
Datum: 18.01.2019
Gericht: Amtsgericht Köln
Spruchkörper: 902a
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 902a OWi 169/18
ECLI: ECLI:DE:AGK:2019:0118.902A.OWI169.18.00

Tenor:

Die Einziehungsbeteiligte wird auf Kosten der Staatskasse die auch ihre notwendigen Auslagen trägt, **freigesprochen**.

- G r ü n d e:** 1
- I. 2
- Die Betroffene ist eine GmbH, deren Geschäftszweck ausweislich des Firmennamens die Durchführung von Speditionen und damit der gewerbliche Güterverkehr ist; es werden im Wesentlichen Kühltransport durchgeführt, jedoch ausschließlich durch beauftragte Firmen. 3
- Aufgrund einer Betriebskontrolle am 21.11.2016 und 02.02.2017 wurde festgestellt, dass im Kontrollzeitraum 01.06.2016 bis 31.08.2016 durch die Firma S. (haftungsbeschränkt), mit Sitz in 00000 A., C.-straße N01 mindestens 157 Beförderungsaufträge durchgeführt wurden, bei denen die Vorschriften der Kabotage nicht eingehalten wurden. Diese Transportaufträge hat die Firma S. an die Q. mit Sitz in M. N02 Z., N.-straße N03 als Subunternehmer weitergegeben. Geschäftsführer beider Firmen ist Herr B. H. O., mit gleicher Adresse wie die S.. In einer Mail an das BAG betreffend die Formalitäten der Betriebskontrolle (Bl. 71 BA) wurde mitgeteilt, dass die Firma S. über keine Fahrzeuge und kein Personal verfüge. 4
- Die V. verfügt über eine Gemeinschaftslizenz mit 5 Abschriften, die Firma Q. über eine Gemeinschaftslizenz mit drei Abschriften. Die Firma S. hat keine Gemeinschaftslizenz. 5
- Zwischen der Firma V. und der Firma S. bestanden zum Tatzeitpunkt Geschäftsbeziehungen derart, dass zum einen die Firma V. zwei Auflieger mit den amtlichen Kennzeichen N04 und N05 an Firma S. vermietet hatte, für die sie auch monatliche Rechnungen erstellte. 6
- Zum anderen bestanden Geschäftsbeziehungen insoweit, als die Firma V. die Firma S. regelmäßig mit der Durchführung von Transporten beauftragte. Der Kontakt und die Vergabe 7

selbst erfolgte dabei über Herrn X., Mitarbeiter der Firma S. Die Aufträge wurden an die Firma Q. weitergegeben, was den Geschäftsführern der Einziehungsbeteiligten auch bekannt war, wie sie während der Betriebskontrolle angaben (Bl. 8 u. BA). Die Rechnungen zu diesen Aufträgen wurden von der Firma S. erstellt. Die Firma S. hat die Ansprüche aus Rechnungen entsprechend ihrer Mitteilung an die V. mit Schreiben vom 30.10.2014 (Blatt 55 der Beiakte) an die Q. abgetreten. Die gleiche Abtretungserklärung war auch auf Rechnungen im Kleingedruckten enthalten (Rechnung der S. an die Firma V. vom 18.07.2016, Blatt 49 der Beiakte, sowie weitere Rechnungen Bl. 57 ff. der Beiakte). In diesen Rechnungen und auch in der Abtretungserklärung wurde die Firma V. aufgefordert, die Rechnungsbeträge direkt an die Q. zu zahlen. Dies geschah nach den Feststellungen bei der Betriebskontrolle auch.

Im Einzelnen wurden mindestens 157 Beförderungen von der Firma Q. durchgeführt, bei denen eine vorherige beladene Einfahrt nach Deutschland nicht festgestellt werden konnte. Dies ergibt sich aus der Aufstellung des Bundesamtes für Güterverkehr Bl. 11 ff. BA, in der sämtliche Beförderungen durch die Firma S. im Kontrollzeitraum aufgeführt sind. Die Vorwürfe betreffend die Verletzung der Vorschriften zur Kabotage in der Form der unbeladenen Einfahrt bzw. fehlenden Einfahrt nach Deutschland sind in den Vorwürfen, die in der ganz linken Spalte fortlaufend nummeriert sind, enthalten. In den übrigen Fällen ist das BAG, soweit dies aus Gründen der zeitlichen Abfolge der Beförderungen vertretbar erschien – insbesondere weil aufgrund des Zeitabstandes zwischen zwei Beförderungen eine beladene Einfahrt nach Deutschland nicht ausgeschlossen werden konnte -, zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten ohne weitere Aufklärung davon ausgegangen, dass die Kabotage-Vorschriften eingehalten wurden. 8

III. 9

Die Feststellungen zu den durchgeführten Transporten einschließlich der Weitergabe der Aufträge an die Q., der Kenntnis der Geschäftsführer hiervon, den Einzelheiten der Abtretung, Rechnungserstellung und Zahlung beruhen auf den bei der Betriebskontrolle gemachten Feststellungen des BAG (Blatt 12 ff. der Beiakte), welche zum Gegenstand der Hauptverhandlung gemacht wurden. Die Feststellungen zu der fehlenden Einhaltung der Kabotage-Vorschriften beruhen ebenfalls auf den Feststellungen bei der Betriebskontrolle, insbesondere der Auswertung der Daten und Kennzeichen der Fahrzeuge, mit denen die Transporte durchgeführt worden. 10

Ebenfalls auf den Feststellungen bei der Betriebskontrolle beruhen die Erkenntnisse zur Anmietung der beiden Sattel-Auflieger mit den amtlichen Kennzeichen N06 und N07 seitens der Einziehungsbeteiligten von der Firma S.. Ebenfalls ergeben sich aus den bei der Betriebskontrolle vorgelegten Unterlagen die Beauftragung der Firma S. als Subunternehmer durch die S. und die Kenntnis der Einziehungsbeteiligten von dieser Tatsache. 11

Die Einziehungsbeteiligte hat sich wie folgt zur Sache eingelassen: 12

Ordnungswidrig habe nur die Firma S. gehandelt, die die Aufträge an die Firma Q. weitergegeben habe. Die Einziehungsbeteiligte sei nur eine unbeteiligte Dritte und es könne nicht ihre Aufgabe sein, die Einhaltung der Kabotage-Vorschriften durch ein Drittunternehmen in jedem Einzelfall zu überprüfen. 13

Sie habe ihrer Pflicht zur Kontrolle genügt, soweit die Vorlage einer Gemeinschaftslizenz durch die Firma Q. betrifft. Im Übrigen habe sie als Auftraggeberin und beförderndes Unternehmen keine Kenntnis davon, wie Subunternehmer des beauftragten Unternehmers und möglicherweise weitere Subunternehmen die Fahrzeuge im Einzelnen einsetzen. Soweit 14

in der vom BAG erstellten Liste der Fahrten die LKW-Kennzeichen als Auftragsnummer auftauchen, so sei dies jeweils die Auftragsnummer gewesen, mit der der Fahrer die Ware abhole; ein konkreter Einsatz dieses LKW sei damit nicht bewiesen. Im Übrigen habe sie aus diesen Aufträgen nichts erlangt, sie habe an die Firma S. die marktüblichen Entgelte gezahlt. Insgesamt sei ein konkreter Tatbeitrag der Einzugsbeteiligten oder ihrer Geschäftsführer nicht zu ersehen.	
Im Übrigen sei es auch nicht erkennbar, ob und in welchem Umfang die Behörde ihr Ermessen ausgeübt habe. Denn nach dem Opportunitätsprinzip sei insbesondere zu beachten, dass ein Bußgeldbescheid gegen die S. ergangen sei.	15
Im Übrigen sei es so gewesen, dass zwar auf Seiten der Einziehungsbeteiligten Kenntnis davon bestanden habe, dass die S. selbst über keinerlei Fahrzeuge verfüge und daher die erteilten Transportaufträge an Subunternehmer vergebe. Es sei jedoch für die Einziehungsbeteiligte nicht erkennbar gewesen, an welche Subunternehmer genau diese Transportaufträge weiter gegeben werden. Insoweit seien auch die geschäftlichen Beziehungen zwischen der S. und der Q. für die Einziehungsbeteiligte nicht erkennbar gewesen.	16
Hier sei auch der Umstand, dass Forderungsabtretungen von der S. an die Q. vorliegen, ohne Bedeutung. Dies komme zum einen im Transportgeschäft sehr häufig vor und könne die Ursache in verschiedenen Gründen, z. B. auch in Darlehensverhältnissen oder Vorleistungsvereinbarungen, haben. Im Übrigen agiere die Einziehungsbeteiligte – dies sei auch in ihrem AGB so vereinbart – ausschließlich aufgrund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen ADSp. Dies schließe die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen durch den Unternehmer bzw. Subunternehmer ein. Im Übrigen habe die S. auch nicht wie dies § 29 a OWiG voraussetze, für die Einziehungsbeteiligte gehandelt, da die S. keine Angelegenheiten für die Einziehungsbeteiligte mit der Übernahme und Durchführung der Transporte übernommen habe, es auch kein besonderes Band zwischen der Einziehungsbeteiligten und der S. gebe.	17
Im Übrigen sei hier auch fehlerhaft das Bruttoprinzip angewendet worden; zumindest über das Opportunitätsprinzip und eine Ermessensausübung hätten hier die der Einziehungsbeteiligten entstandenen Kosten in der Form berücksichtigt werden können müssen, dass die Gewinnmarge von 7 % berücksichtigt würde.	18
Im Übrigen sei es mehrfach zugesichert worden, dass die Geschäftsführer nichts zu befürchten hätten.	19
IV.	20
Das Gericht ist nach den Feststellungen überzeugt, dass die Voraussetzungen für einen Einziehungsbescheid gemäß § 29 a Abs. 1 OWiG nicht vorliegen.	21
Denn die Einziehungsbeteiligte ist weder Täterin einer Gesetzesverletzung gemäß Abs.1, noch hat der Täter der verletzten Gesetzesvorschriften für die Einziehungsbeteiligte gemäß Abs. 2 Ziff. 1 der genannten Norm gehandelt.	22
1.	23
Das Gericht stellt zunächst fest, dass es zu Verletzungen der Kabotage-Vorschriften gemäß § 19 Abs.1 a Nr. 1, § 7 c Satz 1 Nr. 3 a GüKG in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 2 S.1 der VO	24

(EG) 1072/2009 gekommen ist.

