

Titel:

Klage einer Dienstleistungsfirma auf Feststellung des Ausreichens der Fahrerlaubnisklasse T für (Holz-)Transporte

Normenketten:

VwGO § 43 Abs. 1 Alt. 1

FeV § 6 Abs. 5 Nr. 4

Leitsatz:

Wenn ein Land- oder Forstwirt die von ihm selbst hergestellten Erzeugnisse (zB Rundholz) von einer Firma, die Dienstleistungen für die Landwirtschaft erbringt, zu seinem Erstabnehmer (zB einem Sägewerk) transportieren lässt, ist diese Dienstleistungsfirma als Lohnunternehmen an Stelle des Land- oder Forstwirts im Rahmen der Ur- bzw. Primärproduktion tätig. Somit kann diese Firma die für derartige Fahrten von § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV auch für Lohnunternehmen vorgesehene Privilegierung (Fahrerlaubnisklasse T statt CE) in Anspruch nehmen. (Rn. 45) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

vorbeugende Feststellungsklage, qualifiziertes Feststellungsinteresse, Holztransport, Urproduktion, Lohnunternehmer, Fahrerlaubnis der Klasse T, Ausreichens der Fahrerlaubnis der Klasse T, Zugmaschinen, land- oder forstwirtschaftliche Zwecke, Lohnunternehmen

Fundstelle:

BeckRS 2021, 44319

Tenor

1. Es wird festgestellt, dass Transportfahrten der Klägerin zu einem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck im Sinne von § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV erfolgen, wenn das transportierte Gut (z.B. Rundholz) vom Auftraggeber selbst geerntet wurde und für Letzteren von der Klägerin zum Erstabnehmer transportiert werden soll. In derartigen Fällen ist die Klägerin im Bereich der Urproduktion als Lohnunternehmerin tätig, so dass derartige Transportfahrten in den Anwendungsbereich der Fahrerlaubnisklasse T fallen und mit dieser durchgeführt werden können, sofern die übrigen Voraussetzungen hierfür vorliegen, insbesondere das Fahrzeug eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hat.
2. Der Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.
3. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar.

Tatbestand

1

Die Klägerin begehrt die Feststellung, dass für von ihr durchgeführte bestimmte (Holz-) Transporte die Fahrerlaubnisklasse T ausreichend ist.

2

1. Die Klägerin, eine Firma in der Rechtsform der GbR, bietet u.a. Dienstleistungen für die Landwirtschaft an.

3

Am 29.01.2020 war ein mit Fichtenstämmen beladener Sattelzug der Klägerin unterwegs. Fahrer des Sattelzugs war ein am ...2001 geborener, bei der Klägerin angestellter Agrarhelfer, der eine Fahrerlaubnis der Klassen B und T hatte. Die Fahrt erfolgte im Auftrag der Bayerischen Staatsforsten (BaySF) zum Transport des Holzes von einem Holzlager in ... zum Käufer. Der Fahrer hatte bei der Fahrt einen Lieferschein der BaySF dabei, in welchem die Klägerin als Spedition angegeben war.

4

Bei der Zugmaschine handelte es sich um einen MAN Agrottruck mit dem amtlichen grünen Kennzeichen ...0. Die Zugmaschine war als Ackerschlepper mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) von 60 km/h zugelassen. Fahrzeughalterin der Zugmaschine war die Klägerin.

5

Der Auflieger des Sattelzugs (Marke Schwarzmüller) war auf die BaySF zugelassen und hatte das amtliche (schwarze) Kennzeichen

6

Gegen 10:00 Uhr kontrollierten zwei Beamte der Verkehrspolizeiinspektion ... den Sattelzug und untersagten dem Fahrer mündlich die Weiterfahrt. Zur Begründung führten sie aus, dass die aktuelle Fahrt keinem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck diene, sondern es sich um einen gewerblichen Transport im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes handle. Der Fahrer benötige daher hierfür eine Fahrerlaubnis der Klasse CE. Eine Fahrerlaubnis der Klasse T, wie sie der Fahrer habe, sei hingegen nicht ausreichend.

