

Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention der Polizei für junge Erwachsene

Junge Erwachsene im Zwiespalt mit dem auto- mobilen Tuningcult und der Sicherheit

Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrsunfallprävention der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf

vorgelegt von
André Gorgs, KA, P 06/04

Duisburg, im März 2008

1 Einleitung

Diese Arbeit soll einen Einblick in die Welt des Tunings und die Verhaltensweisen junger Erwachsener diesbezüglich ermöglichen. Ich möchte dem Leser die Altersklasse der jungen Erwachsenen ein wenig näher erläutern und ihm den Begriff Tuning näher bringen. Dabei möchte ich besonders darauf eingehen, was Tuning überhaupt ist, wo es her kommt, welche Vorteile es mit sich bringt, aber auch welche Problematiken, gerade in Bezug auf die jungen Erwachsenen, auftreten, und wie man versucht diese zu lösen bzw. ihre Folgen einzudämmen.

2 Die Zielgruppe

Tuning ist ein Phänomen unserer Gesellschaft, welches sich durch alle Altersklassen zieht. Einen besonders hohen Anteil am Tuningkult verzeichnen jedoch die jungen Erwachsenen. Nach einer Studie des Vereines deutscher Automobil Tuner e.V. (VDAT) vom Dezember 2005, planen knapp 79% der 18 bis 21 Jährigen und knapp 54% der 22 bis 25 Jährigen den Kauf von Tuningteilen. Im folgenden Kapitel werde ich näher auf diese Altersklasse und ihre Verhaltensweisen eingehen.¹

2.1 Wen umfasst der Begriff „junge Erwachsene“?

Findet man in Berichten, Statistiken, o. ä. den Begriff „junge Erwachsene“, so ist damit die Altersklasse von 18 bis 24 Jahren gemeint. Die Einstufung stellt den Übergang von der Adoleszenz² zum Erwachsenenalter dar. Man unterscheidet hier nicht direkt zwischen jugendlich und erwachsen, etwa mit dem Erreichen der Volljährigkeit im rechtlichen Sinne, sondern schafft eine Art Übergangszeitraum, da der Entwicklungsstand dieser Altersklasse von vielen subjektiven Umständen abhängig ist und sich demnach von Mensch zu Mensch sehr unterschiedlich darstellt.

¹ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

² Adoleszenz: späterer Abschnitt des Jugendalters

2.2 Jugendphänomen „peer - groups“

Die Frage nach der eigenen Identität ist eine der Grundfragestellungen der Jugend und das Finden dieser einer der wichtigsten Prozesse im jungen Alter. Einfluss darauf nehmen die Eltern sowie die Schule mit ihrem Lehrpersonal bzw. auch der Beruf mit allen dazugehörigen Faktoren. Eine extrem wichtige Bedeutung kommt den so genannten „peer – groups“ oder auch „peers“ zu. Darunter versteht man Gruppen von ca. 5 bis 10 gleichaltrigen Personen, deren Verhalten sich gegenüber der „Erwachsenenwelt“ häufig in Form von Opposition bzw. deutlicher Abgrenzung zeigt. Sie haben die Funktion die Abnabelung von den Eltern zu erleichtern und die Beziehungsfähigkeit der individuellen Persönlichkeit zu verbessern. Viele jugendtypische riskante Verhaltensweisen (Mutproben, delinquente Handlungen, schnelles Fahren u.s.w.) werden von der peer - group gesteuert bzw. von dieser ausgelöst. Sozial adäquates Verhalten bzw. die Akzeptanz von Normen aus der „Erwachsenenwelt“ werden abgelehnt. Riskante Verhaltensweisen erfüllen eine wichtige soziale Funktion. Sie stellen einen Weg dar, von der jeweiligen Bezugsgruppe akzeptiert zu werden und eine Identität innerhalb der jugendlichen Subkultur zu erreichen. In Bezug auf den Straßenverkehr treten in dieser Altersklasse Anfängerrisiken auf, die sich mit dem „jugendspezifischen Risikoverhalten“ vermischen. Viele neigen dazu, ihre Fertigkeiten zu überschätzen und die Gefahren des Straßenverkehrs zu unterschätzen. Das Bewusstsein der jungen Menschen für Gesundheit, Krankheit, Sicherheit und Gefahr ist weniger ausgeprägt als das von Erwachsenen. Obwohl ihr Verhalten objektiv als gesundheitsgefährdend einzuschätzen ist (z.B. erhöhte Risikobereitschaft im Straßenverkehr) wird es von ihnen selbst aber nicht als die eigene Gesundheit beeinträchtigend wahrgenommen. Die alterstypische erhöhte Selbstwahrnehmung verstellt ihnen den Blick für die realistische Einschätzung der Außenwelt mit ihren Gefahren. Sie resultiert aus den schnellen körperlichen und hier vor allem psychischen Veränderungen, denen die jungen Leute ausgesetzt sind und die ihre volle Aufmerksamkeit beanspruchen. Wenn junge Erwachsene also ihre Kraftfahrzeuge tunen und selbst Hand anlegen, haben sie meist nur den „Wow – Effekt“ vor Augen, den sie bei ihren Mitmenschen erzielen, sehen jedoch nicht die Gefahren, die sich durch falsch angebrachte, nicht normgerechte oder billige Tuningteile im öffentlichen Straßenverkehr ergeben. Durch Negativbeispiele, Erklärungen und

möglichen Lösungsvorschlägen lässt sich diese Altersklasse sensibilisieren und beeinflussen. In der Tat sind viele junge Menschen sehr engagiert, man darf ihnen nur nicht das Gefühl geben, dass man ihnen ihr Hobby und ihre Freiheit nehmen möchte, oder sie bevormundet, sondern versuchen auf einer Ebene mit ihnen zu kommunizieren. Die Polizei gehört zu den Institutionen, die auch bei Jugendlichen hohes Ansehen genießen. Dies ist ein guter Ansatz für die polizeiliche Unfallprävention.^{3 4 5}

