L 7 SO 1119/10

Land
Baden-Württemberg
Sozialgericht
LSG Baden-Württemberg
Sachgebiet
Sozialhilfe
Abteilung
7
1. Instanz
SG Konstanz (BWB)
Aktenzeichen
S 3 SO 1931/07
Datum
15.02.2010
2. Instanz
LSG Baden-Württemberg
Aktenzeichen
L 7 SO 1119/10
Datum
14.04.2016
3. Instanz
Bundessozialgericht
Aktenzeichen
-
Datum
-
Kategorie
Urteil
Leitsätze
1. Mit Blick auf den bei der Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs anzulegenden individuellen, personenzentrierten Maßstab ist eine Mindesthäufigkeit der Fahrzeugnutzung nicht schematisch festlegbar. Abzustellen ist vielmehr auf den Einzelfall unter Würdigung der individuellen Lebensverhältnisse des behinderten Menschen sowie der Art und Schwere der Behinderung.
2. Zum Ermessensspielraum des Sozialhilfeträgers hinsichtlich von Art und Ausmaß der Leistungserbringung.
Auf die Berufung des Klägers wird der Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Konstanz vom 15. Februar 2010 abgeändert.

Der Beklagte wird unter Aufhebung des Bescheids vom 17. April 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 5. Juni 2007 verpflichtet, über den Antrag des Klägers auf Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Rechtsauffassung des Senats neu zu entscheiden.

Im Übrigen wird die Berufung zurückgewiesen. Der Beklagte hat dem Kläger drei Viertel seiner außergerichtlichen Kosten in beiden Rechtszügen zu erstatten.

Tatbestand:

Der Kläger begehrt vom Beklagten Eingliederungshilfe zur Beschaffung eines behindertengerecht umgerüsteten Kraftfahrzeugs.

Der 1969 in H./W. geborene, alleinstehende Kläger leidet an einer progressiven Muskeldystrophie vom Gliedergürteltyp, einer erblich erworbenen Erkrankung mit Befall der Extremitäten, des Rumpfes und des Brustkorbs. Die Erkrankung zeigte sich beim Kläger etwa im 17./18. Lebensjahr mit zunehmenden Schwierigkeiten beim Treppensteigen; nach völligem Verlust der Geh- und Stehfähigkeit ist er seit 1999 zur Fortbewegung ständig auf einen elektrischen Rollstuhl angewiesen. Eine Motorik der unten Extremitäten besteht, abgesehen von Wackelbewegungen des rechten Fußes, nicht mehr; bei weitestgehend erhaltenen Funktionen von Hand und Fingern und vollständig möglichem Faustschluss ist im Bereich der Arme ein Anheben gegen die Schwerkraft gerade noch möglich. Beim Kläger sind ein Grad der Behinderung von 100 sowie die Merkzeichen "B", "G", "aG", "H" und "RF" festgestellt; es besteht Pflegebedürftigkeit nach der Pflegestufe III. Der Kläger steht seit 2005 im Bezug von Grundsicherungsleistungen nach dem Vierten Kapitel des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XII); er erhält außerdem aufstockend Leistungen der Hilfe zur Pflege.

Der Kläger wuchs in B. (Landkreis N.W.; i.F.: Landkreis N.) auf. In N. besuchte er von 1981 bis 1987 das Gymnasium, brach die Schule jedoch mit Beendigung der 11. Klasse aus gesundheitlichen Gründen ab; ab November 1990 besuchte er für etwa acht Monate das Neurologische Rehabilitationszentrum F. in B ... Ab Juni 1991 wurde der Kläger auf Kosten des Landkreises N. internatsmäßig im Rehabilitationszentrum für Kinder und Jugendliche der Stiftung Rehabilitation H. in N. beschult und betreut, wo er nach Besuch der gymnasialen Oberstufe im Juni 1994 erfolgreich die Abiturprüfung bestand. Nach zeitweiliger Rückkehr in das Elternhaus nahm der Kläger zum Wintersemester 1994/1995 ein Studium der Rechtswissenschaften an der Universität K. (i.F.: Universität K.) auf; die Zwischenprüfung legte er im Sommersemester 1996 erfolgreich ab. Ab dem Wintersemester 1996/1997 wurde er ferner zum Parallelstudium im Fach Psychologie zugelassen; die Vordiplom-Prüfung bestand er seinen Angaben zufolge am 24. Juni 1999. Der L. B. (i.F.: LWV) gewährte für das Hochschulstudium Eingliederungshilfe u.a. in Form einer "Literaturbeihilfe", sowie - wiederholt - der Übernahme der Kosten für die Versorgung mit einem Notebook, einem Monitor, einem Drucker und weiterem Zubehör. Im Sommersemester 1999 nahm der Kläger erstmals ein Urlaubssemester. Im Wintersemester 2000/2001 war er nach seinen Angaben zur Durchführung des im Studiengang Psychologie vorgeschriebenen Halbjahrespraktikums, welches er in einer psychiatrischen Klinik in der S. durchführte, beurlaubt. Erneute Beurlaubungen erfolgten im Sommersemester 2001 wegen der Folgen eines Verkehrsunfalls mit dem Elektrorollstuhl sowie im Wintersemester 2001/2002 auf Grund einer von der Krankenkasse

finanzierten medizinischen Rehabilitationsleistung. Weitere Studienausfälle gab es im Jahr 2002 wegen eines Getriebeschadens am Kraftfahrzeug des Klägers während einer Besuchsreise in Norddeutschland, seines Umzugs in eine andere Wohnung in K. (i.F.: K.) sowie eines erneuten Verkehrsunfalls mit dem Rollstuhl. Nochmalige Schäden am Fahrzeug (Ausfälle der Bremsung und der Lenkung) traten im Jahr 2004 zweimal - in einem Fall verbunden mit einem Verkehrsunfall - auf. Bis zum Sommersemester 2006 waren insgesamt sechs Urlaubssemester angefallen. Das Jurastudium gab der Kläger nach dem Wintersemester 2008/2009 auf; seit dem Wintersemester 2012/2013 ist er an der Universität K. auch im Fach Psychologie nicht mehr eingeschrieben.

