

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei für junge Erwachsene

Tuning, das Auto als Kultobjekt?

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung
Seminarleiter: Horst Wolf

Vorgelegt von
Dennis Sehring, KA, P 05/04

Duisburg, im März 2007

Inhaltsverzeichnis

1. Definition Tuning.....	3
1.1 Die verschiedenen Formen des Fahrzeugtunings.....	3
1.1.1 Motortuning.....	4
1.1.2 Fahrwerk tuning.....	5
1.1.3 Karosserietuning.....	7
1.1.4 Innenraumtuning.....	8
1.2 Geschichte des Tunings.....	9
2. "Legales - illegales" Tuning.....	10
2.1 "Illegales" Tuning	11
2.1.1 Die Bodenfreiheit	11
2.1.2 Mögliche Manipulationen	12
2.1.3 Feststellung der Bodenfreiheit	12
2.1.4 Erkennen eines Sonderfahrwerkes.....	13
3. Maßnahmen.....	15
3.2 Prävention	15
3.3 Repression	17
3.3.1 Maßnahmen im täglichen Dienst	17
3.3.2 Maßnahmen anlässlich von Großkontrollen	18
3.4 Fazit	19
4. Kultobjekt Auto?!......	19
5. Literaturverzeichnis.....	22

1 Definition Tuning

Mit **Fahrzeugauning** bezeichnet man Veränderungen an Fahrzeugen, zumeist an PKW. Der Begriff Tuning bedeutet im eigentlichen Sinn *Feinabstimmung*. Firmen, die Fahrzeugauning anbieten, werden im allgemeinen Sprachgebrauch als *Fahrzeugauner* bezeichnet.

Beim Fahrzeugauning unterscheidet man zwischen *Motortuning*, *Fahrwerkuning*, *Karosserietuning* und *Innenraumuning*. Meist sind diese Bereiche miteinander verbunden.

Bei Autoliebhabern ist Fahrzeugauning ein beliebtes Hobby, das Fan-Charakter haben kann. Freunde des Tuning sind in vielerlei Hinsicht vernetzt, sie geben Zeitschriften heraus, organisieren Veranstaltungen und Treffen, so dass man von einer Tuningszene bzw. von regionalen Tuningszenen sprechen kann. Bestimmte Automarken und Modelle waren und sind bei Anhängern des Tuning besonders beliebt (z. B. Opel Manta, VW Golf GTI, BMW 3er, etc.). Tuning-Fans dieser Modelle schließen sich oft in regionalen Clubs zusammen. Außerhalb ihrer Szene haben Tuningfans oft ein sehr spezifisches, klischeehaftes, eher negatives Image. Gemäß diesem Klischee werden Eigenschaften wie Imponierverhalten, prollige Umgangsformen, aggressiver Fahrstil, etc. assoziiert. Besonders ausgeprägt ist (bzw. war) in dieser Hinsicht das Stereotyp des Mantafahrers.¹

1.1 Die verschiedenen Formen des Fahrzeugaunings

Während ein professionelles Fahrzeugauning meist von Fachleuten in Fachbetrieben durchgeführt wird (so genanntes Edeltuning), wobei die einzelnen Komponenten aufeinander abgestimmt sind, gibt es auch so genannte „Hobbytuner“ aus dem privaten Bereich. Diese verändern ihre Fahrzeuge sowohl außen, als auch im Innenraum selbst. Dies geschieht oft mit Teilen aus dem Fahrzeugzubehörhandel und wird dementsprechend oftmals nicht fachmännisch

¹ Wikipedia Online Enzyklopädie

durchgeführt, was zu entsprechenden Mängeln bei den Fahrzeugen führt.

1.1.1 Motortuning

Als Motortuning bezeichnet man in der Regel Maßnahmen, die die Leistung eines Motors steigern. Diese reichen vom einfachen Chip-tuning bis hin zu einer kompletten Überarbeitung des Motors. Unter anderem durch Filme bekannt ist die Lachgaseinspritzung. Darüber hinaus gibt es noch den Eingriff in die Motorelektronik, das so genannte Chiptuning.

Nennenswerte Leistungssteigerungen (mehr als 5 % Abweichung von der Serie) müssen vom TÜV eingetragen werden und erfordern häufig weitere Umbaumaßnahmen, um die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs zu erhalten, wie beispielsweise die Verwendung einer stärkeren Bremsanlage oder eines anderen Fahrwerks.

Weit verbreitet ist die Leistungssteigerung mit Hilfe einer Motorauf-ladung, wie z.B. Turbolader oder Kompressor. Diese Varianten sind je nach gewünschtem Ergebnis recht teuer (zwischen 4.000 und 10.000 Euro), da anschließend oft weitere Umbauten, beispielsweise an der Antriebstechnik nötig werden. Jedoch stellen diese Möglich-keiten in den meisten Fällen die einzig effektiven Lösungen dar, eine deutliche Leistungssteigerung des Motors zu erreichen, ohne die Haltbarkeit auf ein Minimum zu reduzieren.