3 Was ist „Tuning“ eigentlich?

Der Begriff „Tuning“ kommt aus dem englischen und bedeutet übersetzt „Abstimmung“. Im Bereich des Fahrzeugtuning kommt ihm die Bedeutung „Feinabstimmung“ zu. Schauen wir auf die Definition in einem älteren Wörterbuch, sehen wir, dass damit ursprünglich die Feinabstimmung an einem Motor zur Steigerung der Leistung, gemeint ist. Diese Definition wird jedoch den vielfältigen Aspekten längst nicht mehr gerecht. So umfasst der Begriff „Tuning“ heute nicht nur den Bereich der Feinabstimmung des Motors, sondern auch die Verbesserung des Fahrwerks, der Aerodynamik einer Karosserie zur Steigerung der Leistung oder auch zur optischen Verschönerung. Zudem zählt der Bereich der optischen und funktionalen Gestaltung des Innenraumes dazu. Auch sind Multimedia und Car-HiFi längst mit dem klassischen Tuning verwachsen.^{6 7}

3.1 Formen, Arten und Möglichkeiten des Tunings

Wie bereits oben erwähnt gibt es verschiedene Formen des Tunings. Unter dem klassischen Motortuning sind alle Maßnahmen gefasst, die der Steigerung der Motorleistung dienen. Darunter fällt beispielsweise das Chip-Tuning. Als Fahrwerkstuning bezeichnet man Verän-

³ Polizei Sachsen-Anhalt

⁴ Einführung in die Jugendsoziologie von Ingo Ostwald

⁵ Literaturauszüge zur Entwicklungspsychologie

⁶ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

⁷ Wikipedia, Online Enzyklopädie: Fahrzeugtuning

derungen im Bereich der Federn und Stoßdämpfern eines Fahrzeuges. Es soll der Fahrstabilität oder auch, je nach Anwendung, dem Komfort dienen, wird aber häufig auch nur aus optischen Gründen verwendet. Das weit verbreitete „Tieferlegen“ ist Synonym hierfür. Eine weitere Form ist das Karosserietuning. Hierbei dreht sich alles um die Veränderungen an der Karosserie. Dies können Spoiler, Flügeltüren oder auch andere Anbauten sein. Auch hier kann die Anbringung aus aerodynamischen oder optischen Gründen geschehen. Das Innenraumb tuning beschreibt alle Veränderungen im Bereich des Fahrzeuginnenraumes. Von Türverkleidung über Sitze bis hin zum Schaltknäufel ist nichts vor einer Überholung sicher. Dieser Form des Tunings kommt in den letzten Jahren eine besonders große Bedeutung durch multimediale Einrichtungen zu. Durch die stetige technische Entwicklung werden nicht nur Technologien, die dem Entertainment dienen, wie z.B. Audioanlagen, eingebaut, immer mehr Autos werden mit Technologien ausgerüstet, die den Pkw zum „rollenden Büro“ machen. Dies wird gerade auch von Geschäftsleuten gerne in Anspruch genommen. Bei diesem Entwicklungstrend kann man schon von einer neuen Form des Tunings, des „Car-HiFi und Multimedia-Tuning“ sprechen.

Eine entscheidende Rolle spielt die Unterscheidung zwischen legalem und illegalem Tuning. Während die meisten Tuner ihre Fahrzeuge normgerecht nach der Straßenverkehrszulassungsordnung verändern, sich alle erforderlichen Gutachten einholen und diese sogar voller Stolz und schön geordnet in Klarsichtfolien in einem extra angelegten Ordner abheften, gibt es auch einige, die ihre Autos auf illegale Art tunen. Hierbei sind die Möglichkeiten vielfältig. Illegal kann eine Veränderung werden, wenn die Veränderung an sich gegen deutsches Recht verstößt, wenn die Veränderung nicht normgerecht durchgeführt wurde, oder wenn das entsprechende Gutachten nicht ordnungsgemäß eingeholt wurde. Die Spannweite reicht hier vom Einbauen einer „Lachgasanlage“ über Manipulation am Luftfilter oder Auspuff bis hin zur nicht eingetragenen Leichtmetallfelge.^{8 9}

⁸ Tune it! Safe! – Das Magazin für sicheres Tuning

⁹ Wikipedia, Online Enzyklopädie: Fahrzeugtuning

3.2 Geschichte des Tunings in Deutschland

Tuning hat seinen Ursprung bereits in den späten 40er Jahren. Aufgrund des Benzinmangels in der Nachkriegszeit rüstet Dipl. Ing. Gerhard Oettinger VW Käfer auf Holzvergaser um. Den Leistungsverlust durch den schlechteren Wirkungsgrad dieses Brennstoffes kompensiert Oettinger durch Modifikationen im Sinne klassischen Motorenbau, so dass beim späteren Betrieb mit Benzin eine deutliche Mehrleistung gegenüber dem Serienmotor zur Verfügung stand. So kam es zum ersten Motortuning. Ab 1951 setzt er seine Erfahrungen bei fast allen VW – Modellen ein. Dazu gründet er die „Oettinger Kraftfahrtechnische Spezial Anstalt“, die unter der Abkürzung „Okrasa“ berühmt wird. Oettinger lässt seine Volkswagen in spektakulären Rennen gegen Porsche 356 antreten. 1953 Entsteht das erste Karosserie– bzw. Optik–Tuning. Die Firma Kamei stellt das „Tiefensteuer“ für den VW Käfer her, den ersten Spoiler der Geschichte. Dieser soll bei Geschwindigkeiten von über 100 Km/h für einen höheren Anpressdruck sorgen. In den 60er Jahren wird der Motorsport zum Impulsgeber für Motortuning. Unternehmen wie Schnitzer, Alpina, Spiess oder Koepfchen optimieren Aggregate für unterschiedliche Rennserien und bieten Leistungssteigerungen auch für Straßenfahrzeuge an. Mitte der 60er bis Mitte der 70er Jahre steht Tuning fast ausnahmslos für Leistungssteigerung und alles, was damit zusammenhängt. Der Rennsport-Boom beschleunigt auch Familienautos vom NSU Prinz bis zum Mercedes 300 SEL. Anbauteile und Fahrwerke gehören aber noch ausschließlich zur Optimierung der Motorsport-Fahrzeuge. 1967 findet die erste „Essener Motor Show“ statt und Tuning wird der Öffentlichkeit näher gebracht. 5 Jahre später werden schnelle Straßenversionen erfolgreicher Sportautos zum Kleinserien Erfolg, darunter die RS-Modelle von Ford oder der 2002 tii von BMW. Darauf folgte im nächsten Jahr das erste Show Tuning in Form des BMW 3.0 CSL mit Strömungskanten auf den Kotflügeln, Dachstabilisatoren und weiteren Extras. 1975 wird Tuning durch den Erfolg des VW Golf GTI zum Massenprodukt. Tuner wie Oettinger, Steinmetz, Lexmaul, Abt oder Zender werden zu erfolgreichen Marken. Die Devise heißt zunächst: schneller, breiter, tiefer. Einige Jahre später kommen Autos wie der Audi 80, der BMW E30 oder der Mercedes 190 auf den Markt, die zu Tuning –Ikonen werden. Der Spoilermarkt, dominiert von den Marken Kamei und Zender, sowie die Nachfrage nach Leichtmetallfelgen von z.B. Marken wie BBS oder

Rial, boomt. Autoliebhaber sind bereit viel Geld für Anbauteile zu bezahlen. BBS bringt die legendäre dreiteilige Rennsportfelge in einer Straßenversion heraus und trotz des stolzen Preises (damals 700 DM für eine 7x15 Zoll Felge) wird sie zum Riesenerfolg. Mit diesem Trend setzten die Automobilhersteller fortan verstärkt auf Tuning. Zu den neuen Modellen wie dem Opel Manta, dem Ford Escort und einigen anderen gehören Spoiler, Sportfahrwerke, Sportsitze oder auch Leistungssteigerungspakete stets dazu. Mitte der 80er Jahre erlebt ein Teil der Szene eine Wende. Das Interesse an hochwertigem Tuning für das komplette Automobil wächst bei den Fahrern der Premiummarken (Mercedes-Benz, BMW, Audi). Allmählich spricht man bei den Tunern von Fahrzeugen vornehmer Marken von „Veredlern“ – ein Begriff, der sich durchsetzt. Das „Veredeln“ wird in unserer Gesellschaft bewundert und als eine Art von Kunst angesehen. Es wird zum Statussymbol. Mit der Zeit wird der Begriff „Carstyling“ populär und mit ihm Produkte wie Folien, Leuchten und Innenraumdekors. Anfang der 90er setzt sich die elektronische Motorsteuerung durch und die ersten Unternehmen wagen sich ans Chiptuning. Weiterhin beginnen sich die aus dem Rennsport bekannten Gewindefahrwerke auch in Straßenfahrzeugen zu etablieren. Und kurze Zeit später startet der TDI-Motor von VW durch und wird im Golf 3 zum Meilenstein des Diesel-Tunings. Von nun an steigt der Umsatz der gesamten Branche jährlich um rund 3 Prozent. Zusehends wichtiger wird dabei der Auslandsmarkt. Ein Trend, der bis heute anhält. „Made in Germany“ gilt weltweit als qualitativ besonders hochwertig und wird daher überall gern gekauft. Durch den Film „The Fast And The Furious“ aus dem Jahre 2001 werden japanische Autos in der Tuningszene populär. Ein neuer Tuning-Hype bricht aus. Messen wie die „Essener Motor Show“ verzeichnen in den folgenden Jahren und bis heute Rekordzahlen. Doch der Boom zieht auch einige negative Aspekte nach sich. Billiganbieter mit erschlichenen Prüfsiegeln, Produktpiraterie und unseriöse Hersteller, die ihre ~~s~~Sicherheits-gefährdenden Produkte oft über das Internet verkaufen werfen einen schlechten Schatten auf die Szene. In den letzten Jahren wurden daher zahlreiche Initiativen ins Leben gerufen, um das Image der Szene und vor allem die Sicherheit der jungen Erwachsenen in Bezug auf den Straßenverkehr zu schützen. Eine der größten und erfolgreichsten ist die 2005 gestartete Kampagne „Tune it! Safe!“, die

aus der Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen, Institutionen und der Polizei NRW besteht.^{10 11}

