



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Rinderspacher SPD**
vom 03.06.2015

Gefahrguttransporte in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern in den letzten beiden Jahren entwickelt (bitte 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 zwei Jahren 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. nicht-staatlichen Einrichtungen haben Zugriff auf das Gefahrgut-Informationssystem?
 - 3.1 Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern in den Jahren 2013 und 2014 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 EU- und sonstiges Ausland)?
 - 4.1 Welche konkreten Gefahrgutunfälle wurden in Bayern in den letzten beiden Jahren registriert (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und den oben genannten Verkehrsträgern)?
 - 4.2 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?
 - 6.1 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 in den vergangenen zwei 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 2013 entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 06.07.2015

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

Vorbemerkungen:

Diese Schriftliche Anfrage baut auf der weitgehend gleichlautenden Schriftlichen Anfrage vom 3. Dezember 2013 auf (Drucksache Nr. 17/463 vom 28. Februar 2014), indem die statistischen Daten für die vergangenen beiden Jahre fortgeschrieben werden sollen. Daneben sind auch grundsätzliche Fragen enthalten, bei denen sich gegenüber der ursprünglichen Anfrage 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 müssen sich deshalb erneut im Wesentlichen auf den Verkehrsträger Straße beschränken. ¹Soweit wie möglich wird in der Beantwortung auch auf andere Verkehrsträger eingegangen.

1. Wie hat sich die Zahl der Gefahrguttransporte in Bayern in den letzten beiden Jahren 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
2013	1.420.100
2014	k. A. ²

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

1.1 Wie viele Tonnen welcher gefährlicher Güter (Stückgut und Massengut) wurden in Bayern in den vergangenen zwei Jahren 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:

Jahr/Klasse 2013 2014

Jahr/Klasse	2013	2014
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff (Klasse 1)	20.689	k. A.
Gase (Klasse 2)	2.540.944	k. A.
Entzündbare flüssige Stoffe (Klasse 3)	13.630.262	k. A.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe (Klasse 4.1)	127.797	k. A.
Selbstentzündliche Stoffe (Klasse 4.2)	80.676	k. A.
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln (Klasse 4.3)	36.598	k. A.
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe (Klasse 5.1)	13.028	k. A.
Organische Peroxide (Klasse 5.2)	14.400	k. A.
Giftige Stoffe (Klasse 6.1)	76.762	k. A.
Ansteckungsgefährliche Stoffe (Klasse 6.2)	6.300	k. A.
Radioaktive Stoffe (Klasse 7)	35	k. A.
Ätzende Stoffe (Klasse 8)	716.762	k. A.
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände (Klasse 9)	432.674	k. A.
gesamt	17.696.927	k. A. ³

(Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

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.

² Die Angabe für 2014 liegt der Staatsregierung derzeit noch nicht vor, weil das Bundesamt für Güterverkehr die entsprechende Statistik noch nicht übermitteln konnte.

³ Die Angaben für 2014 liegen der Staatsregierung derzeit noch nicht vor, weil das Bundesamt für Güterverkehr die entsprechende Statistik noch nicht übermitteln konnte.

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. nicht-staatlichen Einrichtungen haben Zugriff auf das Gefahrgut-Informationssystem?

Die Fragen 2.1, 2.2 und 2.3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Bezug nehmend auf die Antworten zu den Fragen 2, 2.1 und 2.2 der Drucksache Nr. 17/463 vom 28. Februar 2014 wird mitgeteilt, dass die internationale Arbeitsgruppe die Systemarchitektur für gefahrgutrechtliche Telematikanwendungen im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr mittlerweile fertiggestellt hat. Dabei sollen die Datensätze in einem Datenspeicher auf dem Fahrzeug, dem Triebfahrzeug oder dem Binnenschiff mitgeführt und zusätzlich auf stationären Servern im Verfügungsbereich der befördernden Unternehmen vorgehalten werden. Für die Kommunikation zwischen diesen stationären Servern und autorisierten staatlichen Stellen soll eine internetbasierte Schnittstelle mit Managementfunktion (z. B. zur Verwaltung von Identitäten und damit verbundenen Zugriffsrechten) den Datenaustausch regeln. Bei einer Verkehrskontrolle bzw. einem Zwischenfall oder Unfall können die Kontroll- und Rettungskräfte die Daten entweder aus dem mitgeführten Datenspeicher auslesen lassen oder, falls dies nicht möglich ist, weil z. B. der Fahrzeugführer nicht ansprechbar oder der Datenspeicher zerstört ist, über das Internet abrufen.

Allerdings haben jetzt nach Abschluss der Arbeiten einige Staaten Vorbehalte gegen die verbindliche Einführung der Gefahrguttelematik in die internationalen Regelwerke angemeldet, die bisher nicht ausgeräumt werden konnten. Hierbei geht es vor allem um vermeintliche Nachteile für die betroffene Wirtschaft. Diese Vorbehalte sind allerdings nicht stichhaltig, weil auch die Wirtschaft ein weitgehendes Interesse daran hat, die derzeitige Papierdokumentation durch EDV-Lösungen zu ersetzen, weil dadurch auch die betrieblichen Prozesse optimiert werden könnten. Letztlich würden die Vorteile für alle Beteiligten überwiegen.

