



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 09.07.2018

Gefahrguttransporte in Bayern seit 2015

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern seit 2015 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr)?
- 1.2 Wie viele Tonnen welcher gefährlichen Güter (Stückgut und Massengut) wurden in Bayern seit 2015 transportiert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr)?
- 2.1 Welche Gefahrgut-Informationssysteme existieren in Bayern mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger?
- 2.2 Welche konkreten Daten zu welchen Transporten von welchen Stoffen werden in den Gefahrgut-Informationssystemen wie lange gespeichert?
- 2.3 Welche staatlichen bzw. nichtstaatlichen Einrichtungen haben Zugriff?
- 3.1 Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern seit 2015 beanstandet oder gestoppt und wegen Sicherheitsmängeln festgehalten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, in Zahlen und in Prozent)?
- 3.2 Was waren die häufigsten Verstöße?
- 3.3 Wie verteilt sich die Zahl der kontrollierten Gefahrguttransporte und der Anteil der beanstandeten Gefahrguttransporte auf inländische und ausländische Unternehmen (letztere differenziert, nach Kenntnis der Staatsregierung, nach EU- und sonstiges Ausland)?
- 4.1 Welche konkreten Gefahrgutunfälle wurden in Bayern seit 2015 registriert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den oben genannten Verkehrsträgern)?
- 4.2 Welche Stoffe und welche Mengen wurden dabei freigesetzt?
- 5.1 Welche Tunnel in Bayern sind für Gefahrguttransporte freigegeben?
- 5.2 Welche Gefahrguttransporte müssen vor einer Tunnelfahrt bei welchen Behörden gemeldet werden?
- 6.1 Welche konkreten Pläne existieren, um einen umfassenden und effizienten Katastrophenschutz auf allen Verkehrswegen zu gewährleisten?
- 6.2 Welche Stellen wären an einem Unfallmanagement mit Blick auf die unterschiedlichen Verkehrsträger beteiligt?

- 7.1 Welche Präventionskonzepte existieren, um Großschadensereignisse bei Gefahrguttransporten zu vermeiden?
- 7.2 Gibt es Überlegungen, einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte zu sperren?
- 7.3 Wurden seit 2015 einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte gesperrt und, wenn ja, welche?
- 8.1 Über wie viele Personalstellen verfügen die bayerischen Sicherheitsbehörden zur Kontrolle von Gefahrguttransporten?
- 8.2 Wie hat sich die Zahl der Stellen seit 2015 entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden?
- 8.3 Auf der Basis welcher Daten werden die Anforderungen an die personelle und materielle Ausstattung der bayerischen Sicherheitsbehörden festgestellt?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern und für Integration sowie dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz

vom 07.08.2018

Vorbemerkungen:

Diese Schriftliche Anfrage baut auf den weitgehend gleichlautenden Schriftlichen Anfragen vom 03.12.2013 (Drs. 17/463 vom 28.02.2014) und 03.06.2015 (Drs. 17/7531 vom 28.08.2015) auf, indem die statistischen Daten für die vergangenen drei Jahre fortgeschrieben werden sollen. Daneben sind auch grundsätzliche Fragen enthalten, bei denen sich gegenüber den bisherigen Anfragen zwischenzeitlich keine Veränderungen ergeben haben. Deshalb wird an den entsprechenden Stellen auf die damaligen Antworten verwiesen.

Einleitend soll jedoch noch einmal erläutert werden, dass Gefahrguttransporte nach den Maßgaben der verkehrsträgerspezifischen internationalen Regelwerke durchzuführen sind. 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 weiterhin grundsätzlich keinen gefahrgutrechtlichen Anzeige- oder Genehmigungspflichten.

Die Beteiligten sind außerdem in Deutschland nach wie vor 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 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 nachfolgenden Antworten beschränken sich deshalb im Wesentlichen auf den Verkehrsträger Straße.¹ So weit wie möglich wird in der Beantwortung auch auf andere Verkehrsträger eingegangen.

1.1 Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern seit 2015 entwickelt (bitte 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
2015	1.327.800
2016	1.346.405
2017	1.374.319

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

1.2 Wie viele Tonnen welcher gefährlichen Güter (Stückgut und Massengut) wurden in Bayern seit 2015 transportiert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Wasser und Luftverkehr)?