Aus der Bl. 11 ff. BA aufgeführten Liste der beanstandeten Beförderungen durch die Firma S. ergibt sich insbesondere im Hinblick auf die Belade- und Entladezeiten in Zusammenschau mit Belade- und Entladeorten, dass die Bedingung der beladenen Einfahrt nach Deutschland durch den in den M. ansässigen Subunternehmer, die Q., in einer Vielzahl von Fällen unmöglich eingehalten worden sein können. 25

Zunächst folgt aus der obigen Übersicht, dass Fahrzeuge der Firma Q. eingesetzt wurden. Dies ergibt sich nicht nur aus den niederländischen Kennzeichen der eingesetzten Kraftfahrzeuge, sondern auch aus der Tatsache, dass die Frachtentgelte von der Firma S. abgetreten wurden an die Q. und die Zahlungen direkt von der Einziehungsbeteiligten an die Q. erfolgten. 26

Im Übrigen hat die Einziehungsbeteiligte auch nicht in Frage gestellt, dass die Transporte von dem Subunternehmer Q. Sitz in den M. ausgeführt wurden. Die vom Bundesamt für Güterverkehr bei der Betriebskontrolle festgestellten und in der Liste Bl. 11 ff. BA aufgeführten Fahrten sind im Hinblick auf die Einhaltung der Kabotage-Vorschriften dabei wie folgt zu würdigen: 27

- Bei der laufenden Nummer 1 erfolgte die Beladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N08 am 09.06.2016 in Hodenhagen; die Entladung erfolgte jedoch ebenfalls am 09.06.2016 in Bielefeld bzw. Lauenau. Es erscheint daher ausgeschlossen angesichts der Tatsache, dass hier nur 2 Leerkilometer und 657 Lastenkilometer zu verzeichnen waren, dass noch am gleichen Tag eine Einfahrt in das nächstgelegene Ausland, nämlich die M., stattgefunden haben könnte und im Anschluss daran eine beladene Einfahrt wiederum in die Bundesrepublik Deutschland. Dies ergibt sich aus einer Zusammenschau mit der laufenden Nr.1 und 2, nämlich die Entladung in Garsching/Nürnberg und Geisenfeld am 10.06.2016 und am gleichen Tag die Beladung ebenfalls in Garching. 28

- Gleiches gilt für Zusammenschau der Ziffern 2 und 3 nämlich die Entladung am 11.06.2016 in Malchow und Zarrentin am Schalsee und am gleichen Tage die Beladung in Vechta. Ebenfalls unter Berücksichtigung der Fahrtstrecke von 813 km vom 11. 06. auf den 12.06.2016 und des Erfordernisses der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ausgeschlossen ist eine grenzüberschreitende beladene Einfahrt vom 12.06.2016 – dem Entladetag der laufenden Ziffer 3 im Ort Rosbach - und der anschließenden Beladung in Visbek am 13.06.2016 (laufende Nummer N03) und anschließender Entladung am gleichen Tag in Wievelstede. 29

- Bei der laufenden Nummer 5 ist festzustellen, dass hier ebenfalls keine grenzüberschreitende Beförderung vorgelegen haben kann. Denn die letzte Entladung erfolgte am 06.06.2016 in Westerkappeln, die Beladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N09 erfolgte ebenfalls am 06.06.2016 in Emsbüren bzw. in Melle. 30

- Auch bezüglich der laufenden Nummern N01 – 8 ist festzuhalten, dass hier eine grenzüberschreitende Beförderung nicht stattgefunden kann. So wurde festgestellt, dass das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N09 am 22.07.2016 in Flörsheim bzw. Ulm entladen wurde und am gleichen Tage in Forchheim erneut beladen wurde. Angesichts einer Strecke von 247 Leerkilometern und anschließend 595 Lastkilometern ist hier eine grenzüberschreitende beladene Beförderung ebenfalls nicht denkbar. 31

- Auch für die laufende Nr. 7 kann keine grenzüberschreitende Beförderung festgestellt werden. Denn die Beladung in Hamburg erfolgte mit dem gleichen Fahrzeug am gleichen Tage, nämlich dem 23.07.2016, wie die Entladung in Siek einem Ort ca. 34 km entfernt von Hamburg. Dies korrespondiert mit der unter der laufenden Nr. 7 angegebenen Leerkilometern von 30 km. Eine grenzüberschreitende Beförderung kann hier ebenfalls nicht stattgefunden haben. Die Entladung erfolgte am 24.07.2016, die erneute Beladung am gleichen Tage mit dem gleichen Fahrzeug in Forchheim, laufende Nummer 8. Auch hier ist unter Berücksichtigung der erforderlichen Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten eine grenzüberschreitende Beförderung vor der Weiterfahrt nach Siek- eine Strecke von 595 Lastkilometer- nicht denkbar.

- Für die laufende Nr. 9 – 10 gilt gleiches: Die Entladung erfolgte bei dem Transport direkt vorgängig, vom Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N10 am 22.06.2016 in Siek, die Beladung am gleichen Tage in Hamburg und Thieshope. Auch hier wiederum korrespondiert die angegebene Zahl von 30 Leerkilometer mit der Entfernung zwischen Siek und Hamburg. Auch hier kann daher bereits aus räumlichen und zeitlichen Gründen keine beladene Einfahrt stattgefunden haben. Die Entladung erfolgte am 23.06.2016 von dem genannten Fahrzeug in Schwabach in Kitzingen und Gochsheim und die Beladung am gleichen Tage in Forchheim, laufende Nummer 10. Auch hier ist aufgrund der Tagesgleichheit und der angegebenen Leerkilometer mit 64 und Lastkilometer mit 495 eine beladene Einfahrt nicht möglich. 33

- Für die fortlaufende Nummern 11- 19 ergibt sich dies ebenfalls in Gesamtschau mit der Fahrt vorher für das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N10 aus der Tatsache, dass die letzte Entladung am 29.06.2016 in Valluhn-Zarrentin stattfand, die erneute Beladung am gleichen Tage in Apensen (Nr. 11). Die darauffolgenden Fahrten stellen sich so dar, dass das gleiche Fahrzeug am 30.06.2016 in Adelzhausen und anderen Orten beladen wurde, am gleichen Tage in Garching entladen wurde (Nr. 12), am 01.07.2016 in Hodenhagen beladen wurde am gleichen Tage entladen wurde, am gleichen Tage in Jork erneut beladen wurde (Nr. 13), am darauffolgenden Tag den 02.07.2016 in Rheinbach entladen wurde, wiederum am gleichen Tage in Bornheim beladen wurde (Nr. 14), am darauffolgenden Tag, dem 03.07.2016 in Landsberg am Lech entladen wurde, am gleichen Tage in Garching erneut beladen wurde (Nr. 15) und am 04.07.2016 in Wiefelstede entladen wurde. Am gleichen Tage wurde es wiederum in Langförden beladen (Nr. 16) und am 05.07.2016 in München entladen, am gleichen Tage erfolgte in Garching die erneute Beladung (Nr. 17) und am Folgetag den 06.07.2016 in Hodenhagen die Entladung; wiederum am gleichen Tage dem 06.07.2016 wurde das Fahrzeug erneut in Langförden beladen (Nr. 18) und am Folgetag den 07.07.2016 in München entladen. Am gleichen Tage am 07.07.2016 wurde es in Garching erneut beladen (Nr. 19) und am Folgetag dem 08.07.2016 in Ganderkese und Wiefelsfelde entladen. Auch diese enge zeitliche Abfolge der Be- und Entladung am gleichen Tage sowie die Strecken innerhalb Deutschlands machen es unmöglich, dass hier jeweils grenzüberschreitende Beförderungen stattgefunden haben könnten. 34

- Auch bei den fortlaufenden Nummern 20 und 21 am 14. und 15.07.2016 sind Kabotage- Verstöße festzustellen. Denn am 14.07.2016 wurde das Fahrzeug mit amtlichen Kennzeichen (M.) N10 in Zusmarshausen und anderen Orten entladen, am gleichen Tage in Garching wieder beladen und am 15.07.2016 in Ganderkese wiederum entladen. Am gleichen Tage, nämlich den 15.07.2016 erfolgte eine erneute Beladung in Langförden und am 16.07.2016 eine Entladung in Frankfurt/Main und anderen Orten. Bereits aus diesen zeitlichen Ablauf ergibt sich, dass eine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen ist. 35

