

**HRRS-Nummer:** HRRS 2007 Nr. 450

**Bearbeiter:** Karsten Gaede

**Zitiervorschlag:** BGH HRRS 2007 Nr. 450, Rn. X

---

**BGH 5 StR 225/06 - Beschluss vom 28. März 2007 (LG Potsdam)**

**BGHSt; Gegenstand, der besonders für militärische Zwecke konstruiert ist (Bestimmung nach der Ausfuhrliste); Befreiung von der Genehmigungspflicht für Ausfuhren (Wirkung für sämtliche Beteiligte des Ausfuhrvorgangs; Einwirkung des Europarechts); Begriff der Ausfuhr.**

**§ 34 Abs. 1 Nr. 1 AußenwirtschaftsG; § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWW**

Leitsätze

**1. Ob im Sinne der Position 0006 Ader Ausfuhrliste zum Außenwirtschaftsgesetz ein Gegenstand "besonders konstruiert für militärische Zwecke" ist, bestimmt sich auch hinsichtlich des beabsichtigten Verwendungszwecks nach der Ausfuhrliste (Fortführung von BGHSt 41, 348). (BGHSt)**

**2. Eine Befreiung von der Genehmigungspflicht für Ausfuhren nach § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWW wirkt zugunsten sämtlicher Beteiligter des Ausfuhrvorgangs. (BGHSt)**

**3. Wer Waren in ein Wirtschaftsgebiet verbringt, führt aus (BGHR AWW § 34 Ausfuhr 1). Neben dieser rein tatsächlichen Bestimmung kann jedoch auch derjenige Ausführer sein, der den Vorgang steuert. Eine entsprechende Steuerung des tatsächlich Handelnden wird regelmäßig aufgrund einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung erfolgen (Speditionsauftrag). Zwingend ist aber ein rechtsgeschäftliches Handeln als organisierender Tatbeitrag nicht. Maßgeblich ist nach der Geschäftsherrtheorie darauf abzustellen, wer den exportrechtlich relevanten Vorgang beherrscht. (Bearbeiter)**

Entscheidungstenor

Auf die Revisionen des Angeklagten und der Verfallsbeteiligten wird das Urteil des Landgerichts Potsdam vom 19. September 2005 gemäß § 349 Abs. 4 StPO aufgehoben. Der Angeklagte wird freigesprochen.

Die Kosten des Verfahrens sowie die notwendigen Auslagen des Angeklagten und der Verfallsbeteiligten trägt die Staatskasse.

Gründe

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen Verstoßes gegen das Außenwirtschaftsgesetz in sieben Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr verurteilt und die Vollstreckung der Strafe zur Bewährung ausgesetzt. Gegen die S. I. GmbH hat es den Verfall von Wertersatz in Höhe von 1.833.468 Euro angeordnet. Sowohl der Angeklagte als auch die Verfallsbeteiligte haben gegen dieses Urteil Revision eingelegt. Beide Rechtsmittel haben in vollem Umfang Erfolg. 1

I.

Nach den Feststellungen des Landgerichts baute der Angeklagte durch die S. I. GmbH (im Folgenden: S. GmbH), deren alleiniger Gesellschafter und Geschäftsführer er ist, Geländefahrzeuge um. 2

Seine Firma war darauf spezialisiert, an Geländewagen, zunächst der Marke Mercedes G 500, später der Marke Toyota Landcruiser, umfangreiche Sicherheitsumbauten durchzuführen. Die Autos wurden mit schutzsicherer Panzerung versehen, gegen Zerstörung durch Einschüsse speziell präparierte Reifen wurden angebracht und eine besondere Kommunikationstechnik wurde eingebaut. Seit einer Teilnahme an einer Messe in Tel Aviv, auf welcher der Angeklagte einen so umgerüsteten Mercedes vorstellen wollte, war ihm bekannt, dass für gepanzerte Fahrzeuge eine Ausfuhrgenehmigung einzuholen war. Das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), mit dem er anlässlich dieses Vorgangs in Kontakt kam, verlangte zudem die Benennung eines Ausfuhrverantwortlichen für die 3

S. GmbH. Diese Funktion übernahm der Angeklagte selbst.

Der Angeklagte, der über einen englischsprachigen Mitarbeiter entsprechende Kontakte aufgebaut hatte, konnte insgesamt 15 umgebaute Geländewagen der Marke Toyota Landcruiser an Regierungsstellen des Vereinigten Königreichs (im Folgenden: britische Regierungsstellen) verkaufen. In sämtlichen Fällen verzollte der Angeklagte für die S. GmbH die Fahrzeuge, die zollrechtlich als Fälle der aktiven Veredelung behandelt wurden. Aus den Zollunterlagen ergab sich jeweils, dass das Fahrzeug - als Veredelung - mit einer Sicherungspanzerung versehen worden war. Eine Ausfuhrgenehmigung des BAFA holte der Angeklagte in keinem Fall ein. Diese Verkäufe stellten sich wie folgt dar:

(1) Das britische Entwicklungshilfeministerium bestellte im Juni 2003 bei der S. GmbH zwei Geländewagen. Diese Fahrzeuge, die vorher durch einen Beauftragten des Entwicklungshilfeministeriums abgenommen worden waren, wurden nach Durchführung des Verzollungsverfahrens von einer durch den Käufer beauftragten Spedition von dem Betriebsgelände der S. GmbH am 20. August 2003 abgeholt und - wie der Angeklagte wusste - über Tschechien in den Irak ausgeflogen.

(2) Ebenfalls noch im Sommer 2003 orderte das britische Zollamt über die C. A., ein privates aus der britischen Regierungsorganisation ausgegliedertes Unternehmen, umgebaute geländegängige Fahrzeuge, die in Afghanistan für die Schulung der dortigen Polizei im Kampf gegen Drogenhandel eingesetzt werden sollten. Nach Verzollung überführte ein Mitarbeiter auf Weisung des Angeklagten am 5. September 2003 ein Fahrzeug nach Billund, Dänemark, von wo aus es nach Afghanistan ausgeflogen wurde.

(3) Das zweite Fahrzeug aus dem Auftrag des britischen Zollamtes wurde am 11. September 2003 wieder auf Weisung des Angeklagten nach Billund transportiert und von dort nach Afghanistan ausgeflogen.

(4) Bei einem weiteren Auftrag des britischen Entwicklungshilfeministeriums, das zwei umgebaute Geländewagen für die regionale Übergangsregierung in Basra benötigte, ging der Angeklagte als Verantwortlicher der S. GmbH wie unter 1) geschildert vor. Nach Verzollung wurden die Fahrzeuge Ende September 2003 von einem von dem Besteller beauftragten Spediteur auf dem Betriebsgelände der S. GmbH abgeholt und über Tschechien in den Irak ausgeflogen.

(5) Im November 2003 erfolgte der Verkauf von weiteren fünf umgebauten Geländewagen. Diese wurden nach Verzollung ebenfalls durch einen vom britischen Entwicklungshilfeministerium beauftragten Spediteur auf dem Betriebsgelände der S. GmbH übernommen und über Tschechien in den Irak ausgeflogen.

(6) Das britische Unternehmen H., das von dem britischen Entwicklungshilfeministerium hiermit beauftragt war, kaufte zwei weitere Geländewagen. Die beiden Fahrzeuge, die wiederum für den Irak bestimmt und dementsprechend umgerüstet waren, wurden durch Beauftragte des britischen Ministeriums von dem Betriebsgelände der S. GmbH abgeholt und im Dezember 2003 über Tschechien in den Irak ausgeflogen.

(7) Das britische Außenministerium, das gleichfalls gepanzerte Fahrzeuge für die Übergangsregierung in Basra benötigte, bestellte zwei so ausgerüstete Geländewagen, wobei allerdings diesmal der Transport der Fahrzeuge vom Angeklagten direkt übernommen werden sollte. Dieser beauftragte eine in Köln ansässige Spedition. Da der Lufttransport am 18. Dezember 2003 ab Köln nach Basra erfolgen sollte, ließ der Angeklagte die beiden Fahrzeuge - nach Verzollung - von Mitarbeitern nach Köln fahren. Im Rahmen der Verzollung wurde zunächst wegen der fehlenden Ausfuhrgenehmigung des BAFA die Freigabe der Fahrzeuge verzögert. Schließlich konnten diese aber dennoch termingerecht über Köln nach Basra ausgeflogen werden.

Das Landgericht sieht die Handlungen des Angeklagten als Verstöße gegen § 34 Abs. 1 AWG an. Die Ausfuhr der gepanzerten Geländewagen sei genehmigungspflichtig gewesen, weil sie unter die Ausfuhrliste fielen. Mit der Zollstellung der Fahrzeuge, die eine notwendige Voraussetzung der Ausfuhr sei und den Ausfuhrvorgang einleite, habe der Angeklagte zu der Ausfuhr bereits unmittelbar angesetzt. Deshalb greife der Ausnahmetatbestand des § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWG, der Ausfuhr durch Regierungen von Mitgliedstaaten privilegiere, nicht ein. Soweit nämlich die Ausfuhr vom Angeklagten bewirkt worden sei, liege keine Ausfuhr durch eine Behörde der EU im Sinne des § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWG vor. Der Angeklagte, der die Genehmigungspflichten kenne, habe mit direktem Vorsatz gehandelt. Er sei mittelbarer Täter, weil er sich seiner gutgläubigen Mitarbeiter bedient habe, um die Ausfuhr durchzuführen. Jeder Transportvorgang stelle - unabhängig von der Zahl der hierfür transportierten Fahrzeuge - eine selbständige Tat dar.