Das oben genannte Kraftfahrzeug, ein behindertengerecht umgerüstetes Fahrzeug vom Typ Ford Transit, war am 21. August 1996 auf den Kläger zugelassen worden. Die Anschaffung des Fahrzeugs war möglich geworden, nachdem der Landkreis N. dem Kläger durch Bescheid vom 19. Dezember 1995 eine einmalige Beihilfe für die Beschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs in Höhe von insgesamt 123.322,91 DM bewilligt hatte. Der Landkreis N. übernahm ferner die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnis am 19. Dezember 1996 sowie zeitweilig auch die mit dem Betrieb des Fahrzeugs zusammenhängenden Kosten; ab 31. März 2003 stellte der Landkreis N. diese Hilfe ein (Bescheid vom 17. März 2003, Widerspruchsbescheid des N. Landesamts für Zentrale Soziale Aufgaben vom 24. Februar 2004), übernahm die Kosten jedoch vorläufig weiter bis Dezember 2004; die Klage zum Verwaltungsgericht H. nahm der Kläger im Dezember 2004 zurück. Mit Schreiben vom 26. Oktober 2005 erklärte sich schließlich der vorliegend beklagte Landkreis K. (i.F.: Landkreis K.) rückwirkend zum 1. Januar 2005 für den mittlerweile angefallenen Bedarf bezüglich der Betriebskostenpauschale für zuständig und übernahm in der Folgezeit diese Pauschale für die Zeiträume von Februar 2005 bis März 2007 sowie u.a. die Kosten für die 2005 und 2006 durchgeführte Jahresinspektionen von Sonderumbauten, die Beitragsrechnungen für die Kraftfahrtversicherung für 2006 und 2007, den Selbstbehaltsbetrag hinsichtlich in 2005 entstandener Reparaturkosten an der Frontscheibe, die Kosten für ein vom Kläger in Auftrag gegebenes Gutachten des TÜV Nord vom 24. Januar 2005, die Kosten für eine im Mai 2007 in H. (Raum D.) durchgeführte Reparatur am Lenksystem sowie diverse Fahrt- und Übernachtungskosten, die im Zusammenhang mit Reparaturen am Fahrzeug des Klägers angefallen waren. Weitere Bescheide betrafen u.a. die Übernahme der Kosten für eine im Januar 2007 angeschaffte externe Festplatte sowie einen Tintenstrahldrucker. Mit Bescheid vom 28. Januar 2008 (Widerspruchsbescheid vom 19. November 2009) lehnte der Beklagte die Übernahme zwischenzeitlich angefallener weiterer, mit dem Kraftfahrzeug zusammenhängender Kosten ab. Die Klage zum Sozialgericht Konstanz (SG) blieb erfolglos (Gerichtsbescheid vom 3. Juli 2012 - S 3 SO 3554/09 -); das deswegen beim Landessozialgericht (LSG) Baden-Württemberg angestrengte Berufungsverfahren (L 7 SO 3442/12) ruht derzeit (Beschluss vom 10. September 2013).

Bereits zuvor hatte sich der Kläger mit dem Anliegen auf Ersatzbeschaffung eines Kraftfahrzeugs - unter Einreichung von Kostenvoranschlägen für das Basisfahrzeug (42.455,72 Euro) und dessen behindertengerechten Umbau nebst Sonderausstattungen (68.753,20 Euro) - an den LWV gewandt (Schreiben vom 20. April und 2. November 2004). Eine Rückfrage des L. beim Sozialen Dienst der Stadt K. ergab, dass die in K. eingesetzten Busse nicht behindertengerecht ausgestattet seien und der Kläger ohne Inanspruchnahme von Fremdhilfen die Universität nicht erreichen könne, ferner der Behindertenfahrdienst des Malteser Hilfsdienstes als alleiniger Versorger in der Stadt "gut ausgelastet" sei (Schreiben vom 24. November 2004). Nach Übergang auf den beklagten Landkreis auf der Grundlage der zum 1. Januar 2005 in Baden-Württemberg in Kraft getretenen Verwaltungsreform legte der Kläger weitere Kostenvoranschläge hinsichtlich des behindertengerechten Umbaus sowie für ein Basisfahrzeug vor. Im Gutachten des Technischen Beratungsdienstes beim Integrationsamt in F. vom 6. Februar 2006 wurden die auf diesen Kostenvoranschlägen beruhenden Umrüstungssysteme (unter Berücksichtigung der Anschaffungskosten für ein Kraftfahrzeug insgesamt 117.610,52 Euro bzw. 108.939,23 Euro) jeweils für geeignet gehalten. Erhoben wurde außerdem ein Gutachten bei der Gesundheitsamtsärztin Dr. S. vom 31. Juli 2006, die bei ungünstigen Witterungsverhältnissen für den Weg zur Bushaltestelle eine Begleitperson für erforderlich hielt und außerdem die Überprüfung der hinreichenden Sicherung eines Elektrorollstuhls in den Bussen empfahl.

Mit Bescheid vom 17. April 2007 lehnte der Beklagte den Antrag vom 20. April 2004 auf Ersatzbeschaffung eines Kraftfahrzeugs mit Bedienungseinrichtungen ab, weil der Bedarf des Klägers mit dem auf der Grundlage des Bescheids des Landkreises N. vom 19. Dezember 1995 angeschafften Fahrzeug gedeckt sei und der Zustand des Fahrzeugs und der Bedienungseinrichtungen den Erfordernissen entspreche, sodass es dem Kläger zuzumuten sei, das Fahrzeug bis zur Beendigung des Studiums im September 2009 zu benutzen. Nach Erteilung des Bescheids vom 17. April 2007 ging beim Beklagten das Schreiben des Klägers vom 18. April 2007 ein, zu dem er weitere Kostenvoranschläge vorlegte und auf die hohe Reparaturanfälligkeit des Fahrzeugs hinwies. Der Widerspruch des Klägers gegen den vorbezeichneten Bescheid sowie gegen drei (hier nicht streitgegenständliche, Fahrt- und Übernachtungskosten betreffende) Bescheide vom 25. August 2006 wurde mit Widerspruchsbescheid vom 5. Juni 2007 (dem Kläger zugestellt am 8. Juni 2007) zurückgewiesen.

Deswegen hat der Kläger am 9. Juli 2007 (Montag) Klage zum SG erhoben. Zur Begründung hat er vorgebracht, die Bedeutung der Versorgung mit einem Kraftfahrtzeug erstrecke sich für ihn nicht nur auf den Bereich des Hochschulstudiums, sondern auch auf die vollständige Alltagsorganisation und somit auf alle Lebensbereiche. Die Neuanschaffung eines Kraftfahrzeugs sei dringend erforderlich, weil der Ausfall des Fahrzeugs wegen der kurzen Reparaturintervalle zu einem Dauerzustand geworden sei. Zu seiner Klage hat der Kläger u.a. das Gutachten des Sachverständigen für Kraftfahrzeuge G. vom 25. Oktober 2007 (Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs 1.500,00 Euro, Restwert 250,00 Euro bei anstehenden Reparaturkosten von 6.097,26 Euro), ferner das im Auftrag des Versorgungsamts beim Landratsamt K. erstellte Kraftfahrttechnische Eignungsgutachten des W. G., TÜV S. A. S. G. (i.F.: TÜV Süd), vom 14. Januar 2008 sowie eine Bescheinigung des Prof. Dr. G., Leiter der Muskelsprechstunde am Neurozentrum des Universitätsklinikums F., vom 3. März 2008 zu den Akten gereicht. Der Beklagte ist der Klage entgegengetreten. Zwar habe sich die Sachlage insoweit geändert, als nunmehr feststehe, dass das behinderungsgerechte Fahrzeug seit Begutachtung durch den T. S. nicht verkehrssicher und damit nicht mehr verwendungsfähig sei. Der Kläger führe sein Studium indes offenbar seit Jahren nicht fort, sodass Leistungen der Eingliederungshilfe nach § 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII ebenso wenig in Betracht kämen wie eine Kraftfahrzeughilfe.

Mit Gerichtsbescheid vom 15. Februar 2010 hat das SG die Klage abgewiesen. In den Gründen hat es im Wesentlichen ausgeführt, eine Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs komme zum Zweck der Eingliederung in das Arbeitsleben schon deswegen nicht in Betracht, weil der Kläger seit Antragstellung im Jahr 2004 weder im Arbeitsleben stehe noch dies anstrebe. Als dem Arbeitsleben vergleichbarer Zweck komme unter Berücksichtigung insbesondere des § 54 Abs. 1 Nr. 2 SGB XII zwar auch der Besuch einer Hochschule in Betracht; der Kläger habe indes - trotz gerichtlicher Aufforderung - nicht dargetan und nachgewiesen, dass er die Universität K. seit 2004 noch besucht habe. Soweit er geltend gemacht habe, die von § 53 Abs. 3 Satz 1 SGB XII geforderte Eingliederung in die Gesellschaft gehe über die bloße Gewährleistung des Hochschulbesuchs hinaus und solle allgemein die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft ermöglichen, begründe dies keinen Anspruch auf Beschaffung eines behindertengerecht umgebauten Fahrzeugs, denn der Kläger wohne in K., sodass nicht erkennbar

sei, welchen entscheidenden Vorteil für ihn ein Kraftfahrzeug für die Teilnahme am öffentlichen Leben gegenüber beispielsweise einem in der Innenstadt wesentlich beweglicheren (Elektro-)Rollstuhl habe. Gelegentliche Reisen aus privaten Gründen erfüllten nicht die Voraussetzungen einer ständigen Angewiesenheit auf ein Kraftfahrzeug.

Gegen den dem Kläger am 16. Februar 2010 zugestellten Gerichtsbescheid richtet sich seine am 4. März 2010 beim SG eingelegte Berufung. Zur Begründung hat er vorgebracht, er sei außerhalb seiner behinderungsgerecht ausgestatteten Wohnung nur mit Hilfe eines Elektrorollstuhls bewegungsfähig; innerhalb der Wohnung stehe ihm ein Handrollstuhl zur Verfügung. Er lebe, seitdem das Kraftfahrzeug nicht mehr fahrtüchtig sei, weitestgehend sozial isoliert und könne nur noch Orte aufsuchen, die mit dem Elektrorollstuhl direkt angefahren werden könnten. Mit dem Elektrorollstuhl könne er weder die städtischen Omnibusse noch die Bahn benutzen; auch ein Transport mit Fahrdiensten sei nicht möglich, weil der Elektrorollstuhl nicht transportiert werden könne. Ferner habe er, seitdem das Fahrzeug nicht mehr verkehrstüchtig sei, seine in Norddeutschland lebende Familie nicht mehr besuchen können; das gelte auch für Freunde und Bekannte in Norddeutschland. Seitdem sei auch die notwendige medizinische und physiotherapeutische Behandlung nicht mehr gewährleistet. Die ihm vom Orthopäden verordnete medizinisch notwendige Rehabilitation (Rollstuhlsport; Rollstuhlhockey) könne er ohne Kraftfahrzeug nicht in Anspruch nehmen, weil sich die entsprechenden Einrichtungen in F., Z. und St. G. - dort speziell für das Elektrorollstuhlhockey - befänden. Die von den Stadtwerken K. eingesetzten Busse seien - ebenso wie die Bahn - für ihn nicht geeignet, weil er auf Grund seiner Muskelerkrankung keinerlei Querbeschleunigung vertrage, welche jedoch beim Transport in den Stadtbussen oder in der Bahn auftrete. Im Landkreis K. verfüge nur der Malteser Hilfsdienst über einen Behindertenfahrdienst, der sich jedoch nicht in der Lage sehe, ihn angesichts seiner spezifischen Behinderungssituation sowie den Elektrorollstuhl sicher zu transportieren. Ein Transport in den Fahrzeugen der Rollstuhlsportinitiative in K. sei gleichfalls nicht möglich. Im Studienfach Rechtswissenschaft habe er sich seit 2008 nicht mehr immatrikuliert, weil er infolge des Ausfalls des Kraftfahrzeugs keine Vorlesungen mehr habe besuchen und die Universitätsbibliothek nicht mehr habe aufsuchen können. Zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft sei er auf die regelmäßige Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen. Er benötige das Auto zur Aufrechterhaltung sozialer und kultureller Kontakte und dürfe nicht darauf verwiesen werden, Besuche zu Hause zu empfangen. Bis zum Jahr 2006 sei er, häufig in Begleitung eines Kommilitonen, zahlreichen Freizeitaktivitäten nachgegangen, wobei jeweils das behindertengerecht umgerüstete Fahrzeug benutzt worden sei; erschwert seien die regelmäßigen Aktivitäten allerdings schon seit 2000/2001 wegen der sich häufenden Defekte, insbesondere der Fahrzeugelektrik, gewesen. Auf Grund mangelhaften Zustandes könne des Fahrzeug jetzt überhaupt nur noch in ständiger Begleitung eines Helfers, und auch nur sporadisch und für kurze Strecken benutzt werden. Der Kläger hat u.a. einen Arztbrief des Prof. Dr. G. vom 7. Januar 2008, eine ärztliche Stellungnahme des Orthopäden Berberich vom 31. Januar 2011, eine schriftliche Bestätigung des früheren Kommilitonen Dr. F. K. vom 6. Juni 2012, eine Stellungnahme des Dipl.-Ing. (FH) G., R. G. A. G. & Co. KG, U., vom 21. Dezember 2012 zum Gesamtzustand des Fahrzeugs, die Berichte der D. über die Hauptuntersuchungen am 21. August 2013 und 29. September 2015, die Rechnung eines Autohauses vom 25. September 2015 über Schweißarbeiten am Ford Transit sowie Schreiben des Malteser Hilfsdienstes vom 21. Juli 2006 und des D. K. vom 27. August 2013 vorgelegt.

Der Kläger beantragt,

den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Konstanz vom 15. Februar 2010 aufzuheben und den Beklagten unter Aufhebung des Bescheids vom 17. April 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 5. Juni 2007 zu verurteilen, ihm Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs zu gewähren, hilfsweise, den Beklagten zu verpflichten, über seinen Antrag auf Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs unter Beachtung der Rechtsauffassung des Senats neu zu entscheiden.

Der Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Er hält den angefochtenen Gerichtsbescheid und die streitbefangenen Bescheide für zutreffend. Zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft sei der Besitz und die Benutzung eines Kraftfahrzeugs beim Kläger nicht erforderlich. Die erforderliche Mobilität könne bei ihm in zumutbarer Weise durch andere Hilfen, z.B. die Benutzung eines Behindertenfahrzeugs (Rollstuhl), von öffentlichen Verkehrsmitteln oder in sonstiger Weise (Krankentransport, Taxi, Mietauto) sichergestellt werden. Der Kläger wohne zentral und besitze einen Elektrorollstuhl mit Straßenzulassung. Die von den Stadtwerken K. eingesetzten Busse seien rollstuhlgerecht; gleiches gelte im Landkreis K. für den "S.", eine regionale Bahn. Außerdem bestünden im Landkreis Behindertenfahrdienste von drei freien Trägern sowie weiterer privater Träger. Zu medizinischen Behandlungen könne der Kläger mit einem Krankentransport gebracht werden. Rollstuhlsport könne er auch in K. ausüben und müsse hierzu nicht nach F. oder gar in das Ausland fahren. Auch kulturelle Veranstaltungen könne der Kläger in K. mit seinem Rollstuhl wahrnehmen. Aus den Gutachten vom 25. Oktober 2007 und vom 28. Dezember 2015 ergebe sich im Übrigen, dass der Kilometerstand am 26. Juni 2007 73.000 und am 27. November 2015 83.103 betragen habe; der Kläger müsse demnach weniger Fahrten mit dem Fahrzeug zurückgelegt haben, als von ihm angegeben. Auf Anregung des Senats hat der Beklagtenvertreter im Einverständnis mit dem Kläger am 22. Januar 2014 eine Besichtigung des Fahrzeugs Ford Transit vorgenommen. Der Beklagte hat ferner u.a. die Richtlinien für den Fahrdienst für Menschen mit Behinderung im Landkreis K. vom 26. November 2011 (in der Fassung vom 13. Mai 2013) sowie eine Aufstellung über die Behindertenfahrdienste im Landkreis und in der Stadt K. zu den Akten gereicht.

Die Berichterstatterin hat den Kläger in dem am 7. März 2014 in K. durchgeführten Erörterungstermin ausführlich angehört; auf die Niederschrift vom selben Tage wird verwiesen. Der Senat hat sodann Arzt für Neurologie und Psychiatrie S. zum Sachverständigen bestellt. Der Sachverständige hat im Gutachten vom 25. Januar 2015 ausgeführt, der Kläger sei nicht in der Lage, ohne fremde Hilfe öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, jedoch in der Lage, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher zu führen. Auf die Einwendungen des Beklagten (Schriftsätze vom 10. Februar und 6. Mai 2015) hat sich der Sachverständige mit Stellungnahmen vom 26. April und 18. Mai 2015 ergänzend geäußert. Der Senat hat ferner sachverständige Zeugenauskünfte bei dem Internisten Dr. B. vom 3. September 2015 und dem Allgemeinmediziner Dr. K. vom 10. September 2015 eingeholt; dieser hat mitgeteilt, dass sich in den sechs Jahren, seitdem er den Kläger als Hausarzt betreue, keine Verschlechterung in dessen Gesundheitszustand eingestellt habe. Außerdem hat der Senat den Fahrzeugprüfer D. L. sowie erneut den Fahrerlaubnisprüfer W. G., beide T. S., mit der Begutachtung des Fahrzeugs und der kraftfahrttechnischen Eignungsprüfung beauftragt. Der Sachverständige L. hat im Wertgutachten vom 28. Dezember 2015 die Marktlage des Fahrzeugs Ford Transit, das sich in einem ordentlichen Zustand befinde, mit 3.500,00 Euro ermittelt. Der Sachverständige G. hat im Schreiben vom 25. Januar 2016 mitgeteilt, dass am 15. Januar 2016 aus technischen Gründen eine Fahrprobe nicht habe durchgeführt werden können; die

"alten" Umbauten seien nicht mehr instandsetzungsfähig und -würdig. Im Bericht über eine schließlich am 29. Januar 2016 durchgeführte 45-minütige Fahrprobe zur Hauptverkehrszeit im Stadtgebiet K. hat der Sachverständige G. keine Bedenken hinsichtlich der Fahreignung des Klägers gesehen. Auf die Einwendungen des Beklagten (Schriftsatz vom 29. Februar 2016) hat er sich in seiner Stellungnahme vom 7. April 2016 ergänzend geäußert.

Zur weiteren Darstellung wird auf die Verwaltungsakten des Beklagten und des LWV (insgesamt 10 Bde.), die Klageakte des SG (S 3 SO 1931/07), die Berufungsakten des Senats (L 7 SO 1119/10, 3 Bde.) und die weitere Senatsakte (L 7 SO 3442/12) Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die Berufung des Klägers hat teilweise Erfolg.

Die Berufung ist zulässig. Sie ist unter Beachtung der Form- und Fristvorschriften des § 151 Abs. 1 und 2 des Sozialgerichtsgesetzes (SGG) eingelegt worden sowie statthaft (§ 143 SGG); die Berufungsausschlussgründe des § 144 Abs. 1 Sätze 1 und 2 SGG greifen nicht ein. Die Berufung ist auch zum Teil begründet.

Gegenstand des Verfahrens (§ 95 SGG) ist der Bescheid des Beklagten vom 17. April 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 5. Juni 2007, mit denen eine Hilfe zur Ersatzbeschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs abgelehnt worden ist. Sein Begehren verfolgt der Kläger im Hauptantrag im Wege der kombinierten Anfechtungs- und Leistungsklage (§ 54 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 4, § 56 SGG) auf Erlass eines Grundurteils (§ 130 Abs. 1 SGG; vgl. hierzu Bundessozialgericht (BSG), Urteil, vom 12. Dezember 2013 - B 8 SO 18/12 R - (juris Rdnr. 11)) und im Hilfsantrag im Wege der (Verpflichtungs-)Bescheidungsklage (§ 54 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 SGG).

Allein mit seinem hilfsweise geltend gemachten Begehren vermag der Kläger vorliegend durchzudringen. Zwar hat er - wie nachstehend unter 2. auszuführen sein wird - gegenüber dem Beklagten einen Anspruch auf Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs; indessen ist vorliegend § 17 Abs. 2 Satz 1 SGB XII zu beachten. Hiernach hat der Sozialhilfeträger über Art und Ausmaß der Leistungserbringung nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, soweit das Ermessen nicht ausgeschlossen ist. Ermessen steht dem Sozialhilfeträger bei Menschen mit wesentlicher Behinderung hinsichtlich des "Ob" der Leistung freilich nicht zu (vgl. Thür. LSG, Urteil vom 23. Mai 2012 - L 8 SO 649/09 - (juris Rdnr. 26); LSG Baden-Württemberg, Urteil vom 26. September 2012 - L 2 SO 1378/11 - (juris Rdnr. 34); Bieritz-Harder in LPK-SGB XII, 10. Auflage, § 54 Rdnr. 69). Soweit der Gesetzgeber gleichrangige alternative Möglichkeiten der Leistung und ihres Umfangs aber ausdrücklich vorsieht oder zulässt - wie hier bei der Eingliederungshilfe -, ist hinsichtlich des "Wie" der Leistungserbringung indes regelmäßig ein Ermessen des Leistungsträgers im Sinne der vorgenannten Bestimmung eröffnet (vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Buchholz 436.0 § 39 BSHG Nr. 8 S. 8; BVerwG, Beschluss vom 14. Oktober 1994 - 5 B 114/93 - (juris Rdnr. 8); BVerwGE 111, 328, 334; Senatsurteil vom 18. November 2010 - L 7 SO 844/08 - (n.v.); Coseriu in jurisPK-SGB XII, § 17 Rdnr. 39 (Stand: 29.02.2016)). Dies ist vorliegend - wie nachfolgend unter 3. darzulegen ist - der Fall. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die vom Kläger begehrte Hilfe sind aber in jedem Fall gegeben.

1. Der beklagte Landkreis K. als örtlicher Träger der Sozialhilfe (§ 3 Abs. 2 Satz 1 SGB XII) ist richtiger Gegner des Verfahrens; denn er ist mit Wirkung vom 1. Januar 2005 für die Gewährung der begehrten Leistung sachlich und örtlich zuständig geworden (§ 97 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 1, § 98 Abs. 1 Alt. 2 SGB XII i.V.m. § 1 Abs. 1, § 2 des Gesetzes zur Ausführung des SGB XII in der Fassung des Art. 122 des Verwaltungsstruktur-Reformgesetzes vom 1. Juli 2004 - VRG - (GBl. 2004 S. 469, 534)). Die bis zum 31. Dezember 2004 vom LWV wahrgenommenen Aufgaben waren gemäß § 2 des Gesetzes zur Auflösung der Landeswohlfahrtsverbände (in der Fassung des Art. 177 VRG (GBl. 2004 S. 469, 570)) i.V.m. Art. 187 Abs. 1 VRG ab dem 1. Januar 2005 auf die Stadt- und Landkreise übergegangen.

2. Rechtsgrundlage des klägerischen Begehrens auf eine Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerechten Kraftfahrzeugs war zwar bis zum 31. Dezember 2004 § 28 Abs. 1 Satz 1 des Bundessozialhilfegesetzes (BSHG) i.V.m. §§ 39, 40 Abs. 1 Satz 1 BSHG, §§ 8, 9 der Eingliederungshilfe-Verordnung (EinglHV) und § 55 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX). Da indessen für die Frage, ob ein Leistungsanspruch besteht, auf die Rechtslage zum Zeitpunkt der Entstehung (Fälligkeit) der Kosten abzustellen (vgl. BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 19); BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnr. 12)) und - bei bislang unterbliebener Ersatzbeschaffung - die Rechtslage zum Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz maßgeblich ist, sind hier die Bestimmungen des SGB XII, mithin § 19 Abs. 3 SGB XII (in der Fassung des Gesetzes vom 20. April 2007 (BGBl. I S. 554)) i.V.m. §§ 53, 54 SGB XII, wiederum mit §§ 8, 9 EinglHV und § 55 SGB IX heranzuziehen.

a) Der Kläger erfüllt die personenbezogenen Voraussetzungen des § 53 Abs. 1 Satz 1 SGB XII; hiernach erhalten Personen, die durch eine Behinderung im Sinne von § 2 Abs. 2 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 Einzelfalls, insbesondere nach Art und Schwere der Behinderung, Aussicht besteht, dass die Aufgabe der Eingliederungshilfe erfüllt werden kann. Der Kläger ist auf Grund seiner Muskelerkrankung an den unteren Extremitäten vollständig gelähmt und auf den Rollstuhl angewiesen; er leidet ferner an erheblichen Bewegungseinschränkungen im Bereich der proximalen oberen Extremitäten. Der Kläger ist deshalb wesentlich in seiner Fähigkeit, an der Gesellschaft teilzuhaben (§ 1 Nr. 1 SGB IX), eingeschränkt, sodass es sich hinsichtlich des "Ob" seiner Eingliederung um eine Pflichtleistung handelt (vgl. BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 25); BSG, Urteil vom 23. August 2013 - B 8 SO 24/11 R - (juris Rdnr. 14)).

b) Darüber hinaus ist die Hilfebedürftigkeit des Klägers im Sinne des § 19 Abs. 3 SGB XII gegeben; die Hilfebedürftigkeit ist hier zu prüfen ist, weil es sich bei der erstrebten Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerecht umgebauten Kraftfahrzeugs nicht um eine privilegierte Hilfe nach § 92 Abs. 2 SGG XII handelt (vgl. BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnr. 21)). Der Kläger bezieht Leistungen der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nach dem Vierten Kapitel des SGB XII; im Sinne der §§ 82 ff., 85 ff. und 90 SGB XII einzusetzendes Einkommen oder ausreichendes Vermögen ist nicht vorhanden. Das dem Kläger als Schwerstpflegebedürftigen aus der Pflegeversicherung gewährte Pflegegeld ist als zweckbestimmte Einnahme (§ 83 SGB XII) ebenso wenig zu berücksichtigen (vgl. BSGE 114, 249 = SozR 4-4200 § 11 Nr. 65 (jeweils Rdnr. 21); Hohm in Schellhorn/Hohm/Scheider, SGB XII, 19. Auflage, § 83 Rdnr. 12; Geiger in LPK-SGB XII, a.a.O., § 83 Rdnr. 52) wie die ihm aufstockend aus Mitteln der Sozialhilfe gezahlten Leistungen der Hilfe zur Pflege. Über all das bestehen auch unter den Beteiligten keine Meinungsverschiedenheiten.

c) Auch die sonstigen Voraussetzungen für die vom Kläger begehrte Kraftfahrzeughilfe liegen vor. Die Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs mit behinderungsgerechten Zusatzeinrichtungen zählt zu den Leistungen der Eingliederungshilfe, die insoweit durch § 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII i.V.m. § 33 und § 55 Abs. 2 Nr. 1 SGB IX sowie des § 8 EinglHV und des § 9 Abs. 2 Nr. 11 EinglHV (beide ergangen auf der Grundlage des § 60 SGB XII) konkretisiert werden. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Satz 2 EinglHV wird die Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs in angemessenem Umfang gewährt, wenn der behinderte Mensch wegen Art oder Schwere seiner Behinderung insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist. Nach § 9 Abs. 2 Nr. 11 EinglHV gehören zu den anderen Hilfsmitteln im Sinne des Abs. 1 auch besondere Bedienungseinrichtungen und Zusatzgeräte für Kraftfahrzeuge, wenn der behinderte Mensch wegen Art und Schwere seiner Behinderung auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist.

aa) Ein eingliederungshilferechtlicher Bedarf ist bei dem Kläger, obwohl er mittlerweile an der Universität K. nicht mehr immatrikuliert ist, weiterhin gegeben. Insoweit ist die besondere Aufgabe der Eingliederungshilfe (vgl. § 53 Abs. 3 Sätze 1 und 2 SGB XII) zu beachten, eine Behinderung oder deren Folgen zu beseitigen und den behinderten Menschen in die Gesellschaft einzugliedern, ihm die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft zu ermöglichen oder zu erleichtern, ihm die Ausübung eines angemessenen Berufs oder einer sonstigen angemessenen Tätigkeit zu ermöglichen oder ihn so weit wie möglich unabhängig von Pflege zu machen. Der Teilhabebedarf besteht im Ausgleich behinderungsbedingter Nachteile (vgl. BSGE 112, 188 = SozR 4-3500 § 49 Nr. 1 (jeweils Rdnr. 24)); maßgebliche Vergleichsgruppe ist der nichtbehinderte und nicht sozialhilfebedürftige Mensch vergleichbaren Alters (vgl. BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnr. 16)).

Nach der Eigenart der Sozialhilfe als Hilfe in gegenwärtiger Not (vgl. BSGE 104, 213 = SozR 4-1300 § 44 Nr. 20 (jeweils Rdnrn. 13 f.)) setzt die gerichtliche Verpflichtung des Sozialhilfeträgers zu einer Eingliederungshilfeleistung allerdings voraus, dass die Notlage und insbesondere der Hilfebedarf noch zur Zeit der letzten tatrichterlichen Entscheidung (fort-)besteht (vgl. BVerwGE 99, 149, 156). Das ist jedoch hier der Fall. Freilich kommt beim Kläger eine Kraftfahrzeughilfe als Leistung für die Teilhabe am Arbeitsleben (§ 33 SGB IX) nicht in Betracht, weil der erforderliche unmittelbare Bezug zur Erlangung einer Erwerbstätigkeit (vgl. BSGE 93, 283 = SozR 4-3250 § 14 Nr. 1 (jeweils Rdnr. 14); BSGE 112, 67 = SozR 4-3500 § 92 Nr. 1 (jeweils Rdnr. 19)) fehlt; ferner sind auch die Voraussetzungen für Leistungen der Eingliederungshilfe nach § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SGB XII nicht gegeben. Denn der Kläger ist an der Universität K. als Student nicht mehr eingeschrieben und besucht im Übrigen auch keine sonstige Hochschule; soweit sein Prozessbevollmächtigter in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat vom 14. April 2016 vorgebracht hat, dass jener sich zwischenzeitlich an der Fernuniversität H. für ein Fernstudium beworben habe, liegen Nachweise hierzu nicht vor. Ernsthaft das Hochschulstudium an der Universität K. betrieben hatte der Kläger zur Überzeugung des Senats unter Würdigung seiner Angaben, insbesondere in der Klageschrift vom 9. Juli 2007 sowie im Erörterungstermin vom 7. März 2014, bereits zum Zeitpunkt des Ergehens des Widerspruchsbescheids vom 5. Juni 2007 nicht mehr; schon im Sommersemester 2006 hatte er ausweislich des mit Schreiben vom 23. März 2006 vorgelegten Datenblatts der Studentischen Abteilung der Universität K. bereits 24 Hochschulsemester und hiervon sechs Urlaubssemester zurückgelegt, wobei allein auf das Studium der Rechtswissenschaften schon 18 Fachsemester (auf das Zweitstudium der Psychologie 14 Fachsemester) entfallen waren. Vorliegend ergibt sich ein Anspruch des Klägers auf die begehrte Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs indessen aus seinem Teilhabebedarf am Leben in der Gemeinschaft; denn die eingliederungshilferechtliche Kraftfahrzeughilfe ist nicht auf die Teilhabe am Arbeitsleben beschränkt.

Für den Teilhabebedarf am Leben in der Gemeinschaft ist es insgesamt ausreichend, dass die Begegnung und der Umgang mit anderen Menschen im Sinne einer angemessenen Lebensführung gefördert wird; in welchem Maß und durch welche Aktivitäten ein behinderter Mensch am Leben in der Gemeinschaft teilnimmt, ist abhängig von seinen individuellen Bedürfnissen unter Berücksichtigung seiner Wünsche (§ 9 Abs. 1 SGB XII; vgl. BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 26); BSG, Urteil vom 23. August 2013 - B 8 SO 24/11 R - (juris Rdnr. 16); BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013, a.a.O. (Rdnr. 15)). Es gilt ein individueller und personenzentrierter Maßstab, der regelmäßig einer pauschalierenden Betrachtung des Hilfefalls entgegensteht (BSG a.a.O.). Prüfungsmaßstab ist mithin die konkrete, individuelle Lebenssituation des behinderten Menschen, wobei in die Gesamtwürdigung seine Bedürfnisse und Wünsche, aber auch Art und Ausmaß der Behinderung einzubeziehen sind (vgl. BSG, Urteil vom 23. August 2013 a.a.O. (Rdnr. 18); ferner Oberverwaltungsgericht (OVG) Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 28. September 2007 - 3 L 231/05 - (juris Rdnr. 20)). Allein von diesen Ausgangspunkten sind sonach Reichweite und Häufigkeit der Teilhabe des behinderten Menschen am Leben in der Gemeinschaft als sozialer Rehabilitation zu bestimmen; nicht maßgeblich sind dagegen die Vorstellungen des Sozialhilfeträgers (BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013, a.a.O. (Rdnr. 16)). Auch auf eine "Grundversorgung" ist die Sicherstellung der Mobilität im Bereich der sozialen Rehabilitation nicht beschränkt (BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 27)). Ferner ist eine ständige oder jedenfalls fast tägliche Benutzung des Kraftfahrzeugs (so aber LSG Schleswig-Holstein, Urteil vom 27. November 2013 - L 9 SO 16/11 - (juris Rdnr. 28)) nicht zu fordern; ausreichend ist vielmehr, dass die Notwendigkeit zur Nutzung nach dem gebotenen individualisierenden Prüfungsmaßstab regelmäßig (vgl. in anderem Zusammenhang § 10 Abs. 6 EinglHV), d.h. nicht nur vereinzelt oder gelegentlich, besteht (vgl. BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnr. 16); OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 28. September 2007 a.a.O. (Rdnr. 11); Wehrhahn in jurisPK-SGB XII, § 8 EinglHV Rdnr. 9.1 (Stand: 30.11.2015)). Mit Blick auf den anzulegenden individuellen, personenzentrierten Maßstab lässt sich eine Mindesthäufigkeit der Fahrzeugnutzung nicht übergreifend und schematisch festlegen; abzustellen ist vielmehr auf den Einzelfall unter Würdigung der individuellen Lebensverhältnisse des behinderten Menschen sowie der Art und Schwere seiner Behinderung (vgl. auch Bayer. LSG, Urteil vom 21. Januar 2016 - L 8 SO 159/13 - (juris Rdnr. 57)).

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Kriterien sowie unter Beachtung des Gesichtspunkts der Notwendigkeit der Leistung (§ &61492; Abs. 1 SGB IX) ist das Merkmal des Angewiesenseins auf ein Kraftfahrzeug (§ 8 Abs. 1 Satz 2, § 9 Abs. 2 Nr. 11 SGB XII) erfüllt, wenn das Kraftfahrzeug für den behinderten Menschen zur Erreichung der Eingliederungsziele geeignet und unentbehrlich ist (vgl. BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnrn. 15 ff.)). Das ist hier der Fall.

bb) Dem erhobenen Anspruch des Klägers steht zuvörderst nicht entgegen, dass auf ihn das Kraftfahrzeug der Marke Ford (Typ Transit) mit dem amtlichen Kennzeichen K. nach wie vor zugelassen ist. Auf dieses Fahrzeug wäre der Kläger nur dann zu verweisen, wenn ihm die weitere Nutzung zumutbar und die aktuell erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen noch wirtschaftlich sinnvoll wären (vgl. hierzu BSG, Urteil vom 23. August 2008 a.a.O. (Rdnr. 18)). Zwar ist das Kraftfahrzeug des Klägers ausweislich des Wertgutachtens des Sachverständigen L. vom 28. Dezember 2015 in einem "ordentlichen Zustand"; auf Grund der letzten Hauptuntersuchung (29. September 2015) wurde auch die erforderliche Prüfplakette wieder erteilt (vgl. zur Durchführung und zum Gegenstand der Hauptuntersuchung § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung i.V.m. den dortigen Anlagen VIII und VIIIa). Das Fahrzeug (Erstzulassung 21. August 1996) bedarf jedoch - wie der Sachverständige G. ausgeführt hat - umfangreicher Reparatur- und Anpassungsmaßnahmen, z.B. im Bereich der Schaltung, der Brems- und Beschleunigungsmechanismen, der Bedienvorrichtungen, der Lenkung, des Rücklichtes und des Fahrersitzes. So konnte der

Sachverständige die Fahrzeugtüren bei der Besichtigung am 15. Januar 2016 nur manuell öffnen; die vom Kläger auf Grund seiner Behinderung benötigte Fernbedienung war ohne Funktion. Ein elektrisches Öffnen der Schiebetür gelang gleichfalls nicht, sodass der Sachverständige die Schiebetür "mit Gewalt" von außen öffnen musste. Beim Versuch, die elektrische Hubeinrichtung für den Rollstuhl in Betrieb zu nehmen, ging der Motor aus, weil die Hubeinrichtung in Anbetracht des neueren schwereren Elektrorollstuhls des Klägers mehr Strom benötigt und diese Leistung mangels ausreichender Kapazität der Batterie am Ende zum Starten des Fahrzeugs gefehlt hat. Die Hubeinrichtung ließ sich beim ersten Termin am 15. Januar 2016 auch nach weiteren Versuchen nicht bedienen; erst nach längerem Laden der Batterie war nach den Ausführungen des Sachverständigen G. zur Durchführung der Fahrprobe beim zweiten Termin am 29. Januar 2016 genügend Strom zum Heben und Starten vorhanden. Darüber hinaus besteht nach den Darlegungen des Sachverständigen keine Möglichkeit, den vom Kläger gegenwärtig genutzten Elektrorollstuhl im Fahrzeug zu befestigen; das für den betreffenden Rollstuhl erforderliche Rückhaltesystem ist nicht vorhanden. Die alten "Umbauten" sind nach dem Dafürhalten des Sachverständigen weder instandsetzungswürdig noch instandsetzungsfähig, weil viele Baugruppen seit Jahren nicht mehr hergestellt würden und deshalb auch nicht mehr repariert werden könnten. Der Sachverständige hat deshalb überzeugend eine Neuanschaffung für erforderlich gehalten.

