

Personenbeförderung in der Ev. Kinder- und Jugendarbeit

Zur Problematik der Durchführung von Ferienfreizeiten und Reisen mit PKW und Bullis/ Kleinbussen

Die Personenbeförderung mit Bussen oder PKW (z. B. Kleinbussen, Gemeindebullis etc.), wie sie auch im Rahmen von Gruppenreisen oftmals erfolgt, wirft grundsätzliche konzessions- und fahrerscheinrechtliche Fragen auf.

Was ist im Hinblick auf das Personenbeförderungsgesetz und die Fahrerlaubnisverordnung zur Fahrgastbeförderung zu bedenken?

1. Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Grundsätzliches:

Das Personenbeförderungsgesetz gilt grundsätzlich auch für den Fall, wenn eine Gemeinde/ ein Verband/ ein Kirchenkreis (eigene oder angemietete) Kleinbusse bei seinen Fahrten einsetzt.

§ 1 PBefG, Sachlicher Geltungsbereich

(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die **entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen** mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit **Kraftfahrzeugen**. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

Ausnahme:

Keine Rechtsfolgen aus dem PBefG ergeben sich für den Veranstalter, wenn er sich zur Personenbeförderung z. B. eines konzessionierten Busunternehmens bedient, denn dann benötigt er nach § 2 Abs. 5a des Personenbeförderungsgesetzes keine ansonsten erforderliche Genehmigung.

§ 2 PBefG, Genehmigungspflicht

(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1

1. ...

2. **mit Omnibussen**,

3. ...

4. **mit Kraftfahrzeugen** im Gelegenheitsverkehr (§ 46) Personen befördert, **muss im Besitz einer Genehmigung sein**. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

(2) - (5)

(5a) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der **Ausflugsfahrt** (§ 48 Abs. 1) oder der **Ferienziel-Reise** (§ 48 Abs. 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch **eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein**.

Erfolgt die Personenbeförderung also durch einen Fremdunternehmer (was in den meisten Fällen bei Freizeiten so ist), benötigt der Veranstalter der Freizeit keine Genehmigungen.

Hinweis:

Unbedingt darauf achten, dass bereits bei der Ausschreibung der Freizeit darauf hingewiesen wird, dass der Transfer im Rahmen einer Fremdleistung von z. B. einem Busunternehmen erbracht wird!

In einem solchen Fall ist die Thematik „Personenbeförderung“ hiermit schon beendet!

Ist bei der Freizeit jedoch der Einsatz von angemieteten oder eigenen Fahrzeugen (z. B. Kleinbussen, Gemeindebullis etc.) geplant, findet grundsätzlich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nach § 2 Abs.4 Anwendung und eine Genehmigung ist erforderlich!

Ausnahme:

Wird die Beförderung mit eigenen Fahrzeugen des Veranstalters (z. B. Pkw oder Kleinbussen) durchgeführt, benötigt der Veranstalter nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 PBefG nur dann **keine eigene Genehmigung** zur Personenbeförderung, wenn das vom Reisepreis auf die Personenbeförderung entfallende Teilentgelt die **Betriebskosten** der Beförderung nicht übersteigt.

§ 1 PBefG, Sachlicher Geltungsbereich

(1)

(2) **Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen**

1. **mit Personenkraftwagen**, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;

2. mit Krankenkraftwagen,

Hinweis:

Diese Ausnahme gilt nur für Personenkraftwagen, die neben dem Fahrer bis zu max. 8 Sitzplätze haben.

Was bedeutet das jetzt für die Praxis?

Nur wenn mit dem Anteil der Personenbeförderung an der Gesamtreise kein ausweisbarer Gewinn erzielt wird, findet das Personenbeförderungsgesetz keine Anwendung. Und infolge dessen benötigen die Fahrenden auch keinen Personenbeförderungsschein nach der Fahrerlaubnisverordnung (s. unten).

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 PBefG dürfen nur die **Betriebskosten** auf den Reisepreis umgelegt werden.

Zu den Betriebskosten zählen nur diejenigen Kosten, die unmittelbar mit der Fahrt entstehen, also NUR die Kosten für **Treibstoff, Maut, Öl, Reifenabnutzung**. Die letzten beiden Posten können getrost vergessen werden, relevant sind in der Praxis nur die Benzin- oder Dieselposten. Die Kosten für Fahrzeugmiete (Europcar, Sixt, Nachbarkirchengemeinde etc.) bzw. (bei eigenen Fahrzeugen) Steuern, Versicherungen, Finanzierung/Leasingraten etc. dürfen nicht im Rahmen der Freizeitkalkulation bei der Berechnung des Reisepreises auf die Teilnehmenden umgelegt werden.

Anders gesagt: Der Anteil der Beförderungskosten am Teilnehmendenpreis darf nicht höher sein als die anteiligen Benzinkosten, die auf den Teilnehmenden entfallen.

Das kann dann ein Problem sein, wenn der Veranstalter keine oder nur geringe Eigenmittel stellt und die gesamten Kosten der Freizeit (inkl. Fahrzeugmiete) auf die Teilnehmenden umlegen muss.

Hier eine „klassische Musterkalkulation“ (links) und eine „Kalkulation gemäß des Personenbeförderungsgesetzes“ (rechts) mit fiktiven Zahlen, um die Sachlage zu verdeutlichen:

	Kosten/EUR	Personen	Tage	Summe
Ausgaben				
Hauskosten	pauschal			-10.000,00 €
Verpflegung	7,00	45	14	-4.410,00 €
Anmietung von 3 Bullis inkl. Vers.	pauschal			-3.420,00 €
Benzinkosten/ Diesel	pauschal			-840,00 €
Tagesausflüge	pauschal			-1.450,00 €
Material	pauschal			-1.000,00 €
Vor- und Nachtreffentreffen	pauschal			-200,00 €
Freizeit T-Shirts	pauschal			-400,00 €
Versicherungen	pauschal			-500,00 €
Gesamtausgaben				-22.220,00 €
Einnahmen				
Kommunale Fördermittel	2,50	45	14	1.575,00 €
Fördermittel KJP-NRW*	1,50	45	14	945,00 €
Eigenmittel des Trägers	1,00	45	14	630,00 €
Gesamteinnahmen				3.150,00 €
Einnahmen				3.150,00 €
Ausgaben				-22.220,00 €
				-19.070,00 €
Teilnehmendenbeitrag	-19.070,00 €	40		476,75 €

*) gemäß vereinbartem Festbetrag

	Kosten/EUR	Personen	Tage	Summe
Ausgaben				
Hauskosten	pauschal			-10.000,00 €
Verpflegung	7,00	45	14	-4.410,00 €
Benzinkosten/ Diesel	pauschal			-840,00 €
Tagesausflüge	pauschal			-1.450,00 €
Material	pauschal			-1.000,00 €
Vor- und Nachtreffentreffen	pauschal			-200,00 €
Freizeit T-Shirts	pauschal			-400,00 €
Versicherungen	pauschal			-500,00 €
Gesamtausgaben				-18.800,00 €
Ein				
Kommunale Fördermittel	2,50	45	14	1.575,00 €
Fördermittel KJP-NRW*	1,50	45	14	945,00 €
Gesamteinnahmen				2.520,00 €
Einnahmen				2.520,00 €
Ausgaben				-18.800,00 €
				-16.280,00 €
Teilnehmendenbeitrag	-16.280,00 €	40		407,00 €
Ausgaben				
Anmietung von 3 Bullis inkl. Vers.	pauschal			-3.420,00 €
Eigenmittel des Trägers	1,00	45	14	630,00 €
Finanzierungslücke				-2.790,00 €

*) gemäß vereinbartem Festbetrag

Im linken Beispiel werden alle Kosten und alle Fördermittel/ Zuschüsse auf die Teilnehmenden gerecht aufgeteilt.

Daraus ergibt sich ein rechnerischer Reisepreis in Höhe von 476,75 EUR. Auf diese Art und Weise werden sicherlich die meisten Freizeitmaßnahmen kalkuliert und abgerechnet.

Achtung: Diese Freizeit würde allerdings eine Genehmigung nach dem PBefG (mit allen Rechtsfolgen, die sich daraus ergeben) benötigen!

Um nicht unter das Personenbeförderungsgesetz zu fallen, muss die Kalkulation und Abrechnung der Freizeit zwingend nach dem rechten Beispiel erfolgen. Es werden ausschließlich die Kosten für Benzin in Höhe von 840,00 EUR auf die Teilnehmenden umgelegt und somit übersteigt das Entgelt für die Beförderung nicht die Betriebskosten. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Reisepreis in Höhe von 407,00 EUR.

Die Mietkosten für die Bullis (3420,00 EUR) müssen anderweitig finanziert werden, z. B. durch Eigenmittel des Trägers oder Spenden Dritter/ Fundraising und nicht durch das Erhöhen des Teilnehmendenpreises!

Im rechten Beispiel belaufen sich die Eigenmittel insgesamt auf 630,00 EUR. Es entsteht also bei der Freizeit eine Finanzierungslücke in Höhe von 2790,00 EUR.

2. Persönliche und fachliche Voraussetzungen für haupt- und ehrenamtliche Mitarbeitende

Juristisch ungerregelt ist, welche persönlichen und fachlichen Voraussetzungen haupt- und ehrenamtliche Mitarbeitende aufweisen müssen, damit diese (guten Gewissens, d. h. ohne das Risiko eines Organisationsverschuldens einzugehen) von ihren „Arbeitgebern“ (Gemeinde, Kirchenkreis, Jugendverband) mit dem Führen eines Fahrzeuges mit Teilnehmenden beauftragt werden können.

Der Veranstalter, der die Beförderung in Eigenregie durchführen will, sollte bei der Auswahl der Fahrzeuglenkenden große Sorgfalt walten lassen, um im Falle eines Schadens nicht dem Vorwurf zu begegnen, er hätte hiermit persönlich ungeeignete oder fachlich unerfahrene Personen beauftragt. Mit der Beförderung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen sollten grundsätzlich nur diejenigen Personen beauftragt werden, die diesem hohen Maß an Verantwortung und den Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen sind.

Empfehlung:

Die Auswahl der Fahrzeuglenkenden sollte in Anlehnung an die Vorschriften der gewerblichen Personenbeförderung in §§ 10, 48 der Fahrerlaubnisverordnung erfolgen.

§ 10 FeV, Mindestalter

(1) Das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrerlaubnis beträgt

1. 25 Jahre für Klasse A ...
2. **21 Jahre für die Klassen D, D1, DE und D1E,**
3. 18 Jahre für die Klassen A bei stufenweisem Zugang, B, BE, C, C1, CE und C1E,
4. 16 Jahre für die Klassen A1, M, S, L und T.

....

Bis zum Erreichen des nach Absatz 1 vorgeschriebenen Mindestalters ist die Fahrerlaubnis mit den Auflagen zu versehen, dass von ihr nur

1. bei Fahrten im Inland,
 2. im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses und
 3. für die Personenbeförderung ... **bei Linienlängen von bis zu 50 Kilometer**, soweit es sich um eine Fahrerlaubnis der Klassen D und DE handelt,
- Gebrauch gemacht werden darf.

Die Auflage nach Abs. 1. Satz 4 Nummer 1 entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber das Mindestalter nach Absatz 1 erreicht hat.

§ 48 FeV, Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung

(1)

(2)

(3)

(4) Die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist zu erteilen, wenn der Bewerber

1. die nach § 6 für das Führen des Fahrzeugs erforderliche EU- oder EWR-Fahrerlaubnis besitzt,
2. das **21. Lebensjahr** - bei Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Krankenkraftwagen das 19. Lebensjahr - **vollendet** hat und die **Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird,**
3. seine **geistige und körperliche Eignung** gemäß § 11 Abs. 9 in Verbindung mit Anlage 5 nachweist,
4. nachweist, dass er die Anforderungen an das **Sehvermögen** gemäß § 12 Abs. 6 in Verbindung mit Anlage 6 Nr. 2 erfüllt,
5. nachweist, dass er eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis der Klasse **B** oder eine entsprechende Fahrerlaubnis aus einem in Anlage 11 aufgeführten Staat **seit mindestens zwei Jahren** - bei Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Krankenkraftwagen seit mindestens einem Jahr - besitzt oder innerhalb der letzten fünf Jahre besessen hat.

§ 11 Eignung

(1) Bewerber um eine Fahrerlaubnis müssen die hierfür notwendigen **körperlichen und geistigen Anforderungen** erfüllen.

... Außerdem dürfen die Bewerber nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben, sodass dadurch die Eignung ausgeschlossen wird. Bewerber ... müssen auch die Gewähr dafür bieten, dass sie der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht werden.

Folglich sind nur Personen mit der Beförderung zu Beauftragen, die

- im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis (B, BE, C1 und C1E) sind und
- über 21 Jahre alt sind (Achtung: unbedingt auf die jeweiligen Versicherungsbedingungen achten!) und
- die den Führerschein bereits seit mindestens zwei Jahren besitzen.

Lediglich bei Fahrten im Inland mit einer Streckenlänge von unter 50 Kilometern könnte - wenn dies unbedingt erforderlich ist - hiervon abgewichen werden, wenn ansonsten keine Bedenken gegen die Geeignetheit des/der Fahrenden bestehen.

Bezüglich des Alters des/der Fahrenden bitte unbedingt die jeweiligen Versicherungsbedingungen beachten. In manchen Versicherungsverträgen wird ein bestimmtes Mindestalter zur Bedingung gemacht!

Der Veranstalter sollte bedenken, dass beim Einsatz ungeeigneter, weil noch nicht erfahrener Fahrzeuglenkender ein nennenswertes Schadens- und Haftungsrisiko auch für ihn selbst bestehen kann.

Zusätzlich empfehlenswert ist bei der Beförderung mit Kleinbussen das vorherige Vermitteln besonderer Kenntnisse durch ein Fahrsicherheitstraining, da die dort geübten Situationen im täglichen Fahralltag nicht vorkommen und auch geübte FahrerInnen davon profitieren werden. Bei einer Anmeldung über die Berufsgenossenschaft sind solche Kurse in der Regel sogar kostenfrei.

3. Versicherungen

Diese Thematik soll hier nur der Vollständigkeit halber Erwähnung finden.

Hinsichtlich des Versicherungsschutzes muss unterschieden werden zwischen dem Einsatz von:

- Dienstfahrzeugen
- Privatfahrzeugen von haupt- oder ehrenamtlichen Mitarbeitenden
- Fahrzeugen, die von anderen gemeinnützigen Organisationen ausgeliehen werden
- Fahrzeugen, von Verleihern und anderen gewerblichen Unternehmern.

Weiterhin ist der Versicherungsschutz für Kraftfahrzeuge im Ausland zu berücksichtigen.

Einen guten Einblick in die Thematik bietet die folgende Publikation der Ecclesia:

Praxis-Ratgeber Versicherungsschutz

Reisen - Freizeiten - Ausflüge

3. überarbeitete Auflage; Stand: Januar 2010



Hier der direkte Link:

<http://www.ecclesia.de/ecclesia-allgemein/service/bestellservice/>

4. Auswahl von Busunternehmen/ Lenk- und Schichtzeiten/ Anschnallpflicht

Bereits bei der Ausschreibung von Beförderungsleistungen sowie bei der Auswahl des Beförderungsunternehmens ist darauf zu achten, dass vermeintlich günstige Angebote nicht durch Personaleinsparungen, etwa der Einsatz nur eines Fahrers, wo in Anbetracht der Streckenlänge und der prognostizierten Dauer der Fahrt ein zweiter Fahrer nötig wäre, entstehen. Dies setzt zumindest im Groben die Kenntnis der zulässigen Lenk- sowie der erforderlichen Ruhezeiten voraus. Eine übersichtliche Darstellung bietet die Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr (www.bag.bund.de) unter der Rubrik „Rechtsvorschriften“.

Hier der direkte Link:

http://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Rechtsvorschriften/Lenk-Ruhezeiten/lenk-ruhezeiten_node.html

Während der gesamten Fahrt sind die Aufsichtspersonen verpflichtet, die Fahrtätigkeit der Busfahrer im Groben zu „überwachen“. Dies betrifft die Einhaltung der Lenkzeiten und der erforderlichen Pausen ebenso wie das Erkennen einer Übermüdung bzw. einer Ablenkung der Busfahrer durch andere Tätigkeiten während des Fahrens (z. B. Telefonieren, Getränkeverkauf etc.).

Ebenso empfiehlt sich vor Fahrtantritt den technischen Zustand des Busses auf Verkehrssicherheit zu überprüfen (Plakette der letzten Sicherheitsüberprüfung TÜV oder DEKRA, Profil der Bereifung/Ersatzreifen, Sicherheitsgurte an jedem Fahrgastplatz, Notausstiege, Feuerlöscher etc.)!

Seit 01.10.1999 ist die Ausrüstung von Reisebussen mit Gurten laut der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) Pflicht.

Nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) besteht Anschnallpflicht in Bussen. Achten Sie als Aufsichtsperson im Interesse der Sicherheit der Teilnehmenden darauf, dass die Sicherheitsgurte genutzt werden!

Fazit

Das Amt für Jugendarbeit der EKvW rät aufgrund der oben skizzierten Problematiken generell bei Ferienfreizeiten von der Beförderung von Teilnehmenden in Bullis ab!

Weitere Informationen und Beratung rund um die Freizeitarbeit:

Diakon Thorsten Schlüter

Freizeit- und Erlebnispädagogik | Kinder- und Jugendschutz

Tel.: 02304 | 755-281

Mobil: 0177 | 32 92 42 7

Mail: thorsten.schlueter@afj-ekvw.de

Stand: 09.2015