7

In einem Vermerk der Verkehrspolizeiinspektion ... vom 26.02.2020 heißt es, dass eine Überprüfung des digitalen Kontrollgeräts des Agrotucks ergeben habe, dass am Kontrolltag des 29.01.2020 um 09:40 Uhr, und somit kurz vor der Polizeikontrolle, ein Geschwindigkeitsaufschrieb von bis zu 77 km/h nachgewiesen sei (gefahren Strecke 1,462 km). Am gleichen Tag seien gegen 06:34 Uhr Geschwindigkeiten bis zu 81 km/h gefahren worden. Am Vortag seien Geschwindigkeiten von bis zu 95 km/h nachgewiesen worden.

8

Weiterhin zeigten die Fahrzeugkalibrierungsdaten (S. 50 d.A.), dass die erlaubten Einstellungen bei der periodischen Kalibrierung im Hinblick von K-Konstante zu Reifenumfang/-größe und Wegdrehzahl eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erlaubten.

9

Gegen die Untersagung der Weiterfahrt durch die Beamten der Verkehrspolizeiinspektion ... vom 29.01.2020 erhoben die Klägerin und der Fahrer des Sattelzugs am 20.04.2020 Klage beim Verwaltungsgericht Bayreuth (Az.: B 1 K 20. ...).

10

Auf telefonische Anfrage des Gerichts vom 15.07.2020 im Verfahren B 1 K 20. ... teilte die BaySF zunächst mündlich im Rahmen des Telefonats und im Nachgang schriftlich mit Email vom 16.07.2020 mit, dass es sich bei dem Holztransport, den die Klägerin zu 1 am 29.01.2020 (Start: Holzlagerplatz ..., Polter-Auftragsnummer ...*) im Auftrag der BayFS durchgeführt habe, nur um Holz gehandelt habe, das von der BayFS selbst eingeschlagen worden sei. Ferner sei zu diesem Zeitpunkt auf dem Holzlagerplatz in ... nur Holz gelagert gewesen, das von der BayFS selbst eingeschlagen worden sei; es sei kein Holz gelagert worden, das von anderen Waldbesitzern gekauft worden sei.

11

Nach Hinweis des Gerichts mit Schreiben vom 23.09.2020 auf die Rechtslage bei der Prüfung polizeilicher Primärmaßnahmen beantragten die Beteiligten das Ruhen des Verfahrens B 1 K 20. ..., das daraufhin vom Gericht angeordnet wurde.

12

Mit Schreiben vom 26.09.2020 beantragte die Klägerin beim Beklagten, einen feststellenden Verwaltungsakt mit folgendem Inhalt zu erlassen:

„Die Firma ... ist berechtigt, im Rahmen des land- und forstwirtschaftlichen Lohnfuhrunternehmens mit den AGRO-Trucks, amtliches Kennzeichen: ...0 sowie ...1, Transporte durchzuführen, wenn das zu transportierende Gut, insbesondere Rundholz zwischen Versender und Empfänger im Eigentum des selben land- und forstwirtschaftlichem Unternehmens ist.

Diese Fahrzeuge ...0 und ...1 können nach der Fahrerlaubnisverordnung mit dem Führerschein der Klasse T gefahren werden mit Auflieger oder Anhänger oder Nachläufer, wenn entsprechend z.B. Rundholz transportiert wird.“

13

2. Mit Schriftsatz ihres Bevollmächtigten vom 17.03.2021 erhob die Klägerin Klage beim Verwaltungsgericht Bayreuth und beantragte zuletzt,

Es wird festgestellt, dass Transportfahrten der Klägerin zu einem land- oder forstwirtschaftlichen Zweck im Sinn von § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV erfolgen, wenn das transportierte Gut (z.B. Rundholz) vom Auftraggeber selbst geerntet wurde und für Letzteren von der Klägerin zum Erstabnehmer transportiert werden soll. In derartigen Fällen ist die Klägerin im Bereich der Urproduktion als Lohnunternehmerin tätig, so dass derartige Transportfahrten in den Anwendungsbereich der Fahrerlaubnisklasse T fallen und mit dieser durchgeführt werden können, sofern die übrigen Voraussetzungen hierfür vorliegen, insbesondere das Fahrzeug eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h hat.

14

Zur Begründung bringt die Klägerin im Wesentlichen vor, dass sie ein besonderes qualifiziertes Feststellungsinteresse für eine vorbeugende Feststellungsklage habe. Die Klägerin müsse fürchten, wenn sie als land- und forstwirtschaftliches Lohnunternehmen Holztransporte mit ihren Agrotucks durchführe, die mit der Führerscheinklasse T zu befahren seien, dass die Gefahr einer strafrechtlichen Verfolgung wegen Anstiftung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie ein Bußgeldverfahren wegen Verstoßes gegen die Fahrpersonalverordnung eingeleitet werde, was in der Vergangenheit auch schon erfolgt sei.