Nicht selten werden in Fahrzeugen andere Motoren verbaut, die deutlich mehr Leistung als der ursprüngliche Motor erreichen. Oft-mals werden hier sogar Motoren aus anderen Fahrzeugen ver-wendet.

Nicht zu unterschätzen sind die Kosten des Motor-Tunings, welche sich natürlich abhängig von den Maßnahmen gestalten. In der Szene gilt als Faustformel für fachgerecht durchgeführte Tuningmaßnah-men, dass mit Kosten von rund 100 bis 150 € pro 1 kW messbarer Mehrleistung zu kalkulieren ist.²

² Wikipedia Online Enzyklopädie

Vor allem bei Dieselfahrzeugen ist in den letzten Jahren das so genannte Chip-Tuning sehr in Mode gekommen. Bedingt durch die Bauart eignen sich moderne Dieselmotoren besonders gut für elektronische Tuningmaßnahmen.

1.1.2 Fahrwerk tuning



Fahrwerk tuning am Beispiel eines modifizierten Opel Ascona A

Als *Fahrwerk tuning* bezeichnet man Veränderungen im Bereich der Federn und Stoßdämpfer eines Fahrzeuges. Meistens werden hierbei kürzere Federn und stärkere Stoßdämpfer eingesetzt, um die Karosserieneigung bei Kurvenfahrten abzuschwächen. In der Regel wird hierbei auch die Bodenfreiheit des Fahrzeuges verringert, wodurch der Schwerpunkt der Karosserie nach unten verlagert wird.

Tieferlegung

Unter Tieferlegung versteht man gemeinhin das Absenken der gesamten Fahrzeugkarosserie durch Tausch von Fahrwerkskomponenten. Hier sind grundsätzlich mehrere Varianten möglich.

Tieferlegungsfedern:

Diese Variante sieht einen Austausch der Fahrwerksfedern durch Tieferlegungsfedern bei Verwendung der Serienstoßdämpfer vor. Dieser Umbau ist mit geringen Kosten verbunden, zieht aber langfristig die Stoßdämpfer in Mitleidenschaft.

Sportfahrwerke :

Bei einem Sportfahrwerk wird das Gesamtfahrwerk, also Federn und Stoßdämpfer, ausgetauscht. Dieser Tausch gegen aufeinander abgestimmte Komponenten ist empfehlenswert, aber auch deutlich teurer als die Verwendung von Tieferlegungsfedern.

Gewindefahrwerke:

Gewindefahrwerke lassen sich in der Höhe verstellen. Sie sind den Rennsportfahrwerken sehr ähnlich und lassen sich teilweise sogar in Härte und Zugstufen separat verstellen.

Air-Ride-Fahrwerke:

Diese Fahrwerke zeichnen sich durch ihre Luftfederung aus, mit der sowohl die Härte, als auch die Tieferlegung in sekundenschnelle geändert werden kann. Benötigt wird hierzu ein Kompressor sowie an jeder Achse zwei Luftfederungs-Stoßdämpfer. Jedoch dient diese Art der Tieferlegung bevorzugt der Optik und weniger dem verbesserten Fahrverhalten.

Weitere Maßnahmen des Fahrwerktonings

Domstreben:

Als Erweiterung zur Tieferlegung dienen Domstreben zur Verstärkung der Karosserie. Domstreben verbinden entweder die beiden so genannten Dome, welche sich vorne im Motorraum, oder hinten im Kofferraum befinden und die Stoßdämpfer aufnehmen. Sie sollen die Steifigkeit der Karosserie verstärken.

Felgen und Reifen:

Zum Fahrwerktoning zählt auch der Einsatz anderer Rad-/Reifenkombinationen. Hier finden in der Regel Leichtmetallfelgen aus Aluminium, in seltenen Fällen auch Magnesium oder Karbon, mit größerer Breite und größerem Durchmesser Verwendung. Die Reifen weisen oft einen niedrigeren Querschnitt auf und sind meist breiter als bei den Serienmodellen. Hierdurch erhöht sich die Haftung des Fahrzeuges auf der Straße, so dass oft deutlich höhere Kurvengeschwindigkeiten erreicht werden können. Aber im Vordergrund steht in der Regel die aufgewertete Optik durch Leichtmetallfelgen.

1.1.3 Karosserietuning



Der erste Spoiler an einem VW Käfer

Als Karosserietuning bezeichnet man Veränderungen an der Fahrzeugkarosserie. Diese reichen vom Anbringen eines Spoilers bis hin zur kompletten Veränderung der Karosserie, die meist durch Anbauteile oder den Austausch von Serienteilen erfolgt.

