



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jörg Baumann AfD**
vom 10.08.2025

Autotuning in Bayern

Die bayerische Tuningszene besteht überwiegend aus rechtstreuen Autoenthusiasten, die ihre Fahrzeuge individuell aufwerten und sich klar von der Autoposer- und Raser-szene abgrenzen. Eine aktuelle Branchenstudie beziffert bundesweit rund 3 Mio. Pkw mit Modifikationen. 6 bis 7 Prozent aller Fahrer haben demnach Individualisierungsmaßnahmen vorgenommen. 22 Prozent interessieren sich grundsätzlich für Tuning und über 95 Prozent der Szene grenzen sich explizit von Autoposer- und Raserverhalten ab. Zudem belegen Besucherzahlen wie gut 200 000 auf der Essen Motor Show 2024 die gesellschaftliche Breite des Themas. Diese Fakten sprechen gegen pauschale Stigmatisierungen und für eine sachliche, datenbasierte Bewertung in Bayern.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Umfang und Struktur der Tuningszene in Bayern 4
 - 1.1 Wie schätzt die Staatsregierung die Größe der bayerischen Tuningszene ein (Zahl der aktiven Tuningfans und der regelmäßig teilnehmenden Personen an Treffen/Veranstaltungen; bitte Auflistung seit 2020 und Nennung der Datengrundlage)? 4
 - 1.2 Wie viele in Bayern zugelassene Fahrzeuge weisen eingetragene Tuning- oder Individualisierungsmaßnahmen (z. B. gemäß § 19 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung [StVZO], ABE/Teilegutachten) auf (bitte Auflistung seit 2020)? 4
 - 1.3 Wie verteilen sich legale Modifikationsarten (optisch, Fahrwerk/Räder, Leistungssteigerung, Abgasanlage) prozentual in Bayern (bitte Auflistung seit 2020)? 4
2. Begriffsbestimmung und Abgrenzung zur Autoposer- und Raserszene 4
 - 2.1 Welche Definitionen nutzt die Polizei bzw. das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration für „Tuner“, „Autoposer“ und „Raser“ und wie wird zwischen diesen Gruppen in der Praxis unterschieden? 4
 - 2.2 In wie vielen Ermittlungsvorgängen oder Kontrollen wurde in Bayern explizit eine Zuordnung zur Tuningszene vorgenommen (bitte Auflistung seit 2020)? 5

2.3	Welche Leitlinien bestehen, um rechtstreu Tuningfans nicht mit der Autoposer- oder Raserszene gleichzusetzen?	6
3.	Anzeigen und Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Tunern	6
3.1	Wie viele Anzeigen und Ordnungswidrigkeiten wurden in Bayern gegen sogenannte Tuner erstattet (bitte Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?	6
3.2	In wie vielen Fällen führten Anzeigen wegen technischer Veränderungen zu Verurteilungen bzw. Bußgeldbescheiden (bitte mit Benennung der Höhe der Sanktionen im Mittel und Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?	6
3.3	Wie hoch ist der Anteil eingestellter Verfahren (z. B. mangels Tatverdacht) in diesem Kontext (bitte Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?	6
4.	Verkehrsunfälle mit Beteiligung getunter Fahrzeuge	6
4.1	Wie viele Verkehrsunfälle in Bayern wurden durch Fahrer getunter Fahrzeuge verursacht (bitte Auflistung seit 2020)?	6
4.2	Wie viele Personen wurden dabei verletzt bzw. getötet (bitte nach Schweregrad und nach den Jahren seit 2020 differenzieren)?	6
4.3	Wie unterscheiden sich Unfallraten und -schwere getunter Fahrzeuge im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt, bereinigt nach Fahrleistung, Alter und Fahrzeugsegment (bitte Auflistung seit 2020)?	7
5.	Geschwindigkeitsverstöße und Verkehrsüberwachung	7
5.1	Werden Fahrer getunter Fahrzeuge in Bayern statistisch häufiger „geblitzt“ als der Durchschnitt aller Pkw-Fahrer (bitte Quotenvergleich unter Kontrolle relevanter Faktoren, Alter, Fahrzeugklasse, Tageszeit, Streckenart und Auflistung seit 2020)?	7
5.2	Wie viele Mess-/Verwarn-/Bußgeldvorgänge wegen Geschwindigkeitsüberschreitung, Rotlicht- und Abstandsverstößen betrafen getunte Fahrzeuge (bitte Auflistung seit 2020)?	7
5.3	Welche Anteile entfallen dabei auf innerörtliche, außerörtliche und Autobahnverstöße (bitte Auflistung seit 2020)?	7
6.	Gefahrenpotenzial und Risikobewertung	7
6.1	Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zum spezifischen Gefahrenpotenzial der Tuningszene vor?	7
6.2	Welche Indikatoren verwendet die Polizei für eine lagebildgestützte Risikoanalyse (z. B. nächtliche Lärmbeschwerden, Treffpunkte, Social-Media-Ankündigungen)?	8

6.3	Welche präventiven Maßnahmen folgen daraus (bitte Auflistung der einzelnen Maßnahmen)?	8
7.	Kriminalitätsbelastung im Vergleich	8
7.1	Sind sogenannte Tuner nach Kenntnis der Staatsregierung in Bayern häufiger tatverdächtig bei allgemeinen Kriminalitätsdelikten (z. B. Eigentums-, Drogen-, Gewaltdelikte) als der Durchschnitt der Autofahrer (bitte Tatverdächtigen- und Häufigkeitszahlen vergleichend seit 2020 darstellen)?	8
7.2	Wie hoch ist der Anteil derjenigen, die ausschließlich wegen verkehrsrechtlicher Ordnungswidrigkeiten auffallen?	9
7.3	Welche Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung, um die große Mehrheit unauffälliger Tuningfans nicht mit einzelnen Störern und Rasern in Sippenhaft zu nehmen?	9
8.	Prüfwesen, Verwaltungspraxis und Zusammenarbeit mit der Szene	9
8.1	Wie bewertet die Staatsregierung die Verfügbarkeit und Wartezeiten bei Prüfstellen (TÜV, DEKRA etc.) für Eintragungen von Tuningmaßnahmen und sieht sie Handlungsbedarf zur Beschleunigung?	9
8.2	Welche Informations- und Präventionsangebote setzt die Polizei/ Staatsregierung ein (bitte Auflistung seit 2020 und mit Einschätzung, wie viele Teilnehmer hierdurch erreicht werden konnten/können)?	9
8.3	In welcher Weise kooperiert die Staatsregierung mit Verbänden, Werkstätten und Veranstaltern (z. B. VDAT, Clubs, Messeformaten) zur Förderung legalen Tunings und zur klaren Abgrenzung gegenüber der Raserszene?	10
	Hinweise des Landtagsamts	11

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Justiz und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 08.09.2025

1. Umfang und Struktur der Tuningszene in Bayern

1.1 Wie schätzt die Staatsregierung die Größe der bayerischen Tuningszene ein (Zahl der aktiven Tuningfans und der regelmäßig teilnehmenden Personen an Treffen/Veranstaltungen; bitte Auflistung seit 2020 und Nennung der Datengrundlage)?

In Bayern existiert eine lebendige Tuningszene mit zahlreichen Clubs, Veranstaltungen und Treffen, die auch mitunter überregionalen Charakter aufweisen. Da keine zentrale Datenbank oder Registrierung besteht, in der Tuning-Clubs oder Veranstaltungen/Treffen erfasst werden, ist eine belastbare Aussage zur Größe der Tuningszene in Bayern nicht möglich.

1.2 Wie viele in Bayern zugelassene Fahrzeuge weisen eingetragene Tuning- oder Individualisierungsmaßnahmen (z. B. gemäß § 19 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung [StVZO], ABE/Teilegutachten) auf (bitte Auflistung seit 2020)?

1.3 Wie verteilen sich legale Modifikationsarten (optisch, Fahrwerk/Räder, Leistungssteigerung, Abgasanlage) prozentual in Bayern (bitte Auflistung seit 2020)?

