

Das Straßenverkehrssicherheitsgesetz der VR China

Jan de Graaf*

Die wohlhabenden und dicht besiedelten Gegenden der VR China stehen vor einem Verkehrsinfarkt. Während beispielsweise das Autobahnnetz in der VR China im Zeitraum 1990-2001 um nur 30 % zunahm, vervierfachte sich die Anzahl der angemeldeten Kraftfahrzeuge im ungefähr gleichen Zeitraum und die Menge der transportierten Personen sowie das Frachtaufkommen stieg um 120 %. Von 1980 bis 2000 stieg die Kraftfahrzeugproduktion von 350 Tsd. auf 2,2 Mio. und für das Jahr 2006 wird bereits mit einem Produktionsvolumen von 3,2 Mio. Kraftfahrzeugen gerechnet. Auch die Importe von Kraftfahrzeugen steigen seit dem WTO-Beitritt Chinas rasant.

Mit diesem rapiden Anstieg können der Ausbau und die Instandhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur nicht Schritt halten. So verwundert es nicht, dass beispielsweise die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit auf der dritten Ringstraße in Beijing von 45 km/h im Jahr 1994 auf mittlerweile nur noch 7 km/h in manchen Abschnitten gesunken ist – kaum schneller als die Geschwindigkeit eines Fußgängers.²

Die wichtigsten Gründe für den zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr sind die Steigerung des verfügbaren Einkommens der chinesischen Haushalte,³ die Senkung der Anschaffungs- und Nutzungskosten von Kraftfahrzeugen – insbesondere durch den verschärften Wettbewerb seit WTO-Beitritt⁴ – und die deutliche Änderung der Präferenzen

der neuen Mittel- und Oberschicht in der chinesischen Gesellschaft auf den Besitz und das Fahren eines Kraftfahrzeugs. Aus den oben genannten Gründen wird für das Jahr 2020 bereits mit einem Kraftfahrzeugbestand von 156 Millionen Kraftfahrzeugen in der VR China gerechnet.⁵

Neben dem bevorstehenden Verkehrsinfarkt ist die VR China mit über 104.372 Verkehrstoten im Jahr 2003 bei geschätzten 68 Mio. angemeldeten Kraftfahrzeugen sowohl hinsichtlich der absoluten Todeszahl als auch hinsichtlich der Todesrate das unfallträchtigste Land der Welt. So liegt das Verhältnis von angemeldeten Kraftfahrzeugen zu Verkehrstoten mit 651:1 im Vergleich zu 8178:1 (54.082.169: 6.613) in der Bundesrepublik Deutschland um ungefähr den Faktor 12 höher. Da die Bundesrepublik Deutschland zudem im Vergleich zur VR China ein ausgesprochenes Transitland⁶ ist, dürfte der Faktor bei Berücksichtigung aller auf den Straßen Deutschlands fahrenden Kraftfahrzeuge noch größer ausfallen. Der hauptsächliche Grund für die Verkehrstoten in der VR China ist mit 78,5 % menschliches Versagen, d. h. schlechtes Fahrkönnen. So sind für den Großteil der Unfälle in China solche Kraftverkehrsteilnehmer verantwortlich, die ihren Führerschein seit weniger als drei Jahren besitzen.⁷ Diese Zahlen verwundern nicht, wenn man

ten auch die Preise für inländische Kraftwagen. Vgl. zur Senkung der Kraftwagen-Zölle: „Price cuts boost auto sales“, in: China Daily (2002.04.15.) www.english.cpinfo.net/news/index.asp?id=3062age=2, (besucht am 15.04.2002).

⁵ Vgl. zum Automobilfieber der chinesischen Mittelschicht den Artikel „In China car ownership coming within reach of the middle class“, in: Washington Post (2002.06.10.), www.post-gazette.com/world/20020610chinacarworld3p3.asp (besucht am 21.04.2003). Vgl. zur Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes in China (ohne Lastkraftwagen): „China. Statistical Data by Country (Motorsat)“, www.perso.club-internet.fr/motorsat/DonneesStat/chine.html (besucht am 22.04.2002); Michael Walsh, „Motor Vehicle Pollution Control in China - A Strategy for Progress“, in: Sinosphere, 1998, Nr. 2, www.chinaenvironment.net/sino/sino2.pdf (besucht am 28.10.1998), S. 18-21 sowie „10. Fünfjahresplan der Automobilindustrie [汽车工业十五规划]“, www.autocopit.org/statistic/detail_item.asp?id=138 (besucht am 17.08.2002). Vgl. die sehr umfangreichen statistischen Angaben in: „Langzeitstatistik zur Entwicklung der Autoproduktionsmenge in der VR China [中国历年汽车生产量统计]“, www.motorworld.com.cn/information/figures/quiltity.htm (besucht am 17.08.2002).

⁶ Der Terminus „Transitland“ bezeichnet ein Land, in welches Waren zum Transport eingeführt und in ein Drittland ausgeführt werden, ohne im Transitland entladen zu werden. Der Transitverkehr wird, so wird vermutet, nicht ausschließlich, jedoch zu einem großen Teil durch nicht im Transitland angemeldete Kraftfahrzeuge durchgeführt.