Deshalb haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die obersten Verkehrsbehörden der Länder, in Abstimmung mit den betroffenen Wirtschaftsverbänden, beschlossen, jetzt nicht länger zu warten und die freiwillige Nutzung von Gefahrguttelematik vorab in Deutschland zu ermöglichen. Dazu wurde auf Basis der Ergebnisse der internationalen Arbeitsgruppe ein Konzept erarbeitet, welches zunächst vorsieht, anstelle der Einrichtung einer Schnittstelle mit Managementfunktion eine deutliche Kennzeichnung der Fahrzeuge und Binnenschiffe mit einer Notfallrufnummer vorzunehmen, über welche die auf den Servern hinterlegten Daten jederzeit abgefragt werden können. Im Eisenbahnverkehr erfolgt die Identifizierung anhand der Waggenummer und für die Übermittlung der Daten soll eine zentrale Rufnummer eingerichtet werden. Zusätzlich müssen die Datensätze auf den Fahrzeugen und Binnenschiffen abrufbar vorhanden sein.

Nach dem derzeitigen Stand der Planung ist die Umsetzung für den 1. Januar 2016 vorgesehen. Die Möglichkeit, alternativ ein Papierdokument zu verwenden, bleibt allerdings aufgrund der internationalen Regelungen bis auf Weiteres bestehen. Es besteht aber Anlass zu der Hoffnung, dass die

Vorabinkraftsetzung in Deutschland wieder für Bewegung auf internationaler Ebene sorgen wird und die Umsetzung in die internationalen Regelwerke in den nächsten Jahren doch noch gelingen kann.

3.1. Welche konkreten Gefahrguttransporte wurden in Bayern in den Jahren 2013 und 2014 beanstandet oder gestoppt und wegen Sicherheitsmängeln festgehalten (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, in Zahlen und in Prozent)?

Jahr	2013	2014
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	8.340	8.641
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	2.539	2.838
	30,4 %	32,8 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge, bei denen die Weiterfahrt untersagt wurde	1.116	1.096
	13,4 %	12,7 %

(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:

Jahr	2013	2014
Kategorie I	1.074	1.237
	42,3 %	43,6 %
Kategorie II	1.127	1.154
	44,4 %	40,7 %
Kategorie III	338	447
	13,3 %	15,7 %
gesamt	2.539	2.838

(Quelle: Eigene Erhebung)

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

Jahr	2013	2014
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	8.340	8.641
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland	3.591	3.515
	43,1 %	40,7 %
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten	4.135	4.634
	49,6 %	53,6 %
Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten	614	492
	7,3 %	5,7 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge	2.539	2.838

Jahr	2013	2014
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland	766	740
	30,2 %	26,1 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in anderen EU-Mitgliedstaaten	1.549	1.945
	61,0 %	68,5 %
Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge mit Zulassung in Drittstaaten	224	153
	8,8 %	5,4 %

(Quelle: Eigene Erhebung)

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

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Gefahrgutstraßenfahrzeugen		
Jahr	2013	2014
Anzahl	31	30

(Quelle: Eigene Erhebung)

Für die anderen Verkehrsträger 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. Welche Tunnel in Bayern sind für Gefahrguttransporte freigegeben?

5.1 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 in den vergangenen zwei Jahren einzelne sanierungsbedürftige Verkehrswege für Gefahrguttransporte gesperrt? Wenn ja, welche?

Betreffend die Fragen 4.2, 5, 5.1, 6.1, 6.2, 7.1, 7.2 und 7.3 haben sich zwischenzeitlich keine Veränderungen ergeben, sodass die entsprechenden Antworten in der Drucksache Nr. 17/463 vom 28. Februar 2014 weiterhin umfänglich zutreffend sind. Deshalb wird hier auf eine gleichlautende Wiederholung verzichtet und stattdessen auf die o. g. Drucksache verwiesen.

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

Jahr	2014
Polizei	2.923,00/49,00
Gewerbeaufsichtsämter der Regierungen	2,45
Landesamt für Umwelt	0,40

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

Die Leichtigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs auf den bayerischen Straßen wird rund um die Uhr grundsätzlich durch alle Polizeibeamtinnen und -beamten sichergestellt. Im Speziellen mit Verkehrsaufgaben befasst sind in Bayern 32 Verkehrspolizeiinspektionen (VPI) mit neun nachgeordneten Autobahnpolizeiinspektionen (APS), die den Polizeipräsidiun unmittelbar nachgeordnet sind. Zum Stichtag 1. Dezember 2014 verfügten diese Verkehrsdienststellen über eine Gesamtsollstärke⁴ von 2.923.

Pro Polizeipräsidium ist jeweils eine Gruppe explizit für die Schwerverkehrs- und Gefahrgutüberwachung innerhalb einer VPI angesiedelt. Dieser Bereich hat bayernweit eine planerische Sollstärke⁵ von 49.

⁴ Sollstärke: Planerische Organisationsvorgabe für die personelle Besetzung einer Dienststelle.

⁵ Planerische Sollstärke: Sollstellen werden nur für Dienststellen festgeschrieben. Organisationseinheiten innerhalb der Dienststellen verfügen über planerische Sollstärken.

8.1 Wie hat sich die Zahl der Stellen seit 2013 entwickelt, (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Behörden)?

Jahr	2013	2014
Polizei	2.859,00/49,00	2.923,00/49,00
Gewerbeaufsichtsämter der Regierungen	3,00	2,45
Landesamt für Umwelt	0,50	0,40

(Quelle: Personalstatistiken der zuständigen Ressorts)

Während die Gesamtsollstärke der o. g. Verkehrsdienststellen zum Stichtag 1. Dezember 2013 insgesamt 2.859 betrug, stieg sie zum Stichtag 1. Dezember 2014 um 64 Sollstellen auf eine Gesamtsollstärke von 2.923.

Die Gruppen, die pro Polizeipräsidium explizit für die Schwerverkehrs- und Gefahrgutüberwachung innerhalb einer VPI angesiedelt sind, hatten bayernweit sowohl 2013 als auch 2014 eine planerische Sollstärke von 49.