

**AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG**  
Abteilung 1 – Landesamtsdirektion  
Verfassungsdienst

**LAND  KÄRNTEN**

Betreff:  
Petition 40/PET; **Stellungnahme**

Datum	18. November 2020
Zahl	<b>01-VD-BG-11006/5-2020</b>

Bei Eingaben Geschäftszahl anführen!

Auskünfte	Mag. Katrin Russek-Tusch
Telefon	050 536 10815
Fax	050 536 10800
E-Mail	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

Seite	1 von 3
-------	---------

**An die Parlamentsdirektion  
zu Händen des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen**

**Per E-Mail: [NR-AUS-PETBI.Stellungnahme@parlament.gv.at](mailto:NR-AUS-PETBI.Stellungnahme@parlament.gv.at)**

Zu dem mit do. Note vom 7. Oktober 2020, Zl. 40/PET-NR/2020, übermittelten Ersuchen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu den in der Stellungnahme verwendeten Begriffen „offizielles GTI-Treffen“ vs. „inoffizielle“ Treffen von GTI-Fahrern:

Bei dem in diesem Zusammenhang meist verwendeten Begriff „**offizielles GTI-Treffen**“ handelt es sich um eine seit vielen Jahren von der Gemeinde Maria Wörth in Reifnitz im Mai/Juni abgehaltene Veranstaltung. Die Bezeichnung wechselte über die Jahre von „GTI-Treffen“ zu „Auto-News“ (in verschiedenen Schreibweisen) und wurde zuletzt unter dem Titel „Wörtherseetreffen“ angesucht. Bei dieser Veranstaltung handelt es sich um eine öffentliche, dem K-VAG unterliegende Veranstaltung und wurden in der Vergangenheit die Verfahren gemäß § 19 Abs. 6 K-VAG 2010 an die BH Klagenfurt-Land delegiert und von dieser entsprechende Genehmigungen bzw. Bewilligungen erteilt. Heuer wurde unter dem Titel „Wörtherseetreffen 2020“ um Bewilligung angesucht, seitens der Gemeinde Maria Wörth wurde dieses „39.Wörtherseetreffen - GTI-Treffen 2020“ am 11. März 2020 aufgrund der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie abgesagt.

Abseits davon finden sogenannte „**inoffizielle“ Treffen** von GTI-Fahrern – hauptsächlich im Frühsommer und Herbst - statt. Diese sind unabhängig von der eingangs genannten Veranstaltung zu betrachten. Dabei handelt es sich um spontane Zusammenkünfte von GTI-Fans, die sich untereinander verabreden.

In den letzten Jahren haben sich – wie bereits zuvor dargelegt – abseits des jährlichen „offiziellen“ GTI-Treffens in Reifnitz sogenannte „inoffizielle“ GTI-Vor- und Nachtreffen etabliert. Bei diesen handelt es sich um Treffen von Autoliebhabern, die sich an verschiedenen Stellen – vorzugsweise im Wörthersee-Raum – in großer Zahl treffen und zum Teil auch durch Einsatz ihrer Fahrzeuge Lärm erzeugen. Die in der Vergangenheit vorgebrachten Beschwerden haben sich im wiederholten Maße immer auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer konzentriert.

Die eingebrachten Beschwerden wurden umfangreichen Analysen, vorbereitenden Maßnahmen und einem erhöhten Polizeieinsatz zugeführt.

Gemäß § 1 Abs. 1 Kärntner Veranstaltungsgesetz 2010 (K-VAG 2010) gilt dieses Gesetz für alle öffentlichen Veranstaltungen, soweit Abs. 2 nicht anderes bestimmt. Veranstaltungen im Sinne des § 2 Abs. 1 lit. a K-VAG 2010 sind alle Unternehmungen und Darbietungen, die zum Vergnügen oder zur Erbauung der Besucher und Teilnehmer bestimmt sind; hierzu gehören insbesondere Theatervorstellungen, Konzerte, Ausstellungen, sportliche Wettkämpfe und dergleichen.