⁷ Vgl. zu den statistischen Daten für China: „China tops world in road death“, in: People Daily (2004.05.02.) www.english.people.com.cn/200404/12/eng20040412_140136.shtml (besucht am 12.06.2004); „Law to improve road situation“, in: China Daily (2004.05.02.), www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-05/02/content_327906.htm (besucht am 12.06.2004). Beachte: Die letzte, im vorliegenden Artikel verwendete, aktuelle Schätzung zum Kraftfahrzeugbestand stammt aus dem Jahr 2002. Die Zahlen für das Jahr 2003 sind nach Erkenntnis des Verfassers noch nicht verfügbar. Vgl. zur Anzahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland die Informationen des Kraftfahrtbundesamtes: „Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern 1970 bis 2004 nach Fahrzeugarten“, www.kba.de (besucht am 12.06.2004), wobei hier alle

* Diplom-Regionalwissenschaftler/China, Projektmanager bei der Gesellschaft für Internationale Wirtschaftliche Zusammenarbeit Baden-Württemberg in Nanjing; Email: jandegraaf@gmx.net.

² Vgl. „Road safety a matter of life and death“, in: China Daily (2004.04.09.), www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-04/09/content_321899.htm (besucht am 12.06.2004); „New law aims to ease traffic woes“, in: China Daily (2004.05.01.), www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-05/01/content_327866.htm, (besucht am 12.06.2004).

³ Vgl. zum Zusammenhang zwischen Einkommen und Autokauf: „Families' higher income drive car-ownership rise“, S. 3, in: China Daily (2002.08.27.).

⁴ So sind die Transportkosten durch den Ausbau der Straßeninfrastruktur gesunken. Darüber hinaus sind seit Beitritt der VR China zur WTO die Zölle für importierte Kraftwagen am 01.01.2002 von 70-80 % auf nur noch 43,8-50,7 % gesunken. Als primärer Effekt nahmen zunächst die Marktpreise für importierte Kraftwagen ab. Als sekundärer Effekt fielen über den Konkurrenzdruck auf die chinesischen Kraftwagen-Produzen-

sich nur einige der auf den Straßen der VR China besonders beliebten Fahrweisen vor Augen führt: So halten sich z. B. Kraftfahrzeuge der Volksbefreiungsarmee, der Polizei und der Rettungswacht im Zivileinsatz in der Regel nicht an die Verkehrsregeln und überfahren rote Ampeln, schneiden Ampelstaus ab, nötigen Kraftfahrzeuge beim Entgegenkommen auf der eigenen Fahrspur zum Ausweichen und drängeln diese beim Überholen an die Seite. Tieffrequenzhupen, die früher nur wichtigen Kadern vorbehalten waren, werden häufig von sich nicht im Sondereinsatz befindenden Fahrzeugen der Volksbefreiungsarmee, der Polizei und sonstigen Sonderfahrzeugen benutzt, um Straßen „frei zu räumen“. Diese Sonderhupen verleihen den Fahrern ein Überlegenheitsgefühl und verleiten sie zu riskanten Fahrmanövern.

Auch bei den „zivilen“ Kraftfahrern herrschen „kriegerische“ Sitten: Hier ist das willkürliche Wechseln von (durchgezogenen) Fahrbahnstreifen und das rücksichtslose Abbiegen oder Einfahren zu Lasten von die Straße geradeaus überquerenden Fußgängern und Fahrradfahrern die Regel. Zebrastreifen werden grundsätzlich nicht beachtet, Überholmanöver werden auch auf Radwegen oder sogar Fußwegen durchgeführt. Auf Autobahnen kommt es bei Nebel und Nässe verbreitet zu Massenunfällen. Geschwindigkeitsüberschreitungen bei hoher Verkehrsdichte sind häufig zu beobachten. Kraftfahrzeuge überholen auf der Autobahn auf Randstreifen, während stark überladene Lastkraftwagen mit verzogenen Achsen und starken Neigungswinkeln auf Überholstreifen anzutreffen sind. Manche Lastkraftwagen fahren zur Nachtzeit auf Autobahnen unbeleuchtet oder unterbeleuchtet mit Geschwindigkeiten von nur 50 km/h. Baustellen sind auf manchen Autobahnen weder ausreichend gekennzeichnet noch beleuchtet und stellen ein immenses Sicherheitsrisiko dar.

Da immer mehr Fahrradwege zu Kraftfahrzeugstraßen umfunktioniert werden und die Fahrradfahrer auf die stark frequentierten und zugestellten Fußgängerwege umgeleitet werden, sehen jene sich gezwungen, auf die den Kraftfahrzeugen vorbehaltenen Fahrstreifen auszuweichen. Fußgänger und Fahrradfahrer überqueren darüber hinaus, ohne sich nach links und rechts abzusichern oder einen Schulterblick zu tätigen, die Fahrbahn. Fahrrä-

der sind in der VR China ab Werk grundsätzlich nicht mit Lampen und nur teilweise mit Reflektoren ausgestattet und nachts daher kaum zu sehen.

Bei Verkehrsunfällen kommt es zwar zu großen Aufläufen von Menschen, doch unterlassene Hilfeleistung ist nicht die Ausnahme. Selbst wenn die Unfallopfer in Krankenhäuser gelangen, wird teilweise die Behandlung bis zur Vorauszahlung von Krankenhauskosten verweigert.