- In der Zeit vom 21.07.2016 bis 04.08.2016 kam es ebenfalls zu Kabotage-Verstößen (laufende Nummer 22. bis 36). Im Einzelnen ist hier festzuhalten, dass am 21.07.2016 die Entladung in Adelzhausen und Zusmarshausen erfolgte und am gleichen Tage (fortlaufende Nummer 22) eine Beladung in Garching und am Folgetag 22.07.2016 die Entladung in Hodenhagen und Wiefelstede. Am gleichen Tage erfolgte wiederum eine Beladung (Nr. 23) in Langförden, ebenfalls mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N10 und die Entladung am Folgetag am 23.07.2016 in München. Am gleichen Tage wiederum eine Beladung in Garching (Nr. 24) und am Folgetag – 24.07.2016 die Entladung in Hodenhagen und weiteren Orten. Am gleichen Tage wiederum eine Beladung in Langförden (Nr. 25) und am Folgetag 25.07.2016 die Entladung in München. Am gleichen Tage wiederum die Beladung in Garching (Nr. 26) und am Folgetag die Entladung in Ganderkese. Ebenfalls am 26.07.2016 erfolgte die erneute Beladung in Langförden (Nr. 27) und die Entladung am Folgetag dem 27.07.2016. Wiederum am gleichen Tage erfolgte die Beladung in Garching (laufende Nummer 28) und die Entladung am Folgetag 28.07.2016 am gleichen Tage (fortlaufende Nummer 29) die Beladung in Langförden und die Entladung am Folgetag 29.07.2016. Ebenfalls am 29.07.2016 erfolgte die erneute Beladung in Pforchheim (laufende Nummer 30) und am Folgetag 30.07.2016 die Entladung in Siek. Am gleichen Tage die erneute Beladung in Apensen (fortlaufende Nummer 31) und die Entladung wiederum am Folgetag dem 31.07.2016 in Landsberg/Lech. Am gleichen Tage die erneute Beladung in Pforchheim (laufende Nummer 32) und die Entladung am Folgetag dem 01.08.2016 in Wenzendorf. Am 01.08.2016 die erneute Beladung in Apensen (fortlaufende Nummer 33) und wiederum am Folgetag den 02.08.2016 die Entladung in Bamberg. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Garching (fortlaufende Nummer 34) und die Entladung wiederum am Folgetag 03.08.2016 in Hodenhagen. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut beladen in Langförden (laufende Nummer 35) und am Folgetag am 04.08.2016 in München entladen. Am gleichen Tage erfolgte eine erneute Beladung in Garching (laufende Nummer 36) und die Entladung am Folgetag den 05.08.2016 in Hodenhagen und anderen Orten. Aus diesem zeitlichen Ablauf, nämlich täglich eine Beladung, die am gleichen Tag erfolgt wie die zuvor stattgefundenene Entladung des Fahrzeug ergibt sich ebenfalls, dass die beladene Einfahrt nach maximal 3 Kabotage-Beförderungen bereits aus zeitlichen und räumlichen Gründen ausgeschlossen ist.

36

- Zu weiteren Kabotage-Verstößen kam es im Zeitraum 18.08.2016 bis 27.08.2016 (laufende Nummern 37- 45). Im Einzelnen: Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N10 wurde am 18.08.2016 in Hodenhagen und anderen Orten entladen, am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Löhningen (Nr. 37) und am Folgetag, den 19.08.2016, die Entladung in Kassel, Bamberg und Garching. Wiederum am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Garching erneut beladen (Nr. 38) und am Folgetag, den 20.08.2016, in Neu-Münster entladen. Am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Apensen (Nr. 39) und die Entladung am folgenden Tag, dem 21.08.2016, in Schwabach und Marktredwitz. Wiederum am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Forchheim (Nr. 40) und am Folgetage, den 22.08.2016, die Entladung in Wenzendorf. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Hamburg erneut beladen (Nr. 41) und am Folgetage, den 23.08.2016 in Maxhütte entladen. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Forchheim (Nr. 42) und die Entladung am Folgetag, am 24.08.2016 in Wasbek. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Hamburg (Nr. 43) und die Entladung am Folgetag, dem 25.08.2016 in Schwabach. Die erneute Beladung erfolgte wiederum am gleichen Tage in Forchheim (Nr. 44) und die Entladung am Folgetag, den 26.08.2016 in Wasbek. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut beladen in Nottensdorf (Nr. 45) und am 27.08.2016 in Kressbronn entladen. Auch hier ergibt sich aus dem engen zeitlichen Ablauf, dass eine beladene Einfahrt nach spätestens drei Kabotage-Beförderungen bereits aus zeitlichen und räumlichen

37

Gründen ausgeschlossen ist. Denn das Fahrzeug wurde in täglicher Folge innerhalb Deutschlands entladen und beladen, sodass zu einer Ausfahrt aus Deutschland und eine Beladung im Ausland zeitlich kein Raum bleibt.

- Auch in Bezug auf die laufende Nummer 46 ist von einer unerlaubten Kabotage-Beförderung auszugehen. Das Bundesamt für Güterverkehr hat dabei die drei zeitlich vorangehenden Beförderungen nämlich die Beladung am 28.08.2016 in Garching, 29.08.2016 in Langförden und am 30.08.2016 wiederum in Garching mangels ausreichender Anhaltspunkte als zulässige Kabotage-Beförderung betrachtet. Ausgangspunkt war, dass die letzte Endladung am 27.08.2016 zuvor in Kressbronn stattgefunden hat und es zumindest nicht völlig ausgeschlossen werden kann, dass zwischen der Entladung am 27.08.2016 und der erneuten Beladung am 28.08.2016 eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden hat. Zu Gunsten der Betroffenen ist das BAG daher von einer solchen ausgegangen. Diesen drei genannten Beförderungen schließt sich dann jedoch jedenfalls eine unerlaubte Kabotage-Beförderung an, nämlich eine Beladung des genannten Fahrzeugs am 31.08.2016 in Langförden und Entladung am 01.09.2016 in Ottobrunn. Die Be- und Entladedaten der anschließenden Fahrten bleiben hier außer Betracht, da sie außerhalb des Kontrollzeitraums liegen und das BAG diese daher im Bußgeldbescheid nicht zugrunde gelegt hat. Für die Feststellung des relevanten Sachverhalts sind diese Fahrten aber auch nicht von Bedeutung. 38
- Im Zeitraum 05.06.2016 bis 08.06.2016 ist es ebenfalls zu Verletzungen der Kabotage-Vorschriften gekommen (laufende Nummern 47- 49). Dabei ist das BAG und das Gericht folgt ihm soweit davon ausgegangen, dass die drei zeitlich vorher liegenden Beförderungen vom 02.06.2016 bis 05.06.2016 innerhalb Deutschlands nach einer beladenen Einfahrt aus dem Ausland erfolgten und daher mangels weiterer Erkenntnisse als zulässige Kabotage-Beförderungen angesehen werden müssen. Zu Verstößen kam es jedoch durch die Beförderungen vom 05.06.2016 auf den 06.06.2016 (laufende Nummer 47); bei dieser wurde das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 zunächst am 05.06.2016 in München entladen und am gleichen Tage in Garching beladen. Die anschließende Entladung erfolgte am 06.06.2016. Am gleichen Tage noch wurde das Fahrzeug in Nienburg erneut beladen und am Folgetag, dem 07.06.2016 in Ilsfeld entladen (fortlaufende Nummer 48). Anschließend wurde das Fahrzeug am gleichen Tage in Heppenheim beladen (fortlaufende Nummer 49) und in Wunstorf am Folgetag am 08.06.2016 entladen. Aufgrund der Tatsache, dass die erneute Beladung erst am Folgetag, den 09.06.2016 erfolgte, ist das BAG auch hier zu Gunsten des Betroffenen von zulässigen Kabotage-Beförderungen ausgegangen, zumal zwischen dem 10.06.2016 – der letzten Endladung in Bottrop – und der erneuten Beladung in Nienburg am 13.06.2016 ausreichend Zeit für eine beladene Einfahrt in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland gewesen wäre. 39
- Zeitlich hieran anschließend erfolgten drei weitere unerlaubte Kabotage-Beförderungen (laufende Nummern 50 – 51): Es erfolgte die Beladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 am 16.06.2016 in Garching (fortlaufende Nummer 50) und die Entladung am 17.06.2016 in Lauenau. Die erneute Beladung des Fahrzeugs erfolgte am gleichen Tage in Nienburg und die Entladung am 18.06.2016 in Ilsfeld (laufende Nummer 51). Die Beladung des genannten Fahrzeugs erfolgte am gleichen Tage Möckmühl (fortlaufende Nummer 52), die Entladung am 19.06.2016 in Hannover. Auch hier ergibt sich aus dem engen zeitlichen Zusammenhang, nämlich der Entladung und Beladung des Fahrzeugs am jeweils gleichen Tage, dass eine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland aus zeitlichen Gründen ausgeschlossen werden können. 40

- Am 23.06.2016 erfolgte mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 ebenfalls eine unerlaubte Kabotage-Beförderung (Nr. 53). Dabei ist das Bundesamt für Güterverkehr mangels anderer Anhaltspunkte zu Gunsten der Betroffenen davon ausgegangen, dass die drei zeitlich zu vorliegenden Beförderungen vom 25.06.2016 bis zum 23.06.2016 ebenfalls einer beladenen Einfahrt nachfolgten, also erlaubte Kabotage-Beförderung waren. Anders verhält sich das jedoch mit der Fahrt vom 23.06.2016 (fortlaufende Nummer 53): Die Entladung erfolgte am 23.06.2016 in Kassel und anderen Orten, die Beladung am gleichen Tage in Pforchheim und die Entladung am 24.06.2016 in Schwanewede.

- Ebenfalls hat das BAG im Hinblick auf die laufende Nummer 54 zu Gunsten der Betroffenen angenommen, dass die drei zuvor stattgefundenen Fahrten erlaubte Kabotage-Beförderungen waren. Es schließt sich an die Entladung vom 30.06.2016 in Wiefelsfelde des Fahrzeugmit dem ebenfalls dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 die Beladung am gleichen Tage, dem 30.06.2016 in Vechta. Die Entladung erfolgte am 01.07.2016 in München und anderen Orten. 42

- Auch bei den laufenden Nummer 55-59. sind unerlaubte Kabotage-Beförderungen festzustellen. Das BAG ist zuvor wiederum bei den drei unmittelbar vorhergehenden Fahrten wiederum zu Gunsten der Betroffenen davon ausgegangen, dass es sich um erlaubte Kabotage-Beförderungen handelt. Daran schließt sich an (laufende Nummer 55) die Entladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 am 05.07.2016 in Wiefelstede die Beladung am gleichen Tage in Langförden an, die Entladung erfolgt am 06.07.2016 in München. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Garching und Visbek erneut beladen (Nr. 56) und am Folgetag, den 07.07.2016 in Wiefelstede entladen. Die Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langförden (Nr. 57) und die Entladung am Folgetag dem 08.07.2016 in Bamberg und anderen Orten. Die erneute Beladung (Nr. 58) erfolgte am gleichen Tage in Pforchheim und die Entladung am Folgetag, den 09.07.2016 in Wasbek. Am gleichen Tage wiederum erfolgten die erneute Beladung (Nr. 59) in Seevetal und die Entladung am Folgetag, dem 10.07.2016 in Bremen und anderen Orten. Auch hier ergibt sich aus der engen zeitlichen Abfolge, nämlich der Entladung und der erneuten Beladung am gleichen Tag, dass eine beladene Einfahrt aus dem Ausland in die Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen werden kann. 43

- Auch bei der Beförderung mit der laufenden Nummer 60 ist wiederum eine unerlaubte Kabotage-Beförderung festzustellen. Das BAG ist dabei erneut zu Gunsten der Betroffenen davon ausgegangen, dass die zeitlich unmittelbar zuvor stattgefundenen Beförderungen erlaubte Kabotage-Beförderungen nach einer beladenen Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland waren. Hierbei erfolgte die letzte Entladung am 14.07.2016 in Bamberg und die erneute Beladung des Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichens (M.) N11 am gleichen Tage in Hof, die Entladung am folgende Tag den 15.07.2016 in Langenhagen und anderen Orten. 44

- Auch bei der fortlaufenden Nummer 61 und 62 ist wiederum von einer unerlaubten Kabotage-Beförderung auszugehen; auch hier hat das BAG zu Gunsten der Betroffenen die drei unmittelbar vorhergehenden Beförderungen als erlaubte Kabotage-Beförderungen angesehen. Diese fanden ebenfalls in der Art statt, dass das Fahrzeug an einem Tag beladen wurde, am Folgetag entladen wurde, am gleichen Tage wiederum beladen und am Folgetag entladen wurde. Diese Vorgänge fanden statt im Zeitraum von 16.07.2016 (erste erlaubte Beladung) bis zum 19.07.2016 (letzte Entladung). Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 erneut in Garching beladen (Nr. 61) und am Folgetag, 45

den 20.07.2016 in Hodenhagen und anderen Orten entladen. Bezüglich der laufenden Nummer 62 ergibt sich ebenfalls eine ungenehmigte Kabotage-Beförderung, denn die Entladung folgte am 20.07.2016 in Hodenhagen und anderen Orten, die erneute Beladung am gleichen Tage in Langförden und die Entladung am 21.07.2016 in München. Auch dies lässt es ausgeschlossen erscheinen, dass in der Zwischenzeit eine beladene Einfuhr erfolgte.

- Zur laufenden Nummer 63 und 64 wird ebenfalls deutlich, dass hier die Voraussetzungen einer genehmigten Kabotage-Fahrt nicht vorlagen. Denn die letzte Entladung des Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 erfolgte am 02.08.2016 in Schierbach, die Beladung am gleichen Tag in Neu-Ulm (Nr. 63), die weitere Entladung am 03.08.2016; am gleichen Tage wurde das genannte Fahrzeug in Apensen erneut beladen (Nr. 64) und in Eching am darauf folgenden Tag 04.08.2016 wieder entladen. 46

- Gleichfalls ist bezüglich der laufenden Nummer 65 bis 67 festzustellen, dass auch hier erneut die Voraussetzungen einer genehmigten Kabotage nicht vorlagen. Denn das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 wurde nach als zulässig bewerteten Beförderungen in der Zeit vom 07.08.2016 bis 17.08.2016 am 17.08.2016 in Hof beladen (Nr. 65), am 18.08.2016 in Weyhe und anderen Orten entladen, am gleichen Tage in Langförden beladen (Nr. 66) und am 19.08.2016 in Gerstetten und München entladen. Die erneute Beladung (Nr. 67) erfolgt am gleichen Tage in Garching, die Entladung am 20.08.2016 in Zarrentin. Auch dieser enge zeitliche Zusammenhang sowie die Fahrt quer durch Deutschland machen es unmöglich, dass zwischenzeitlich eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden haben kann. 47

- Auch für die laufende Nummer 68 ist gleiches festzustellen: Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 wurde am 24.08.2016 in Kitzingen entladen, nachdem bereits am 21.08.2016, 22.08.2016 und 23.08.2016 drei innerdeutsche Beförderungen stattgefunden hatten. Die Beladung erfolgte am Tag der Entladung, nämlich am 24.08.2016, die erneute Entladung am 25.08.2016 in Zarrentin. Auch bei den drei vorangegangenen Beförderungen wurde dem Unternehmen zu Gute gehalten, dass eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden mag, obwohl diese nicht nachgewiesen worden ist. 48

- Bezüglich der laufenden Nummer 69 bis 71 ebenfalls unerlaubte Kabotage vor. Zwar erfolgte am 26.08.2016 eine Entladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N11 unter anderem in den Niederlanden-Venlo jedoch kam es anschließend zu einer unbeladenen Einfahrt in die Bundesrepublik (Beladung ebenfalls am 26.08.2016 in Bochum), sodass nur die darauffolgende Beförderung mit Beladedatum 26.08.2016 in Bochum und Entladedatum 27.08.2016 in Allershausen zulässig war. Die sich daran anschließenden drei Beförderungen, nämlich von Garching mit Beladedatum 27.08.2016 (Nr. 69) nach Ganterkese und anderen Orten und Entladedatum 28.08.2016 die weitere Beladung in Langförden (Nr. 70) am 28.08.2016 mit Entladung in München und anderen Orten am 29.08.2016 und die darauf folgende erneute Beladung in Garching am gleichen Tage (Nr. 71) und die Entladung am Folgetag in Hamburg und anderen Orten waren dagegen unzulässig, da keine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland stattgefunden hat. 49

- Auch für die folgenden Nummern 72-74 muss festgestellt werden, dass die Voraussetzungen einer Kabotage-Beförderung nicht vorlagen. Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 wurde nämlich am 12.06.2018 in Eching entladen und am gleichen Tage in Garching erneut beladen (Nr. 72); die Entladung erfolgte am Folgetag am 13.06.2016 in Hodenhagen und an anderen Orten. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langförden und Vechta (Nr. 73) und die Entladung am Folgetag am 14.06.2016 in Nürnberg. Die erneute Beladung erfolgte dann am gleichen Tage am 50

14.06.2016 in Garching (Nr. 74) und die Entladung am Folgetag, am 15.06.2016 in Lauenau.

- Auch bei der laufenden Nummer 75 muss konstatiert werden, dass hier ebenfalls die Kabotage-Voraussetzungen nicht eingehalten wurden: Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 vom 19.06.2016 bis zum 29.06.2016 insgesamt N01 Mal in der Bundesrepublik beladen, die letzten drei Fahrten fanden statt am 27., 28. Und 29.06.2016. Das Fahrzeug wurde zuletzt am 30.06.2016 in Hamburg entladen. Das BAG ist auch hier wiederum zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten von erlaubten Kabotage-Beförderungen ausgegangen, da eine fehlende Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland nicht nachgewiesen werden konnte. Dann aber ist die erneute Beladung am 30.06.2016 in Hollern und die Entladung am Folgetag dem 01.07.2016 in Augsburg als ungenehmigte Kabotage-Beförderung anzusehen. 51

- Auch bei den fortlaufenden Nummer 76 - 82 liegen die Voraussetzungen, unter denen eine genehmigte Kabotage möglich gewesen wäre, ersichtlich nicht vor. Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 wurde am 04.07.2016, 05.07.2016 und 06.07.2016 in Deutschland beladen und am 07.07.2016 zum letzten Mal in Zusmarshausen und anderen Orten entladen. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Garching (Nr. 76), die Entladung am 08.07.2016 in Hodenhagen und anderen Orten. Wiederum am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Ganterkese und anderen Orten (Nr. 77), die Entladung am 10.07.2016 in Garching und anderen Orten; in Garching erfolgte ebenfalls am gleichen Tage die erneute Beladung (Nr. 78), am 11.07.2016 in Zarrentin die Entladung, am gleichen Tage in Apensen die erneute Beladung (Nr. 79) und am Folgetag den 12.07.2016 die Entladung in Eching.; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Garching (Nr. 80) und die Entladung am Folgetag, den 13.07.2016, in Hodenhagen; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langförden (Nr. 81) und die Entladung am folgenden Tag den 14.07.2016 in Nürnberg; am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Bamberg erneut beladen (Nr. 82) und am 15.07.2016 in Kassel und anderen Orten entladen. Auch hier ist es ausgeschlossen, dass angesichts der täglichen Be- und Entladungen des Fahrzeugs innerhalb der Bundesrepublik Deutschland eine Ausfahrt in das Ausland für eine beladene Einfahrt stattgefunden haben kann. 52

- Gleiches gilt für die fortlaufende Nummer 83- 85: Auch hier ist das BAG wie bereits zuvor zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten von erlaubten Kabotage-Beförderungen bei den Beförderungen vom 19.07.2016, 20.07.2016 und 21.07.2016 innerhalb der Bundesrepublik Deutschland ausgegangen. Denn auch hier konnte das Fehlen einer beladenen Einfahrt nicht nachgewiesen werden. Die letzte Entladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 erfolgte am 22.07.2016, die Beladung am gleichen Tage in Apensen (Nr. 83), die Entladung am Folgetag am 23.07.2016 in Bamberg; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Garching (Nr. 84) und die Entladung am 24.07.2016 in Lauenau; am gleichen Tage erfolgte die Beladung in Hamburg (Nr. 85) und die Entladung am 25.07.2016 in Max-Hütte. Auch hier ist angesichts des engen zeitlichen Zusammenhang der Be- und Entladungen in den Tagen vom 22.07.2016 bis 25.07.2016 nicht erkennbar, dass es möglich gewesen wäre, in das Ausland zu fahren und eine beladene Einfahrt samt Entladung durchzuführen. 53

- Auch die laufenden Nummer 86 und 87 genügen nicht den Voraussetzungen des Kabotage-Rechtes. Das BAG hat hier im Hinblick auf das fragliche Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 bereits die Transporte vom 26.07.2016, 27.07.2016, 28.07.2016, 31.07.2016, 01.08.2016, 02.08.2016 zu Gunsten als erlaubte Kabotage-Beförderung gewertet. Letzte Entladung erfolgte am 03.08.2016 in Bamberg, am gleichen 54

Tage die erneute Beladung in Leutenbach (Nr. 86) und die Entladung am 04.08.2016 in Apensen; dort erfolgte am gleichen Tage auch die erneute Beladung (Nr. 87) und die Entladung am Folgetag, den 05.08.2016 in Landberg/Lech. Hier ist wiederum aufgrund des engen zeitlichen Zusammenhangs der Be- und Entladung es ausgeschlossen, dass in der Zwischenzeit eine beladene Einfahrt nach Deutschland stattgefunden hat.

