

[Straßenverkehrsrecht](#)

Straßenverkehrsgesetz, Elektromobilitätsgesetz, Straßenverkehrs-Ordnung, Fahrerlaubnis-Verordnung, Fahrzeug-Zulassungsverordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Auszug), Bußgeldkatalog, Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO

Bearbeitet von

Prof. Dr. Peter König, Dr. Peter Dauer, Johannes Floegel, Fritz Hartung, Heinrich Jagusch, Peter Hentschel

44. Auflage 2017. Buch. Rund 2086 S. In Leinen

ISBN 978 3 406 69610 7

Format (B x L): 16,0 x 24,0 cm

[Recht > Öffentliches Recht > Verkehrsrecht > Verkehrsrecht \(Straße, Luft, Eisenbahn, Wasser\), Personenbeförderung](#)

Zu [Leseprobe](#)

schnell und portofrei erhältlich bei


DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](#) ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.



beck-shop.de

DIE FACHBUCHHANDLUNG

Hentschel/König/Dauer
Straßenverkehrsrecht



beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Beck'sche Kurz-Kommentare

Band 5

Straßenverkehrsrecht

Straßenverkehrsgesetz, Elektromobilitätsgesetz,
Straßenverkehrs-Ordnung,
Fahrerlaubnis-Verordnung, Fahrzeug-Zulassungsverordnung,
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Auszug), Bußgeldkatalog,
Gesetzesmaterialien, Verwaltungsvorschriften und
einschlägige Bestimmungen des StGB und der StPO

Kommentiert von

Dr. Peter König

Richter am Bundesgerichtshof
Honorarprofessor an der Juristischen Fakultät
der Universität München

Dr. Peter Dauer LL. M.

Leitender Regierungsdirektor a. D.
Hamburg

44. Auflage 2017

des von Johannes Floegel begründeten, in 8.–16. Auflage
von Fritz Hartung, in 17.–26. Auflage von Heinrich Jagusch und
in 27.–39. Auflage von Peter Hentschel bearbeiteten Werkes

C.H.BECK



beck-shop.de

DIE FACHBUCHHANDLUNG

www.beck.de

ISBN 9783406696107

© 2017 Verlag C. H. Beck oHG

Wilhelmstraße 9, 80801 München

Satz, Druck und Bindung: Druckerei C. H. Beck, Nördlingen

(Adresse wie Verlag)

Umschlaggestaltung: Fotosatz Amman, Memmingen

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier

(hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff)

Vorwort zur 44. Auflage

I.

Einen Schwerpunkt bei der Bearbeitung der vorliegenden 44. Auflage bildete wie schon in der 43. Auflage die am 1.5.2014 in Kraft getretene Reform des Punktsystems für mehrfach auffällige Kraftfahrer. Sie hat nicht wie damals politisch postuliert zu einer Vereinfachung, sondern zu einer Verkomplizierung des Systems geführt. Es kam hinzu, dass die Regelungen über das Fahreignungs-Bewertungssystem bereits wenige Monate nach Inkrafttreten durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 28.11.2014 (BGBl. I S. 1802) nachgebessert werden mussten. Bei diesen nachgeschobenen Änderungen handelte es sich nicht nur um Klarstellungen des bereits seit 1.5.2014 geltenden Rechts, sondern auch um inhaltliche Veränderungen, die erst seit dem 5.12.2014 gültig sind. Dadurch ist für die Zeit vom 1.5. bis 4.12.2014 eine „Zwischenrechtslage“ eingetreten, die mannigfaltige Möglichkeiten für Überlegungen zu analoger oder rückwirkender Anwendung der durch die Änderungen bewirkten Regelungen bot. Erst mit dieser Nachbesserung ist es dem Gesetzgeber auch gelungen, sein Abrücken von der Warn- und Erziehungsfunktion des früheren Punktsystems deutlich zu machen. Die Rechtsprechung hat sich mit großem Aufwand der Auslegung der verschiedenen Normen in ihrer zeitlichen Staffelung des Inkrafttretens gewidmet. Dabei wurde den Übergangsvorschriften naturgemäß zunächst die größte Aufmerksamkeit zuteil. Zunächst artikulierte Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit mancher nur schwer einzuordnender Neuerungen ab 5.12.2014 wurden im weiteren Verlauf nicht aufrechterhalten. Das neue System bot allen Anwendern in seiner komplizierten Ausgestaltung ein breites Betätigungsfeld. Es sichert damit zweifellos viele Arbeitsplätze in Verwaltung, Justiz und Anwaltschaft. Ob es trotz seiner schon für den Juristen, erst recht aber für den „Normalbürger“ kaum durchschaubaren Kompliziertheit geeignet ist, einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten, steht in den Sternen.