Die Gründe für dieses Verkehrsverhalten sind sicherlich vor allem in der nur rudimentären Verkehrssicherheitserziehung für die chinesischen Verkehrsteilnehmer zu suchen. Bei Kraftfahrzeugfahrern kommt zusätzlich ein historisch begründetes Gefühl der Überlegenheit gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern hinzu, denn das Fahren eines Kraftfahrzeugs war bis vor wenigen Jahren einer kleinen Oberschicht vorbehalten.

Zwar sieht beispielsweise die chinesische Führerscheinprüfung – die der Verfasser dieser Arbeit abgelegt hat – eine sehr schwere theoretische Prüfung vor, doch die praktische Fahrausbildung und Fahrprüfung sind recht einfach und berücksichtigen zu wenig praktische Verkehrssituationen.⁸ Eine Fahrradprüfung wie in der Bundesrepublik Deutschland ist darüber hinaus kein Bestandteil der schulischen Ausbildung.

Mit den Problemen des Verkehrsinfarkts und der Verkehrsunfälle ist der gesetzliche Bereich der Straßenverkehrssicherheit angesprochen. Straßenverkehrssicherheit bedeutet die Gewährleistung der Sicherheit und des Verkehrsflusses durch alle Straßenverkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, unmotorisierte Fahrzeuge, Fußgänger) sowie die an der Sicherung des Straßenverkehrs beteiligten Behörden (v. a. die Straßenverkehrsbehörden) und deren Personal (v. a. die Verkehrspolizisten). Das Zusammenspiel dieser Beteiligten in der VR China im Sinne eines rücksichtsvollen, sicheren und den Verkehrsfluss gewährleistenden Verhaltens ist – wie dargestellt – stark verbesserungsbedürftig. Die Straßenverkehrssicherheit ist aus diesem Grund ein wichtiger Bereich für den chinesischen Gesetzgeber geworden.

Aus diesem Grund hat der chinesische Gesetzgeber nach viermaliger Überarbeitung am 28. Oktober 2003 das Straßenverkehrssicherheitsgesetz der VR China⁹ (im Folgenden „SVG“) erlassen. Es

in der Bundesrepublik Deutschland zum 1.1.2004 angemeldeten Kraftfahrzeugarten Krafträder, Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und übrige Kraftfahrzeuge, nicht jedoch Anhänger berücksichtigt wurden. Zu den Verkehrstoten in Deutschland vgl. die Statistik des Statistischen Bundesamtes zu den Verkehrstoten im Jahr 2003 in: www.destatis.de/basis/d/verk/verktab6.htm (besucht am 12.06.2004).

⁸ So besteht die praktische Fahrprüfung aus einer Prüfung für das Rückwärtseinparken auf einem abgetrennten Parkplatz, Fahrstunden auf in der Regel wenig frequentierten Straßen und einer etwa dreiminütigen Vorwärtsfahrprüfung.

⁹ 中华人民共和国道路交通安全法.

bildet mit dem Gesetz der VR China für öffentliche Verkehrswege¹⁰ aus dem Jahr 1999 den gesetzlichen Rahmen zur Regelung des Straßenverkehrs und Straßenbaus in der VR China. Neben diesen Gesetzen gibt es einen weiteren Normenkatalog in Form von Bestimmungen¹¹ und Methoden,¹² die in der Regel früheren Datums sind und Teilaspekte der Verkehrssicherheit regeln, wie z. B. die Führerscheinprüfung, städtische Straßen und das Verhalten bei Unfällen.¹³ Für die Formulierung des SVG wie auch der anderen untergesetzlichen Bestimmungen war das Ministerium der VR China für öffentliche Sicherheit¹⁴ zuständig.

Das SVG beinhaltet 124 Paragraphen in den folgenden acht Kapiteln: 1. Allgemeine Bestimmungen, 2. Fahrzeug und Fahrer, 3. Voraussetzungen zum Befahren von Straßen, 4. Bestimmungen zum Befahren von Straßen, 5. Behandlung von Verkehrsunfällen, 6. Überwachung der Gesetzesausführung, 7. Gesetzliche Haftung und 8. Schlussbestimmungen.

Das SVG zielt laut §1 auf die Bewahrung der Straßenverkehrsordnung, die Verminderung und Vermeidung von Verkehrsunfällen, die Garantie der körperlichen Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer, den Schutz der Vermögenssicherheit sowie anderer, legitimer Rechte und Interessen der natürlichen und juristischen Personen sowie anderer Organisationen und auf die Verbesserung des Verkehrsflusses. Straßen sind im Sinne der Legaldefinition des § 119¹ sowohl städtische als auch ländliche Straßen sowie öffentlich zugängliche Straßen im Verwaltungsbereich von Einheiten. Es gilt nach § 2 für Fahrer, Fußgänger und Fahrzeuginsassen auf dem Territorium der VR China sowie andere Einheiten und Einzelpersonen, die verkehrsrelevante Tätigkeiten durchführen. Der Flug- und Schiffsverkehr ist dagegen nicht Regelungsgegenstand dieses Gesetzes.