3.3 Vorteile des Tuning

Viele Menschen assoziieren mit Tuning junge Menschen, die mit ihren gefährlichen Proletenautos angeben und die öffentliche Straße als Rennstrecke missbrauchen. Sie denken an tiefer gelegte Fahrzeuge, die optisch auffallen, jedoch keinerlei an Komfort bieten. Dies sind Vorurteile, die aus der Geschichte übernommen wurden oder die aus Medienberichten resultieren, die von illegalen Straßenrennen erzählen. In Wahrheit hat normgerechtes Tuning jedoch nichts mit Alter, Raserei, hoher Gefahr oder mangelndem Komfort zu tun. Blicken wir zurück auf Innenraumtuning und Tuning der Multimedia- und Car-HiFi-Einrichtungen zeigt sich, dass Komfort und Tuning kein Widerspruch sein müssen. Der größte Vorteil von richtigem Tuning ist, dass es Autofahren sicherer macht. Diese wichtige Tatsache geht meist unter dem teilweise schlechten oder klischeebehafteten Ruf der Szene unter. 2002 führten der VDAT zusammen mit dem Reifenhersteller Dunlop einen Bremstest mit zwei VW Golf der gleichen Baureihe durch. Der eine behielt die 15-Zoll-Serienbereifung, der andere wurde mit 18-Zoll-Niederquerschnittspneus ausgerüstet. Das Ergebnis war eindeutig: Schon bei 80 Km/h war die Verzögerung mit Breitreifen deutlich besser. Bei Tempo 100 lag der Unterschied bei sicherheitsrelevanten 4,1 Metern, die einem über die Straße laufenden Kind in einer entsprechenden Situation schnell das Leben retten könnten. Ein Jahr später ging der VDAT noch einen Schritt weiter und verglich einen serienmäßigen Ford Focus mit einem Fahrzeug, das mit Tieferlegungsfedern, aber normalen Dämpfern ausgerüstet war. Ein weiteres Auto wurde mit Sportstoßdämpfern ausgestattet, behielt aber die Serienfedern, und ein vierter Wagen wurde mit einem kompletten Sportfahrwerk und Breitreifen ausgerüstet. Das Ergebnis: Sport-Dämpfer, -Federn und auch Breitreifen sorgten, vor allem durch das Zusammenspiel der Komponenten, dafür dass höhere Geschwindigkeiten möglich waren. Bei vergleichbaren Geschwin-

¹⁰ Streifzug durch die Geschichte des Tunings - VDAT

¹¹ Wikipedia, Online Enzyklopädie: Fahrzeugtuning

digkeiten erlangt man dadurch ein besseres Fahrverhalten in Form von besserer Kurvenstabilität und besserem Bremsweg. Somit waren mehr Sicherheitsreserven durch die getunten Wagen geboten.¹²

4 Probleme und Konflikte

Tuning ist ein sehr teures Hobby. Nicht nur sind die extravaganten Anbau-, Verschleiß- und Ersatzteile rund um das Auto sehr kostenintensiv, sondern auch die amtlichen Eintragungen, Gutachten, etc. haben ihren Preis. Im folgenden Kapitel werde ich einige Problematiken sowie Konflikte darstellen, auf die die jungen Erwachsenen aufgrund ihrer Tuningleidenschaft treffen.

4.1 Geld und Sicherheit

„Man kauft Dinge, die man nicht braucht, von Geld, das man nicht hat, um Leute zu beeindrucken, die man nicht mag!“

So lautet die selbstironische Definition von „Tuning“ einiger junger Pkw-Tuner. Doch auch wenn diese Begriffsbestimmung als Spaß zu verstehen ist, hat sie eine hohe Aussagekraft, in Bezug auf den finanziellen Aspekt. Jungen Erwachsenen steht oft nur ein Ausbildungsgehalt zur Verfügung. Eine Großzahl studiert, oder geht noch zur Schule, lebt von dem Geld der Eltern oder verdient sich durch Nebentätigkeiten ein paar Euros. Jedoch fallen viele Kosten an: eine eigene Wohnung, das eigene Auto, Versicherungen und Steuern, Benzin, Internet sowie Telefon und vieles mehr. Für eine Leidenschaft wie Tuning bleibt daher nicht mehr viel Geld über. Aus diesem Grund wird der Markt der Billiganbieter, deren Waren meist mit erheblichen Sicherheitsrisiken verbunden sind, für junge Erwachsene attraktiv. Sie wollen der Szene angehören, wollen beeindrucken und wollen sich im Umfeld behaupten. Dabei verlieren sie häufig den Blick für die Sicherheit. Sie bestellen billige Produkte über das Internet und sparen durch Selbsteinbau dann noch das Werkstattgeld. An die Gefahren, denen sie sich selbst, ihre Mitfahrer und andere Ver-

¹² Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

kehrsteilnehmer aussetzen, denken sie nicht. Dies hat nichts mit fehlendem Verstand oder Gleichgültigkeit zu tun, sondern ist auf das noch nicht voll ausgeprägte Gefahrenbewusstsein zurückzuführen.

4.1.1 Billigprodukte anstatt Qualitätsware

Wenn Spoiler splintern, Reifen platzen oder das Fahrwerk versagt, ist das nicht nur „uncool“, sondern vor allem lebensgefährlich. Verantwortlich sind meist Produkte von Billiganbietern oder Plagiate. „Nachbauten sind oft von den Montagemöglichkeiten her sehr primitiv“, erläutert VDAT- Geschäftsführer Hans-Jörg Königer. „Die Gefahr ist groß, dass zum Beispiel ein Anbauteil während der Fahrt wegfliegt.“ Genauso gefährlich sind Aluräder von schlechter Qualität. Unlängst war ein „Sonderangebot“ aus Fernost beim Test einer großen deutschen Autozeitung einfach gebrochen. Auch nach einer gemeinsam vom TÜV und dem VDAT durchgeführten Reihenuntersuchung von Felgenkopien, die aus fernöstlicher Produktpiraterie stammten, war das Ergebnis sowohl spektakulär, wie auch besorgniserregend: Nicht ein einziges Exemplar dieser Kopien hätte in Deutschland eine Zulassung zum Straßenverkehr erhalten. Viele sind während des Belastungstests einfach zerbrochen. Was dies für einen Verkehrsteilnehmer bedeutet, der mit einer solchen Felge bei z.B. 100 Km/h über eine Bodenwelle oder ein Schlagloch fährt, möchte man sich kaum vorstellen. Die Problematik ist erheblich, denn der Markt der sicherheitsgefährdenden Produkte erstreckt sich nicht nur über die Sparte der Leichtmetallfelgen, sondern über nahezu alle Tuning-Produkte wie z.B. Heckleuchten, Reifen, Fahrwerke, alle Arten und Variationen von Spoilern und vielem mehr. Geblendet von den (gefälschten) Markennamen, den angeblichen Prüfsiegeln, den seriös wirkenden Werbeaktionen sowie Angeboten und vor allem dem Preis, lassen sich die jungen Erwachsenen von den Produkten begeistern. Sie können mit dem Geld, das sie beispielsweise für eine qualitativ hochwertige Frontschürze bezahlen müssten, nun Front- und Heckschürze und teilweise sogar im Komplettset noch Seitenschweller kaufen. Somit können sie mit dem gleichen Geldeinsatz

viel mehr an ihren Autos verändern, sparen jedoch nicht nur Geld ein, sondern auch Sicherheit.^{13 14}