Das Thema Führerscheintourismus hatte sich in den letzten Jahren etwas beruhigt, nachdem die wesentlichen Fragen um die Anerkennung ausländischer EU/EWR-Fahrerlaubnisse geklärt zu sein schienen. Die Fülle der in diese Auflage einzuarbeitenden Entscheidungen zu zahlreichen Einzelfragen hat aber gezeigt, dass keineswegs eine Konsolidierung eingetreten ist und dass die Problematik nach wie vor aktuell ist. Auch der EuGH musste wieder mehrfach bei der Auslegung der nicht immer leicht zu verstehenden Formulierungen der EU-Führerschein-Richtlinien Hilfestellung leisten. Dabei ist eine Fortsetzung der bereits seit der Entscheidung Akyüz (NJW 2012, S. 1341) festzustellenden vorsichtigen Tendenz des EuGH zu beobachten, sich ergebnisorientiert um Lösungen zu bemühen, die an dem Ziel der Verkehrssicherheit orientiert sind. Die deutschen Gerichte greifen dies gern auf, erliegen aber gelegentlich der Versuchung, bei der Auslegung der EuGH-Vorgaben zu weit zu gehen (§ 28 FeV Rdn. 30a, 50a). Bei allem Verständnis für das darin zum Ausdruck kommende Bemühen um Bekämpfung des Führerscheintourismus darf der Blick auf den vom EuGH nach wie vor hochgehaltenen Grundsatz der unbedingten gegenseitigen Anerkennung von Fahrerlaubnissen in der EU nicht verlorengelassen werden.

Ein wichtiges Thema des Straßenverkehrsrechts war in den letzten zwei Jahren die Frage, ob in allen Fällen, in denen eine strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt erfolgt ist, ausnahmslos und ohne Rücksicht auf den Alkoholgehalt im Blut und ohne Hinzutreten weiterer Umstände vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis ein medizinisch-psychologisches Gutachten nach § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV einzuholen ist. Ein Teil der Rechtsprechung vertritt die Auffassung, jede Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht wegen Führens eines Kfz, obwohl der Betroffene infolge Alkoholgenusses fahruntüchtig war, belege Alkoholmissbrauch i.S.v. Anlage 4 Nr. 8.1 zur FeV, da der Betroffene erwiesenermaßen nicht zwischen einem die Fahreignung ausschließenden Alkoholkonsum und dem Führen eines Kfz getrennt habe, und zwingt deswegen zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV. Diese Ansicht ist auf erhebliche Kritik in Rechtsprechung und Schrifttum gestoßen, wird aber mittlerweile von mehreren Obergerichten vertreten. Sie ist nach Einschätzung dieses Kommentars nicht haltbar (§ 13 FeV Rdn. 26b). Eine Klarstellung durch den Ordnungsgeber oder durch das BVerwG ist

Vorwort

dringend erforderlich, zumal die Praxis in den einzelnen Ländern mittlerweile auseinanderdriftet.

Das Urteil des BVerwG vom 8.9.2016 – 3 C 16.15, wonach auch eine Bescheinigung über eine Aufenthaltsgestattung von Asylbewerbern mit dem Zusatz, dass die dort aufgeführten Personenangaben auf den eigenen Angaben des Betroffenen beruhen, als Identitätsnachweis bei der Beantragung einer Fahrerlaubnis genügen kann, konnte nur auf der Grundlage der Pressemitteilung des BVerwG eingearbeitet werden, da die Urteilsgründe bei Abschluss dieser Auflage noch nicht vorlagen. Diese Entscheidung eröffnet Ausländern, die tatsächlich oder vorgeblich außerlande sind, Papiere über ihre Identität zu beschaffen, den Erwerb einer Fahrerlaubnis in Deutschland, obwohl sie weder ihr tatsächliches Alter noch ihren Namen nachweisen können. Das BVerwG ist mit dieser Entscheidung von dem bisher geltenden, wenn auch nicht ausdrücklich normierten, Prinzip abgerückt, dass eine Fahrerlaubnis nur unter der richtigen Identität erteilt werden darf. Die Konsequenzen dieses Paradigmenwechsels sind noch nicht abzusehen.

