

*** Schrottreifes Autowrack auf öffentlicher Straße als Abfall**StGB § 326 I

1. Die Einstufung eines Fahrzeugs als (Zwangs-)Abfall setzt voraus, dass es nicht mehr entsprechend seiner ursprünglichen Zweckbestimmung verwendet wird und dass die gegenwärtige Aufbewahrung bzw. seine Verwendung oder Verwertung typischerweise zu einer Gemeinwohlgefährdung, insbesondere zu einer Umweltgefährdung führt. Eine Gemeinwohlgefährdung scheidet jedoch aus, wenn das Fahrzeug noch einen nennenswerten Gebrauchswert hat. Bei einem schrottreifen Autowrack ist dies regelmäßig nicht der Fall.

2. Das Ausschachten eines Fahrzeugs stellt eine „Behandlung“ i.S.v. § 326 I StGB dar.

3. Mit dem Abstellen eines unfallgeschädigten, schrottreifen Autowracks auf öffentlicher Straße sind die Voraussetzungen von § 326 I Nr. 4a StGB regelmäßig erfüllt. Darauf, das Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen hinreichend dicht sind, kommt es nicht an. (Ls d. Schriftltg.)

LG Stuttgart, Beschluß vom 5. 4. 2005 - 18 Qs 24/05

Ein Kfz ist Zwangsabfall, wenn es keinen nennenswerten Gebrauchswert mehr hat, also nicht mehr bestimmungsgemäß zu gebrauchen ist und auf Grund seines Zustandes geeignet ist, das Wohl der Allgemeinheit zu schädigen.	1
Daher sind auch solche Gegenstände als Abfall anzusehen, die wieder- oder weiterverwendet werden könnten, wenn die Schädigungsgefahr besteht; dies ist bei Kfz regelmäßig der Fall, wenn sie ausgeschlachtet werden.	2
Der Gebrauchswert stellt auf den ursprünglichen Verwendungszweck (oder eine unmittelbare Ersatzverwendung) ab.	3
Auch wenn man die Verwendung einzelner Bestandteile des Pkw in Rechnung stellt, die die Kosten einer Entsorgung wertmäßig nicht übersteigen, handelt es sich bei dem vorliegenden Kfz um Abfall i.S.v. § <u>326I</u> StGB.	4, 5
Das Ausschachten eines Pkw ist eine Behandlung, da es eine qualitative und quantitative Veränderung darstellt.	6, 7
Das Autowrack war geeignet, nachhaltig ein Gewässer, die Luft oder den Boden zu verschmutzen, da die Gefahr unkontrollierten Flüssigkeitsaustritts, gegebenenfalls von Dritten veranlasst, bestand.	8, 9
Nach § <u>326I</u> StGB kommt es für die Eignung eines Abfalls, die Umwelt zu gefährden, nicht allein auf dessen Beschaffenheit an, vielmehr kann auch die Art des Abfalls eine generelle Gefährdung begründen.	10
Auf eine konkrete Gefährdung im Einzelfall kommt es nicht an; vielmehr ist auf die abstrakte Möglichkeit einer solchen abzustellen.	11 12
Anderes könnte sich für Pkw dann ergeben, wenn diese in geschlossenen Räumen auf Zementboden bearbeitet werden.	13
Wenn dem Angesch. kein Vorsatz nachzuweisen ist, kommt Fahrlässigkeit in Betracht.	14
§ <u>326VI</u> StGB greift nicht, da schädliche Einwirkungen nicht offensichtlich ausgeschlossen erscheinen.	15

Zum Sachverhalt:

Mit dem Strafbefehlsantrag legte die StA dem Angesch. zur Last, ein Vergehen des vorsätzlichen unerlaubten Umgangs mit gefährlichen Abfällen gemäß § 326 I Nr. 4a StGB begangen zu haben, indem er am 17. 3. 2004 aus dem auf einer Straße abgestellten, unfallbeschädigten und

schrottreifen Fahrzeug Peugeot 306 XR die 4 Türen ausgebaut und sich anschließend nicht mehr um das Fahrzeug gekümmert hat, in welchem sich noch Motoröl und Bremsflüssigkeit befanden. Das genannte Fahrzeug verblieb in diesem Zustand bis zu seiner von dritter Seite veranlassten Entsorgung am 29. 3. 2004 an seinem Abstellort.

