

**B 11 AL 60/01 R**

Land  
Bundesrepublik Deutschland  
Sozialgericht  
Bundessozialgericht  
Sachgebiet  
Arbeitslosenversicherung  
Abteilung  
11

1. Instanz  
SG München (FSB)  
Aktenzeichen  
S 5 AL 1839/97

Datum  
21.01.2000  
2. Instanz  
Bayerisches LSG  
Aktenzeichen  
L 9 AL 140/00

Datum  
12.07.2001  
3. Instanz  
Bundessozialgericht  
Aktenzeichen  
B 11 AL 60/01 R

Datum  
20.02.2002

Kategorie  
Urteil

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Bayerischen Landessozialgerichts vom 12. Juli 2001 wird zurückgewiesen. Kosten des Revisionsverfahrens sind nicht zu erstatten.

Gründe:

I

Der Rechtsstreit betrifft die Eigenbeteiligung des Klägers von 0,25 DM/km an den Fahrtkosten zum Arbeitsplatz in der Zeit vom 1. Oktober 1996 bis 30. September 1998.

Der am 8. Januar 1967 geborene Kläger ist schwerbehindert mit einem Grad der Behinderung von 100. Ihm sind die Merkzeichen "B" und "aG" zuerkannt; er ist Rollstuhlfahrer. Der Kläger lebt bei seinen Eltern. Die Realschule hat er 1987 abgeschlossen und von 1992 bis 1994 den Beruf eines Industriekaufmanns erlernt. Von Januar bis September 1996 war er arbeitslos; er bezog zuletzt Arbeitslosengeld in Höhe von 327,60 DM wöchentlich.

Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme war der Kläger ab 1. Oktober 1996 bei dem "Projekt ABBA im Arbeitslosentreff M. e.V." als Bürohilfe mit einer Arbeitszeit von 25 Stunden wöchentlich beschäftigt. Wegen seiner Behinderung ist der Kläger außer Stande, ein Kraftfahrzeug zu führen; öffentliche Nahverkehrsmittel kann er nur mit einer Begleitperson benutzen.

Mit Bescheiden vom 12. November 1996 und 22. September 1997 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 29. Oktober 1997 bewilligte ihm die beklagte Bundesanstalt für Arbeit (BA) einen Beförderungszuschuss für Taxifahrten von der Wohnung zur Arbeitsstätte (22 km), die je einfache Fahrt 60 DM kosteten und berücksichtigte einen Eigenanteil des Klägers in Höhe von 0,25 DM je km - für eine Fahrt also 5,50 DM. Im Widerspruchsbescheid führte die BA aus, nach ihren Dienstanweisungen zu § 9 der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (KfzHV) setze sich die Eigenbeteiligung aus einer anschaffungs- und einer nutzungsbezogenen Komponente zusammen. Erstere sei einkommensabhängig nach § 6 Abs 1 KfzHV. Wegen des Einkommens des Klägers - monatliches Arbeitsentgelt netto 1.728,65 DM bis Dezember 1996, 1.656,33 DM im Jahr 1997 und 1.611,62 DM bis September 1998 - sei ein einkommensabhängiger Eigenanteil nicht anzusetzen. Der Nutzungsanteil von 0,25 DM/km sei einkommensunabhängig, da nach der KfzHV und nach anderen Rechtsvorschriften diese Kosten nicht zu übernehmen seien.

Hiergegen richtet sich die Klage. Der Kläger hat geltend gemacht, wegen der Bezugnahme des § 9 Abs 1 Satz 2 Halbsatz 2 KfzHV auf § 6 KfzHV seien beide Komponenten einkommensabhängig zu ermitteln. Der grundsätzliche Fehler im Ansatz der BA liege in der Annahme, § 6 KfzHV decke nur Anschaffungskosten für ein Kraftfahrzeug ab, während die Kosten der beruflichen Nutzung vom Behinderten selbst zu tragen seien. Die Förderungsgrenzen in § 6 KfzHV seien so festgesetzt, dass sie auch die beruflichen Nutzungskosten sicherstellten. Die Berechnung des Eigenanteils durch die BA verletze das Gleichheitsgebot und das Benachteiligungsverbot des Grundgesetzes (GG). Nach der Bemessungs-Methode der Hauptfürsorgestelle betrage sein Eigenanteil nur 32 DM monatlich. Mit einem Eigenanteil in Höhe der Kosten, die bei der Benutzung des Münchner Verkehrsverbundes anfielen - 104,50 DM monatlich - sei er nur einverstanden, wenn der Eigenanteil in dieser Höhe dem GG entspreche.