- Gleiches muss konstatiert werden für die Beförderung mit der laufenden Nummer 88-91: Das BAG ist hier wie bereits zuvor zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten bei den drei letzten Kabotage-Beförderungen von erlaubten Kabotage-Verkehr ausgegangen. Die letzte Entladung erfolgte am 09.08.2016 in Lauenau, danach wurde das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N13 wie folgt eingesetzt: Beladung am 09.08.2016 in Hamburg (Nr. 88), Entladung am 10.08.2016 in Kitzingen, Beladung am gleichen Tage in Forchheim (Nr. 89), Entladung am 11.08.2016 in Wasbek, am gleichen Tage erneute Beladung in Apensen (Nr. 90), Entladung am 12.08.2016 in Schwalbach, Beladung am gleichen Tag in Forchheim (Nr. 91) und Entladung am 13.08.2016 in Wenzendorf. Auch hier ist wiederum festzustellen, dass aufgrund des engen zeitlichen Zusammenhangs der Be- und Entladungen einer Ausfahrt aus der Bundesrepublik und erneute Beladung und wieder Einfahrt nicht möglich erscheint. 55

- Auch für die fortlaufenden Nummern 92-95 ist eine Zulässigkeit der Beförderung nach den Kabotage-Vorschriften nicht erkennbar: Das BAG ist bei der zuvor stattgefundenen Beförderungen vom 20.08.2016, 21.08.2016, 23.08.2016, 24.08.2016 und 25.08.2016 erneut zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten von erlaubten Kabotage-Beförderungen ausgegangen. Die letzte Entladung folgte am 25.08.2016 in Hohenwestedt, die Beladung am 26.08.2016 in Garching (Nr. 92), die Entladung am 27.08.2016; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langenförde (Nr. 93), die Entladung am Folgetag am 28.08.2016 in München; am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut beladen in Garching und Viesbek (Nr. 94) und am 29.08.2016 in Ganterkese und anderen Orten entladen; am gleichen Tage erfolgte die Beladung in Siek und Hamburg (Nr. 95) und die Entladung in Erharting und anderen Orten am 30.08.2016. Hier ist wiederum festzustellen, dass durch die täglichen Be- und Entladungen und Fahrten quer durch Deutschland ausgeschlossen ist, dass zwischenzeitlich Ausfahrten und beladene Einfahrten in die Bundesrepublik Deutschland stattgefunden haben können. 56

- Ebenso ist dies für die fortlaufende Nummern 96-98 festzustellen: Das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 führte vom 01.06.2016 bis 07.06.2016 Fahrten in Deutschland durch, wobei die letzten drei Fahrten am 05.06.2016, 06.06.2016 und 07.06.2016 bis 08.06.2016 stattfanden. Hier wurde ebenfalls wieder von im Zweifel genehmigten Kabotage-Beförderungen ausgegangen. Letzte Entladung erfolgte am 08.06.2016 in München, die erneute Beladung am gleichen Tage in Garching (Nr. 96), die Entladung am 09.06.2016 in Nordstedt und Hamburg, am gleichen Tage die erneute Beladung in Apensen (Nr. 97) und am Folgetag, 10.06.2016 die Entladung in Bamberg; am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Garching erneut beladen (Nr. 98) und in Hamm am 11.06.2016 entladen. Anhand der täglichen Fahrten und Be- und Entladungen quer durch Deutschland von Hamburg nach Bamberg und Hamm ist erneut festzustellen, dass auch hier unmöglich eine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland in der Zwischenzeit stattgefunden haben kann. 57

- Auch die Fahrt mit der fortlaufenden Nummer 99 erfüllt nicht die Voraussetzungen der Kabotage-Beförderung. Auch hier ist BAG bezüglich des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 bei den drei vorher liegenden Fahrten am 12.06.2016, 13.06.2016 und 58

15.06.2016 zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten von erlaubter Kabotage-Beförderung ausgegangen, da das Fehlen einer beladenen Einfahrt nach Deutschland nicht nachgewiesen werden konnte. Die Fahrt mit der laufenden Nummer 99 erfolgte am 15.06.2016 (Beladung am 15.06.2016 in Bamberg, Entladung am 16.06.2016 in Garbsen und anderen Orten.

- Gleiches gilt für die fortlaufende Nummer 100: Das BAG ist bei den vier Beförderungen 59
zuvor vom 17.06.2016, 20.06.2016, 21.06.2016 und 22.06.2016 auf den 23.06.2016 in Zweifel von erlaubtem Kabotage-Verkehr ausgegangen. Die letzte Entladung erfolgte am 23.06.2016 in Regensburg. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Schwarzenfeld erneut beladen und am 24.06.2016 in Rheinfeld entladen. Auch hier ist aufgrund der engen Transportkette die täglichen Be- und Entladungen vom 20.06.2016 bis zum 23.06. bzw. 24.06.2016 es unmöglich, das in der Zwischenzeit eine beladene Einfahrt stattgefunden haben könnte.

- Auch die Beförderungen mit den fortlaufenden Nummern 101 – 103 müssen als 60
unerlaubte Kabotage-Beförderungen qualifiziert werden: Auch hier hat das BAG die zwei vorangegangenen Beförderungen vom 25.06.2016, 26.06.2016 und 27.06.2016 des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 als zulässige Kabotage-Beförderung gewertet. Entsprechend können die drei nachfolgenden Beförderungen nicht als zulässige Kabotage-Beförderung festgestellt werden, weil es auch hier erneut unmöglich ist, dass zwischendurch eine beladene Einfahrt stattgefunden hat. Die Daten stellen sich wie folgt dar: Die letzte Entladung erfolgte am 28.06.2016 in Nürnberg und München, die erneute Beladung am gleichen Tage in Ochsenfurt (Nr. 101), die Entladung am 29.06.2016 in Neumünster, die erneute Beladung am gleichen Tage in Hamburg (Nr. 102), die Entladung am folgenden Tag dem 30.06.2016 in Kitzingen und am gleichen Tage die erneute Beladung in Forchheim (Nr. 103) und die Entladung am 01.07.2016 in Schwanewede.

- Auch bei den fortlaufenden Nummern 104-106 einschließlich lässt sich eine 61
vorhergehende zulässige Kabotage-Beförderung nicht feststellen. Denn in der Zeit vom 03.07. – 12.07.2016 erfolgten insgesamt acht Beförderungen innerhalb von Deutschland mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14; die letzten drei geschahen in der Zeit vom 09.07.-12.07.2016 wobei die erste hier anzurechnende Beladung die vom 09.07.2016 in Apensen war, Entladung am 10.07.2016 in Eching und anderen Orten, die erneute Beladung am gleichen Tage in Garching, die Entladung am 11.07.2016 in Ganterkese und anderen Orten, am gleichen Tage die erneute Beladung und am 12.07.2016 in Möckmühl die letzte Entladung. Diese Fahrten wurden vom BAG wiederum zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten als zulässige Kabotage-Fahrten gewertet. Hieran anschließend mussten demzufolge die drei nächsten Beförderungen als unzulässige Kabotage-Fahrten bewertet werden, weil eine grenzüberschreitende Beförderung auch hier aufgrund des engen zeitlichen Zusammenhangs der Be- und Entladung nicht festgestellt werden kann. Im Einzelnen handelt es sich um die Beladung vom 12.07.2016 (nach der Entladung am gleichen Tage in Möckmühl) in Nürnberg (Nr. 104), die Entladung erfolgte am Folgetag am 13.07.2016 in Hannover und anderen Orten; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langförden (Nr. 105) und die Entladung am Folgetag, den 14.07.2016 in Geisenfeld; am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Forchheim (Nr. 106) und die Entladung am 15.07.2016 in Benzendorf.

- Hieran schließen sich drei weitere ungenehmigte Kabotage-Beförderungen mit der 62
laufenden Nummer 107-109 einschließlich an. Auch hier hat das BAG drei zuvor stattgefundenen Beförderungen als zulässige Kabotage-Beförderungen – insoweit zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten – angesehen. Die letzte Entladung erfolgte vom Fahrzeug mit dem

amtlichen Kennzeichen (M.) N14 am 27.07.2016 in Ganderkesee. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut in Langförden beladen (Nr. 107), am 28.07.2016 in Geisenfeld entladen, am gleichen Tage in Forchheim (Nr. 108) erneut beladen, am 29.07.2016 in Benzendorf entladen, am gleichen Tage in Garching erneut beladen (Nr. 109) und am 30.07.2016 in Zarrentin entladen. Auch hier ergibt sich aufgrund der engen zeitlichen Abfolge zwischen Ent- und Beladungen, dass da zwischen unmöglich eine Ausfahrt aus Deutschland und eine erneute Beladung der Wiedereinfahrt erfolgt sein kann.

