

Kleine Anfrage
zur mündlichen Beantwortung

MI- und MW-Erlass behindert die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden – Spielen „Anti-Abzock-Urteile“ eine Rolle?

Öffentlich hat u.a. der Bürgermeister der Stadt Seelze den Runderlass der niedersächsischen Ministerien für Arbeit, Wirtschaft und Verkehr (MW) und Inneres und Sport (MI) vom 07.10.2010 kritisiert, durch den die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden massiv erschwert würde.

Nach Aussagen der Stadtverwaltung Seelze muss nach der neuen Erlasslage „vor jeder Durchführung einer Verkehrsüberwachungsmaßnahme auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der örtlichen Unfalluntersuchung über die Auswahl der Messstellen, die Festlegung der Messzeiten und die Durchführung von Schwerpunkteinsätzen Einvernehmen mit der zuständigen Polizeiinspektion [...] erzielt werden“.

An dieser Neuregelung ist nicht nur verwaltungsseitig, sondern auch aus den Reihen der kommunalen Mandatsträger und Anlieger an neuralgischen Verkehrsabschnitten Kritik lautgeworden. Behindert sehen sich vor allem diejenigen, die in der stationären und mobilen Überwachung des Straßenverkehrs einen wichtigen Beitrag darin sehen, öffentlich angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen im Interesse von mehr Verkehrssicherheit und Lärmschutz in Verbindung mit weiteren „geschwindigkeitsdämpfenden“ baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen durchzusetzen.

Durch den o.a. Erlass wird nun eine interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt Seelze und der Gemeinde Wennigsen erheblich behindert. Vor allem wird der spontane Einsatz der Messgeräte eingeschränkt und damit ein wichtiger Aspekt der vorbeugenden Optimierung der Verkehrssicherheit erschwert.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Gründe bzw. andere Gründe als ggf. die „Anti-Abzock-Urteile“ in NRW haben die zuständigen Ressorts der niedersächsischen Landesregierung veranlasst, durch den maßgeblichen Erlass von MI und MW vom 07.10.2010 die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden erheblich zu erschweren?
2. Welchen Stellenwert haben für die beiden Ministerien die dringenden Wünschen aus Bevölkerung und Kommunalpolitik, an unterschiedlichen neuralgischen Straßenabschnitten insbesondere durch anlassbezogene und spontane mobile Verkehrsüberwachung durch Straßenverkehrsbehörden unbürokratisch zuzulassen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?
3. Wie können die offenkundig widerstreitenden Interessen zwischen Landes- und Kommunalbehörden kurzfristig so geregelt werden, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen wirkungsvoller überwacht und den Sicherheitsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer besser Rechnung getragen werden kann?