Bei den genannten Nebentreffen handelt es sich jedoch um spontane, primär durch sozialen Netzwerke koordinierte Treffen von Verkehrsteilnehmern. Diese stellen keine Veranstaltung dar und unterliegen daher nicht dem Regelungsregime des K-VAG 2010.

Als rechtliche Grundlage für Maßnahmen wäre in Bezug auf die hauptsächlich verkehrsrechtliche Problematik das Kraftfahrzeuggesetz heranziehen.

Angemerkt wird, dass es bereits im Jahr 2018 Diskussionen bei der Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder gab (Zl. BMVIT 170.303/0006 IV/ST1/2018).

*„Ergebnis: Der Vorschlag, eine entsprechende gesetzliche Grundlage im Kraftfahrzeuggesetz zu schaffen, dass schon bei Verdacht auf unzulässige Emissionen oder provozierte Fehlzündungen durch ein Fahrzeug eines Konvois bis zu 48 Stunden für die technische Überprüfung abgestellt und somit aus dem Verkehr gezogen werden können, erscheint überschießend. Die Setzung von Zwangsmaßnahmen, wie Abstellen eines Fahrzeuges für einen längeren Zeitraum wie zB 48 Stunden aufgrund bloßer Verdachtsmomente, dürfte unverhältnismäßig sein. Das Kraftfahrzeuggesetz bietet schon derzeit Möglichkeiten für technische Kontrollen an Ort und Stelle und auch für die Abnahme der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheins bei Gefahr in Verzug, wenn festgestellt wird, dass mit dem Fahrzeug auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhafte Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden.*

*Es sollte in Zukunft rund um das GTI-Treffen vermehrt Exekutive zum Einsatz kommen. Dadurch sollen vermehrt verschärfte technische Kontrollen an Ort und Stelle erfolgen und wenn vor Ort Mängel festgestellt werden, die nicht zu einer Abnahme der Kennzeichentafeln führen, bzw. bei begründeten Verdachtsmomenten soll in weiterer Folge eine besondere Überprüfung des Fahrzeuges durch die Behörde angeordnet werden. Bei Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen wäre die jeweilige Zulassungsbehörde zu informieren, um dieser die Möglichkeit einer Art besonderen Überprüfung nach den jeweiligen Vorschriften des Heimatstaates zu geben.“*

Angemerkt wird, dass § 102 KFG zwar festlegt, dass nicht ungebührlich Lärm verursacht werden darf, jedoch gestaltet sich eine technische Kontrolle als sehr schwierig. Für jedes Kraftfahrzeug werden gemäß den einschlägigen Bestimmungen (im konkreten Fall für Fahrzeuge der Klasse M1 die UN/ECE Regelung Nr. 51) Messverfahren festgelegt, nach welchen sowohl das Fahrgeräusch als auch das Standgeräusch zu messen sind. Während es für das Fahrgeräusch einen Grenzwert gibt, der nicht überschritten werden darf, ist ein solcher für die Standgeräuschmessung nicht vorgesehen. Die Problematik liegt primär darin, dass die gemessenen Werte nur für einen genau definierten Betriebszustand Gültigkeit haben, in der Praxis die Fahrzeuge aber gänzlich anders bewegt werden. Auch wenn Fahrzeuge bei der Genehmigung die Grenzwerte einhalten, können dennoch – auch ohne Manipulation am Fahrzeug – im realen Fahrbetrieb erheblich höhere Lärmemissionen auftreten. Auf Grund des komplexen Messverfahrens für das Fahrgeräusch kann im Zuge der technischen Kontrollen solcher Fahrzeuge lediglich das Standgeräusch nachkontrolliert werden. Innerhalb der EU wird in der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge keine verpflichtende Angabe der Kontrollwerte für das Standgeräusch vorgesehen. Im Zuge der technischen Kontrollen kann daher auch nicht festgestellt werden, inwieweit das Standgeräusch über dem genehmigten Wert liegt und inwieweit es zu Manipulationen an lärmmindernden Maßnahmen am Fahrzeug gekommen ist. Angemerkt wird, dass in österreichischen und deutschen Zulassungsbescheinigungen diese Werte angeführt sind.