4.1.2 Internetbestellung anstatt fachmännischer Beratung

Bauteile zweifelhafter Herkunft sind vor allem beim Kauf im Internet ein Problem. Viele Anbieter verstecken sich hinter ihren anonymisierten Internetseiten, auf denen man höchstens eine Firmenadresse oder eine e-mail Adresse findet. Außendienstler oder ein Servicetelefon für Nachfragen zur Montage der Ware oder zur Produktinformation gibt es nicht. Trotzdem ist das Internet für junge Menschen einer der beliebtesten Wege um sich Tuningteile für ihre Pkw zu besorgen. Das Angebot ist riesig und die Onlineanbieter unterbieten sich bei Onlineauktionen gegenseitig. Bei einem sehr bekannten Onlineauktionshaus wird alle drei Minuten ein Spoiler und alle acht Minuten ein Sportfahrwerk verkauft. „Ist das Produkt nach deutschem Recht im öffentlichen Straßenverkehr eigentlich zulässig?“, „Ist das Produkt sicher oder kann es zu Gefahren führen?“, „Ist dieses Produkt überhaupt zu hundert Prozent passend für mein Automodell?“ oder auch bei elektronischen Zusatzteilen: „Ist das Produkt ohne Bedenken kompatibel mit der vorhandenen Bordelektronik meines Pkw und hat es keine negativen Auswirkungen auf andere sicherheitsrelevanten Bereiche?“ dies sind alles Fragen, zu denen man im Fachgeschäft von fachmännischem Personal beraten wird. Auf diese Beratung, die einen großen Teil zu der späteren Fahrzeugsicherheit beiträgt, verzichtet man beim Kauf über das Internet. Nachdem junge Erwachsene das Produkt ihrer Begierde in der virtuellen Shopping-Welt in ihren Focus genommen haben, befassen sie sich oftmals kaum noch mit diesen Fragen. Sie sehen das Produkt fertig verbaut und einsatzbereit auf Fotos von gut in Szene gesetzten „Showcars“. Dadurch schwer beeindruckt, stellen sie sich vor, wie toll das an ihren Autos aussehen würde. Wenn das Produkt dann auch für ihr Pkw-Modell verfügbar ist (nicht selten auch sog. „Universal“-Passteile, die zu mehreren Fahrzeugtypen passen sollen), bestellen sie. Die Bestellung über das Internet ist aus Sicht der angesprochenen Altersklasse nur mit Vorteilen behaftet: die Bestellung wird gemütlich zuhause am

¹³ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

¹⁴ Tune it! Safe!

Computer getätigt, der Preis ist günstiger, das gesuchte Produkt ist sofort verfügbar, die Ware wird direkt nach Hause geliefert, und man umgeht der evt. enttäuschenden Beratung des Fachpersonals, wenn etwa die Mitteilung kommt, dass der gewünschte An- oder Umbau nur mit erheblichen Kosten verbunden ist, oder aufwendige Folgeumbauten mit sich führt. Das Internet zeigt ihnen die vermeintliche Lösung für das Problem, denn was auf dem Foto im Internet funktioniert, das funktioniert auch zuhause, so die naive Denkweise der Zielgruppe, immerhin garantiert der Onlineverkäufer die Funktionalität seines Produktes. Allerdings handelt es sich dabei nicht um auf amtliche Gutachten gestützte Aussagen, sondern um Behauptungen, die Teil einer zweifelhaften Verkaufsstrategie darstellen. Die in diesem Abschnitt aufgeführten Problematiken sind natürlich nicht generell für den Internetkauf zu sehen. Es gibt sehr wohl auch seriöse Anbieter, die ihre hochwertigen Tuningprodukte über das Internet vertreiben. Nur ist die Gefahr bei den „Superangeboten“ groß, da die Zahl der „schwarzen Schafe“ im Internet immens hoch ist.^{15 16}

4.1.3 Selbsteinbau anstatt Werkstattbesuch

Kalle ist stolz auf sein Tuningglanzstück. Ein richtiger Hingucker. Die Maloche von Wochen hat sich gelohnt. Mit 4 Kumpels an Bord endet die erste Ausfahrt trotzdem gleich im Graben. Nicht zu schnell, Straße trocken – Kalle ist ratlos. Der Unfallanalytiker [...] hat eine Vermutung, die sich durch die Rekonstruktion bestätigt. Für 5 Personen war Kalles ganzer Stolz einfach zu breit, zu tief, zu hart. Die Grenzen der Physik wurden durch eine Anhäufung von Faktoren überschritten. Kalle ist kein Einzelfall. Nicht immer geht es so glimpflich ab.¹⁷

Selbsteinbau ist weit verbreitet bei jungen Erwachsenen. Für viele ist es ein Hobby, hauptsächlich spart man jedoch das Geld für den kostenintensiven Werkstattbesuch. Man betitelt diese Gruppe als „Selber-Tuner“. Das „Basteln“ bringt allerdings, wie die kurze Geschichte zeigt, Gefahren mit sich. Selbst bei hochwertigen Komponenten kommt es häufig zu „Anwendungsfehlern“. Neben Bußgeldern und

¹⁵ Tune it! Safe!