Mit dem angefochtenen Beschluss lehnte das *AG* den Erlass des beantragten Strafbefehls ab, weil nach dessen Auffassung als unerlaubter Umgang mit gefährlichen Abfällen nach § 326 StGB nur solche Handlungen zu qualifizieren seien, die „ein unmittelbares Einwirken auf die den Tatbestand des § 326 StGB ausfüllenden Betriebsstoffe“ beinhalten. Allein die weitere optische Verschlechterung des Fahrzeugs durch das Ausbauen von Türen, die weitere Beschädigungshandlungen durch Dritte provozieren könne, vermöge die Strafbarkeit nach § 326 StGB nicht zu begründen.

Die sofortige Beschwerde der StA hatte Erfolg.

Aus den Gründen:

3. a) Ein Fahrzeugwrack wäre nur dann nicht als Zwangsabfall anzusehen, wenn es noch nennenswerten Gebrauchswert hätte: Nach geltendem Recht ist der strafrechtliche Abfallbegriff selbstständig, aber in enger Anlehnung an die Vorschriften des KrW/AbfG zu bestimmen. Nach § 3 IV KrW/AbfG liegt Abfall im Sinne des objektiven Abfallbegriffs, also Zwangsabfall, vor, wenn bewegliche Sachen entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung nicht mehr verwendet werden, sie auf Grund ihres konkreten Zustands geeignet sind, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt, zu gefährden und ihre (alsbaldige) schadlose Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung ausgeschlossen werden kann (*Brede* NStZ 1999, 137ff., Urteilsanm. zu *OLG Braunschweig* NStZ-RR 1998, 175f.).

1

Der Abfallbegriff umfasst dabei nicht nur Gegenstände, die „reif für die Schutthalde“ sind, sondern auch solche, die

2

LG Stuttgart: * Schrottreifes Autowrack auf öffentlicher Straße als Abfall(NStZ 2006, 291) 292

wiederverwendet oder weiterverwendet werden können. Die Einstufung eines Fahrzeugs als Zwangsabfall setzt zum einen voraus, dass es nicht mehr entsprechend seiner ursprünglichen Zweckbestimmung verwendet wird, zum anderen, dass die gegenwärtige Aufbewahrung bzw. seine Verwendung oder Verwertung typischerweise zu einer Gemeinwohlgefährdung, insbesondere zu einer Umweltgefährdung, führt (so auch *BayObLG* NVwZ-RR 1995, 513; *OLG Celle* NStZ 1996, 191f.). Nach den beiden zuletzt zitierten Urteilen ist davon auszugehen, dass eine solche Gefährdung regelmäßig schon dann vorliegt, wenn Fahrzeuge zum Ausschachten oder gar bereits teilweise ausgeschlachtet gelagert bzw. abgelagert werden - wobei dies schon im Hinblick auf die Gefahr der Einwirkung Dritter auf das Fahrzeug der Fall ist.

Richtig ist allerdings, dass eine Gemeinwohlgefährdung im Sinne des objektiven Abfallbegriffs ausscheidet, wenn das Fahrzeug selbst noch einen nennenswerten Gebrauchswert hat. Der Begriff des Gebrauchswerts stellt dabei aber nach Auffassung der *Kammer* auf den ursprünglichen Verwendungszweck oder auf einen unmittelbar (also ohne „Behandlung“ i.S.d. § 326 I StGB) an dessen Stelle tretenden neuen Verwendungszweck der Gesamtsache ab (so vor allem auch *BayObLG* aaO).

3

Selbst wenn man aber darauf abstellen wollte, dass einzelne wesentliche Bestandteile einer beweglichen Sache weiterverwendet werden können und diese Sache daher als Ersatzteillager theoretisch ein „Wirtschaftsgut“ mit gewissem Wert darstellen kann, ist das bei schrottreifen Autowracks in aller Regel nicht der Fall, weil diese Fahrzeuge normalerweise unter Berücksichtigung des Aufwands für den Ausbau einzelner Teile keinen solchen Wert mehr darstellen, dass er die Kosten für

4

deren ordnungsgemäße Entsorgung wesentlich übersteigen würde (so z.B. *Brede* aaO, 137).

Danach handelte es sich bei dem hier in Rede stehenden Fahrzeug Peugeot, aus dem der Originalmotor bereits ausgebaut worden war, wobei sich aber nach den Ermittlungen in dem Fahrzeug noch umweltgefährdende Flüssigkeiten befanden, um Abfall i.S.d. § 326 I StGB.

b) Unter dem Begriff des „Behandelns“ wird im Abfallrecht jede quantitative und qualitative Veränderung von Abfällen verstanden, wie das Aufbereiten, Zerkleinern, Kompostieren, Verbrennen, Entgiften, Verdichten oder Entwässern.

