

L 6 RJ 308/02

Land

Freistaat Sachsen

Sozialgericht

Sächsisches LSG

Sachgebiet

Rentenversicherung

Abteilung

6

1. Instanz

SG Dresden (FSS)

Aktenzeichen

S 2 RJ 783/01

Datum

30.09.2002

2. Instanz

Sächsisches LSG

Aktenzeichen

L 6 RJ 308/02

Datum

12.11.2003

3. Instanz

Bundessozialgericht

Aktenzeichen

B 5 RJ 9/04 R

Datum

-

Kategorie

Urteil

I. Die Berufung wird zurückgewiesen. II. Außergerichtliche Kosten sind in beiden Rechtszügen nicht zu erstatten. III. Die Revision wird zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger begehrt die Gewährung von zusätzlichen Leistungen zur behindertengerechten Ausstattung seines Kraftfahrzeugs.

Der am ...1972 geborene Kläger ist seit einem Unfall am 03.12.1990 in Höhe Th 11/12 querschnittsgelähmt und zur Fortbewegung auf einen Rollstuhl angewiesen. Er ist seit dem 03.04.1991 als Schwerbehinderter mit einem Grad der Behinderung von 100 und den Merkzeichen G, aG, H und RF anerkannt. Der Kläger ging bereits ab Oktober 1993 einer Beschäftigung in K ... und geht seit März 2000 einer Vollzeitbeschäftigung bei einem Reha-Fachhändler in D ... nach.

Nach einem Unfall mit seinem ersten, ebenfalls durch die Beklagte geförderten PKW, beantragte er am 15.01.1999 Kraftfahrzeughilfe zur Anschaffung eines weiteren Gebrauchtwagens einschließlich der Kosten für behinderungsbedingte Zusatzausstattung und Reparaturen der Zusatzausstattung. Hierzu legte der Kläger später einen Kostenvoranschlag für die Anschaffung eines gebrauchten Volvo V70 TDi Automatic (Erstzulassung 06.05.1997, Laufleistung 32.100 km, aus erster Hand, unfallfrei) vom 11.05.2000, eine fachärztliche Bescheinigung der Klinik B ... in K ... vom 24.02.2000 und ein DEKRA-Eignungsgutachten vom 28.02.2000 über die gesundheitsbedingt notwendigen Beschränkungen und Auflagen bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen sowie einen Arbeitsvertrag mit einer Beschreibung seiner Tätigkeit vor.

Der Kostenvoranschlag vom 11.05.2000 lautet über einen Kaufpreis von 39.950,00 DM, wovon allein 28.950,00 DM auf verschiedene Ausstattungen entfallen, darunter für elektrische Fensterheber vorn und hinten 1.300,00 DM, Scheinwerferreinigungs- und Heckscheibenwaschanlage zusammen 1.000,00 DM, Dachreling 350,00 DM, Klimaanlage/Umluftschtaltung mit Außenthermometer 2.800,00 DM, Servolenkgetriebe 2.500,00 DM, elektrisch verstellbare und beheizbare Spiegel 350,00 DM, Zentralverriegelung mit Deadlock und Wegfahrsperr 1.300,00 DM, Automatikgetriebe 2.700,00 DM und Geschwindigkeitsregelanlage 500,00 DM.

In der zur Vorlage bei der Führerscheinstelle angefertigten fachärztlichen Bescheinigung der Klinik B ... vom 24.02.2000 heißt es unter Anderem, für das Führen von mehrspurigen Kfz unter und über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gelten:

- bei Anhängerbetrieb geeignete Begleitperson erforderlich
- Betriebsbremse: Handbetätigung, Bremskraftverstärker
- Feststellbremse: Handbedienung oder elektrische Betätigung
- Kupplung/Schaltung: automatische Kraftübertragung oder automatische Kupplung
- Gas: Handbetätigung
- Lenkung: Drehknopf ab 1,5 t zulässiges Gesamtgewicht, Servolenkung
- Hupe, Blinker, Warnblinkanlage und Abblendlichtschalter: Betätigung ohne Loslassen des Lenkrades

- Schalter für Licht, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage: Handbetätigung
- Sitz, Sicherheitsgurt: stabilere Sitzposition durch Recaro-Sitz mit Sitzheizung, Automatikgurt
- Heckscheibe: heizbar, möglichst Heckscheibenwaschanlage
- Seitenfenster: elektrische Fensterheber zu empfehlen, bei Kfz über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht erforderlich
- Außenspiegel: elektrisch verstellbar

Zur Verhütung von Komplikationen (Infekte der oberen Luftwege, Infekte der ableitenden Harnwege) sei die Ausstattung des PKW mit Standheizung und Klimaanlage empfehlenswert.

Das Eignungsgutachten der DEKRA Landesstelle S ... gemäß § 11 Abs. 4 und § 6 Abs. 7 der Fahrerlaubnisverordnung vom 28.02.2000 benennt folgende Beschränkungen und Auflagen:

1. Kraftwagen bis 3.500 kg zulässige Gesamtmasse; Anhängerbetrieb mit Begleitperson,
2. Betriebsbremse - Handbetätigung; Bremskraftverstärker (Originalpedal abgedeckt),
3. Feststellbremse - Handbetätigung oder elektrische Betätigung,
4. Automatische Kraftübertragung,
5. Gas - Handbetätigung (Originalpedal abgedeckt oder entfernt),
6. Lenkhilfe ab 1.200 kg zulässige Gesamtmasse; Lenkraddrehknäuf,
7. Betätigung von Hupe, Blinker, Warnblinkanlage, Abblendlichtschalter, Schalter für Licht, Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage muss ohne Loslassen des Lenkrades möglich sein,
8. Fahrersitz angepasst und verstellbar (Empfehlung: elektrisch) und Sicherheitsgurte angepasst,
9. Heizbare Heckscheibe; bei Fahrzeug mit leicht verschmutzender Heckscheibe Wisch-Waschanlage erforderlich,
10. Elektrischer Fensterheber vorn rechts,
11. Außenspiegel rechts elektrisch verstellbar und beheizbar,
12. eine Warnleuchte nach § 53a Abs. 3 StVZO ist mitzuführen und im Bedarfsfall unverzüglich am oder im Fahrzeug an gut sichtbarer Stelle anzubringen und in Betrieb zu nehmen,
13. Ausnahmegenehmigung von [§ 15 Satz 2 StVO](#).

Es enthält weiter die Empfehlung folgender weiterer geeigneter Einrichtungen, die dem technischen Stand entsprechen und die Fahrsicherheit erhöhen:

1. Klimaanlage,
2. Standheizung,
3. Antiblockiervorrichtung, Antischlupfregelung, Elektronisches Stabilitätsprogramm,
4. Geschwindigkeitsregelanlage,
5. Zentralverriegelung,
6. Heizbarer Fahrersitz,
7. Einstiegshilfe-Dachreeling.

Mit Schreiben vom 22.01.2001 bestätigte der Arbeitgeber des Klägers die Notwendigkeit eines Kraftfahrzeuges als Arbeitsgerät für die Ausübung der Arbeitstätigkeit des Klägers. Da das Unternehmen mehrere Behinderte einstellen werde, sei die Nutzung des Fahrzeugs auch durch andere Mitarbeiter zu gewährleisten.

Mit Bescheid vom 06.03.2001 gewährte die Beklagte dem Kläger daraufhin einen Zuschuss zum gebrauchten Volvo V70 in Höhe von 8.580,00 DM. Dieser Betrag ermittelte sich aus dem Kaufpreis (39.950,00 DM) bis zur Höhe des Bemessungsbetrags (18.000,00 DM), abzüglich des Wertes des Altwagens (1.500,00 DM) und dem vom Einkommen aus (damals) Beschäftigung und Erwerbsunfähigkeitsrente abhängigen Zuschusssatz von 52 v. H. gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1, Abs. 3, § 6 der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung [KfzHV]). Außerdem übernahm die Beklagte zusätzlich die Kosten der behinderungsbedingten Zusatzausstattung einschließlich Einbau und technische Überprüfung in Höhe von 13.784,51 DM, wovon 3.480,00 DM auf eine Standheizung, 2.958,00 DM auf ein Gas-/Bremsgerät für

Handbetätigung, 6.646,51 DM auf einen behindertengerechten Fahrersitz ohne Lederaufpreis und anteilig 700,00 DM auf ein Automatikgetriebe entfielen.

Der Kläger legte dagegen am 21.03.2001 mit Schreiben seiner Anwälte vom 20.03.2001 Widerspruch ein, in dem er beanstandete, dass die Beklagte die Kosten für elektrische Fensterheber, Scheinwerferreinigungsanlage und Heckscheibenwaschanlage, Dachreling, Klimaanlage, Servolenkung, Außenspiegel, Zentralverriegelung, Automatikgetriebe, Geschwindigkeitsregelanlage, Lederaufpreis, Reparaturkosten für behindertengerechten Mehraufwand und die Kosten des DEKRA-Gutachtens nicht übernommen habe.

Die Beklagte erließ daraufhin einen Teilabhilfebescheid vom 08.06.2001, mit dem sie die Kosten für den Lederaufpreis des Fahrersitzes in Höhe von 930,00 DM, das DEKRA-Eignungsgutachten in Höhe von 157,47 DM und für das im angeschafften Fahrzeug bereits vorhandene Automatikgetriebe nunmehr nach der Schwacke-Liste anteilig in Höhe von 1.800,00 DM übernahm. Insgesamt erstattete sie somit Kosten für die behindertengerechte Ausstattung in Höhe von 15.971,98 DM.

Der Kläger widersprach auch dem Abhilfebescheid vom 08.06.2001. Die bisher nicht übernommene Ausstattung sei behinderungsbedingt notwendig, damit er sein Kraftfahrzeug sicher im Straßenverkehr bewegen könne. Dies ergebe sich aus der ärztlichen Bescheinigung der Klinik B ... sowie aus dem DEKRA-Eignungsgutachten. Die elektrischen Fensterheber seien notwendig, weil er die Autofenster nicht kurbeln könne. Er benötige seine Hände zum Lenken und zusätzlich zum Gasgeben und Bremsen. Eine Dachreling sei für den Transfer in das Auto und wieder heraus erforderlich. Da er im Stau oder ähnlichen Situationen das Fahrzeug nicht verlassen könne, benötige er auch eine Klimaanlage. Ein elektrisch verstellbarer Außenspiegel sei erforderlich, weil er aufgrund seiner Behinderung nicht auf die Beifahrerseite gelangen könne, um diesen mit der Hand zu verstellen. Er müsse auch eine Zentralverriegelung haben, weil er je nach den örtlichen Gegebenheiten nicht immer mit seinem Rollstuhl um sein Auto herumfahren könne. Der Kostenvoranschlag vom 11.05.2000 gebe im Übrigen den jeweiligen Zeitwert der noch begehrten Ausstattung wieder. Insbesondere entspreche der Preis des Automatikgetriebes dem Zeitwert zum Zeitpunkt des Kostenvorschlags am 11.05.2000. Außerdem seien alle neun streitigen Positionen auch für den früher geförderten PKW bewilligt worden. Es könne auch keine Rolle spielen, ob das Fahrzeug gebraucht oder neu sei, denn bei Neuwagen werde die hier begehrte Ausstattung anerkannt.

Mit Widerspruchsbescheid vom 14.11.2001, der am 16.11.2001 abgesandt wurde, wies die Beklagte den Widerspruch, soweit sie ihm nicht abgeholfen hatte, zurück. Das Fahrzeug sei bereits mit elektrischen Fensterhebern, Scheinwerferreinigungsanlage, Dachreling, Klimaanlage, Servo-Lenkgetriebe, elektrisch verstellbarem und beheiztem Spiegel, Zentralverriegelung, Automatikgetriebe und Geschwindigkeitsregelanlage ausgestattet. Klimaanlage, Standheizung, Antiblockiersystem, Antischlupfregelung, Elektronisches Stabilitätsprogramm, Geschwindigkeitsregieranlage, Zentralverriegelung, heizbarer Fahrersitz und Einstieghilfe, Dachreling seien laut DEKRA-Eignungsgutachten empfohlen worden; sie seien demzufolge nicht objektiv notwendig, um die Behinderungen beim Autofahren auszugleichen. Die weiteren Ausstattungen seien im gebrauchten Fahrzeug bereits eingebaut. Es entstehe somit kein zusätzlicher Aufwand, um sie noch zu beschaffen. Daher sei es unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und im Rahmen der sachgerechten Verwendung der Mittel der Versicherungsgemeinschaft nicht notwendig, auch diese Kosten zu erstatten. Der Vergleich mit dem vor mehreren Jahren bereits geförderten Wagen sei rechtlich nicht relevant, da die Verhältnisse zum Zeitpunkt der aktuellen Antragstellung maßgeblich seien. Dies schließe bei Kraftfahrzeugen auch die technische Weiterentwicklung ein. Für das Automatikgetriebe seien entsprechend dem Restwert laut Schwacke-Liste im Antragsmonat anteilig nur 1.800,00 DM zu übernehmen.

Der Kläger hat am 18.12.2001 Klage zum Sozialgericht Dresden erhoben. Seine Bevollmächtigten haben auf ihr Vorbringen im Verwaltungsverfahren Bezug genommen und ergänzend geltend gemacht, die Beklagte habe ihr Ermessen nicht ordnungsgemäß ausgeübt.

Das Sozialgericht hat die Klage durch Urteil vom 30.09.2002 abgewiesen. Der Kläger habe gegenüber der Beklagten keinen Anspruch mehr auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gemäß [§ 39 Abs. 1 Satz 2](#) des Ersten Buches des Sozialgesetzbuchs (SGB I) über die begehrte behindertengerechte Zusatzausstattung seines Kraftfahrzeugs, weil die Beklagte hierüber bereits ermessensfehlerfrei entschieden habe. Die Tatbestandsvoraussetzungen für die Übernahme von Kosten der behinderungsbedingten Zusatzausstattung lägen vor. Die Beklagte sei der zuständige Leistungsträger. Der Kläger erfülle die persönlichen Voraussetzungen für die Gewährung von Rehabilitationsleistungen. Die versicherungsrechtlichen Voraussetzungen lägen vor. Gründe für einen Leistungsausschluss seien nicht ersichtlich. Die zusätzlichen Voraussetzungen für die Gewährung der Kraftfahrzeughilfe nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - rechtzeitiger Antrag und die persönlichen und sachlichen Voraussetzungen - seien ebenfalls erfüllt. Die Beklagte habe das ihr zustehende Ermessen auch fehlerfrei ausgeübt. Es sei nicht zu beanstanden, dass die Beklagte bei der Gewährung der Kraftfahrzeughilfe zwischen solchen Ausstattungsmerkmalen, die von den sachverständigen Stellen als erforderlich angesehen wurden, und denjenigen Ausstattungsmerkmalen, die von diesen Stellen nur empfohlen wurden, unterschieden hat. Fehlten nämlich die danach erforderlichen Ausstattungsmerkmale an einem Fahrzeug, dürfte dieses vom Kläger aufgrund seiner Behinderungen im Straßenverkehr überhaupt nicht geführt werden. Die Erforderlichkeit der elektrischen Fensterheber, der Scheinwerferreinigungs- und Heckscheibenwaschanlage, der Servolenkung, des elektrisch verstellbaren Außenspiegels und des Automatikgetriebes ergebe sich aus dem DEKRA-Eignungsgutachten bzw. aus der fachärztlichen Bescheinigung der Klinik B ... Demgegenüber seien die nur empfohlenen Ausstattungsmerkmale zum Führen des Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr nicht zwingend notwendig; dies betreffe die Dachreling als Einstieghilfe, die Zentralverriegelung, die Klimaanlage sowie die Geschwindigkeitsregelanlage. Deshalb habe die Beklagte diesen Ausstattungsmerkmalen bei der Abwägung zu Recht ein geringeres Gewicht als den zum Führen des Fahrzeugs im Straßenverkehr für den Kläger unverzichtbaren Ausstattungsmerkmalen beigemessen. Dies schließe es nicht aus, dass auch diese Ausstattungsmerkmale als im Wesentlichen behinderungsbedingt angesehen werden könnten, wenn der Kläger ohne sie das Fahrzeug nicht nutzen könnte. Jedoch seien derartige Erwägungen zur Zweckmäßigkeit der einzelnen Ausstattungsmerkmale Bestandteil der gerichtlich nicht voll überprüfbaren Ermessensentscheidung der Beklagten. Mit dem einzuhaltenden rechtlichen Rahmen sei es zu vereinbaren, wenn die Beklagte nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auch danach unterscheide, welche Ausstattung bereits im Fahrzeug enthalten ist und welche nicht, so dass deren zusätzlicher Einbau besondere Kosten verursache und es deshalb angemessen sei, diesen besonderen Aufwand, wie z. B. bei der Standheizung, zu übernehmen. Andererseits sei es deshalb nach diesen Grundsätzen nicht zu beanstanden, wenn es zur Förderung des Rehabilitationszwecks nicht als erforderlich angesehen werde, bereits eingebaute Zusatzausstattungen zu übernehmen, auch dann nicht, wenn ohne diese Ausstattungsmerkmale das Fahrzeug vom Betroffenen überhaupt nicht im Straßenverkehr geführt werden dürfe. Insoweit dürfe insbesondere nicht übersehen werden, dass auch die nicht als behinderungsbedingte Zusatzausstattung bezuschusste Ausstattung bereits mit dem pauschalen Bemessungsbetrag bei der Beschaffung des Fahrzeugs anteilig mit gefördert werde. Bei dieser Förderung fließe auch

der Preis des Fahrzeugs selbst mit ein. Gerade bei dem vorliegend im Verhältnis zur Bemessungsgrenze sehr teuren Fahrzeug erfolge deshalb ein dem Zweck der Gewährung von Kraftfahrzeughilfe entsprechender angemessener Ausgleich im Verhältnis zum Einkommen des Klägers. Vor diesem Hintergrund stehe es ebenso mit dem Gesetzeszweck - tatsächlich allein behinderungsbedingte Nachteile auszugleichen - im Einklang, wenn in Folge des technischen Fortschritts ein Vergleich mit dem früher geförderten Fahrzeug abgelehnt werde. Denn inzwischen seien die auch von Nichtbehinderten gekauften Fahrzeuge typischerweise wesentlich umfangreicher ausgestattet als früher, so dass insoweit nicht jede Zusatzausstattung gerade behinderungsbedingt einen finanziellen Mehraufwand erfordere. Schließlich entspreche es dem Grundsatz der Gleichheit der Versicherten, das Automatikgetriebe an Hand der Schwacke-Liste nur anteilig zu fördern.

Gegen das den Bevollmächtigten des Klägers am 07.11.2002 zugestellte Urteil richtet sich dessen am 06.12.2002 beim Sächsischen Landesozialgericht eingegangene Berufung vom 06.12.2002. Er nimmt weiterhin Bezug auf die ärztliche Bescheinigung der Klinik B ... und das DEKRA-Gutachten, aus der sich die behinderungsbedingte Notwendigkeit der Zusatzausstattung ergebe. Außerdem sei eine Bindung der Verwaltung anzunehmen, nachdem die Beklagte bei dem früher geförderten Fahrzeug die streitgegenständlichen Zusatzausstattungen als notwendig angesehen habe.

Der Kläger beantragt,

das Urteil des Sozialgerichts Dresden vom 30.09.2002 sowie den Bescheid vom 06.03.2001 und den Teilabhilfebescheid vom 08.06.2001 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 14.11.2001 insoweit aufzuheben als die Übernahme der Kosten für

1. Elektrische Fensterheber
2. Scheinwerferreinigungsanlage und Heckscheibenwaschanlage
3. Dachreling
4. Klimaanlage
5. Servolenkung
6. Elektrisch verstellbare Außenspiegel
7. Zentralverriegelung
8. Automatikgetriebe
9. Geschwindigkeitsregelanlage

abgelehnt wurde und die Beklagte zu verpflichten, hierüber unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Ein Vergleich mit dem früher geförderten Fahrzeug sei nicht sachgerecht. Sofern ein Fahrzeug serienmäßig mit bestimmten Zusatzausstattungen bestückt sei, die behinderungsbedingt notwendig seien, aber wegen der Serienausstattung keinen behinderungsbedingten Mehrkostenaufwand verursachen, fehle ein auszugleichender behinderungsbedingter Nachteil.

Wegen der Einzelheiten wird auf den Inhalt der gerichtlichen Verfahrensakten aus beiden Rechtszügen und die beigezogene Verwaltungsakte der Beklagten RVNr ... Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung ist unbegründet. Das Sozialgericht hat die Klage im Ergebnis zu Recht abgewiesen. Die angefochtenen Bescheide der Beklagten verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten. Der Kläger hat keinen Anspruch auf volle Erstattung der im Kostenvoranschlag ausgewiesenen Preisanteile für die streitgegenständlichen Ausstattungselemente. Auch sein Recht auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über den Umfang der erstattungsfähigen Kosten ist nicht verletzt.

1. Die Grundlage für die Entscheidung über die streitgegenständlichen Ansprüche bilden vorliegend die [§§ 9, 13 Abs. 1](#) und [§ 16 Abs. 1 Nr. 1](#) des Sechsten Buches Sozialgesetzbuch in der vom 01.01.1998 bis zum 30.06.2001 geltenden Fassung (SGB VI a. F.) in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 3 und § 9 Abs. 2 des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation (RehaAnglG) sowie § 7 Satz 1 der Verordnung über Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (Kraftfahrzeughilfe-Verordnung - KfzHV).

Wie das Sozialgericht bereits zutreffend festgestellt hat, sind die in den [§§ 10 bis 12 SGB VI](#) a. F. genannten persönlichen und versicherungsrechtlichen Voraussetzungen für Gewährung von Leistungen zur Rehabilitation ebenso erfüllt wie die in der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung genannten zusätzlichen Voraussetzungen für die Bereitstellung von Kraftfahrzeughilfe zur Eingliederung in das Arbeitsleben. Die Befragung des Klägers in der mündlichen Verhandlung hat insbesondere bestätigt, dass der Kläger das Fahrzeug nicht nur als Arbeitsgerät benutzt - was vom Eingliederungszweck der Kraftfahrzeughilfe nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV nicht mehr umfasst wäre (vgl. dazu § 3 Abs. 3 KfzHV) -, sondern dass er darauf angewiesen ist, um von seinem Wohnsitz in B ... aus seine Arbeitsstelle in D ... zu erreichen.

Streitig ist zwischen den Beteiligten im Wesentlichen noch, ob es sich bei den im Antrag des Klägers genannten Ausstattungselementen um behinderungsbedingte Zusatzausstattungen im Sinne des § 7 Satz 1 KfzHV handelt, für die der Kläger eine volle Kostenerstattung anstrebt,

obwohl sie in dem Gebrauchtwagen bereits vorhanden waren und vom Gesamtanschaffungspreis des Fahrzeugs mit umfasst sind.

Die Frage ist zu verneinen. Der Kläger hat weder einen Anspruch auf volle Übernahme der aus dem Gesamtkaufpreis herausrechneten Kalkulationsanteile für diese Ausstattungen, noch steht es im Ermessen der Beklagten, dem Kläger diese Kostenanteile zu erstatten. Es handelt sich dabei nicht um behinderungsbedingte Zusatzausstattungen im Sinne der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung.

2. Nach § 7 Satz 1 KfzHV werden die Kosten für eine Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung erforderlich ist, ihren Einbau, ihre technische Überprüfung und die Wiederherstellung ihrer technischen Funktionsfähigkeit in vollem Umfang übernommen.

Durch diese Vorschrift hat der Ordnungsgeber das der Beklagten als Rehabilitationsträger durch [§ 13 Abs. 1 SGB VI](#) a. F. grundsätzlich eingeräumte Ermessen sowohl hinsichtlich der tatbestandlichen Voraussetzungen (Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung erforderlich ist, ihr Einbau, ihre technische Überprüfung und die Wiederherstellung) als auch hinsichtlich der Art (Kosten) und der Höhe (in vollem Umfang) der Leistungen gebunden, soweit es um die Förderung der behindertengerechten Ausstattung eines Kraftfahrzeugs geht. Insoweit hat der Ordnungsgeber auch keine ergänzende Regelung vorgesehen, die dem Rehabilitationsträger ein Ermessen zur Vermeidung von Härtefällen eröffnen würde, wie sich im Umkehrschluss aus § 9 Abs. 1 KfzHV ergibt. Durch die Ermächtigungsgrundlage in § 9 Abs. 2 Satz 2 RehaAnglG hat der Gesetzgeber dem Ordnungsgeber die Befugnis eingeräumt und zugleich die Pflicht auferlegt, Voraussetzungen, Art und Umfang der Leistungen zur Rehabilitation im Einzelnen durch Verordnung - und nicht nur durch Verwaltungsvorschrift - zu regeln und insoweit das dem Rehabilitationsträger nach § 9 Abs. 1 Satz 1, §§ 10 bis 30 RehaAnglG obliegende Ermessen zu binden. Das Bundessozialgericht hat zwar in seinem Urteil vom 16.11.1993, Az. [4 RA 22/93](#), auf das es auch in seiner Entscheidung vom 21.03.2001, Az. [B 5 RJ 8/00 R](#), Bezug nimmt, betont, dass die Beklagte über die Erstattung von Kosten nur im Rahmen einer Ermessensentscheidung zu befinden hat und in deren Rahmen nur die Kosten einer gemessen an der Rehabilitationsaufgabe objektiv notwendigen behinderungsbedingten Zusatzausstattung übernehmen darf. Durch die abschließende Formulierung in § 7 Satz 1 KfzHV, die der Beklagten weder einen kontrollfreien Beurteilungsspielraum noch die Möglichkeit einer von der vollen Kostenübernahme abweichenden Leistungsbewilligung einräumt, ist dieses Ermessen auf die Rechtsfolgen, die der dort beschriebene Tatbestand auslöst, indessen reduziert.

Entscheidend für die Übernahme von Kosten nach § 7 Satz 1 KfzHV ist damit die Beurteilung, ob es sich bei den Ausstattungselementen eines Fahrzeugs um eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung im Sinne dieser Vorschrift handelt. Dabei unterliegt die Auslegung und Anwendung der vom Ordnungsgeber verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe in vollem Umfang der Überprüfung durch die Gerichte.

Maßgeblich zu berücksichtigen ist bei der Auslegung der Begriffe "behinderungsbedingt" bzw. "wegen der Behinderung erforderlich" sowie "Zusatzausstattung" der vom Ordnungsgeber verfolgte Zweck der vollen Kostenübernahme in diesen Fällen in Abgrenzung zu der nur anteiligen Bezuschussung des Beschaffungspreises eines Fahrzeugs ohne die behinderungsbedingte Zusatzausstattung nach Maßgabe der §§ 5 und 6 KfzHV. Durch die Abgrenzung zwischen der behinderungsbedingten Zusatzausstattung im Sinne von § 5 Abs. 1 Satz 2, § 7 Satz 1 KfzHV einerseits und den Kosten des Kraftfahrzeugs "an sich" mitsamt seiner übrigen Ausstattung andererseits, sollen die mit der Eingliederung des Behinderten ins Erwerbsleben verbundenen Lasten sachgerecht entweder der Gemeinschaft der Versicherten und der Allgemeinheit oder dem Behinderten selbst zugewiesen werden. Einerseits gehört die Überwindung der verminderten Erwerbsfähigkeit durch Bereitstellung von Kraftfahrzeughilfe als Leistung zur Rehabilitation und Teilhabe zu dem in der Rentenversicherung versicherten Risiko und liegt im allgemeinen Interesse. Andererseits haben sowohl behinderte als auch nichtbehinderte Versicherte objektiv ein - subjektiv unterschiedlich erlebtes - privates Interesse an der Innehabung eines Kraftfahrzeugs mit einer bestimmten Ausstattung. Soweit durch die Bereitstellung von Rehabilitations- und Teilhabeleistungen zugleich dieses nicht behinderungsspezifische private Interesse bedient würde, läge ein bloßer Mitnahmeeffekt bzw. eine Überkompensation vor; die Bereitstellung von Mitteln aus dem Beitragsaufkommen und steuerlichen Zuschüssen wäre in diesem Umfang nicht gerechtfertigt. Dieser gemischten Interessenlage hat der Ordnungsgeber dadurch Rechnung getragen, dass er die Beschaffungskosten des Kraftfahrzeugs "an sich", d. h. ohne die behinderungsbedingte Zusatzausstattung, innerhalb bestimmter Höchstgrenzen (§ 5 Abs. 1 und 2 KfzHV) nur anteilig bezuschusst; eine Ausnahme gilt nur, wenn das Einkommen des Behinderten sich auf nicht mehr als 40 v. H. der monatlichen Bezugsgröße nach [§ 18](#) des Vierten Buchs Sozialgesetzbuch beläuft (§ 6 KfzHV); das Eingliederungsziel hat dann den Vorrang und soll nicht an mangelnder Eigenleistungsfähigkeit scheitern. Im Gegensatz hierzu ist eine volle Bezuschussung eines Ausstattungselements - ganz gleich, ob serienmäßig eingebaut, beim Neuwagenkauf ergänzend zur Grundausrüstung gewählt oder nachträglich eingebaut - nur dann unabhängig von der Einkommenslage des Behinderten gerechtfertigt, wenn schon wegen der Art der betreffenden Ausstattung feststeht, dass das Interesse an der Überwindung der Behinderung das nicht behinderungsspezifische Interesse an deren Nutzung so wesentlich überwiegt, dass letzteres bei der Entscheidung über die Vergabe der zweckgebundenen öffentlichen Mittel zur Rehabilitation und Teilhabe daneben praktisch unbedeutend erscheint.

3. Im vorliegenden Fall erfüllt nach diesen Maßstäben nur ein Teil der streitgegenständlichen Ausstattungselemente die Tatbestandmerkmale "behinderungsbedingt" (§ 5 Abs. 1 Satz 2 sowie Überschrift § 7 KfzHV) bzw. "wegen der Behinderung erforderlich" (§ 7 Satz 1 KfzHV) und zwar der elektrische Fensterheber vorn rechts, die Heckscheibenwaschanlage, die Servolenkung, der elektrisch verstellbare Außenspiegel vorn rechts und das Automatikgetriebe.

Das Bundessozialgericht hat sich, soweit ersichtlich, bislang nur in seiner Entscheidung vom 16.11.1993, Az. [4 RA 22/93](#), näher mit diesem Merkmal befasst. Es hat in diesem Zusammenhang eine Reihe weiterer Kriterien erwähnt, die bei der Beurteilung der behinderungsbedingten Erforderlichkeit zu berücksichtigen sind ("objektiv im Wesentlichen behinderungsbedingt", "zur Förderung des Rehabilitationszwecks erforderlich", "den besonderen Umständen des Einzelfalls angemessen", "wirtschaftlich und - unter Beachtung des Grundsatzes der Gleichheit der Versicherten bei der Mittelverwendung - sparsam").

Mit dem Kriterium "objektiv im Wesentlichen behinderungsbedingt" greift das Bundessozialgericht begrifflich zurück auf die von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien für die Notwendigkeit von Zusatzgeräten und automatischen Getrieben im Sinne des § 27 der Verordnung über die Versorgung mit Hilfsmitteln und über Ersatzleistungen nach dem Bundesversorgungsgesetz (Orthopädieverordnung - OrthV). Auch in seinem Urteil vom 21.03.2001, Az. [B 5 RJ 8/00 R](#), hat das Bundessozialgericht in die Entscheidung nicht tragenden Teil der Gründe auf die zur Orthopädieverordnung ergangene Rechtsprechung Bezug genommen. Nach der Rechtsprechung zu § 27 OrthV wird die behinderungsbedingte Notwendigkeit einer Zusatzausstattung kausal beurteilt, wobei es in erster Linie auf die Motivlage des Beschädigten beim Erwerb eines Kraftfahrzeugs ankommt. Da allein die Behauptung der inneren Motivation hierfür keinen ausreichenden Anhaltspunkt bietet, wird geprüft, ob die objektiv feststellbaren Umstände auf eine schädigungsbedingte Veranlassung schließen lassen bzw. eine

Wertung des schädigungsbedingten Motivanteils erlauben (Bundessozialgericht, Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 12/93](#)). Dies hängt im Einzelnen von der Konstellation des Einzelfalls ab: Ein nachträglicher Einbau einer Automatik in der Werkstatt soll als Beleg für die Schädigungsbedingtheit der Anschaffung ausreichen, weil Nachrüstungen sonst für Nichtgeschädigte die Ausnahme, insbesondere zeit- und kostenaufwändig seien (Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 12/93](#)). Wenn ein Fahrzeugtyp serienmäßig mit Automatik ausgestattet ist, gelinge die Wertung des schädigungsbedingten Motivanteils dagegen nicht, weil Beschädigte und Nichtbeschädigte sich insoweit gleichförmig verhielten (Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 12/93](#)). Beim Erwerb einer Fahrzeugvariante, die als Teil eines Pakets von - auch nicht behinderungsbedingten - Zusatzausstattungen die Automatik einschließt, soll das Gleiche gelten (Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 12/93](#)), jedenfalls dann, wenn die Ausstattungen nicht einzeln erhältlich sind (Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 17/93](#)). Einen Vergleich mit einer Variante ohne serienmäßige Automatik bzw. ein "Herausrechnen" der Automatik aus dem Preis des Fahrzeugs oder Ausstattungspakets hatte das Bundessozialgericht zunächst zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten nicht zugelassen (Urteil vom 29.09.1993, Az. [9 RV 12/93](#)). Später hat es dann eine Kostenübernahme doch gebilligt, wenn die Automatik im Rahmen eines Ausstattungspakets erworben wurde, dessen Elemente auch ohne Automatikschaltung gesondert hätten angeschafft werden können, so dass sich der Preis der Automatikschaltung pauschalisiert aus dem Paketpreis herausrechnen lässt (Urteil vom 20.10.1999, Az. [B 9 V 23/98 R](#)).

Die Anwendung dieser Grundsätze würde beim Erwerb eines Gebrauchtwagens mit bereits vorhandener Ausstattung nie eine Kostenübernahme zulassen, weil es sich bei einem Gebrauchtwagen um eine nicht vertretbare Sache handelt, so dass der Erwerber sich ebenso wenig wie beim Erwerb eines Neuwagens mit serienmäßiger Ausstattung alternativ für ein im Übrigen identisches Modell ohne die betreffende Ausstattung entscheiden und so durch sein Verhalten an Hand der äußeren Umstände seine innere Motivlage unter Beweis stellen könnte.

Andererseits begegnet es Bedenken, eine behinderungsbedingte Motivation für die Anschaffung einer bestimmten Ausstattung dann zu unterstellen, wenn der Behinderte das gleiche Fahrzeug - je nach Angebotspalette des Herstellers - preislich unterscheidbar auch ohne dieselbe hätte erwerben, wenn auch nicht nutzen, können. Denn über sein hypothetisches Verhalten, wenn er nicht behindert wäre, sagen diese Umstände nichts aus. Ebenso erscheint es bei einer serienmäßigen Ausstattung nicht sachgerecht, eine behinderungsbedingte Motivation stets auszuschließen, weil wegen des notwendig gleichförmigen Verhaltens Behinderter und Nichtbehinderter der geforderte Beweis der inneren Motivation von vorn herein nicht an Hand der äußeren Umstände geführt werden kann; sachgerechte Beweismaßstäbe müssen gerade eine Feststellung der für die materielle Rechtslage erheblichen Tatbestände ermöglichen, umgekehrt müssen die angewandten materiell-rechtlichen Kriterien einer Beweisführung zugänglich sein. Letztlich hinge die Kostenübernahme von der - eher zufälligen - Zusammenstellung der Produktpalette eines Herstellers und der Gewitztheit des Behinderten ab. Dem Anliegen, eine an den Zielen der Rehabilitation orientierte Zuweisung der Vorteile und der Lasten zu treffen, die bei der Bereitstellung von Kfz-Hilfen zur Eingliederung ins Erwerbsleben anfallen, wird diese Kasuistik letztlich nur unzureichend gerecht. Schließlich würden Erwerber eines - in der Regel preiswerteren - Gebrauchtwagens ohne rechtfertigenden Grund schlechter gestellt als die Erwerber eines Neuwagens, wenn die im Kaufpreis eines Gebrauchtwagens kalkulatorisch enthaltenen Kosten einer behindertengerechten Ausstattung nie nach § 7 Satz 1 KfzHV übernommen, sondern ausschließlich mit dem Zuschuss zum Anschaffungspreis des Fahrzeugs abgegolten würden.

Da auch der Wortlaut der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung, anders als die Orthopädieverordnung, keinen Anhalt für ein derartiges subjektiv vermitteltes Kausalitätskriterium zur Abgrenzung der Kosten behinderungsbedingter Zusatzausstattungen von den übrigen Kosten der Beschaffung bietet, ist die Erforderlichkeit der behindertengerechten Ausstattung ausschließlich objektiv zu beurteilen. Dabei richtet sich das Maß des Erforderlichen, wie im Urteil des Bundessozialgerichts vom 16.11.1993, Az. [4 RA 22/93](#), ausgeführt, unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls einerseits und des Grundsatzes der Gleichheit der Versicherten andererseits nach dem Rehabilitationszweck und den Geboten der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Der Rehabilitationszweck ist hier gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV durch das Erreichen des Arbeitsplatzes mit dem Ziel der Eingliederung ins Erwerbsleben definiert.

Nach diesen Maßstäben können Ausstattungen wie folgt unterschieden werden, wobei es wiederum nicht darauf ankommt, ob sie serienmäßig (beim konkreten Typ oder der speziellen Variante) eingebaut, beim Neuwagenkauf ergänzend zur Grundausstattung gewählt (einzeln oder im Paket) oder nachträglich eingebaut werden:

- Eindeutig fällt die Entscheidung bei Einrichtungen aus, ohne die das Fahrzeug gar nicht benutzt werden kann, die sich für diesen Zweck angesichts der Behinderung nicht funktionell durch eine ebenso geeignete, aber wirtschaftlichere Einrichtung ersetzen lassen und die nach allgemeiner Anschauung auch für einen Nichtbehinderten nicht mit einem Gebrauchsvorteil verbunden sind (z. B. Hand- statt Pedalregler). Diese sind stets wegen der Behinderung erforderlich.

- Eindeutig nicht wegen der Behinderung erforderlich sind Ausstattungen, die kein behinderungsbedingtes Defizit im Vergleich mit einem Gesunden ausgleichen, das der Benutzung des Kfz entgegensteht (z. B. Autoradio oder Navigationssystem).

- Nicht wegen der Behinderung erforderlich sind auch Einrichtungen, die zwar empfehlenswert sind, gerade Behinderten die Nutzung besonders erleichtern und evtl. sogar die Verkehrssicherheit maximieren, jedoch für den Behinderten nicht zwingende Voraussetzung sind, um das Fahrzeug nutzen zu können (z. B. die Dachreling als Einstiegshilfe).

- Dagegen sind Einrichtungen, die für den Behinderten zwingende Voraussetzung sind, um ein Fahrzeug zu führen, die aber gleichzeitig nach allgemeiner Anschauung auch für einen Nichtbehinderten mit einem Gebrauchsvorteil verbunden sind und damit zu einer Werterhöhung in der Hand des Fahrzeugbesitzers führen, die über das reine Interesse an der Überwindung der Behinderung hinausgeht (z. B. Automatikschaltung oder Servolenkung), ebenfalls wegen der Behinderung erforderlich. Denn ohne diese Einrichtung kann der Behinderte das Fahrzeug nicht führen. Nach der insoweit klaren Bedeutung der Begriffe "erforderlich" bzw. "notwendig" bleibt in diesem Zusammenhang auch kein Raum für Spekulationen über die Motivlage des Behinderten oder sein fiktives Kaufverhalten, wenn er nicht behindert wäre. Keinesfalls kann deshalb das Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit allein verneint werden, weil angesichts der sich überschneidenden Interessenlage die volle Kostenübernahme als unbefriedigend empfunden wird.

In Abgrenzung zu den Gründen des angefochtenen Urteils ist noch klarzustellen, dass Ausstattungselemente, ohne die der Behinderte das Fahrzeug nicht nutzen kann, auch dann stets behinderungsbedingt notwendig sind, wenn sie von sachverständiger Stelle ohne Rücksicht auf den rehabilitationsrechtlichen Gesetzeszweck nur als nützlich empfohlen, jedoch nicht als erforderlich erachtet werden. Das Sozialgericht

hat zwar zutreffend darauf hingewiesen, dass der Rehabilitationsträger an die Gutachten der Sachverständigen nicht gebunden ist, zumal diese den Sachverhalt in erster Linie unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit beurteilen. Kommt der Rehabilitationsträger jedoch zu dem Ergebnis, dass die von der sachverständigen Stelle verneinte Erforderlichkeit entgegen deren Einschätzung im Sinne des § 7 Satz 1 KfzHV doch zu bejahen ist, steht es nicht in seinem Ermessen, ob er die Ausstattung bezuschusst oder nicht. Der vorliegende Fall bietet indessen keinen Anlass, von der ärztlichen Einschätzung der verkehrstechnischen Erforderlichkeit der streitbefangenen Ausstattungselemente unter rehabilitationsrechtlichen Aspekten abzuweichen.

Im Einzelnen beurteilt sich die Erforderlichkeit der streitgegenständlichen Ausstattungselemente damit wie folgt:

a) Elektrische Fensterheber vorn links und hinten sind nicht erforderlich, denn sie sind nicht geeignet, ein behinderungsbedingtes Defizit auszugleichen. Ob der Kläger zur Bedienung des Fensterhebers eine Kurbel oder einen Knopf bedient, eine Hand muss er ohnehin vom Lenkrad nehmen. Insoweit besteht kein Unterschied zu einem Nichtbehinderten. Die fachärztliche Bescheinigung der B ...-Klinik lässt es dementsprechend auch bei einer bloßen Empfehlung bewenden.

Etwas Anderes gilt hinsichtlich des Fensterhebers vorn rechts; das Eignungsgutachten der DEKRA hat dem Kläger den Einbau eines elektrischen Fensterhebers hier zur Auflage gemacht; dies ist auch nachvollziehbar, weil es dem Kläger wegen seiner Behinderung nicht wie einem Nichtbehinderten möglich ist, bei verkehrsbedingtem Bedarf zur rechten Tür zu greifen. Diese Ausstattung fällt unter die vorstehend genannte letzte Fallgruppe, da sie einen objektiven Gebrauchsvorteil für Behinderte wie für Nichtbehinderte bietet, für Behinderte aber zur Nutzung des Fahrzeugs unabdingbar ist.

b) Eine Scheinwerferreinigungsanlage und eine Heckscheibenwaschanlage lässt zunächst keinen konkreten Bezug zur Behinderung des Klägers erkennen. Zum Führen eines Fahrzeugs ohne diese Ausstattung ist der Kläger nicht besser und nicht schlechter in der Lage als ein Nichtbehinderter. Die fachärztliche Bescheinigung der B ...-Klinik enthält dementsprechend auch wiederum nur eine Empfehlung ("möglichst").

Gleichwohl bejaht das Eignungsgutachten der DEKRA die Erforderlichkeit einer Wischwaschanlage hinten bei leicht verschmutzender Heckscheibe, wie sie der Kombi des Klägers besitzt. Da es einem Behinderten erheblich mehr Mühe bereitet, die Heckscheibe öfter von Hand zu reinigen als einem Nichtbehinderten, sieht der Senat keine durchgreifenden Bedenken, dem Eignungsgutachten hinsichtlich dieses einzelnen Ausstattungselements zu folgen und die Notwendigkeit ungeachtet des weitergehenden Gebrauchsvorteils - auch für Nichtbehinderte ist die Heckscheibenwaschanlage bequemer - zu bejahen.

c) Die Ausstattung mit einer Dachreling erkennt der Senat, wie schon das Sozialgericht, als durchaus sinnvoll an, um den Einstieg aus dem Rollstuhl in das Fahrzeug zu erleichtern. Gleichwohl handelt es sich nicht um eine notwendige Ausstattung. Das DEKRA-Gutachten, auf das der Kläger sich bezieht, empfiehlt die Reling nur, ohne dass ihr Vorhandensein Voraussetzung für die Benutzung des Fahrzeugs wäre.

d) Die Klimaanlage ist nicht erforderlich. Sie wird auch im Eignungsgutachten der DEKRA lediglich als Empfehlung erwähnt. Um Unterkühlungen zu vermeiden, genügt eine Heizung, zum Enteisen der Scheiben die bereits bezuschusste Standheizung. Ebenso wenig wie eine Voraussetzung für die Nutzung eines PKW ohne Klimaanlage durch einen Nichtbehinderten ist, dass dieser im Stau auf der Autobahn vor einer Überhitzung aus dem Auto aussteigen kann, ist eine Klimaanlage notwendig, weil sie dem Behinderten das Aussteigen sozusagen ersetzt. Im Übrigen muss der Kläger auf dem Weg von seinem Wohn- zum Arbeitsort (knapp 9 km vom D ... Südrand in die Innenstadt) auch keine Autobahn benutzen. Dass er darüber hinaus auch zur Berufsausübung im Außendienst auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, muss mit Rücksicht auf den durch § 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV umrissenen Rehabilitationszweck außer Betracht bleiben, weil die Kraftfahrzeughilfe außer im Rahmen des § 3 Abs. 3 KfzHV nicht der Finanzierung von Arbeitsgeräten dient.

e) Eine Servolenkung ist sowohl nach der fachärztlichen Stellungnahme der Klinik B ... als auch nach dem Eignungsgutachten der DEKRA zum Führen des Fahrzeugs Voraussetzung (der Volvo V70 hat ein zulässiges Gesamtgewicht von reichlich 2 Tonnen) und damit ungeachtet des weitergehenden Gebrauchsvorteils - auch für Nichtbehinderte ist eine Servolenkung bequemer - auch behinderungsbedingt notwendig.

f) Elektrisch verstellbare Außenspiegel sind nach dem Eignungsgutachten der DEKRA nur rechts Voraussetzung für das Führen des Fahrzeugs, insoweit allerdings wegen der Behinderung erforderlich. Das zu den elektrischen Fensterhebern Gesagte trifft entsprechend auch auf die Außenspiegel zu.

g) Eine Zentralverriegelung ist nicht wegen der Behinderung erforderlich. Das Eignungsgutachten der DEKRA beschränkt sich auf eine bloße Empfehlung. Ein konkreter Bezug zu den behinderungsbedingten Nachteilen ist nicht erkennbar. Es ist schon nicht klar, warum der Kläger, wie er geltend macht, ohne die Zentralverriegelung unzumutbarer Weise um das Fahrzeug herumfahren müsste. Die anderen Türen müsste er nach dem Aussteigen dann jedenfalls nicht abschließen, weil sie ohne Zentralverriegelung gar nicht offen wären. Ein evtl. Mitfahrer könnte die Tür auch selbst schließen, die Mitnahme anderer Fahrgäste wäre zudem nicht mehr von dem in § 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV genannten Rehabilitationszweck gedeckt.

h) Die Notwendigkeit des Einbaus eines Automatikgetriebes hat die Beklagte dem Grunde nach bereits anerkannt, insoweit ist nur noch die Höhe des Zuschusses streitig. An der Erforderlichkeit der Getriebeautomatik zum Führen des Fahrzeugs bestehen für den Senat im Hinblick darauf, dass der Kläger keine Kupplung betätigen kann, auch keine Zweifel.

i) Die Geschwindigkeitsregelanlage ist demgegenüber nicht wegen der Behinderung erforderlich. Die entsprechende Empfehlung im Eignungsgutachten der DEKRA begründet nicht ihre Notwendigkeit. Ein Nutzen zur Überwindung behinderungsbedingter Defizite, der über den allgemeinen behinderungsunabhängigen Gebrauchsvorteil hinausginge und das Führen des Fahrzeugs dem Kläger erst ermöglichen würde, ist auch sonst nicht ersichtlich.

4. Keines der vorstehend genannten Ausstattungselemente, die wegen der Behinderung erforderlich sind, kann als behinderungsbedingte Zusatzausstattung im Sinne des § 7 Satz 1 KfzHV angesehen werden, weil sie nicht das weitergehende Merkmal der behinderungsbedingten Zusätzlichkeit erfüllen.

Indem der Verordnungsgeber nach dem Wortlaut des § 5 Abs. 1 Satz 2 und des § 7 Satz 1 KfzHV nicht jegliche behindertengerechte Ausstattung, sondern nur Zusatzausstattungen als voll bezuschungsfähig anerkannt hat, kommt dem Merkmal der Zusätzlichkeit eine weitere leistungseinschränkende Bedeutung zu.

Der Begriff der Zusatzausstattung ist in der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung nicht näher definiert. Es läge nach dem allgemeinem Sprachgebrauch beim Autokauf nahe, dann nicht mehr von einer Zusatzausstattung zu sprechen, wenn ein Ausstattungselement eines Neuwagens bereits zur Serienausstattung der konkreten Fahrzeugvariante gehört. Da weder der vom Verordnungsgeber der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung allgemein verfolgte Abgrenzungszweck noch die von den Umständen des Einzelfalles abhängigen Voraussetzungen zum Erreichen des jeweiligen Eingliederungsziels einer Rehabilitationsleistung einen sachlichen Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Produktpalette eines Fahrzeugherstellers aufweisen, kommt ein Rückgriff auf die im Kraftfahrzeughandel verwendeten Begrifflichkeiten bei der Auslegung der anzuwendenden Rechtsnormen nicht in Betracht. Insbesondere wenn der Behinderte einen bereits behinderungsgerecht ausgestatteten Gebrauchtwagen erwirbt, ist die nur bei Neuwagen interessierende Unterscheidung zwischen Grund- und Serienausstattung gegenstandslos. Es kann unter Beachtung der Gleichbehandlung der Versicherten im Hinblick auf den Rehabilitationszweck auch keinen Unterschied machen, ob der Behinderte einen Neu- oder einen Gebrauchtwagen erwirbt, ob er die behindertengerechte Ausstattung nachrüsten lässt oder ob diese beim Erwerb bereits eingebaut ist und ob ein Fahrzeughersteller ein bestimmtes Element als serienmäßige Ausstattung einer bestimmten Fahrzeugvariante, evtl. neben einer einfacheren Variante, als Teil eines Ausstattungspakets, als einzelne Zusatzausstattung oder als Nachrüstsatz vertreibt. Die Unterscheidung nach Serien- bzw. Grund- und Zusatzausstattung entsprechend dem Sprachgebrauch beim Autohandel wäre auch zur Vermeidung von Mitnahmeeffekten untauglich, weil sie durch Ausweichen auf andere Fahrzeugtypen oder -varianten, die Auswahl oder den Zuschnitt von Ausstattungspaketen und Nachrüstsätzen umgangen werden könnte, unter Umständen sogar verbunden mit einer Verteuerung der Anschaffungskosten.

Wie schon das Merkmal der Erforderlichkeit ist vielmehr auch der Begriff der Zusätzlichkeit anhand des Zwecks der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung auszulegen, eine an den Zielen der Rehabilitation orientierte Zuweisung der Vorteile und der Lasten zu treffen, die mit der Bereitstellung von Kraftfahrzeughilfen zur Eingliederung ins Erwerbsleben anfallen. Eine solche sachgerechte Zuweisung setzt voraus, dass das in § 5 Abs. 1 Satz 2 sowie § 7 Überschrift und Satz 1 KfzHV Kriterium "behinderungsbedingt" bzw. "wegen der Behinderung" auch auf das Merkmal der Zusätzlichkeit bezogen wird. Eine Ausstattung ist in diesem Sinne nur dann wegen der Behinderung zusätzlich, wenn sie einen spezifischen Bezug zur Behinderung aufweist und deshalb von Nichtbehinderten üblicherweise gar nicht in Anspruch genommen wird. Entscheidend ist also allein, ob es sich um eine spezielle Behindertenausstattung handelt.

Zwar mag die Anschauung darüber, was behinderungsspezifisch ist, im Laufe des technischen Fortschritts Änderungen unterworfen sein, aus einer Hilfseinrichtung für Behinderte könnte sich beispielsweise eine Komfortausstattung für Nichtbehinderte entwickeln. Derartige Fälle dürften indessen selten sein und sich den Erfordernissen der Praxis entsprechend ohne Weiteres beurteilen lassen.

Das bedeutet, dass die Kosten der oben unter Nummer 3 im ersten Spiegelstrich genannten Einrichtungen - solche, ohne die der Behinderte das Fahrzeug nicht benutzen kann und die nach allgemeiner Verkehrsanschauung für einen Nichtbehinderten mit keinem Gebrauchsvorteil verbunden sind - als Zusatzausstattung stets zu übernehmen sind. Dabei kommt es nicht darauf an, ob sie anfänglich vorhanden waren oder nachgerüstet wurden; im ersten Fall stellen die Mehrkosten des Behindertenfahrzeugs gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug für Nichtbehinderte die Kosten der Zusatzausstattung dar, beim Fehlen eines im Übrigen identischen Vergleichsfahrzeugs können die zusätzlichen Kosten ggf. auch anhand von Preislisten festgestellt werden (z. B. Schwacke-Liste für Sonderausstattung, Ersatzteilkataloge).

Die Kosten der im letzten Spiegelstrich genannten Einrichtungen - für den Behinderten zum Führen des Fahrzeugs notwendige Ausstattungen, die aber mit einem objektiven Gebrauchsvorteil auch für Nichtbehinderte verbunden sind - sind dagegen im Sinne des § 7 Satz 1 KfzHV nie wegen der Behinderung zusätzlich. Es mag sein, dass - worüber nur spekuliert werden kann - der Behinderte ohne die Behinderung hierauf vielleicht verzichtet hätte. Da er indessen objektiv auch einen nicht behinderungsspezifischen Vorteil erlangt, ist es jedoch ausreichend, dass diese Kosten nur anteilig, als Teil der Kosten für die Beschaffung des Fahrzeugs nach §§ 5, 6 KfzHV, bezuschusst werden.

Daraus folgt, dass auch die Kostenanteile für den elektrischen Fensterheber rechts, die Heckscheibenwaschanlage, die Servolenkung, den elektrisch verstellbaren Außenspiegel rechts und das Automatikgetriebe nicht übernommen werden können, weil es sich nicht um gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen für Nichtbehinderte zusätzliche Ausstattungen handelt. Das Gleiche trifft im Übrigen auch für die anderen streitgegenständlichen Ausstattungselemente zu: auch Fensterheber und Außenspiegel an den anderen Türen, eine Scheinwerferreinigungsanlage, eine Dachreling (nicht als Haltegriff, aber als Dachlastenträger), eine Klimaanlage, die Zentralverriegelung und der Tempomat sind auch für Nichtbehinderte objektiv von Vorteil.

Soweit die Beklagte bereits einen Zuschuss in Höhe des Schwacke-Listenpreises für das Automatikgetriebe gezahlt hat, ist der angefochtene Bescheid für den Kläger begünstigend, ohne dass aus der Zuerkennung eines Teil der begehrten Fördersumme eine Bindung des Gerichts an die Auffassung der Beklagten resultieren würde. Auch dass die Beklagte bei dem zuvor genutzten Fahrzeug in weiterem Umfang Ausstattungen als behinderungsbedingt notwendige Zusatzausstattung anerkannt hat, verhilft der Klage nicht zum Erfolg. Die einmalige rechtswidrig begünstigende Zuerkennung dieser Leistungen begründet keine Selbstbindung der Verwaltung mit der Wirkung, dass die Beklagte die rechtswidrige Bewilligung wiederholen müsste.

Die Berufung ist somit zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf [§ 193 Abs. 1](#) des Sozialgerichtsgesetzes (SGG) und folgt der Entscheidung in der Hauptsache. Die Revision ist wegen grundsätzlicher Bedeutung der Sache gemäß [§ 160 Abs. 2 Nr. 1 und 2 SGG](#) zugelassen.

Rechtskraft

Aus

Login

FSS

Saved

2004-01-27