15

Bei dem Transport am 29.01.2020 habe es sich zwar um gewerblichen Güterverkehr gehandelt. Der Transport sei jedoch im Rahmen des Betriebs eines land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmens erfolgt und daher nach § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV privilegiert. Eine Fahrerlaubnis der Klasse T sei somit ausreichend, unabhängig davon, ob es sich um gewerblichen oder nicht gewerblichen Güterverkehr im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes handele.

16

Der Agrotuck sei ab dem 05.05.2018 auf eine Geschwindigkeit von 60 km/h beschränkt worden und gelte damit als lof-Fahrzeug. Dies sei durch die Zulassungsbescheinigung des TÜV Nord bestätigt worden. Das Fahrzeug sei auch laut Zulassungsbescheinigung Teil I als land- und forstwirtschaftliche Zugmaschine, Ackerschlepper/Geräteträger mit der Schlüsselnummer ... zugelassen. Es habe besondere Bereifung und Antriebstechnik, die es zum Befahren von land- und forstwirtschaftlichen Wegen benötige.

17

Soweit vom Beklagten Geschwindigkeitsüberschreitungen geltend gemacht würden, seien diese für weniger als eine Minute erfolgt und hätten auf längeren Gefällstrecken stattgefunden. Dort reduziere die Motorbremse nicht sofort die Geschwindigkeit auf 60 km/h, sondern benötige einige Zeit, ebenso wie ein eigenes Bremsen durch den Fahrer. Die Klägerin habe ihre Fahrer auch darüber belehrt, dass es zu derartigen Geschwindigkeitsüberschreitungen kommen könne und daher die Fahrer verpflichtet seien, durch die Motorbremse oder zur Not auch über die Fußbremse die Geschwindigkeit auf unter 60 km/h zu halten.

18

Der Einsatzzweck in einem land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen gemäß § 6 Abs. 5 Nr. 4 FEV sei ebenfalls vorhanden. Ein solches werde von der Klägerin betrieben, was durch die vorliegende ergänzende Gewerbeanmeldung vom 18.04.2015 nachgewiesen sei. Vorliegend habe die Klägerin auch im Rahmen dieser unternehmerischen Tätigkeit gehandelt und das Holz mit ihren landwirtschaftlichen Maschinen direkt aus dem Wald herausgerückt und auf den Lagerplatz der BaySF gebracht, um es von dort weiter zu befördern. Dies sei als land- und forstwirtschaftlicher Zweck zu subsumieren, unabhängig davon, in welchem Zusammenhang die weitere Verwendung des Holzes erfolge oder in wessen Eigentum sich das Holz befinde.

19

Der Beklagte beantragte mit Schriftsatz vom 22.04.2021,
die Klage abzuweisen.

20

Der Beklagte führt aus, dass es vorliegend an einem qualifizierten Feststellungsinteresse fehle. Im Rahmen des beim Verwaltungsgericht Bayreuth anhängigen Verfahrens B 1 K 20. ... werde von der Klägerin bereits repressiver Rechtsschutz gegen eine konkrete polizeiliche Anordnung vom 29.01.2020 zu der in Rede

stehenden Rechtsfrage in Anspruch genommen. Im Rahmen jener Verwaltungsstreitsache sei grundsätzlich zu klären, ob eine Fahrerlaubnis der Klasse T für das Führen der Agro-Trucks der Klägerin zu den vorgesehenen Zwecken ausreichend sei und dieser die Nutzung ihrer Maschinen durch entsprechend qualifizierte Fahrer daher zu Unrecht untersagt worden sei.

21

Zudem drohe hier offensichtlich auch kein nicht wiedergutzumachender Schaden durch eine Vielzahl abzuwehrender gleichartiger Rechtsakte. Soweit dem Beklagten bekannt, sei die Klägerin seit der polizeilichen Anordnung vom 29.01.2020 keinen weiteren repressiven Maßnahmen der Polizei oder anderer Behörden mehr ausgesetzt gewesen.