Der Begriff setzt also eine Einwirkung auf die Sachsubstanz, also auf die Beschaffenheit des Abfalls voraus. Das Ausschlachten von Fahrzeugen ist daher als „Behandlung“ in diesem Sinne zu qualifizieren (*Henzler/Pfohl* Der unerlaubte Betrieb von Anlagen zur Lagerung und Behandlung ausgedienter Fahrzeuge, wistra 2004, 301, 333; wohl auch *BayObLG* aaO, 513f.). Zerlegarbeiten, wie z.B. das Abschrauben von Fahrzeugsuren, werden jedenfalls vom Begriff des „Behandelns“ von Altfahrzeugen umfasst (so ausdrücklich *Henzler/Pfohl* aaO, 331). Einwirkungen auf die Sachsubstanz mit lediglich geringerem Aufwand (z.B. das bloße Ablösen der Räder eines Fahrzeugs) dagegen nicht.

c) Es besteht auch kein Zweifel, dass der hier betroffene Abfall - das auf öffentlicher Straße abgestellte unfallbeschadigte und schrottreife Autowrack - im Hinblick auf die darin enthaltenen Flüssigkeiten (insbesondere Motoröl und Bremsflüssigkeit) nach Art oder Beschaffenheit grundsätzlich geeignet war, nachhaltig ein Gewässer, die Luft oder den Boden zu verunreinigen (§ 326 I Nr. 4a StGB). Die Gefahr des unkontrollierten Flüssigkeitsaustritts besteht bei einem Autowrack regelmäßig auch ohne konkrete Feststellungen zum Zustand, namentlich der Dichtigkeit, der einzelnen Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen. Das trifft insbesondere dann zu, wenn - wie hier hinsichtlich des Originalmotors der Fall - wesentliche Teile, die selbst umweltgefährdende Flüssigkeiten enthielten bereits ausgebaut worden sind ohne dass zugleich die verbliebenen umweltgefährdenden Flüssigkeiten im Fahrzeug vollständig beseitigt worden wären.

Die genannte Gefahr des Austritts von umweltgefährdenden Flüssigkeiten ergibt sich schließlich auch daraus, dass eine maßgebliche Einwirkung auf ein auf öffentlich zugänglicher Fläche abgestelltes Schrottfahrzeug ohne dessen vollständige Entsorgung die Gefahr der weiteren Einwirkung auf den Abfallgegenstand durch Dritte erhöht, was allein schon zu einer erheblichen (abstrakten) Umweltgefährdung führt (vgl. *BayObLG* aaO, 513f.; *Brede* aaO, 138).

Die Ansicht, wonach ein Fahrzeugwrack unter der Voraussetzung, dass Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen hinreichend dicht sind, im Hinblick auf die „Beschaffenheit“ dieses Abfalls nicht geeignet ist, den Boden nachhaltig zu verunreinigen (so wohl *OLG Braunschweig* aaO; *OLG Schleswig* NStZ 1997, 546f.), ist mit dem Wortlaut des § 326 I Nr. 4a StGB nicht zu vereinbaren, nachdem der Tatbestand alternativ auch durch die Varianten „Art“ und „Menge“ des Abfalls erfüllt werden kann. Die fehlende Eignung von Abfällen, ihrer „Beschaffenheit“ nach Umweltrechtsguter zu beeinträchtigen, schließt also eine abstrakte Gefährdung i.S.d. § 326 I StGB dann nicht aus, wenn die Abfälle entweder ihrer Art oder ihrer Menge nach hierfür geeignet sind. Umweltgefahrdender Abfall nach § 326 I Nr. 4a StGB liegt daher nach der gesetzgeberischen Entscheidung u.a. schon dann vor, wenn er seiner Art nach (also lediglich generell) umweltgefährdend ist.

Durch die abschließende Aufzählung der Kriterien, anhand derer die Gefahreignung zu bestimmen ist, wird der jeweils entscheidende Richter seitens des Gesetzgebers auf die Berücksichtigung genereller Faktoren beschränkt und es ihm grundsätzlich untersagt, Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen wie ihm das bei einem konkreten Gefährdungsdelikt zugestanden wird.

Dies bedeutet, dass auch in Fällen, in denen auf Grund äußerer Umstände lediglich eine bloße theoretische, abstrakte Möglichkeit der Schädigung vorliegt, dennoch eine Umweltgefährdung i.S.d. § 326 StGB besteht (so auch *Brede* aaO, 138).