- Nach wiederum drei Fahrten vom 01.08.-04.08.2016, die das BAG als zulässige Kabotage-Beförderung im Zweifel für die Einziehungsbeteiligte gewertet hat, erfolgt mit dem gleichen Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 unter laufender Nummer 110-112 erneut drei unzulässige Kabotage-Fahrten: Nach der Entladung am 04.08.2016 in Nürnberg (letzte zulässige Kabotage-Fahrt) erfolgte am gleichen Tag die Beladung des Fahrzeugs in Leutenbach am 15.08.2016 (Nr. 110), die Entladung in Apensen, am gleichen Tage dort auch die erneute Beladung (Nr. 111), am Tag darauf dem 06.08.2016 die Entladung in Bamberg, am gleichen Tage die erneute Beladung in Garching (Nr. 112) und die Entladung in Hodenhagen und Hamburg am 07.08.2016. 63

- Es schließen sich in der Zeit vom 14.08.2016 - 17.08.2016 drei wiederum zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten als zulässige Kabotage-Fahrten gewerteten Transportaufträge an, die mit der Entladung 17.08.2016 in Berbersdorf enden. Die sich dann daran anschließende Fahrt mit Beladung am 17.08.2016 in Dresden (Nr. 113) – erneut mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 – und Entladung am 18.08.2016 in Stelle und anderen Orten, muss daher ebenfalls als unzulässige Kabotage-Fahrt gewertet werden. 64

- Das gleiche Fahrzeug wurde dann vom 19.08.-25.08.2016 insgesamt bei fünf Transporten im deutschen Hoheitsgebiet eingesetzt, die allesamt zu Gunsten als zulässige Kabotage-Fahrten gewertet wurden. Sie endeten mit der letzten Entladung am 25.08.2016 in Wenzendorf. Hieran schloss sich die erneute Beladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N14 am 25.08.2016 in Apensen (Nr. 114) und anderen Ort an, die Entladung erfolgte am Tag darauf am 26.08.2016 in Bamberg und anderen Orten; die erneute Beladung geschah am gleichen Tag in Forchheim (Nr. 115) und die Entladung am 27.08.2016 in Siek. 65

- Im Anschluss hieran wurden vom 28.08.2016 bis 30.08.2016 drei Fahrten durchgeführt, die wiederum als zulässige Kabotage-Fahrten gewertet wurden. Folgend gab es dann zwei Fahrten mit den laufenden Nummern 116-117 die wiederum als unzulässige Kabotage-Fahrten gewertet werden müssen: Es handelt sich hiernach der letzten zulässigen Entladung am 30.08.2016 in Wiefelstede und die Beladung vom 30.08.2016 in Langförden (Nr. 116) und die Entladung am 31.08.2016 in Ottobrunn sowie um die erneute Beladung am gleichen Ort und am gleichen Tag (Nr. 117) und die Entladung am 01.09.2016 in Fulda und anderen Orten. 66

- In der Zeit vom 01.06.2016 bis 08.06.2016 wurde das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15 für insgesamt sechs Transporte innerhalb von Deutschland eingesetzt. Die drei letzten Transporte geschahen in der Zeit vom 06.06.2016 bis 09.06.2016, wobei es täglich zu Be- und Entladungen kam. Auch diese Transporte wurden wiederum zu Gunsten als zulässige Kabotage-Fahrten gewertet. Die letzte Entladung erfolgte am 09.06.2016 in Ilsfeld; daher war die nächste Fahrt, nämlich die Beladung in Karlsruhe am 09.06.2016 und Entladung in Hannover und Hamburg am 10.06.2016 mit der laufenden Nummer 118 als unzulässige Kabotage-Beförderung zu werten. 67

- Im Anschluss wurde das gleiche Fahrzeug wiederum auf drei Fahrten innerhalb Deutschland angesetzt und zwar vom 12.06.2016 bis 14.06.2016; das Fahrzeug wurde hierbei täglich be- und entladen. Die letzte Entladung geschah dabei in Hamburg am 14.06.2016. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Apensen erneut beladen (Nr. 119) und am 15.06.2016 in Markredwitz und an anderen Orten entladen. Am gleichen Tage erfolgte die Beladung in Forchheim (Nr. 120) und am Tag darauf den 16.06.2016 die Entladung in Wasbek. Die nächste Beladung erfolgte am gleichen Tage in Lönningen (Nr. 121) und die Entladung am 16.06.2016 in Kassel und anderen Orten. Am Folgetag dem 17.06.2016 erfolgte wiederum die Beladung in Garching (Nr. 122) und die Entladung am Folgetag den 18.06.2016 in Hamm und Bielefeld. Diese vier Fahrten mit den laufenden Nummer 119-122 müssen ebenfalls als ungenehmigte Kabotage-Beförderungen angesehen werden, weil auch hier aufgrund des engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhangs ausgeschlossen ist, dass eine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland mit diesem Fahrzeug stattgefunden haben kann.

- Auch bei den laufenden Nummer 123-127 einschließlich muss von unerlaubter Kabotage ausgegangen werden. Auch hier hat das Bundesamt für Güterverkehr und ihm folgend das erkennende Gericht die drei zuvor stattgefundenen Fahrten vom 19.06.-21.06.2016 zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten als genehmigten Kabotage-Verkehr gewertet, weil im Zweifel davon ausgegangen wurde, dass eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden hat. Die letzte Entladung erfolgte dabei am 21.06.2016 in Hodenhagen und anderen Orten. Die erneute Beladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichens (M.) N15 erfolgte dann am gleichen Tag – dem 21.06.2016 – in Vechta (Nr. 123), die Entladung am Folgetag in München. Am gleichen Tage, nämlich dem 22.06.2016, erfolgte die erneute Beladung in Garching (Nr. 124) und die Entladung am Tag darauf am 23.06.2016 in Ganterkese und anderen Orten. Das Fahrzeug wurde erneut am gleichen Tage in Vechta beladen (Nr. 125) und am Folgetag am 24.06.2016 in München entladen. Die erneute Beladung erfolgte dann am 25.06.2016 in Nienburg (Nr. 126) und am 26.06.2016 die Entladung in Ilsfeld; anschließend wurde das Fahrzeug am gleichen Tage in Karlsruhe wieder beladen (Nr. 127) und am 27.06.2016 in Bremen und anderen Orten entladen. Auch hier ist aufgrund der zeitlichen Nähe der einzelnen Vorgänge, nämlich Entladung und erneute Beladung am gleichen Tage, ausgeschlossen, dass dazwischen eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden haben könnte.

69

- Auch bei den Fahrten mit den fortlaufenden Nummer 128-130 ist erneut ungenehmigte Kabotage festzustellen. Dies betrifft ebenfalls das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15. Hier wurden erneut zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten drei genehmigte Fahrten vom 29.06.2016 bis 02.07.2016 unterstellt. Ebenfalls am 02.07.2016, den Tag der letzten Entladung in Neu-Münster, erfolgte die erneute Beladung des Fahrzeug in Apensen (Nr. 128). Die Entladung erfolgte am Tag darauf dem 03.07.2016 in Eching und andern Orten, am gleichen Tage die erneute Beladung in Garching (Nr. 129), am 04.07.2016 die Entladung in Zarrentin und am gleichen Tage die erneute Beladung in Apensen (Nr. 130), die Entladung am 05.07.2016 in Hannover und anderen Orten. Auch hier muss erneut konstatiert werden, dass aufgrund der zeitlichen Nähe und der Entladung und Beladung des Fahrzeugs am gleichen Tag eine dazwischen liegende grenzüberschreitende Beförderung ausgeschlossen ist.

70

- Es folgen die Beförderungen mit den fortlaufenden Nummer 131-135: Auch hier ist erneut eine unzulässige Kabotage festzustellen. Dies betrifft ebenfalls das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15. Das BAG und ihm folgend das erkennende Gericht haben bei den Fahrten zuvor vom 06.07.2016 bis 14.07.2016 zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten eine genehmigte Kabotage-Beförderung festgestellt. Das betrifft insbesondere die letzten drei

71

Fahrten vom 12.07.2016 (Beladung in Lönningen) bis zur Fahrt vom 14.07.2016 auf den 15.07.2016. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Forchheim erneut beladen (Nr. 131) und am Tag darauf dem 16.07.2016 in Wenzendorf entladen; die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langförden (Nr. 132), die Entladung am Tag darauf am 17.07.2016 in Bamberg und anderen Orten. Am gleichen Tag wurde das Fahrzeug erneut in Garching beladen (Nr. 133) und am 18.07.2016 in Ganterkese und anderen Orten entladen. Die erneute Beladung erfolgte am 18.07.2016 – also dem Tag der Entladung – in Emsbüren (Nr. 134) und am 19.07.2016 die Entladung in Wittlich. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Ingelheim und Bad Schwartau erneut beladen (Nr. 135) und am Folgetag dem 20.07.2016 in den beiden Orten auch wieder entladen. Auch hier ist aufgrund der Tatsache, dass Ent- und Beladungen am gleichen Tage stattfanden, bereits aus zeitlichen Gründen eine dazwischen liegende beladene Einfahrt des Fahrzeugs in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ausgeschlossen.

- Weiter muss bei den Fahrten mit der fortlaufenden Nummer 136-139 unerlaubte Kabotage festgestellt werden: Das BAG ist hier wie bereits zuvor bei insgesamt sieben Fahrten zu Gunsten der Einziehungsbeteiligten von erlaubtem Kabotage-Verkehr ausgegangen, weil eine beladene Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland nicht festgestellt werden konnte. Diese Fahrten enden mit den drei Fahrten vom 28.07.2016 auf den 31.07.2016 und der Entladung des Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15 am 01.08.2016 in Essen. Die erneute Beladung des genannten Fahrzeugs erfolgte am gleichen Tage in Bedburg (Nr. 136) und die Entladung am Folgetag in Helmstadt und anderen Orten. Wiederum am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Forchheim erneut beladen (Nr. 137) und am Folgetag, dem 03.08.2016, in Wasbek entladen. An diesem Tag erfolgte auch die erneute Beladung in Apensen (Nr. 138) und die Entladung am Folgetage in Kitzingen. Wiederum am gleichen Tage nämlich am 04.08.2016, wurde das genannte Fahrzeug in Forchheim beladen (Nr. 139) und in Schwanewede am 05.08.2016 entladen. Auch bezüglich dieser Fahrten ist es ausgeschlossen, dass eine zwischenzeitliche grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden haben könnte.