22

3. Bezüglich des Verlaufs der am 06.07.2021 durchgeführten mündlichen Verhandlung wird auf das Sitzungsprotokoll verwiesen.

23

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands wird auf die Gerichtsakte und die Behördenakten des vorliegenden Verfahrens sowie des beigezogenen Verfahrens B 1 K 20. ... Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

24

Die zulässige Feststellungsklage hat Erfolg.

25

1. Das Feststellungsbegehren der Klägerin erweist sich als zulässig und begründet, so dass die begehrte Feststellung durch das Gericht im Urteilstenor auszusprechen ist.

26

a) Die vorliegende Feststellungsklage erweist sich als zulässig.

27

aa) Für das Klagebegehren ist die Feststellungsklage nach § 43 Abs. 1 VwGO die statthafte Klageart.

28

Eine gemäß § 43 Abs. 2 VwGO vorrangige Verpflichtungsklage auf Erlass eines feststellenden Verwaltungsakts scheidet aus. Für den Erlass eines derartigen Verwaltungsakts ist keine Anspruchsgrundlage der Klägerin und somit auch keine Klagebefugnis (§ 42 Abs. 2 VwGO) gegeben. Eine spezielle diesbezügliche Regelung im Straßenverkehrsrecht, insbesondere im StVG oder in der FeV, existiert nicht. Es besteht auch kein allgemeiner Anspruch dahingehend, dass eine Behörde durch einen feststellenden Verwaltungsakt über eine im Einzelfall streitige (Rechts-)Frage zu entscheiden hat, was sich aus dem Vorhandensein besonderer Anspruchsgrundlagen für den Erlass feststellender Verwaltungsakte, z.B. Art. 44 Abs. 5 Halbs. 2 i.V.m. Halbs. 1 BayVwVfG, ergibt.

29

Für die von der Klägerin begehrte verwaltungsgerichtliche Klärung der Rechtslage im vorliegenden Fall kommt somit nur eine Feststellungsklage (§ 43 Abs. 1 Alt. 1 VwGO) in Betracht.

30

bb) Das für eine derartige vorbeugende Feststellungsklage erforderliche qualifizierte Feststellungsinteresse liegt vor.

31

Mit einer vorbeugenden Feststellungsklage wird der grundsätzlich repressiv ausgestaltete verwaltungsrechtliche Rechtsschutz „vorweggenommen“, so dass es hierfür eines sogenannten qualifizierten Feststellungsinteresses bedarf. Ein solches hinreichendes Feststellungsinteresse ist nur dann anzuerkennen, wenn ein Abwarten repressiven Rechtsschutzes (auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten einstweiligen Rechtsschutzes) ausnahmsweise nicht zumutbar ist. Ein qualifiziertes Feststellungsinteresse kann bejaht werden, wenn ein mit einer Anfechtungsklage nicht mehr ausräumbarer oder sonst nicht mehr wieder gutzumachender Schaden droht, wenn eine Vielzahl gleichartiger Rechtsakte

abzuwehren wäre oder bereits jetzt Dispositionen zu treffen sind (vgl. BeckOK, VWGO, § 43 Rn. 27, m.w.N.).

32

Vorliegend ist die Frage, welche Fahrerlaubnisklasse für die in Rede stehenden Holztransporte benötigt wird, für die Klägerin zumindest von spürbarer Relevanz, da sie rechtzeitig disponieren muss, um bei anstehenden Transporten dann ausreichend Fahrer mit der entsprechenden Fahrerlaubnisklasse zur Verfügung zu haben. Hierzu hat die Klägerin in der mündlichen Verhandlung am 06.07.2021 unwidersprochen und glaubhaft dargelegt, dass zwei bis vier Transportfahrten pro Tag zu erwarten seien, wenn wieder Holztransporte anstünden. Außerdem beschäftige sie auch Auszubildende, die solche Fahrten durchführen müssten (vgl. S. 2 des Sitzungsprotokolls). Gegenüber Auszubildenden trifft die Klägerin auch eine gesteigerte Fürsorgepflicht, so dass hinsichtlich deren Einsatz für die in Rede stehenden Holztransporte und die dafür benötigte Fahrerlaubnisklasse eine Klärung der Rechtslage vorab ebenfalls angezeigt erscheint.