Eine abstrakte Gefährdung wäre allenfalls dann ausgeschlossen, wenn Altfahrzeuge in einem geschlossenen Raum auf Zementfußboden auf ordnungsgemäße Weise bearbeitet werden. In allen Fällen aber reicht es für die Annahme einer abstrakten Gefahr i.S.d. § 326 I Nr. 4a StGB, wenn sich im Fahrzeugwrack nach ihrer Art (z.B. Motoröl) potenziell umweltgefährdende Betriebsstoffe befinden. 13

d) Die derzeitige Aktenlage spricht auch für ein vorsätzliches Handeln des Angesch. i.S.d. § 326 I StGB. Sollte freilich der Angesch. der Meinung gewesen sein, dass das in Rede stehende Schrottfahrzeug nicht bzw. nicht mehr geeignet war, nachhaltig ein Gewässer, die Luft oder den Boden zu verunreinigen oder nachhaltig zu verändern, oder er das von ihm angewandte „Behandlungsverfahren“ für zulässig gehalten haben, käme zumindest fahrlässiges Verhalten i.S.d. § 326 I, V Nr. 1 StGB in Betracht. 14

e) Der Strafausschließungsgrund des § 326 VI StGB dürfte hier kaum eingreifen, nachdem schädliche Einwirkungen auf die Umwelt nicht wegen der geringen Menge des Abfalls offensichtlich ausgeschlossen erscheinen. 15

Anmerkung:

Der Beschluss des *LG Stuttgart* ist ein weiterer Beitrag zu der immer wieder gestellten und nie einheitlich beantworteten Frage, wie konkret die abstrakte Gefahr im Rahmen des § 326 I Nr. 4a StGB sein muss, um den Tatbestand zu erfüllen (von *Meinberg* NStZ 1997, 547 als Gretchen-Frage der abstrakten Gefährdungsdelikte bezeichnet).

1. Unnötig schwer hat es sich das *LG* mit der Begründung der Abfalleigenschaft des Fahrzeuges gemacht. Es wurde von einem Bekannten des Angesch. in Entledigungsabsicht am Straßenrand abgestellt, was dem Angesch. bekannt war, da er von diesem letzten Besitzer des Fahrzeuges die Erlaubnis erhalten hatte, die Türen abzumontieren, um sie für eigene

LG Stuttgart: * Schrottreifes Autowrack auf öffentlicher Straße als Abfall(NStZ 2006, 291)

293

Zwecke zu verwenden. Da somit der letzte Besitzer des Fahrzeuges die Sachherrschaft darüber unter Wegfall jeder weiteren Zweckbestimmung aufgegeben hatte, stellte das Fahrzeug subjektiven Abfall nach § 3 I Alt. 1, II Alt. 3 KrW-/AbfG dar. Richtig ist, dass das Fahrzeug auch als Abfall im objektiven Sinne nach § 3 I Alt. 3 KrW-/AbfG anzusehen war, denn die Voraussetzungen für das Vorliegen von verwaltungsrechtlichem Zwangsabfall nach § 3 IV KrW-/AbfG waren gegeben. Zum einen diente das Fahrzeug nicht mehr entsprechend seiner ursprünglichen Zweckbestimmung als Transport- und Fortbewegungsmittel. Zum anderen war es auch auf Grund seines konkreten Zustandes geeignet, gegenwärtig und künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt zu gefährden. Bei der hierbei vorzunehmenden Abwägung aller umweltrelevanten Umstände des Einzelfalls zur Erstellung einer Gefahrprognose (vgl. dazu *Kunig* in *Kunig/Paetow/Versteyl* KrW-/AbfG, 2. Aufl., § 3 Rn 48f.; *Kloepfer* UmweltR, 3. Aufl., § 20 Rn 67; *LK-Steindorf* 11. Aufl., § 326 Rn 54ff.; *Henzler wistra* 2002, 413) kam es wesentlich darauf an, dass dem Fahrzeug bereits vor seiner Verbringung an den jedermann zugänglichen Abstellort Teile entnommen worden waren, es sich daher bereits in einem reduzierten Allgemeinzustand befand und sich noch Teile der wasser- und bodengefährdenden Betriebsstoffe darin befanden. Erfahrungsgemäß stellen derartige Fahrzeuge einen erheblichen Anreiz für mancherlei Personen dar, ihnen weitere Teile zu entnehmen oder den verbliebenen Rest zu beschädigen oder zu zerstören, wodurch eine erhöhte Gefahr des Austritts der Betriebsstoffe in die Umweltmedien entsteht. Im Rahmen der Erstellung einer Gefahrprognose nach § 3 IV KrW-/AbfG sind daher nicht nur die von einem ausgedienten Gegenstand durch Alterung und Verwitterung ausgehenden Gefahren in die Abwägung einzubeziehen, sondern auch dem Gegenstand von außen drohende Einwirkungen, insbesondere