Zwar sind gemäß § 4 die lokalen Volksregierungen auf und oberhalb der Kreisebene verantwortlich für die Straßenverkehrssicherheitsplanung. Doch

die Verantwortlichkeit für die Durchführung der konkreten Maßnahmen des SVG liegt gemäß den §§ 5, 78 f. in der Regel bei den Straßenverkehrssicherheitsabteilungen der Ämter für öffentliche Sicherheit aller lokalen Volksregierungen auf und oberhalb der Kreisebene¹⁵ (im Folgenden „Straßenverkehrsbehörden“) sowie ihrem diensthabenden Personal, den Verkehrspolizisten.¹⁶ Sonderverwaltungsbefugnisse in engem Rahmen (z.B. in Form der Ausgabe von Kraftfahrzeugkennzeichen und -plaketten sowie der Abnahme von Führerscheinprüfungen) stehen nach § 120 der Volksbefreiungsarmee sowie der bewaffneten Polizei und nach § 121 den für Landwirtschaft oder landwirtschaftliche Maschinen zuständigen Behörden zu. Für die Instandhaltung der Straßen sind die Bauämter, insbesondere die diesen unterstehenden Behörden für die Instandhaltung der Straßen und Verkehrseinrichtungen¹⁷ sowie die Straßenverkehrsbehörden gleichermaßen zuständig. Die Straßenverkehrsleitung wird durch Straßenverkehrszeichen gewährleistet. Zu den Straßenverkehrszeichen gehören in der VR China nach § 25 Verkehrssignalzeichen (Ampeln), Verkehrsschilder, Verkehrsstreifen und Anweisungen der Verkehrspolizei.

Das SVG sieht die Durchführung von fünf grundlegenden Systemen zur Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit vor:

1. System der Kraftfahrzeuganmeldung gemäß § 8:¹⁸ Eine Anmeldung des Kraftfahrzeugs, für welche die in § 9 aufgelisteten Unterlagen beizubringen sind, ist Voraussetzung für das Fahren eines Kraftfahrzeugs auf Straßen. Wichtiger Teil der Anmeldung ist das Zertifikat der technischen Ordnungsmäßigkeit des gesamten Fahrzeugs ab Werk.¹⁹ Durch die so gestaltete Anmeldung soll verhindert werden, dass technisch mangelhafte Fahrzeuge auf den Straßen fahren.

2. System der Kraftfahrzeugverschrottung gemäß § 14:²⁰ Bei Erreichen eines bestimmten Alters müssen Kraftfahrzeuge zwangsweise verschrottet werden. Doch noch fehlt es an neuen, ergänzenden Bestimmungen. Nach den alten Bestimmungen ist eine Verschrottung nur für Lastkraftwagen vorgesehen. Personenkraftwagen und Personentransportkraftwagen müssen demnach ab einem bestimmten Alter lediglich häufiger einer

¹⁰ „中华人民共和国公路法 [Gesetz der VR China für öffentliche Verkehrswege]“, www.cin.gov.cn/law/other/2000111616-00.htm (besucht am 12.06.2004). Vgl. ebenso die 中华人民共和国公路法实施条例 [Durchführungsbestimmungen zum Gesetz der VR China für öffentliche Verkehrswege], www.mps.gov.cn/webPage/showwfgui.asp?ID=2608 (besucht am 12.06.2004).

¹¹ 条例, 规定.

¹² 办法.

¹³ Für eine gute Übersicht über die verkehrsrelevanten Bestimmungen vgl. die Webseiten des Ministeriums für öffentliche Sicherheit der VR China [中华人民共和国公安部], www.mps.gov.cn/webPage/showwfguisecond.asp?IDitem=26&nameitem=道路交通管理 (besucht am 12.06.2004).

¹⁴ 中华人民共和国公安部.

¹⁵ 县级以上地方各级人民政府公安机关交通管理部门.

¹⁶ 交通警察.

¹⁷ 道路、交通设施的养护部门.

¹⁸ 机动车登记制度.

¹⁹ 机动车整车出厂合格证.

²⁰ 机动车强制报废制度.

technischen Überprüfung unterzogen werden.²¹ Durch die Kraftfahrzeugverschrottung soll grundsätzlich verhindert werden, dass Fahrzeuge, bei denen aufgrund ihres Alters die Vermutung von technischen Mängeln besteht, auf den Straßen gefahren werden.

3. System der obligatorischen Haftpflichtversicherung gemäß § 17:²² Jeder Kraftfahrzeugfahrer ist nach § 11 Abs. 1 verpflichtet, vor dem Fahren eines Kraftfahrzeugs eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und eine Versicherungsvignette am Kraftfahrzeug anzubringen. Die Haftpflichtversicherung ist nach § 13 Voraussetzung für die Anmeldung eines Kraftfahrzeugs. Für die Kraftfahrzeugfahrer, die in der Zukunft einen Unfall verursachen und keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben oder deren Haftpflichtversicherung nicht für alle Schäden aufkommt, kommt ein nach § 17 einzurichtender, gesellschaftlicher Hilfsfonds für Straßenverkehrsunfälle²³ auf. Das genaue Verfahren der Begleichung von Rettungskosten durch die Haftpflichtversicherung und den besagten Fonds richtet sich nach den §§ 75 f. Leider ist jedoch das so skizzierte Haftpflichtversicherungssystem in China nicht vollständig: Zwar ist bei Neuansmeldungen von Kraftfahrzeugen der Abschluss einer Haftpflichtversicherung notwendig, doch die vor Inkrafttreten des SVG zugelassenen Kraftfahrzeuge sind nicht notwendigerweise im Besitz einer solchen Versicherung. Hier besteht weiterer Handlungsbedarf seitens des Gesetzgebers. Falls aus diesem oder anderen Gründen Streitigkeiten über die Schadensersatzpflicht entstehen, so richtet sich deren Beilegung nach § 76. Hier ist zunächst eine fakultative Schlichtung durch die Straßenverkehrsbehörden und bei ihrem Scheitern die Möglichkeit der Anstrengung eines Zivilverfahrens vorgesehen. Natürlich kann auch direkt ein Zivilverfahren vor den Volksgerichten durch die Beteiligten angestrengt werden.