Hierbei unterscheidet man zwischen Maßnahmen, die alleine dem Zweck einer Veränderung des optischen Erscheinungsbildes des Fahrzeuges dienen und solchen, die aufgrund ihrer aerodynamischen Eigenschaften das Fahrverhalten des Fahrzeuges bei höheren Geschwindigkeiten verbessern sollen.



Scherentüren an einem VW Golf III

Größere Umbauten betreffen das Ersetzen ganzer Karosseriebereiche, zum Beispiel dem Einbau von Flügeltüren oder Scherentüren, wie oben zu sehen ist. Solche Umbauten werden auch Extremtuning genannt.

Cleaning:

Das Cleaning, von engl. *clean* (sauber), bezeichnet die Demontage von Zierleisten, Türgriffen, Schriftzügen und Abdeckungen sowie das anschließende schließen der entstandenen Löcher mit Blech. Die Karosserie wird also von optisch störenden (Funktions-) Elementen gesäubert und dann als „clean“ bezeichnet.

GFK-Bomber:

Ist eine abwertende Bezeichnung in der Szene für ein Fahrzeug, an dem originale Karosserieteile (oft Front- und Heckschürzen sowie die Seitenschweller+ Motorhaube) entfernt und durch auffällig geformte Glasfaser-Kunststoffteile (GFK) ersetzt wurden, die sich design-technisch stark von der ursprünglichen Fahrzeug-Optik abheben.

1.1.4 Innenraumtuning



Professionelle Ledersitzbezüge

Als Innenraumtuning bezeichnet man Veränderungen im Bereich des Fahrzeuginnenraumes. Oft werden dabei hochwertigere oder ausgefallenerere Materialien als beim Serienfahrzeug verbaut oder Teile hinzugefügt.

Eine spezielle Art des Innenraumtunings sind Veränderungen durch Multimedia-Geräte, wie zum Beispiel Audioanlagen, Lautsprecherboxen, DVD-Spieler, Monitore oder ähnliches, welche in den letzten Jahren durch den rapiden Preisverfall solcher Geräte stark zugenommen hat. Dies kann in Extremfällen zur völligen Fahruntüchtigkeit des Fahrzeugs führen.

1.2 Geschichte des Tunings



Opel Kadett C mit Kunststoffanbauteilen aus den 1970er Jahren und Tieferlegung

Tuning im eigentlichen Sinn hat seinen Ursprung in den 50er-Jahren. Erste Firmen, so genannte Autotuner, beschäftigten sich mit der Abstimmung (engl. *to tune*) und Leistungssteigerung von Motoren. In der damaligen Zeit war der VW Käfer als weit verbreitetes Fahrzeug ein beliebtes Tuningobjekt. 1953 stellte die Firma Kamei den ersten Spoiler für den Käfer her. Dieser sollte bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h für einen höheren Anpressdruck an der Vorderachse sorgen. Die Bezeichnung für diesen ersten Spoiler war *Tiefensteuer*. Zu Beginn beschränkte sich das Fahrzeugtuning meist auf reines Motortuning, allenfalls noch wurden notwendige Fahrwerksmodifikationen nachgezogen, die der höheren Leistung Rechnung trugen, wie z. B. Sportstoßdämpfer, oder in wenigen Fällen auch bessere Bremsanlagen. Seit den 70er-Jahren wurde das Fahrzeugtuning immer beliebter. Zahlreiche Tuningfirmen wurden gegründet. Auffällig waren die vielen angebotenen Extremumbauten. So wurden nicht selten Limousinen, Coupés und Sportwagen, aber auch alle anderen Arten von Fahrzeugen mit Anbauteilen und einer Breite von 2,00 Metern angeboten. Der Begriff *Showtuning* wurde geprägt. Etwa seit Ende der 90er-Jahren wurde das Fahrzeugtuning allmählich wieder dezenter. Die Zeit der Extremumbauten durch Tuningfirmen war vorbei. Nur noch selten wurden Fahrzeuge angeboten, die in enormer Weise von den Serienmodellen abwichen. Der Trend ging mehr zu dezenteren Umbauten, bei denen ein größerer Wert auf innere Werte und die Technik gelegt wurde als auf äußerliche Auffälligkeit.³

³ Wikipedia Online Enzyklopädie

2 „Legales – illegales“ Tuning

Soll ein neues Fahrzeug zum Verkehr zugelassen werden, so hat der Hersteller dem KBA einen so genannten Prototyp zur Verfügung zu stellen. Anhand des Prototyps untersucht das KBA, ob das Fahrzeug u. a. den Anforderungen der StVZO entspricht und sicher im Straßenverkehr betrieben werden darf.