33

Weiter kommt der gewichtige Gesichtspunkt hinzu, dass sich der Geschäftsführer der Klägerin bei jedem Transport der Gefahr einer strafrechtlichen Verfolgung wegen Anstiftung zum Fahren ohne Fahrerlaubnis aussetzen würde, wenn es ihm nicht möglich wäre, die von ihm vertretene Rechtsauffassung vorab behördlich bzw. gerichtlich prüfen zu lassen (vgl. dazu auch BayVGH, B.v. 30.11.2010 - 9 CE 10.2468 - juris, Rn. 21). Bei einer zu erwartenden Anzahl von zwei bis vier Transporten täglich wäre diese Gefahr auch nicht nur auf ein Strafverfahren beschränkt. Dass diese Gefahr auch real ist, zeigt der Umstand, dass infolge der Transportfahrt vom 29.01.2020 gegen den Fahrer und die Klägerin Strafverfahren wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bzw. Anstiftung hierzu eingeleitet wurden. Nach deren Einstellung wurde gegen die Klägerin noch ein Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen eines Verstoßes gegen die Fahrpersonalverordnung eingeleitet. Zwar wurde dieses, wie zuvor die Strafverfahren, nach Angaben der Klägerin eingestellt (vgl. auch S. 2 des Sitzungsprotokolls). Dennoch wäre im Wiederholungsfall wieder mit Strafverfahren bzw. Ordnungswidrigkeitenverfahren zu rechnen, weil nach dem Vorbringen der Beteiligten in der mündlichen Verhandlung bis jetzt noch in keinem Strafverfahren oder Ordnungswidrigkeitenverfahren eine gerichtliche Klärung der Frage der benötigten Fahrerlaubnisklasse erfolgt ist, sondern die Verfahren aus anderen Gründen eingestellt wurden.

34

Soweit der Beklagte darauf hinweist, dass es nach dem Vorfall vom 29.01.2020 keine weiteren Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Klägerin mehr gab, lässt dies das Feststellungsinteresse der Klägerin nicht entfallen. Denn nach der Erklärung der Klägerin in der mündlichen Verhandlung am 06.07.2021, an welcher für das Gericht keine Zweifel bestehen und die vom Beklagten nicht in Abrede gestellt wurde, hat die Klägerin nach dem 29.01.2020 für die Holztransportfahrten nur noch Fahrer eingesetzt, die (auch) die Fahrerlaubnisklasse CE hatten. Insoweit konnte es also auch nicht mehr zur Einleitung eines diesbezüglichen Straf- oder Ordnungswidrigkeitenverfahrens kommen.

35

cc) Für die vorliegende Klage hat die Klägerin auch ein Rechtsschutzbedürfnis.

36

Die Klägerin hat gegenüber dem Beklagten mit Schreiben vom 26.09.2020 um eine rechtsverbindliche Bestätigung dafür ersucht, die in Rede stehenden Holztransporte mit ihren Agrotrucks (auch) mit der Führerscheinklasse T durchführen zu dürfen. Eine Entscheidung über dieses Begehren seitens des Beklagten würde auch mangels einer Regelung des vorliegenden Einzelfalls keinen (feststellenden) Verwaltungsakt darstellen, sondern es wäre hier der Fall einer „bloßen“ Auskunft bzw. Erklärung über die im konkreten Fall geltende Rechtslage gegeben. Allerdings ist (bislang) keine Entscheidung in der Sache des Beklagten zu dieser Frage erfolgt, so dass nunmehr - analog der Regelung des § 75 Abs. 2 VwGO - nach mehr als neun Monaten nach der Antragstellung beim Beklagten eine gerichtliche Entscheidung begehrt werden kann.

37

dd) Das Rechtsschutzbedürfnis für die vorliegende Klage entfällt auch nicht deshalb, wie der Beklagte meint, weil die Klägerin die von ihr begehrte Klärung der erforderlichen Fahrerlaubnisklasse für die in Rede

stehenden Holztransporte bereits in dem vor dem Verwaltungsgericht Bayreuth geführten Verfahren B 1 K 20. ... hätte erreichen können.