4. Punktesystem für Verkehrsvergehen gemäß § 24:²⁴ Genau wie in der Bundesrepublik Deutschland gibt es auch in der VR China ein Verkehrsünderregister und ein Punktesystem. Bei Erreichen von 12 Punkten wird nach den entsprechenden Bestimmungen der Kraftfahrzeugführerschein entzogen. Dies ist z. B. bei Trunkenheit

am Steuer oder Fahren ohne Nummernschild der Fall. Der Führerschein wird erst bei Bestehen einer erneuten Führerscheinprüfung zurückgegeben.²⁵ Die in vielen Gesetzen geregelte Belohnung für gesetzeskonformes Verhalten ist im SVG nach § 24 Abs. 2 derart ausgestaltet, dass der Kraftfahrzeugfahrer, der im Zeitraum eines Jahres keine Punkte angesammelt hat, das Überprüfungsintervall seines Führerscheines verlängern kann.²⁶ Das Punktesystem soll über die vom Ermessen des Verkehrspolizisten abhängige Geldbuße hinaus (S. u.) eine gerechte Ahndung von Verkehrsdelikten ermöglichen.

5. System der Trennung von Bußgelderhebung und Bußgeldentrichtung gemäß § 82:²⁷ Wie z. B. im Bereich der Emissionsgebühren im Umweltrecht ist auch die Bußgelderhebung und die Bußgeldentrichtung in China zeitlich und personell getrennt. Eine Ausnahme bilden solche Verkehrsvergehen von Fußgängern und Fahrern von unmotorisierten Fahrzeugen, bei denen keine Meinungsverschiedenheiten über das Vergehen mit dem Verkehrspolizisten bestehen. Hier kann das höchstens RMB 50 Yuan betragende Bußgeld nach § 89 direkt an Ort und Stelle beglichen werden. Die Trennung von Bußgelderhebung und Bußgeldentrichtung soll die Gefahr der Verhängung von Bußgeldern durch die Verkehrspolizisten aus reinem Profitinteresse verhindern.

Um die Eignung der Straßenverkehrsteilnehmer und straßenverkehrsrelevanten Einheiten und Einzelpersonen zu gewährleisten, sind folgende Eignungsprüfungen vorgesehen:

Führerscheinprüfung für alle Fahrer von Kraftfahrzeugen gemäß § 19. Ohne abgelegte Führerscheinprüfung darf kein Kraftfahrzeug in der VR China gefahren werden. Das Fahren ohne Führerschein wird mit hohen Strafen belegt. Da die VR China nicht Unterzeichnerstaat des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ist, müssen Inhaber des internationalen Führerscheins oder ausländischer Führerscheine nach § 19 Abs. 3 zum Fahren von

²⁵ Vgl. hierzu „机动车驾驶员交通违章记分办法 [Methoden zur Punkteansammlung für die Verkehrsbestimmungen missachtende Kraftfahrzeugfahrer]“, www.mps.gov.cn/webPage/showfagui.asp?ID=824 (besucht am 12.06.2004).

²⁶ Die in der Regel alle zwei Jahre stattfindende Überprüfung des Führerscheins erfordert lediglich die zeitaufwendige Verlängerung des Führerscheins bei den Straßenverkehrsbehörden. Sechs Jahre nach Ausstellung des Führerscheins ist jedoch eine neue Führerscheinprüfung erforderlich.

²⁷ 罚款决定与罚款收缴分离制度.

²¹ Vgl. „国家汽车报废新标准 [Nationale Kraftfahrzeugverschrottungsstandards]“, www.zjj.gov.cn/zjj122/fa6.htm (besucht am 12.06.2004).

²² 机动车第三者责任强制保险制度.

²³ 道路交通事故社会救助基金.

²⁴ 累积记分制度.

Kraftfahrzeugen in China die chinesische Führerscheinprüfung ablegen.²⁸

Eignungsprüfung für Verkehrspolizisten gemäß § 78: Verkehrspolizisten, welche die Eignungsprüfung nicht bestehen, dürfen keinen Dienst ausführen. Die Verkehrspolizisten müssen sich darüber hinaus nach § 84 einer Überwachung ihrer Diensttätigkeit durch die Revisionsbehörden (wörtlich: Behörden für die Überwachung des Verwaltungshandelns)²⁹ und nach § 85 Abs. 1 durch die Gesellschaft und einzelne Bürger unterziehen. Darüber hinaus werden nach § 80 besonders hohe Anforderungen an das Auftreten der Verkehrspolizisten gestellt. In diesem Zusammenhang besteht nach § 85 Abs. 2 insbesondere eine Beschwerde- und Klagemöglichkeit für Einzelpersonen bei undiszipliniertem Verhalten von Verkehrspolizisten.

Feststellung der Eignung von Fahrschulen und der Qualitätssicherung von Fahrschulkursen gemäß § 20. Fahrschulen kann bei unsachgemäßer Abnahme von Führerscheinprüfungen die Prüfungslicenz entzogen werden.

