



**BMVIT - IV/ST5 (Technisches Kraftfahrzeugwesen)**  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Dampfschiffstraße 4, 1030 Wien  
DVR 0000175  
E-Mail: [Typengenehmigung@bmvit.gv.at](mailto:Typengenehmigung@bmvit.gv.at)

**GZ. BMVIT-185.302/0001-IV/ST5/2017**  
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl

(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.



*Bundesministerium*

*für Verkehr,*

*Innovation und Technologie*

An  
alle Landeshauptleute

Wien, am 25.08.2017

## **Erlass: Messung der Geschwindigkeit von Motorfahrrädern am Rollenprüfstand – Rückschlüsse auf die Bauartgeschwindigkeit – Änderung 2017**

**1. Einleitung** Im Bereich Motorfahrrad-Geschwindigkeitsmessung wird der Erlass vom 17. 10. 2011, BMVIT-179.302/0001-IV/ST1/2011 durch diesen aufgehoben.

**2. Rollenprüfstände** Von der Exekutive und den Landesprüfstellen werden zur Ermittlung der Geschwindigkeit von Motorfahrrädern mobile Rollenprüfstände ohne Belastungseinrichtung, die den Fahrwiderstand simulieren könnte, eingesetzt. Diese bestehen aus einem Rollensatz, einem Geber sowie der Auswerteeinheit. Die Zulassung dieser Geräte zur Eichung erfolgte durch das Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen. Bei der Messung werden die Rollen durch das zu messende Motorfahrrad angetrieben; mittels des Sensors und der Auswerteeinheit wird die maximal erreichte Geschwindigkeit ermittelt.

Um die so festgestellte Geschwindigkeit im Hinblick auf eine mögliche Überschreitung der Bauartgeschwindigkeit zu relativieren, wurden Vergleichsmessungen bei der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge im Beisein von Vertretern des BMI sowie des BEV mit verschiedenen Typen von Motorfahrrädern mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- 2.1. Es hat sich gezeigt, dass der angezeigte Geschwindigkeitswert aufgrund des fehlenden Luft- und Rollwiderstandes höher ist als der tatsächlich im realen Fahrbetrieb auf der Straße erreichbare Wert.

- 2.2. Mit zunehmender realer Fahrgeschwindigkeit nimmt diese Abweichung bei der Prüfung auf dem Rollenprüfstand zu.
- 2.3. Zur Erreichung eines realen Messergebnisses wären auch die Fahrzeuge entsprechend den einschlägigen Bestimmungen mit einem Lenker mit einem Gewicht von  $75 \text{ kg} \pm 2 \text{ kg}$  zu belasten. Daneben spielen auch die atmosphärischen Bedingungen (wie Luftdruck, Temperatur, Luftfeuchtigkeit) eine wesentliche Rolle.
- 2.4. Die Bauartgeschwindigkeit darf im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion gemäß Richtlinie 95/1/EG und Delegierter Verordnung (EU) Nr. 44/2014 um  $\pm 5 \%$  von dem bei der Typprüfung ermittelten Wert abweichen, wobei dieser selbst wiederum um maximal  $5 \%$  über dem vom Hersteller angegebenen Wert liegen darf (daraus ergibt sich ein praktischer Wert von  $49,6 \text{ km/h}$ ).

### 3. Referenzwerte

Daraus und unter der Berücksichtigung der im Bescheid des BEV vom 12.01.2001 festgelegten Messwerttoleranzen ergibt sich, dass bei Erreichen eines Messwertes **von 66 km/h** auf dem Rollenprüfstand die gesetzlich zulässige Bauartgeschwindigkeit von  $45 \text{ km/h}$  im realen Fahrbetrieb mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit deutlich überschritten werden kann.

Bei erheblicher Überschreitung der Bauartgeschwindigkeit ( $45 \text{ km/h}$ ) durch einspurige Kraftfahrzeuge, die ab einem **gemessenen Wert am Rollenprüfstand von 76 km/h** vorliegt, ist keinesfalls mehr von einem Motorfahrrad auszugehen und besteht die Gefahr, dass der Lenker durch das fortgesetzte Lenken mit einem nicht auf derartige Geschwindigkeiten ausgelegten Kfz die Verkehrssicherheit gefährdet.

### 4. Sonderfälle/Ausnahmen

Bei Motorfahrrädern mit Drosselung durch einen Drehzahlgeber am oder im Vorderrad oder bei Motorfahrrädern mit Viertaktmotoren ist eine Überprüfung mit dem Rollenprüfstand wegen der Unwirksamkeit der Drosselung bei diesem Prüfungsvorgang nicht aussagekräftig und darf daher auch nicht durchgeführt werden.

