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr in enger Abstimmung mit den nachgeordneten Polizeipräsidiun verschiedener organisatorischer Lösungsansätze, die

sich an den grundsätzlichen Fragestellungen orientieren und kumulativ zum Ansatz kommen. Hierbei werden insbesondere belastungsorientierte Parameter (z. B. Belastungen aus der polizeilichen Kriminalstatistik, dem Verkehrsunfallaufkommen bzw. den Einsatzzahlen) zugrunde gelegt. Darüber hinaus werden aber auch noch weitere Faktoren, wie z. B. effektiver und effizienter Kräfteinsatz, umfassende Streifenpräsenz, Einsatzreaktionszeit, flächenmäßige Ausdehnung, demografische Entwicklung und weitere kriminalgeografische Einzelaspekte, mit gewichtet und bewertet.

Die Basis zur Festlegung der personellen Ausstattung an den Gewerbeaufsichtsämtern der Regierungen für den Vollzug der Gefahrgutvorschriften in den Unternehmen ist primär die insgesamt zur Verfügung stehende Personalressource.

Im Bereich des Landesamtes für Umwelt richten sich die erforderlichen Stellen und die materielle Ausstattung nach Anzahl und Umfang der Transportkontrollen, die von der Anzahl der aufgrund atomrechtlicher Vorschriften gemeldeten Transporte und der vom LfU erteilten atomrechtlichen Transportgenehmigungen abhängen.