38

Die Klage im Verfahren B 1 K 20. ... richtet sich gegen die am 29.01.2020 von den Beamten der VPI ... ausgesprochenen mündlichen Anordnungen. Diese mündlichen Anordnungen sind in ihrem Wortlaut nicht in den dem Gericht vorliegenden Akten dokumentiert. Bei lebensnaher Betrachtung kann aber nur davon ausgegangen werden, dass bei dieser Kontrolle nur die konkrete Weiterfahrt untersagt wurde, nicht aber generell Holztransporte mit der Führerscheinklasse T verboten wurden. Dies ergibt sich schon aus der grundsätzlichen Subsidiarität des polizeilichen Handelns nach Art. 3 BayPAG. Hiernach fällt die prinzipielle Entscheidung über die Notwendigkeit bestimmter Fahrerlaubnisklassen nicht in den Zuständigkeitsbereich der Polizei, weil für die Klärung und Entscheidung derartiger genereller Fragen ausreichend Zeit für ein Tätigwerden der originär hierfür zuständigen Fahrerlaubnisbehörde verbleibt.

39

Soweit bisher ersichtlich, dürften sich die am 29.01.2020 getroffenen polizeilichen Primärmaßnahmen als rechtmäßig erweisen, ohne dass es hierfür darauf ankommen würde, ob für diesen Transport die Fahrerlaubnisklasse T oder CE erforderlich gewesen wäre. Im Hinblick auf polizeiliche Primär- und Sekundärmaßnahmen wird auch eine Anscheinsgefahr zur Gewährleistung einer effektiven Gefahrenabwehr einer konkreten Gefahr im polizeirechtlichen Sinne gleichgestellt, sodass polizeiliche Maßnahmen aufgrund dieser Einschätzung ergriffen werden dürfen und diese bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen rechtmäßig sind. Liegt also eine unverschuldete Fehleinschätzung eines Polizeibeamten vor, weil der Irrtum nach verständiger ex ante-Sicht unvermeidbar ist, d.h. aus der Sicht eines gewissenhaften, besonnenen und sachkundigen Amtswalters in der Entscheidungssituation bei verständiger Würdigung des Sachverhalts und der vorhandenen und verfügbaren Informationen von einer Gefahrenlage ausgegangen werden durfte, kann im Rahmen der verwaltungsgerichtlichen Feststellungsklage keine Rechtswidrigkeit des polizeilichen Handelns festgestellt werden (vgl. BeckOK, PolR Bayern, PAG Art. 11 Rn. 64 f. m.w.N. - beck-online).

40

Im Verfahren B 1 K 20. ... wurde vorgetragen, dass die handelnden Polizeibeamten bei der Fahrerlaubnisbehörde und der Staatsanwaltschaft nachgefragt hätten, ob die Fahrt mit der Führerscheinklasse T zulässig sei, was von beiden Stellen verneint worden sei. Zudem habe zwar der Agrotruck, nicht aber der Anhänger ein grünes Kennzeichen gehabt, was ebenfalls für einen Außenstehenden gegen eine rein forstwirtschaftliche Fahrt gesprochen haben kann. Schließlich erscheint im Fall des Holztransports am 29.01.2020 wie auch generell fraglich, ob ein Angestellter eines Lohnunternehmens wissen kann, ob das von ihm im Auftrag der BaySF transportierte Holz von der BaySF selbst eingeschlagen oder nur aufgekauft wurde, um kontrollierenden Polizeibeamten hierüber glaubwürdige Angaben zum Beleg einer rein forstwirtschaftlichen Fahrt machen zu können.

41

Damit erweist sich die Frage der zutreffenden Fahrerlaubnisklasse für den Holztransport am 29.01.2020 im Verfahren B 1 K 20. ... voraussichtlich als nicht entscheidungserheblich, so dass eine gerichtliche Klärung dieser Frage im Verfahren B 1 K 20. ... nicht angezeigt erscheint und für die Klägerin daher nicht zu erwarten ist. Es kommt hinzu, dass im Verfahren B 1 K 20. ... der Beklagte als Träger der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde auch nicht Beteiligter ist.

42

b) Die vorliegende Feststellungsklage ist begründet.

43

In dem Umfang, wie die Klägerin eine Feststellung des Ausreichens der Fahrerlaubnisklasse T für von ihr durchgeführte (Holz-)Transporte in der mündlichen Verhandlung vom 06.07.2021 beantragt hat, ist die Regelung des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV einschlägig.

44

Nach § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV fallen unter land- oder forstwirtschaftliche Zwecke im Rahmen der Fahrerlaubnis der Klassen T und L der Betrieb von land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen und andere überbetriebliche Maschinenverwendung.

