

Titel:

Eigenbeteiligung, Beförderungskosten, Teilhabe am Arbeitsleben, Kraftfahrzeughilfe, Behinderung, Härtefallregelung, Bemessung des Zuschusses

Schlagworte:

Eigenbeteiligung, Beförderungskosten, Teilhabe am Arbeitsleben, Kraftfahrzeughilfe, Behinderung, Härtefallregelung, Bemessung des Zuschusses

Rechtsmittelinstanzen:

LSG München, Urteil vom 08.05.2025 – L 14 R 547/24

BSG, Beschluss vom 11.03.2026 – B 5 R 79/25 B

Tenor

I. Die Klage wird abgewiesen.

II. Außergerichtliche Kosten sind nicht zu erstatten.

Tatbestand

1

Zwischen den Beteiligten ist die Höhe der Eigenbeteiligung beim Zuschuss für die Beförderungskosten bezogen auf die tatsächlich entstehenden Fahrtkosten für den Arbeitsweg des Klägers streitig.

2

Der am 1993 geborene Kläger hat eine Ausbildung zum Mechatroniker absolviert und ist bei B1. sozialversicherungspflichtig abhängig beschäftigt. Im Rahmen eines S-Bahn-Unfalls im Dezember 2017 kam es u.a. beim Kläger zu einem Polytrauma mit Amputation beider Oberarme sowie des rechten Beins. Nach Abschluss der Wundheilung erfolgte eine prothetische Versorgung an allen drei Extremitäten. Bei dem Kläger besteht ein Grad der Behinderung von 100 sowie die Merkzeichen B, H, G und aG, ihm wurde außerdem die Pflegestufe 4 zuerkannt.

3

Der Antrag auf Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben des Klägers vom 01.08.2018 wurde von der Beklagten sodann mit Bescheid vom 03.09.2018 dem Grunde nach bewilligt.

4

Eine Wiedereingliederung in den zuletzt ausgeübten Beruf des Klägers war in der Folge erfolgreich. Hierfür erhielt der Kläger von der Beklagten zum Erhalt seines Arbeitsplatzes diverse Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben, insbesondere in Form von technischen Hilfen am Arbeitsplatz (Bescheide vom 01.10.2018, 12.10.2018, 23.11.2018, 29.10.2020) oder in Form einer beruflichen Anpassung zum Industriemeister Mechatronik (Bescheid vom 18.07.2019, Verlängerungsbescheid vom 01.04.2020).

5

Für den Weg zwischen Arbeitsstätte und Wohnsitz benötigte der Kläger in der Folge außerdem einen Beförderungsdienst. Dem Kläger wurde hierfür erstmals mit Bescheid vom 27.05.2019 für die Beförderung zu seiner Arbeitsstätte ein Zuschuss für die Inanspruchnahme eines Beförderungsdienstes für den direkten Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte nach § 9 Abs. 1 S. 2 Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (KfzHV) bewilligt, bei dem ein fester monatlicher Eigenanteil des Klägers in Höhe von 132,90 € berücksichtigt wurde. Die Berechnung des Eigenanteils erfolgte entsprechend der damals gültigen Vorschrift des § 5 Abs. 1 KfzHV in der Fassung vom 21.12.2000 (gültig bis 09.06.2021) sowie § 6 Abs. 4 KfzHV mit einem fiktiven Kaufpreis für die Beschaffung eines KFZ von 9.500 € sowie einer fiktiven Nutzungsdauer von 5 Jahren bei einem monatlichen Netto-Arbeitsentgelt von 2.176,45 €.

6

Mit Ergänzungsbescheid vom 16.04.2020 verblieb es bei der im Bescheid vom 27.05.2019 ermittelten Eigenbeteiligung, jedoch wurde bezüglich der Berechnungsgrundlage ein anderes Arbeitsentgelt (2.267,82

€) zugrunde gelegt und zugleich klargestellt, dass die Kostenzusage für die Dauer von 5 Jahren, abgestellt auf den Antragszeitpunkt am 01.08.2018, gelte und nach Ablauf eine erneute Prüfung und Berechnung erfolgen werde. Der Bescheid wurde in der Folge bestandskräftig.

7

Mit Schreiben vom 16.04.2023 beantragte der Kläger eine Änderung des Fahrtkostenzuschusses bei der Beklagten, da er umgezogen sei.

8

Mit aufklärendem Schreiben vom 11.05.2023 wurde der Kläger u.a. darüber informiert, dass die Bewilligung des Fahrtkosten-Zuschusses aus dem Bescheid vom 27.05.2019 bzw. 16.04.2020 am 31.07.2023 ablaufe, da der 5-Jahres-Zeitraum ende und der Kläger für eine weitere Kostenübernahme einen neuen Antrag zu stellen habe. Dieser formlose Antrag des Klägers ging am 02.08.2023 bei der Beklagten per Email ein. Der Arbeitgeber des Klägers bescheinigte daraufhin ein erzielttes Nettoarbeitsentgelt des Klägers in Höhe von 3.050,03 € im Mai 2023 bzw. in Höhe von 3.133,80 € für Juni und Juli 2023.

9

Mit streitgegenständlichem Bescheid vom 23.11.2023 wurde dem Kläger ein Zuschuss zu den Beförderungskosten für den direkten Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben für den Zeitraum vom 01.08.2023 bis 31.07.2028 bewilligt, wobei der zu berücksichtigende monatliche Eigenanteil des Klägers auf 366,60 € festgesetzt wurde. Die Berechnung des Eigenanteils erfolgte entsprechend der nunmehr gültigen Vorschriften der §§ 5 Abs. 1 KfzHV (gültig ab 07.09.2021), § 6 Abs. 4 KfzHV mit einem fiktiven Kaufpreis für die Beschaffung eines KFZ von 22.000 € sowie einer fiktiven Nutzungsdauer von 5 Jahren bei einem monatlichen Netto-Arbeitsentgelt von 3.105,88 €.

10

Hiergegen erhob der Kläger mit Schreiben vom 06.12.2023, bei der Beklagten eingegangen am 11.12.2023, Widerspruch. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass nach Ansicht des Klägers der Eigenanteil zu hoch berechnet sei. Zum einen sei die aus § 6 Abs. 4 KfzHV entnommene Nutzungsdauer von 5 Jahren zu niedrig angesetzt, zum anderen sei auch der fiktive Anschaffungspreis von 22.000 € gemäß § 5 Abs. 1 KfzHV zu hoch angesetzt. Nach Ansicht des Klägers sei ein fiktiver Anschaffungspreis von 15.000 € bei einer fiktiven Nutzungsdauer von 10 Jahren als angemessen zu bezeichnen, so dass sich ein Eigenanteil von 125,10 € ergebe. Es sei zu beachten, dass der gesetzliche Förderbetrag für die Beschaffung eines Kfz von 9.500 € auf 22.000 € erhöht wurde. Bei der Berechnung des dieser Erhöhung folgenden Eigenanteils ebenfalls um das 2,3-fache verkehre sich diese Erhöhung der Förderung ins Gegenteil. Es sei zu bedenken, dass der Kläger auf die Beförderung durch ein Taxi-Unternehmen angewiesen sei, da er weder öffentliche Verkehrsmittel noch ein eigenes Kfz benutzen könne.

11

Mit Widerspruchsbescheid vom 20.03.2024 wies die Beklagte den Widerspruch des Klägers zurück. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass sich die Berechnung des Eigenanteils zum Zuschuss an den Beförderungskosten aus der analogen Anwendung von § 6 Abs. 4 KfzHV und § 5 Abs. 1 KfzHV ergebe, wonach ein fiktiver Kaufpreis von 22.000 € sowie eine fiktive Nutzungsdauer von 5 Jahren anzunehmen sei. Da es sich ab August 2023 um einen neuen Förderzeitraum handele, sei die alte Rechtslage nicht mehr anwendbar. Die Berücksichtigung des Eigenanteils beruhe auf dem Umstand, dass auch gesunde Menschen Fahrtkosten zum Arbeitsweg selbst zu tragen hätten.

12

Mit der am 19.04.2024 beim Sozialgericht München erhobenen Klage verfolgt der Kläger sein Begehren weiter. Der ablehnende Bescheid sei rechtswidrig, dem Kläger sei ein Beförderungskostenzuschuss unter zugrunde Legung eines geringeren Eigenanteils zu bewilligen. Entsprechend der anwendbaren Vorschriften sei gemäß § 5 KfzHV höchstens ein Betrag von 22.000 € bei der Ermittlung der Berechnung des Eigenanteils anzusetzen. Es sei nicht nachvollziehbar, warum insofern der Höchstbetrag ausgeschöpft worden sei. Vielmehr sei eine individualisierte und nachvollziehbare Einzelbewertung vorzunehmen. Auch der zugrunde gelegte Förderzeitraum von 5 Jahren sei nach Ansicht des Klägers rechtswidrig, es sei ein Förderzeitraum von 10 Jahren anzusetzen. Es liege eine besondere Härte beim Kläger vor, da er aufgrund seiner Behinderung ohnehin höhere finanzielle Aufwendungen habe.

13

Der Prozessbevollmächtigte des Klägers beantragt schriftsätzlich, Unter Abänderung des Bescheides vom 23.11.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.03.2024 die Beklagte zu verpflichten, die im Rahmen der Teilhabe am Arbeitsleben von der Beklagten gewährte Kraftfahrzeughilfe nach der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu berechnen.

14

Die Beklagte beantragt,
die Klage abzuweisen.

15

Die Beklagte führte aus, dass der angesetzte fiktive Kaufpreis von 22.000 € dem durchschnittlichen Kaufpreis eines Mittelklassewagens entsprechen dürfte bzw. im Hinblick auf die hohe Inflationsrate den Wert eines Mittelklassewagens sogar noch unterschreiten dürfte. Laut ADAC sei der Grundpreis eines Mittelklassewagens nunmehr sogar bei 34.100 € anzusetzen, so dass der angesetzte fiktive Betrag von 22.000 € angemessen sei. Im Übrigen verweist sie zur Klagebegründung auf den Widerspruchsbescheid.

16

Das Gericht hat die Beteiligten mit Schriftsatz vom 08.08.2024 außerdem die Absicht, den Rechtsstreit ohne mündliche Verhandlung durch Gerichtsbescheid zu entscheiden, informiert.

17

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes sowie wegen des weiteren Vorbringens der Beteiligten wird auf die Prozessakte und die Verwaltungsakten der Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

18

Das Gericht hat den Rechtsstreit gem. § 105 Sozialgerichtsgesetz (SGG) ohne mündliche Verhandlung durch Gerichtsbescheid entschieden, da die Sache keine besonderen Schwierigkeiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist und der entscheidungserhebliche Sachverhalt geklärt ist. Die Beteiligten wurden hierzu gehört. Eine Zustimmung ist nicht notwendig.

19

Streitgegenstand des Klageverfahrens ist die Höhe der Eigenbeteiligung beim Zuschuss für die Beförderungskosten für den Kläger, welche die Beklagte im Bescheid vom 23.11.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.03.2024 für den Zeitraum vom 01.08.2023 bis 31.07.2028 mit 366,60 € monatlich festgelegt hat.

20

Die insofern form- und fristgerecht eingelegte und damit zulässige Klage ist jedoch begründet.

21

Die von der Beklagten errechnete monatliche Eigenbeteiligung an dem grundsätzlich gewährten Zuschuss zu den Beförderungskosten in Höhe von 366,60 € ist nicht zu beanstanden. Der Bescheid vom 23.11.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.03.2024 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten.

22

Zu Recht wurde dem Kläger Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form eines Zuschusses zu den Beförderungskosten nach § 9 Abs. 1 S. 2 2. Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (KfzHV) von der Beklagten bewilligt.

23

Der Rentenversicherungsträger erbringt nach § 9 Abs. 2 Sechstes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VI) als Ermessensleistungen Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben (u.a. Kfz-Hilfe, vgl. § 16 SGB IX iVm § 49 Abs. 3 Nr. 1 und 7 iVm Abs. 8 Nr. 1 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch (IX) iVm § 3 Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (KfzHV)), wenn die hierfür erforderlichen persönlichen und versicherungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

24

Die persönlichen Voraussetzungen erfüllen Versicherte,

1. deren Erwerbsfähigkeit wegen Krankheit oder körperlicher, geistiger oder seelischer Behinderung erheblich gefährdet oder gemindert ist und

2. bei denen voraussichtlich a) bei erheblicher Gefährdung der Erwerbsfähigkeit eine Minderung der Erwerbsfähigkeit durch Leistungen zur medizinischen Rehabilitation oder zur Teilhabe am Arbeitsleben abgewendet werden kann,

b) bei geminderter Erwerbsfähigkeit diese durch Leistungen zur medizinischen Rehabilitation oder zur Teilhabe am Arbeitsleben wesentlich gebessert oder wiederhergestellt oder hierdurch deren wesentliche Verschlechterung abgewendet werden kann,

c) bei teilweiser Erwerbsminderung ohne Aussicht auf eine wesentliche Besserung der Erwerbsfähigkeit durch Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben aa) der bisherige Arbeitsplatz erhalten werden kann oder bb) ein anderer in Aussicht stehender Arbeitsplatz erlangt werden kann, wenn die Erhaltung des bisherigen Arbeitsplatzes nach Feststellung des Trägers der Rentenversicherung nicht möglich ist (§ 10 Abs. 1 SGB VI).

25

Bei dem Kläger liegt unstreitig die für die Gewährung von Teilhabeleistungen erforderliche Minderung der Erwerbsfähigkeit i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 1 SGB VI vor und durch den hier übernommenen Zuschuss zu den Beförderungskosten kann der bisherige Arbeitsplatz des Klägers auch erhalten werden. Auch liegen unstreitig die besonderen versicherungsrechtlichen Voraussetzungen des § 11 SGB VI beim Kläger vor.

26

§ 49 SGB IX bestimmt den Umfang der Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben.

27

Gemäß § 49 Abs. 3 Nr. 1 bzw. Nr. 7 SGB IX umfassen Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben Hilfen zur Erhaltung oder Erlangung eines Arbeitsplatzes einschließlich Leistungen zur Aktivierung und beruflichen Eingliederung (Nr. 1) oder sonstige Hilfen zur Förderung der Teilhabe am Arbeitsleben, um Menschen mit Behinderungen eine angemessene und geeignete Beschäftigung oder eine selbständige Tätigkeit zu ermöglichen und zu erhalten (Nr. 7). Hierzu gehört gemäß § 49 Abs. 8 S. 1 Nr. 1 SGB IX auch die Kraftfahrzeughilfe nach der KfzHV.

28

Nach § 2 KfzHV umfasst die Kraftfahrzeughilfe auch Leistungen zur Beschaffung eines Kfz und für eine (hier begehrte) behinderungsbedingte Zusatzausstattung. Gemäß § 2 Abs. 2 KfzHV werden die Leistungen als Zuschüsse und nach Maßgabe des § 9 (Leistungen in besonderen Härtefällen) als Darlehen erbracht. Zusätzlich zu den in den §§ 10-12 SGB VI genannten Voraussetzungen müssen damit die zwingenden spezifischen (persönlichen und sachlichen) Voraussetzungen einer Kfz-Hilfe gemäß § 16 SGB VI iVm § 49 SGB IX und §§ 3, 4 KfzHV gegeben sein (BSG, Urteil vom 21.03.2001, B 5 RJ 8/00 R, juris, Rn. 13).

29

§ 3 Abs. 1 KfzHV bestimmt dabei als Voraussetzung für die Leistung, dass

1. der behinderte Mensch infolge seiner Behinderung nicht nur vorübergehend auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist, um seinen Arbeits- oder Ausbildungsort oder den Ort einer sonstigen Leistung der beruflichen Bildung zu erreichen, und

2. der behinderte Mensch ein Kraftfahrzeug führen kann oder gewährleistet ist, dass ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt.

30

Ergänzend bestimmt § 9 Abs. 1 S. 1 KfzHV, dass zur Vermeidung besonderer Härten Leistungen auch abweichend von § 2 Abs. 1, §§ 6 und 8 Abs. 1 erbracht werden können, soweit dies

1. notwendig ist, um Leistungen der Kraftfahrzeughilfe von Seiten eines anderen Leistungsträgers nicht erforderlich werden zu lassen, oder

2. unter den Voraussetzungen des § 3 zur Aufnahme oder Fortsetzung einer beruflichen Tätigkeit unumgänglich ist.

31

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV kann im Rahmen von Satz 1 Nr. 2 auch ein Zuschuß für die Beförderung des behinderten Menschen, insbesondere durch Beförderungsdienste, geleistet werden, wenn

1. der behinderte Mensch ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen kann und auch nicht gewährleistet ist, daß ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2), oder

2. die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfen wirtschaftlicher und für den behinderten Menschen zumutbar ist Unstreitig ist der Kläger nicht in der Lage, ein Kraftfahrzeug selbst zu führen, so dass ihm von der Beklagten entsprechend § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV zur Vermeidung besonderer Härten ein Zuschuss zu den Beförderungskosten bewilligt wurde. Damit hat die Beklagte das Begehren des Klägers bereits als Härtefall eingestuft, denn entsprechend den eindeutigen gesetzlichen Vorschriften des § 9 Abs. 1 KfzHV wird ein Zuschuss zu den Beförderungskosten nur bewilligt, um das Vorliegen von „besonderen Härten“ zu vermeiden. Der Argumentation des Klägers, es liege eine besondere Härte beim Kläger vor, die die Beklagte zu berücksichtigen hätte, erschließt sich dem Gericht damit gerade nicht. Dies wurde gerade denkwürdig von der Beklagten berücksichtigt, andernfalls wäre dem Kläger bereits kein Zuschuss zu den Beförderungskosten bewilligt worden.

32

Hinsichtlich der Berechnung des Eigenanteils zum Zuschuss zu den Beförderungskosten ist dabei weiterhin § 9 Abs. 1 S.2 KfzHV von der Beklagten korrekt angewandt worden.

33

Gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 letzter Halbsatz KfzHV ist dabei zu berücksichtigen, was der behinderte Mensch als Kraftfahrzeughalter bei Anwendung des § 6 für die Anschaffung und die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Insofern hat hier die Beklagte den Eigenanteil des Klägers mit 366,60 € korrekt ermittelt.

34

Der Kläger hat insofern keinen Anspruch auf Übernahme der Fahrkosten mit einer geringeren Eigenbeteiligung. Insoweit räumt die Norm der Behörde kein Ermessen ein. Die Anwendung der Vorschrift ist rechtlich nicht zu beanstanden, zumal der Wortlaut klar und unmissverständlich ist. Die Beklagte hat den Eigenanteil des Klägers zu Recht unter entsprechender Anwendung von § 6 KfzHV berechnet.

35

Art und Höhe der Förderung ergeben sich auch im Rahmen des § 9 KfzHV grundsätzlich aus § 6 KfzHV, wonach die Hilfe in der Regel als Zuschuss geleistet wird (Abs. 1 Satz 1) und dieser sich nach näherer Maßgabe der Tabelle seines Abs. 1 Satz 2 einkommensabhängig nach einem Vom-Hundert-Satz des Bemessungsbetrages nach § 5 KfzHV (tatsächliche Kosten, begrenzt auf einen Höchstbetrag von 22.000 €) bemisst. Für die Ermittlung des zugrunde zu legenden Nettoeinkommens (vgl. § 6 Abs. 3 Satz 1 KfzHV) schreibt § 6 KfzHV vor, dass vom Einkommen des behinderten Menschen für jeden von ihm unterhaltenen Familienangehörigen ein Betrag von 12 v. H. der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 SGB IV abzusetzen ist. Gemäß § 6 Abs. 4 KfzHV gelten die Absätze 1 bis 3 auch für die Hilfe zur erneuten Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, wobei die Hilfe nicht vor Ablauf von fünf Jahren seit der Beschaffung des zuletzt geförderten Fahrzeugs geleistet werden soll.

36

Damit hat die Beklagte zunächst korrekt das vom Kläger erzielte durchschnittliche Nettoeinkommen entsprechend § 6 Abs. 1 KfzHV betrachtet und hieraus abgeleitet, dass ein Zuschuss zur Eigenbeteiligung nicht gewährt werden kann. Das Nettoentgelt des Klägers belief sich im Mai 2023 auf 3.050,03 € und im Juni bzw. Juli 2023 auf jeweils 3.133,80 € (vgl. Bescheinigung des Arbeitgebers in den Beklagtenakten). Das durchschnittliche Nettoeinkommen des Klägers belief sich damit auf 3.105,88 €, so dass unter entsprechender Anwendung des § 6 Abs. 1 KfzHV bei der im Jahr 2023 anzuwendenden monatlichen Bezugsgröße des § 18 SGB IV 3.395 € ein Zuschuss nicht gewährt werden kann. Dies wird klägerischerseits auch nicht angegriffen.

37

Zu Recht hat die Beklagte sodann jedoch entsprechend § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV zur Berechnung des Eigenanteils des Klägers die (fiktiven) Kosten berücksichtigt, die der Kläger bei der Anschaffung eines Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Insofern normiert § 5 Abs. 1 KfzHV einen Betrag von bis zu 22.000 €, welcher entsprechend § 6 Abs. 4 KfzHV bei einer (fiktiven) Nutzungsdauer von 5 Jahren zu einer monatlichen Eigenbeteiligung von 366,60 € führt ($22.000 \text{ €} / 60 \text{ Monate} = 366,66 \text{ €}$).

38

Sofern der Kläger vorbringt, dass ein niedrigerer Betrag als 22.000 € bei der Berechnung zugrunde gelegt werden sollte, da insofern § 5 Abs. 1 KfzHV von einem Betrag von „bis zu 22.000 €“ spricht, kann dieser Auffassung nicht gefolgt werden. Die Beklagte führt insofern zu Recht aus, dass der durchschnittliche Anschaffungspreis für den Erwerb eines Mittelklassewagens mittlerweile entsprechend den vorhandenen Angeboten sogar weit über 22.000 € liegt. Die hier insoweit von der Beklagten vorgenommene Internetrecherche ist nicht zu beanstanden. Im Falle des Klägers muss außerdem beachtet werden, dass es sich bei der Berechnung des Eigenanteils des Klägers denknotwendig um den Ansatz eines fiktiven Kaufpreises für einen Mittelklassewagen handelt, so dass es sich dem Gericht im Übrigen ebenfalls nicht erschließt, inwiefern die Beklagte hier eine individualisierte Einzelbewertung für den Erwerb eines Mittelklassewagens für den Kläger hätte vornehmen können. Der vom Prozessbevollmächtigten des Klägers vorgetragene seiner Meinung nach anzusetzende Betrag von fiktiv 15.000 € (vgl. Widerspruchsbegründung) entbehrt jeder wirtschaftlichen Grundlage zur Anschaffung eines Mittelklassewagens. Die Beklagte durfte insofern auch den gesetzlich normierten Höchstbetrag von 22.000 € für die Berechnung des Eigenanteils des Klägers in Ansatz bringen.

39

Dies ergibt sich außerdem bereits aus der entsprechenden Gesetzesbegründung. Grundsätzlich gilt, dass bei der Gewährung von Beförderungsleistungen nach § 9 KfzHV hinsichtlich des Eigenanteils eine Gleichstellung mit behinderten Menschen erfolgen soll, die KFZ-Hilfe nach § 6 KfzHV erhalten (vgl. insofern: BR-Drucksache 266/87), da der Kläger nicht bessergestellt werden soll, als eine Person die über § 6 KfzHV bei der Anschaffung eines Kfz von der Beklagten unterstützt wird.

40

Auch die von der Beklagten angesetzte (fiktive) Nutzungsdauer von 5 Jahren für ein Kfz ist entsprechend der analogen Anwendung des § 6 Abs. 4 KfzHV nicht zu beanstanden, auf deren Grundlage sich wiederum der Eigenanteil des Klägers berechnet. Auf welcher Rechtsgrundlage der Kläger hier vielmehr von einem für ihn anzusetzenden fiktiven 10jährigen Förderzeitraum ausgeht, erschließt sich dem Gericht ebenfalls nicht. Die insofern vom Kläger zitierte Rechtsprechung des BSG vom 04.05.1994 (AZ: 11 Rar 69/93) ist auf den hiesigen Sachverhalt denknotwendig nicht anwendbar. Insofern wurde höchstgerichtlich entschieden, dass eine individuelle Prüfung zu erfolgen hat, ob die Nutzung des Altfahrzeugs unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten noch zumutbar ist und damit eine (erneute) Förderung der Anschaffung eines Kfz nicht regelmäßig nach 5 Jahren erfolgen muss. Im Falle des Klägers ist jedoch denknotwendig mit fiktiven Werten zu rechnen, da eine tatsächliche Anschaffung bzw. Nutzung eines PKW durch den Kläger ja gerade nicht erfolgt und immer mit fiktiven Daten zur Nutzung eines PKWs gerechnet wird.

41

Das Gericht verkennt nicht, dass die durch den Gesetzgeber vorgenommene Gesetzesänderung des § 5 KfzHV in Form der erfolgten Erhöhung des Betrags zur Beschaffung eines Pkws von 9.500 € auf 22.000 € im Jahr 2021 (vgl. § 5 KfzHV in der Fassung bis 06.09.2021) für den Kläger negative Auswirkungen in Form einer finanziellen Mehrbelastung hinsichtlich seiner Eigenbeteiligung an den Beförderungskosten bedeutet. Jedoch entsprach diese gesetzgeberische Anpassung der wirtschaftlichen Realität und der allgemeinen Preisentwicklung auf dem Neuwagenmarkt.

42

Der Kläger hat gerade keinen Anspruch darauf, dass zu seinen Gunsten die vergangene Rechtslage mit der für ihn günstigeren Berechnungsgrundlage herangezogen wird. Nach Auslaufen des Förderungszeitraums von 5 Jahren für die erstmalige Bewilligung eines Zuschusses zu den Beförderungskosten (vgl. Bescheid vom 27.05.2019) ist die hier streitgegenständliche erneute Bewilligung eines Zuschusses zu den Beförderungskosten für den Zeitraum vom 01.08.2023 bis 31.07.2028 zu Recht von der Beklagten nach der nunmehr geltenden Rechtslage erfolgt.

43

Die Klage war daher in ihrer Gesamtheit abzuweisen.

II.

44

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG und entspricht dem Ergebnis des Rechtsstreits.