¹⁶ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

¹⁷ Auszug aus einer Broschüre der DEKRA zum Thema Tuning

Punkten in Flensburg riskieren Betroffene Zulassung und Versicherungsschutz. Ganz zu schweigen von den Risiken, wenn unsachgemäß angebrachte Folien die Sicht vernebeln oder Reifen an Radlaufkanten scheuern. In der Tat ist das obige Beispiel keine Seltenheit. Immer wieder passieren Unfälle aufgrund von selbst durchgeführten Veränderungen an Pkw. Oftmals führen diese nicht nur zu Sachschäden, sondern enden mit schweren Personenschäden und traurigen Schicksalsschlägen. „Power ist nichts ohne Kontrolle“, so wirbt ein bekannter Reifenhersteller, und Kontrolle ist einer der wichtigsten Begriffe in Bezug auf den Betrieb eines Kraftfahrzeugs. Denn nur wer zu jeder Zeit die Kontrolle über sein Fahrzeug hat, kann es sicher führen und Unfälle vermeiden. Kontrolle erlangt man allerdings nur durch das Zusammenspiel vieler verschiedener Komponenten. Neben den körperlichen und geistigen Fähigkeiten des Fahrzeugführers kommt es vor allem auf den technischen Zustand des Fahrzeuges an. Die verschiedenen Pkw-Teile müssen aufeinander abgestimmt sein und in einer gewissen Relation zueinander stehen. Hierbei ist auf viele physikalische Aspekte zu achten, die meist nur Spezialisten bekannt sind. Vernachlässigt man diese oder beachtet sie beim Eigenumbau gar nicht, fällt dies zu meist in Normalsituationen nicht gleich auf, sondern erst, wenn das Auto besonderen Belastungssituationen ausgesetzt ist, wie z.B. bei hohen Geschwindigkeiten, schnellen Kurven, starken Bremsungen oder Bodenwellen sowie Schlaglöchern. Das Auto wird unkontrollierbar und der Fahrer ist machtlos.^{18 19}

5 Maßnahmen, Projekte und Verbände

Da Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren am häufigsten in schwere Unfälle verwickelt sind, gleichzeitig aber auch die Kernzielgruppe der „Selber-Tuner“ sind, ist es wichtig um Unfälle zu vermeiden den jungen Erwachsenen zu zeigen, dass Tuning vom Fachmann und Teile vom seriösen Anbieter das Fahrzeug nicht nur schöner, sondern auch sicherer machen. Im folgenden Kapitel werde ich

¹⁸ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

¹⁹ Tune it! Safe!

einige Lösungsansätze aufzeigen, mit denen man versucht die Problematik einzudämmen.

5.1 Prävention

Unser Kenntnisstand über die Zielgruppe der jungen Erwachsenen verrät uns, dass junge Menschen häufig zur Normenüberschreitung neigen. Daher nimmt gerade bei einer solchen Problematik die Prävention eine besondere Stellung ein. Wir wissen, dass die Polizei ein relativ hohes Ansehen bei den 18 bis 24 Jährigen genießt, daher ist es wichtig, dass sie das Vertrauen dieser Altersklasse gewinnt und nicht als „Spielverderber“ oder als „Erzieher“ dastehen, die an die elterliche Bevormundung erinnern.

5.1.1 Verkehrssicherheitsarbeit

Die obersten Ziele der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen sind:

1. Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr
2. Förderung normgerechten und sozialadäquaten Verhaltens
3. Reduzierung der Verkehrsunfälle und ihrer Folgen
4. Stärkung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung

Die Verkehrsunfallprävention soll das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr schärfen, positive Verhaltensmuster vorgeben und partnerschaftliches Verhalten fördern. Entscheidend für die Nachhaltigkeit präventiver Projekte ist darüber hinaus auch eine enge Kooperation mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, wie beispielsweise Kommunen, Verkehrswachten und Verbände. Neben der Prävention durch Repression und den didaktischen Gesprächen bei Verkehrskontrollen ist daher eine ordentliche Öffentlichkeitsarbeit, bei der man an die Zielgruppen herantritt, unbedingt notwendig um sich den Zielen zu nähern. Nach einigen vereinzelt Veranstaltungen und Projekten zur Aufklärung der jungen Tuner hat

die Polizei NRW sich der Initiative Tune it! Safe! angeschlossen. Eine große Kampagne mit vielen bekannten Teilnehmern, die sich für die Tuningszene engagieren. Mit dem Beitritt hat die Polizei den perfekten Weg gefunden mit der Szene zu kommunizieren und vom „Buh-Mann-Image“ zum „Berater-Image“ zu wechseln.²⁰