Bei Abschluss dieser Auflage war offen, ob der Versuch der Bundesregierung, eine Maut für ausländische Pkw und Wohnmobile in Deutschland einzuführen, als gescheitert angesehen werden muss. Die dafür mit erheblichem Aufwand vorbereiteten und verabschiedeten Gesetze (Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen vom 8.6.2015 [BGBl. I S. 904], Zweites Verkehrssteueränderungsgesetz vom 8.6.2015 [BGBl. I S. 901]) kommen jedenfalls hinsichtlich der Erhebung der Maut zunächst nicht zur Anwendung, bis über ein am 18.6.2015 eingeleitetes Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission abschließend entschieden worden ist. Die Einführung der Maut auch für in Deutschland zugelassene Pkw und Wohnmobile bei gleichzeitiger Entlastung bei der Kfz-Steuer, um eine Maut für im Ausland zugelassene Pkw und Wohnmobile erheben zu können, ist somit zunächst nicht ausgeschlossen worden. Auch wenn die entsprechenden Regelungen (§ 9 III ff. InfrAG, s. § 6 FZV Rdn. 15) nicht offiziell suspendiert worden sind, müssen Kfz-Halter und Zulassungsbehörden bei Zulassungen von Pkw und Wohnmobilen zwar wie bisher SEPA-Lastschrift-Mandate für den Zoll (Kfz-Steuer) vorlegen bzw. einholen, nicht aber auch für das Kraftfahrtbundesamt (Maut). Anfang November 2016 deutete sich zwar die Möglichkeit einer Einigung zwischen EU-Kommission und Deutschland an. Der Bundesverkehrsminister erklärte aber in diesem Zusammenhang, dass die Pkw-Maut im Falle eines Kompromisses jedenfalls nicht mehr in der laufenden Legislaturperiode eingeführt werde. Ob sie danach noch realisiert wird, dürfte von der politischen Konstellation nach der Bundestagswahl im September 2017 abhängen.

Die Bemühungen der Bundesregierung um Förderung der Elektromobilität haben in den vergangenen zwei Jahren Fahrt aufgenommen. Der immer noch winzige Anteil von Elektro-Kraftfahrzeugen in Deutschland wird vielfach als unbefriedigend empfunden. Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vom 5.6.2015 (BGBl. I S. 898) wurde die Grundlage für die Einführung von Privilegierungen bestimmter E-Fahrzeuge im Straßenverkehr geschaffen. Das EmoG, das das Straßenverkehrsgesetz ergänzt, wurde in diesen Kommentar als neuer Buchteil 1a nach dem StVG aufgenommen. Auf Basis des EmoG und des StVG wurde mit der 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15.9.2015 (BGBl. I S. 1573) die Möglichkeit für die Straßenverkehrsbehörden vor Ort geschaffen, bestimmte Privilegierungen für E-Kfz anzuordnen, und die notwendigen Regelungen zur Kennzeichnung privilegierter E-Kfz in die FZV eingefügt. Ob dies – neben den Steuerbefreiungen und der Kaufprämie für E-Kfz – der Elektromobilität den entscheidenden Schub geben kann, darf allerdings bezweifelt werden. Der trotz Kaufprämie nach wie vor hohe Anschaffungspreis elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge und ihre geringe Reichweite werden durch die vergleichsweise begrenzten straßenverkehrsrechtlichen Privilegien, die von den örtlich zuständigen Behörden auch nur zum Teil umgesetzt werden dürften, nicht annähernd aufgewogen. Das Straßenverkehrsrecht wird dadurch auf der anderen Seite weiter verkompliziert.

Ganz erhebliche Erschütterungen wird das Straßenverkehrsrecht erfahren, wenn das von der Bundesregierung stark geförderte automatisierte und vernetzte Fahren möglich ist. Die Diskussion hierzu ist eher noch am Anfang (Nachweise Einleitung Rdn. 65). Hier wird man nicht ohne gesetzgeberische Schritte auskommen. Aber auch dann wird es sehr schwer fallen, die technischen und rechtlichen Grundsatzprobleme in den Griff zu bekommen. Zur Bewältigung von Dilemmasituationen hat der BMVI kürzlich eine Ethik-Kommission eingesetzt (nähere Informationen auf der Homepage des BMVI). Das Gesetz zur Änderung der Art. 8 und 39 des (Wiener) Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (vgl. BTDrucks 18/8951), nach der Fahrassistenzsysteme als zulässig erachtet werden, wenn sie einschlägigen

Vorwort

technischen Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen entsprechen, hat am 4. November 2016 den Bundesrat durchlaufen (BRDrucks. 584/16 [Beschluss]).