45

Die Klägerin ist - neben dem Erbringen anderer Leistungen - als land- und forstwirtschaftliches Lohnunternehmen tätig. Wenn dann ein Land- oder Forstwirt die von ihm selbst hergestellten Erzeugnisse (z.B. Rundholz) von der Klägerin zu seinem Erstabnehmer (z.B. einem Sägewerk) transportieren lässt, ist die Klägerin als Lohnunternehmen an Stelle des Land- oder Forstwirts im Rahmen der Ur- bzw. Primärproduktion tätig. Somit kann die Klägerin die für derartige Fahrten von § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV auch für Lohnunternehmen vorgesehene Privilegierung (Fahrerlaubnisklasse T statt CE) in Anspruch nehmen.

46

Bei der Klägerin handelt es sich zwar um ein gewerbliches Unternehmen, das selbst nicht die Tätigkeit eines Land- oder Forstwirts ausübt, sondern lediglich und ausschließlich als Lohnunternehmen im Bereich der Landwirtschaft oder Forstwirtschaft tätig wird. Indes ist die Regelung des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV nach ihrem Wortlaut auch auf solche „reinen“ Lohnunternehmen anzuwenden. Weiterführende Rechtsprechung oder Literatur, die eine vom Wortlaut abweichende bzw. eine den Wortlaut einschränkende Auslegung des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV begründen könnte, ist nicht ersichtlich. Vielmehr spricht ein Vergleich mit anderen Normen dieser Rechtsmaterie dafür, dass hier der Verordnungsgeber bewusst auch „reine“ Lohnunternehmen, die dann ggf. auch sehr groß aufgestellt sein und eine über den regionalen Bereich hinausgehende Tätigkeit entfalten können, in die Privilegierung hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse mit aufnehmen wollte. Die Nachbarschaftshilfe von Landwirten wird bereits in § 6 Abs. 5 Nr. 3 FeV ausdrücklich als ein von der Privilegierung umfasster Bereich genannt. Für die Anwendung des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV bliebe somit kein Anwendungsbereich mehr, wenn man unter Lohnunternehmer nur einen Land- oder Forstwirt ansehen wollte, der neben seiner Tätigkeit in der eigenen Urproduktion noch diesbezügliche Dienstleistungen für andere Land- oder Forstwirte anbietet.

47

Auch spricht ein Vergleich mit der Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) dafür, dass von § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV auch der „reine“ Lohnunternehmer umfasst wird. Die Regelung des § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG enthält ebenfalls eine Privilegierung der Land- und Forstwirtschaft im Hinblick auf die Anforderungen des GüKG. Allerdings wird in § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG der Lohnunternehmer nicht erwähnt. Die dortige Privilegierung umfasst nur die Beförderung von Erzeugnissen für eigene Zwecke (Buchst. a) oder für andere Betriebe dieser Art im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses (Buchst. b). Die unterschiedlichen Formulierungen dieser Regelungen legen daher den Schluss nahe, dass der „reine“ Lohnunternehmer, der selbst keine eigene Land- oder Forstwirtschaft betreibt, zwar von § 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG nicht umfasst ist, jedoch unter den Tatbestand des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV fällt.

48

Das Gericht weist noch daraufhin, dass es der Klägerin obliegt, bei künftigen Fahrten die (übrigen) Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Privilegierung des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV sicherzustellen. Insbesondere darf das eingesetzte Fahrzeug nur eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h haben bzw. muss im Zeitpunkt der Fahrt entsprechend abgeriegelt und zugelassen sein (§ 6 Abs. 1 FeV). Ferner muss das zu transportierende Gut, wie auch so im Urteilstenor ausgesprochen, vom Auftraggeber selbst im Rahmen von dessen land- oder forstwirtschaftlicher Tätigkeit hergestellt worden sein. Der Transport von Gütern, die nicht vom Auftraggeber selbst hergestellt worden sind, etwa zugekauftes (Rund-)Holz, erfolgt nicht (mehr) im Rahmen der Urproduktion eines Land- oder Forstwirts, und fällt damit nicht in den Anwendungsbereich des § 6 Abs. 5 Nr. 4 FeV.

49

2. Die Kostenentscheidung folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Als unterliegender Beteiligter hat der Beklagte die Kosten des Verfahrens zu tragen.

50

3. Der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 VwGO i.V.m. § 708 Nr. 11 ZPO.