Die Fragen 1.2 und 1.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung liegen keine Daten darüber vor, wie viele in Bayern zugelassene Fahrzeuge eingetragene Tuning- oder Individualisierungsmaßnahmen aufweisen. Eine statistische Auswertung über die Zulassungsbehörden ist nicht möglich.

2. Begriffsbestimmung und Abgrenzung zur Autoposer- und Raserszene

2.1 Welche Definitionen nutzt die Polizei bzw. das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration für „Tuner“, „Autoposer“ und „Raser“ und wie wird zwischen diesen Gruppen in der Praxis unterschieden?

Es bestehen die nachfolgenden, seit 2025 für die Bayerische Polizei geltenden Definitionen:

Tuner:

Ein Tuner ist eine Person, die individuelle Veränderungen an ihrem Fahrzeug vornimmt oder vornehmen lässt, um dadurch gezielt dessen Optik, Leistung, Fahreigen-

schaften und/oder Akustik zu modifizieren. Der Tuner kann hierbei in zwei Kategorien unterteilt werden:

- Die professionellen Tuner investieren einen Großteil ihrer Zeit und ihres Geldes in das Tuning ihres Fahrzeugs. Dementsprechend werden die häufig kostspieligen Umbauten pfleglich behandelt und nur bedingt im öffentlichen Straßenverkehr genutzt, um Schäden und Verschleiß zu vermeiden. Häufig handelt es sich um Fahrzeuge, die in erster Linie bei Tuningveranstaltungen präsentiert werden und somit im öffentlichen Straßenverkehr eine eher untergeordnete Rolle spielen. Werden die Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr genutzt, sind sie in der Regel fachgerecht umgebaut und die erforderlichen Eintragungen vorhanden.
- Bei polizeilich relevanten Tunern handelt es sich um Personen, die ihr Fahrzeug verändern und die notwendigen Abnahmen und Eintragungen nicht oder nur begrenzt vornehmen lassen. Häufig fehlen hier die technischen und rechtlichen Kenntnisse. Auch fehlendes Interesse und Wissen über mögliche Folgen von unerlaubten bzw. ungeprüften Umbauten sowie finanzielle Aspekte spielen eine Rolle. Hierdurch werden in dieser Gruppe vermehrt technische Verstöße festgestellt, die nicht selten zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen. Hierzu zählen z. B. folierte Seitenscheiben oder Rückleuchten, unerlaubte Rad-Reifen-Kombinationen, manipulierte Abgasanlagen oder Fahrwerksveränderungen.

Poser:

Ein Poser ist eine Person, die ein Fahrzeug hauptsächlich dafür nutzt, um durch auffälliges Fahrverhalten wie riskante Fahrmanöver, unnötiges Hin- und Herfahren sowie Lärmbelästigungen bis hin zu illegalen Kraftfahrzeugrennen Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit und/oder auf sozialen Medien zu erregen. Das Auffallen (Darstellen) steht dabei im Vordergrund. Aus diesem Grund befahren sie bevorzugt wiederholt Straßen mit hohem Personenaufkommen, treten jedoch auch bei organisierten Szenetreffen in Erscheinung. Dabei kommen meist hochpreisige und hochmotorisierte Serienfahrzeuge zum Einsatz, die aufgrund ihrer werksseitigen Ausstattung bereits auffällig sind. Die Fahrzeuge sind nicht selten nur geleast oder gemietet. Individuelle Veränderungen können vorhanden sein, dies ist jedoch keine Voraussetzung. Poser fallen vor allem durch Verhaltensverstöße im öffentlichen Straßenverkehr oder bei Szenetreffen auf und gefährden dabei nicht selten andere Verkehrsteilnehmer.

Raser:

Für typische „Raser“ existiert keine polizeiliche Definition. Anhand der ermittelten Tatverdächtigen ist jedoch festzustellen, dass sich Raser sowohl in allen Altersklassen als auch quer durch die Bevölkerung finden. Auch die Art der hierbei verwendeten Fahrzeuge ist als durchaus vielfältig zu beschreiben.

2.2 In wie vielen Ermittlungsvorgängen oder Kontrollen wurde in Bayern explizit eine Zuordnung zur Tuningszene vorgenommen (bitte Auflistung seit 2020)?