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

Gefahrklasse/Jahr	2015	2016	2017
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (Klasse 1)	31.235	21.730	k. A.
Gase (Klasse 2)	1.945.509	1.986.937	2.600.109
Entzündbare flüssige Stoffe (Klasse 3)	11.514.599	12.737.475	12.731.832
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe, polymerisierende Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe (Klasse 4.1)	145.570	112.615	165.981

Gefahrklasse/Jahr	2015	2016	2017
Selbstentzündliche Stoffe (Klasse 4.2)	71.081	78.252	116.864
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln (Klasse 4.3)	k. A.	k. A.	k. A.
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe (Klasse 5.1)	25.906	18.488	3.614
Organische Peroxide (Klasse 5.2)	k. A.	k. A.	k. A.
Giftige Stoffe (Klasse 6.1)	80.983	109.044	99.329
Ansteckungsgefährliche Stoffe (Klasse 6.2)	k. A.	k. A.	2.059
Radioaktive Stoffe (Klasse 7)	k. A.	k. A.	k. A.
Ätzende Stoffe (Klasse 8)	923.582	718.117	778.159
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände (Klasse 9)	731.996	880.596	648.331
gesamt	15.493.582	16.685.373	17.211.531

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr; k. A.: Anzahl der Stichprobenfahrzeuge für eine repräsentative Hochrechnung zu gering)

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

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

2.3 Welche staatlichen bzw. nichtstaatlichen Einrichtungen haben Zugriff?

Bezugnehmend auf die Antworten zu den entsprechenden Fragen in den Drs. 17/463 vom 28.02.2014 und 17/7531 vom 28.08.2015 wird mitgeteilt, dass sich die internationale Arbeitsgruppe noch nicht auf die Einführung von Vorschriften zur Gefahrguttelematik in die internationalen Regelwerke einigen konnte, die Beratungen aber fortgesetzt werden und auch mit einem positiven Abschluss gerechnet

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.

wird. Momentan ist allerdings nicht absehbar, wie viel Zeit es noch in Anspruch nehmen wird, die unterschiedlichen Interessenlagen auszugleichen. Aufgrund des zweijährigen Änderungsrhythmus der Regelwerke wäre ein Inkrafttreten frühestens zum 01.01.2021 möglich, nachdem die Vorschriften für 2019 bereits fertiggestellt sind.

Das beabsichtigte elektronische Beförderungspapier, als nationale Zwischenlösung, ist wie vorgesehen zum 01.01.2016 in Kraft getreten und kann seitdem auf freiwilliger Basis anstelle von Papierdokumenten angewendet werden. Nach Kenntnis der Staatsregierung haben sich bis heute allerdings erst sechs Unternehmen für die Teilnahme angemeldet. Dem Vernehmen nach wollen die meisten Unternehmen nun doch eine nationale Zwischenlösung vermeiden und warten stattdessen auf internationale Vorgaben, was bedauerlich ist und so nicht vorauszusehen war, nachdem sich die betroffene Wirtschaft zunächst an einer nationalen Zwischenlösung sehr interessiert gezeigt hatte und die entsprechenden Verbände auch maßgeblich daran mitgearbeitet hatten. Die weitere Entwicklung bleibt daher abzuwarten.

Wenn ein elektronisches Beförderungspapier verwendet wird, müssen dieselben Daten vorgehalten werden, die ansonsten in das international vorgeschriebene Papierdokument nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN² einzutragen sind. Die Angaben sind nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt ab Ende der Beförderung noch mindestens drei Monate für eventuelle Nachkontrollen aufzubewahren. Auch das gilt unabhängig davon, ob diese in Papierform oder elektronisch vorliegen.

Auf die Daten dürfen nur jene autorisierten staatlichen Stellen zugreifen, die schon bisher Zugriff auf das Papierdokument haben. Das sind die Kontroll- und Einsatzkräfte Polizei, Feuerwehr, Bundesamt für Güterverkehr, Eisenbahn-Bundesamt sowie die Gewerbeaufsichtsämter bei den Regierungen. Nichtstaatliche Stellen haben keinen Zugriff.

3.1 Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern seit 2015 beanstandet oder gestoppt und wegen Sicherheitsmängeln festgehalten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, in Zahlen und in Prozent)?