Seitens der Exekutive sind in jenen Fällen, in denen Rollenprüfstände nicht anwendbar sind, ausschließlich Messungen während der Fahrt mit zulässigen Messgeräten wie Laserpistolen, Radargeräten oder mobilen Videomessgeräten (ProViDa) durchzuführen.

Eine Liste jener Fahrzeuge, bei welchen die Prüfung mittels Rollenprüfstand nicht zulässig ist, wird von der Wirtschaftskammer Österreich erstellt und aktualisiert und vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an die Landesprüfstellen und im Wege des Bundesministeriums für Inneres den Landespolizeidirektionen übermittelt.

Sofern ein Motorfahrrad über eine Drosselung durch einen Drehzahlgeber am oder im Vorderrad und/oder einen Antrieb mit Viertaktmotor verfügt, ist es so einzustufen als ob es gelistet wäre.

- Bei Motorfahrrädern mit einer Drosselung durch einen Drehzahlgeber am oder im Vorderrad ergibt sich am Rollenprüfstand die Problematik, dass das Vorderrad während des Prüfungsvorganges stillsteht und nicht wie im realen Fahrbetrieb mitläuft. Dies ist die Ursache für das fehlende Abregelsignal – das Motorfahrrad beschleunigt bis zur Drehzahlgrenze.
- Bei Motorfahrrädern mit einem Viertaktmotor tritt im Rahmen des Testvorganges am Rollenprüfstand die Problematik auf, dass der Abregelmechanismus auf Grund des fehlenden Luftwiderstandes nicht greift.

Dies ist begründet in einem Resonanzverhalten, das auftritt, wenn man beim Erreichen der Abregeldrehzahl weiter Vollgas gibt. In diesem Moment ist eine leichte Verzögerung des Drehzahlanstieges zu erkennen. Anschließend steigt die Drehzahl bis zur Drehzahlgrenze an. Wäre ein entsprechender Luftwiderstand vorhanden, so wäre der Anstieg bis zur Drehzahlgrenze nicht mehr möglich.

## 5. Durchführung der Messung:

Unter Bezugnahme auf Pkt. 2. wird für die ordnungsgemäße Durchführung einer Messung mit dem Rollenprüfstand darauf hingewiesen, dass das Motorfahrrad während des gesamten Messvorganges jedenfalls mit mindestens 75 kg zu belasten ist, und dass es während des gesamten Messvorganges zu keiner Entlastung des Hinterrades kommt. Dabei hat die Person, die das Motorfahrrad während des Prüfungsvorganges bedient, den Lenkerplatz in einer dem realen Fahrbetrieb entsprechenden Position einzunehmen. Sie muss auf dem Fahrersitz sitzen, die Füße auf den Pedalen oder Fußstützen und die Arme in normaler ausgestreckter Haltung haben. Eine weitere Person hat die am Motorfahrrad sitzende Person entsprechend so abzusichern, dass keinesfalls dabei eine Entlastung des Antriebsrades möglich ist.

Die Messung ist zu beenden, sobald

- eine Geschwindigkeit von 76 km/h erreicht wird, auch wenn eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden könnte oder
- die Geschwindigkeit in Vollaststellung während eines Zeitraumes von 5 s nicht mehr ansteigt.

Sofern bei einer Messung durch die Exekutive eine Überschreitung des Referenzwertes von 66 km/h gegeben ist, ist über den Messverlauf vom durchführenden Beamten ein Messprotokoll gemäß Punkt 9 anzulegen, zu unterfertigen und im Falle der Anzeigeerstattung oder eines eventuellen Antrags auf besondere Überprüfung nach § 56 KFG in der Dienststelle abzulegen und auf Anforderung der zuständigen Behörde zu übermitteln.

Im Hinblick auf die im Zuge des Ermittlungsverfahrens durch die Behörde notwendige Beweisführung – vor allem im Zusammenhang mit der erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfindenden besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG – sind etwaig feststellbare Manipulationen zu dokumentieren.

## 6. GPS-Anwendung für Sachverständige

Für Sachverständige im Rahmen von besonderen Überprüfungen gemäß § 56 KFG 1967 und Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 dürfen Messungen auch während der Fahrt mit Laserpistolen, Radargeräten oder mit geeigneten GPS-Geräten erfolgen.

GPS-Geräte sind einmalig vor Inbetriebnahme mit einer Geschwindigkeitsmessung (z. B. Lasermessung, geeichter Geschwindigkeitsmesser) abzugleichen. Da keine genormten Messbedingungen vorliegen, ist eine zusätzliche Toleranz von 5 km/h zu berücksichtigen.

