

wenn bei der Vermietung eine Tätigkeit entfaltet wird, die über das normale Maß einer Vermietertätigkeit hinausgeht.“²⁸ Der Vermieter muss also „bestimmte ins Gewicht fallende, bei der Vermietung von Räumen nicht übliche Sonderleistungen – wie zB die Übernahme der Reinigung der vermieteten Wohnungen oder der Bewachung des Gebäudes – erbring[en] (...) oder wegen eines besonders schnellen, sich aus der Natur der Vermietung ergebenden Wechsels der Mieter oder Benutzer der Räume eine Unternehmensorganisation [vorhalten]. Sonderleistungen des Vermieters liegen bspw. vor, wenn die Räume in der mit dem Mieter vereinbarten Weise ausgestattet werden, Bettwäsche überlassen und monatlich gewechselt wird, ein Aufenthaltsraum mit Fernsehapparat und ein Krankenzimmer bereitgehalten werden sowie ein Hausmeister bestellt wird (...).“²⁹

Angesichts der strengen Vorgaben des BFH will die Begünstigung des § 13b Abs. 4 Nr. 1 S. 2 lit. d ErbStG für Wohnungsunternehmen von langer Hand geplant sein. Gelingt es, die Voraussetzungen zu erfüllen, winkt eine umfangreiche steuerliche Befreiung.

III. Fazit und Ausblick

Der Einsatz von Familienstiftungen kann sich sowohl aus steuerlichen als auch aus außersteuerlichen Gründen anbieten, um Familienimmobilien für die Versorgung des Stifters und seines Ehepartners steuergünstig zu bewirtschaften und um sie für nachfolgende Generationen zu bewahren und die Nachkommen finanziell zu versorgen. Da sich Stiftungslösungen aktuell großer Beliebtheit erfreuen, ist auch davon auszugehen, dass de lege lata noch bestehende rechtliche Unsicherheiten³⁰ in nächster Zeit vermehrt in den Fokus der Rechtsprechung geraten und so in den kommenden Jahren einer Klärung zugeführt werden. Stiftern mit Immobilienvermögen steht mit der Familienstiftung damit ein geeignetes und rechtssicheres Vehikel für eine gelungene Nachfolgeplanung zur Verfügung.

28 BFH, Urt. V. 24.10.2017 – II R 44/15 = ZEV 2018, 219, 221 Rn. 26.

29 BFH, Urt. V. 24.10.2017 – II R 44/15 = ZEV 2018, 219, 221 Rn. 27.

30 Vgl. zB zu noch ungeklärten Rechtsfragen Werder/Wystrcil, BB 2016, 1558, 1564 f.

Rechtssichere Gestaltung von ehrenamtlichen Fahrdiensten

Thomas Beyer, Nürnberg*

Die Durchführung von Fahr- und Begleitdiensten zählt wohl zu den beliebtesten Angeboten ehrenamtlicher Unterstützungsleistungen insbesondere für Seniorinnen und Senioren. Der Beitrag zeigt den rechtlichen Rahmen, den es bei der Organisation solcher Dienste zu berücksichtigen gilt. Nachdem die Landesbehörden nur im Ausnahmefall der Engagementpraxis durch klare Vollzugshinweise Hilfestellung geben, werden Hinweise für die rechtssichere Gestaltung erarbeitet.

I. Mobilität und mehr: Zur Bedeutung von Fahrdiensten für ältere Menschen

In der jüngeren Vergangenheit haben der demografische Wandel und die damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen nicht nur im ländlichen Raum vielfältige neue, oft selbst organisierte und regelmäßig ehrenamtlich getragene Unterstützungsangebote für Seniorinnen und Senioren entstehen lassen.¹ Zentraler Bestandteil solcher Angebote sind in vielen Fällen Fahrdienste etwa für den Besuch beim Arzt, bei Einkäufen, zum Friedhof oder Seniorentreff.²

Diese Fahrdienste sind in ihrer Bedeutung für den Alltag vieler älterer Menschen gar nicht hoch genug einzuschätzen. Dabei geht es nicht nur darum, dass zumal auf dem Land und zu den von dieser Personengruppe vorrangig genutzten Zeiten bedarfsgerechte Angebote des öffentlichen Personennah-

verkehrs (ÖPNV) oft schlicht nicht (mehr) existieren. Den mobilitätsunterstützenden Angeboten kommt oft eine Funktion weit über die reine Beförderungsleistung hinaus zu. Sie beinhalten vielmehr regelmäßig Begleitung und Betreuung bspw. anlässlich eines Behördenganges. Die Fahrt zum Supermarkt schließt die Unterstützung beim Einkauf und die Hilfe beim Tragen der gekauften Dinge in die Wohnung ein. Der Fahrdienst wird Teil einer umfassenderen sozialen Unterstützungsleistung.³

Dieser soziale Bezug zeigt sich besonders deutlich, wenn solche Leistungen im Umfeld der häuslichen Pflege durchgeführt werden. Wichtiger Anwendungsfall sind ehrenamtliche Fahrdienste im Rahmen von Angeboten zur Unterstützung im Alltag nach § 45 a Abs. 1 SGB XI. Mitnahmen im Pkw sind aber

* Prof. Dr. iur. Thomas Beyer hat eine Professur für Recht in der Sozialen Arbeit mit Schwerpunkt Sozialwirtschaft an der Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Technischen Hochschule Nürnberg inne.

1 Beyer/Görtler/Rosenkranz (Hrsg.), Seniorenengagementschaften, Organisierte Solidarität, 1. Aufl. 2015.

2 Umfangreiche Praxisbeispiele bei Beyer/Görtler/Rosenkranz, S. 188 ff.

3 Landkreis Regensburg Freiwilligenagentur (unter Mitarbeit Beyer), Informationen zu Aufwandsentschädigungen im Ehrenamt, 2016; Wintergerst, Nachhaltige Nachbarschaftshilfe, Solidarische Tauschwelten für das Alter, in: Franke/Miosga/Schöbel-Rutschmann, Impulse zur Zukunft des Ländlichen Raums in Bayern, 2015, S. 37, 42 sieht eine „beziehungsorientierte Hilfeleistung“.

auch denkbar als Bestandteil der durch einen professionellen ambulanten Pflegedienst erbrachten Pflegesachleistung (§ 36 SGB XI) im Rahmen vereinbarter „Unterstützung und sonstige(r) Hilfen im häuslichen Umfeld des Pflegebedürftigen oder seiner Familie“⁴.

II. Rechtliche Problemstellung

Die Beförderung fremder Personen im eigenen oder von der Organisation gestellten Kfz mag völlig üblich zum Portfolio von Seniorengenossenschaften, Nachbarschaftshilfen oder Unterstützernetzen etwa im Bereich der Hilfen für geflüchtete Menschen zählen – eine grundsätzliche Freistellung von rechtlichen Vorgaben ist damit nicht verbunden. Konkrete Probleme wirft in der Praxis insbesondere die Frage auf, inwieweit Fahrdienste dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) unterliegen.

Im Folgenden geht es nicht um „Bürgerbusse“, die ausdrücklich in Zusammenarbeit mit einem nach dem PBefG konzessionierten Verkehrsunternehmen betrieben werden und nicht selten an die Stelle regulärer ÖPNV-Leistungen treten.⁵ Unkenntnis oder Zweifel hinsichtlich der Rechtslage sind vielmehr für die von ehrenamtlichen Strukturen getragenen Angebote von besonderer Problematik. Nach den Eindrücken aus der Praxis erscheint zwar die Sorge, rechtliche Unsicherheiten würden hier „Versorgungslücken zementieren“⁶, wenig begründet. Umgekehrt gilt: Gerade die Beliebtheit und Selbstverständlichkeit, der sich Fahrdienste im Spektrum ehrenamtlicher Unterstützungsleistungen nicht nur seitens der Nutzer erfreuen, macht es notwendig, den Engagierten klare Regeln an die Hand zu geben um ihnen später gegebenenfalls schmerzliche juristische Konsequenzen zu ersparen.

III. Grundzüge der Genehmigungspflicht nach dem PBefG

Das Personenbeförderungsgesetz findet Anwendung auf die *entgeltliche* oder *geschäftsmäßige* Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 S. 1 PBefG). Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 bzw. 4 PBefG setzt eine derartige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Linien- (§ 42 und 43 PBefG) wie im Gelegenheitsverkehr (§ 46 PBefG) eine *Genehmigung* voraus. Als Kraftfahrzeuge sind ua *Personenkraftwagen* anzusehen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrzeugführer) geeignet und bestimmt sind (§ 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG).

Die Durchführung eines genehmigungspflichtigen Verkehrs ist mit weitreichenden rechtlichen Konsequenzen verbunden:

- Wer ein Kraftfahrzeug führt, bedarf einer *zusätzlichen Erlaubnis (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung)*, wenn in dem Fahrzeug Fahrgäste befördert werden und für diese Beförderung eine Genehmigung nach dem PBefG erforderlich ist (§ 48 Abs. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung⁷).
- Die Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung setzt ua die Vollendung des 21. Lebensjahres, Vorlage eines Führungszeugnisses, die mindestens zweijährige Inhaberschaft einer

Fahrerlaubnis der Klasse B, einen Sehtest und einen *Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung* voraus (§ 48 Abs. 4 FeV). Sie wird befristet auf maximal fünf Jahre erteilt und unterliegt danach dem Erfordernis eines Antrags auf Verlängerung (§ 48 Abs. 5 FeV).

- Weiter zu beachten sind etwa die auf 12 Monate *verkürzte Frist zur Hauptuntersuchung* („TÜV“) für ein der Personenbeförderung nach dem PBefG dienendes Fahrzeug⁸ und ein *angepasster Versicherungsschutz*, dh der bestehende allgemeine Versicherungsschutz für das Kfz erlischt (vgl. § 3 PflVG)⁹.
- Liegt die besondere Fahrerlaubnis oder der erforderliche Versicherungsschutz nicht vor droht eine *strafrechtliche Verantwortlichkeit* (§ 21 StVG¹⁰; § 6 PflVG).

IV. Keine Freistellung ehrenamtlicher Fahrdienste vom PBefG

Von einer Genehmigungspflicht nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und deren Folgen werden Beförderungen in der Trägerschaft von gemeinnützigen Organisationen und/oder durch freiwillig Engagierte nicht grundsätzlich freigestellt. Bei der Organisation eines ehrenamtlichen Fahrdienstes ist vielmehr eine Ausgestaltung zu wählen, die die Anwendbarkeit der Genehmigungspflicht im Einzelfall rechtssicher vermeidet. Dem dienen die nachfolgenden Überlegungen.

V. Ausnahmen von der Anwendbarkeit des PBefG

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 PBefG findet das Personenbeförderungsgesetz Anwendung auf die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen. Eine Beförderung erfolgt *entgeltlich*, wenn aus Sicht desjenigen, der die Beförderung übernommen hat, dafür eine Gegenleistung angestrebt wird. Nicht maßgeblich ist dabei die Sicht des Fahrzeughalters oder des Fahrers. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG sind neben unmittelbaren Gegenleistungen auch mittelbare wirtschaftliche Vorteile als Entgelt anzusehen.¹¹ Eine *Geschäftsmäßigkeit* ist bereits anzunehmen, wenn die Absicht besteht, die Beförderungstätigkeit in gleichartiger Weise zu wiederholen.¹²

Nach diesen Voraussetzungen wird deutlich, dass für die in der Praxis durchaus übliche Gestaltung von regelmäßig angebotenen Fahrdiensten gegen einen insbesondere nach gefahrenen Kilometern abzurechnenden „Fahrpreis“ die Anwendbarkeit des PBefG unmittelbar im Raum steht. Die Neufas-

4 Greiner, Häusliche Pflege 02/2017, 38.

5 Vgl. *Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH NVBW*, Grundlagenpapier „Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-Württemberg“, 2015, S. 19 ff.; Breier, in: Beyer/Görtler/Rosenkranz, S. 247 ff.

6 Wintergerst, in: Franke/Miosga/Schöbel-Rutschmann, S. 37, 42 f.

7 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

8 Anlage VIII zu § 29 StVZO.

9 Gesetz über die Pflichtversicherung für Fahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz).

10 Straßenverkehrsgesetz.

11 Bauer, Personenbeförderungsgesetz, 2010, § 1 PBefG Rn. 4.

12 Bauer, § 1 PBefG Rn. 4.

sung des PBefG zum 1.1.2013¹³ hat daran im Grundsatz nichts geändert. Eine im Interesse sowohl der Engagementpraxis wie der offenen Seniorenarbeit wünschenswerte tatbestandliche Herausnahme von ehrenamtlichen Fahrdiensten für Seniorinnen und Senioren durch Aufnahme in die Freistellungs-Verordnung zum PBefG¹⁴ unterblieb. Stattdessen nimmt der neu gefasste § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG Beförderungen mit *Personenkraftwagen* dann von der Anwendung des PBefG aus, wenn diese *unentgeltlich* stattfinden oder das entrichtete *Gesamtentgelt* die *Betriebskosten* der Fahrt *nicht übersteigt*. Soll die Durchführung ehrenamtlicher Fahrdienste ohne das Erfordernis einer Genehmigung nach dem PBefG erfolgen sind die Vorgaben des § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG einzuhalten. Der Gesetzgeber hat diese enger gefasst als es in der Praxis oftmals wahrgenommen wird. So bedeutet *unentgeltlich*, dass die Fahrgäste *nichts* geben: weder Fahrgeld noch eine „Spende“ an den Trägerverein¹⁵ und auch keine Geschenke („Naturalien“ – zB Süßigkeiten, Obst oä an Stelle von Geld). Auch anderweitige mittelbare Zahlungen – zB in Form eines Pauschalpreises für einen Nachmittagsausflug, der neben Kaffee und Kuchen auch einen Anteil für die Beförderung enthält – widersprechen dem Gesetz. Ausgeschlossen ist auch der Zahlungsweg über Dritte, bspw. über den Nachbarschaftshilfeverein, der dann mit dem Fahrer abrechnet. Sobald, in welcher Form auch immer, ein Entgelt fließt, folgt daraus – vorbehaltlich sogleich VI. – die Anwendbarkeit des Personenbeförderungsgesetzes und stellt sich die die danach zu beurteilende Frage der Genehmigungspflicht.

VI. Gesamtentgelt geringer als die Betriebskosten der Fahrt

Da in der Praxis auch ehrenamtliche Fahrdienste im bürgerschaftlichen Engagement oder durch gemeinnützige Organisationen meist nicht in der geschilderten Weise völlig unentgeltlich erbracht werden können oder sollen, bleibt nur der Weg, solche Angebote an der weiteren Ausnahmeregelung des § 1 Abs. 2 Nr. 1 Alt. 2 PBefG auszurichten. Danach findet auf die Beförderung mit PKW das PBefG dann keine Anwendung, wenn die für die Fahrt gezahlte Entschädigung *insgesamt* die Betriebskosten der Fahrt *nicht* übersteigt.

Die Ausnahmereglung bezieht sich zunächst auf das für eine Beförderung erlangte *Gesamtentgelt*. *Es errechnet sich aus der Summe aller von den Mitinsassen erlangten Einzelentgelte*, einschließlich mittelbar erzielter Vorteile.¹⁶ Dieses Gesamtentgelt darf nicht höher sein als die *Betriebskosten* der jeweiligen Fahrt. Genau dieses Merkmal erweist sich aus Sicht der Praxis als besonders kritisch. Betriebskosten in diesem Sinne sind nämlich *nur* die *Verbrauchs-kosten der Fahrt* (Treibstoff, Öl, Verschleiß von Reifen, etc.), nicht aber die anteiligen Fixkosten wie Versicherungen, Stellplatzkosten, Steuer, Wertverzehr oder Finanzierungskosten.¹⁷ Als Maßstab für die zulässige Höhe eines Gesamtentgelts kann daher nicht auf übliche Verfahren zur allgemeinen Ermittlung von Kosten eines Kfz zurückgegriffen werden, die diese Kostengruppe regelmäßig mit einbeziehen.¹⁸

Die entstehende Unsicherheit für die Anwendungspraxis lässt sich auch nicht ohne weiteres durch Rückgriff auf die Anerkennung bestimmter Kilometer-Sätze im Rahmen der Abgeltung von Fahrleistungen in anderen Rechtsgebieten beheben. So liegt den für die Berücksichtigung als Werbungskosten oder Betriebsausgaben heran zu ziehenden steuerlichen Pauschalen der Gedanke einer Abgeltung aller relevanten Fahrzeugkosten, eingeschlossen die Fixkosten, zu Grunde.¹⁹ Soweit die öffentliche Hand für die Nutzung von privaten Pkw auf gesetzlicher Grundlage eine pauschale Wegstreckenentschädigung je gefahrenen Kilometer gewährt (vgl. § 5 BRKG; Art. 6 BayRKG) erscheinen die in Bezug genommenen Kostenbestandteile dort nicht.²⁰ Auch ergeben sich teils deutlich unterschiedliche Erstattungshöhen im Bundes- und Landesrecht.

Das PBefG erfordert demnach, die tatsächliche Höhe der relevanten Betriebskosten bezogen auf die konkrete einzelne Fahrt und gegebenenfalls unterschiedlich nach dabei genutzten Pkw-Typen zu ermitteln. Dieses Ergebnis ist offenkundig realitätsfern, geeignet, bei den Engagierten vor Ort auf Unverständnis und nicht selten Unwillen zu stoßen und die Idee ehrenamtlich getragener Fahrdienste eher zu hindern als zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund bieten einige Bundesländer nun ehrenamtlichen Fahrdiensten eine Hilfestellung, indem sie Empfehlungen bzw. Richtwerte für eine Ausgestaltung von Aufwandsentschädigungen aussprechen, die eine im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG genehmigungsfreie Durchführung des Fahrdienstes gewährleisten sollen.

VII. Vollzugshinweise in den Ländern

Das *Bayerische Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration (BayStMAS)* hat mit Stand Oktober 2016 *Hinweise zum Angebot von ehrenamtlichen Fahrdiensten durch bürgerschaftlich engagierte Nachbarschaftshilfen/Seniorengenossenschaften* herausgegeben.²¹ Ziel dieser Hinweise ist die rechtssichere Gestaltung von genehmigungsfreien Fahrdiensten nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG. Gemäß den Hinweisen hat das für Vollzugsfragen des PBefG zuständige *Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr* „zur Verwaltungsvereinfachung ... eine Ausnahmeregelung dahingehend geschaffen, dass bis auf weiteres vom Vorliegen eines die Betriebskosten nicht übersteigenden Entgelts in der Regel bei Entgelten bis zu 0,25 Euro pro Kilometer

13 BGBl. I 2012, S. 2598.

14 Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (FrStilgV).

15 Vgl. § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG: keine mittelbaren wirtschaftlichen Vorteile.

16 *Bauer*, § 1 PBefG Rn. 8 aE.

17 *Bauer*, § 1 PBefG Rn. 8.

18 Vgl. *ADAC e.V.*, Autokosten Berechnungsgrundlagen für die standardisierte Kostenberechnung, Stand 04-2017.

19 *Schmidt/Krüger*, Einkommensteuergesetz, 36. Aufl. 2017, § 19 EStG Rn. 110 „Kraftfahrzeugkosten“ unter (2).

20 Allerdings legt der in Art. 6 Abs. 1 BayRKG verwandte Begriff des „Auslagenersatzes“ wohl eine Abgeltung der durch die dienstliche Fahrt originär entstandenen Kosten zu Grunde.

21 http://www.freiwilligenagentur.landkreis-regensburg.de/DynDox/b9f1f2f4-2f74-4227-8342-2067fb1a6296/Merkblatt_Stamas_Anhebung_Kilometerpauschalen_Okt2016.pdf (zuletzt abgerufen am 26.11.2017).

ausgegangen werden soll. Höhere Betriebskosten können im Einzelfall fahrtenbezogen nachgewiesen werden. Soweit das Gesamtentgelt pro Fahrt oberhalb der Betriebskosten (variable Kosten, insbesondere Treibstoff, Öl, Reifenabnutzung) liegt, ist die Beförderung eines nachbarschaftlich organisierten Fahrdienstes genehmigungspflichtig“.

Damit wird sowohl für die Fahrdienste wie auch die mit dem Vollzug des PBefG nach dem Landesrecht betrauten Behörden (§ 11 PBefG) eine praktikable Handlungsgrundlage geschaffen. Eine durch den Verfasser im Sommer 2017 gerichtete Anfrage an die Staats- und Senatskanzleien der Länder hatte zum Ziel festzustellen, in wie weit dort vergleichbare Vollzugshinweise oder zumindest Empfehlungen zu Entschädigungszahlungen bei ehrenamtlichen Fahrdiensten existieren.

Dabei hat sich ergeben, dass neben dem Freistaat Bayern nur Baden-Württemberg eine landesweite Empfehlung – hier: 0,30 Euro pro km – ausspricht. Die Länder Rheinland-Pfalz (0,25 Euro), Nordrhein-Westfalen (0,30 Euro) und Sachsen (0,30 Euro) gehen ohne konkrete Vollzugshinweise von „inoffiziellen“ Richtwerten angelehnt an kommunale Empfehlungen bzw. als vergleichbar erachtete Konstellationen (Kostenerstattung im Rahmen öffentlich geförderter Projekte bzw. bei ehrenamtlichen Mitgliedern von Gremien und Beiräten) aus.

Die Länder Berlin, Brandenburg, Hamburg, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen haben mitgeteilt, zu der Frage zulässiger Entgelte bei ehrenamtlichen Fahrdiensten keine Festlegungen zu treffen. Nicht geantwortet haben Bremen, Hessen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern. Ein Überdenken dieser Praxis im Interesse einer größeren Rechtssicherheit für Initiatoren und Engagierter bei ehrenamtlichen Fahrdiensten ist wünschenswert.

VIII. Praxishinweise

Die *rechtssichere* PBefG-genehmigungsfreie Organisation von Fahrdiensten – mit maximal neunsitzigen PKW – gelingt

- bei Sicherstellung einer tatsächlichen Unentgeltlichkeit, dies beinhaltet
 - insbes. keinerlei Zusatzvergütung seitens Dritter (zB der Pflegekassen²²)
 - keine Entgegennahme von Spenden durch den Träger im Zusammenhang mit der Beförderung

oder

- bei Anwendung einer Betriebskostenpauschale laut den Hinweise des *BayStMAS* bzw. anderweitig gegebenen landesweiten oder regionalen Empfehlungen
 - von derzeit max. 0,25 bis ggfs. 0,30 Euro/km.
 - Zu beachten ist: Dieser Betrag bezieht sich insgesamt auf *alle* jeweils beförderten Fahrgäste („Gesamtentgelt“).

Diese Aussagen meinen vor dem Hintergrund des PBefG die *für die reine Beförderungsleistung* zu entrichtenden Entgelte. Wegen des regelmäßig darüber hinausgehenden Charakters der sozialen Unterstützung durch die im Fahrdienst ehrenamtlich Tätigen²³ erscheint es rechtlich nicht angreifbar, wenn diesen für ihre weiterreichende Hilfeleistung zusätzlich eine in der Unterstützungsorganisation sonst übliche Aufwandsentschädigung geleistet wird²⁴.

22 Greiner, Häusliche Pflege 02/2017, 38.

23 Oben I.

24 Landkreis Regensburg Freiwilligenagentur (unter Mitarbeit Beyer), Informationen zu Aufwandsentschädigungen im Ehrenamt, 2016; missverstehend Wintergerst, in: Franke/Miosga/Schöbel-Rutschmann, S. 37, 42.