72

- Es folgen die Fahrten mit den fortlaufenden Nummern 140-142: Das bereits genannte Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15 wurde am 17.08.2016 in Markgröningen und anderen Orten entladen, wobei das Bundesamt für Güterverkehr ebenso wie das Gericht bei den sieben zuvor liegenden Fahrten aus dem Zeitraum vom 09.08.2016 bis 17.08.2016 im Zweifel von genehmigten Kabotage-Verkehr ausgegangen ist. Am 17.08.2016 wurde das genannte Fahrzeug erneut beladen und zwar in Erbach (Nr. 140) und am 18.08.2016 in Salzgitter und Braunschweig entladen. Die erneute Beladung erfolgte am gleichen Tage in Langenhagen (Nr. 141), am 19.08.2016 dann die Entladung in Apolda und anderen Orten. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut in Forchheim beladen (Nr. 142) und am 20.08.2016 in Wasbek entladen. Auch dieser enge zeitliche Zusammenhang lässt es ausgeschlossen erscheinen, dass zwischenzeitlich eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden haben könnte.

73

- Es folgen hierauf insgesamt fünf Fahrten vom 21.08.2016 – 26.08.2016, die das Bundesamt für Güterverkehr und ihm folgend das erkennende Gericht aufgrund größerer zeitlicher Abstände zu Gunsten als zulässige Kabotage-Beförderungen bewertet hat. Dabei erfolgte die letzte Entladung des bereits genannten Fahrzeugs mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N15 am 26.08.2016 in Marktredwitz. Die erneute Beladung erfolgte am 26.08.2016 in Forchheim (Nr. 143), die Entladung am 27.08.2016 in Wasbek. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut beladen in Hamburg (Nr. 144) und anderen Orten und am 28.08.2016 in Schwabach und anderen Orten erneut entladen. Die nächste Beladung erfolgte

74

am 28.08.2016 in Forchheim (Nr. 145), die darauffolgende Entladung am Folgetag dem 29.08.2016 in Siek. Das Fahrzeug wurde erneut beladen am Folgetag, dem 30.08.2016 in Garching (Nr. 146) und in Heddenheim am 31.08.2016 entladen. Am gleichen Tag erfolgte auch die erneute Beladung in Mutterstadt (Nr. 147) und die Entladung am 01.09.2016 in Seevetal. Der enge zeitliche Zusammenhang der Fahrten macht es auch hier wieder unmöglich, dass dazwischen eine grenzüberschreitende Beförderung stattgefunden haben könnte.

- Auch bei den Beförderungen mit der fortlaufenden Nummer 148-150 ist es ausgeschlossen, dass erlaubter Kabotage-Verkehr stattgefunden hat. Mit dem Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N16 wurden in der Zeit vom 25.07.2016 bis 05.08.2016 insgesamt acht innerdeutsche Beförderungen durchgeführt, wobei die letzten drei mit der Beladung am 02.08.2016 in Jork beginnen und am 05.08.2016 mit der Entladung in Bamberg enden. Die erneute Beladung erfolgte am 05.08.2016 in Forchheim (Nr. 148) und am 06.08.2016 die Entladung in Wasbek. Am gleichen Tage wurde das Fahrzeug erneut beladen und zwar in Hamburg (Nr. 149) und am Folgetag, den 07.08.2016 in Kitzingen entladen. Am gleichen Tage erfolgte die erneute Beladung in Forchheim (Nr. 150) und die Entladung am 08.08.2016 in Paderborn. Nach den als erlaubt angesehenen Beförderungen in der Zeit vom 02.08.2016 – 05.08.2016 ist es auch hier wiederum ausgeschlossen, dass aufgrund der kurzen zeitlichen Abfolge – insbesondere der Ent- und Beladung an gleichen Tagen - eine grenzüberschreitende Beförderung zwischendurch stattgefunden hat.

75

- Es folgen insgesamt sieben als genehmigte Kabotage-Beförderungen angesehene Beförderungen in dem Zeitraum vom 10.08.2016 – 19.08.2016, wobei die letzten drei Beförderungen vom 16.08.2016 bis zum 19.08.2016 stattfanden. Diese Fahrten betreffen ebenfalls das Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N16. Es folgt mit der fortlaufenden Nummer 151 eine Beförderung die als ungenehmigte Kabotage angesehen werden muss: Das Fahrzeug wurde am 19.08.2016 in Hamm und anderen Orten entladen und am 19.08.2016 also am gleichen Tage in Bornheim beladen. Die Entladung erfolgte am 20.08.2016 in Gaimersheim. Bereits aufgrund der Tatsache, dass das Fahrzeug am gleichen Tage in Hamm und anderen Orten entladen und in Bornheim erneut beladen wurde, ergibt sich zwangsläufig, dass eine grenzüberschreitende Beförderung auch hier zwischenzeitlich nicht stattgefunden haben kann.

76

- Es folgen drei Fahrten, die als zulässige Kabotage-Beförderung angesehen werden müssen mit dem bereits erwähnten Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen (M.) N16. Diese Fahrten fanden vom 21.08.2016 bis zum 24.08.2016 statt, wobei das Fahrzeug täglich be- und entladen wurde und die letzte Entladung am 24.08.2016 in Hannover und Bremen sowie Bremerhaven stattfand. Hieran schließen sich insgesamt sechs Beförderungen an mit dem genannten Fahrzeug, die ebenfalls als unzulässige Kabotage angesehen werden müssen: Es handelt sich um die Beladung in Langförden am 24.08.2016 (Nr. 152), also dem Tag der letzten Entladung in Hannover, Bremen und Bremerhaven; die erneute Entladung erfolgte am 25.08.2016 in Nürnberg und anderen Orten, die Beladung am gleichen Tag in Garching (Nr. 153) und die erneute Entladung am 26.08.2016 in Hodenhagen und anderen Orten; am gleichen Tag wurde das Fahrzeug in Lönningen erneut beladen (Nr. 154) und am 29.08.2016 in Markgröningen und anderen Orten entladen. Am gleichen Tag erfolgte die erneute Beladung in Frankenthal (Pfalz) (Nr. 155) und am Folgetag dem 30.08.2016 die Entladung in Südergellersen; am gleichen Tage wurde das Fahrzeug in Hamburg (Nr. 156) und anderen Orten erneut beladen und am Folgetag, dem 31.08.2016 in Eitting und anderen Orten entladen; die letzte Beladung erfolgte am 31.08.2016 in Garching (Nr. 157) und die Entladung am 01.09.2016 in Malchow.

77

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass sich im Kontrollzeitraum 01.06.2016 bis 01.09.2016 insgesamt 157 Fahrten mit Fahrzeugen feststellen lassen, die sämtlich in den M. zugelassen waren und von der Firma Q. mit Sitz in den M. durchgeführt wurden.	78
Aufgrund des Firmensitzes in den M. hätte die Q. daher die sogenannte drei in sieben Regelung des Art. 8 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1072/2009 einhalten müssen, das heißt nach einer beladenen Einfahrt in die Bundesrepublik Deutschland wären ihr innerhalb von 7 Tagen drei Kabotage-Beförderungen erlaubt gewesen.	79
Diese gesetzliche Bestimmung wurde wie oben ausgeführt in insgesamt 157 Fällen verletzt.	80
Die Einziehungsbeteiligte hat sich gegen diese Feststellungen im Einzelnen nicht gewendet, so dass das Gericht im Ergebnis keine Zweifel daran hat, dass hier im großen Umfang die Kabotage-Vorschriften verletzt wurden.	81
2.	82
Diese Verletzung erfolgte durch die Q. als Subunternehmer bzw. im Auftrag der S.	83
Das erkennende Gericht sieht aus diesem Grunde die Einziehungsbeteiligte nicht als Täterin dieser Gesetzesverletzungen an, und zwar weder im Sinne einer aktiven Beteiligung noch im Sinne eines verbotenen, aber unterlassenen Handelns.	84
a. Das erkennende Gericht sieht die Einziehungsbeteiligte zunächst nicht als unmittelbare Täterin – durch aktives Tun in Form der Vergabe der Aufträge an ein Unternehmen, welches diese Aufträge bekanntermaßen an ein Subunternehmen weitergibt oder durch Unterlassen der Überprüfung der Art und Weise der Durchführung der Aufträge seitens der S. oder der Q. im Sinne des § 29 a Abs.2 OWiG an. Dies wäre allenfalls dann unter Umständen zu bejahen, wenn sie eine Pflicht zur Kontrolle nicht nur des von ihr eingesetzten Unternehmers – ihres Vertragspartners, der S. – gehabt hätte, sondern auch darüber hinaus gehend eine Pflicht, die von der S. unter Umständen eingesetzten Subunternehmer zu überprüfen. Das Gericht vertritt jedoch die Auffassung, dass eine solche Überprüfungspflicht nicht besteht. Zunächst ist aus dem Wortlaut des § 7 c Satz 1 GüKG zu schließen, dass ein Unternehmer nur in einem gewissen Umfang den anderen Frachtunternehmer kontrollieren muss, mit dem er selbst ein Vertragsverhältnis abgeschlossen hat. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut: „... einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag mit einem Unternehmen abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß ...“. Dies bedeutet, dass die Regelung des § 7 c GüKG, der dem Auftraggeber eine besondere Pflicht zur Kontrolle seines Vertragspartners auferlegt, nur in diesem Vertragsverhältnis Geltung beanspruchen will. Denn nur der zwischen zwei Unternehmen abgeschlossene Frachtvertrag oder Speditionsvertrag verpflichtet ein Unternehmen, Genehmigungen und eventuell andere Hinweise auf Gesetzesverletzungen des Vertragspartners zu prüfen. Mit Subunternehmer bestehen dagegen keine vertraglichen Beziehungen. Eine Verpflichtung, auch Überprüfungen bei Subunternehmern – möglicherweise eine längere Kette von Subunternehmern – durchzuführen, ergibt sich daher bereits aus dem Wortlaut nicht. Darüber hinaus folgt das erkennende Gericht auch nicht der vom BAG vertretenen Auffassung, dass eine unzulässige Verwendung einer erteilten Lizenz gemäß § 7 c Satz 1 Ziffer 1 GüKG bereits dann vorliegt, wenn die Kabotage-Vorschriften verletzt werden. Zum einen ist auch hier	856