durch Vandalismus (*VGH München* NuR 1993, 443, 444; *Breuer* in *Jarass/Ruchay/Weidemann* Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Stand 1. 8. 2004, § 3 Rn 115 a.E.). Das Gesetz bringt dies dadurch zum Ausdruck, dass es (anders als die Vorgängerregelung im § 1 I Abfallgesetz v. 27. 8. 1986) ausdrücklich eine künftige Gefährdung ausreichen lässt, die bei ausgedienten Gegenständen gerade auch durch das Verhalten Dritter eintreten kann, da die Hemmschwelle auf sie einzuwirken geringer ist, als bei Gegenständen, die aktuell einer Zweckbestimmung dienen. Ausreichend ist, dass die Sache in ihrem konkreten Zustand abstrakt geeignet sein muss, die Gefährdung auszulösen (*Hösel/v. Lersner* Recht der Abfallbeseitigung, Stand April 2005, § 3 KrW-/AbfG Rn 34; *Breuer* aaO Rn 114f.). Demgegenüber wird teilweise bei Altfahrzeugen systemwidrig und ohne nähere Begründung das Vorliegen einer gegenwärtigen oder realen Gefahr gefordert, weswegen es darauf ankomme, dass sich die Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen in einem Zustand befänden, der eine derartige Gefahr begründe (*BayObLG* NZV 1995, 83, 84 noch zum Abfallgesetz; *OLG Schleswig* NStZ 1997, 546 mit abl. Anm. *Iburg*; *OLG Düsseldorf* NStZ-RR 2000, 19, 20; *Busch/Iburg* UmweltstrafR, 1. Aufl., S. 122f.). Das Ergebnis der *StrK*, dass eine Gemeinwohlgefährdung durch das Fahrzeug bestehe, ist daher nachvollziehbar und zu billigen. Überflüssig erscheinen dagegen die Ausführungen zum Gebrauchswert einzelner Teile des Fahrzeuges und deren Eigenschaft als Wirtschaftsgut, sind dies doch noch im alten Abfallgesetz verhaftete Termini. Da im Ergebnis sowohl der subjektive, als auch der objektive Abfallbegriff i.S.d. § 3 I, II und IV KrW-/AbfG erfüllt sind, kann die umstrittene Frage, ob bei der strafrechtlichen Beurteilung des Abfallbegriffs auch § 3 III KrW-/AbfG heranzuziehen ist, offen bleiben (vgl. dazu *Franzheim/Pfohl* UmweltstrafR, 2. Aufl., Rn 261; *Beckemper/Wegner* wistra 2003, 281).

2. Als Tathandlung kam nur ein „Behandeln“ von Abfällen i.S.d. § 326 I StGB in Betracht, denn die Ablagerung des Fahrzeuges konnte dem Angesch. nicht angelastet werden. Der Grund für die ablehnende Haltung des *AG*, dem Strafbefehlsantrag der *StA* zu entsprechen, war die Auffassung, dass die Behandlung gefährlicher Abfälle i.S.d. § 326 I StGB ein Einwirken auf die Beschaffenheit gerade des die Gefährlichkeitsmerkmale ausfüllenden Stoffes, hier also der Betriebsstoffe, voraussetze. Dem ist schon aus begriffslogischen Gründen zu widersprechen. Die Ansicht des *AG* würde dazu führen, ein Altfahrzeug in zwei Teile aufzuspalten, nämlich die in Behältnisse gefassten Betriebsstoffe und die Karosserie. Eine solche Zweiteilung wirkt gekünstelt und ist auch nicht sachgerecht, da die Betriebsstoffe wesentlicher Bestandteil eines Fahrzeuges und mit der Karosserie durch Flüssigkeitsleitungen verbunden sind. Kraftfahrzeuge werden daher zivilrechtlich als eine einheitliche zusammengesetzte Sache angesehen (*BGH* NJW 1955, 1793; *Kindl* in *Bamberger/Roth* BGB, 1. Aufl., § 947 Rn 4). Da dem abfallrechtlichen Begriff der beweglichen Sache keine andere Definition zu Grunde liegt, ist auch abfall- und letztlich auch strafrechtlich auf die Gesamtsache Altfahrzeug abzustellen (*BayObLG* NVwZ-RR 1995, 513; *Breuer* aaO, Rn 36). Dementsprechend werden Altfahrzeuge, die Flüssigkeiten oder andere gefährliche Bestandteile enthalten, unter der Abfallschlüsselnummer 160104 der Verordnung zur Umsetzung des europäischen Abfallverzeichnisses (Abfallverzeichnis-Verordnung) vom 10. 12. 2001 einheitlich als besonders überwachungsbedürftige Abfälle eingestuft. Das Einwirken auf die Sachsubstanz eines Altfahrzeuges, in dem sich noch die Betriebsstoffe befinden, stellt somit zugleich immer das Behandeln gefährlichen Abfalls dar.