In diesem Fall erteilt das KBA eine Betriebserlaubnis für dieses Fahrzeug und für alle Fahrzeuge, die der Hersteller nach gleichem Baumuster / gleicher Serie fertigt. Den Nachweis, dass ein Fahrzeug einer vom KBA geprüften Serie entspricht, stellt der Fahrzeugbrief dar. Einige, zu meist „junge Erwachsene“ sind aber mit diesen „Serienfahrzeugen“ und Ihrem Erscheinungsbild nicht zufrieden. Sie sind ihnen zu hoch, zu schmal und zu weich und werden im Hinblick auf diese Eigenschaften häufig verändert.

Gegen technische Umbauten und dem damit verbundenen Abweichen vom Serienzustand ist auch gar nichts einzuwenden. Das sollte doch auch jeder so handhaben, wie es ihm am besten gefällt – mit einer Einschränkung: Die Umbauten müssen legal sein! Und genau daran scheitert es leider in den allermeisten Fällen. Es ist davon auszugehen, dass die Dunkelziffer der Verkehrsunfälle, die ihre Ursache in technischem Versagen haben, deutlich oberhalb von dem liegt, was wir vermuten. Selbst bei einem alltäglichen Auffahrunfall wird in der Regel nur sehr dürftig in Richtung „technisches Versagen“ ermittelt, wenn „UB 01“ angibt zu schnell gewesen zu sein oder den Abstand nicht eingehalten zu haben.

Unzulässige technische Veränderungen können aber in vielfacher Hinsicht ursächlich für Verkehrsunfälle sein. Dabei muss nicht nur „Verschleiß“ und damit verbundene mangelhafte Wartung eine Ursache sein. Insbesondere Tieferlegungen, Spurverbreiterungen und gefährliche Eigenkonstruktionen in diesen Bereichen stellen eine erhebliche Gefahr dar. Kommt es bei einem unzulässig Tiefergelegten Fahrzeug während der Fahrt zum Kontakt zwischen Fahrbahn und Achse / Fahrschemel, so kann dies zur Folge haben, dass das Fahrzeug weder lenk- noch bremsbar ist, da die Reifen den nötigen Anpressdruck auf die Fahrbahn verlieren und „ausgehoben“ werden. Eine weitere Gefahr stellen Sonderabgasanlagen bei Tiefergelegten

Fahrzeugen dar. Diese können bei laienhaftem Anbau ebenfalls Kontakt mit der Fahrbahn bekommen und im schlimmsten Fall abreißen, was fatale Folgen für den nachfolgenden Verkehr haben kann.⁴

2.1 „Illegales“ Tuning

Im Folgenden soll anhand eines Klassikers im Fahrzeugtuning, der Tieferlegung, ein Beispiel für unsachgemäßes (illegales) Tuning gegeben werden.

Das Fahrwerk eines Fahrzeugs ist insbesondere für die nötige Bodenhaftung und eine angemessene Abfederung von Fahrbahnebenheiten von Bedeutung. Dabei ist ein definierter Federweg erforderlich, der auch bei extremen Fahrsituationen dafür sorgt, dass keines der Räder den Kontakt zur Fahrbahn verliert, was unweigerlich einen Verlust der Kontrolle des Fahrzeuges nach sich ziehen würde. Durch Verlagerung des Schwerpunktes des Fahrzeugs nach unten durch eine so genannte Tieferlegung kann gewährleistet werden, dass Kurven mit höheren Geschwindigkeiten durchfahren werden können als das mit einem serienmäßigen Fahrzeug der Fall wäre. Auch spielt in den allermeisten Fällen das Erscheinungsbild eines tiefer gelegten Fahrzeuges eine große Rolle. Dabei wird jegliche Komfortverschlechterung, wie die Federungsqualität in Kauf genommen. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die vorgeschriebene Bodenfreiheit von **110 mm** nicht unterschritten wird.

2.1.1 Die Bodenfreiheit

Wenn man sich eine Fahrbahn im Querschnitt ansieht, wird man feststellen, dass sie in einem Bogen verläuft, der seinen Scheitelpunkt in der Mitte hat. Das muss auch so sein, damit Regenwasser zu den Fahrbahnrändern hin abfließen kann. Ist eine solche Fahrbahn zudem noch stark durch Schwerlastverkehr frequentiert, kommt es zur Bildung von Spurrillen, die diesen Effekt noch unterstreichen. Wenn nun ein Fahrzeug mit einer zu geringen Bodenfreiheit diese

⁴ Noske

Fahrbahn befährt und in eine Spurrille gerät, besteht die Gefahr, dass das Fahrzeug aufsetzt. Passiert dies im Bereich der Vorderachse, so ist das Fahrzeug dann weder lenk- noch bremsbar. Ferner werden nicht selten Teile der Abgasanlage abgerissen und durch die Luft geschleudert. Diese Hindernisse waren schon oft ursächlich für schwerste Verkehrsunfälle. Um dem entgegenzuwirken, hat der Gesetzgeber eine Mindestbodenfreiheit vorgeschrieben.⁵

2.1.2 Mögliche Manipulationen

Manipulationen an Fahrwerken fallen zunächst durch optische Wahrnehmung einer auch meist für den Laien erkennbaren zu geringen Bodenfreiheit auf. Hierzu passt der Spruch auf einem Aufkleber, den man auf so manchen Frontspoiler finden kann: „Ameisen duckt euch!“.