Von den seit der Voraufgabe einzuarbeitenden Rechtsänderungen sind insbesondere zu nennen:

1. Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2014 (BGBl. I S. 1666): neue Regeln für das Kurzzeitkennzeichen, Änderung der Vorschriften über die internetbasierte Online-Zulassung.
2. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 28.11.2014 (BGBl. I S. 1802): Korrekturen und Klarstellungen des mit der Reform des Punktsystems eingeführten Fahreignungs-Bewertungssystems, Änderungen der Registervorschriften um sicherzustellen, dass den Fahrerlaubnisbehörden auch noch nach Jahren die für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach früherem Erlöschen erforderlichen Daten zur Verfügung stehen.
3. Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16.12.2014 (BGBl. I S. 2213): u. a. Anpassungen im Zusammenhang mit der Änderung des StVG vom 28.11.2014, damit den Fahrerlaubnisbehörden bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorherigem Erlöschen die erforderlichen Daten zur Verfügung stehen.
4. Vierte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 22.12.2014 (BGBl. I S. 2432): Erweiterung des Umfangs der Fahrerlaubnisklasse B zum Führen elektrisch betriebener leichter Nutzfahrzeuge.
5. Gesetz zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes vom 2.3.2015 (BGBl. I S. 186): Vereinfachung der Vorschriften über die Erste-Hilfe-Ausbildung für Fahrerlaubnisbewerber.
6. Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) vom 5.6.2015 (BGBl. I S. 898): Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen für die Einführung von Privilegierungen elektrisch betriebener Kfz im Straßenverkehr.
7. Zweites Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Versicherungssteuergesetzes vom 8.6.2015 (BGBl. I S. 901): Verschiedene für die Kfz-Zulassung relevante Änderungen der Regelungen über die Kfz-Steuer.
8. Fünzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15.9.2015 (BGBl. I S. 1573): Regelung für die Kennzeichnung durch das EmoG privilegierter elektrisch betriebener Kfz in der FZV, Einführung von Bevorrechtigungen für diese Fahrzeuge in die StVO.
9. Zweite Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 2.10.2015 (BGBl. I S. 1674): Änderung der Erfordernisse für die Schulung in Erster Hilfe, neue Regelung für Fahrerlaubnisse von Angehörigen der Streitkräfte der USA und Kanadas, Regelung eines alternativen Verfahrens für die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung mit Ausstellung eines vorläufigen Nachweises der Fahrberechtigung durch den Prüfer.
10. Einundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 17.6.2016 (BGBl. I S. 1463): Änderung der StVZO zur Höhe des zulässigen Gesamtgewichts zweiachsiger Kraftomnibusse, Änderungen von StVZO und StVO zu Rollstuhl-Rückhaltesystemen und Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystemen in Pkw.

II.

Diese Auflage gibt den Regelungsstand von Anfang Oktober 2016 wieder. Die Erste Verordnung zur Änderung der StVO wurde am 23. September 2016 im Bundesrat behandelt (BRDrucks. 332/16 sowie BRDrucks. 332/16 [Beschluss]), war jedoch bei Redaktionsschluss noch nicht verkündet. Sie sieht vor allem Erleichterungen bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen sowie Änderungen bei der Benutzung von Radwegen vor. Die Änderungen sind in Fußnoten an den betroffenen Paragraphen (§§ 2, 11, 39, 45 StVO) gekennzeichnet und in den dort in Bezug genommenen Kommentierungen erläutert.

Neu in den Kommentar eingefügt und kommentiert wurde das Elektromobilitätsgesetz vom 5.6.2015 (EmoG, neuer Buchteil 1a). Grundlegend überarbeitet mit Neuvergabe der Randnummern wurden die Kommentierungen zu den Themen „Schulung in Erster Hilfe“ (§§ 19, 68 FeV), „rote Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen“ (§§ 16, 16a FZV), und „Anordnung zur Führung eines Fahrtenbuchs“ (§ 31a StVZO).