Angesichts des Verkehrsverhaltens vieler Radfahrer wäre zumindest eine Fahrradprüfung für die Verkehrsteilnehmer der Zukunft, die Schulkinde r wünschenswert, doch sie ist im SVG nicht vorgesehen.

Um die technische Sicherheit der Kraftfahrzeuge während ihres Betriebs zu gewährleisten, ist über die bei der Anmeldung nach § 9 vorzulegende Bescheinigung der Ordnungsmäßigkeit des Kraftfahrzeugs ab Werk³⁰ nach § 13 eine technische Überprüfung in festen Zeitabständen vorgesehen.³¹ Die Kraftfahrzeuge, die in technisch ordnungsgemäßen Zustand sind, erhalten eine Plakette der technischen Ordnungsmäßigkeit,³² die am Fahrzeug anzubringen ist.

Die VR China befindet sich zurzeit in einer Phase des rapiden Gebäude- und Straßenbaus. Durch nicht sachgerecht eingerichtete und ausgeschilderte Baustellen kommt es vor allem innerstädtisch zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Um dieses Problem zu lösen, sieht der chinesische Gesetzgeber in § 29 die Planung, Gestaltung und Errichtung und den späteren Umbau von Stra-

ßen und Parkplätzen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses vor. Den Verkehr behindernde Bauprojekte sind darüber hinaus gemäß § 32 genehmigungspflichtig und müssen nach den Genehmigungsspezifikationen (Zeitraumen, Streckenabschnitt, Schutzvorrichtungen) durchgeführt und nach Beendigung durch die genehmigenden Behörden abgenommen werden.

Mit dem Bau von Hochhäusern, die in der Vergangenheit kaum mit ausreichend Parkplätzen ausgestattet wurden, bahnt sich in chinesischen Innenstädten ein Parknotstand an. Zur Lösung dieses Problems ist nach § 33 der Bau oder Ausbau von ausreichenden Parkplätzen beim Neu-, Um- oder Ausbau von Gebäuden oder sonstigen Anlagen vorgesehen. Wie jedoch diese Bestimmungen angesichts der Platzenge in chinesischen Innenstädten und den astronomisch hohen Kosten des nachträglichen Einbaus von Tiefgaragen oder Parkhäusern durchgesetzt werden sollen, bleibt fraglich. Die Straßenverkehrsbehörden verfügen darüber hinaus gar nicht über entsprechende Amtsbefugnisse. Vielmehr ist die Durchsetzung dieser Bestimmung Aufgabe der für den Städtebau zuständigen Behörden. Hierzu bedarf es daher der Ergänzung der städtischen Bauordnungen.

Um dem Problem des inflationären Gebrauchs von Tieffrequenzhupen Herr zu werden, erlaubt der chinesische Gesetzgeber Warnsirenen (und auch Warnleuchten) gemäß § 15 nur bei Polizeiautos, Feuerwehrautos, Rettungswagen und Bergungsfahrzeugen. Diese dürfen nur im Notfall benutzt werden. Mittlerweile ist zwar schon ein Monat seit Erlass des SVG vergangen, doch bisher hat der Gebrauch dieser Warnsirenen durch Zivil- und Sonderfahrzeuge außerhalb des Noteinsatzes subjektiv betrachtet nicht signifikant abgenommen.

Das SVG schreibt sich in besonderer Weise den Schutz von unmotorisierten Verkehrsteilnehmern auf die Fahnen. So besteht bei Verkehrsunfällen mit Fußgängern oder Radfahrern nach § 76 Abs. 2 eine gesetzliche Schuldvermutung zu Lasten des Kraftfahrzeugfahrers. Der unmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist nur dann (teilweise) schadensersatzpflichtig, wenn er den Unfall (durch eine Missachtung der Straßenverkehrsbestimmungen verursacht oder) absichtlich herbeigeführt hat. Diese Bestimmung war angesichts des rücksichtslosen Fahrstils vieler chinesischer Kraftfahrzeugfahrer gegenüber unmotorisierten Verkehrsteilnehmern überfällig. Darüber hinaus haben laut § 44 Fußgänger an Kreuzungen und Gabelungen grundsätzlich Vortritt vor Kraftfahrzeugen, wenn keine

²⁸ Vgl. den englischen Originaltext des Übereinkommens über den Straßenverkehr in „Convention on Road Traffic“, www.unece.org/trans/conventn/crt1968e. (besucht am 13.06.2004).

²⁹ 行政监察机关.

³⁰ 机动车整车出厂合格证明.

³¹ 定[...]安全技术检验.

³² 检验合格标志.

Verkehrssignale, Verkehrsschilder oder Verkehrsstreifen vorhanden sind oder keine Verkehrspolizisten den Verkehr regeln. Außerdem müssen Kraftfahrzeuge gemäß § 47 bei der Straße an Fußgängerüberwegen überquerenden Fußgängern grundsätzlich anhalten und den Fußgängern den Vortritt lassen. Bei solchen Straßen, die weder über Fußgängerüberwege noch über Verkehrssignale verfügen, muss Fußgängern ebenso der Vortritt gelassen werden.³³ Wie jedoch diese Bestimmung bei hohen Fahrgeschwindigkeiten außerhalb von Ortschaften und plötzlich die Fahrbahn überquerenden Fußgängern eingehalten werden soll, bleibt fraglich.