In diesem Zusammenhang wird angeregt, in der EU dafür einzutreten, dass zumindest das Standgeräusch verpflichtend in der Zulassungsbescheinigung angeführt wird. Bewusst herbeigeführte Fehlzündungen lassen sich aber damit nicht erkennen.

Fehlzündungen stellen jedenfalls nicht den ordnungsgemäßen Betrieb eines Fahrzeuges dar. Im Normalfall treten heute bei modernen Fahrzeugen keine Fehlzündungen mehr auf. Im Zuge der technischen Kontrolle kann aber auch nicht festgestellt werden, ob mit dem Fahrzeug eine Fehlzündung verursacht wurde. Es kann eventuell nur festgestellt werden, inwieweit es Manipulationen am Fahrzeug gab, welche Rückschlüsse auf überhöhte Lärmemissionen ziehen lassen, wie etwa Ausbau von lärmindernden Teilen wie Schalldämpfer, Katalysator oder ähnliches, Ersatz der Auspuffanlagen durch solche mit Klappen, zusätzliche Kraftstoffleitungen in den Abgasstrang, nicht serienmäßige Schalter im Bereich des Lenkers, etc. Manipulationen am Steuergerät oder Eingriffe ins Motormanagement sind im Zuge der technischen Kontrollen nicht zu erkennen.

Gemäß Punkt 8.1. der Anlage 6 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV ist bereits heute eine Änderung an Auspuffanlagen ohne Genehmigung mit einem Vorschriftsmangel zu beurteilen. Übersteigt das Fahr- oder das Standgeräusch den bei der Genehmigung festgesetzten Wert um mehr als 3 dB(A), so ist dies mit einem schweren Mangel zu werten. Eine Überschreitung von mehr als 12 dB(A) führt demgegenüber zu Gefahr in Verzug. Wurde das Lärmschutzsystem derart geändert, dass der Lärmpegel verändert wird, führt dies im Sinne der PBStV zu einem schweren Mangel oder ebenfalls zu Gefahr in Verzug.

Auspuffanlagen müssen grundsätzlich eine EU-Teilbetriebserlaubnis haben. Serienschalldämpferanlagen können durch solche Anlagen ersetzt werden. Angemerkt wird, dass es im Handel nach wie vor Anlagen gibt, bei denen während der Fahrt elektronisch Klappen im Auspuff geöffnet werden können, wodurch die Fahrgeräusche massiv zunehmen. Diese Teile gibt es sogar mit EU-Betriebserlaubnis. Eine Kontrolle ist sehr schwierig. Angeregt wird, auf EU-Ebene zu forcieren, dass solche Anlagen mit der Möglichkeit der Manipulation nicht mehr genehmigungsfähig sind und generell verboten werden.

Das Kraftfahrzeuggesetz bietet zwar bereits jetzt Möglichkeiten für technische Kontrollen an Ort und Stelle und auch für die Abnahme der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheines bei Gefahr in Verzug, wenn festgestellt wird, dass mit dem Fahrzeug auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhafte Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden. Angemerkt wird, dass solche Manipulationen – wie bereits zuvor ausgeführt – teilweise so durchgeführt werden, dass von außen kaum etwas erkennbar ist. Dies ist auch für Fachbetriebe schwierig festzustellen, weil teilweise ein Auslesen der Software in der erforderlichen Tiefe für diesen nicht vom Werk aus vorgesehen ist.

Die bestehenden Sanktionsmöglichkeiten reichen – auf Grund der gemachten Erfahrungen – offenkundig nicht mehr aus, um auch eine entsprechende abschreckende Wirkung zu erzielen. Vielmehr wird vereinzelt die Bezahlung einer Geldstrafe sogar in gewisser Weise als populär angesehen. Diesem Umstand kann nur durch andere Maßnahmen begegnet werden, die auf das Verunmöglichen von weiteren Verwaltungsübertretungen abzielen, wie etwa die Möglichkeit, die Kennzeichen für mehrere Tage zu entziehen, Führerscheine abzunehmen und als ultima ratio auch die Beschlagnahme von Fahrzeugen.

Für die Kärntner Landesregierung:  
Dr. Primosch