Das Sozialgericht (SG) hat die Klage mit Gerichtsbescheid vom 21. Januar 2000 abgewiesen. Es hat ausgeführt, eine Verpflichtung von Rehabilitationsträgern, eine Beihilfe zu den Betriebskosten eines Kraftfahrzeugs zu tragen, ergebe sich nicht aus § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 1 und 2 KfzHV. Deshalb seien auch von Behinderten, die ein Kraftfahrzeug nicht selbst führen könnten, die Kosten für die Nutzung unabhängig vom

Einkommen als Eigenbeteiligung anzusetzen, die etwa den Betriebskosten entspreche. Die Beklagte habe die Pauschale von 0,25 DM/km im Rahmen ihres Ermessens sachgerecht festgesetzt.

Mit der Berufung hat der Kläger sein Anliegen weiter verfolgt und nunmehr die Ansicht vertreten, bei Anwendung der Tabelle der Hauptfürsorgestelle habe er keinen Eigenanteil aufzubringen. Das Rehabilitations-Angleichungsgesetz (RehaAnglG) fordere von allen Rehabilitationsträgern die gleichmäßige Anwendung der Rehabilitationsvorschriften.

Das Landessozialgericht (LSG) hat die Berufung mit Urteil vom 12. Juli 2001 zurückgewiesen. In den Entscheidungsgründen ist ausgeführt, dem Kläger stehe ein Zuschuss zu den Beförderungskosten zum Arbeitsplatz als Rechtsanspruch auf Rehabilitation zu, denn er habe seinen Arbeitsplatz vor Inkrafttreten des Wachstums- und Beschäftigungsförderungsgesetzes (WFG) vom 25. September 1996 ([BGBl I 1461](#)) angetreten. Er erfülle auch die Voraussetzungen des § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV, unter denen einem behinderten Menschen ein Zuschuss für die Beförderung durch Beförderungsdienste an Stelle von Kraftfahrzeughilfe bewilligt werden kann. Auch wenn auf diese Leistung im Hinblick auf [Art 3 Abs 1 und Abs 3 Satz 2 GG](#) ein Anspruch bestehe, sei die BA nach § 9 Abs 1 Satz 2 Halbsatz 2 KfzHV nicht gehindert, bei dem Zuschuss zu den Beförderungskosten grundsätzlich einen Eigenanteil zu berücksichtigen. Das ergebe sich aus der Verweisung auf die Grundsätze zur Bemessung von Beschaffungszuschüssen. Nach ständiger Rechtsprechung, die der Begründung des Regierungsentwurfs der Verordnung folge (BSG [SozR 3-4100 § 56 Nr 10](#)) begründe die KfzHV keine Förderung zu den laufenden Kosten von Betrieb und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs. Diese Kosten hätten auch nicht behinderte Arbeitnehmer aus dem Arbeitseinkommen als Aufwendungen zum allgemeinen Lebensunterhalt aufzubringen. Eine abweichende Entscheidung hätte die BA allenfalls bei Vorliegen einer besonderen Härte treffen können. Geringes Erwerbseinkommen allein reiche zur Begründung einer besonderen Härte nicht aus, weil es nicht Ausnahmecharakter aufweise, der die besondere Härte kennzeichne. Solche Merkmale seien hier nicht gegeben, zumal der Kläger kostenfrei bei seinen Eltern wohne. Die Berücksichtigung des Eigenanteils führe auch nicht zu seiner Sozialhilfebedürftigkeit. Die Bezugnahme des Klägers auf die Praxis der Hauptfürsorgestelle im Bereich der Kriegsopferfürsorge beachte nicht, dass für diesen Bereich Sonderregelungen gelten. Diese beruhten auf dem Gedanken der Aufopferung, weshalb die unterschiedliche Bemessung des Eigenanteils im Rahmen der Kraftfahrzeughilfe auch keine Verletzung des Gleichheitssatzes enthalte. Der Eigenanteil von 0,25 DM/km sei nicht zu beanstanden. Er enthalte eine zulässige Pauschalierung. Tatsächlich seien die Nutzungskosten eines Kraftfahrzeugs mittlerer Größe unter Berücksichtigung der reinen Betriebskosten (Kraftstoff, Öl, Reparaturen, Wartung, Ersatzteile) sowie der feststehenden Kosten (Haftpflichtversicherung, Kraftfahrzeugsteuer, Teilkaskoversicherung) höher als der von der BA mit 0,25 DM/km angesetzte Betrag.

Mit der vom LSG zugelassenen Revision rügt der Kläger die Verletzung von § 56 Abs 1 Arbeitsförderungsgesetz (AFG); §§ 1, 6, 9 KfzHV; § 9 RehaAnglG sowie [Art 3 Abs 1](#) und [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#). Er vertritt die Ansicht, die BA habe als Rehabilitationsträger die Beförderungskosten zum Arbeitsplatz ohne seine Eigenbeteiligung, allenfalls unter Berücksichtigung einer Eigenbeteiligung, wie sie von Trägern der Kriegsopferfürsorge berücksichtigt werde, zu übernehmen. Entgegen der Ansicht des LSG sei auch hinsichtlich des Nutzungsanteils eine einkommensbezogene Berechnung durchzuführen, die eine Eigenbeteiligung des Klägers entfallen lasse. Die Verweisung des § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV auf § 6 KfzHV (Anschaffung und berufliche Nutzung des Kraftfahrzeuges) zeige, dass sich die Regelung für die Übernahme von Beförderungskosten von derjenigen über die Beschaffung eines Kraftfahrzeuges sowie die Unterhaltskosten unterscheide. Jedenfalls habe aber der Kläger Anspruch auf die Berücksichtigung eines geringeren Eigenanteils, wie er sich aus Tabellen der Hauptfürsorgestelle ergebe. Das beruhe auf der gesetzlichen Verpflichtung zur Angleichung der Rehabilitationsleistungen verschiedener Rehabilitationsträger. Die Pflicht zur Vereinheitlichung ergebe sich aus [Art 3 Abs 1](#) und [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#). Das Benachteiligungsverbot Behinderter bedeute, dass der Kläger hinsichtlich der Kosten zum Erreichen seines Arbeitsplatzes nicht schlechter gestellt werden dürfe als ein nicht behinderter Mensch. Daher dürften im Höchstfall die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs als Eigenanteil berücksichtigt werden. Wegen seiner schweren Behinderung habe er wesentlich größeren Aufwand, sich in das Arbeitsleben einzugliedern, als ein nicht behinderter Mensch. Diese Eingliederung dürfe nicht durch finanzielle Benachteiligungen erschwert werden. Auch der Begriff der besonderen Härte sei im Hinblick auf [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#) auszulegen. Deshalb sei entgegen der Ansicht des LSG nicht allein auf das Einkommen des Klägers und seine Sozialhilfebedürftigkeit abzustellen.

Der Kläger beantragt (sinngemäß),

das Urteil des Bayerischen Landessozialgerichts vom 12. Juli 2001

und den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts vom 21. Januar 2000 aufzuheben sowie die Bescheide der Beklagten vom 12. November 1996 und 22. September 1997 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 29. Oktober 1997 zu ändern und die Beklagte zu verurteilen, dem Kläger den Zuschuss zu den Beförderungskosten ohne Eigenbeteiligung zu gewähren,

hilfsweise,

den Eigenanteil des Klägers unter Berücksichtigung der Tabelle der Hauptfürsorgestelle bei der Regierung von Oberbayern zu bemessen.

Die Beklagte beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

Sie meint, ein Anspruch des Klägers auf höhere Zuschüsse bestehe schon deshalb nicht, weil ein Leistungsanspruch dem Grunde nach nicht bestehe. Das LSG habe eine besondere Härte iS des § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV mit bindender Wirkung verneint. Im Übrigen sei zwischen einem anschaffungs- und einem nutzungsbedingten Eigenanteil zu unterscheiden. Dies ergebe sich aus § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV, der auf die Eigenbeteiligung bei der Anschaffung von Kraftfahrzeugen verweise. Für die laufenden Kosten zum Betrieb und zur Unterhaltung eines Kraftfahrzeuges sähe die KfzHV Regelleistungen nicht vor. Das Vorliegen einer besonderen Härte habe das LSG verneint. Gegen die Pauschalierung des nutzungsbezogenen Eigenanteils mit 0,25 DM/km beständen keine Bedenken, weil die BA einen für den Kläger günstigeren Wert als die tatsächlichen Kosten zu Grunde gelegt habe. Die Maßstäbe der Hauptfürsorgestelle im Bereich der Kriegsopferfürsorge seien im vorliegenden Zusammenhang nicht heranzuziehen, weil im Bereich der Kriegsopferfürsorge der Zuschuss zu den laufenden Betriebs- und Instandhaltungskosten als Regelleistung vorgesehen sei. Das Gleichheitsgebot des [Art 3 Abs 1 GG](#) und das Benachteiligungsverbot des [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#) seien nicht verletzt.

Die Beteiligten haben sich mit einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung einverstanden erklärt.

II

Die Revision ist nicht begründet, denn die Entscheidung des LSG beruht nicht auf einer Gesetzesverletzung ([§ 170 Abs 1 Sozialgerichtsgesetz \(SGG\)](#)).

1. Die Zuständigkeit der beklagten BA für eine Entscheidung über einen Zuschuss zur Beförderung des Klägers zum Arbeitsplatz ergibt sich aus § 57 AFG. Es handelt sich um eine die Berufsförderung ergänzende Leistung, welcher die BA als Rehabilitationsträger subsidiär gegenüber anderen Trägern iS des § 2 Abs 1 RehaAnglG (vgl jetzt § 6 Abs 1 Sozialgesetzbuch - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen (SGB IX)) erbringt. Die Zuständigkeit eines anderen Rehabilitationsträgers ist hier nicht ersichtlich.

2. Zutreffend ist das LSG von § 56 Abs 1 AFG in der bis zum 31. Dezember 1996 geltenden Fassung ausgegangen, weil der Kläger seinen Arbeitsplatz vor dem 1. Januar 1997 angetreten und Leistungen beantragt hat (§ 242w Abs 5 AFG idF des WFG vom 25. September 1996 ([BGBl I 1461](#))). Dabei kann unentschieden bleiben, ob diese Übergangsvorschrift auch für die Weiterbewilligung des Zuschusses zu den Kosten für die Beförderung durch einen Beförderungsdienst ab 1. Oktober 1997 gilt. Zwar sind Rehabilitationsleistungen der BA nach § 56 Abs 1 Satz 1 AFG id ab 1. Januar 1997 geltenden Fassung des WFG Ermessensleistungen. Da die BA aber den Beförderungszuschuss mit den Bescheiden vom 12. November 1996 und 22. September 1997 dem Grunde nach bewilligt hat und der Kläger die Bewilligung dem Grunde nach bei sachdienlicher Fassung seines Antrages nach dem gesamten Vorbringen nicht angefochten hat, ergibt sich ein Anspruch auf die Leistungen dem Grunde nach aus § 39 Abs 1 und 2 Sozialgesetzbuch - Verwaltungsverfahren (SGB X); [§ 77 SGG](#). Allerdings erstreckt sich die Bindungswirkung des Bescheids lediglich auf die im Entscheidungssatz angeordnete Rechtsfolge, nicht aber auf deren gesetzliche Voraussetzungen. Mit der Bewilligung des Zuschusses zur Beförderung durch einen Beförderungsdienst für die Zeit vom 1. Oktober 1996 bis 30. September 1998 unter Berücksichtigung eines Eigenanteils des Klägers von 0,25 DM/km ist damit nicht bindend über das Vorliegen einer "besonderen Härte" iS des § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV entschieden (vgl [BSGE 66, 168, 175 = SozR 3-2400 § 7 Nr 1](#)).

3. Grundlage des Anspruchs auf einen Zuschuss zu den Kosten für die Beförderung des Behinderten durch einen Beförderungsdienst ist § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV.

3.1 Hierbei handelt es sich um eine Spezialvorschrift zu Gunsten von Behinderten, die die Merkmale des § 9 Abs 1 Satz 2 Nr 1 und 2 KfzHV aufweisen und denen deshalb die sonst nicht vorgesehene Leistung eines Zuschusses zu den Kosten der Beförderung durch einen Beförderungsdienst eröffnet wird. Die in § 9 Abs 1 Satz 2 Nr 1 und 2 KfzHV alternativ geregelten Voraussetzungen des Zuschusses zu den Beförderungskosten durch einen Beförderungsdienst kennzeichnen eine besondere Härte für den Anspruch dem Grunde nach. Das ergibt die Entstehungsgeschichte der Vorschrift. Die Übernahme der Beförderungskosten ist auf Vorschlag des Bundesrates ausdrücklich in § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV aufgenommen worden (BR-Drucks 266/87 S 27). Sie ist als Spezialregelung gegenüber der Härteklausele des Satzes 1 aufzufassen. Der Rückgriff des LSG auf [Art 3 Abs 1](#) und [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#) ist danach im vorliegenden Zusammenhang entbehrlich, stützt aber das vorstehend begründete Ergebnis.

3.2 Die Voraussetzungen des § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV sind hier gegeben. Nach den nicht mit Revisionsrügen angegriffenen tatsächlichen Feststellungen des LSG, die damit für das Bundessozialgericht (BSG) bindend sind ([§ 163 SGG](#)), kann der Kläger wegen multipler und schwerer Behinderungen nicht selbst ein Kraftfahrzeug führen und öffentliche Verkehrsmittel nicht ohne Begleitperson nutzen. Auch ein Dritter kann ein Kraftfahrzeug nicht für ihn führen. Mit Recht hat das LSG deshalb angenommen, ein Zuschuss für die Beförderung zur Arbeit durch einen Beförderungsdienst sei zur Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit unumgänglich. Dem geltend gemachten Anspruch auf eine Förderung ohne Eigenbeteiligung lässt sich danach - entgegen der Ansicht der BA - nicht entgegenhalten, die Voraussetzungen für die Förderung lägen dem Grunde nach nicht vor.

4. Auch soweit im Rahmen des Rehabilitationsrechts ein Anspruch auf Kraftfahrzeughilfe besteht, ist dieser der Höhe nach vom pflichtgemäßen Ermessen des Rehabilitationsträgers abhängig, wobei der 2. Halbsatz des § 9 Abs 1 Satz 2 iVm § 6 KfzHV Grenzen vorgibt. Nach dieser Regelung hat die BA zu berücksichtigen, was der Behinderte als Kraftfahrzeughalter bei der Anwendung des § 6 KfzHV für die Anschaffung und die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Einen Eigenanteil bei den Anschaffungskosten hat die BA nicht berücksichtigt, so dass die Merkmale des § 6 Abs 1 KfzHV hier nicht zu behandeln sind. Zutreffend hat die BA jedoch mit einem Eigenanteil von 0,25 DM/km pauschalierend berücksichtigt, was der Kläger für die berufliche Nutzung des Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln aufzubringen hätte. Dazu hat das LSG zutreffend ausgeführt, dass sich die Kraftfahrzeughilfe grundsätzlich nur auf die Beschaffungskosten, nicht aber auf die feststehenden Kosten der Kraftfahrzeughaltung (Kraftfahrzeugsteuer, Beiträge zur Haftpflichtversicherung und dergleichen) und die Betriebskosten (Kraft- und Schmierstoffe, Reparaturen, Wartung und dergleichen) bezieht. Das entspricht der ständigen Rechtsprechung des BSG (BSG [SozR 3-4100 § 56 Nr 10](#) mwN). Die gegenteilige Ansicht der Revision ist nicht zutreffend.

Die Unterscheidung eines Eigenanteils bei Beschaffungskosten einerseits, welche sich im Einzelnen aus den Regelungen des § 6 KfzHV ergibt, und den Nutzungskosten andererseits findet in dem 2. Halbsatz des § 9 Abs 1 Satz 2 Halbsatz 2 KfzHV seine rechtliche Grundlage. Die Vorschrift verlangt grundsätzlich die Gleichbehandlung der nach § 9 Abs 1 Satz 2 KfzHV Berechtigten mit denjenigen, die Kraftfahrzeughilfe in Form eines Zuschusses zu den Anschaffungskosten erhalten. Sie haben die laufenden Kosten selbst aufzubringen, auch wenn diese durch den Weg zur Arbeit verursacht sind. Zutreffend ist das LSG deshalb davon ausgegangen, auch bei dem Zuschuss zu den Beförderungskosten durch einen Beförderungsdienst sei ein Nutzungsanteil zu berücksichtigen, weil die KfzHV Regelleistungen zum Betrieb und zur Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs nicht vorsieht. In den Materialien zur KfzHV heißt es dazu: Laufende Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Kraftfahrzeugs sowie Reparaturkosten treffen gleichermaßen Behinderte und nicht behinderte Arbeitnehmer, die auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen sind, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, sie sind jedoch als laufende Kosten des Kraftfahrzeugs bei der Bemessung der Einkommensgrenzen berücksichtigt. In Fällen besonderer Härte sollen aber auch Zuschüsse zu den Beförderungskosten nach § 9 Abs 1 Nr 2 KfzHV möglich sein (BR-Drucks 266/87 S 12, 15).

5. Zuschüsse zu den Beförderungskosten ohne nutzungsbedingten Eigenanteil kommen nur in Betracht, falls unter den Voraussetzungen des § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV ein Zuschuss zu den Betriebskosten eines Kraftfahrzeugs gerechtfertigt wäre. Das hat das LSG zutreffend

verneint. Zum Begriff der "besonderen Härte" hat das BSG mit Hinweis auf die amtliche Begründung der KfzHV bereits ausgeführt, die vorgesehenen Leistungen seien nach dieser Vorschrift nur zu ergänzen, um einen "unabweisbaren behinderungsbedingten Bedarf" zu decken, der sich "vor allem aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten, aber auch aus unvorhergesehenen Ereignissen ergeben könne" (BSG [SozR 3-4100 § 56 Nr 10](#); BR-Drucks 266/87 S 26 f). Dies trifft nach den vom LSG getroffenen tatsächlichen Feststellungen, welche die Revision nicht angegriffen hat, hier nicht zu. Im Förderungszeitraum verfügte der Kläger über Arbeitseinkommen von rund 1.600 DM monatlich, während als Eigenanteil zu den Beförderungskosten durchschnittlich weniger als 200 DM monatlich aufzubringen waren. Eine besondere Härte, die durch besondere Umstände des Einzelfalles gekennzeichnet sind, lässt sich danach nicht feststellen. Denn ein geringes oder mäßiges Einkommen allein hat nicht den für die Annahme einer besonderen Härte vorausgesetzten Ausnahmeharakter (BSG [SozR 3-4100 § 56 Nr 10](#)). Zu bedenken ist auch, dass der Kläger bei seinen Eltern kostenfrei wohnte und somit nur einen Teil seines Lebensbedarfs aus dem Arbeitseinkommen aufzubringen hatte. Unter diesen Umständen war zusätzliche Hilfe durch einen anderen Leistungsträger nicht erforderlich (§ 9 Abs 1 Satz 1 Nr 1 KfzHV), um das Ziel der Kraftfahrzeughilfe - die Aufnahme oder Fortsetzung einer beruflichen Tätigkeit (§ 9 Abs 1 Satz 1 Nr 2 KfzHV) - zu erreichen. Das hat das LSG ohne Rechtsverstoß dargelegt.

6. Es ist auch nicht zu beanstanden, wenn die BA den nutzungsbezogenen Eigenanteil des Klägers im Interesse der praktischen Handhabung und Gleichbehandlung aller Betroffenen pauschaliert. Es entspricht dem Zweck der Ermächtigung, den Eigenanteil des Behinderten festzusetzen, wenn die BA einen Prozentsatz der Beförderungskosten durch einen Beförderungsdienst zu Grunde legt. Mit 0,25 DM/km hält sie sich damit im Rahmen der durch Betrieb und Unterhaltung eines Kraftfahrzeugs entstehenden Kosten. Die dazu vom LSG getroffenen tatsächlichen Feststellungen sind nicht mit Revisionsrügen angegriffen. Ein Anhaltspunkt dafür, den nutzungsbezogenen Eigenanteil auf die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel zu begrenzen, ist weder den §§ 56 ff AFG noch den Vorschriften der KfzHV zu entnehmen.

7. Dieser Regelung steht es nicht entgegen, falls die Hauptfürsorgestelle den nutzungsbezogenen Eigenanteil abweichend ermittelt. Die Kraftfahrzeughilfe der beruflichen Rehabilitation bezieht sich ausschließlich auf Hilfen zur Bewältigung des Weges zur Arbeit. Im Bereich der Kriegsopferfürsorge wird das weiter gehende Ziel einer gesellschaftlichen Eingliederung von Hilfebedürftigen verfolgt (§ 28 Abs 1 Verordnung zur Kriegsopferfürsorge). Darauf hat der Senat bereits in ähnlichem Zusammenhang hingewiesen (BSG [SozR 3-4100 § 56 Nr 10](#)). Zu den Hilfebedürftigen im Sinne des Sozialhilferechts gehört der Kläger nicht.

Dieser Umstand zeigt bereits, dass die Festlegung des Eigenanteils durch die BA nicht der Gleichheit vor dem Gesetz iS des [Art 3 Abs 1 GG](#) widerspricht, weil unterschiedliche Sachverhalte verschieden behandelt werden. Der Schutzbereich des [Art 3 Abs 1 GG](#) ist nur betroffen, wenn wesentlich Gleiches ungleich oder wesentlich Ungleiches gleich behandelt wird ([BVerfGE 86, 81](#), 87; [BSGE 85, 298](#), 303 = [SozR 3-2600 § 10 Nr 2](#)). Im Übrigen lässt sich aus dem allgemeinen Gleichheitssatz nicht herleiten, dass ein Sozialleistungsträger bei der Konkretisierung unbestimmter Rechtsbegriffe und erst recht bei der Ausübung von Ermessen Vorstellungen eines anderen Sozialleistungsträgers zu folgen habe, so weit er - wie hier - dem Gesetz und dem Zweck der gesetzlichen Ermächtigung zur Ermessensausübung Rechnung trägt (§ 39 Abs 1 Satz 1 Sozialgesetzbuch - Allgemeiner Teil (SGB I)). Daran findet auch das Ziel der KfzHV, die Leistungen verschiedener Sozialleistungsträger im Bereich der Kraftfahrzeughilfe zu harmonisieren, ihre Grenze. Aus diesen Gründen kann auch der Hilfsantrag des Klägers keinen Erfolg haben.

8. Durch den nutzungsbezogenen Eigenanteil an den Beförderungskosten zum Erreichen des Arbeitsplatzes wird der Kläger auch nicht iS des [Art 3 Abs 3 Satz 2 GG](#) unzulässig benachteiligt. Das Verbot der Benachteiligung wegen einer Behinderung begründet nach Wortlaut, Systematik und Zweck ein grundrechtliches Abwehrrecht. Dagegen ist es nicht geeignet, originäre Leistungsansprüche im Sozialrecht zu begründen (BSG [SozR 3-4100 § 136 Nr 7](#) mwN; Sachs/Osterloh, Grundgesetz, 1996, Art 3 RdNr 305).

Die Entscheidung des LSG ist nach alledem nicht zu beanstanden.

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

Rechtskraft

Aus

Login

FSB

Saved

2003-08-20