Neben den Rechtsänderungen wurden wie stets in großem Umfang Rechtsprechung und Literatur zu allen im Kommentar behandelten Rechtsgebieten eingearbeitet. Auch hier lag der



beck-shop.de

DIE FACHBUCHHANDLUNG

Vorwort

Redaktionsschluss Anfang Oktober 2016, wobei spätere Entwicklungen berücksichtigt wurden, soweit dies der Stand der Drucklegung erlaubt hat.

III.

Wir danken dem Verlag für die tatkräftige Unterstützung, wobei wiederum unser Lektor, Herr Andreas Harm, und die IT-Spezialisten in Nördlingen hervorzuheben sind.

Den Lesern haben wir für Hinweise und Anregungen zu danken. Wir meinen, sämtliche Schreiben persönlich beantwortet zu haben. Wo dies nicht geschehen ist, ist Vergesslichkeit, nicht böser Wille der Grund. Wir bitten ggf. um Nachsicht und hoffen, dass der Gedankenaustausch auch in der Laufzeit der 44. Auflage nicht abreißen möge.

Hamburg,
im November 2016

Peter Dauer

München/Leipzig

Peter König

Inhaltsübersicht

Abkürzungen	XI
Einleitung	1
1. Straßenverkehrsgesetz (StVG)	41
I. Verkehrsvorschriften	41
II. Haftpflicht	167
III. Straf- und Bußgeldvorschriften	305
IV. Fahreignungsregister	403
V. Fahrzeugregister	426
VI. Fahrerlaubnisregister	444
VII. Gemeinsame Vorschriften, Übergangsbestimmungen	450
1a. Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)	457
Begründung des Bundesverkehrsministers zur Straßenverkehrsordnung	465
Begründung zur Neufassung der StVO	466
2. Straßenverkehrsordnung (StVO)	467
I. Allgemeine Verkehrsregeln	468
II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen	849
III. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften	936
Anlagen 1 bis 4 zu den §§ 40–43 StVO	1014
Anlage 1: Allgemeine und Besondere Gefahrzeichen	1014
Anlage 2: Vorschriftzeichen	1019
Anlage 3: Richtzeichen	1042
Anlage 4: Verkehrseinrichtung	1060
Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu den Verkehrszeichen (Anlagen 1 bis 4 StVO)	1063
Katalog der Verkehrszeichen/Zusatzzeichen	1086
3. Fahrerlaubnis-Verordnung – (FeV)	1095
I. Allgemeine Regelungen für die Teilnahme am Straßenverkehr	1098
II. Führen von Kraftfahrzeugen	1104
III. Register	1308
IV. Anerkennung und Begutachtung für bestimmte Aufgaben	1324
V. Durchführungs-, Bußgeld-, Übergangs- und Schlußvorschriften	1336
4. Fahrzeug-Zulassungsverordnung – (FZV)	1367
Abschnitt 1. Allgemeine Regelungen	1369
Abschnitt 2. Zulassungsverfahren	1390
Abschnitt 3. Zeitweilige Teilnahme am Straßenverkehr	1446
Abschnitt 4. Teilnahme ausländischer Fahrzeuge am Straßenverkehr	1465
Abschnitt 5. Überwachung des Versicherungsschutzes der Fahrzeuge	1471
Abschnitt 6. Fahrzeugregister	1488
Abschnitt 7. Durchführungs- und Schlussvorschriften	1506
5. Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)	1515
A. Personen	1518
B. Fahrzeuge	1518
I. Zulassung von Fahrzeugen im Allgemeinen	1518
II. Betriebslaubnis und Bauartgenehmigung	1521

Inhaltsübersicht

IIa. Pflichtversicherung	1578
III. Bau- und Betriebsvorschriften	1578
C. Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften	1752
6. EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – (EG-FGV)	1783
Kapitel 1. Allgemeines	1784
Kapitel 2. Genehmigung für Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und ihre Anhänger sowie deren Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten	1785
7. Strafgesetzbuch (StGB)	1797
8. Strafprozessordnung (StPO)	1947
9. Bußgeldkatalog-Verordnung – (BKatV)	1959
10. Leichtmofa-Ausnahmereverordnung	2015
11. Bundes-Immissionsschutzgesetz	2017
12. Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – (35. BImSchV)	2021
Sachverzeichnis	2033