nur eine unzulässige Verwendung durch den Vertragspartner des Unternehmers sanktioniert; dies ergibt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes: „Wer ... einen Frachtvertrag ... mit einem Unternehmen abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht ausführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer ...“. Auch hier stellt der Gesetzgeber bereits nach dem Wortlaut nur auf das Vertragsverhältnis zwischen zwei Unternehmern ab; nur in diesem Vertragsverhältnis soll es Kontrollpflichten geben, nicht jedoch in weiteren Vertragsverhältnissen, die der Vertragspartner – „der Unternehmer“ der zitierten Vorschrift - seinerseits mit weiteren Unternehmern schließt. Des Weiteren ist eine unzulässige Verwendung im Sinne der zitierten Vorschrift nicht gegeben. Denn eine Gemeinschaftslizenz gemäß § N01 Abs. 1 Ziff. 1 GüKG berechtigt zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr das Unternehmen, dem diese Lizenz erteilt ist. Eine Verletzung irgendeiner beliebigen Gesetzesvorschrift, die bei Beförderungen im gewerblichen Gütertransport einzuhalten sind, bedeutet jedoch nicht automatisch, dass die Lizenz unzulässig verwendet wird. Wollte man dies annehmen, so hätten sämtliche Verletzungen – zum Beispiel der Straßenverkehrsordnung, der Pflicht zur bestimmten Ausfüllung der Frachtbriefe, je nach Einzelfall der Bestimmungen zum Gefahrgutbeförderungsgesetz oder zur Ausnahmegenehmigung bei bestimmten Transporten – automatisch die Folge, dass die Lizenz unzulässig verwendet wird. Das Gericht ist hier der Auffassung, dass eine solche weite Auslegung nicht dem Sinn und Zweck des Gesetzes entspricht. Eine unzulässige Verwendung ist nach Ansicht des Gerichts nur dann anzunehmen, wenn die Verwendung die Beantragung, Erteilung oder den Gebrauch der Lizenz selbst betrifft, zum Beispiel bei falschen Angaben im Rahmen des Erteilungsverfahrens.

- b. Darüber hinaus sind auch die Voraussetzungen des § 29 a Abs.2 Nr. 1 OWiG – als einzig in Frage kommende Alternative - nicht erfüllt. Denn es ist auch nicht feststellbar, dass der Täter der Tat, nämlich die Firma S. als Täterin der unzulässigen Kabotage-Beförderungen, für die Einziehungsbeteiligte gehandelt hätte, wie dies § 29 a Abs.2 Nr. 1 OWiG voraussetzt. Denn nach den Feststellungen des BAG hat der Täter für sich im Eigeninteresse gehandelt, denn die Identität der Geschäftsführung der S. und der Q. weisen in Verbindung mit der Tatsache, dass auf die S. keine Fahrzeuge zugelassen waren, sehr deutlich daraufhin, dass diese im eigenen Interesse – nämlich um Aufträge zu bekommen und durchführen zu können – die in den M.zugelassenen Fahrzeuge der Q.. verwendet hat, um die von der Einziehungsbeteiligten bekommenen Aufträge ausführen zu können und die Geschäftsverbindungen aufrechtzuerhalten. Es gibt keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die S. für die Einziehungsbeteiligte handeln wollte oder gehandelt hat. Dieses Tatbestandsmerkmal betrifft vor allen Dingen Personen die im Unternehmen selbst arbeiten und ihrem Unternehmen einen finanziellen Vorteil durch die Gesetzesverletzung zukommen lassen wollen. Hierfür gibt es wie bereits ausgeführt nicht die geringsten Anhaltspunkte. Es ist daher auch nicht festzustellen, dass es einen sogenannten „Verschiebungsfall“ geben könnte, der nach der ständigen Rechtsprechung des BGH (vgl. Karlsruher Kommentar, 5. Auflage, § 29 a Randnummer 40) dann gegeben ist, wenn eine Person handelt, um Vermögensvorteile der Einziehungsbeteiligten zuzuwenden. Es gibt nicht die geringsten Anhaltspunkte dafür, dass die Firma S. durch die Art der Ausführung der Aufträge der Einziehungsbeteiligten irgendwelche Vermögensvorteile zuwenden wollte. Es fehlt in diesem Punkt insbesondere auch an Feststellungen dazu, dass die Einziehungsbeteiligte im Vergleich zum Marktpreis niedrige Entgelte für die Beförderung gezahlt hat. Das konnte auch das Bundesamt für Güterverkehr bei der Betriebskontrolle nicht feststellen und auch

Anhaltspunkte ansonsten existieren hierfür nicht.

- c. Eine Pflichtverletzung der Einziehungsbeteiligten gem. § 7 c Satz 1 Ziff. 3 GüKG ist ebenfalls nicht feststellbar. Zwar stellt hier der Gesetzgeber nicht mehr allein auf das unmittelbare Vertragsverhältnis zwischen zwei Unternehmern ab, sondern erweitert den Pflichtenkreis auf die Kontrolle auch weiterer eingesetzter Unternehmer durch den Passus:“ einen Frachtführer ... einsetzt oder zulässt, dass ein solcher tätig wird...“. Dies setzt aber zumindest fahrlässige Unkenntnis voraus. Mangels einer Prüfungspflicht – wie oben ausgeführt – kann sich diese Unkenntnis nur dann ergeben, wenn konkrete Anhaltspunkte für einen Gesetzesverstoß durch einen weiteren eingesetzten Unternehmer ergeben. Dies ist hier nicht erkennbar; die Einziehungsbeteiligte hatte sich vergewissert, dass die Firma Q.über die erforderliche Gemeinschaftslizenz verfügte, sie musste jedoch keine konkrete Kontrolle der einzelnen Fahrten und der eingesetzten Fahrzeuge vornehmen, um festzustellen, ob hier möglicherweise Verletzungen der Kabotagevorschriften erkennbar sind. Diese Kontrollen hätten letztlich auch nicht zum Erfolg geführt, weil der Einsatz weiterer Subsubunternehmer sich hieraus nicht hätte erkennen lassen. In den Rechnungen der Firma S. an die Einziehungsbeteiligte sind die Kennzeichen der verwendeten Fahrzeuge nicht angegeben; ob diese oder andere Fahrzeuge eines weiteren Unternehmers eingesetzt wurden, entzieht sich letztlich der Kontrolle der Einziehungsbeteiligten. 88
- d. Letztlich sprechen auch praktische Erwägungen gegen eine Ausdehnung der Überprüfungspflicht, wie das Bundesamt für Güterverkehr sie vertritt: Denn es wäre dann Pflicht jedes Frachtunternehmers, nicht nur seinen unmittelbaren Vertragspartner auf das Vorhandensein der Gemeinschaftslizenz und der Ordnungsgemäßheit des Fahrpersonals gemäß § 7 c S. 2 GüKG zu überprüfen, sondern er müsste dies auch bei sämtlichen Subunternehmern gleichermaßen tun. Angesichts der Tatsache, dass teilweise eine Kette von Subunternehmern eingesetzt wird und das Beförderungsgeschäft insgesamt häufig ein sehr schnelles Geschäft ist mit kurzfristigen Vertragsabschlüssen und Vertragsdurchführungen, erscheint dies nicht praktikabel. Die Folge einer solchen weiten Gesetzesauslegung wären unüberwindbare praktische Schwierigkeiten und einer Verlangsamung des Geschäftes oder eine massenweise Tatbestandserfüllung zahlreicher Unternehmer. Denn eine solche Überprüfung verschiedener Subunternehmer in einer Kette benötigt Zeit und entsprechendes Personal. Es ist nicht erkennbar, dass der Gesetzgeber diese Folgerungen für den gesamten Güterkraftverkehr durch eine Ausweitung der Kontrollpflichten und damit letztlich der Strafbarkeit in Kauf genommen bzw. angestrebt hat. Es ist auch nicht zu erkennen, warum ein Unternehmer den dritten oder vierten oder weitere Subunternehmer kontrollieren sollte bzw. für deren Gesetzesverletzungen im Laufe der Durchführung eines gewerblichen Gütertransportes verantwortlich sein sollte. Etwas anderes könnte allenfalls im Rahmen von § 7 c Satz 1 Nr. 3 GüKG gelten, nämlich soweit ein Unternehmer zulässt, dass ein Frachtführer oder Spediteur tätig wird, der die Beförderungen unter der Voraussetzung von Nr. 1 oder Nr. 2 durchführt, das heißt unter Verletzung der Vorschriften betreffend die Gemeinschaftslizenz oder des Einsatzes des Fahrpersonals. Ein solches Zulassen im Sinne der Vorschrift setzt aber nach Ansicht des Gerichtes eine Kenntnis oder zumindest eine fahrlässige Unkenntnis der Gesetzesverletzung im Hinblick auf Gemeinschaftslizenz oder Fahrpersonal bei der Beförderung voraus. Eine fahrlässige Unkenntnis kann aber nur bei einer Pflicht zur Kontrolle angenommen werden, die nach Ansicht des Gerichts nicht vorliegt. 89

IV.

Nach alledem ist das Gericht überzeugt, dass die Voraussetzungen für einen Einziehungsbescheid nicht vorgelegen haben. 91

Weder ist die Einziehungsbeteiligte Täterin einer ordnungswidrigen Tat, noch hat sie durch die ordnungswidrigen Taten der S. etwas erlangt, da diese zum einen der Einziehungsbeteiligten nichts zuwenden wollten, zum anderen nicht festgestellt werden konnte, dass die Einziehungsbeteiligte niedrigere Beförderungsentgelte als marktüblich gezahlt hat. 92

V. 93

Die Kostenentscheidung folgt aus § 469 StPO in Verbindung mit § 46 Abs.1 OWiG. 94