2.1.3 Feststellung der Bodenfreiheit

Wie wird die Bodenfreiheit gemessen? Diese ist an festen Teilen zu messen, wie z.B. Unterboden, Achsen, Ölwanne usw. So genannte flexible Spoilerlippen fallen nicht darunter. Zum Messen der Bodenfreiheit eignet sich eine große Mag-Lite. Der Durchmesser des Reflektorkopfes beträgt 55 mm, der des Batteriedeckels 35 mm.



Die Mag-Lite muss nur unter den am tiefsten zum Boden stehenden Fahrzeugteilen hindurchgeschoben werden. Passt der Reflektorkopf nicht mehr durch, so ist die Bodenfreiheit unter 55 mm (so ist mit der Batteriedeckelseite analog zu verfahren). Bei einer Bodenfreiheit von 60 mm und weniger, sollte über eine Sicherstellung nachgedacht

⁵ Noske

werden, wenn nicht zu klären und beweissicher festzustellen ist, wie es zu dieser geringen Bodenfreiheit kam. Die Weiterfahrt sollte dann untersagt werden.⁶

Ferner kann als Umkehrmaßnahme auch die Fahrzeughöhe vermessen werden. Hierzu sind jedoch Fachkenntnisse erforderlich.

2.1.4 Erkennen eines Sonderfahrwerkes



Das Bild zeigt die Hinterachse eines Opel Corsa A, an der ein Sonderfahrwerk verbaut wurde.

Sonderfahrwerke unterscheiden sich von Serienfahrwerken schon rein optisch, da sie ausschließlich farbig hergestellt werden. Die Farbe der Federn wird in der Regel mit in den Fahrzeugschein / die Anbauabnahme aufgenommen.

Ist z.B. ein Sonderfahrwerk mit der Federnfarbe rot eingetragen (siehe Bild), so müssen die Federn beider Achsen auch rot sein. Ist das nicht der Fall, so handelt es sich nicht um das eingetragene Fahrwerk. Besteht der Verdacht, dass ein Fahrzeug tiefergelegt ist, die Federnfarbe jedoch schwarz ist (so werden alle Serienfahrwerke ausgeliefert) kann dies drei Ursachen haben:

⁶ Noske

1. Die zuvor farbigen Federn wurden einfach schwarz lackiert, um ein Serienteil vorzutäuschen. Das kann überprüft werden, in dem man mit einem Schraubendreher einfach an einer Stelle kratzt, um zu sehen, ob sich darunter vielleicht eine andere Farbe befindet oder durch Vermessen der Fahrzeughöhe.
2. Die serienmäßigen Federn wurden gestaucht (d.h. die Federn werden stark erhitzt und dann, wenn sie „weich“ sind, zusammengepresst). Das kann an der dann differierenden Fahrzeughöhe erkannt werden. In diesem Fall empfiehlt sich eine Sicherstellung, da die Federn ausgebaut werden müssen.
3. Eine halbe bis eine Windung der Federn wird an einem Ende herausgetrennt, wodurch die Feder verkürzt wird. In der Szene umgangssprachlich als „Flex-Fahrwerk“ bezeichnet. Dies ist nur sehr schwierig nachzuweisen, da bei Serienfahrwerken die Windungszahlen nicht aus dem Fahrzeugschein hervorgehen. Zum Nachweis müssten die Federn ausgebaut werden.

Auch bei farbigen Sonderfahrwerken besteht immer die Möglichkeit, diese durch Stauchen noch ein paar mm zusammenzudrücken oder durch Heraustrennen von Windungen zu verkürzen. Eingetragene Sonderfahrwerke erhalten jedoch in der Regel die zugehörigen Windungszahlen („WZ“ abgekürzt), die getrennt für Vorder- und Hinterachse aufgeführt sind. Da die Federn dafür verantwortlich sind, das Fahrzeug auf die Straße zu „drücken“, müssen sie zwangsläufig unter einer gewissen Vorspannung stehen. Ob diese grob vorhanden ist, lässt sich überprüfen indem man versucht, die Federn zu bewegen. Liegen diese beispielsweise „lose“ auf dem Federteller der Vorderachse, ist daran manipuliert worden. Dies sollte eine Sicherstellung nach sich ziehen. Die so genannten Gewindefahrwerke (auch „Schraubfahrwerke“), werden in der Regel einfach nach Belieben heruntergedreht. Die beiden oben angegebenen Maße sind im Rahmen der Kontrolle zu überprüfen. Stimmen diese nicht mehr, ist die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs nach § 19(3), 18(1), 69 a StVZO erloschen. Die Weiterfahrt sollte untersagt werden. Da durch Fotodokumentation beweissicher eine Manipulation an den Gewinden der Fahrwerke nachgewiesen werden kann, ist eine Sicherstellung nicht erforderlich.