3. Davon zu trennen ist die weitergehende Frage, ob das Altfahrzeug, wie von § 326 I Nr. 4a StGB vorausgesetzt, nach Art, Beschaffenheit oder Menge geeignet war, nachhaltig ein Gewässer und den Boden zu verunreinigen. Der Streit, wie diese Tatbestandsmerkmale zu verstehen sind, ist so alt wie die Vorschrift selbst und nunmehr auch wieder in der Literatur aufgeflammt (vgl. *Meeder/EBling* NZV 2004, 446; dagegen *Sack* NZV 2005, 179). Im Ausgangspunkt sind sich fast alle einig, dass es sich bei § 326 I Nr. 4a StGB um ein abstraktes Gefährdungsdelikt oder

zumindest die Untergruppe eines potenziellen bzw. abstrakt-generellen Gefährdungsdelikts handelt. In Ausfüllung dieser Kategorisierung haben sich 4 Meinungen herausgebildet. Die erste geht davon aus, dass zwar das konkrete Schadstoffpotenzial eines Abfalls festzustellen sei, bei der Eignungsprüfung aber sämtliche konkreten Umstände des Einzelfalles außer Betracht zu bleiben hätten (*BayObLG* NJW 1989, 1290; *S/S-Lenckner-Heine* 26. Aufl., § 326 Rn 8; *SK-Horn* 6. Aufl., § 326 Rn 14). Begründet wird dies damit, dass ansonsten § 326 VI StGB, wonach konkreter Anknüpfungspunkt allein die Menge sein könne, leer liefe. Einschränkend hierzu wird von einer zweiten Ansicht vertreten, dass die sonst bei abstrakten Gefährdungsdelikten entwickelten Grundsätze anzuwenden seien, wonach das Eignungsurteil bei einer im Einzelfall festgestellten absoluten Ungefährlichkeit der Handlung entfalle (*Triffterer* UmweltstrafR, S. 211; *Brede* NStZ 1999, 137, 138; differenzierend *Meinberg* NStZ 1988, 366; *Schittenhelm* GA 83, 310, 319f.). Dem entspricht im Ergebnis die Ansicht, wonach der Tatbestand teleologisch zu reduzieren sei, wenn nach den Umständen für keines der genannten Rechtsgüter eine generelle Gefahr bestehe (*Lackner/Kühl* 25. Aufl., § 326 Rn 6; *Franzheim/Pfohl* aaO, Rn 274). Vertreter der 4. Meinung, wonach es sich bei § 326 I Nr. 4a StGB um ein potenzielles Gefährdungsdelikts handele, lassen es nicht ausreichen, dass eine Schädigung abstrakt möglich ist, sondern setzen voraus, dass sie im konkreten Fall auch eintreten könne, wobei eine konkrete Gefahr nicht erforderlich sei (*Rogall* NStZ 1992, 561; *Meeder/Ebling* NZV 2004, 446, 449). Die Einstufung als potenzielles Gefährdungsdelikts hat einige Oberlandesgerichte veranlasst, eine Eignung i.S.d. § 326 I Nr. 4a StGB nur anzunehmen, wenn eine reale bzw. gegenwärtige Gefahr des Flüssigkeitsaustritts besteht. Diese sei zu

LG Stuttgart: * Schrottreifes Autowrack auf öffentlicher Straße als Abfall(NStZ 2006, 291)