## II.

Die Revision des Angeklagten hat Erfolg. Entgegen der Auffassung des Landgerichts ist der objektive Tatbestand des § 34 AWG nicht erfüllt.

1. Das Landgericht ist rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass die umgerüsteten Geländefahrzeuge Waren im Sinne des § 34 Abs. 1 Nr. 1 AWG sind. 14

a) Eine Strafbarkeit nach § 34 Abs. 1 Nr. 1 AWG liegt nur vor, wenn der Täter ohne Genehmigungen Waren ausführt, die in speziell bezeichneten Teilen der Ausfuhrliste ausdrücklich genannt sind. Das Landgericht nimmt ohne Rechtsverstoß an, dass die umgerüsteten Geländefahrzeuge die umbaubedingten Spezifika nach der Liste enthalten und dieser deshalb unterfallen. 15

Maßgeblich ist die zur Tatzeit geltende Anlage zur 100. Verordnung zur Änderung der Ausfuhrliste, die am 5. April 2002 in Kraft getreten ist. Nach Teil 1 Abschnitt A sind unter der Listenummer 0006 genannt: "Landfahrzeuge und Bestandteile hierfür, besonders konstruiert oder geändert für militärische Zwecke". In den Anmerkungen, die integraler Bestandteil der Liste sind und an der normativen Geltung der Liste teilhaben (vgl. Bieneck in Bieneck, Handbuch des Außenwirtschaftsrechts 2. Aufl. S. 705), sind in Anmerkung 1 als Unterfall gepanzerte Fahrzeuge genannt. Als bauliche Änderung für militärische Zwecke sind in Anmerkung 2 unter lit. a die Umrüstung mit "Luftreifendecken in beschussfester oder bei abgelassener Luft fahrtauglicher Spezialbauart" und unter lit. c "Panzerschutz von wichtigen Teilen" verzeichnet. 16

Nach den Feststellungen des landgerichtlichen Urteils liegen sämtliche in diesen Anmerkungen genannten Konstruktionsspezifika vor. 17

b) Entgegen der Auffassung des Generalbundesanwalts in seiner Antragsschrift bestehen am Vorliegen des Merkmals "besonders konstruiert oder geändert für militärische Zwecke" keine durchgreifenden Bedenken. 18

Trotz der subjektiven Komponente der Zweckbestimmung (vgl. für einen anders gelagerten Fall BGHSt 41, 348; dagegen Bieneck aaO S. 706 ff. m.w.N.) legen die Bauartspezifika, die in der Liste genannt sind, eine militärische Nutzung von vornherein nahe. Die detaillierten Beschreibungen der Ausfuhrliste füllen das Eingangsmerkmal "konstruiert für militärische Zwecke" aus. Das gilt auch für die subjektive Komponente. Ob die Zweckbestimmung "besonders konstruiert für militärische Zwecke" erfüllt ist, muss anhand der Liste selbst und aus den in den Anmerkungen vorgegebenen Auslegungskriterien bestimmt werden. Eine solche eng an der Liste orientierte Bestimmung ist aus Gründen der Rechtssicherheit geboten, um zweifelsfrei das Erfordernis einer Genehmigungspflicht feststellen zu können. Deshalb kann es auch nicht auf eine - im Übrigen kaum zweifelsfrei vorzunehmende - alleinige Bewertung des individuellen Zwecks ankommen. Maßgeblich - und für die Berücksichtigung des Herstellungszwecks ausreichend - ist vielmehr, ob es sich um einen Verwendungszweck handelt, den die Liste selbst als nicht "besonders konstruiert für militärische Zwecke" bezeichnet und damit von dem Genehmigungserfordernis ausnimmt. 19