5.1.2 Der Verband deutscher Automobiltuner e.V. (VDAT e.V.)

Der VDAT e.V. ist ein Zusammenschluss einiger namhafter Tuninggrößen. Dieser hat sich vor allem den Aufbau eines positiven Tuningimages zum Ziel gesetzt. Der Verband wurde offiziell 1987 von neun Unternehmern aus der Tuningindustrie gegründet. Grund dafür war hauptsächlich die Interessen der Tuning-Branche gegenüber dem TÜV zu vertreten. Damals existierte für ein Fahrzeugmodell nur ein TÜV-Gutachten. Alle im Laufe des Herstellungszyklus anfallenden Veränderungen blieben somit außen vor. Der TÜV wollte daraufhin für jedes Modell ein jährliches Gutachten auflegen um sicher zu gehen, dass diese stetig aktualisiert werden. Dies wäre für die Tuner unüberschaubar und hätte immense Kosten mit sich geführt. Der VDAT konnte den TÜV von diesem Vorhaben abbringen und erreicht, dass nur noch für Änderungen am Fahrzeug neue Gutachten erstellt werden. Ab da an profiliert sich der VDAT immer mehr zur Beratungs-Institution in allen Tuning Fragen. Heute ist die Arbeit des Verbandes wesentlich vielfältiger. Der VDAT hat inzwischen viele Mitglieder aus der Tuningbranche. Die Mitglieder sind je etwa zur Hälfte Tuningfirmen und Hersteller von Tuningprodukten, wie Recaro, Borbet oder auch Pirelli um nur einige zu nennen. Für die Mitgliedschaft müssen diese anspruchsvolle Aufnahmekriterien erfüllen und durch laufende Qualitätskontrollen ihren Standard halten. Dafür werden ihre Produkte mit dem VDAT-Gütesiegel versehen, welches dem Kunden symbolisiert, dass es sich um das hochwertige Produkt eines qualitätsgeprüften VDAT-Mitglied handelt, welches ohne Sicherheitseinbußen gekauft und eingebaut werden kann. So liegt also der Schwerpunkt der Aufgaben im Bereich Qualitätssicherung und Selbstkontrolle. Ein wesentlicher Bestandteil der Aktivitäten ist es außerdem, die Mitglieder in der Öffentlichkeit zu repräsentieren und

²⁰ RdErl. d. Innenministeriums zur Verkehrsunfallprävention der Polizei Nordrhein-Westfalen; Entwurf einer Neufassung, Stand 27.06.2007

den Begriff „Qualitätstuning“ allgemein in der Szene zu verankern. Das beste Beispiel dafür ist der Aktionskreis „Tune it! Safe!“, den unter anderen der VDAT ins Leben gerufen hat.²¹

5.1.3 Die Kampagne „Tune it! Safe!“

„Tune it! Safe!“ ist der Titel eines Arbeitskreises, der auf Initiative des Bundesverkehrsministeriums, des VDAT und der Messe Essen als Veranstalter der weltweit führenden Tuningmesse „Essen Motor Show“ im Oktober 2005 gegründet wurde und vor allem vom Reifenhersteller Hankook, aber auch von vielen anderen Partnern, wie z.B. der Polizei NRW, unterstützt wird. Das Motto lautet „Sicher Tunen, Sicher Fahren, Sicher Auffallen“. Ziel ist es, gerade den jungen Fahrern zu vermitteln, dass es neben den vielen renommierten Tuningunternehmen, die auf die drei Attribute „seriös, sicher, verantwortungsbewusst“ setzen, auf dem Tuning-Markt auch minderwertige, oftmals illegale Produkte und vermeintlich preiswerte Plagiate vom Spoiler bis zur Felge gibt. Ein Sicherheitsrisiko, dem Wirtschaft und Politik, Verbände und Behörden jetzt gemeinsam durch eine groß angelegte PR-Kampagne begegnen wollen. Qualität und Sicherheit sollen in den Köpfen von Anbietern und Käufern von Tuningteilen verankert werden. Begleitet wird der Zusammenschluss vom Bundesverkehrsminister selbst, was nicht nur die ökonomische Bedeutung der Sparte Tuning dokumentiert, sondern auch betont, dass gegen kompetent durchgeführte Umbauten von staatlicher Seite keine Einwände bestehen. Auch deshalb ist die Polizei Partner der Initiative und ein getunter Streifenwagen das Symbol von Tune it! Safe!. Rechtliche Fragen, sowie die Fragen wie man sich vor Fehlkäufen schützen kann und wie man sicher Umbauten an seinem Fahrzeug durchführt, erklärt bei vielen Themen die Homepage oder das eigene Magazin der Kampagne. Spezifische Fragen beantworten Experten gerne per E-Mail. Um noch näher am Geschehen zu sein, werden nun auch in jedem Bundesland „Botschafter“ eingesetzt. Diese tuningbegeisterten Mitarbeiter dienen als Kontaktpersonen bei Treffen, Messen und auf Events. Frei nach dem Motto „Aus der Szene für die Szene“.²²

²¹ Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.

²² Tune it! Safe!

5.2 Repression

Obwohl das Hauptaugenmerk der Verkehrsunfallprävention im Bereich Tuning auf den präventiven Maßnahmen liegt, darf die Repression nicht vernachlässigt werden. Denn Normen, die bestehen, jedoch nicht regelmäßig sanktioniert werden, werden in unserer Gesellschaft oft als insgeheim gebilligt gesehen. Dies ist beispielsweise bei dem Phänomen „Raubkopien“ eingetreten. Wenn dann das Ausmaß der Folgen unüberschaubar wird und das Schadensausmaß eskaliert, benötigt eine nachträgliche Sensibilisierung diesbezüglich einen immens großen Zeitraum von mehreren Generationen. Den Menschen fällt es schwer in kurzer Zeit ihr Denken und ihr übliches Handeln zu ändern. Der Gedanke des „Kavaliersdelikt“ ist in solchen Fällen tief in ihren Köpfen verankert. Der Versuch, ihnen begreiflich zu machen, dass sie sich straffällig machen und zu Straftätern im rechtlichen Sinn werden, scheint in sehr vielen Fällen hoffnungslos. So sind repressive Maßnahmen unerlässlich, da ohne die Repression die Ernsthaftigkeit im Umgang mit dem Thema stark nachlässt und präventive Maßnahmen nur einen schlechten Angriffspunkt haben, um zu wirken.