Trotz Sonderfahrwerk wurde die Feder nochmals unzulässigerweise mittels Stahlklammern gestaucht, da es wohl noch nicht tief genug war.

3 Maßnahmen

In diesem Kapitel soll auf polizeiliche Maßnahmen der Prävention und Repression zur Bekämpfung von „illegalem“ Tuning eingegangen werden.

3.2 Prävention

Tuning ist ein Phänomen, welches sich in allen Altersklassen wieder finden lässt, jedoch zum größten Teil bei jungen Erwachsenen und hier speziell in der Gruppe der 18- 24jährigen. Diese wollen sich durch das Tuning an ihren Fahrzeugen aus der Masse hervorheben. Doch gerade diese Altersgruppe hat oft nicht die finanziellen Mittel um fachgerecht die Änderungen an ihren Fahrzeugen vornehmen zu lassen, oder ihr reicht der Grad der durch den Gesetzgeber erlaubten Veränderung nicht, was zu den Folgen im oben genannten Beispiel führen kann. Im Rahmen des Erlasses zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW sind entsprechende Maßnahmen zur Schulung von jungen Erwachsenen enthalten. Hier muss das Rad nicht neu erfunden werden um auch gegen illegales Tuning vorzugehen, sondern auch die Maßnahmen, welche gedacht sind um vor den Folgen von z. B. Trunkenheitsfahrten zu warnen, greifen hier.

Dies sind im besonderen Aufklärung durch die Verkehrssicherheitsberaterinnen und –berater, Verkehrssicherheitsberatung durch den Bezirksdienst, welcher ja oft weiß an welchen Stellen in seinem Gebiet sich junge Erwachsene mit ihren Autos treffen und Öffentlichkeitsarbeit.

In der Ziffer 3.2 des Erlasses zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei⁷ wird die polizeiliche Präsenz im Verkehrsraum beschrieben. Dieses Mittel kann z.B. bei bekannten Tuningtreffs eingesetzt werden.



Des Weiteren geht die Polizei mittlerweile auch andere Wege und beteiligt sich an Kampagnen wie der Aktion „Tune-it-safe“.

Tune-it-safe sucht verstärkt den Austausch mit der Tuning-Szene. Die

Tune-it-safe Botschafter sollen offenes Ohr und Sprachrohr der Initiative für sicheres Tunen zugleich sein. Sie greifen aktuelle Strömungen der Szene auf, sind Ansprechpartner für mehr Tuning-Sicherheit und bieten wichtige Kontakte zu Behörden, Verbänden und Unternehmen.⁸

Diese von vielen Organisationen unterstützte Aktion versucht die Tuningfreunde auf gleicher Ebene anzusprechen und zu erklären, warum sichere Umbauten so wichtig sind und was z.B. Billigprodukte ohne Zulassung oder illegales Tuning anrichten kann. Sie zeigen auf, was für Konsequenzen dieses haben kann, wie z.B. eine Ordnungswidrigkeiten-Anzeige, oder im schlimmsten Fall schwere Unfälle, verursacht durch unsachgemäße Umbauten. Weiterhin geben sie auch Tipps, was erlaubt ist und wie man legal sein Fahrzeug tunt. Hierzu werden zahlreiche Infobroschüren und Informationsveranstaltungen angeboten.

⁷ Gem. RdErl. des IM vom 22. 5. 1996

⁸ Tune-it-safe!

Da gerade die Zielgruppe eine verschworene Gemeinschaft ist und z.B. Polizei, technische Überwachungsorganisationen wie z.B. den TÜV eher als „Feinde“ ansieht, ist es wichtig gerade durch Maßnahmen der Prävention, welche neue Wege einschlagen und den Dialog auf gleicher Ebene suchen, mit dieser Zielgruppe ins Gespräch zu kommen.

3.3 Repression

Hier greifen die Maßnahmen die in Anlage 1 und Anlage 4 des Erlasses zur Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei⁹ dargestellt sind. Nun sollte man hier unterscheiden, ob es darum geht im täglichen Dienst ein Fahrzeug zu überprüfen, welches technisch verändert wurde, oder ob man Treffpunkte der Szene schwerpunktmäßig mit Maßnahmen belegt.