Weitere besonders beliebte und riskante Fahrmanöver sowie gefährliches Fahrverhalten werden durch die §§ 43 ff. untersagt, so z. B. das

- Abschneiden von Ampelstaus, § 45 Abs. 1;
- sonstige riskante Überholmanöver, § 43;
- Missachtung des Reißverschlussprinzips, § 45 Abs. 2;
- Überschreitung der Höchstzuladung sowie der höchstzulässige Frachtaußenmaße, § 48;
- Überschreitung der höchstzulässigen Fahrgastzahl, § 49;
- Nicht-Anlegen von Sicherheitsgurten, § 51.

Eine Besonderheit des chinesischen Straßenverkehrsrechts ist jedoch das Fehlen einer Rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung an Kreuzungen und Gabelungen. Denn § 44 sieht bei Abwesenheit von Verkehrssignalen, Verkehrsschildern, Verkehrsstreifen oder von Anweisungen der Verkehrspolizisten nur die Vorfahrt von zuerst in die Kreuzung oder die Gabelung einfahrenden Kraftfahrzeugen vor. Gerade das Fehlen einer Rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung ist eines der größten Probleme für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit in der VR China. Denn Verkehrsteilnehmer werden nach dem Motto „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ zu einem zu schnellen Einfahren in Kreuzungen und Gabelungen verführt. Diesbezüglich herrscht dringender Handlungsbedarf seitens des Gesetzgebers.

Das angesprochene Problem der unterlassenen Hilfeleistung durch Passanten bei Unfällen löst jedoch auch das SVG nicht. Für das Ergreifen von Rettungsmaßnahmen sind nach § 70 nur die am

Unfall beteiligten Fahrer und nach § 72 die diensthabenden Verkehrspolizisten verantwortlich. Passanten sollen lediglich bei der Markierung der Position von Fahrzeugen auf der Fahrbahn helfen. Eine Bestimmung, dass unterlassene Hilfeleistung durch Passanten eine Straftat darstellt, wäre höchst wünschenswert.

Das SVG sieht jedoch für viele, die Verkehrssicherheit gefährdenden Delikte verschiedene Arten der Ahndung vor, und zwar gemäß § 88

- die Verwarnung,
- die Geldbuße,
- den vorübergehenden Einzug oder Entzug des Kraftfahrzeugführerscheins
- sowie die Verhaftung.

Die Verwarnung kann nach § 87 Abs. 2 lediglich bei minderen Straßenverkehrsdelikten ausgesprochen werden, bei denen der Verkehrsfluss nicht gestört wurde.

Die Geldbuße ist dagegen das Mittel der Ahndung für den großen Teil der „regulären“ Verkehrsdelikte. Die Geldbußen reichen laut § 89 bei unmotorisierten Verkehrsteilnehmern von RMB 5-50 Yuan, bei Kraftfahrzeugfahrern von RMB 20-200 Yuan, es sei denn, das im letzten Fall die Bestimmungen des SVG höhere Strafen vorsehen. Dies ist vor allem bei schweren Delikten der Fall, so nach § 89 z. B. beim Fahren nach Alkoholenuss (ohne Trunkenheit) oder Fahren bei Trunkenheit (RMB 200-2000 Yuan).³⁴ Weiterhin werden nach § 92 hohe Geldbußen für die Überschreitung der höchstzulässigen Passagierzahl oder Höchstzuladung, nach § 96 bei der Fälschung von Schildern und Plaketten und nach § 97 bei unrechtmäßig angebrachten Warnhupen und Warnlampen erhoben. Für Bußgelder muss gemäß § 107 im Übrigen ein Verwaltungsanktionsbeschluss³⁵ ausgestellt werden, der nach § 108 eine Begleichung des Bußgeldes durch Kraftfahrzeugfahrer innerhalb von 15 Tagen vorsieht. Wird das Bußgeld innerhalb dieser Frist nicht beglichen, gerät der Bußgeldpflichtige nach § 109 in Verzug mit der Folge der Erhebung von Verzugszinsen.

Der vorläufige Einzug oder vollständige Entzug des Führerscheins ist eine Art der Ahndung, die zusätzlich zu Geldbußen bei schwereren Straßenverkehrsdelikten ausgesprochen wird, so z. B. für das

³³ Bei Straßen, die über keine Fußgängerüberwege, jedoch Verkehrssignale verfügen, müssen sich Fußgänger und Autos dagegen natürlich nach Maßgabe der Verkehrssignale verhalten.

³⁴ Fahren nach Alkoholenuss stellt im Übrigen in China - im Gegensatz zur 0,5 ‰-Regelung in der Bundesrepublik Deutschland - grundsätzlich ein Delikt dar.

³⁵ 行政处罚决定书.

Fahren von zu verschrottenden Kraftfahrzeugen gemäß § 100. Eine drakonische Maßnahme ist der lebenslange Entzug des Führerscheins bei Fahrerflucht nach Verursachung eines Verkehrsunfalls. Diese Bestimmung wurde bereits am 2. Mai 2004 in Beijing auf einen fahrerflüchtigen Kraftfahrzeugfahrer angewandt, der einen Radfahrer tödlich verletzte. Das Verfahren der Entziehung oder des Entzugs des Führerscheins sowie seine Rückgabe richten sich nach § 110. Falls der Verkehrsteilnehmer 15 Tage nach Entzug des Führerscheins nicht bei den Straßenverkehrsbehörden zur Abwicklung des Falls erscheint, wird ihm der Führerschein gemäß § 110 Abs. 2 vollständig entzogen.