5.2.1 Polizeiliche Maßnahmen

Die Polizei ist nach § 36 Absatz fünf Satz eins Straßenverkehrsordnung dazu befugt Verkehrsteilnehmer unter anderem zur Verkehrskontrolle einschließlich der Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit anzuhalten. Mit dieser Befugnis kann die Polizei also jederzeit getunte Fahrzeuge, die sich meist durch die vorgenommenen Veränderungen von den anderen Verkehrsteilnehmern optisch oder auch akustisch unterscheiden, anhalten und überprüfen. Viele illegale Veränderungen sind auch durch Laien erkennbar, für andere benötigt man ein wenig Fachkenntnis und wieder andere müssen von einem Experten festgestellt werden. In allen Fällen dürfen die Polizeibeamten keine falsche Zurückhaltung zeigen. Das reine Überprüfen der Personal- und Führerscheindaten sowie der Zulassungsbescheinigung Teil 1 (Fahrzeugschein) und den nötigen ABE und Gutachten reicht nicht immer aus. Daher ist es nötig, dass man die Fahrzeuge genau in Augenschein nimmt. Auch das Herbeirufen eines Kollegen mit größte-

rem Fachwissen oder die Vorladung zu einer Prüfstelle wie TÜV oder DEKRA kann in vielen Fällen nötig sein. Ein konsequentes polizeiliches Einschreiten ist sehr wichtig. Die Polizei gibt sich innerhalb der Kampagne Tune it! Safe! als Tuningberater. Ob es sich dort nun um Polizisten mit speziellem Fachwissen handelt oder nicht, sehen die Menschen nicht. Sie sehen nur die Institution Polizei und gehen von gleichem Kenntnisstand aller Polizisten aus. Durch jede Verkehrskontrolle bei der offensichtliche illegale Veränderungen übersehen werden verliert die Polizei daher ein kleines bisschen an Beraterqualität, denn wie kann ich mich von jemandem beraten lassen, dem nicht mal auffällt, dass etwas falsch ist. Natürlich gibt es viele unsachgemäße Abänderungen, die man bei einer ersten Inaugenscheinnahme nicht erkennen kann oder schnell übersieht. Wichtig ist, dass man es versucht. Hier spielt das subjektive Befinden des kontrollierten Verkehrsteilnehmers eine große Rolle. Er darf nicht denken „das interessiert die ja gar nicht“ oder „die haben ja gar keine Ahnung“, sondern muss das Gefühl haben, dass er noch mal Glück gehabt hat, dass er ohne aufzufallen durch die Kontrolle gekommen ist. Daher ist es auch wichtig, in Situationen, in denen man sich unsicher ist, einen Experten zu Rate zu ziehen, und den Verkehrsteilnehmer nicht aus Sachkenntnismangel fahren lässt.

6 Fazit

Meiner Meinung nach ist die Förderung des Verständnisses und der Bereitschaft für normgerechtes und sicheres Verhalten durch präventive Maßnahmen sehr wichtig um eine zielgruppenbezogene Verhaltens – und Einstellungsänderung im Bereich des sicheren Tunings zu erzielen. Eine Minimierung der Unfallgefahren und –folgen allein durch repressive Maßnahmen ist schon durch die Tatsache, dass nur die wenigsten Gefahren bei einer Polizeikontrolle wirklich erkannt werden, unwahrscheinlich. Projekte wie Tune it! Safe! gehen nach meiner Ansicht den richtigen Weg. Überall wo die Szene zusammenkommt sind auch Vertreter von Tune it Safe! zu gegen. Sie treten an die Zielgruppe heran und schaffen einen Zugang zu dieser. Die Polizei zeigt durch ihre engagierte Mitarbeit an dem Projekt, dass sie ausschließlich an der Sicherheit der jungen Erwachsenen interessiert

ist und keinesfalls die Intention besitzt, allgemein gegen Tuning vorzugehen. Durch das Profitieren beider Parteien, verstärkt sich das Verhältnis und vor allem das Vertrauen zwischen Polizei und Bürger. Ich denke aufgrund der sinnvoll angelegten Konzepte, wird die Verkehrsunfallprävention in diesem Bereich Früchte tragen.

7 Literaturverzeichnis

Gesetze und Verordnungen

RdErl. d. Innenministeriums zur Verkehrsunfallprävention der Polizei
Nordrhein-Westfalen; Entwurf einer Neufassung, Stand 27.06.2007

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Literatur und Quellenverzeichnis

Tune it! Safe! – Das Magazin für sicheres Tuning, Heft 1/2008:
(Artikel, S.14-15) Illegales Tuning
(Artikel, S.20) Aus der Szene für die Szene

Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.
Streifzug durch die Geschichte des Tunings
[Informationsmaterial zur Essen Motor Show 2007]

Tune it! Safe!
Internet: <http://www.tune-it-safe.de> [Stand 01.03.2008]

Verband Deutscher Automobil Tuner e. V.
Internet: <http://www.vdat.de> [Stand 01.03.2008]

Wikipedia, Online Enzyklopädie: Fahrzeugtuning
Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrzeugtuning>
[Stand 01.03.2008]

Polizei Sachsen-Anhalt, Projekt: Pit Stop!
Internet:

http://www.polizei.sachsen-anhalt.de/fileadmin/redakteure/hbs/projekte/praevention/projekt_pit_stop.pdf [Stand 01.03.2008]

Einführung in die Jugendsoziologie von Ingo Ostwald

Internet:

<http://pages.quadratur-webdesign.de/de/ingos-welt/main/unten/content/artikel/text/jugendsoziologie.pdf>

[Stand 01.03.2008]

Literaturauszüge zur Entwicklungspsychologie

Internet:

<http://www.stangl.eu/psychologie/entwicklung/Ich-Entwicklung.shtml>

[Stand 01.03.2008]

Wikipedia, Online Enzyklopädie: Adoleszenz

Internet: <http://de.wikipedia.org/wiki/Adoleszenz>

[Stand 01.03.2008]

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

André Gorgs

Grefrath, den 01. März 2008