

Titel:

Kraftfahrzeughilfe, Beförderungskosten, Eigenanteil, Ermessensausübung, besondere Härte, berufliche Rehabilitation, Benachteiligungsverbot

Leitsätze:

1. Bei dem nach § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV zu leistender Zuschuss ist ein Eigenanteil des behinderten Menschen entsprechend §§ 5, 6 KfzHV zu berücksichtigen, den er als Halter eines Fahrzeugs bei Anwendung dieser Vorschrift für die Anschaffung und die berufliche Nutzung aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte.
2. Bei der Berechnung des fiktiven Eigenanteils für die Anschaffung des Fahrzeugs ist es nicht zu beanstanden, wenn als Betrag 22.000 € zugrunde gelegt werden, da der durchschnittliche Anschaffungspreis für den Erwerb eines Mittelklassewagens mittlerweile bei weit über 22.000 € liegt.
3. Es entspricht nicht der Ausgestaltung der KfzHV, den fiktiven Eigenanteil an den Beförderungskosten unter Berücksichtigung der für eine Monatskarte für den ÖPNV zu bemessen. Etwas anderes gilt nur, wenn besondere Umstände vorliegen, welche eine von den allgemeinen Grundsätzen abweichende Festsetzung des Eigenanteils des behinderten Menschen an den Beförderungskosten rechtfertigen, z.B. das Vorliegen einer besonderen Härte gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV.
4. Durch den nutzungsbezogenen Eigenanteil an den Beförderungskosten zum Erreichen des Arbeitsplatzes wird der behinderte Mensch auch nicht i.S. des Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG unzulässig benachteiligt, da das Verbot der Benachteiligung wegen einer Behinderung ein grundrechtliches Abwehrrecht darstellt, aber keine originären Leistungsansprüche im Sozialrecht begründet.

Schlagworte:

Kraftfahrzeughilfe, Beförderungskosten, Eigenanteil, Ermessensausübung, besondere Härte, berufliche Rehabilitation, Benachteiligungsverbot

Vorinstanz:

SG München, Gerichtsbescheid vom 26.09.2024 – S 14 R 515/24

Rechtsmittelinstanz:

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

Tenor

- I. Die Berufung des Klägers gegen den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts München vom 26.09.2024 wird zurückgewiesen.
- II. Außergerichtliche Kosten sind dem Kläger auch im Berufungsverfahren nicht zu erstatten.
- III. Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

1

Streitgegenstand des Berufungsverfahrens ist die Höhe des Eigenanteils des Klägers beim Zuschuss für die Beförderungskosten bezogen auf die tatsächlich entstehenden Fahrtkosten für den Arbeitsweg des Klägers.

2

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

3

Auf Antrag des Klägers vom 01.08.2018 bewilligte die Beklagte ihm mit Bescheid vom 03.09.2018 Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben dem Grunde nach. Die Wiedereingliederung in seinen zuletzt ausgeübten Beruf war im Ergebnis erfolgreich. Hierfür wurden dem Kläger durch die Beklagte zum Erhalt seines Arbeitsplatzes diverse Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben, insbesondere in Form von technischen Hilfen am Arbeitsplatz mit Bescheiden vom 01.10.2018, 12.10.2018, 23.11.2018 und 29.10.2020 bzw. in Form einer beruflichen Anpassung zum Industriemeister Mechatronik mit Bescheid vom 18.07.2019 und Verlängerungsbescheid vom 01.04.2020 bewilligt.

4

Für den Weg zwischen Arbeitsstätte und Wohnsitz benötigt der Kläger 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 für die Anschaffung des Fahrzeugs in Höhe von 132,90 € und ein monatlicher Eigenanteil für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs in Höhe von 5,88 € berücksichtigt wurden. 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 €. Die Berechnung des monatlichen Eigenanteils für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs basierte auf der Grundlage der Kostenberechnung des ADAC für Kfz in Höhe von 0,21 € pro Kilometer, wobei die tägliche Fahrstrecke zur Arbeit und zurück insgesamt 28 km betrug.

5

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.

6

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

7

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 Fünf-Jahres-Zeitraum ende und der Kläger für eine weitere Kostenübernahme einen neuen Antrag stellen müsse. Ein entsprechender formloser Antrag des Klägers ging am 02.08.2023 bei der Beklagten per Email ein. Der Arbeitgeber des Klägers bescheinigte ein erzieltes Nettoarbeitsentgelt des Klägers in Höhe von 3.050,03 € im Mai 2023 bzw. in Höhe von 3.133,80 € für Juni und Juli 2023.

8

Mit streitgegenständlichem Bescheid vom 23.11.2023 wurde dem Kläger ein Zuschuss zu den Beförderungskosten im Sinne des § 9 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 KfzHV 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 und der zu berücksichtigende monatliche Eigenanteil für die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs des Klägers wurde auf 366,60 € und ein Eigenanteil für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs wurde in Höhe von 8,80 € pro Monat festgesetzt. Es sei ein Eigenanteil zu berücksichtigen, den ein Kraftfahrzeughalter für die Anschaffung und berufliche Nutzung eines Kfz aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Die Berechnung des Eigenanteils erfolgte in der Anlage, die Gegenstand des Bescheides wurde. Die Berechnung für die Beschaffung des Fahrzeugs 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 durchschnittlichen monatlichen Netto-Arbeitsentgelt von 3.105,88 €. Bei diesem Einkommen könne kein Zuschuss für die Beschaffung eines Fahrzeugs gewährt werden. Die Berechnung des Eigenanteils für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs basierte auf der Grundlage der Kostenberechnung des ADAC für Kfz

in Höhe von 0,22 € pro Kilometer, wobei die tägliche Fahrstrecke zur Arbeit und zurück insgesamt 40 km betrug.

9

Der vom Kläger hiergegen am 11.12.2023 erhobene Widerspruch wurde dahingehend begründet, dass 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. Ein fiktiver Anschaffungspreis von 15.000 € sei erst 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 worden sei. 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.

10

Mit Widerspruchsbescheid vom 20.03.2024 wies die Beklagte den Widerspruch des Klägers zurück. Der Kläger fordere eine Ausweitung des Förderungszeitraumes auf 10 Jahre und die Ansetzung der Anschaffungskosten für ein Kraftfahrzeug in Höhe von 15.000 € und soweit er daraus einen geringeren Eigenanteil ableite, stütze er sich bei seiner Argumentation hauptsächlich auf das Ermessen bei der Festsetzung der Berechnungswerte der Behörde sowie auf die starke Erhöhung der Berechnungsgrundlagen im Vergleich zur Vergangenheit. Nach seiner Auffassung sei eine Schlechterstellung des Gesetzgebers für die schwerbehinderten Menschen nicht gewollt gewesen, weshalb die Beklagte niedrigere Berechnungsgrößen ansetzen solle, die eine Schlechterstellung verhindern würden. Dieser Auffassung könne nicht gefolgt werden. 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. Die körperlichen Beeinträchtigungen des Klägers begründeten die Bewilligung des Zuschusses dem Grunde nach, sie hätten aber keinen Einfluss auf die Berechnung des Eigenanteils. Die Berücksichtigung eines Eigenanteils resultiere aus dem Umstand, dass auch gesunde Menschen entstandene Fahrtkosten auf dem Arbeitsweg selbst tragen müssten, so dass insoweit aus Gleichheitsgründen auch von dem Zuschussempfänger ein Eigenanteil zu erwarten sei.

11

Da der bisherige Zuschuss lediglich bis zum 31.07.2023 bewilligt worden sei und zum 01.08.2023 eine Neufeststellung habe erfolgen müssen, sei nicht zu beanstanden, dass hierbei das aktuelle Recht und insbesondere die aktuellen Berechnungsgrundlagen herangezogen worden seien. Eine besondere Härte durch die Berücksichtigung des nach aktuellen Berechnungsvorschriften ermittelten Eigenanteils lasse sich auch unter Berücksichtigung des klägerischen Einkommens vorliegend nicht feststellen.

12

Mit seiner am 19.04.2024 zum Sozialgericht München (SG) erhobenen Klage verfolgte der Kläger sein Ziel weiter. Der ablehnende Bescheid sei rechtswidrig, dem Kläger sei ein Beförderungskostenzuschuss unter Zugrundelegung 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 fünf Jahren sei nach Ansicht des Klägers rechtswidrig, es sei ein Förderzeitraum von zehn Jahren anzusetzen. Es liege eine besondere Härte beim Kläger vor, da er aufgrund seiner Behinderung ohnehin höhere finanzielle Aufwendungen habe.

13

Die Beklagte führte aus, dass der angesetzte fiktive Kaufpreis von 22.000 € dem durchschnittlichen Kaufpreis eines Mittelklassewagens entsprechen 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 verwies sie zur Klagebegründung auf den Widerspruchsbescheid.

14

Nach entsprechender Anhörung wies das SG die Klage durch Gerichtsbescheid vom 26.09.2024 ab. Die von der Beklagten errechnete monatliche Eigenbeteiligung an dem grundsätzlich gewährten Zuschuss zu den Beförderungskosten in Höhe von 366,60 € sei nicht zu beanstanden. Zu Recht seien dem Kläger Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form eines Zuschusses zu den Beförderungskosten nach § 9 Abs. 1 S. 2 Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (KfzHV) von der Beklagten bewilligt worden, da die dafür erforderlichen Voraussetzungen vorliegen würden.

15

Bei dem Kläger liege 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 könne der bisherige Arbeitsplatz des Klägers auch erhalten werden. Auch lägen unstreitig die besonderen versicherungsrechtlichen Voraussetzungen des § 11 SGB VI beim Kläger vor.

16

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

17

Gemäß § 49 Abs. 3 Nr. 1 bzw. Nr. 7 SGB IX würden 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 umfassen, um Menschen mit Behinderungen eine angemessene und geeignete Beschäftigung oder eine selbständige Tätigkeit zu ermöglichen und zu erhalten (Nr. 7). Hierzu gehöre gemäß § 49 Abs. 8 S. 1 Nr. 1 SGB IX auch die Kraftfahrzeughilfe nach der KfzHV.

18

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

19

Vorliegend seien die Voraussetzungen des § 9 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 KfzHV gegeben. Danach könne im Rahmen von Satz 1 Nr. 2 auch ein Zuschuss für die Beförderung des behinderten Menschen, insbesondere durch Beförderungsdienste, geleistet werden, wenn der behinderte Mensch ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen könne und auch nicht gewährleistet sei, dass ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führe (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 KfzHV).

20

Unstreitig sei 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 worden sei. Damit habe die Beklagte das Begehren des Klägers bereits als Härtefall eingestuft, denn entsprechend den eindeutigen gesetzlichen Vorschriften des § 9 Abs. 1 KfzHV werde 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 habe, erschließe sich dem Gericht damit gerade nicht. Dies sei gerade denknötwendig von der Beklagten berücksichtigt worden, andernfalls wäre dem Kläger bereits kein Zuschuss zu den Beförderungskosten bewilligt worden.

21

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

22

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

23

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

24

Art und Höhe der Förderung ergäben sich auch im Rahmen des § 9 KfzHV grundsätzlich aus § 6 KfzHV, wonach die Hilfe in der Regel als Zuschuss geleistet werde (Abs. 1 Satz 1) und dieser bemesse 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 €). Für die Ermittlung des zugrunde zu legenden Nettoeinkommens (vgl. § 6 Abs. 3 S. 1 KfzHV) schreibe § 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 sei. Gemäß § 6 Abs. 4 KfzHV würden die Absätze 1 bis 3 auch für die Hilfe zur erneuten Beschaffung eines Kraftfahrzeugs gelten, wobei die Hilfe nicht vor Ablauf von fünf Jahren seit der Beschaffung des zuletzt geförderten Fahrzeugs geleistet werden solle.

25

Damit habe 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 könne. Das Nettoentgelt des Klägers habe sich im Mai 2023 auf 3.050,03 € und im Juni bzw. Juli 2023 auf jeweils 3.133,80 € belaufen. Das durchschnittliche Nettoeinkommen des Klägers habe damit 3.105,88 € betragen, so dass unter entsprechender Anwendung des § 6 Abs. 1 KfzHV bei der im Jahr 2023 anzuwendenden monatlichen Bezugsgröße des § 18 SGB IV ein Zuschuss nicht gewährt werden könne. Dies werde klägerischerseits auch nicht angegriffen.

26

Zu Recht habe die Beklagte sodann 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 normiere § 5 Abs. 1 KfzHV einen Betrag von bis zu 22.000 €, welcher entsprechend § 6 Abs. 4 KfzHV bei einer (fiktiven) Nutzungsdauer von fünf Jahren zu einer monatlichen Eigenbeteiligung von 366,60 € führe ($22.000 \text{ €} / 60 \text{ Monate} = 366,66 \text{ €}$).

27

Sofern der Kläger vorbringe, dass ein niedrigerer Betrag als 22.000 € bei der Berechnung zugrunde gelegt werden solle, da insofern § 5 Abs. 1 KfzHV von einem Betrag von „bis zu 22.000 €“ spreche, könne dieser Auffassung nicht gefolgt werden. Die Beklagte führe insofern zu Recht aus, dass der durchschnittliche Anschaffungspreis für den Erwerb eines Mittelklassewagens mittlerweile entsprechend den vorhandenen Angeboten sogar bei weit über 22.000 € liege. Die hier insoweit von der Beklagten vorgenommene Internetrecherche sei nicht zu beanstanden. Im Falle des Klägers müsse außerdem beachtet werden, dass es sich bei der Berechnung des Eigenanteils des Klägers denknotwendig um den Ansatz eines fiktiven Kaufpreises für einen Mittelklassewagen handele, so dass es sich dem Gericht im Übrigen ebenfalls nicht erschließe, 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) entbehre jeder wirtschaftlichen Grundlage zur Anschaffung eines Mittelklassewagens. Die Beklagte habe daher den gesetzlich normierten Höchstbetrag von 22.000 € für die Berechnung des Eigenanteils des Klägers in Ansatz bringen dürfen.

28

Dies ergebe sich außerdem bereits aus der entsprechenden Gesetzesbegründung. Grundsätzlich gelte, dass bei der Gewährung von Beförderungsleistungen nach § 9 KfzHV hinsichtlich des Eigenanteils eine Gleichstellung mit behinderten Menschen erfolgen solle, die Kfz-Hilfe nach § 6 KfzHV erhalten würden (vgl.

insofern: BR-Drucksache 266/87), da der Kläger nicht bessergestellt werden solle, als eine Person die über § 6 KfzHV bei der Anschaffung eines Kfz von der Beklagten unterstützt werde.

29

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

30

Das Gericht verkenne 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 bedeute. Jedoch habe diese gesetzgeberische Anpassung der wirtschaftlichen Realität und der allgemeinen Preisentwicklung auf dem Neuwagenmarkt entsprochen.

31

Der Kläger habe gerade keinen Anspruch darauf, dass zu seinen Gunsten die vergangene Rechtslage mit der für ihn günstigeren Berechnungsgrundlage herangezogen werde. Nach Auslaufen des Förderungszeitraums von fünf Jahren für die erstmalige Bewilligung eines Zuschusses zu den Beförderungskosten (vgl. Bescheid vom 27.05.2019) sei 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.

32

Gegen den dem Bevollmächtigten am 02.10.2024 zugestellten Gerichtsbescheid ließ der Kläger am 25.10.2024 Berufung zum Bayerischen Landessozialgericht einlegen, mit der er sein Ziel weiterverfolgte. Zur Begründung trug er vor, dass er schwerbehindert sei mit allen denkbaren Merkzeichen, bis auf das Merkzeichen BL für blind. Vor dem Hintergrund der massiven Schwerbehinderung sei es nicht nachvollziehbar, dass ihm ein Eigenanteil in Höhe der fiktiven Kosten, die dem Kläger entstehen würden, wenn er ein eigenes Kfz besitzen würde, abverlangt werde. Vor dem Hintergrund seiner schweren Behinderungen könnte der Kläger niemals ein Kfz führen und er habe auch niemals das Interesse gehabt, sich ein Kfz anzuschaffen, sodass die Anrechnung des Eigenanteils der fiktiven Kosten eines eigenen Kfz im vorliegenden Fall nicht angemessen sei. Diese Bezugnahme auf die üblicherweise zu verweisende Kostenpflicht, wenn man selbst ein Fahrzeug führen würde, sei im vorliegenden Fall nicht angemessen. Angemessen könne hingegen durchaus sein, die Kosten für ein Monatsticket für den ÖPNV in Abzug zu bringen.

33

Zu keiner Zeit habe die Beklagte geprüft, ob es sich bei dem Kläger nicht um einen außergewöhnlichen Härtefall handle, der eben gerade nur Mindestbeiträge für die Beförderung zur Arbeitsstätte übernehmen müsse. Die Festlegung auf fiktive Anschaffungskosten eines Kfz verweise darauf, dass im vorliegenden Fall, kein Ermessen bzw. das Ermessen fehlerhaft bei der Entscheidung ausgeübt worden sei. Es sei nicht recherchiert worden, ob es nicht die Möglichkeit hätte geben können, nur die Kosten für den öffentlichen Nahverkehr in Abzug zu bringen, anstatt sofort eine Kostenbewertung in Höhe der Anschaffung eines Mittelklassewagens vorzunehmen.

34

Das Sozialgericht Berlin habe mit Urteil vom 05.02.2016 – S 58 AL 4107/14 – bereits über einen vergleichbaren Fall entschieden und sei in seiner Entscheidung davon ausgegangen, dass auch ein

Eigenanteil bei dem Zuschuss für die Beförderungskosten errechnet werden könne, indem ein Anteil an den Beförderungskosten des öffentlichen Nahverkehrs herangezogen werden könne und nicht grundsätzlich davon ausgegangen werden müsse, dass es sich um die anteilige Bewertung nach der Verwendung eines Mittelklassewagens handeln müsse. Die vorgenannte Entscheidung stelle entscheidend darauf ab, dass es der betroffenen Klagepartei nicht möglich sei, selbst ein Kraftfahrzeug zu führen. Aus diesen Gründen sei es auch nicht angemessen in einem derartigen Härtefall darauf abzustellen, dass die Eigenkosten auf einen Mittelklassewagen bezogen würden und nicht, wie im vorgenannten Verfahren auf die Eigenkosten in Höhe des öffentlichen Nahverkehrs beschränkt würden.

35

Der Kläger erklärte in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat, dass er grundsätzlich damit einverstanden sei, dass er einen Eigenanteil leisten müsse. Er sei aber ein Behinderter, der kein Kfz führen könne und fühle sich daher benachteiligt gegenüber Behinderten, die selbst ein Kfz führen könnten. Seiner Meinung nach müsse, selbst wenn man 22.0000 € als fiktive Kosten annehmen würde, die Nutzungsdauer mit länger als fünf Jahre angesetzt werden. Dies müsse insbesondere deshalb gelten, weil die Beklagte auf ihrer Seite „RV-Recht“ beim Kauf eines Kfz genau prüfe, ob das Kfz länger als fünf Jahre genutzt werden könne, denn dann sei eine Förderung ausgeschlossen.

36

Der Kläger stellt den Antrag,

die Beklagte unter Abänderung des Gerichtsbescheides des Sozialgerichts München vom 26.09.2024 und des Bescheides der Beklagten vom 23.11.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.03.2024 zu verpflichten, die im Rahmen der Teilhabe am Arbeitsleben von der Beklagten gewährte Kraftfahrzeughilfe nach der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu berechnen.

37

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

38

Zur Begründung verwies sie auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Gerichtsbescheides vom 26.09.2024. Ergänzend führte sie aus, dass dem Berufungskläger gerade zur Vermeidung einer besonderen Härte gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV ein Zuschuss für seine Beförderung zum Arbeitsplatz bewilligt worden sei. Dass der Berufungskläger „aufgrund seiner schweren Behinderungen [...] niemals ein Kfz führen [önte]“, führe gerade dazu, dass ihm gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV ein Zuschuss für seine Beförderung zum Arbeitsplatz bewilligt worden sei. Nichtsdestotrotz sehe § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV auch vor, dass sein fiktiver Eigenanteil bei Anwendung des § 6 für die Anschaffung und die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs zu berücksichtigen sei. Die schweren Behinderungen des Klägers und eine hieraus resultierende Unfähigkeit, ein Kfz selbst zu führen, könnten im Rahmen der Festsetzung des Eigenanteils demnach keine Berücksichtigung finden.

39

Auch die festgesetzte Höhe des Eigenanteils sei angemessen. Der Sachverhalt liege vorliegend anders als im angeführten Urteil des Sozialgerichts Berlin vom 05.02.2016 – S. 58 AL 4107. In dem in diesem Urteil ausgeführten Sachverhalt wäre der Kläger unter Berücksichtigung des von der Beklagten zugrunde gelegten Eigenanteils sozialhilfebedürftig geworden, was dazu geführt hätte, dass die Kosten für die Eingliederung mittelbar über die Grundsicherung finanziert worden wären. Der Berufungskläger verfüge im Gegensatz zum Kläger im o.g. Urteil über ein monatliches Nettoeinkommen von über 3.000 €, so dass der Eintritt einer Sozialhilfebedürftigkeit aufgrund der Belastung mit dem festgesetzten Eigenanteil nicht zu erwarten sei. Es handele sich somit gerade nicht um einen Arbeitnehmer mit geringem Einkommen, der wie im o.g. Urteil ausgeführt, zudem ohne Behinderung bereits einkommensbedingt den öffentlichen Personennahverkehr nutzen würde.

40

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie der beigezogenen Akten des SG und der Beklagten Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

41

Die zulässige insbesondere form- und fristgerecht eingelegte Berufung (§§ 143, 144, 151 SGG) ist unbegründet. Zu Recht hat das SG die Klage abgewiesen.

42

Der Bescheid der Beklagten vom 23.11.2023 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20.03.2024 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten. Der Kläger ist insbesondere nicht durch eine fehlerhafte Ermessensausübung der Beklagten materiell beschwert im Sinne von § 54 Abs. 2 S. 2 SGG. Einen Anspruch auf die Bewilligung eines Zuschusses unter Berücksichtigung einer Kostenbeteiligung nur in Höhe einer Monatskarte für den ÖPNV, welcher nur bei einer Ermessensreduzierung auf Null bestünde, hat der Kläger nicht. Einen solchen hat er auch nicht geltend gemacht. Er hat ebenso wenig einen Anspruch auf die geltend gemachte Abänderung des genannten Bescheides dahingehend, dass die Beklagte zur Neuberechnung der im Rahmen der Teilhabe am Arbeitsleben gewährten Kraftfahrzeughilfe nach der Rechtsauffassung des Gerichts verpflichtet wird.

43

Der Senat folgt nach Überprüfung und Würdigung der Sach- und Rechtslage den sachlichen und rechtlichen Ausführungen des SG (§ 153 Abs. 2 SGG) und ergänzt wie folgt:

„Prüfungsmaßstab sind §§ 9 ff. SGB VI. Anspruchsgrundlage ist § 16 i.V.m. §§ 9, 10, 11, 13 SGB VI in Verbindung mit §§ 49 bis 54 SGB IX.“

44

Nach den §§ 9 und 16 SGB VI können die Rentenversicherungsträger als berufsfördernde Leistungen zur Rehabilitation u.a. Leistungen zur Erhaltung oder Erlangung eines Arbeitsplatzes erbringen, wenn die persönlichen und versicherungsrechtlichen Voraussetzungen nach den §§ 10 und 11 SGB VI erfüllt sind. Insofern ist zwischen den Beteiligten unstrittig, dass die Erwerbsfähigkeit des Klägers wegen der Schwerbehinderung gemindert ist. Beim Kläger, der die allgemeine Wartezeit sowie die besonderen versicherungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bewilligung einer Rente wegen verminderter Erwerbsfähigkeit erfüllt, kann der Eintritt von Erwerbsunfähigkeit dadurch abgewendet werden, dass er in die Lage versetzt wird, seine Tätigkeit weiterhin auszuüben (§ 10 Nr. 2b SGB VI; § 11 Abs. 2a SGB VI). Zu den Leistungen zur Erhaltung und Erlangung eines Arbeitsplatzes gehört auch gemäß § 16 SGB VI i.V.m. § 49 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 8 Nr. 1 SGB IX die Bewilligung eines Zuschusses für die Beförderung nach der KfzHV.

45

1. Nach § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV kann ein Zuschuss für die Beförderung des Behinderten, insbesondere durch Beförderungsdienste, geleistet werden, wenn 1. der Behinderte ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen kann und auch nicht gewährleistet ist, dass ein Dritter das Kraftfahrzeug für ihn führt (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 KfzHV), oder 2. die Übernahme der Beförderungskosten anstelle von Kraftfahrzeughilfe wirtschaftlicher und für den Behinderten zumutbar ist; dabei ist zu berücksichtigen, was der Behinderte als Kraftfahrzeughalter bei Anwendung des § 6 für die Anschaffung und berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte.

46

Der Kläger erfüllt die vorgesehenen persönlichen Anforderungen, da er einen behinderungsgerechten Dauerarbeitsplatz innehat und den Zuschuss zu den Beförderungskosten zwingend zur Erhaltung dieses Arbeitsplatzes benötigt (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV). Zwischen den Beteiligten ist auch unstrittig, dass er aus medizinischer Sicht nicht in der Lage ist, ein Kraftfahrzeug eigenständig zu führen. Es sind auch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass ein Dritter ein alternativ anzuschaffendes Kraftfahrzeug für den Kläger führen könnte (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 KfzHV; § 9 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 KfzHV).

47

Dieser Anspruch auf Kraftfahrzeughilfe ist seiner Höhe nach vom pflichtgemäßen Ermessen des Rehabilitationsträgers abhängig, wobei der 2. Halbsatz des § 9 Abs. 1 S. 2 i.V.m. § 6 KfzHV Grenzen vorgibt. Nach dieser Regelung hat der Leistungsträger zu berücksichtigen, was der Behinderte als Kraftfahrzeughalter bei der Anwendung des § 6 KfzHV für die Anschaffung und die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte.

48

2. Es ist nicht zu beanstanden, dass die Beklagte den Eigenanteil des Klägers entsprechend den von den Trägern der Rentenversicherung zur Sicherstellung einer gleichmäßigen Verwaltungsübung angewandten Grundsätzen festgesetzt und in entsprechender Anwendung von § 6 KfzHV einen Betrag (fiktiv) berücksichtigt hat, den der Kläger als Halter eines Fahrzeugs bei Anwendung dieser Vorschrift für die Anschaffung und die berufliche Nutzung aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Mit der von ihr getroffenen Entscheidung hat sich die Beklagte innerhalb des ihr gesetzlich eingeräumten Ermessens für den Einsatz der verfügbaren Haushaltsmittel bewegt (§ 13 Abs. 1 SGB VI). Entgegen der Ansicht des Klägers entspricht die Praxis der Beklagten der Vorschrift des § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV. Sie berücksichtigt die dort enthaltenen Vorgaben für die Ausgestaltung des Beförderungszuschusses und des Eigenanteils, welche die Träger der beruflichen Rehabilitation bei ihrer Ermessensausübung zwingend einbeziehen müssen. Der nur mit einem Semikolon von § 9 Abs. 1 S. 2 erster Halbsatz KfzHV getrennte zweite Halbsatz des § 9 Abs. 1 S. 2 KfzHV bezieht sich nach dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der Vorschrift auf sämtliche, einen Anspruch auf Beförderungskosten begründende Tatbestände und soll die Bemessung des einheitlich zu bestimmenden Eigenanteils regeln. Der Ordnungsgeber wollte „... die Höhe des Zuschusses zu den Beförderungskosten – anders als bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen, stark pauschalierenden Lösung – nach den individuellen Bedürfnissen und Einkommensverhältnissen der Behinderten bemessen, was in diesen Fällen angesichts der besonderen Schwere der Behinderung angebracht erscheint; im Übrigen sollen Behinderte, die Beförderungsleistungen erhalten, hinsichtlich des Eigenanteils mit Behinderten gleichgestellt werden, die Kraftfahrzeughilfe nach § 6 erhalten“ (BR-Drucksache 266/87, S. 27). Entsprechend dem beschriebenen Willen des Ordnungsgebers ist keine Obergrenze für den Zuschuss zu den Beförderungskosten vorgesehen. Auf der anderen Seite sollte als regelmäßiger Eigenanteil an den Beförderungskosten berücksichtigt werden, was Behinderte als Kraftfahrzeughalter im Falle der Kraftfahrzeughilfe nach den §§ 5 und 6 KfzHV für die Anschaffung und berufliche Nutzung eines Kraftfahrzeuges aus eigenen Mitteln aufzubringen hätten (BeckOGK/Kater, 15.08.2023, SGB VI Anhang Rn. 71 m.w.N.; BSG, Urteil vom 20.02.2002 – B 11 AL 60/01 R; LSG NRW, Urteil vom 11.12.2000 – L 3 RA 26/99).

49

a. Die von der Beklagten für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs pauschal festgesetzte Eigenbeteiligung in Höhe von 0,22 € pro Kilometer bei einer täglichen Fahrstrecke zur Arbeit und zurück von insgesamt 40 km wurde, entspricht der ständigen höchstrichterlichen Rechtsprechung (vgl. BSG, Urteil vom 20.02.2002 – B 11 AL 60/01 R) und wurde vom Kläger auch nicht beanstandet.

50

b. Sofern der Kläger im erstinstanzlichen Verfahren vor dem SG und erneut in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat vorgebracht hat, dass ein niedrigerer Betrag als 22.000 € bei der Berechnung des fiktiven Eigenanteils für die Anschaffung des Fahrzeugs zugrunde gelegt werden solle, da insofern § 5 Abs. 1 KfzHV von einem Betrag von „bis zu 22.000 €“ spreche, hat das SG, auf das zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen wird, zutreffend ausgeführt, dass die Beklagte zurecht davon ausgegangen sei, dass der durchschnittliche Anschaffungspreis für den Erwerb eines Mittelklassewagens mittlerweile entsprechend den vorhandenen Angeboten sogar bei weit über 22.000 € liege. Außerdem findet diese Berechnung ihre Grundlage in der genannten Vorschrift. Auch die von der Beklagten angesetzte fiktive Nutzungsdauer von fünf Jahren für ein Kfz, welche der Kläger im Verfahren vor dem SG und erneut in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat moniert hat, ist – wie das SG zutreffend ausgeführt hat – entsprechend der analogen Anwendung des § 6 Abs. 4 KfzHV nicht zu beanstanden, auf deren Grundlage sich wiederum der Eigenanteil des Klägers berechnet. Eine konkrete Einzelfallprüfung, die gegebenenfalls zu einer längeren Nutzungsdauer führen könnte, kann im vorliegenden Fall der lediglich fiktiv berechneten Nutzungsdauer gerade nicht stattfinden.

51

c. Soweit der Kläger im Berufungsverfahren eine Bemessung des fiktiven Eigenanteils an den Beförderungskosten unter Berücksichtigung der Kosten befürwortet, die für eine Monatskarte für den ÖPNV anfallen, entspricht dies nicht der Ausgestaltung der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung, in der bei der Berechnung des Zuschusses zwingend eine Eigenbeteiligung des Leistungsberechtigten nach seinem Einkommen festzusetzen ist (vgl. auch BSG, Urteil vom 20.02.2002 – B 11 AL 60/01 R, Rn. 26). Beim

Kläger liegen auch keine besonderen Umstände vor, welche eine von den allgemeinen Grundsätzen abweichende Festsetzung des Eigenanteils des Klägers an den Beförderungskosten erfordern.

52

(1) Ein (teilweiser) Ausgleich der behinderungsbedingt erhöhten Aufwendungen findet statt, indem bei der Ermittlung des fiktiven Eigenanteils an den Anschaffungskosten eines Kraftfahrzeuges von der grundsätzlichen Obergrenze des § 5 Abs. 1 KfzHV ausgegangen wird, obwohl die Beförderungskosten regelmäßig erheblich über den Kosten der Kraftfahrzeughilfe für ein selbstgenutztes Fahrzeug (unter Beachtung der in § 6 Abs. 4 KfzHV vorgesehenen fünfjährigen Nutzungsdauer) liegen können.

53

(2) Der Eigenanteil entfällt nur bei Vorliegen einer besonderen Härte, die z.B. bei unabweisbarem behinderungsbedingtem Bedarf nach den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten oder nicht vorhergesehenen wirtschaftlichen Ereignissen eintreten kann (vgl. Luik in: Schlegel/Voelzke, jurisPK-SGB IX, 4. Aufl., § 49 SGB IX, Rn. 432 ff. (Stand: 01.10.2023) und Karmanski in Brand, SGB III, 9. Auflage 2021, Rn. 29-31; BSG, Urteil vom 20.02.2002 – B 11 AL 60/01 R, Rn. 8). Zur Vermeidung besonderer Härten können gem. § 9 Abs. 1 S. 1 KfzHV Leistungen auch abweichend von den §§ 2 Abs. 1; 6 und § 8 Abs. 1 KfzHV erbracht werden, soweit dies notwendig ist, um Leistungen der Kfz-Hilfe durch einen anderen Leistungsträger nicht erforderlich werden zu lassen, oder soweit dies unter den Voraussetzungen des § 3 KfzHV zur Aufnahme oder Fortsetzung einer beruflichen Tätigkeit unumgänglich ist. Der unbestimmte Rechtsbegriff der „besonderen Härte“ i.S.d. § 9 Abs. 1 S. 1 KfzHV wird vom BSG in ständiger Rechtsprechung eng ausgelegt. „Besondere Härte“ zielt auf die besonderen Verhältnisse des einzelnen Falles. Die für behinderte Menschen allgemein gültigen Verhältnisse begründen noch keinen Härtefall. Es müssen individuell besondere Verhältnisse sein. Nach den Materialien muss es sich um Fälle handeln, in denen der unabweisbare behinderungsbedingte Bedarf durch die in der Verordnung vorgesehenen Leistungen nicht abgedeckt und in denen im Interesse einer umfassenden Eingliederung daher eine dem Einzelfall angepasste sinnvolle Entscheidung geboten ist; das Vorliegen eines solchen Falles kann sich dabei „vor allem aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten, aber auch aus unvorhergesehenen Ereignissen ergeben“. Eine schwierige Einkommenssituation eines behinderten Menschen bei einer größeren Familie begründet für sich allein aber noch keinen Härtefall, da die Leistungen der Kfz-Hilfe auch bei einer größeren Familie nicht dazu dienen, angespannte Einkommensverhältnisse auszugleichen. Hier müssen weitere Umstände hinzutreten, wenn z.B. ein behinderter Mensch auf Grund der Erkrankung eines Familienangehörigen in finanzielle Schwierigkeiten gekommen ist oder ein plötzlicher hoher Reparaturbedarf in Folge eines Unfalls zu unzumutbaren finanziellen Belastungen führt.

54

(3) Bei der Ausübung des in § 9 KfzHV eingeräumten Ermessens ist zu berücksichtigen, dass die möglichen Leistungen wirkungsvoll zur vollen beruflichen Eingliederung eingesetzt werden. Gemäß Satz 1 Nr. 1 ist eine Aufstockung der nach der KfzHV erbrachten Leistungen bis zu einer Höhe möglich, die die Inanspruchnahme anderer Reha-Träger, insbes. des Sozialhilfeträgers, entbehrlich macht.

55

(4) Vorliegend ist eine solche besondere Härte nicht erkennbar. Die Berücksichtigung eines Eigenanteils in der von der Beklagten zutreffend festgesetzten Höhe führt auch nicht dazu, dass – anders als in dem vom Kläger zitierten Urteil des SG Berlin vom 05.02.2016 – S 58 AL 4107/14 – Sozialhilfeleistungen erforderlich werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV: vgl. Karmanski a.a.O.). Da das von den Arbeitgebern des Klägers bestätigte durchschnittliche monatliche Netto-Arbeitsentgelt im streitgegenständlichen Zeitraum 3.105,88 € betrug, bedeutet die Belastung seines Einkommens mit den Eigenanteilen des Klägers an den Beförderungskosten i.H.v. monatlich 366,60 € für die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs und in Höhe von 8,80 € pro Arbeitstag für die berufliche Nutzung des Fahrzeugs keine besondere Härte.

56

d. Durch den nutzungsbezogenen Eigenanteil an den Beförderungskosten zum Erreichen des Arbeitsplatzes wird der Kläger auch nicht i.S. des Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG unzulässig benachteiligt. Das Verbot der Benachteiligung wegen einer Behinderung begründet nach Wortlaut, Systematik und Zweck ein grundrechtliches Abwehrrecht. Dagegen ist es nicht geeignet, originäre Leistungsansprüche im Sozialrecht zu begründen (BSG, Urteil vom 12.07.2002 – B 11 AL 60/01 R, Rn. 30; BSG SozR 3-4100 § 136 Nr. 7 m.w.N.; Sachs/Osterloh, Grundgesetz, 1996, Art. 3 Rn. 305).

II.

57

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG.

III.

58

Der Senat hat die Revision nicht zugelassen, weil hierzu eine Veranlassung gemäß § 160 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 SGG nicht gegeben war.