3.3.1 Maßnahmen im täglichen Dienst

Im täglichen Dienst kann jeder mit den üblichen für Polizeibeamte zur Verfügung stehenden Maßnahmen, wie z.B. der allgemeinen Verkehrskontrolle gem. § 36, Abs. 5 StVO technisch veränderte Fahrzeuge überprüfen. Da diese Fahrzeuge oftmals durch ihre Veränderungen aus den sonst am Verkehr teilnehmenden Fahrzeugen hervorstechen ist auch ein herausfiltern dieser Fahrzeuge entsprechend einfach. Es sollte hier auch keine falsche Zurückhaltung bei der Überprüfung solcher Fahrzeuge gezeigt werden. So sollten nicht nur die normal üblichen Maßnahmen wie Überprüfung der Ausweispapiere vorgenommen werden, sondern auch eine genaue Inaugenscheinnahme des Fahrzeuges erfolgen. Denn oftmals ist unfachmännisches oder verbotenes Tuning auch vom Laien schnell zu erkennen. Bei Unsicherheiten sollte man, wenn möglich, eine Kollegin oder einen Kollegen mit weiterreichenden Kenntnissen zur Hilfe bitten oder aber eine Überprüfung bei den dafür Zuständigen Organisationen wie dem TÜV oder der Dekra anordnen. Denn wie oben beschrieben, kann solch ein „illegales“ Tuning auch zu Unfällen

⁹ Gem. RdErl. des IM vom 22. 5. 1996

mit schweren Folgen führen und dies gilt es zu verhindern. Weiterhin ist anzumerken, dass natürlich gerade diese Gruppe es als Erfolg wertet, wenn wir die Polizei, entsprechend illegales Tuning nicht bemerken oder nicht verfolgen. Hier ist ein konsequentes Einschreiten von unserer Seite her gefragt, um zu erreichen das ein entsprechender Druck auf die Szene aufgebaut wird, ihre Fahrzeuge nur entsprechend den gesetzlichen Richtlinien umzubauen.

3.3.2 Maßnahmen anlässlich von Großkontrollen

In den letzten Jahren gab es in der Tuningszene in fast allen größeren Städten des Ruhrgebietes so genannte Tuningtreffs. Dies waren zumeist größere, zentral gelegene Parkplätze, welche am Wochenende frei zugänglich waren, große Tankstellengelände, Parkplätze von Schnellrestaurantketten oder ähnliches. Durch an diesen Treffpunkten sich in den Abendstunden versammelten zumeist jungen Erwachsenen ging oftmals eine nicht geringfügige Belästigung der Anwohner durch aufheulen lassen der Motoren, anfahren mit quietschenden Reifen, lauter Musik, usw. aus. Auch wurden oftmals auf den angrenzenden Straßen illegale Straßenrennen ausgetragen, was zu einer nicht unerheblichen Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer geführt hat.

Auch in meiner Heimatstadt Oberhausen gab es einen dementsprechenden Treffpunkt. Dieser war mit mehreren der oben angeführten Faktoren gesegnet. Es handelte sich dabei um einen großen Parkplatz eines Einkaufszentrums, an dessen Rand sich ein Schnellrestaurant befindet. Hinzukommt, dass die Straße vor diesem Parkplatz eine gut ausgebaute 4-spurige Fahrbahn besitzt und sich in ihrer Beschaffenheit in den Augen der Tuningszene hervorragend für illegale Straßenrennen eignete. Was hat man getan?

Die Polizei Oberhausen begegnete diesem Phänomen mit entsprechenden Maßnahmen. Zum einen wurden genau zu den Stoßzeiten am Wochenende, zu meist früher Abend bevor es in die Disco ging, groß angelegte Geschwindigkeitskontrollen, so wie Verkehrskontrollen durchgeführt.

Es bedarf hier also keiner neuen Mittel, sondern alt bewährtes mit entsprechendem Flächendruck, so wie Regelmäßigkeit reicht hier aus um eine Verunsicherung der Szene hervorzurufen.

Des Weiteren kamen Gespräche mit dem Betreiber des Einkaufszentrums hinzu, welcher jetzt seinen Parkplatz nach Geschäftsschluss entsprechend gegen unbefugte Benutzung absperrt. Auch muss man in solchen Fällen mit den Betreibern des Schnellrestaurant, oder dem Tankstellenpächter das Gespräch suchen, was aber oftmals schwerer fällt, da diese durch das erhöhte Kundenaufkommen auch einen höheren Gewinn haben.

3.4 Fazit

Insgesamt lässt sich sagen, dass der Polizei genügend Maßnahmen zur Verfügung stehen, illegales Tuning zu bekämpfen und sowohl präventiv, wie auch repressiv tätig zu werden. Es sind hier keine besonderen oder neuen Maßnahmen zu erfinden, um dem Phänomen wirksam entgegenzutreten. Es bedarf nur einer gewissen Bemühung seitens der Behörden und Kollegen/innen um hier etwas zu erreichen und Erfolge vorzuweisen. Es soll auch noch einmal gesagt werden, dass Tuning an sich oder dass man sich mit Freunden abends auf einem Parkplatz trifft, natürlich nicht illegal ist. Die Mehrzahl der Leute in der Szene bewegt sich vollkommen im Rahmen der durch den Gesetzgeber bestimmten Normen. Es soll gegen die Leute vorgegangen werden, welche eine ganze Szene durch ihr Verhalten in Verruf bringen und durch Rücksichtslosigkeit sich und andere gefährden.