294

verneinen, wenn ein befestigter Untergrund vorhanden sei (*OLG Braunschweig* NVwZ 1994, 934; *OLG Koblenz* NStZ-RR 1996, 9) oder die Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen sich in einem Zustand befänden, der die Gefahr des Flüssigkeitsaustritts als nur theoretisch erscheinen lasse (*OLGe Koblenz* aaO; *Celle* NZV 1997, 405; und *Braunschweig* NStZ-RR 1998, 175, 176f.; dazu *Schall* NStZ-RR 1998, 353, 356f.). Einschränkend wird auf Feststellungen zum konkreten Zustand der Flüssigkeitsbehältnisse und -leitungen verzichtet, wenn Altfahrzeuge zum Zwecke des Ausschlachtens oder bereits in ausgeschlachtetem Zustand gelagert werden (*OLG Celle* NStZ 1996, 191, 192; *OLG Braunschweig* NStZ-RR 2001, 42; dazu *Schall* NStZ-RR 2002, 33, 35). Da es in den diesen Entscheidungen zu Grunde liegenden Sachverhalten immer um Zwangsabfall ging und die Prüfung, ob Abfall vorliegt, vorrangig vor Prüfung der Geeignetheit im Sinne der Strafrechtsnorm vorzunehmen ist, haben diese Gerichte die Gefährdungseignetheit bei § 3 IV KrW-/AbfG und bei § 326 I StGB offensichtlich unterschiedlich interpretiert oder die nach Abfallrecht zu beantwortende Vorfrage übergangen. Der *BGH* hat sich zu dem Meinungsstreit noch nicht abschließend geäußert. In den Entscheidungen BGHSt 36, 255, 257 und NStZ 1997, 189 hat er es dahinstehen lassen, ob der erstgenannten Ansicht zu folgen ist. Auch in dem dem Beschluss des *LG Stuttgart* zu Grunde liegenden Fall kann dies offen bleiben, denn auf Grund der Annahme einer Gemeinwohlgefährdung im Rahmen des Zwangsabfallbegriffs steht fest, dass das abgelagerte Fahrzeug nicht absolut ungeeignet war, die Umweltmedien Boden und Grundwasser zu verunreinigen, so dass eine Eignung i.S.d. § 326 I Nr. 4a StGB zumindest nicht gänzlich ausgeschlossen erscheint. Ausgangspunkt jeder Betrachtungsweise hat nach dem Wortlaut des Gesetzes die Geeignetheit der Abfälle nach Art, Beschaffenheit oder Menge zu sein, wobei diese Merkmale lediglich alternativ vorliegen müssen. Ausschließlich diese Kriterien sind nach dem Gesetzeswortlaut bestimmt, die Geeignetheit zu begründen. Die *Art* des Abfalls stellt auf dessen generelle Eigenschaften unabhängig von der Menge ab. Als Abfall ist nach den Ausführungen oben unter 1. das Altfahrzeug

