

Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
BMK IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail: st1@bmk.gv.at
per Webformular: Parlamentarisches
Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021 0.864.364	Rp 25638/02/2022/DU/Sa	4027	11.03.2022
17.02.2022	Mag. David Ulbrich		

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (40. KFG-Novelle); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Dr. Kast!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zur 40. KFG-Novelle. Dazu nehmen wir
binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Es ist unbestritten, dass im Rahmen von Treffen der Tuner-Szene immer wieder unzulässige
Verhaltensweisen und Änderungen an Fahrzeugen beobachtet werden. Wir begrüßen alle
gesetzlichen Maßnahmen, die darauf abzielen, private Straßenrennen, ungebührliche Lärm- und
Abgasentwicklungen und ähnliche unangebrachte Veranstaltungen zu unterbinden.

II. Im Detail

Wir lehnen jedoch eine neuerliche Erhöhung des allgemeinen Strafrahmens von 5.000 Euro auf
10.000 Euro ab. Bislang wurde der aktuelle Strafrahmen von 5.000 Euro nur in sehr wenigen
Fällen ausgeschöpft, was indiziert, dass der derzeitige Strafrahmen ausreichend ist. Es wäre
absolut ausreichend, die Erhöhung des Strafrahmens explizit nur für jene gesetzlichen
Maßnahmen gelten zu lassen, welche auf die so genannte „Tuning-Szene“ abzielen.

In diesem Zusammenhang ist bei der Novellierung (und auch aus den Erläuterungen) des § 134
Abs. 3 erster Satz nämlich nicht klar ersichtlich, warum auch die §§ 4 Abs. 7a und 101 Abs. 1 lit a
gemeinsam mit den neu einzufügenden § 102 Abs. 3c in § 134 Abs. 3 erster Satz angeführt
werden. Wir regen daher die Streichung der beiden genannten Paragraphen aus dem ersten Satz
des zu ändernden § 134 Abs. 3 an. Keinesfalls darf die Novelle dazu führen, dass Unternehmen,
die minderschwere Verstöße gegen das KFG begehen, mit höheren Strafen belegt werden. Der
erhöhte Strafrahmen muss auf ganz bestimmte „Raser- und Tuningdelikte“ beschränkt und für
andere Verstöße der Strafrahmen bei 5.000 Euro belassen werden.

Im Zusammenhang mit § 58 Abs. 1 stehen wir der angeführten „eigenen Wahrnehmung“ des Exekutivorgans über gesteuerte Fehlzündungen, Geräusche durch schlagartiges Abblasen von Überdruck im Ansaugsystem oder Flammen aus dem Endschalldämpfer skeptisch gegenüber.

Es ist zu hinterfragen, inwieweit objektiven Messungen der subjektiven, eigenen Wahrnehmung von Lärm der Vorrang zu geben ist: Beim Verhängen von Strafen sollte die Messung des Schalldruckpegels nicht durch die subjektive Einschätzung, die von Mensch zu Mensch unterschiedlich sein kann und von Umgebungsfaktoren abhängt, ersetzt werden. Weiters hegen wir Bedenken, ob nicht fachkundige Personen aus eigener Wahrnehmung feststellen können, welche Phänomene zulässigerweise „fahrzeugspezifisch“ sind. Immerhin gibt es serienmäßig hergestellte Fahrzeuge mit Klappenauspuff, die etwa im „Sport-Modus“ von allein Zwischengas geben und in bestimmten Fahrsituationen also Auspuffknallen usw. verursachen. Das Risiko, dass nicht fachkundige Organe auf den ersten Anschein hin (z.B.: „Zu laut, Auspuff schießt“) unverzüglich Zulassungsschein und Kennzeichentafeln abnehmen, besteht.

Generell ist beim Thema Lärmemission auf die Ungleichbehandlung zwischen älteren und neuen Fahrzeugen hinzuweisen: Neufahrzeuge erhalten auch mit rund 100 dB eine EU-Typengenehmigung (z.B. Sportwagen, Harley Davidson usw.), bei älteren ist oftmals nur ein Wert von rund 80 dB in den Papieren eingetragen. Je nach Type kann es zu einem „Nachblubbern“ bzw. Fehlzündungen kommen, auch wenn dies gar nicht beabsichtigt ist. In diesem Fall werden die in den Papieren eingetragenen Schallpegel auch bei Fahrzeugen im Originalzustand überschritten. Ab 3 dB über dem eingetragenen Wert liegt ein schwerer Mangel vor, ab 12 dB ist Gefahr im Verzug und das Fahrzeug darf nicht mehr betrieben werden. Hier drängt sich die Frage auf, inwiefern ein neues Fahrzeug mit 100 dB (+12dB Toleranz) leiser sein kann als ein älteres Fahrzeug mit 77 dB (+12dB Toleranz).

Es ist also darauf abzustellen, dass nur eine bewusst herbeigeführte Veränderung am Fahrzeug oder eine bewusst vorschriftswidrige Verwendung eine Strafe nach sich ziehen kann, keinesfalls die Benützung eines Fahrzeugs in einem genehmigten Zustand. Altersgemäßer Verschleiß kann zu den inkriminierten Lärmemissionen führen und darf bei ordnungsgemäßer Verwendung und augenscheinlich technischer Unversehrtheit verwaltungsstrafrechtlich nicht schlagend werden. Wir regen daher die Verankerung einer nachvollziehbaren Messung der Lärmemission an, um nicht über den Weg der Bekämpfung absichtlich verursachten Lärms ältere Fahrzeuge oder Motorräder vom Markt zu drängen.

Wir regen daher an, § 58 Abs. 2 sowie in § 134 Abs. 3 um die Wortfolge „*vorsätzlich herbeigeführtes*“ jeweils vor der vorgeschlagenen Wortfolge „schlagartiges Abblasen von Überdruck im Ansaugsystem“ zu ergänzen. Diese Ergänzungen stellen sicher, dass ein zulassungskonform betriebenes KFZ nicht plötzlich Grund zur Strafverfolgung gibt. Es gibt zugelassene Sportfahrzeuge, deren Motoren die inkriminierten Geräusche bzw. kurzes Flammenzüngeln verursachen können.

Soweit der Gesetzgeber gemäß Erläuterungen das „Hopsenlassen des Fahrzeuges“, d.h. „wenn mit Hilfe elektrisch betriebener Hydraulik- oder Pneumatikpumpen die Karosserie an den Vorder- rädern sowie jede Radaufhängung einzeln angehoben wird und der Eindruck eines „hopsenden“ Fahrzeuges erweckt wird, verbieten will, wäre es zweckdienlich, dies auch so im Gesetz zu formulieren. Derartiges Verhalten entspricht nicht der Eigenart des Fahrzeuges, wie in § 102 Abs. 3 KFG gefordert. Als Gegenbeispiel zu nennen wären etwa Gas-Wheelies (ohne Kupplungseinsatz), welche sehr wohl zur Eigenart des Fahrzeuges „starkes Motorrad“ gehören. Das ist Physik und vom Hersteller serienmäßig ermöglicht.

III. Zusammenfassung

Wir unterstützen das Vorhaben der Bundesregierung, Raser und Verhaltensweisen der Tuningszene strenger zu bestrafen bzw. überhaupt strafbar zu machen, regen aber eine klare und unmissverständliche Einschränkung der Erhöhung des Strafrahmens auf eben solche absichtlich bzw. vorsätzlich begangenen Delikte an und lehnen die Erweiterung des erhöhten Strafrahmens auf andere Delikte ab.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär