

Forum A

Leistungen zur Rehabilitation und Teilhabe
– Diskussionsbeitrag Nr. 8/2014 –

11.03.2014

Navigationen bei der Kraftfahrzeughilfe **Anmerkung zum Urteil des BSG vom 23.08.2013 – B 8 SO 24/11 R**

*Von Dr. Monika Exner und Franz Dillmann, Landschaftsverband Rheinland,
Rechtsabteilung des Dezernates Soziales und Integration*

Mit Urteil vom 23.08.2013¹ hat das Bundessozialgericht (BSG) das Steuer bei der **Rechtsprechung zur Kraftfahrzeughilfe** (Kfz-Hilfe) für Menschen mit Behinderungen noch weiter herumgerissen. Streitig waren die Kosten des behinderungsgerechten Umbaus eines Fahrzeugs. Das BSG lockerte die Voraussetzungen für den Erhalt einer entsprechenden Eingliederungshilfe nach dem Sozialgesetzbuch (SGB) XII. Wie die Richtungsänderung einzuordnen ist und ob nicht auch andere Wege bei mobiler Teilhabe eingeschlagen werden könnten, versucht der folgende Beitrag zu beantworten.

I. Thesen²

1. Werden im Rahmen der Eingliederungshilfe an den behindertengerechten Kfz-Umbau geringere Anforderungen als an den Kauf eines Kfz gestellt, bringt dies die Gesetzessystematik aus dem Takt. Die Verwal-

tungspraxis wird dies dennoch kaum spürbar verändern, da die Leistungsgewährung oft an mobilen Alternativen, an dem Nachrang der Sozialhilfe oder an der Wirtschaftlichkeit scheitert.

2. Die Ausübung eines Ehrenamtes hat für die soziale Teilhabe und ein menschenwürdiges Leben einen besonderen Stellenwert. Nicht jede ehrenamtliche Tätigkeit sollte indes unabhängig vom zeitlichen Umfang und ihrer Bedeutung eine Leistungsgewährung begründen können. Ansonsten würde das normative Gleichgewicht zwischen dem Zweck der beruflichen Rehabilitation und der sozialen Teilhabe bei der Kfz-Hilfe gestört.

3. Es entspricht der sozialhilferechtlichen Systematik, bei der Prüfung der Kfz-Hilfe einen individuellen und personenzentrierten Maßstab anzulegen. Bei der Auslegung des Begriffs „Angewiesensein“ auf eine Kfz-Hilfe darf nicht allein auf das Wunsch- und Wahlrecht des Leistungsberechtigten sowie seine selbstbestimmte gleich-

¹ BSG, Urt. v. 23.08.2013, B 8 SO 24/11 R-juris.

² Der Beitrag gibt die persönliche Meinung der Autoren wieder.

berechtigte Teilhabe abgestellt werden. Zu beachten ist darüber hinaus gleichrangig, dass die Hilfe nur Mindestvoraussetzungen für ein menschenwürdiges Leben schafft.

4. **Das BSG sollte handhabbare Maßstäbe für die Bewilligungspraxis aufzeigen, indem es rechtliche Grenzen der Leistungsgewährung durch Selbstbestimmung, gleichberechtigte Teilhabe und Menschenwürde in ein harmonisches Verhältnis und eine praktische Konkordanz bringt.**

II. Wesentliche Aussagen der Entscheidung

1. **Die aktive Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft umfasst auch ein gesellschaftliches Engagement.**
2. **Bei der Frage des Angewiesenseins auf ein Kfz muss ein individueller und personenzentrierter Maßstab angelegt werden.**
3. **Für die Beurteilung eines Kfz-Umbaus sind die Vorschriften über die Anschaffung eines behinderungsgerechten Kfz nicht als Auslegungshilfe heranzuziehen.**

III. Sachverhalt

Die im Jahr 1946 geborene Klägerin erkrankte im Alter von zwei Jahren an Kinderlähmung. Seitdem ist sie wegen weitgehender schwerer Lähmung auf einen Rollstuhl angewiesen. Bei ihr wurde ein Grad der Behinderung von 100 mit den Merkzeichen „G“, „aG“, „H“ und „RF“ festgestellt. Die Klägerin war bis zum Jahr 1994 über den Zeitraum von 32 Jahren in Vollzeit berufstätig, zuletzt als Arbeitsvermittlerin bei der Bundesagentur für Arbeit. Seit 1993 nimmt sie im Rahmen **ehrenamtlicher Tätigkeit** – insbesondere in einem Verein – Termine innerhalb und au-

ßerhalb ihres Wohnortes wahr: 2009 insgesamt 31 Termine, davon 9 im Stadtgebiet, 2010 insgesamt 54 Termine, davon 23 im Stadtgebiet.

Die Klägerin beantragte beim überörtlichen Sozialhilfeträger zunächst die Übernahme der Kosten für ein behinderungsgerecht ausgerüstetes Kraftfahrzeug (Kfz), um ihre ehrenamtliche Tätigkeit ausüben sowie am Leben in der Gemeinschaft teilhaben zu können. Später beschränkte sie ihren Antrag auf den Einbau eines Rollstuhlverladesystems, mithin auf den **behinderungsgerechten Umbau** ihres Fahrzeugs.

Noch während des Verfahrens erwarb sie ein neues, behinderungsgerecht umgebautes Auto. Den Kaufpreis finanzierte sie aus dem Verkauf des alten Wagens und zum größten Teil mittels Zuwendungen von privaten Stiftungen über 32.000 Euro. Diese wurden ihr überwiegend als Zuschuss gewährt, mit Ausnahme zweier darlehensweise gewährter Zuschüsse von insgesamt 9.000 Euro.

Der beklagte überörtliche Sozialhilfeträger lehnte den Antrag ab. Er wies darauf hin, es sei nicht Aufgabe der Sozialhilfe, Kraftfahrzeughilfe für ehrenamtliche Tätigkeit zu gewähren. Mit Urteil vom 25.08.2009 verpflichtete das Sozialgericht (SG) Detmold³ die Behörde, die Kosten für den Kfz-Umbau zu bewilligen.

Das Landessozialgericht Nordrhein-Westfalen (LSG NRW) hob diese Entscheidung auf⁴ und wies die Klage ab: Aus dem Zusammenspiel der maßgeblichen Vorschriften lasse sich entnehmen, dass die beantragte Leistung vorrangig zur Teilhabe am Arbeitsleben oder einer **vergleichbar gewichtigen Zielrichtung** zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zu gewähren sei. Dazu müsse die Nutzung des Kfz ständig

³ SG Detmold, Ur. v. 29.11.2007, Az. S 6 SO 127/06, unveröffentlicht.

⁴ LSG NRW, Ur. v. 15.09.2011, Az. L 9 SO 40/09, ZfSH/SGB 2012, S. 101 ff.

oder jedenfalls regelmäßig, täglich oder fast täglich erforderlich sein; andernfalls sei der Mensch mit Behinderung nicht – wie das Gesetz es verlange – **auf ein Kfz angewiesen**. Die Klägerin sei bei zwei bis drei monatlichen Fahrten außerhalb des Stadtgebiets nicht auf ein Fahrzeug angewiesen.

Mit der Revision zum BSG beruft sich die Klägerin darauf, dass das LSG NRW entgegen der gesetzlichen Regelung allein auf **regelmäßige Fahrten** außerhalb des Stadtgebiets abgestellt habe. Ihre ehrenamtliche Tätigkeit sei aber als eine der Teilhabe am Arbeitsleben vergleichbar gewichtige Aufgabe zu werten. Zudem seien im Rahmen der ehrenamtlichen Tätigkeit monatlich mehr als zwei bis drei Fahrten außerhalb der Stadtgrenze angefallen.

IV. Entscheidungsgründe

Das BSG hob in der Revision das LSG-Urteil wieder auf und wies das Verfahren zur weiteren Aufklärung des Sachverhalts an das LSG zurück.

Das oberste Sozialgericht bejaht, dass die Klägerin wegen ihrer Behinderung **auf ein Fahrzeug angewiesen** sein könnte. Insofern sieht der Senat einen entsprechenden Eingliederungshilfeanspruch als möglich an. Noch näher zu untersuchen sei indes, welche Umstände dies im Einzelnen genau begründen könnten sowie ob und in welcher Höhe die Klägerin eigenes Einkommen und Vermögen für die angefallenen Kosten hätte einsetzen müssen, um das Rollstuhlverladesystem anzuschaffen und einzubauen.

Der **Eingliederungshilfeanspruch** ergebe sich aus § 19 Abs. 3 S. 1 SGB XII in Verbindung mit §§ 53, 54 Abs. 1 S. 1 SGB XII in Verbindung mit § 55 Abs. 2 Nr. 1 SGB IX in Verbindung mit § 9 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung zu § 60 SGB XII (Eingliederungshilfe-Verordnung – EinglHV). Ein Anspruch auf Hilfsmittelversorgung könne hingegen nicht aus dem SGB V hergeleitet werden, da die

Ausübung einer ehrenamtlichen Tätigkeit über den von den Krankenkassen zu verantwortenden **Basisausgleich** hinausgehe.⁵ Nach § 53 Abs. 1 SGB XII erhalten Personen, 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, Leistungen der Eingliederungshilfe, wenn und solange nach der **Besonderheit des Einzelfalles** - insbesondere nach Art oder Schwere der Behinderung - Aussicht besteht, dass die Aufgabe der Eingliederungshilfe erfüllt werden kann. Eine **wesentliche Behinderung** liege bei der gelähmten und auf einen Rollstuhl angewiesenen Klägerin vor.

Zu den Teilhabeleistungen der Eingliederungshilfe gehörten sog. **andere Hilfsmittel** nach § 9 Abs. 1 und 2 Nr. 11 EinglHV, zu denen auch besondere Bedienungseinrichtungen und Zusatzgeräte für Kraftfahrzeuge zählten, wenn der behinderte Mensch wegen Art und Schwere seiner Behinderung auf ein Kfz angewiesen sei. Dies beurteile sich in erster Linie nach dem **Sinn und Zweck der Eingliederungshilfe**, eine vorhandene Behinderung oder deren Folgen zu beseitigen oder zu mildern und die behinderten Menschen in die Gesellschaft einzugliedern. Insbesondere solle dabei die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft ermöglicht oder erleichtert werden (§ 53 Abs. 3 SGB XII). Diese Formulierung verdeutliche, dass es insgesamt ausreiche, die Begegnung und den Umgang mit anderen Menschen im Sinne einer **angemessenen Lebensführung** zu fördern. Ausgehend von den Wünschen des behinderten Menschen gelte ein **individueller und personenzentrierter Maßstab**,⁶ der regelmäßig einer pauschalierenden Betrachtung

⁵ BSG, a. a. O. Rn. 31.

⁶ Dies ergebe sich aus § 9 Abs. 3 EghIVO „im Einzelfall“.

tung des Hilfefalles entgegenstehe⁷.

Die von der Klägerin ausgeübte **ehrenamtliche Tätigkeit** diene in besonderer Weise der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft. Die **aktive Teilnahme** am Leben in der Gemeinschaft umfasse auch ein gesellschaftliches Engagement. Es spiele mithin keine Rolle, ob die ehrenamtliche Tätigkeit „mittelbar“ gefördert werde; primär solle das umgebaute Kfz die **Mobilität** der Klägerin erhöhen und ihr **Möglichkeiten der Teilhabe** eröffnen. Diese könnten im ehrenamtlichen Einsatz oder im Besuch von Sport- oder Musikveranstaltungen oder in einer Vereinsmitgliedschaft bestehen. Der behinderte Mensch **bestimme selbst**, was er in seiner Freizeit mache und welche Teilhabeoptionen er ergreife. Gerade ältere Menschen im Rentenalter wünschten, neue **soziale Kontakte** zu finden oder alte aufrechtzuerhalten. Bei einer solchen Kontaktpflege im Ehrenamt könnten sie ihre Fähigkeiten sinnvoll und ergänzend einsetzen, um nicht auf das „Abstellgleis“ geschoben zu werden⁸.

Das LSG NRW habe **zu Unrecht** einen **objektiven Maßstab** angelegt. Vielmehr hätten die besondere Situation der Klägerin, ihre individuellen Bedürfnisse und Wünsche sowie Art und Ausmaß ihrer Behinderung in die Entscheidung einfließen müssen. Es hätten auch nicht im Zusammenhang mit dem Ehrenamt stehende Fahrten zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft berücksichtigt werden müssen. Zudem müsse auch die Zeit vor der Antragstellung auf eine Kfz-Hilfe wegen der erforderlichen **Prognose** für das „Angewiesensein“ auf ein Fahrzeug betrachtet werden. Schließlich müsse neben weiteren Fragen, etwa zu **zumutbaren mobilen Alternativen** (Behindertentransporte, öffentliche Verkehrsmittel usw.) noch beantwortet werden, ob es der Klägerin möglich und zumutbar war, das Rollstuhlverladesystem ihres alten Autos noch zu nutzen und ob die

Anschaffung des neuen Systems erforderlich oder wirtschaftlich sinnvoller war.⁹

Die Anspruchsnorm zur **Beschaffung** eines Fahrzeugs¹⁰ sei bei der Auslegung der gesonderten Vorschrift für die Übernahme der Umbaukosten nicht heranzuziehen.¹¹

Nach Meinung des BSG ist im Übrigen der **Stiftungszuschuss** für den behinderungsgerechten Umbau in voller Höhe als **Einkommen** nach § 19 Abs. 3 SGB XII in Verbindung mit §§ 82 ff. SGB XII zu berücksichtigen. Dieser beeinflusse die Lage der Klägerin so günstig, dass daneben Sozialhilfe nicht gerechtfertigt wäre; ferner liege keine besondere Härte vor.¹² Ein wirksamer **Darlehensvertrag** stehe wegen der bestehenden Verpflichtung zur Rückzahlung einer Kfz-Hilfe nicht entgegen. Der gegebenenfalls beim Kauf **verrechnete Erlös** des alten Fahrzeugs mindere den Hilfebedarf für den Umbau. Bei der ausstehenden Einkommensprüfung sei das **Einkommen für mehrere Monate** zu berücksichtigen. Die Eingliederungshilfe für das Rollstuhlverladesystem sei als „einmalige Leistung zur Beschaffung von Bedarfsgegenständen“ (§ 87 Abs. 3 SGB XII) einzuordnen. Das neu angeschaffte Fahrzeug sei jedoch in keinem Fall als Vermögenswert oder als Einkommen einzubringen, da dies eine unbillige Härte darstellen würde.¹³

V. Umbaukosten im Rahmen der Kfz-Hilfe

Als Leistungsvoraussetzung für die Übernahme der Kosten für den behindertengerechten Umbau eines Kfz prüft das BSG § 9 Abs. 1 und 2 Nr. 11 EinglHV. Danach gehören auch **besondere Bedienungseinrich-**

⁷ BSG, a. a. O. Rn. 16.

⁸ BSG, a. a. O. Rn. 17.

⁹ BSG, a. a. O. Rn. 18.

¹⁰ § 8 Abs. 1 Satz 2 EinglHV.

¹¹ Weitere Ausführungen dazu unter Punkt V.

¹² Vgl. § 84 SGB XII.

¹³ § 82 Abs. 3 Satz 3 SGB XII bzw. § 90 Abs. 3 SGB XII; BSG a. a. O. Rn. 21, 25 bis 28, 30.

tungen und Zusatzgeräte für Kraftfahrzeuge zu den sogenannten anderen Hilfsmitteln, wenn der behinderte Mensch wegen Art und Schwere seiner Behinderung auf ein Kfz angewiesen ist und diese Hilfsmittel dazu bestimmt sind, zum Ausgleich der behinderungsbedingten Mängel beizutragen. Die Versorgung mit einem solchen Hilfsmittel wird nach § 9 Abs. 3 EinglHV nur gewährt, wenn das Hilfsmittel im Einzelfall erforderlich und geeignet ist, zu diesem Ausgleich beizutragen, und wenn der behinderte Mensch das Hilfsmittel bedienen kann.¹⁴

Bei der Prüfung des zentralen Erfordernisses „**Angewiesensein**“ hatte das BSG schon in einer früheren für die Kfz-Hilfe richtungweisenden Entscheidung¹⁵ zu § 9 EinglHV einen individuellen und personenzentrierten Maßstab angelegt, der regelmäßig einer pauschalierenden Betrachtung des Hilfefalls entgegenstehe. Das BSG weicht dieses Merkmal noch weiter auf. Im Gegensatz zur früheren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) koppelt das BSG nun § 9 EinglHV von § 8 EinglHV, der Leistungsvorschrift für die Anschaffung eines Kfz, normativ ab.

Nach § 8 Abs. 1 EinglHV wird Hilfe zur **Beschaffung** eines Kfz in angemessenem Um-

fang gewährt, wenn der behinderte Mensch wegen Art und Schwere seiner Behinderung „insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben“ auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs „angewiesen“ ist. Die Kfz-Hilfe soll danach primär das Aufsuchen des Arbeitsplatzes erleichtern¹⁶ oder jedenfalls im Hinblick auf die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft **vergleichbar gewichtigen Gründen** dienen.¹⁷ Nach althergebrachter Formel des BVerwG musste die Nutzung des Fahrzeugs „ständig, nicht nur vereinzelt und gelegentlich“ bestehen.¹⁸ Diese Voraussetzung schraubte bisher die Anforderungen bei der sozialen Teilhabe (Besuch von Verwandten oder von Kulturveranstaltungen usw.), insbesondere hinsichtlich des erforderlichen Umfangs auch für den Kfz-Umbau nach oben. Nach bisheriger Rechtsprechung durfte der Regelungsgehalt der §§ 8 und 10 EinglHV mit Blick auf den ineinandergreifenden Regelungszweck bei § 9 EinglHV nicht unbeachtet bleiben.¹⁹ Mit der nun vom BSG vorgenommenen unabhängigen Betrachtung der beiden Vorschriften liegt die Messlatte jetzt deutlich niedriger.

Diese Lösung bringt aber die Gesetzessystematik der § 8 und § 9 EinglHV aus dem

¹⁴ Das Erfordernis der eigenständigen Bedienung bezieht sich nach dem Willen des Verordnungsgebers nur auf solche Hilfsmittel, für die eine Bedienung durch den behinderten Menschen erforderlich ist (Scheider in Schellhorn/ Schellhorn/ Hohm, Komm. zum SGB XII, 18. Aufl. 2010, § 9 EinglHV, Rn. 13). Dann genügt regelmäßig die Eintragung in der Fahrerlaubnis oder – vor deren Erwerb – eine entsprechende Bescheinigung der zuständigen Behörde, wie des Technischen Überwachungsvereins (Bundesarbeitsgemeinschaft überörtlicher Sozialhilfeträger, Kfz-Empfehlungen, Stand: 12.06.2006, Ziffer 3; die Kfz-Empfehlungen müssen angesichts der neuen BSG-Rechtsprechung zur Kfz-Hilfe wohl überarbeitet werden).

¹⁵ LVR-Fall: BSG, Urt. v. 02.02.2012, Az. B 8 SO 9/10 R-juris; siehe hierzu auch die Entscheidungsbesprechung von Krutzki, Beitrag A3-2013 unter www.reha-recht.de.

¹⁶ Grundlegend BVerwG, Urt. v. 27.10.1977, Az. 5 C 15.77; BVerwGE Bd. 55, S. 31 ff.; BVerwG, Urt. v. 20.07.2000, Az. 5 C 43/99, Rn. 15, FEVS Bd. 52, S. 205 ff. (es wird die „alte“ Rechtsprechung des BVerwG zitiert, soweit diese mit der bisherigen Rechtsprechung des seit 2005 für Sozialhilfe zuständigen BSG nicht kollidiert).

¹⁷ BVerwG a. a. O.

¹⁸ BVerwG a. a. O.; so auch BayLSG, Beschl. v. 22.09.2008, Az. L 8 B 684/08 SO ER – juris; SG Düsseldorf, Urt. v. 13.07.2011, Az. S 17 SO 87/09; a. A. LSG BaWü, Urt. v. 26.09.2012, Az. L 2 SO 1378/11-juris, das auch im Rahmen der Hilfe nach § 8 EinglHV eine „regelmäßige“ Nutzung des Kfz ausreichend sein lässt. Das LSG BaWü beruft sich fälschlicherweise auf die Entscheidung des BSG v. 02.02.2013, Az. B 8 SO 9/10 R-juris, die nicht zu § 8 EinglHV ergangen ist, sondern zu § 9 EinglHV; siehe ferner zu dieser Entscheidung Giese, Beitrag A5-2013 unter www.reha-recht.de.

¹⁹ LSG NRW, Urt. v. 22.02.2010, Az. L 20 SO 75/07-juris.

Gleichgewicht. Es widerspricht der **systematisch angelegten Harmonie** dieser beiden Vorschriften, die Voraussetzung „Angewiesensein“ unterschiedlich zu interpretieren; zumal in der Praxis der Umbau oft mehr kostet als die Anschaffung (etwa eines gebrauchten Autos). Zudem handelt es sich in vielen Fällen um ein einheitliches Leistungsgeschehen.

Das BSG hatte bisher nicht darüber urteilen müssen, ob es sein erweitertes Verständnis des Begriffs des „Angewiesenseins“ auch auf die Auslegung des § 8 EinglHV anwenden will. Es ist indes absehbar, dass es den nun gelegten Standard der personenzentrierten und individuellen Betrachtung auch bei der Prüfung der Anschaffung nicht durch ein zu enges Verständnis einschnüren wird. Das BSG müsste aber dabei rechtfertigen, aus welchen Gründen an die soziale Teilhabe geringere Anforderungen gestellt werden, als an die berufliche Teilhabe, was sicher nach Willen des Verordnungsgebers nicht so gedacht war.

Nach wie vor ist ein behinderter Mensch dann nicht auf eine Kfz-Hilfe angewiesen und die Leistung auch nach Ansicht des BSG entsprechend begrenzt, wenn es ihm auch nach Art und Schwere der Behinderung zumutbar ist, die notwendigen Wege zu Fuß oder auf andere Weise, wie z. B. mit **öffentlichen Verkehrsmitteln**²⁰, Krankenfahrzeug²¹, Taxi oder Behindertenfahrdienst²²

²⁰ Zu Vor- und Nachteilen bei Nutzung des ÖPNV durch Behinderte: Exner/Dillmann, Das „Teilhabe mobil“ – Die Kfz-Hilfe auf dem Prüfstand“, br 2013 Heft 1, 1 ff., S. 4 f. m. w. N.

²¹ Fahrtkosten zu ambulanten Behandlungen haben die Krankenkassen gemäß § 60 SGB V i. V. m. den entsprechenden Richtlinien nach § 92 Abs. 1 S. 2 Nr. 12 SGB V zu übernehmen.

²² Meist sind die Behindertenfahrdienste vor Ort gut organisiert, stehen aber nicht immer auf Abruf zur Verfügung. Jedoch ist nach der Rechtsprechung in vielen Fällen eine 24-stündige Vorlaufzeit hinzunehmen (so z. B. LSG NRW, Urt. v. 22.02.2010, Az. L 20 SO 75/07; SG Düsseldorf, Urt. v. 13.07.2011, Az. S 17 SO

zurückzulegen. Für die Beurteilung der zumutbaren Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel genügt allein ein sogenannter Standortnachteil wegen unzulänglicher Versorgung mit Haltestellen nicht aus, weil dies behinderte und nichtbehinderte Menschen in gleicher Weise trifft.

VI. Das Ehrenamt als soziale Teilhabe

Die Frage, ob ein Kfz bzw. dessen behinderungsgerechter Umbau als Leistung sozialer Teilhabe zur Ausübung eines Ehrenamtes aus der Eingliederungshilfe gewährt werden kann, wurde bislang in der sozialgerichtlichen Rechtsprechung erster und zweiter Instanz unterschiedlich beurteilt.²³ Mit der nun getroffenen Entscheidung hat das BSG eine **rasante Kehrtwende** vollzogen und damit der ehrenamtlichen Tätigkeit, die mit dem **Gesetz zur Stärkung des Ehrenamtes** vom 21.03.2013²⁴ noch einmal aufgewertet worden ist und mehr und mehr im Trend der Zeit liegt, zu Recht eine bedeutsame Rolle zugesprochen.

Der Hinweis darauf, dass nach § 11 SGB XII die Beratung und Unterstützung zur aktiven Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft eine **Aktivierung zum gesellschaftlichen Engagement** einschließt, ist naheliegend und verständlich. Aufgabe der Sozialhilfe ist es nach § 1 SGB XII, dem Menschenwürdegebot des Art. 1 Abs. 1 Grundgesetz (GG) folgend, zu ermöglichen, dass der Leistungsberechtigte menschenwürdig leben

78/09; SG Duisburg, Urt. v. 02.12.2011, Az. S 2 SO 239/98).

²³ Bejahend: SG Heilbronn, Urt. v. 29.01.2010, Az. S 13 SO 2930/08-juris; SG Detmold, Urt. v. 29.11.2007, Az. S 6 SO 127/06; verneinend: LSG NRW Urt. v. 15.09.2011, Az. L 9 SO 40/09, ZfSH/SGB 2012, S. 101 ff.

²⁴ G. v. 21.03.2013 BGBl. I S. 556 (Nr. 15); Beispiele für ehrenamtliche Tätigkeit von Menschen mit Behinderung als „gelebte Selbstbestimmung“ in Magazin „Menschen“ 1/2010, S. 12 ff.

kann. Durch unentgeltliche, ehrenamtliche Arbeit wird die Möglichkeit eröffnet, sich zugehörig zu fühlen und als wertvolles Mitglied der Gesellschaft gebraucht und anerkannt zu werden. Auch das ist eine Erfahrung der Würde.²⁵

Um das „normative“ Gleichgewicht einer **gleichrangigen Förderung** der Kfz-Hilfe zur Teilhabe am Arbeitsleben und zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zu wahren, sollte das Ehrenamt hinsichtlich Umfang, Dauer und Bedeutung einer (wenn auch zeitlich geringfügigeren) Tätigkeit auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt vergleichbar sein.

VII. Grenzen der Kfz-Hilfe

Das BSG verfolgt den zentralen Rechtsgedanken des auch in §§ 1 Abs. 1 Satz 2 und 9 SGB I und in § 1 SGB XII nochmals für das Sozialrecht herausgehobenen **Menschenwürdegebots** jedoch nicht weiter. Diese herausragende Zielbestimmung bedeutet für die Leistungsgewährung auch in der Eingliederungshilfe, dass nicht weniger an Leistung gewährt werden darf, um ein menschenwürdiges Leben zu ermöglichen – aber auch nicht mehr gewährt werden muss.

So betont auch das **Bundesverfassungsgericht** in seinen Grundsatzurteilen vom 09.02.2010²⁶ zum Grundrecht auf Gewährleistung eines menschenwürdigen Existenzminimums aus Art. 1 Abs. 1 GG zwar, dass die soziale Teilhabe zwingend zu einem menschenwürdigen Leben gehöre, da der Mensch notwendig in sozialen Bezügen existiere. Es begrenzt diese aber auf ein „Mindestmaß“.

Zugegeben sind die Möglichkeiten sozialer Kontaktpflege grundsätzlich für einen nicht behinderten, unbeschränkt mobilen Menschen nahezu unbegrenzt, wohingegen z. B.

ein Mensch mit körperlicher Behinderung bei der Mobilität oft auf die Hilfe Dritter angewiesen ist. Dennoch würde die Kfz-Hilfe im Rahmen der Eingliederungshilfe ihres **sozialhilferechtlichen Charakters** beraubt, würde man **allein** auf individuelle Wünsche und auf die Ermöglichung einer gleichberechtigten, selbstbestimmten Teilhabe abstellen.

Denn die Menschenwürde ist vielfältig, aber nicht beliebig und für kleine Münze zu haben. Sie wird nicht bereits in Frage gestellt, wenn nicht alle möglichen sozialen Kontakte gepflegt oder sämtliche angebotenen Freizeitmöglichkeiten genutzt werden können. Dies gilt für behinderte und nichtbehinderte Menschen gleichermaßen. Erst wenn ein Abrutschen des Menschen mit Behinderung in eine **soziale Isolation** droht, steht die Menschenwürde auf der Kippe.

Die Menschenwürde muss daher als Chance und **rechtlich relevantes Regulativ** (Vorgabe) in die Betrachtung einbezogen werden. So hat etwa das LSG Rheinland-Pfalz²⁷ in einem anderen Kfz-Hilfefall zu Recht auch auf die Menschenwürde als Entscheidungsmaßstab abgestellt. Selbst wenn der Paradigmenwechsel vom Bundessozialhilfegesetz zum SGB XII und SGB II im Jahr 2005 eine Entwicklung vom Recht der Fürsorge hin zu sozialer Teilhabe bewirkt hat, so kann die Menschenwürde, die auch in den jetzigen sozialhilferechtlichen Vorschriften fest verankert ist, nicht gänzlich als Wertungsmaßstab außer Betracht bleiben.

Nichts anderes ergibt sich aus den Vorschriften des Übereinkommens der Vereinbarung

²⁵ Peter Bieri, Eine Art zu leben, Über die Vielfalt menschlicher Würde, 2013, S. 88.

²⁶ BVerfG, Urt. v. 09.02.2010, Az. 1 BvL 1/09, BVerfGE Bd. 125, S. 175 ff.

²⁷ LSG Rheinland-Pfalz, Urt. v. 24.11.2011, Az. L 1 SO 66/10 – juris. In der Revision (Az. B 8 So 18/12 R) hat das BSG mit Urteil v. 12.12.2013 die Sache wegen des Streits um die Anschaffungskosten eines Pkw zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das LSG zurückverwiesen. Dem Kläger blieben nur die von ihm geltend gemachten Möglichkeiten der Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, die er regelmäßig, nicht nur gelegentlich in Anspruch nehme.

über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 26.03.2009²⁸ (UN-BRK). Weder in Art. 20 UN-BRK mit dem Ziel persönlicher Mobilitätshilfe noch im Rahmen des Art. 30 UN-BRK bei Maßnahmen zur Teilhabe werden Hilfen durch ein Kfz ausdrücklich benannt.²⁹

Auch aus dem zentralen Gedanken der **Inklusion**, der in Art. 3c UN-BRK³⁰ zum Ausdruck kommt, lässt sich nichts anderes herleiten: Inklusion erfordert nicht, behinderten Menschen für jegliche Teilhabe an der Gesellschaft ein persönliches Fahrzeug zur Verfügung zu stellen; vielmehr fordert Inklusion von allen nichtbehinderten Menschen, engagiert Menschen mit Behinderung in die Gesellschaft einzubeziehen, um aktiv Teilhabe zu ermöglichen. Die UN-BRK fordert somit gleichsam eine „Inklusive Revolution im öffentlichen Raum“ und somit mehr Möglichkeiten der Begegnung und Teilhabe. Dies

ist gerade mit dem ÖPNV einfacher zu verwirklichen als mit dem Kfz.

Es bleibt abzuwarten, welche Fahrtrichtung das BSG künftig – insbesondere im vorliegenden, an das LSG NRW zurückverwiesenen Fall – einschlägt. Zur Auflösung der beschriebenen Normenkollision der sozialhilfrechtlichen Vorschriften sind weitere Entscheidungen zwingend erforderlich. Wünschenswert bleibt dabei ein Abbiegen von der bereits gewählten Fahrspur hin zur Berücksichtigung der Menschenwürde als rechtliches Maß.

Ihre Meinung zu diesem Diskussionsbeitrag ist von großem Interesse für uns. Wir freuen uns auf Ihren Beitrag.

²⁸ BGBl. I 2009, II, S. 812, deren Vorschriften keinerlei Leistungsansprüche gewähren, jedoch bei Auslegung unbestimmter Rechtsbegriffe und Ermessensausübung zu berücksichtigen sind (streitig: zutreffend etwa LSG BaWü, Urt. v. 26.09.2012, Az. L 2 SO 1378/11-juris; a. A. vgl. Masuch, Beitrag D5-2012 (dagegen Münning, Beitrag D32-2013) und Aichele, Beitrag D12-2011).

²⁹ Art. 20 UN-BRK meint persönliche Mobilitätshilfen wie die bestehende Freifahrtregelung für schwerbehinderte Menschen im öffentlichen Personen-Nahverkehr. Art. 30 UN-BRK lässt offen, ob soziale Teilhabe zwingend mit Hilfe eines persönlich zur Verfügung stehenden Kfz erfolgen muss.

³⁰ Nach Art. 3c UN-BRK gehört zu den Grundsätzen u. a. die volle und wirksame Teilhabe an der Gesellschaft und die Einbeziehung in diese.