Der im Fahrbetrieb gemessene Wert muss innerhalb des von den Gemeinschaftsbestimmungen vorgegebenen Toleranzbereiches bis zu 49,6 km/h zuzüglich der für Radar- bzw. Lasermessungen und GPS-Messungen vorgesehenen Messtoleranzen von 3 bzw. 5 km/h liegen, wobei es sich keinesfalls um eine Strecke mit dem Messergebnis maßgeblich beeinflussendem Gefälle handeln darf und die erforderlichen Belastungsverhältnisse gegeben sein müssen. Im Rahmen von Prüfungen nach § 56 oder § 58 KFG muss die Fahrstrecke in beiden Richtungen durchfahren werden und ist der Mittelwert aus beiden Messungen heranzuziehen um auch Windeinflüsse weitgehend ausschließen zu können.

## 7. Hinweis

Es wird darauf hingewiesen, dass eine auf dem Rollenprüfstand angezeigte Geschwindigkeit von 66 km/h und darüber für sich allein noch nicht das Vorliegen eines Tatbestandes gem. § 1 Abs. 3 FSG darstellt (nur Indiz).

## 8. Schwellenwerte

<b>Übersicht über die Schwellenwerte</b>						
	<b>Manipulation</b>			<b>Gefahr im Verzug</b>		
	<b>Referenzwert</b>	<b>Referenzwert inkl. Mess-toleranz</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>Referenzwert</b>	<b>Referenzwert inkl. Mess-toleranz</b>	<b>Maßnahmen</b>
<b>Radar</b>	49,6 km/h	54,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe	59,6 km/h	64,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe, Abnahme von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen
<b>Laser</b>	49,6 km/h	52,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe	59,6 km/h	62,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe, Abnahme von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen
<b>GPS (nur für Sachverständige)</b>	49,6 km/h	54,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe	59,6 km/h	64,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe, Abnahme von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen
<b>Videomesssystem (ProViDa)</b>	49,6 km/h	54,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe	59,6 km/h	64,6 km/h	§ 56 KFG, Strafe, Abnahme von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen
<b>Rollenprüfstand</b>		66 km/h	§ 56 KFG, Strafe		76 km/h	§ 56 KFG, Strafe, Abnahme von Zulassungsbescheinigung und Kennzeichen

Aus der obigen Tabelle ist ersichtlich, dass

- eine am Rollenprüfstand angezeigte Geschwindigkeit von 66 km/h einer wirklich gefahrenen Geschwindigkeit von 49,6 km/h entspricht!
- eine am Rollenprüfstand angezeigte Geschwindigkeit von 76 km/h einer wirklich gefahrenen Geschwindigkeit von 59,6 km/h entspricht!

## 9. Messprotokoll (Muster)

Siehe folgende Seite

<b>Messprotokoll – Mopedrollentest</b>	
Datum:	
Zeit:	
Ort:	
<b><i>Rollenprüfstand</i></b>	
Marke	
Nummer	
<b><i>Den Test durchführendes Organ</i></b>	
Dienstnr.	
<b><i>Kfz-Daten</i></b>	
Kennzeichen	
Marke/Type	
<b><i>Lenker</i></b>	<input type="checkbox"/> <b><i>Lenker ist Zulassungsbesitzer</i></b>
Name	
Geb. Datum	
Anschrift	
<b><i>Dokument</i></b>	
Art	
Behörde	
Nummer	
Ausstelldatum	
<b><i>Zulassungsbesitzer</i></b>	
Name	
Anschrift	
<b><i>Testergebnis</i></b>	
Gemessene Geschwindigkeit	
<input type="checkbox"/> Messung wurde bei 76 km/h beendet, obwohl eine höhere Geschwindigkeit erzielbar gewesen wäre	
<b><i>Testablauf</i></b>	
Das Kfz wurde bei der Überprüfung am Rollenprüfstand	
<input type="checkbox"/> vom Lenker <input type="checkbox"/> von einer anderen Person (Name: _____) bedient.	
Das Körpergewicht der während der Überprüfung auf dem Kfz befindlichen Person betrug mehr als 75 kg	
Sichernde Person: _____	
Im Zuge der Überprüfung konnten am Kfz Manipulationsmerkmale festgestellt werden:	
Unterschrift Lenker	Unterschrift Kontrollorgan

**Für den Bundesminister:**

Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Forsthuber

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**

Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Forsthuber

Tel.: +43 (1) 71162 65 5716

Fax: +431 71162 65 65716

E-Mail: [friedrich.forsthuber@bmvit.gv.at](mailto:friedrich.forsthuber@bmvit.gv.at)