

Automationsunterstützte Verkehrsüberwachung in Frankreich – Eine Alternative für Österreich?

Eva Erenli / KfV

Enquete „Überwachung wirkt?“

Wien, 18. Juni 2009

Die Einführung der CSA (contrôle sanction automatisé) in Frankreich durch das Programm vom 18. Dezember 2002 und der darauffolgende signifikante Rückgang der Getötetenzahlen wird immer wieder als „Erfolgsstory“ genannt.

Warum aber ist die CSA ein so großer Erfolg und kann das System auch auf Österreich umgelegt werden?

Ein erstes Umdenken in Frankreich fand Anfang der 70er Jahre statt, nachdem 1972 die Zahl der Getöteten beinahe 17.000 erreichte. Noch 1972 wurde ein „Délégué à la sécurité routière“ geschaffen, welcher das „Interministerielle Komitee für Straßenverkehrssicherheit“ organisiert und koordiniert. Diesem Komitee steht der Premierminister vor. 1973 wurden in Frankreich erstmals Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie die Gurtenpflicht (vorerst nur für Vordersitze und nur auf Freilandstraßen) eingeführt. Die Zahl der Verkehrstoten verringerte sich daraufhin zwischen 1972 und 1974 von 16.617 auf 13.521, ein Rückgang von rund 19% in 2 Jahren.

Man hoffte nun, mit weiteren Änderungen die Zahl der Getöteten in ähnlicher Weise laufend reduzieren zu können. Zwischen 1980 und 1997, also in 17 Jahren, ging diese Zahl jedoch um nur 33% zurück (von 12.000 auf 8.000), was im Vergleich zu einem Minus von 19% in nur 2 Jahren niedrig ist.

1997 wurde eine neue Regierung gewählt, welche sich ein ambitioniertes Ziel setzt: Halbierung der Getötetenzahlen bis 2002. In den ersten 4 Jahren (bis 2001) reduzierte sich die Zahl der Getöteten jedoch nur um etwa 5% und es war absehbar, dass Frankreich das sich für 2002 gesetzte Ziel nicht erreichen wird.

2002 wurde Chirac als Präsident wiedergewählt, zur gleichen Zeit wurde auch die Nationalversammlung gewählt, was zur Bildung einer neuen Regierung führte. Die betreffend Verkehr wichtigsten Mitglieder dieser Regierung (Premierminister Raffarin, Innenminister Sarkozy, Verkehrsminister Robien, Justizminister Perben) waren alle sehr am Thema Verkehrssicherheit interessiert. Weiters erklärte Präsident Chirac die „Verkehrssicherheit“ in seiner Rede am 14. Juli 2002 zur ersten Priorität. Unter anderem sollte die bis dahin äußerst ineffektive Abwicklung von Kontrolle und Bestrafung reformiert werden. Mit dem Programm vom 18. Dezember 2002 wurde dann die CSA eingeführt.

Durch die CSA wurde die Abwicklung der Kontrolle und Bestrafung von Geschwindigkeitsüberschreitungen automatisiert. Die Fotos der Fahrzeuge, welche die Geschwindigkeit überschreiten, werden direkt an das nationale Zentrum (CNT = centre national de traitement) übermittelt. Nach Feststellung des Halters wird diesem ein Strafbescheid zugestellt. Für den Halter bestehen nun 3 Möglichkeiten: (1) Zahlung der Geldbuße, (2) Hinterlegung der Summe und Einspruch gegen den Bescheid oder (3) Benennung der Person, die gefahren ist. Dieses System hat dazu geführt, dass ein Großteil der Strafen sofort beglichen wird.

Aufgrund der Berichterstattung zur Einführung der CSA sowie laufend weiterer Informationskampagnen ist dieses System der Bevölkerung bekannt. Diese kontinuierliche Information und Kommunikation zum Thema Verkehrssicherheit hat viel zur Akzeptanz der CSA in der Bevölkerung beigetragen.

Da in Frankreich mit der Einführung der CSA so gute Erfolge hinsichtlich der Verringerung der Getötetenzahlen erreicht werden konnte, stellt sich nun natürlich die Frage, ob dieses System eine Alternative für Österreich bieten kann.

Die CSA, wie sie in Frankreich praktiziert wird, kann sicher nicht 1:1 in Österreich angewandt werden. Eine Schwierigkeit würde dabei die zentrale Abwicklung des Verfahrens darstellen, da Österreich kein zentralistischer Einheitsstaat ist, weiters ist aus rechtsstaatlicher Sicht problematisch, dass man in Frankreich, bevor man gegen einen Strafbescheid vorgehen kann, erst eine Summe in Höhe der Strafe quasi als Kautions hinterlegen muss. Für Österreich kann allerdings die Automatisierung von Kontrolle und Verfahren, die Transparenz bezüglich Aufstellung der Geräte und Strafen sowie die gut organisierte Information und Kommunikation adaptiert werden, um eine Steigerung der Verkehrssicherheit sowie eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen.