

L 4 SO 214/16

Land

Hessen

Sozialgericht

Hessisches LSG

Sachgebiet

Sozialhilfe

Abteilung

4

1. Instanz

SG Frankfurt (HES)

Aktenzeichen

S 20 SO 67/09

Datum

24.08.2016

2. Instanz

Hessisches LSG

Aktenzeichen

L 4 SO 214/16

Datum

09.05.2018

3. Instanz

Bundessozialgericht

Aktenzeichen

B 8 SO 16/18 R

Datum

29.05.2019

Kategorie

Urteil

I. Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Sozialgerichts Frankfurt am Main vom 24. August 2016 abgeändert und unter Aufhebung des Bescheids der Beklagten vom 8. Juli 2008 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 10. Dezember 2008 festgestellt, dass die Klägerin wegen Art und Schwere ihrer Behinderung auf die Nutzung eines noch zu beschaffenden Kraftfahrzeugs in Gestalt eines Kleinbusses mit Lifter oder Einfahrmöglichkeit zur Mitnahme eines Elektrorollstuhls angewiesen ist. Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen.

II. Der Beklagte hat der Klägerin die außergerichtlichen Kosten der Klage und der Berufung zu erstatten.

III. Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand:

Die Beteiligten streiten über die Kostenübernahme für die Anschaffung und den Umbau eines Kraftfahrzeugs (Kleinbus) im Rahmen der Eingliederungshilfe nach dem Zwölften Buch des Sozialgesetzbuches – Sozialhilfe – (SGB XII).

Die 1969 geborene Klägerin ist seit einer unfallbedingt eingetretenen Lähmung beider Beine auf den Rollstuhl angewiesen. Darüber hinaus wurden eine dissoziative Bewegungsstörung der Beine (psychogene Parese), kombinierte Persönlichkeitsstörung, Depression, Schmerzen am Bewegungsapparat, Psoriasis, Hypothyreose, Harninkontinenz, Menopausenstörung und Transsexualität diagnostiziert. Der Grad der Behinderung wurde mit 100 sowie die Merkzeichen G, aG, H, RF und B festgestellt.

Sie erhielt zum Zeitpunkt der Antragstellung von dem Beklagten Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung aufstockend zur Erwerbsunfähigkeitsrente sowie Leistungen der Eingliederungshilfe. Gegenwärtig bezieht sie keine Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung. Ihr Einkommen besteht aus einer Rente wegen voller Erwerbsminderung i.H.v. 676,83 EUR (Zahlbetrag seit 1. Juli 2017) sowie 124,00 EUR Wohngeld. Ihr Girokonto wies am 27. April 2018 ein Guthaben i.H.v. 114,83 EUR auf.

Seit Mai 2004 fährt die Klägerin - zunächst nach Anschaffung auf eigene Kosten durch Leasing, später bei Kostenübernahme durch den seinerzeit zuständigen Landeswohlfahrtsverband nach einem verwaltungsgerichtlichen Urteil - einen neuen behindertengerecht umgebauten VW Polo, für dessen Beschaffung und Unterhaltung die Klägerin Eingliederungshilfe erhielt.

Nach einem vom Landeswohlfahrtsverband in Auftrag gegebenen neurologisch-psychiatrischen Gutachten von Dr. C. vom 12. Dezember 2005 bestehen keine Bedenken gegen die Führung eines Kraftfahrzeugs.

Aufgrund der gesetzlichen Änderung der Zuständigkeit werden die Leistungen zur Unterhaltung des Kraftfahrzeugs im Rahmen der Eingliederungshilfe inzwischen von dem Beklagten erbracht.

Am 29. November 2007 beantragte die Klägerin bei dem Beklagten die Neufinanzierung und den Umbau eines behindertengerechten Fahrzeuges unter Vorlage von drei Kostenvoranschlägen über jeweils ca. 20.000,00 EUR für den Umbau sowie zwischen 34.658,00 EUR für einen Kleinbus Opel Vivaro Life, 36.354,50 EUR für einen Kleinbus Mercedes Viano sowie 39.131,14 EUR für einen Kleinbus VW Multivan. Der Bedarf zur Neuanschaffung werde damit begründet, dass zwar das vorhandene Fahrzeug VW Polo noch fahrbereit sei, die Klägerin den Rollstuhl jedoch nicht mehr allein in das Fahrzeug heben könne. Sie sei darauf angewiesen, direkt in das Fahrzeug hinein zu fahren bzw. hineingehoben zu werden. Sie sei aufgrund der Verschlechterung ihres Gesundheitszustandes hinsichtlich der Arthrose nicht mehr in der Lage, den Klapprollstuhl selbst zu verladen. Derzeit sei sie jeweils auf eine weitere Person angewiesen, zur Hilfestellung bei Ein- und

Aussteigen und zum Verladen des Rollstuhls. Wenn eine solche Person nicht zur Verfügung stehe, sei sie darauf angewiesen, den Alltag verstärkt allein zu bewältigen. Sie benötige daher einen elektrischen Rollstuhl, jedoch zusätzlich weiterhin den Starrrahmenrollstuhl für das Funktionstraining im Reha-Sport, weswegen sie zur Verladung beider Rollstühle auf ein größeres Fahrzeug bzw. einen Kleinbus angewiesen sei (vgl. dazu die Erläuterungen der Klägerin Bl. 24 ff. der Verwaltungsakte des Beklagten).

Hinsichtlich des Bedarfs an notwendigerweise durchzuführenden Fahrten machte die Klägerin im Rahmen der Antragstellung folgende Angaben:

- Behandlung Schuppenflechte Uni-Klinik FFM
 - Reha-Sport BGU-Klinik
 - Schwimmen/Mobilisierung Schwimmbad A-Stadt:
 - Therapie D. D-Stadt
 - Einkaufen E-Stadt - Soziale Kontakte F-Stadt
 - Behandlung der Schuppenflechte, G-Stadt, G.
 - Besuch der Eltern/Familie in H-Stadt
 - Hautärztin Blutkontrolle, Dr. J., J-Stadt
- 30 km: 1 x monatlich 20 km: 4 x wöchentlich
6 km: 2 x wöchentlich 25 km: 2-3 x wöchentlich 20 km: 2-3 x wöchentlich 50 km: 1 x wöchentlich
30 km: 2 x wöchentlich 250 km: 1 x monatlich
20 km: 1 x monatlich

Mit Bescheid vom 8. Juli 2008 lehnte der Beklagte die Finanzierungshilfe zur Neuanschaffung eines Kleinbusses und zum behindertengerechten Umbau ab, da die Voraussetzungen der Maßnahme der Eingliederungshilfe nicht gegeben seien. Bei der beantragten Hilfe handele es sich um eine Maßnahme gemäß § 53 SGB XII i.V.m. § 10 Abs. 6 der Verordnung zu § 60 SGB XII. Kraftfahrzeughilfen könnten nur gewährt werden, wenn die medizinischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen hierfür erfüllt seien und das Fahrzeug im Einzelnen erforderlich und geeignet sei, eine wesentliche körperliche Behinderung auszugleichen. Zum Zwecke der Eingliederung müsse der Behinderte auf die Benutzung des Fahrzeugs angewiesen sein und zwar nach der geltenden Rechtsprechung aus gewichtigen Gründen, die der Eingliederung in das Arbeitsleben vergleichbar seien. Die Notwendigkeit der Benutzung müsse ständig, nicht nur vereinzelt und gelegentlich, wegen regelmäßiger Beschäftigung außerhalb des häuslichen Bereichs erforderlich sein. Hierfür reiche nicht die Notwendigkeit für den allgemeinen Zweck, um die Beweglichkeit des Behinderten wesentlich zu verbessern und damit die Folgen der Behinderung deutlich zu mindern. Fahrten zu ärztlichen Behandlungen und ärztlich verordneten Maßnahmen wie Schwimmen, Krankengymnastik und Massagen seien hierbei nicht zu berücksichtigen, da sie der Erhaltung und Besserung des Gesundheitszustandes dienten, sodass die hiermit in Zusammenhang stehenden Fahrtkosten nach §§ 60 ff. Sozialgesetzbuch, Fünftes Buch SGB V - von der Krankenkasse zu tragen seien. Diese Fahrten seien daher mit einem Taxi, Mietwagen oder Krankenwagen durchzuführen. Die Einkaufsfahrten dienten nicht dem Eingliederungsgedanken, sondern seien eine erforderliche Tätigkeit zum Lebensunterhalt. Die Eingliederung werde im Übrigen bereits durch die Vergabe der Merkzeichen, insbesondere der Notwendigkeit einer ständigen Begleitperson Merkzeichen B - sowie durch das Merkzeichen H gewährleistet. Die gelegentlichen Fahrten zur sozialen Eingliederung - wie den Besuch von Eltern und Familie sowie soziale Kontakte - rechtfertigten nicht die Gewährung von Kraftfahrzeughilfe. Vielmehr sei es hier Aufgabe des örtlichen Sozialhilfeträgers, für die gelegentliche Nutzung von Behindertenfahrdiensten oder die Nutzung von Taxis zu sorgen.

Die Klägerin erhob am 16. Juli 2008 Widerspruch und verwies auf das Urteil des Verwaltungsgerichts Gießen vom 12. Januar 2005 - 4 E 5460/04. Sie machte geltend, der Beklagte habe sich mit ihrem Beschwerdebild und den rechtlichen Gesichtspunkten der Finanzierungshilfe für Kfz nicht auseinandergesetzt. Weder der VGH noch das VG Gießen hätten grundsätzliche Bedenken zur Anspruchsberechtigung geäußert. Die Klägerin sei nicht mehr in der Lage, ihren Alltag zu bewältigen. Sie benötige krankheitsbedingt ein Fahrzeug, in das sie hineinfahren könne.

Der Beklagte wies den Widerspruch mit Widerspruchsbescheid vom 10. Dezember 2008 zurück und führte zu Begründung unter Darlegung der gesetzlichen Bestimmungen aus, die Klägerin gehöre zum Kreis der antragsberechtigten Personen im Sinne § 53 Abs. 1 SGB XII. Die Nutzung des Kraftfahrzeugs erfolge überwiegend zum Erreichen ärztlicher Behandlungen und medizinischer Rehabilitation sowie zwei- bis dreimal pro Woche zum Einkaufen, einmal wöchentlich für Besuche zur Pflege sozialer Kontakte in F-Stadt und einmal pro Monat zum Besuch der Eltern in H-Stadt. Eine nach § 8 der Eingliederungshilfe-Verordnung (EinglhVO) vergleichbare Gewichtung bei der Notwendigkeit des Kraftfahrzeugs wie zu der dort genannten Teilhabe am Arbeitsleben und wie sie von der Rechtsprechung gefordert werde, könne darin nicht gesehen werden. Die Fahrten zur medizinischen Rehabilitation gehörten nicht zu den Aufgaben der Eingliederungshilfe im Sinne § 8 EinglhVO bei der Beschaffung eines Kraftfahrzeugs. Für die Fahrten sei der Einsatz von Behindertenfahrdiensten und Krankenfahrten möglich, sodass dieser Bedarf in anderer Weise gedeckt werde. Der Mobilitätsbedarf werde überwiegend hierfür geltend gemacht. Bei Abwägung der Kosten für die geringfügig anfallenden Fahrten zur eigentlichen Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, die bei der beantragten Hilfe mindestens 55.000,00 EUR betragen würden, könne die Maßnahme nicht als verhältnismäßig angesehen werden. Die Fahrten zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft könnten mit Taxi, Fahrdiensten und öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Der Bahnverkehr sei bei entsprechender Planung behindertengerecht ausgestattet, sodass auch Fahrten zur Familie nach H-Stadt möglich seien.

Mit der am 16. Dezember 2008 vor dem Sozialgericht Gießen erhobenen und mit Beschluss vom 19. Februar 2009 an das Sozialgericht Frankfurt am Main verwiesenen Klage hat die Klägerin ihr Begehren weiter verfolgt und hat zur Begründung auf ihr Vorbringen im Widerspruchsverfahren verwiesen.

Ergänzend hat sie vorgetragen, der VW Polo werde weiterhin von der Klägerin genutzt. Entsprechende Tests hätten auch die Fahrfähigkeit der Klägerin belegt. Der dem Grunde nach festgestellte Eingliederungsbedarf bestehe weiterhin. Sie sei aufgrund ihrer Gesundheitseinschränkungen nicht in der Lage, einen Rollstuhl selbständig aufzubauen und müsse daher in das Fahrzeug hineinfahren können. Sie hat eine weitere Aufstellung der aus ihrer Sicht gewünschten und notwendigen Fahrten mit dem Kfz vorgelegt und vorgetragen, sie würde gern in Zoos und Parks fahren, wozu sie aber einen Bus brauche, um mit dem Elektrorollstuhl hineinzufahren. Sie sei andernfalls ständig auf fremde Hilfe beim Verladen des Rollstuhls angewiesen, was sie psychisch "runterziehe", da sie selbständig sein wolle. Mit dem mechanischen Rollstuhl sei das wegen starker Schmerzen in Armen und Schultern nicht möglich. Sie habe inzwischen einen Elektrorollstuhl

und sei auf das Ersatzfahrzeug angewiesen, da allein die Reifen ein Gewicht von 16 kg hätten. Wegen der inzwischen erforderlich gewordenen Reparaturkosten sei es auch unwirtschaftlich geworden, das bisherige Fahrzeug weiter zu nutzen.

Der Beklagte hat auf den Inhalt der angefochtenen Bescheide verwiesen und vorgetragen, es sei der Klägerin neben der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch zumutbar, den Behindertenfahrdienst des Beklagten in Anspruch zu nehmen. Hierfür würden 60 Fahrscheine pro Jahr vergeben, wobei die Kosten bis zum 40. Kilometer von dem Beklagten getragen würden. Auch bei der Deutschen Bundesbahn gebe es Hilfen für mobilitätseingeschränkte Reisende, die in Anspruch genommen werden könnten. Fahrten zum Einkaufen unterfielen nicht der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft im Sinne der genannten Rechtsnormen. Ein entsprechender Bedarf werde auch im Rahmen der hauswirtschaftlichen Versorgung bei der bewilligten Pflegestufe durch die Pflegekasse berücksichtigt, wozu auf Ziffer 5.4 des der Klägerin vorliegenden MDK-Gutachtens vom 15. September 2006 zur Feststellung der Pflegestufe verwiesen werde. Die von der Klägerin vorgelegte Fahrtenaufstellung sei im Übrigen nicht plausibel. Hieraus ergebe sich eine wöchentliche Fahrleistung von 650 km bzw. 3140 km im Monat und damit ein Jahreswert von 37.000 km. Aus den in der Verwaltungsakte durch das Autohaus N. dokumentierten km-Ständen des VW Polo ergebe sich jedoch nur eine monatliche Fahrleistung von 545 km bzw. 6540 km Jahresleistung. Es sei daher unerheblich, welchen neuen Rollstuhl die Klägerin konkret benutze und ob es ggfs. bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen dem Grunde nach ein anderes geeignetes und wirtschaftlicheres Fahrzeugmodell auf dem Markt gebe. Die Reparaturkosten seien stets von dem Beklagten getragen worden.

Das Sozialgericht hat Beweis erhoben durch Beiziehung der Akte des Versorgungsamtes, des Verwaltungsgerichts Gießen sowie Einholung eines Befundberichts der Hausärztin Dr. K. vom 1. Februar 2010, wonach sich die erhobenen Befunde seit Januar 2004 nicht wesentlich verändert hätten.

Das Sozialgericht hat die Klage mit Urteil vom 24. August 2016 abgewiesen. Der Bescheid des Beklagten vom 8. Juli 2008 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 10. Dezember 2008 sei rechtmäßig und verletze die Klägerin nicht in ihren Rechten. Diese habe keinen Anspruch auf Bewilligung von Eingliederungshilfe in Form der Hilfe bzw. Kostenübernahme für die Neuanschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs (Kleinbus) als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben und zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, weil die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür nicht nachgewiesen seien. Das Sozialgericht habe sich nicht davon überzeugt, dass die Klägerin prognostisch ausgehend von dem am 28. November 2007 gestellten Antrag auf die Anschaffung und Benutzung des von ihr gewünschten Fahrzeuges in der Weise angewiesen sei, dass ohne dessen Anschaffung und behindertengerechtem Umbau sowie der dann folgender Nutzung eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben im Sinne der Eingliederungshilfe und der gesetzlichen Vorgaben nicht möglich sei. Sinn und Zweck des § 8 Abs. 1 Satz 2 EinglHVO bestehe darin, den Behinderten durch die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft und durch Eingliederung in das Arbeitsleben nach Möglichkeit einem Nichtbehinderten gleichzustellen. Allerdings liege der vom Gesetz vorgesehene Schwerpunkt der Versorgung mit einem Kraftfahrzeug in der Eingliederung in das Arbeitsleben, sodass andere Gründe für die Gewährung einer Eingliederungshilfe zur Teilhabe zwar nicht ausgeschlossen sind, jedoch ähnlich gewichtig sein müssen oder mindestens vergleichbar gewichtig wie der Teilhabeanspruch am Arbeitsleben (Hinweis auf Hessisches LSG, Beschluss vom 17. Januar 2008 - L 7 SO 115/07 ER - ; Urteil vom 24. Oktober 2012 - [L 4 SO 198/11](#) -); entgegen der zuletzt genannten Entscheidung des Hessischen Landessozialgerichts sei jedoch hierfür gemäß der Entscheidung des Bundessozialgerichts durch Urteil vom 12. Dezember 2013 - [B 8 SO 18/12 R](#) - nicht mehr erforderlich, dass die Nutzung ständig regelmäßig und damit nahezu täglich erfolgen müsse; mithin reiche eine auch nur vereinzelt oder gelegentliche Nutzung aus. Im Hinblick auf das bei jeder Eingliederungsmaßnahme zu prüfende Merkmal der Notwendigkeit ([§ 4 Abs. 1 SGB IX](#)) sei allerdings ein Angewiesensein auf ein Kraftfahrzeug nur dann zu bejahen, wenn dieses als grundsätzlich geeignete Eingliederungsmaßnahme unentbehrlich zum Erreichen der Eingliederungsziele sei, wobei ein individueller Maßstab im Hinblick auf die personenzentrierten Zwecke der Eingliederungshilfe anzulegen sei (Hinweis u.a. auf das Urteil des BSG vom 12. Dezember a.a.O.). In welchem Maß und durch welche Aktivitäten ein behinderter Mensch am Leben in der Gemeinschaft teilnehme, sei abhängig von seinen individuellen Bedürfnissen unter Berücksichtigung seiner Wünsche; demnach gelte ein individueller und personenzentrierter Maßstab (Hinweis auf BSG Urteil vom 12. Dezember 2013 [B 8 SO 18/12 R](#) - und Urteil vom 23. August 2013 - [B 8 SO 24/11 R](#) -).

Die Kammer habe sich nach den Darlegungen der Klägerin und dem gegebenen Sachverhalt nicht davon überzeugen können, dass sie in diesem Sinne zur Erreichung der von ihr angestrebten Eingliederungs- und Teilhabeziele unentbehrlich auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs in der Weise angewiesen gewesen sei bzw. sei und dass eine Verwirklichung dieser Ziele durch die Inanspruchnahme des Personennahverkehrs sowie der Behindertenfahrdienste bzw. Taxidienste nicht möglich und zumutbar (gewesen) wäre. Nach den Darlegungen der Klägerin selbst benutze diese nach wie vor das ihr bereits zur Verfügung gestellte finanzierte und inzwischen auch reparierte und wiederum fahrtüchtige KFZ. Soweit sie angebe, Passanten beim Verladen des Rollstuhls nicht um Hilfe bitten zu wollen bzw. auf weitere Hilfe angewiesen sein zu wollen, könne dies die Notwendigkeit einer Eingliederungsmaßnahme im Umfang von ca. 55.000,00 EUR nicht begründen. Auch sei in keiner Weise dargelegt, warum die Klägerin nicht in der Lage sein sollte, öffentliche Verkehrsmittel, Behindertenfahrdienste oder Taxidienste unter Verwendung entsprechender Berechtigungsscheine zu nutzen. Gesundheitliche Hindernisse seien hierfür weder erkennbar noch vorgetragen. Im Ergebnis kämen damit zumutbare Alternativen zur Benutzung eines Kraftfahrzeugs zum Erreichen des Eingliederungszweckes in Betracht. Ein über derartig bestehende Mobilitätshilfen und Förderungsmaßnahmen der Beklagten hinausgehende Bedarf der Klägerin an Mobilität sei, soweit überhaupt vorhanden, seitens der Gesellschaft nicht durch Anschaffung und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs zu finanzieren. Das Gericht habe sich nicht davon überzeugen können, dass die nach den Schilderungen der Klägerin im Rahmen der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zu berücksichtigenden Fahrten zu Freunden, Sport und Familie nicht durch die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel oder entsprechender Planung zur Nutzung von Behinderten- und Taxifahrdiensten möglich gemacht werden könnten bzw. dass andernfalls das persönliche Leben der Klägerin im Hinblick auf das Eingliederungsziel der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft unzumutbar eingeschränkt würde. Allerdings sei der Klägerin hier wie auch den übrigen einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen eine gewisse Einschränkung in der alltäglichen Gestaltung ihrer Lebenswirklichkeit im Hinblick auf Spontaneität, ständige Verfügbarkeit und Erreichbarkeit sowie Inanspruchnahme von Hilfeleistungen anderer abzuverlangen; andernfalls müsste jedem Menschen mit vergleichbaren Einschränkungen und Behinderungen zur Entfaltung seiner Persönlichkeit und individuellen Freiheit ein Kraftfahrzeug zur Verfügung gestellt werden. Diese Zielsetzung habe die Eingliederungshilfe zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft nach dem Gesetz jedoch nicht. Entsprechend lautende Vorgaben seien auch nicht in Art. 20 des am 26. März 2009 ratifizierten Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) enthalten. Soweit die Klägerin Einkaufsfahrten als Teilhabeziel geltend macht, seien diese von vornherein nicht geeignet, einen entsprechenden Anspruch zu stützen, da sie zum einen allgemeinen Zwecken dienen und nicht dem Bedarf der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft unterfielen, und

zum anderen dem Bedarf im Rahmen der hauswirtschaftlichen Versorgung zuzurechnen seien, bei Zuordnung der Pflegestufe und Gewährung von Leistungen aus der Pflegeversicherung oder im Rahmen der Hilfe zu Pflege zu berücksichtigen wären. Unberücksichtigt bei der Prüfung der Notwendigkeit und der Frage des Angewiesenseins auf ein Kraftfahrzeug blieben auch Fahrten zu Ärzten und Therapien, die bei entsprechendem Bedarf über die Krankenkasse abgerechnet werden könnten oder über einen ergänzenden Anspruch im Rahmen [§ 27a Abs. 4 Satz 1 SGB XII](#).

Das Urteil ist am 24. August 2016 verkündet und dem Bevollmächtigten der Klägerin am 30. November 2016 zugestellt worden. Die hiergegen gerichtete Berufung der Klägerin ist bereits am 2. November 2016 bei dem Hessischen Landessozialgericht eingegangen.

Die Klägerin trägt vor, sie sei aufgrund der Verschlechterung ihres Gesundheitszustandes auf einen Elektrorollstuhl angewiesen. Die Klägerin leide gegenwärtig an depressiven Phasen, die sich vor allem in Rückzugstendenzen zeigten. Dies sei auch darauf zurückzuführen, dass die Klägerin nicht selbst bestimmen könne, wann sie wohin fahren könne. Aufgrund des abgelegenen Wohnortes sei die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich. Der Bahnhof in A-Stadt sei derzeit nicht behindertengerecht umgebaut. Er solle erst Mitte 2030 barrierefrei werden. Behindertenfahrdienste sowie Taxidienste seien ebenfalls nur schwierig zu erreichen. Zudem sei der Behindertenfahrdienst reglementiert, sowohl Hinsicht der Quantität als auch der zeitlichen Vorgaben. Dies stelle eine Benachteiligung der Klägerin gegenüber nichtbehinderten Menschen dar. Gegenwärtig sei die Klägerin bei der Nutzung ihres Pkws auf die Hilfe Dritter angewiesen, da sie aufgrund der Bauart des Fahrzeuges nicht in der Lage sei, den Rollstuhl selbst aus dem Fahrzeug zu räumen.

Die Klägerin besuche (bzw. beabsichtige zu besuchen) ein Mal pro Woche eine Selbsthilfegruppe in D-Stadt, die ihr sehr viel Sicherheit und das Gefühl gebe, nicht allein zu sein. Zwei Mal pro Woche möchte sie in E-Stadt besuchen, alle 14 Tage Freunde in O-Stadt, drei Mal pro Woche möchte sie Schwimmsport in J-Stadt betreiben, jedes halbe Jahr die Familie in P-Stadt (211 km entfernt) besuchen. In unregelmäßigen Abständen besuche sie Konzerte, Museen und Kino. Hinsichtlich der weiteren Aktivitäten im Detail wird auf Bl. 210 und 226 f. d.A. verwiesen. Sie freue sich auch sehr auf "Bummeltouren" im Q. E-Stadt, das der richtige Ort für sie sei, um sich auch mit "Kumpels und Freunden" zu treffen, wo sie auch viele Personen in den Geschäften und Cafés kenne, da viele andere Restaurants und Cafés nicht barrierefrei seien.

Die Klägerin beruft sich auf einen Bericht der Fachärztin für Psychiatrie und Psychotherapie M. vom 28. Februar 2017 (Bl. 206 f. d.A.), wonach u.a. wegen der sowohl psychischen Behinderung als auch körperlichen Behinderung die Selbstbestimmung und Kontrollierbarkeit des Alltags essentiell sei, auch in Bezug auf die Mobilität.

Die Klägerin ist der Rechtsauffassung, die Voraussetzungen zur Gewährung sozialhilferechtlicher Eingliederungshilfe nach dem SGB XII und der Eingliederungshilfeverordnung seien erfüllt. Die Kosten seien nicht unverhältnismäßig, weil sich der Gesundheitszustand der Klägerin unverschuldet erheblich verschlechtert habe. Die Auffassung des Sozialgerichts, dass der Klägerin wie auch anderen einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen eine gewisse Einschränkung abzuverlangen sei, sei fehlerhaft und diskriminierend. Das geringe Einkommensniveau der Klägerin sei auf ihre Behinderung zurückzuführen.

Die Klägerin hat ein weiteres Angebot vorgelegt; technisch sei es nunmehr möglich, dass auch ein Lifter verbaut werden könne. Die Umbaukosten wären insoweit erheblich niedriger. Der Kaufpreis betrage 26.360,67 EUR, die Umbaukosten 15.907,56 EUR

Die Klägerin beantragt, das Urteil des Sozialgerichts Frankfurt am Main vom 24. August 2016 aufzuheben, den Bescheid des Beklagten vom 8. Juli 2008 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 10. Dezember 2008 aufzuheben und den Beklagten zu verurteilen, der Klägerin die Kosten zur Beschaffung und zum behindertengerechten Umbau des Kraftfahrzeugs (Kleinbusses) als Maßnahme der Eingliederungshilfe zu übernehmen, hilfsweise, festzustellen, dass die Klägerin, wegen Art und Schwere ihrer Behinderung auf die Nutzung eines noch zu beschaffenden Kraftfahrzeugs (Kleinbusses) angewiesen ist.

Der Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen.

Die Beklagte trägt vor, für die Klägerin bestehe auch nach dem Berufungsvortrag nicht die Notwendigkeit der Eigennutzung eines Kraftfahrzeugs. Das Sozialgericht habe die Klage nicht wegen der hohen Kosten, sondern wegen des fehlenden Bedarfs abgewiesen. Soweit nunmehr vorgetragen werde, dass sich die Notwendigkeit eines Kraftfahrzeugs aus der psychischen Erkrankung ergebe, sei der Beklagte der falsche Leistungsträger.

Der Senat hat Beweis erhoben durch die Einholung von Befundberichten der Dres. K., L. und J. sowie durch Vernehmung der psychiatrische Fachärztin M. zur mündlichen Befundberichterstattung. Hinsichtlich des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung und weiteren Beweisaufnahme wird auf die Sitzungsniederschrift vom 9. Mai 2018 (Bl. 271 ff. d.A.) verwiesen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Gerichtsakte sowie die Verwaltungsakten der Beklagten Bezug genommen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung am 9. Mai 2018 gewesen sind.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Klägerin ist zulässig. Unschädlich ist, dass die Berufung vor Zustellung des vollständigen Urteils erhoben wurde. Voraussetzung für die Zulässigkeit der Berufungseinlegung ist lediglich die Verkündung des Urteils, nicht die Zustellung des mit Entscheidungsgründen versehenen Urteils, die nur den Fristenlauf in Gang setzt (Fock, in: Breitzkreuz/Fichte, SGG, 2. Aufl. 2014, § 151 Rn. 10).

Die Berufung ist auch teilweise begründet, da die Klage nach sachdienlicher Formulierung des Hilfsantrages zulässig und begründet ist.

Unzulässig ist der Leistungsantrag, da er am Maßstab der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (Urteil vom 8. März 2017 - [B 8 SO 2/16](#)

R - juris, Rn. 11 ff.), der sich der Senat anschließt, zu unbestimmt ist. Die Kraftfahrzeughilfe ist hiernach als Geld- und nicht als Sachleistung zu erbringen, und es kann grundsätzlich auch durch Grundurteil ([§ 130 Abs. 1 Satz 1 SGG](#)) über den Anspruch entschieden werden. Ein Erfolg in der Sache ist aber von vornherein ausgeschlossen, wenn die Klägerin die Leistung lediglich abstrakt dahingehend umschreibt, sie benötige einen Kleinbus. Ein solches Begehren ist auch für ein Grundurteil weder hinreichend bestimmt noch hinreichend bestimmbar; erst auf eine Festlegung hin, welches Fahrzeug zu welchem Preis anzuschaffen ist, kann hiernach der geltend gemachte Anspruch auch dem Grunde nach darauf überprüft werden können, ob das gewählte Kfz nach Größe und Ausstattung den Anforderungen entspreche, die es im Einzelfall als Leistung der Eingliederungshilfe geeignet und erforderlich erscheinen lasse. Verzichtet der Kläger auf eine Konkretisierung, so kann aber eine Feststellungsklage zulässig sein. Zwar hat die Klägerin mit dem Antrag drei Kostenvoranschläge für drei unterschiedliche Fahrzeuge vorgelegt, im Berufungsverfahren einen weiteren Kostenvoranschlag, eine Konkretisierung auf ein bestimmtes Fahrzeug hat jedoch nicht stattgefunden. Zudem hat die Beklagte zu keiner Zeit die Angebote auf die konkrete Erforderlichkeit hin überprüft. Nach Überzeugung des Senats konnte insoweit auch nicht auf eine sachgerechte Antragstellung hinsichtlich des Hauptantrages hingewirkt werden, da die drei Angebote ersichtlich überholt sind und die entsprechenden Unternehmen nicht mehr daran gebunden sind.

Der Senat hält auf der Grundlage der im Urteil des Bundessozialgerichts vom 8. März 2017 - [B 8 SO 2/16 R](#) - juris, Rn. 11 ff., angestellten Überlegungen den Hilfsantrag für zulässig. Hierfür sprechen insbesondere Gründe der Prozessökonomie. Maßgeblicher Zeitpunkt der Sach- und Rechtslage ist bei der unechten Leistungsklage der der letzten mündlichen Verhandlung in der letzten Tatsacheninstanz. Angesichts der in der Automobilindustrie festzustellenden Geschwindigkeit von Modellwechseln und der entsprechenden Verfügbarkeit von Ausstattungsvarianten sowie der begrenzten Rechtswirkung von Kostenvoranschlägen ist es nicht sicherzustellen, dass ein Fahrzeug in einer bestimmten Typ- und Ausstattungsvariante zu dem im Verwaltungsverfahren festgestellten Preis zum Zeitpunkt des Erlasses des Berufungsurteils noch verfügbar ist. Insoweit müsste dann immer der Rechtsstreit für erledigt erklärt und ein neues Verwaltungsverfahren durchgeführt werden, wenn das beantragte Fahrzeug nicht mehr verfügbar ist. Dies erscheint im Hinblick auf die Gewährung effektiven Rechtsschutzes als problematisch; die Umstellung auf einen Feststellungsantrag ist daher sachgerecht.

Der Hilfsantrag ist auch begründet.

Als Rechtsgrundlage für den geltend gemachten Anspruch kam bei der nicht berufstätigen Klägerin bis 31. Dezember 2017 nur [§ 19 Abs. 3](#) i.V.m. [§ 53 Abs. 1 Satz 1 SGB XII](#), [§ 54 Abs. 1 Satz 1](#) Sozialgesetzbuch Zwölftes Buch - Sozialhilfe - (SGB XII) und [§ 55 Abs. 1 Nr. 7](#) Sozialgesetzbuch Neuntes Buch - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - (SGB IX) sowie §§ 1, 2, 8 EinglVO (Verordnung nach [§ 60](#) des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch, zuletzt geändert durch Art. 21 des G v. 23. Dezember 2016, [BGBl. I 3234](#)), §§ 5 Abs. 2, 7 Kraftfahrzeughilfe-VO (Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation, zuletzt geändert durch Art. 117 G v. 23.12.2003 I 2848) in Betracht. Nach Änderung des SGB IX finden sich seit 1. Januar 2018 die dortigen Rechtsgrundlagen, die den Anspruch aus [§ 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII](#) ausfüllen, in [§ 76 Abs. 2 Nr. 7](#), [§ 83 SGB IX](#). Allerdings verweist [§ 54 Abs. 1](#) Satz SGB XII auf die "bis 31. Dezember 2017 geltende Fassung" des SGB IX, so dass die Änderungen des SGB IX keinen Einfluss auf den Anspruch haben.

Für die Eingliederungshilfe ist auch kein anderer Träger zuständig; soweit die Klägerin anführt, dass aus Gründen ihrer psychischen Erkrankung eine Kfz-Hilfe erforderlich sei, ist dies nicht dahingehend zu verstehen, dass sie das Kraftfahrzeug als medizinisches Hilfsmittel begreift. Vielmehr will sie das Angewiesensein auf das Kfz damit begründen, dass es wegen der psychischen Erkrankung in herausgehobenem Maß wichtig ist, autonom die Teilhabeziele zu verfolgen, und nicht etwa umständlich unter Einschaltung des Behindertenfahrdienstes.

Die Klägerin erfüllt die personenbezogenen Voraussetzungen des [§ 53 Abs. 1 Satz 1 SGB XII](#). Nach dieser Vorschrift werden Leistungen der Eingliederungshilfe als gebundene Leistung nur an Personen erbracht, die durch eine Behinderung im Sinne von [§ 2 Abs. 1 Satz 1 SGB IX](#) wesentlich in ihrer Fähigkeit, an der Gesellschaft teilzuhaben, eingeschränkt oder von einer solchen wesentlichen Behinderung bedroht sind, wenn und solange nach der Besonderheit des Einzelfalles, insbesondere nach Art und Schwere der Behinderung, Aussicht besteht, dass die Aufgabe der Eingliederungshilfe erfüllt werden kann.

Die Klägerin ist ein behinderter Mensch. Der Grad der Behinderung wurde mit 100 sowie die Merkzeichen G, aG, H, RF und B festgestellt. Dies steht im Übrigen außer Streit. Die Änderungen des Behinderungsbegriffes [§ 2 SGB IX](#) zum 1. Januar 2018 (G v. 23. Dezember 2016, [BGBl. I 3234](#)) sind hier unerheblich.

Dem Anspruch steht auch nicht der Nachranggrundsatz entgegen. Die Klägerin ist nach derzeitigem Sachstand bedürftig; dies ist bei Leistungen nach [§ 54 SGB XII](#) am Maßstab des [§ 85 Abs. 1 SGB XII](#) hinsichtlich des Einkommens zu ermitteln. Hiernach ist bei der Hilfe nach dem Fünften bis Neunten Kapitel der nachfragenden Person und ihrem nicht getrennt lebenden Ehegatten oder Lebenspartner u.a. die Aufbringung der Mittel nicht zuzumuten, wenn während der Dauer des Bedarfs ihr monatliches Einkommen zusammen eine Einkommensgrenze nicht übersteigt, die sich ergibt aus (1.) einem Grundbetrag in Höhe des Zweifachen der Regelbedarfsstufe 1 nach der Anlage zu [§ 28, 2.](#) den Aufwendungen für die Unterkunft, soweit diese den der Besonderheit des Einzelfalles angemessenen Umfang nicht übersteigen. Diese Voraussetzungen lagen zum Zeitpunkt der Antragstellung unstrittig vor; die Klägerin erhielt eine Erwerbsminderungsrente i.H.v. 582,67 EUR monatlich sowie ergänzende Grundsicherungsleistungen i.H.v. 70,98 EUR. Der Senat ist aufgrund der vervollständigten Angaben im Termin der mündlichen Verhandlung davon überzeugt, dass lediglich Einkommen in Höhe der Rente wegen voller Erwerbsminderung i.H.v. 676,83 EUR (Zahlbetrag seit 1. Juli 2017) sowie 124,00 EUR Wohngeld vorhanden ist, das die Grenze des [§ 85 Abs. 1 SGB XII](#) nicht überschreitet. Wesentliches Vermögen ist nicht vorhanden.

Die speziellen Voraussetzungen zur Gewährung einer Kraftfahrzeugbeihilfe als Eingliederungshilfe sind erfüllt.

Die Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs gilt als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben und zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft im Sinne des [§ 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII](#) i.V.m. [§§ 33](#) und [55 SGB IX](#) ([§ 8 Abs. 1 Satz 1](#) EinglVO). Sie wird in angemessenem Umfang gewährt, wenn der behinderte Mensch wegen Art oder Schwere seiner Behinderung insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist ([§ 8 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1](#) EinglVO). In welchem Maß und durch welche Aktivitäten ein behinderter Mensch am Leben in der Gemeinschaft teilnimmt, ist abhängig von seinen individuellen Bedürfnissen unter Berücksichtigung seiner Wünsche ([§ 9 Abs. 2 SGB XII](#)). Es gilt mithin ein individueller und personenzentrierter Maßstab, der regelmäßig einer pauschalierenden Betrachtung des Hilfefalles entgegensteht (BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 - [B 8 SO 18/12 R](#) - juris, Rn. 15 m.w.N;

zuletzt BSG, Urteil vom 8. März 2017 – [B 8 SO 2/16 R](#) – juris, Rn. 18)

Dem Regelbeispiel des "Angewiesenseins" auf ein Kraftfahrzeug insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben (§ 8 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 EinglVO) dürfen wegen des individueller und personenzentrierter Maßstabes keine zu engen Typisierungen im Sinne einer regelmäßig anzunehmenden Lebensführung entnommen werden (zum Folgenden: BSG, Urteil vom 8. März 2017 – [B 8 SO 2/16 R](#) – juris, Rn. 23). Insbesondere lässt sich keine Begrenzung des Anspruchs dahin entnehmen, dass der behinderte Mensch vor dem Hintergrund seiner Wünsche "in der Regel täglich" auf das Kraftfahrzeug angewiesen sein müsse (so aber noch LSG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 15. September 2011 – [L 9 SO 40/09](#) – Rn 45 ff; Schleswig-Holsteinisches LSG, Urteil vom 27. November 2013 – [L 9 SO 16/11](#) – ZFSH/SGB 2014, 298; Schmeller, in: Mergler/Zink, Handbuch der Grundsicherung und Sozialhilfe, (Stand: März 2016), [§ 54 SGB XII](#) Rn. 47 f.; Exner/Dillmann, br 2013, 1). Schon die Teilhabe am Arbeitsleben setzt nicht zwingend eine tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz voraus; Kraftfahrzeughilfe ist daher auch zu gewähren, wenn der behinderte Mensch überwiegend von zu Hause arbeiten kann, nur an wenigen Tagen im Beschäftigungsbetrieb anwesend sein muss und ein Kraftfahrzeug hierfür aber notwendig würde. Vor allem widerspricht aber jede starre zeitliche Vorgabe der dargestellten Systematik, wonach maßgeblich zur weitmöglichsten Eingliederung in die Gesellschaft ein personenzentrierter Maßstab unter Berücksichtigung der individuellen Lebensverhältnisse ist.

Dem Anspruch steht damit nicht entgegen, dass die Klägerin nicht vorträgt, täglich das Fahrzeug nutzen zu müssen.

Zutreffend hat auch das Sozialgericht erkannt, dass der Anspruch vielmehr über das allgemeine Merkmal der Erforderlichkeit zur Erreichung des Eingliederungsziels nach [§ 4 SGB IX](#) begrenzt wird (so Dannat/Dillmann, SGB 2015, 193, 198; Siefert SGB 2015, 13, 16), nämlich, dass das Kraftfahrzeug tatsächlich "unentbehrlich" zum Erreichen der Eingliederungsziele ist.

Umstritten ist demgegenüber die Frage, welche Qualität das Eingliederungsziel haben muss.

Die Instanzrechtsprechung nimmt teilweise bis in die jüngere Zeit an, dass nur ein der Teilhabe am Arbeitsleben vergleichbares Ziel die Kraftfahrzeugbeihilfe rechtfertigen kann (vgl. Urteil des Senats vom 24. Oktober 2012 – [L 4 SO 198/11](#) –, juris, Rn. 21; LSG NRW, Urteil vom 28. Mai 2015 – [L 9 SO 303/13](#) –, juris, Rn. 40, 45). Insbesondere müsse das vergleichbare Ziel eine dem Arbeitsleben vergleichbare Nutzungsintensität erfordern. Die Teilhabe am Leben der Gemeinschaft müsse zudem über Familie und Nachbarschaft hinaus gehen (LSG NRW, a.a.O., Rn. 41): Hilfsmittel zur Eingliederungshilfe hätten die Aufgabe, den Behinderten den Kontakt mit seiner Umwelt, nicht nur mit Familie und Nachbarschaft, sowie die Teilnahme am öffentlichen und kulturellen Leben (vgl. [§ 58 SGB IX](#) i.V.m. [§ 55 Abs. 2 Nr. 7 SGB IX](#)) zu ermöglichen und hierdurch insgesamt die Begegnung und den Umgang mit nichtbehinderten Menschen zu fördern (so BSG, Urte. v. 19. Mai 2009 – [B 8 SO 32/07 R](#) –, juris Rn. 17; vgl. auch BVerwG, Urte. v. 18. Oktober 2012 – [5 C 15/11](#) –, juris Rn. 17 ff.). Ein Bezug zur Teilhabe am Gemeinschaftsleben scheidet somit dann aus, wenn es einem Leistungsberechtigten in erster Linie darum geht, seine familiären oder auch nachbarschaftlichen Kontakte zu intensivieren, nicht aber Kontakte mit weiteren - nichtbehinderten - anderen Menschen zu fördern oder auszubauen.

Diese Einschränkungen können der neueren BSG-Rechtsprechung nicht entnommen werden: Bereits im Urteil vom 23. August 2013 – [B 8 SO 24/11 R](#) –, juris, Rn. 16 hob das Bundessozialgericht hervor, dass die Formulierung des [§ 53 Abs. 3 SGB XII](#) verdeutliche, dass es insgesamt ausreiche, die Begegnung und den Umgang mit anderen Menschen im Sinne einer angemessenen Lebensführung zu fördern. Das Ziel der Nutzung des Kfz zur Ausübung einer ehrenamtlichen Tätigkeit – so im dortigen Fall – sei daher hinreichend. Dem behinderten Menschen ist die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft zu ermöglichen oder zu erleichtern, ihm die Ausübung eines angemessenen Berufs oder einer sonstigen angemessenen Tätigkeit zu ermöglichen oder ihn so weit wie möglich unabhängig von Pflege zu machen ([§ 53 Abs. 2 Satz 2 SGB XII](#), [§ 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII](#) a.F. i.V.m. [§ 55 Abs. 1 SGB IX](#) a.F.). In welchem Maß und durch welche Aktivitäten ein behinderter Mensch am Leben in der Gemeinschaft teilnimmt, ist abhängig von seinen individuellen Bedürfnissen unter Berücksichtigung seiner Wünsche (vgl. [§ 9 Abs. 2 SGB XII](#); so BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 – [B 8 SO 18/12 R](#) –, juris, Rn. 15). Das Bundessozialgericht hat sich insoweit in der jüngsten Entscheidung mit dem Teilhabeziel nur insoweit auseinandergesetzt, welche Ziele nicht ausgeklammert werden dürfen (a.a.O., Rn. 22 23): "Ziel der Eingliederungshilfe ist, dem Kläger die in seiner Altersgruppe üblichen gesellschaftlichen Kontakte mit Menschen zu ermöglichen. () Insoweit geht es () um die Frage, ob nachvollziehbare soziale Teilhabebedürfnisse erfüllt werden, die nicht über die Bedürfnisse eines nicht behinderten, nicht sozialhilfebedürftigen Erwachsenen hinausgehen (). Wege, die der Kläger mit dem Kfz zurücklegen will, sind damit nur dann für die Beurteilung der Notwendigkeit der Nutzung eines Kfz unbeachtlich, wenn es sich um Wünsche handelt, deren Verwirklichung in der Vergleichsgruppe der nicht behinderten, nicht sozialhilfebedürftigen Erwachsenen in der gleichen Altersgruppe als unangemessen gelten (etwa wegen der damit regelmäßig verbundenen Kosten) und die damit der Teilhabe nicht dienen können; insoweit bestimmen nicht die Vorstellungen des Beklagten und der Beigeladenen oder des Gerichts die Reichweite und Häufigkeit der Teilhabe des behinderten Menschen (vgl. bereits BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 – [B 8 SO 18/12 R](#) – Rn 16)."

Entgegen der Auffassung der Beklagten ist unerheblich, dass die Klägerin angegeben hat, bei Gelegenheit das Fahrzeug auch für Zwecke der Gesundheitsversorgung nutzen zu wollen (vgl. hierzu auch BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 – [B 8 SO 18/12 R](#) –, juris, Rn. 22 f.).

Art. 20 UN-BRK, der wie alle Vorschriften der UN-BRK zur Auslegung von [Art. 3 Abs. 3 Satz GG](#) herangezogen wird ([BVerfGE 128, 282](#) (306); BVerfG, Beschluss vom 10. Oktober 2014 – [1 BvR 856/13](#) –, [www.bverfg.de](#), Rn. 6; zuletzt BVerfG, Beschluss vom 21. März 2016 – [1 BvR 53/14](#) –, juris) und damit mittelbar für eine verfassungskonforme Auslegung nutzbar gemacht werden kann, ist für die hiesige Frage unergiebig. Die Vorschrift verpflichtet die Signatarstaaten zwar zu "wirksamen Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen", allerdings zielt dies nicht primär auf Sozialleistungen, wie lit. a. der Vorschrift zeigt, wonach die Staaten "die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern". Wegen des Gebots "erschwinglicher Kosten", kann hieraus kein umfassendes Gebot einer Kraftfahrzeug-Versorgung über die Sozialhilfe abgeleitet werden. Weder die nach Art. 33 Abs. 2 UN-BRK beim Deutschen Institut für Menschenrechte errichtete Monitoring-Stelle noch das Committee on the Rights of Persons with Disabilities haben Kritik an der Umsetzung von Art. 20 UN-BRK in der Bundesrepublik Deutschland geübt.

Für ein enges Verständnis vom Eingliederungsziel könnte allein der Wortlaut des § 8 Abs. 1 EinglVO sprechen, wenn man das Arbeitsleben als Regelbeispiel eines Eingliederungsziels im rechtstechnischen Sinne sieht, wie es übrigens das Bundessozialgericht auch formuliert (s.o.), ohne daraus Konsequenzen zu ziehen. Hierfür spräche auch, dass auch [§ 53 Abs. 3 SGB XII](#) u.a. auf "die Ausübung eines angemessenen

Berufs oder einer sonstigen angemessenen Tätigkeit" abzielt. Allerdings zählt [§ 53 Abs. 3 SGB XII](#) nur eine Reihe von Eingliederungszielen auf, die nicht alle gleichzeitig angestrebt werden müssen. Insoweit kann allein aus dem Wortlaut von § 8 EinglVO und [§ 53 Abs. 3 SGB XII](#) die gesetzliche Offenheit möglicher Eingliederungsziele nicht überspielt werden, zumal bei der Bestimmung der Eingliederungsziele von einem individueller und personenzentrierter Maßstab auszugehen ist. Als "Korrektiv" gegenüber ausufernden Wünschen des Betroffenen fungiert deshalb nicht ein starrer Vergleich mit der Nutzungsintensität bei einer Teilhabe am Arbeitsleben oder ein qualitativer Vergleich des Eingliederungsziels mit dem der Teilhabe am Arbeitsleben, sondern die Notwendigkeit der Angemessenheit der Wünsche im Hinblick auf eine Eingliederung in die Gesellschaft entsprechend den im Einzelfall bestehenden Möglichkeiten und verständigen Teilhabebedürfnissen (LSG NRW, Urteil vom 24. Juni 2014 - [L 20 SO 388/13](#) -, juris Rn. 52). Hinsichtlich des Eingliederungsziels ist nach alledem daher hinreichend, dass die Begegnung und den Umgang mit anderen Menschen im Sinne einer angemessenen Lebensführung gefordert wird.

Aus medizinischer Sicht und der glaubhaft geschilderten individuellen Lebensverhältnisse ist die Klägerin auf der Grundlage der Befundberichte auf einen Kleinbus angewiesen; zur Erreichung der Eingliederungsziele ist die Versorgung mit einem Kleinbus notwendig: Die Klägerin betreibt intensiv Schwimmsport, nimmt an einer Selbsthilfegruppe teil, die nach ihrer Beschreibung nicht allein einen therapeutischen Zweck hat. Sie pflegt Freundschaften in O-Stadt und E-Stadt. Sonstige Freizeitaktivitäten sind Konzerte, Museen und Kino, sowie die Besuche von Zoos und Parks. All diese Aktivitäten sind geeignet, die Begegnung und den Umgang mit anderen Menschen im Sinne einer angemessenen Lebensführung zu fördern. Die Bedeutung des Schwimmsports für ihr Leben wird nicht dadurch relativiert, dass die Klägerin in der mündlichen Verhandlung am 9. Mai 2018 angegeben hat, nur noch zwei Mal pro Woche schwimmen zu gehen, nämlich einmal pro Woche in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in O-Stadt und einmal pro Woche in G-Stadt in der G. Es gebe nach ihren Angaben nämlich nach wie vor Wochen, in denen sie dreimal die Woche trainiere.

Dem Angewiesensein steht auch nicht entgegen, dass die früher diagnostizierten Rückzugstendenzen einer regelmäßigen Fahrzeugnutzung in dem Sinne entgegenstünden, dass die Klägerin vom Fahrzeug gar nicht im angeführten Umfang Gebrauch machen wird oder Gebrauch machen will. Die Fachärztin für Psychiatrie und Psychotherapie M. hat insoweit im Rahmen der mündlichen Erstattung ihres Befundberichts in der mündlichen Verhandlung am 9. Mai 2018 nachvollziehbar und überzeugend angegeben, dass Rückzugstendenzen zwar so aussehen könnten, dass jegliche Lust auf soziale Kontakte entfele und sich auch das Phänomen der Tag- Nacht-Verschiebung verschärfe; eine solche Phase könne dann auch ein Vierteljahr bis zu einem halben Jahr andauern, wie dies 2015 der Fall gewesen sein dürfte, als die Mutter der Klägerin verstorben sei. Seitdem hätten sich aber die Rückzugstendenzen erheblich gebessert. Die Phase 2015 sei der letzte Fall einer solchen Rückzugstendenz gewesen. Auch das Schlafen habe sich gebessert. Die Tag- Nacht-Verschiebung stört nach Wahrnehmung der sachverständigen Zeugin M. nicht massiv die sozialen Kontakte der Klägerin, denen sie am Nachmittag und am Abend nachkomme.

Dass die Klägerin auf einem Aussiedlerhof wohnt und deshalb zur Überzeugung des Senats feststeht, dass sie keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann, macht die Kfz-Hilfe nicht unangemessen. Es handelt sich nicht um ein wohnortspezifisches Risiko, sondern um einen Behinderungsausgleich, da nichtbehinderte Menschen problemlos zu dem Aussiedlerhof gelangen und wegkommen können.

Auch der Behindertenfahrdienst mit einer Deckelung von 60 Fahrten pro Jahr ist insoweit nicht hinreichend. Die Angaben der Klägerin zur zuletzt gemachten Frequenz der Aktivitäten, die weit über 60 Fahrten pro Jahr hinaus gehen, erscheint insoweit angesichts der Tachometerstände ihres VW Polo grundsätzlich glaubhaft, wohingegen die im Verwaltungsverfahren beschriebenen Absichten hinsichtlich der Fahrleistung widerlegt sind.

Damit liegen die Voraussetzungen zur Gewährung der Kraftfahrzeughilfe dem Grunde nach vor.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass auch eine Versorgung mit einem Kleinbus mit Lifter oder Einfahrmöglichkeit zur Mitnahme eines Elektrorollstuhls erforderlich ist. Der Senat ist von der Notwendigkeit bereits aufgrund der bestandskräftigen, tatsächlich erfolgten Versorgung mit einem Elektrorollstuhl durch die Krankenkasse überzeugt. Ergänzend folgt dies auch aus der von der Klägerin angeführten fortschreitenden Arthrose, die zuletzt mit dem Befundbericht von Dr. J. vom 24. Januar 2018 (Bl. 231 d.A.; vgl. bereits Arztbrief vom 31. August 2015, Bl. 234 d.A.) belegt wurde; danach liegen Gelenkschmerzen vor allem der Schultern, die die Mobilität im Rollstuhl beeinträchtigen, sowie eine Psoriasis-Arthritis vor.

Die Kostenentscheidung beruht auf [§ 193 SGG](#).

Die Revision war wegen grundsätzlicher Bedeutung zuzulassen, denn die Frage der Qualität des Eingliederungsziels hat das Bundessozialgericht in den drei zitierten Entscheidungen (Urteil vom 23. August 2013 - [B 8 SO 24/11 R](#) -; BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 - [B 8 SO 18/12 R](#) -; Urteil vom 8. März 2017 - [B 8 SO 2/16 R](#) -) jeweils nur sehr am Rande und punktuell behandelt, so dass der Senat noch weiteren Konkretisierungsbedarf gesehen hat.

Rechtskraft

Aus

Login

HES

Saved

2020-11-12