Danach erfüllen die umgerüsteten Geländefahrzeuge - wie oben dargestellt - in dreierlei Hinsicht indiziell die Voraussetzungen, die sie als "für militärische Zwecke besonders konstruiert" kennzeichnen. Ausgenommen aus der Geltung der Nummer 0006 sind lediglich zivile Sonderschutzlimousinen und Werttransporter mit Schutzpanzerung (Anmerkung 3 zu Nummer 0006 der Liste). Da die vom Betrieb des Angeklagten umgerüsteten Fahrzeuge nicht diesen Ausnahmetatbeständen zuzurechnen sind, unterfallen sie der Ausfuhrliste. 20

c) Für die letzte Lieferung, die am 17. Dezember 2003 erfolgt ist, gilt die am 12. Dezember 2003 in Kraft getretene Anlage zur 102. Verordnung zur Änderung der Ausfuhrliste. Auch hiernach sind die vom Betrieb des Angeklagten umgerüsteten Fahrzeuge erfasst. 21

d) Dieses Ergebnis wird bestätigt, wenn man den zur Tatzeit geltenden Auffangtatbestand gemäß Listenummer 0023 in die Auslegung mit einbezieht. 22

Dieser erfasst geländegängige Fahrzeuge für Sicherheitskräfte, die mit ballistischem Schutz ausgestattet sind. Unter der Listenummer 0023 wird auf das Merkmal "besonders konstruiert" verzichtet. Auch dort sind aber lediglich Fahrzeuge für den Transport von Geld und Wertsachen ausgeschlossen. 23

Hieraus wird deutlich, dass jedweder Einsatz von derart ausgerüsteten Fahrzeugen durch staatliche Stellen der Liste unterfällt, weil sie zunächst ein Kontrollbedürfnis auslösen, dem durch das staatliche Genehmigungserfordernis Rechnung getragen werden soll. 24

2. Eine verbotene Ausfuhr ist in den Fällen 1, 4, 5 und 6 entgegen der Auffassung des Landgerichts nicht gegeben, weil 25

der Angeklagte die Fahrzeuge nicht ausgeführt hat.

a) Der Begriff der Ausfuhr ist im Außenwirtschaftsgesetz legal definiert. Nach § 4 Abs. 2 Nr. 4 (Nr. 3 a.F.) AWG ist Ausfuhr im Sinne dieses Gesetzes das Verbringen von Sachen, Gütern und Elektrizität aus dem Wirtschaftsgebiet nach fremden Wirtschaftsgebieten, soweit in einer zu diesem Gesetz erlassenen Rechtsverordnung nichts anderes bestimmt ist. In der zu diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnung, der Außenwirtschaftsverordnung (Verordnung zur Durchführung des Außenwirtschaftsgesetzes - AWV), ist in § 4c Nr. 1 (Nr. 3 a.F.) AWV der Ausfuhrer als diejenige natürliche oder juristische Person bezeichnet, die zum Zeitpunkt der Ausfuhr Vertragspartner des Empfängers in einem Drittland ist und über die Versendung der Güter aus dem Wirtschaftsgebiet in ein Drittland bestimmt. Wenn kein Ausfuhrvertrag geschlossen wurde oder wenn der Vertragspartner nicht für sich selbst handelt, ist ausschlaggebend, wer die Versendung der Güter aus dem Wirtschaftsgebiet in ein Drittland tatsächlich bestimmt. Als Ausfuhrer gilt auch jede natürliche oder juristische Person, die entscheidet. An dieser Definition des Ausfuhrers knüpft die Genehmigungspflicht an, die nach § 5 Abs. 1 AWV für die Ausfuhr der in Teil I Abschnitt A der Ausfuhrliste (Anlage AL) aufgeführten Waren gilt. 26

Ihrer Definition nach bezeichnet die Ausfuhr zunächst einen nur tatsächlichen Vorgang. Wer Waren in ein Wirtschaftsgebiet verbringt, führt aus (BGHR AWG § 34 Ausfuhr 1). Neben dieser rein tatsächlichen Bestimmung kann jedoch - wie sich aus der normativen Bestimmung des Ausfuhrerbegriffs ergibt - auch derjenige Ausfuhrer sein, der den Vorgang steuert. Eine entsprechende Steuerung des tatsächlich Handelnden wird regelmäßig aufgrund einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung erfolgen (Speditionsauftrag). 27

Zwingend ist aber ein rechtsgeschäftliches Handeln als organisierender Tatbeitrag nicht. Maßgeblich ist nach der Geschäftsherrentheorie darauf abzustellen, wer den exportrechtlich relevanten Vorgang beherrscht (vgl. Hölischer ZfZ 2000, 154; Bieneck wistra 2000, 441, 445; Karpenstein EuZW 2000, 677, 679). 28

b) Danach liegt in den Fällen 1, 4, 5 und 6 keine Ausfuhr vor. 29

aa) Nach den Feststellungen des Landgerichts ist diesen Taten gemeinsam, dass die gepanzerten Geländewagen nach vorher durchgeführter Verzollung jeweils durch Beauftragte der britischen Regierungsstelle vom Betriebsgelände der S. GmbH abgeholt wurden. Leistungsort im Sinne des § 269 BGB war damit der Ort der Fertigung, das Betriebsgelände der S. GmbH. Aus Sicht des Käufers handelte es sich dabei um eine Holschuld. 30