Jahr	2015	2016	2017
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	9.249	7.923	7.743
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	2.517	2.639	2.529

Jahr	2015	2016	2017
	27,20 %	33,30 %	32,70 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge, bei denen die Weiterfahrt untersagt wurde	1.129	1.177	1.031
	12,20 %	14,90 %	13,30 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

Über diese numerische Statistik hinaus liegen keine Aufzeichnungen über konkrete Gefahrguttransporte vor.

3.2 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. Die Prozentangaben bezeichnen das Verhältnis zur Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge (Tabelle zu Frage 3.1).

Jahr	2015	2016	2017
Kategorie I	1.188	1.257	1.170
	47,20 %	47,60 %	46,30 %
Kategorie II	951	1.057	1.051
	37,80 %	40,10 %	41,50 %
Kategorie III	378	325	308
	15,00 %	12,30 %	12,20 %
gesamt	2.517	2.639	2.529

(Quelle: Eigene Erhebung)

² ADR: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße; RID: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter; ADN: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

3.3 Wie verteilt sich die Zahl der kontrollierten Gefahrguttransporte und der Anteil der beanstandeten Gefahrguttransporte auf inländische und ausländische Unternehmen (letztere differenziert, nach Kenntnis der Staatsregierung, nach EU- und sonstiges Ausland)?

Jahr	2015	2016	2017
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	9.249	7.923	7.743
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland	3.534	2.760	2.509
	38,20 %	34,80 %	32,40 %
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten	5.307	4.769	4.708
	57,40 %	60,20 %	60,80 %
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten	408	394	526
	4,40 %	5,00 %	6,80 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	2.517	2.639	2.529
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland	727	723	604
	28,90 %	27,40 %	23,90 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten	1.675	1.774	1.711
	66,50 %	67,20 %	67,60 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten	115	142	214
	4,60 %	5,40 %	8,50 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

4.1 Welche konkreten Gefahrgutunfälle wurden in Bayern seit 2015 registriert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den oben genannten Verkehrsträgern)?

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Gefahrgutstraßenfahrzeugen			
Jahr	2015	2016	2017
Anzahl	35	30	41

(Quelle: Eigene Erhebung)

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

4.2 Welche Stoffe und welche Mengen wurden dabei freigesetzt?

5.1 Welche Tunnel in Bayern sind für Gefahrguttransporte freigegeben?

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

Betreffend die Fragen 4.2, 5.1 und 5.2 haben sich zwischenzeitlich keine Veränderungen ergeben, sodass die entsprechenden Antworten in der Drs. 17/463 vom 28.02.2014 weiterhin zutreffend sind. Deshalb wird hier auf eine gleichlautende Wiederholung verzichtet und stattdessen auf die o. g. Drucksache verwiesen.

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

Für Unfälle mit Gefahrgütern haben die Kreisverwaltungsbehörden entsprechend der Alarmierungsbekanntmachung (ABEK) des damaligen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 12.07.2016 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.

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

Grundsätzlich sind bei Unfällen mit Gefahrgütern Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehren, Rettungs-/Sanitätsdienst zur Gefahrenabwehr sowie die örtlich zuständige(n) Kreisverwaltungsbehörde(n) beteiligt. Je nach Einsatzlage sind auch Kräfte des Technischen Hilfswerkes (THW), 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.

7.1 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, Gerätewagen Dekontamination Personal). Bei der Berufsfeuerwehr München ist darüber hinaus eine der sechs vom Bund bereitgestellten Analytischen Task-Forces stationiert.

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

7.3 Wurden seit 2015 einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte gesperrt und, wenn ja, welche?

Betreffend die Fragen 7.2 und 7.3 haben sich zwischenzeitlich keine Veränderungen ergeben, sodass die entsprechenden Antworten in der Drs. 17/463 vom 28.02.2014 weiterhin zutreffend sind. Deshalb wird hier auf eine gleichlautende Wiederholung verzichtet und stattdessen auf die o. g. Drucksache verwiesen.

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

Jahr	2017/2018
Polizei	2.953,00 ³
Gewerbeaufsichtsämter bei den Regierungen	2,2
Landesamt für Umwelt	0,3

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

³ Gesamtsollstärke aller Verkehrspolizeidienststellen

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs auf den bayerischen Straßen wird rund um die Uhr grundsätzlich durch alle Polizeibeamtinnen und -beamten sichergestellt. In Bayern sind 32 Verkehrspolizeinspektionen (VPI) mit neun nachgeordneten Autobahnpolizeistationen (APS) im Speziellen mit Verkehrsaufgaben befasst, die den Polizeipräsidiun unmittelbar nachgeordnet sind. Zum Stichtag 01.07.2018 verfügten diese Verkehrsdienststellen über eine Gesamtsollstärke⁴ von 2.953.