4 Kultobjekt Auto?!

Ein Lamborghini, das ist mein Traum, schwärmt der 18-jährige Auszubildende über sein Traumauto. Ein Auto mit hoher PS-Leistung, selbst wenn es alt ist, wird von jungen Männern bevorzugt. Ein nagelneues Auto mit wenig Motorkraft wird hingegen abgelehnt. Für die

Mehrheit der Männer ist ein schneller Sportwagen sogar attraktiver als die Kurven einer prominenten Frau. 86 Prozent der Männer würden lieber ein Wochenende mit einem Ferrari Enzo verbringen als mit Kurvenstar Pamela Anderson, so das Gewis-Institut im Auftrag von „Men´s Car“.¹⁰

Autos faszinieren, damals wie heute. Das Auto war von Anfang an kein Transportvehikel sondern vielmehr ein Sportwagen. Kaum gab es die ersten Automobile benutzten die Menschen sie zum Sport treiben und fahren um die Wette. Es ist für die meisten Menschen nicht einfach ein Mittel zum Zweck, um von A nach B zu kommen, sondern vielmehr Ausdruck eines Lebensstils.

Das Auto war und ist ein sozialdarwinistisches Medium: Nur der schnelle, im technisch wie optischen aufgestylten Fahrzeug genießt Anerkennung. Damit wird der Fahrzeugschein zur sozialen Visitenkarte und der bestandene Führerschein gleicht einem Initiationsritus, der bei Naturvölkern dem Erlegen eines Löwen oder Elefanten entspricht.¹¹

Das Auto muss außerhalb der Massenproduktion liegen. Es transportiert Assoziationen für Abenteuer, Erlebnis, Prestige. Es wird verknüpft mit dürtig bekleideten Models, welche sich auf blank polierten Motorhauben rekeln (siehe auch Bild, welches kein Pin-up Kalender ist, sondern junge Damen auf der Motorshow 2005) und PS-strotzenden Tuning-Boliden. Dieses macht sich natürlich auch die Automobilbranche zum Nutzen. Die Vermarktung eines Autos zum Zwecke des Transportes ist somit auch zum Scheitern verurteilt. Es geht vielmehr darum ein Lebensgefühl, zu Neudeutsch „Lifestyle“, zu vermitteln. So ist es auch nicht verwunderlich, dass gerade junge Erwachsene genau durch diese Vermarktungsstrategien angesprochen werden und sich durch Tuning ein individuelles Automobil schaffen wollen was dem Traumauto möglichst nahe kommt, da gerade für diese Gruppe natürlich teure Sportwagen unerschwinglich sind. Sie wollen trotz geringer finanzieller Mittel möglichst nahe am „Lifestyle“ sein und bei dem anderen Geschlecht gut ankommen, was,



¹⁰ Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin

¹¹ Jantzen

assoziiert durch die Automobilbranche, nur möglich ist mit Autos jenseits der Stange der Massenproduktion. Hierfür wird viel getan, was zu den oben ausgeführten Phänomenen des „illegalen“ Tunings und dem zur Schau stellen seines möglichst individuellen Automobils bei „Tuning-Treffs“ führt.

Die Schattenseite dieses „Lifestyle“ wird oft verschwiegen. Oft bezahlt das so genannte „starke Geschlecht“ sein Risikoverhalten mit dem Leben. Jungen verunglücken viel häufiger im Straßenverkehr als Mädchen – mit dem Fahrrad, Mofa, Motorrad und Auto. Bei 93 Prozent der Discounfälle treten Männer auf das Gaspedal. Der Grund: Der Wunsch, andere durch riskantes Verhalten zu beeindrucken.¹²

¹² Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin

5 Literaturverzeichnis

Gesetze und Verordnungen

RdErl. Des IM vom 22.05.1996 (MBI. NRW S. 954)
Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei NRW

Literatur und Quellenverzeichnis

Jantzen, Markus: PS-Faszination und Männlichkeit: Kultobjekt Auto
Internet:
<http://www.auto-reporter.net/artikel.las?katsearch=3&subkatsearch=&subsubkatsearch=&artikel=13411&textphoto=photo> [Stand: 01.02.2007]

Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin:
(Artikel) PS und Potenz, Heft 4/04

Noske, Immanuel POK: Erkennen und nachweisen technischer Manipulationen an PKW, überarbeitete Version 03/2005

Tune-it-safe!
Internet: <http://www.tune-it-safe.de> [Stand 01.02.2007]

Wikipedia, Online Enzyklopädie: Fahrzeugtuning
Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrzeugtuning> [Stand 01.02.2007]

Ich versichere, dass ich die Seminararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Oberhausen, den 01. März 2007