Der Staatsregierung liegen hierüber keinerlei Informationen vor. Ein verbindlicher Merker „Tuning/Tuningszene“ o. Ä. besteht weder im Strafverfahren noch im Ordnungswidrigkeitenverfahren (siehe auch Ausführungen zu Fragen 3.1 bis 3.3). Darüber hinaus findet keine zentrale, statistische Erfassung von Kontrollen statt.

2.3 Welche Leitlinien bestehen, um rechtstreue Tuningfans nicht mit der Autoposer- oder Raserszene gleichzusetzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2.1 verwiesen. Ergänzend dazu ist darauf hinzuweisen, dass die Bayerische Polizei bei der Ausführung der ihr übertragenen Aufgaben stets an die einschlägigen und gültigen Rechtsnormen gebunden ist.

3. Anzeigen und Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Tunern

3.1 Wie viele Anzeigen und Ordnungswidrigkeiten wurden in Bayern gegen sogenannte Tuner erstattet (bitte Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?

3.2 In wie vielen Fällen führten Anzeigen wegen technischer Veränderungen zu Verurteilungen bzw. Bußgeldbescheiden (bitte mit Benennung der Höhe der Sanktionen im Mittel und Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?

3.3 Wie hoch ist der Anteil eingestellter Verfahren (z. B. mangels Tatverdacht) in diesem Kontext (bitte Auflistung nach Deliktgruppen, z. B. Erlöschen der Betriebserlaubnis, Lärmbelästigung, illegale Rennen, technische Manipulationen, aufgeschlüsselt seit dem Jahr 2020)?

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie unter Frage 2.2 angeführt, werden keine allgemeingültigen Merker bzw. überhaupt Merker im Zusammenhang mit der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten vergeben, die eine Auswertung der Verfahren im Sinne der Anfrage ermöglichen würden. Auch eine manuelle Auswertung von Einzelvorgängen würde nicht die erwünschten Ergebnisse erbringen, ungeachtet des erheblichen personellen und zeitlichen Aufwandes einer Auswertung von Einzelakten, die selbst unter Berücksichtigung der Bedeutung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16a Abs. 1 und 2 Satz 1 Bayerische Verfassung (BV) ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags nicht erfolgen könnte.

4. Verkehrsunfälle mit Beteiligung getunter Fahrzeuge

4.1 Wie viele Verkehrsunfälle in Bayern wurden durch Fahrer getunter Fahrzeuge verursacht (bitte Auflistung seit 2020)?

4.2 Wie viele Personen wurden dabei verletzt bzw. getötet (bitte nach Schweregrad und nach den Jahren seit 2020 differenzieren)?

4.3 Wie unterscheiden sich Unfallraten und -schwere getunter Fahrzeuge im Vergleich zum bayerischen Durchschnitt, bereinigt nach Fahrleistung, Alter und Fahrzeugsegment (bitte Auflistung seit 2020)?

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die polizeiliche Verkehrsunfallstatistik sieht keine Merker vor, anhand derer Aussagen im Sinne der Anfrage erfolgen könnten. Auch wird ein Teil der angefragten Daten in Zusammenhang mit Verkehrsunfällen grundsätzlich nicht erfasst (z. B. Alter der Fahrzeuge und Fahrleistung oder ob es sich um ein getuntetes Fahrzeug handelt).

5. Geschwindigkeitsverstöße und Verkehrsüberwachung

5.1 Werden Fahrer getunter Fahrzeuge in Bayern statistisch häufiger „geblitzt“ als der Durchschnitt aller Pkw-Fahrer (bitte Quotenvergleich unter Kontrolle relevanter Faktoren, Alter, Fahrzeugklasse, Tageszeit, Streckenart und Auflistung seit 2020)?

5.2 Wie viele Mess-/Verwarn-/Bußgeldvorgänge wegen Geschwindigkeitsüberschreitung, Rotlicht- und Abstandsverstößen betrafen getunte Fahrzeuge (bitte Auflistung seit 2020)?