Die Verhaftung ist eine Ahndungsart, die nur dann angewandt wird, wenn durch den Verkehrsteilnehmer auch nach Bußgeld oder Führerscheinentzug eine ernstzunehmende, akute Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit ausgeht. Dies ist vor allem der Fall bei Fahren ohne Führerschein gemäß § 99 Abs. 1 sowie bei Trunkenheit am Steuer nach § 91. Im letzten Fall wird das gesamte Ahndungsinstrumentarium des chinesischen Verkehrsrechtes mit Ausnahme der Verwarnung angewandt, d. h. es wird ein Bußgeld erhoben, der Führerschein entzogen und eine Verhaftung vorgenommen. Die Entscheidung für die Verhaftung treffen nach § 111 i. d. R. die Behörden für öffentliche Sicherheit auf Kreisebene.

Über diese Arten der Ahndung hinaus gibt es noch weitere Strafmaßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, so z. B. die Beschlagnahmung von Fahrzeugen nach § 112, der Entzug von Produktionslizenzen für Autoproduzenten gemäß § 103 oder die Beschlagnahmung des unrechtmäßig erworbenen Einkommens aufgrund des Verkaufs von schrottreifen Kraftfahrzeugen gemäß § 100.

Doch nicht nur die Delikte von Straßenverkehrsteilnehmern werden durch das SVG geahndet. Da Verkehrspolizisten generell und chinesische Verkehrspolizisten im Besonderen im Ruf stehen, Bußgelder mit Verkehrsteilnehmern zu verhandeln bzw. je nach gesellschaftlicher Wichtigkeit des Verkehrssünder oder der Beziehung zum Verkehrssünder von einer Ahndung abzusehen, nimmt die disziplinarische und strafrechtliche Bestrafung von Verkehrspolizisten im SVG einen großen Platz ein und richtet sich nach den §§ 115-117. Für eine Vielzahl von minder schweren, die Amtspflichten vernachlässigenden Verhaltensweisen gemäß § 115 werden sowohl dem direkt verantwortlichen Verkehrspolizisten als auch dem direkt verantwortlichen Vorgesetzten Disziplinar-

strafen auferlegt. Diese extensive Auferlegung von Disziplinarstrafen trägt dem Umstand Rechnung, dass Verkehrspolizisten mitunter auf Weisung der Vorgesetzten bei bestimmten Verkehrssündern „ein Auge zudrücken“. Zu den weiteren Strafmöglichkeiten für Verkehrspolizisten zählen je nach Art und Schwere des Vergehens nach § 116 die Degradierung bzw. die Aberkennung des Polizeiranges, die Entlassung und die Verhaftung.

Das SVG hat einen Großteil der im chinesischen Straßenverkehr beobachteten und die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden, oben beschriebenen Verhaltensweisen und Entwicklungen thematisiert: Sonderfahrzeuge werden in ihren Privilegien beschränkt, unmotorisierte Verkehrsteilnehmer mit umfangreichen Straßenverkehrsrechten ausgestattet. Gefährliche Verkehrssitten wie riskante Überholmanöver, Abschneiden von Staus, Geschwindigkeitsüberschreitungen und den Verkehr behinderndes Parken sind in die Bußgeldkataloge des chinesischen Verkehrsrechtes aufgenommen worden. Die Ahndungsmöglichkeiten des chinesischen Verkehrsrechtes insbesondere im Hinblick auf die Verhaftung und den Führerscheinentzug sind viel umfangreicher und strenger als in der Bundesrepublik Deutschland.

Doch zwei Probleme bleiben bestehen: Einerseits fehlen grundlegende, die Verkehrssicherheit gewährleistenden Bestimmungen, z. B. die Rechtsvor-links-Vorfahrtsregelung, das Rechtsfahrgebot auch bei Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen (z. B. auf Autobahnen), das Verbot von Fernlicht bei Gegenverkehr und die Pflicht zum Anstellen des Abblendlichtes bei Dunkelheit, die Pflicht zum Einbau und zur Benutzung von Lampen bei Fahrrädern und die Einführung einer Fahrradprüfung für Schüler. Zweitens besteht – wie bei anderen chinesischen Gesetzen auch – ein Durchführungsdefizit. Zwar sind Anstrengungen der Verkehrspolizei zur Durchsetzung des SVG im täglichen Straßenverkehr zu bemerken, doch hat sich das tatsächliche Verkehrsverhalten bei Abwesenheit der Verkehrspolizei noch nicht durchschlagend verändert. Immer noch sind das Überqueren von Zebrastreifen und das Pochen auf sein mittlerweile nach dem SVG verbietetes Recht zum Vortritt vor Kraftfahrzeugen nicht ratsam. Und weiterhin halten sich viele Kraftfahrzeugfahrer nicht an die Fahrspuren und führen riskante Überholmanöver aus. Auf absehbare Zeit sind daher für die Teilnahme am chinesischen Straßenverkehr weiterhin zwei Charaktereigenschaften unabdingbar: Geduld und Flexibilität!