Zwar darf die Frage, wer Ausfuhrer im Sinne des Außenwirtschaftsrechts ist, nicht im Sinne einer Akzessorietät zu den zivilrechtlichen Regelungen entschieden werden (vgl. Bieneck aaO). Aber auch eine wertende Betrachtung, die sich an den tatsächlichen Verhältnissen orientiert, unterstreicht dieses Ergebnis. Der Angeklagte konnte über die Ware nach Übergabe nicht mehr - auch nicht mittelbar - verfügen und damit das Ziel der umgerüsteten Autos nicht mehr beeinflussen. Die tatsächliche Herrschaft über den Tatvorgang hatte allein die britische Regierungsstelle als Käuferin. Dies wird im Übrigen auch durch die vom Landgericht festgestellte Vorgeschichte des ersten Auftrags durch das Entwicklungshilfeministerium bestätigt. Danach sollten die Fahrzeuge durch die vom britischen Entwicklungshilfeministerium bestimmte Spedition zunächst nach London verbracht werden. Allein auf Betreiben des Entwicklungshilfeministeriums wurde im Interesse der Abkürzung des Lieferwegs festgelegt, dass die Fahrzeuge von der Spedition direkt an den vom britischen Entwicklungshilfeministerium bestimmten Einsatzort gebracht wurden. 31

bb) Entgegen der Auffassung des Landgerichts kommt der von Mitarbeitern des Angeklagten durchgeführten Verzollung kein Aussagegehalt für die Bestimmung des Ausfuhrers zu. Zwar hat der Angeklagte in den zollrechtlichen Ausfuhranmeldungen die S. GmbH jeweils als Versender und die von britischen Regierungsstellen beauftragten Speditionen als Empfänger genannt. Diese Vorgehensweise war jedoch der zollrechtlichen Lage geschuldet. 32

Die Firma S. hat die Geländefahrzeuge nämlich im Rahmen des aktiven Veredelungsverfahrens eingeführt (Art. 114 ZK). Die Sicherheitsumrüstung der von ihm - abgabenfrei - eingeführten Fahrzeuge stellte im Sinne der von Art. 114 Abs. 2 lit. c ZK einen Veredelungsvorgang dar. Sie mussten innerhalb der Bewilligungsfrist wieder ausgeführt werden (Art. 118 ZK), wodurch das zollrechtliche Nichterhebungsverfahren auch endete (Art. 89 ZK). 33

Ob der Angeklagte als Verantwortlicher der S. GmbH, die formal auf den Zollformularen als Ausfuhrerin fungierte, auch ein materieller Ausfuhrer im Sinne des Art. 788 ZK-DVO anzusehen ist, mag zweifelhaft sein. Diese Frage hat allerdings keine Auswirkung auf die Bestimmung des Ausfuhrers im Sinne des § 34 Abs. 1 AWG. Beide Tatbestände sind aus ihrer jeweiligen Schutzrichtung autonom auszulegen (vgl. Karpenstein aaO). Während die Regelungen des Zollkodex das Ziel haben, den Warenverkehr beim Verlassen des Gemeinschaftsgebiets abgaberechtlich zu erfassen, ist für die Bestimmung des Ausfuhrers entscheidend, wer den Ausfuhrvorgang beherrscht. 34

Da die Angabe in den Zollformularen auf die Beendigung des Verfahrens der aktiven Veredelung gerichtet ist und die Herbeiführung der Zollfestsetzung im Blick hat, lässt sich aus ihr nicht auf den Ausfüh­rer im Sinne des § 34 Abs. 1 AWG schließen, weil dort der auf die tatsächliche Beherrschung ausgerichtete Ausfüh­rerbegriff des Außenwirtschaftsrechts gilt. 35

Daher ist die verfahrensmäßige Abwicklung des zollrechtlichen aktiven Veredelungsverfahrens, die mit dem tatsächlichen Beginn der Ausfuhr in keinem untrennbaren Zusammenhang steht, für die Bestimmung des Versuchsbeginns nach § 34 Abs. 1 AWG nicht ohne weiteres geeignet. Dies belegt der vorliegende Fall. Die Übergabe an der Betriebsstätte erfolgte erst nach der Verzollung; erst zu diesem Zeitpunkt begann der Ausfuhrvorgang, der mit dem Passieren der Grenze beendet wurde (vgl. Fuhrmann in Erbs/Kohlhaas 140. ErgLfg § 4 AWG Rdn. 11). Aus der vom Landgericht herangezogenen Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 19. Januar 1965 (BGHSt 20, 150), die eine andere Fallgestaltung betrifft, ergibt sich nichts anderes. 36

Im Übrigen ist es schon im Ansatz fraglich, ob ein etwaiger Versuchsbeginn für die Frage, ob der Angeklagte Täter im Sinne des § 34 Abs. 1 AWG ist, überhaupt nutzbar gemacht werden kann. Täter im Sinne des § 34 Abs. 1 AWG kann nämlich - wie oben dargelegt - nur sein, wer entweder selbst absichtlich den Gegenstand über die Grenze transportiert oder jedenfalls den Ausfuhrvorgang wirtschaftlich bestimmt. Beide Voraussetzungen stehen nicht notwendig in einem Zusammenhang zu der Frage, ob die vorgängige Verzollung den Beginn der Ausfuhrhandlung darstellt. 37

Vielmehr konnte der Angeklagte überhaupt nur dann unmittelbar zur Tat ansetzen, wenn er selber Ausfüh­rer war. Inso­weit ist die Frage des Versuchsbeginns der nach der Ausfuhrverantwortlichkeit logisch nachgelagert und bestimmt diese nicht. 38

3. Hinsichtlich der Fälle 2, 3 und 7 liegt gleichfalls keine strafbare Handlung gemäß § 34 Abs. 1 Nr. 1 AWG vor. 39

a) Allerdings ist die S. GmbH, für die der Angeklagte als verantwortliches Organ gehandelt hat (§ 14 Abs. 1 Nr. 1 StGB), hier direkt in den Ausfuhrprozess einbezogen gewesen. 40

aa) In den Fällen 2 und 3 wurden die umgerüsteten Fahrzeuge auf Weisung des Angeklagten über die deutsche Staatsgrenze nach Billund in Dänemark verbracht und von dort nach Afghanistan ausgeflogen. Damit ist der Ausfuhrtatbestand erfüllt, weil der Angeklagte durch einen Mitarbeiter die beiden Fahrzeuge tatsächlich körperlich über die Grenze in ein fremdes Wirtschaftsgebiet verbracht hat. Fremdes Wirtschaftsgebiet ist nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 AWG das nicht vom Geltungsbereich dieses Gesetzes umfasste Territorium. 41

Der Senat kann dabei dahinstehen lassen, ob der Transport der in der Ausfuhrliste bezeichneten Güter nach Billund/Dänemark, von wo aus die gepanzerten Fahrzeuge ausgeflogen wurden, als Ausfuhr anzusehen ist oder, weil dieses Ziel in einem anderen EU-Mitgliedstaat gelegen ist, nach der Terminologie der Ausfuhrverordnung (§ 4 Nr. 2 AWV) nur als Verbringung zu bezeichnen ist (so unter Hinweis auf § 7 AWV Schörner in Hohmann/John, Ausfuhrrecht 2002 § 5 Rdn. 7). Da die Kontrolle des Exports von Rüstungsgütern im Wesentlichen dem nationalen Gesetzgeber vorbehalten geblieben und nicht durch das vorrangige EU-Recht erfasst ist (Schörner aaO Rdn. 5), kommt dieser Unterscheidung hier keine Bedeutung zu. Auch die Verbringung der in Teil I Abschnitt A der Ausfuhrliste genannten Waren ist nämlich genehmigungspflichtig (§ 7 Abs. 1 AWV). 42

bb) Eine Ausfuhr liegt auch im Fall 7 vor. Zwar wurden hier die umgerüsteten Fahrzeuge von Mitarbeitern des Angeklagten unmittelbar nicht in ein fremdes Wirtschaftsgebiet im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 2 AWG ausgeführt. 43

Hier ist jedoch eine Ausfuhr dadurch erfolgt, dass der Angeklagte selbst die Spedition mit der Ausfuhr der umgerüsteten Fahrzeuge in den Irak beauftragt hat. Da der Spediteur insoweit nur unmittelbar Handelnder war, ist der Angeklagte als derjenige, der als Organ der S. GmbH den Speditionsauftrag mit der Maßgabe erteilt hat, die umgerüsteten Fahrzeuge nach Basra zu fliegen, Ausfüh­rer im Sinne des § 4c Nr. 1 AWV gewesen. 44

b) Dies führt hier jedoch nicht zu einer Strafbarkeit, weil die Ausfuhr im Auftrag eines Mitgliedstaats der Europäischen Union zur Erledigung dienstlicher Aufgaben oder zur eigenen dienstlichen Verwendung erfolgte. Solche Ausfuhr sind nach § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWV von der Genehmigungspflicht freigestellt. 45

aa) Die jeweiligen Käufer der umgerüsteten Geländefahrzeuge waren solche Regierungsstellen im Sinne des § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWV. Dass diese Regierungsstellen sich im Rahmen der Beschaffung wiederum regierungsnaher - auch privater - Organisationen bedienten, ist unerheblich. Aus dem Gesamtzusammenhang der Feststellungen, insbesondere auch im Blick auf die festgestellten Einsatzzwecke, entnimmt der Senat mit der notwendigen 46

Eindeutigkeit, dass wirtschaftlicher Auftraggeber der entsprechenden Lieferungen die jeweilige britische Regierungsstelle war.

bb) In den Fällen 2, 3 und 7, in denen der Angeklagte selbst als Ausführer anzusehen ist, liegt zugleich auch eine Ausfuhrhandlung der jeweiligen britischen Regierungsstelle vor. Dies ergibt sich in den Fällen 2 und 3 schon daraus, dass die britische Regierungsstelle für den Transport ab Billund/Dänemark verantwortlich war. Insoweit liegt - da der Transportweg und der endgültige Bestimmungsort von vornherein abgesprochen und für den Verkäufer und den Käufer eindeutig waren - ein einheitlicher Transportvorgang vor. Deshalb ist das britische Zollamt in den Fällen 2 und 3 gleichermaßen als Ausführer anzusehen. 47

Dasselbe Ergebnis ergibt sich auch im Fall 7. Dort war gleichfalls das britische Außenministerium Ausführer. Zwar hatte der Angeklagte den Speditionsauftrag für die Verbringung der umgerüsteten Fahrzeuge in den Irak erteilt. 48

Nach den Feststellungen wurde er aber vom britischen Außenministerium hierfür ergänzend beauftragt und mit 17.000 Euro pro Fahrzeug auch gesondert entlohnt (UA S. 18). Letztlich agierte der Angeklagte - bei einer rein faktischen Betrachtung - hier zugleich als Spediteur für den Käufer. Dem britischen Regierungsministerium allein oblag letztlich die Bestimmung, wann und wohin die Fahrzeuge transportiert werden sollten. 49

cc) Soweit die britischen Regierungsstellen sich an der Ausfuhr beteiligt haben, wirkt die Befreiung von der Genehmigungspflicht umfassend. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Regierungsstelle eines europäischen Mitgliedstaats die wirtschaftliche Disposition über den Bestimmungsort der Lieferung obliegt. Die Befreiung von der Genehmigungspflicht findet ihren Grund in erster Linie in dem Umstand, dass der Ordnungsgeber für den Export in diesen Fällen das Genehmigungsbedürfnis als gering erachtet hat (Balzer in Hohmann/John, aaO § 19 AWV Rdn. 1). Im Blick auf Regierungsstellen anderer EU-Mitgliedstaaten rechtfertigt sich die Befreiungspflicht ersichtlich aus dem besonderen Vertrauen, das die Regierungen der anderen EU-Mitgliedstaaten in Anspruch nehmen. Damit wäre es nicht vereinbar, diese wie einen gewöhnlichen Dritten einem Genehmigungserfordernis zu unterwerfen. 50

dd) Die Befreiungsvorschrift ist vor dem Hintergrund ihres Normzwecks anzuwenden. Das bedeutet, dass immer dann, wenn die wesentliche wirtschaftliche Entscheidung über den Transport der an sich genehmigungspflichtigen Güter durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union getroffen wird, dies die Befreiung von der Genehmigungspflicht nach sich zieht. Derartige Fallkonstellationen können nicht anders gewürdigt werden, als wenn der Mitgliedstaat die Güter zunächst selber importiert und dann wieder ausgeführt hätte. Der direkte Export nach Afghanistan bzw. in den Irak diene lediglich der Abkürzung des Lieferwegs, mithin allein also der Zeitersparnis und dem Kosteninteresse des Käufers. Insoweit ist der Käufer auch der materielle Geschäftsherr des Ausfuhrvorgangs. 51

ee) Entfällt die Genehmigungspflicht für den eigentlichen Geschäftsherrn, kann für andere Personen, die an dem Ausfuhrvorgang beteiligt sind, nichts anderes gelten. Die Genehmigungsfreiheit muss auch für sie wirken. 52