in seiner Gesamtheit, also die Karosse mit den enthaltenen Betriebsstoffen, anzusehen. Als Abfallart können in Entsprechung mit der Abfallverzeichnis-Verordnung „Altfahrzeuge, die Flüssigkeiten oder sonst gefährliche Bestandteile enthalten“ angesehen werden. Diese Abfallart wird vom Gesetzgeber wegen des von den Betriebsstoffen ausgehenden Gefährdungspotenzials für die Umweltmedien Boden und Gewässer generell als besonders überwachungsbedürftig angesehen und entspricht daher dem Eignungsurteil ohne weiteres. Stellt man dagegen auf die *Beschaffenheit* von Altfahrzeugen ab, worunter die konkrete Zusammensetzung und Verfassung im Hinblick auf den Gehalt an Schadstoffen zu verstehen ist (*S/S-Lenckner/Heine* aaO), kann auch auf den Zustand der Flüssigkeitsleitungen und die Untergrundbeschaffenheit rekurriert werden. Allerdings ist es verfehlt, allein auf Grund dieser Kriterien die Gefährgeignetheit zu verneinen. Auch insoweit ist eine umfangreiche Abwägung aller Umstände im Hinblick auf die Verfassung der Betriebsstoffe durchzuführen. Wie die Praxis zeigt, können auf befestigtem Untergrund abgestellte Fahrzeuge auf unbefestigten Boden verschoben werden. Oder die Betriebsstoffe gelangen in die Kanalisation, von wo aus sie auf Grund eines Starkregenereignisses ungeklärt über einen Regenüberlauf dem Vorfluter zugeführt werden. Zudem kann die Reinigungsleistung einer Kläranlage durch technische Defekte oder die gleichzeitige Einleitung problematischer Stoffe durch verschiedene Verursacher herabgesetzt sein. Flüssigkeitsleitungen sind nicht nur Witterungseinflüssen ausgesetzt, sondern können zu einer schmackhaften Mahlzeit für Marder oder von Jugendlichen aus Übermut oder Leichtsinn herausgerissen werden. Diese Beispiele zeigen, welchen vielfältigen Gefahren Altfahrzeuge nach Aufgabe der ursprünglichen Zweckbestimmung ausgesetzt sein können (zur Kritik an der Rspr. der Oberlandesgerichte vgl. auch *Sack* UmweltschutzstrafR, 5. Aufl., § 326 Rn 155; *S/S-Lenckner/Heine* aaO; *Franzheim/Pfohl* aaO, Rn 333f.; *Rengier* StrafR BT II, 6. Aufl., § 48 Rn 27; *Brede* NSTZ 1999, 137; *Iburg* NSTZ 1997, 547; *Kirchner/Jakielski* JA 2000, 813; *Sack* NZV 2005, 179). Schließt man sich der Ansicht an, dass das Eignungsurteil nur bei absoluter Ungefährlichkeit der Handlung entfalle oder befürwortet eine teleologische Reduktion, werden im Wesentlichen Fälle erfasst, bei denen bereits die Zwangsabfalleigenschaft zu verneinen ist, z.B. bei der Lagerung ausgedienter Fahrzeuge in abschließbaren Hallen mit flüssigkeitsdichtem Untergrund. Erkennt man in § 326 I Nr. 4a StGB ein potenzielles Gefährdungsdelikt und fordert, dass die Gefahr der Freisetzung der Betriebsstoffe auch in concreto eintreten könne, dürfte die Schwelle zur Bejahung der Eignung auf Grund vorgenannter Erwägungen kaum höher anzusetzen sein. Das *LG* hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass jedenfalls Art und Menge des Abfalls die Gefährgeignetheit aufgewiesen haben. Da es auf die Menge nur bei an sich unschädlichen Abfällen ankommt (*Tröndle/Fischer* 52. Aufl., § 326 Rn 5c), ist nach hiesiger Auffassung auf Art oder Beschaffenheit abzustellen, ohne dass dies im Ergebnis etwas ändert. Selbst wenn man zu der Auffassung gelangt, dass die Gefährgeignetheit auf Grund der Beschaffenheit des Fahrzeuges nicht gegeben ist, ist sie zumindest auf Grund der Art des Abfalls zu bejahen.

4. Die Besonderheit des vom *LG* zu entscheidenden Falles liegt darin, dass, anders als bei allen veröffentlichten Entscheidungen, nicht eine (Ab-)Lagerung, sondern ein Behandeln als Tathandlung vorlag. Auch wenn es bei zusammengesetzten Sachen nicht darauf ankommt, ob gerade auf die für die Umwelt gefährlichen Bestandteile eingewirkt wird (s.o. 2.), so muss doch zwischen dem Einwirken und der Eignung zur Verunreinigung der 3 Umweltmedien nach dem Schutzzweck der Norm ein spezifischer Zusammenhang bestehen, wenn sich die Tat auf Abfall bezieht, der bereits anderweitig in einen Zustand versetzt wurde, in dem von ihm eine Gemeinwohlgefährdung ausgeht, wie hier durch die Ablagerung des Fahrzeuges. Insoweit ist durch die Behandlung eine Erhöhung der Gefahr des Austritts der Betriebsstoffe in die Umwelt erforderlich. Dieser Fall ist nicht vergleichbar mit der Umlagerung gelagerter Abfälle, bei dem sich die Umweltbeziehungen des Abfalls ändern (vgl. dazu *Sack* UmweltschutzstrafR, aaO, Rn 209). Diesbezüglich hat das *LG* zutreffend

festgestellt, dass allein durch das Abschrauben der Türen eine erhöhte Gefahr der Einwirkung Dritter auf das auf öffentlicher Fläche abgestellte Altfahrzeug begründet werde. Durch das Entfernen der Türen wurde das sich ohnehin schon in einem reduzierten Allgemeinzustand befindliche Fahrzeug in eine deutlich sichtbare noch schlechtere Verfassung versetzt. Erfahrungsgemäß sinkt die Hemmschwelle, unsachgemäß auf ein Altfahrzeug einzuwirken und dadurch eine erhöhte Gefahr der Freisetzung der Betriebsstoffe zu schaffen, je schlechter dessen Allgemeinzustand ist.

Staatsanwalt Oliver Henzler, Stuttgart