5.3 Welche Anteile entfallen dabei auf innerörtliche, außerörtliche und Autobahnverstöße (bitte Auflistung seit 2020)?

Die Fragen 5.1 bis 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es bestehen keine Möglichkeiten, die abgefragten Daten zu recherchieren. Wie bereits u. a. aus den Antworten zu den Fragen 2.2 und den Fragen 3.1 bis 3.3 sowie 4.1 bis 4.3 zu entnehmen, erfolgen keine Differenzierungen im Sinne der Anfrage.

6. Gefahrenpotenzial und Risikobewertung

6.1 Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zum spezifischen Gefahrenpotenzial der Tuningszene vor?

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass Abstand von einer Pauschalisierung der „Tunerszene“ bzw. der Begrifflichkeit „Tunerszene“ zu nehmen ist. Wie unter Antwort zur Frage 2.1 ausgeführt, muss vielmehr zwischen verschiedenen Phänomenen/Gruppen unterschieden werden und stets eine Einzelbetrachtung stattfinden. Während Tuner, die sich an die geltenden Vorschriften halten, kein besonderes zu betrachtendes Gefahrenpotenzial bieten, gehen von nicht normentreuen Umbauten und/oder Verhalten unterschiedlichste Gefahren aus. Angefangen von Belästigungen/Ruhestörungen bis hin zu Gefährdung oder gar Schädigung anderer, aber auch von sich selbst.

6.2 Welche Indikatoren verwendet die Polizei für eine lagebildgestützte Risikoanalyse (z. B. nächtliche Lärmbeschwerden, Treffpunkte, Social-Media-Ankündigungen)?

Die Polizei nutzt hierzu verschiedene, jeweils den regional- und phänomenbedingten Bedürfnissen angepasste Möglichkeiten. Hierzu zählen, neben eigenen Feststellungen/Wahrnehmungen und dem Austausch mit anderen Behörden, sowohl die Auswertung der sozialen Medien, d. h. z. B. Anmeldungen und Aufrufe zu Treffen aus dem Internet, als auch Bürgerbeschwerden/-eingaben und sonstige Hinweise. Mitunter wird die Polizei durch die unmittelbare Mitteilung der Veranstalter auf Veranstaltungen/Treffen aufmerksam gemacht.

Ein bayernweit einheitliches Lagebild existiert aufgrund der jeweiligen regionalen Besonderheiten derzeit nicht.

6.3 Welche präventiven Maßnahmen folgen daraus (bitte Auflistung der einzelnen Maßnahmen)?

Genauso vielfältig wie die sich mitunter ergebenden Problemstellungen sind die präventiven Maßnahmen, die sich stets an den jeweiligen Erfordernissen orientieren:

- regelmäßige Bestreifung erkannter Problemgebiete, einhergehend mit verstärkten Kontrollen
- gezielte Schwerpunktkontrollen, ggf. unter Hinzuziehung von Unterstützungskräften
- Kontaktaufnahme mit den Veranstaltern
- Aufklärung und Werben für gegenseitiges Verständnis im Rahmen von Einzelkontrollen und/oder Schwerpunktkontrollen, aber auch verschiedener Veranstaltungen
- Vorträge in Schulen/Berufsschulen
- Präventionsveranstaltungen in verschiedenster Ausprägung, darunter auch Teilnahme an Messen mit unterschiedlicher Reichweite und Ausrichtung
- Thematisierung auf Social-Media-Kanälen der Polizei
- Erfahrungsaustausch mit anderen Länderpolizeien, aber auch mit ausländischen Polizeien
- weitere Maßnahmen unter Einbeziehung verschiedener Beteiligter wie z. B. Städte und Kommunen, Grundstückseigentümer etc.

7. Kriminalitätsbelastung im Vergleich

7.1 Sind sogenannte Tuner nach Kenntnis der Staatsregierung in Bayern häufiger tatverdächtig bei allgemeinen Kriminalitätsdelikten (z. B. Eigentums-, Drogen-, Gewaltdelikte) als der Durchschnitt der Autofahrer (bitte Tatverdächtigen- und Häufigkeitszahlen vergleichend seit 2020 darstellen)?