Dies gilt jedenfalls dann, wenn die Regierungsstelle den Ausfuhrvorgang umfassend beherrscht, was Transportweg und Endziel anbelangt. Ist der Transport in seiner konkreten Ausgestaltung im Einverständnis mit der Regierungsstelle des EU-Mitgliedstaats durchgeführt worden, bedarf es für diesen Transportvorgang keiner Genehmigung, wenn er für die beteiligte Regierungsstelle genehmigungsfrei ist. Deshalb ist der zugrunde liegende Kaufvertrag auch nicht schwebend unwirksam (vgl. Just in Hohmann/John aaO § 31 AWG Rdn. 10 ff.), sondern uneingeschränkt zivilrechtlich wirksam, weil wegen der Privilegierung des Vertragspartners das Geschäft genehmigungsfrei ist. 53

Der Fortbestand der Genehmigungspflicht für den Vertragspartner würde dem Zweck des Befreiungstatbestandes zuwiderlaufen. Denn auch derjenige, der für die britische Regierung tätig wird, muss sich auf deren besondere Integrität verlassen können. Der Zweck des Privilegierungstatbestandes gilt hier gleichermaßen. Wenn die Regierungsstelle eines anderen EU-Mitgliedstaats den direkten Transport in ein Drittland anweist, dann nimmt der EU-Mitgliedstaat mit dieser Anweisung seine eigene staatliche Autorität in Anspruch. Er genehmigt sie inzident. Diese Legitimation strahlt auch auf denjenigen aus, der die Weisung der Regierungsstelle des EU-Mitgliedstaats befolgt, weil aufgrund der Befreiung von dem Genehmigungsvorbehalt die Regierungsstellen von EU-Mitgliedstaaten damit den innerstaatlichen Hoheitsträgern gleichgestellt sind. 54

Die Befreiung von der Genehmigungspflicht, die andere Mitgliedstaaten der EU nach § 19 Abs. 1 Nr. 8 AWV genießen, führt dazu, dass der Ausfuhrvorgang jedenfalls insgesamt dann von der Genehmigungspflicht freigestellt ist, wenn die Ausfuhr auf Weisung des EU-Mitgliedstaats erfolgt. Dies verdeutlicht im Übrigen die nachfolgende Erwägung. Sähe man den Vorgang - wie das Landgericht und ihm insoweit folgend der Generalbundesanwalt - als genehmigungspflichtig an, ergäbe sich eine Strafbarkeit des Ausführenden. 55

Dies hätte aber auch zur Folge, dass Mitarbeiter britischer Regierungsstellen sich als Teilnehmer an der Tat strafbar machen würden. Ein solches Ergebnis, das mit dem Zweck des Befreiungstatbestands nicht zu vereinbaren ist, wäre widersprüchlich und kaum verständlich. Es kann keinen Unterschied machen, ob die britischen Regierungsstellen unmittelbar selbst einen Spediteur damit betrauten, die umgerüsteten Fahrzeuge in das Drittland zu verbringen, oder ob dies der Angeklagte auf ihre Weisung hin tat. 56

4. Bei dem Angeklagten kommt auch eine Strafbarkeit nach § 34 Abs. 3 AWG nicht in Betracht. Danach macht sich strafbar, wer in den Fällen des Absatzes 1 oder 2 die Ausfuhr dadurch fördert, dass er die auszuführende Ware zur Verfügung stellt. Die Voraussetzungen dieser Vorschrift, die eine zur selbständigen Straftat erhobene Beihilfe umschreibt, sind hier ebenfalls nicht erfüllt. In sämtlichen Fällen wurde die Ausfuhr durch britische Regierungsstellen oder von ihnen beauftragten Speditionen durchgeführt. Es liegt damit wegen der fehlenden Genehmigungspflicht keine Haupttat nach § 34 Abs. 1 AWG vor. Eine Haupttat nach § 34 Abs. 2 AWG ist aus demselben Grunde nicht gegeben, weil mangels einzuholender Genehmigung der Angeklagte schon nicht ordnungswidrig im Sinne der in § 70 Abs. 1 AWV enthaltenen Regelungen gehandelt hat. Schließlich ist § 34 Abs. 4 AWG i.V.m. § 69e AWV a.F. nicht einschlägig, weil das Irak-Embargo zur Tatzeit bereits aufgehoben war. 57

### III.

Die Revision der Verfallsbeteiligten ist gleichfalls begründet. Da keine Straftat vorliegt, scheidet die Anordnung des Verfalls aus. 58