Pro Polizeipräsidium gibt es grundsätzlich einen Gefahrgutüberwachungstrupp mit zusätzlichen Aufgaben im Strahlenschutz, Schutz vor biologischen Stoffen und Schutz vor chemischen Stoffen (GG-/SBC-Trupp). Bei grundsätzlich allen Verkehrspolizeinspektionen sind des Weiteren sogenannte Schwerlastkontrollgruppen oder Technische Kontrollgruppen eingerichtet, die selbstverständlich auch Gefahrguttransporte kontrollieren. Darüber hinaus werden Kontrollen im Bereich des Schwerlastverkehrs selbstverständlich auch von sonstigen Beamtinnen und Beamten der Verkehrspolizeidienststellen, im Einzelfall auch von Beamtinnen und Beamten anderer Dienststellen (z. B. Polizeinspektionen, Operative Ergänzungsdienste) durchgeführt. Im Bedarfsfall werden die Spezialisten der GG-/SBC-Trupps hinzugezogen.

Sollstärken werden grundsätzlich nur für Dienststellen festgelegt und nicht für einzelne Organisationseinheiten einer Dienststelle. Unabhängig davon haben manche Polizeipräsidiun für ihren Bereich Planungsgrößen für einzelne Organisationseinheiten festgelegt. Diese sind jedoch nicht einheitlich definiert und stellen daher keine aussagekräftige Größe dar.

Zum Stichtag 01.07.2018 sind bei den GG-/SBC-Trupps in Bayern 42 Beamtinnen und Beamte eingesetzt (Iststärke⁵). Bei den Verkehrspolizeidienststellen des Polizeipräsidiun Oberbayern Nord besteht eine differierende Struktur. Bei der APS Hohenbrunn ist ein Gefahrgutkontrolltrupp eingerichtet, bei dem zum Stichtag 01.07.2018 vier Beamtinnen und Beamte (Iststärke) eingesetzt sind. Darüber hinaus sind alle fünf Beamtinnen und Beamte (Iststärke) der Schwerverkehrskontrollgruppe der VPI Ingolstadt fachlich im Bereich Strahlenschutz, Schutz vor biologischen Stoffen und Schutz vor chemischen Stoffen (SBC) ausgebildet.

8.2 Wie hat sich die Zahl der Stellen seit 2015 entwickelt, aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden?

Jahr	2015	2016	2017
Polizei	2.949,00	2.950,00	2.954,00
Gewerbeaufsichtsämter bei den Regierungen	2,45	2,4	2,2
Landesamt für Umwelt	0,35	0,35	0,3

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

⁴ Sollstärke: Planerische Organisationsvorgabe für die personelle Besetzung einer Dienststelle

⁵ Iststärke: Tatsächlich eingesetzte Beamtinnen und Beamte

Die Gesamtsollstärke der Verkehrspolizeidienststellen ist jeweils mit Stichtag 1. Januar eines Kalenderjahres angegeben. Eine Darstellung der Stellenentwicklung der GG-/SBC-Trupps ist aus den in der Antwort auf Frage 8.1 genannten Gründen nicht möglich.

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

Um den organisatorischen und personellen Herausforderungen für die Polizei Rechnung zu tragen, bedient sich das Staatsministerium des Innern und für Integration in enger Abstimmung mit den nachgeordneten Polizeipräsidien verschiedenster organisatorischer Lösungsansätze, die sich an den grundsätzlichen Fragestellungen orientieren. Hierbei werden insbesondere belastungsorientierte Parameter (z.B. Auswertung der Polizeilichen Kriminalstatistik, des

Verkehrsunfallaufkommens oder von Einsatzzahlen) zum Ansatz gebracht. Darüber hinaus werden aber auch noch weitere Faktoren, wie z.B. effektiver 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 bei den Regierungen für den Vollzug der Gefahrgutvorschriften in den Unternehmen ist primär die insgesamt zur Verfügung stehende Personalressource.

Im Bereich des Landesamtes für Umwelt (LfU) 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.