7.2 Wie hoch ist der Anteil derjenigen, die ausschließlich wegen verkehrsrechtlicher Ordnungswidrigkeiten auffallen?

Die Fragen 7.1 und 7.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Daten im Sinne der Fragestellung liegen der Staatsregierung nicht vor. Belastbare Erkenntnisse könnten nur durch (Dunkelfeld-)Studien, durch sonstige umfangreiche Befragungen oder personal- und zeitaufwendige Einzelauswertungen erlangt werden. Auch unter besonderer Berücksichtigung des sich aus Art. 13 Abs. 2, 16 a Abs. 1 und 2 Satz 1 BV ergebenden parlamentarischen Fragerechts der Abgeordneten des Landtags kann dies wegen des hohen Aufwandes nicht erfolgen.

7.3 Welche Maßnahmen unternimmt die Staatsregierung, um die große Mehrheit unauffälliger Tuningfans nicht mit einzelnen Störern und Rasern in Sippenhaft zu nehmen?

Auf die Antwort zu Frage 2.3 wird verwiesen.

8. Prüfwesen, Verwaltungspraxis und Zusammenarbeit mit der Szene

8.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Verfügbarkeit und Wartezeiten bei Prüfstellen (TÜV, DEKRA etc.) für Eintragungen von Tuningmaßnahmen und sieht sie Handlungsbedarf zur Beschleunigung?

Die Grundversorgung mit Prüfmöglichkeiten erfolgt durch die sogenannte Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr. In Bayern ist der TÜV Süd gemäß § 10 Kraftfahrtsachverständigen-gesetz (KfSachvG) mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Technischen Prüfstelle beauftragt und unterhält ein hierzu ausreichendes Netz an Prüfstandorten. Zahlreiche Abnahmen können aber auch von den Prüffingenieuren der amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen an deren Prüfstandorten (Niederlassungen und geeignete Kfz-Werkstätten) durchgeführt werden. Da zahlreiche Prüfmöglichkeiten bestehen, ist davon auszugehen, dass nur in seltenen Fällen längere Wartezeiten zu erwarten sind, die im Übrigen u. a. durch Onlineterminvergaben vermieden werden können.

8.2 Welche Informations- und Präventionsangebote setzt die Polizei/ Staatsregierung ein (bitte Auflistung seit 2020 und mit Einschätzung, wie viele Teilnehmer hierdurch erreicht werden konnten/können)?

Die Polizeipräsidien führen die bei der Beantwortung der Frage 6.1 aufgelisteten Präventionsmaßnahmen durch. Diese unterscheiden sich je nach Polizeiverband und den dort bestehenden regionalen Besonderheiten. Es ist aufgrund der Rückmeldung einzelner Polizeiverbände davon auszugehen, dass die Reichweite – je nach Art der Maßnahme – im bis zu siebenstelligen Bereich liegt, insbesondere, wenn Social-Media-Kanäle genutzt werden.

Eine Einzelaufstellung nach Jahren bzw. eine generelle Einzelaufstellung im Sinne der Anfrage ist nicht möglich. Derartige Angebote/Maßnahmen werden weder zentral noch nach einheitlichen Kriterien erfasst.

8.3 In welcher Weise kooperiert die Staatsregierung mit Verbänden, Werkstätten und Veranstaltern (z.B. VDAT, Clubs, Messeformaten) zur Förderung legalen Tunings und zur klaren Abgrenzung gegenüber der Raserszene?

Im Rahmen der Präventions- und Aufklärungsarbeit kooperiert die Bayerische Polizei je nach Erfordernis über verschiedenste Wege. Exemplarisch werden nachfolgende Tätigkeiten aufgelistet:

- Kooperationsgespräche mit den Veranstaltern von Tunertreffen u. Ä.
- Auftritte bei (Tuning-)Messen/-Veranstaltungen (z. B. Tuning World in Friedrichshafen [BW], Infostände bei verschiedenen [Fach-]Messen, Sportwagencharity in Nürnberg, Motorradsternfahrt in Kulmbach etc.)
- regelmäßige, gegenseitige Kontaktaufnahme zu einzelnen Tuning-Clubs
- Unterstützung der Kampagne TUNE IT! SAFE!

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.