Im Übrigen war der Zustand des Ford Transit schon in der Vergangenheit bedenklich. So hatte Herr G. bereits in seinem im Auftrag des Versorgungsamts erstellten Kraftfahrtechnischen Eignungsgutachten vom 14. Januar 2008 beschrieben, dass sich die Beifahrertür nur mechanisch öffnen ließ und er zur Öffnung der Schiebetür, hinter der sich die Hubeinrichtung für den Rollstuhl befindet, erst den Motor starten musste, weil die Bordspannung ohne laufenden Motor zur Schiebetüröffnung nicht ausgereicht hätte. Nach kurzer Fahrtdauer von zwei Minuten hatte sich damals das Fahrzeug selbständig verriegelt, sodass ein Ein- und Aussteigen über die Beifahrertür nicht mehr möglich war und der Fahrerlaubnisprüfer nur über die von innen zu öffnende Schiebetür aussteigen konnte. Bei relativ langsamer Geschwindigkeit (ca. 50 km/h) hatte der Kläger den Geradeauslauf des Fahrzeugs immer wieder korrigieren müssen, was Herr G. auf einen Defekt der 4-F Steuerventile zurückführte. Insgesamt hatte er schon seinerzeit die technischen Hilfssysteme, auf die der Kläger angewiesen ist, für nicht mehr verkehrssicher eingestuft. Dass das Fahrzeug nicht mehr verkehrssicher und damit nicht mehr verwendungsfähig ist, hatte der Beklagte im Anschluss an das Kraftfahrtechnische Eignungsgutachten vom 14. Januar 2008 im Übrigen ebenso gesehen (vgl. Schriftsatz vom 2. Juni 2008 an das SG). Vom Zustand des Fahrzeugs konnte sich der Beklagte überdies aus Anlass von dessen Besichtigung am 22. Januar 2014 selbst überzeugen. In seiner E-Mail vom 23. Januar 2014 an den Senat hat der Beklagtenvertreter, auf den das Fahrzeug im Übrigen einen ungepflegten (vermoosten) und zum Teil korrodierten Eindruck gemacht hat, gleichfalls darüber berichtet, dass sich die Seitenschiebetür per Funk nicht öffnen ließ. Um die Tür und die Umbauten betätigen zu können, musste die Beifahrertür auch bei ihm mechanisch geöffnet und sodann der Motor gestartet werden. Das Spiel der Lenkstange hat auch der Beklagtenvertreter als zu weit beschrieben. Im Schriftsatz vom 6. Februar 2014 hat der Beklagte ferner eingeräumt, dass es sich nicht lohnen würde, in das Fahrzeug auf lange Sicht größere Summen zu investieren. Der Zustand des Lenksystems ist darüber hinaus auch in der vom Kläger mit Schriftsatz vom 22. Juli 2013 vorgelegten Stellungnahme des Dipl.-Ing. (FH) G. vom 21. Dezember 2012 bemängelt worden, der darin auf Korrosionsschäden, ausgeschlagene Lagerstellen sowie ausgeschlagene Lenkventile der Hilfslenkung hingewiesen hat, aus denen eine instabile Geradeausfahrt resultiere.

Unter Würdigung all dieser Umstände erachtet der Senat die Weiterbenutzung des Ford Transit für den Kläger nicht mehr zumutbar. Unter Zugrundelegung des vom Sachverständigen L. auf 3.500,00 Euro geschätzten Verkehrswerts des Kraftfahrzeugs sowie allein schon der Kosten für die behindertengerechte Umrüstung, die sich bereits in den Jahren 2004 und 2006 auf über 60.000,00 Euro belaufen hätten (vgl. hierzu auch das für den Beklagten erstattete Fachtechnisches Gutachten des Herrn R. vom Technischen Beratungsdienst beim Integrationsamt in F. vom 6. Februar 2006), ist darüber hinaus eine wirtschaftlich sinnvolle Instandsetzung des Fahrzeugs nicht mehr gegeben.

cc) Die Ersatzbeschaffung eines behindertengerecht umgebauten Kraftfahrzeugs ist für den Kläger zum Erreichen der oben unter aa) aufgezeigten Eingliederungsziele geeignet. Da das Merkmal des Angewiesenseins auf ein Kraftfahrzeug einer Prognose bedarf (vgl. BSG, Urteil vom 23. August 2013 a.a.O. (Rdnr. 18)), kann die vorausschauende Beurteilung nicht allein darauf beschränkt werden, dass der Kläger nach seinem eigenen Eingeständnis das Fahrzeug gegenwärtig nur noch sporadisch und auch nur für kurze Strecken unter Begleitung eines Helfers benutzt; denn dies ist für den Senat nachvollziehbar allein auf den mangelhaften Zustand des Kraftfahrzeugs zurückzuführen. Weder aus ärztlicher noch aus kraftfahrttechnischer Sicht bestehen - wie sich aus den Gutachten des Neurologen und Psychiaters S. und des Fahrerlaubnisprüfers G. vom 25. Januar 2015 und 29. Januar 2016 ergibt - Bedenken hinsichtlich der Eignung des Klägers zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr. Das Reaktionsvermögen des Klägers und sein Gespür für schwierige Verkehrsvorgänge waren nach den Ausführungen des Sachverständigen G. (ergänzende Stellungnahme vom 7. April 2016) tadellos. Eine Verschlechterung im gesundheitlichen Zustandsbild des Klägers hat im Übrigen der sachverständige Zeuge Dr. K., der ihn seit Juli 2009 hausärztlich betreut, während der gesamten Zeit der Behandlung nicht beobachtet (vgl. das Schreiben des Arztes vom 10. September 2015).

Im Rahmen der vorliegend anzustellenden Prognose ist nicht allein die derzeitige Situation beim Kläger, sondern auch die Beanspruchung des Fahrzeugs in der Vergangenheit in die Betrachtung einzubeziehen (vgl. nochmals BSG, Urteil vom 23. August 2013 a.a.O. (Rdnr. 18)). Nach den glaubhaften Darlegungen des Klägers, die er nicht nur schriftsätzlich über seinen Prozessbevollmächtigten hat vortragen lassen, vielmehr sie durch die schriftliche Bestätigung seines früheren Kommilitonen Dr. F. K. vom 6. Juni 2012 untermauert und im Rahmen seiner persönlichen Anhörung in dem in K. durchgeführten Erörterungstermin vom 7. März 2014 nochmals anschaulich geschildert hat, hatte er in der Vergangenheit eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten entfaltet; seine Bedürfnisse und Wünsche mit Bezug auf die Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft hat er im Übrigen dem Beklagten im Hilfeplangespräch vom 15. Mai 2014 nochmals dargelegt. So hatte der Kläger nach seinen Angaben im Erörterungstermin in der Zeit ab 1991 in der Regel einmal in der Woche Behindertensport betrieben, und zwar in Form von Rollstuhlhockey. Begonnen hatte er mit dem Sport in H., als er sich noch in der Schulausbildung in N. befand; nach Aufnahme des Studiums in K. hatte er beabsichtigt, auch dort eine Rollstuhlhockeysportgruppe zu organisieren, was jedoch an der nicht ausreichenden Zahl von Spielern gescheitert war. Deswegen begründete der Kläger, der auch im Vorstand der Projektgruppe in K. gewesen war, in der Vergangenheit zusammen mit weiteren Interessenten eine Spielerkooperation mit der Elektrorollstuhlsportgemeinschaft im rund 40 km entfernten St. G. (S.) und fuhr dorthin regelmäßig wöchentlich zum Training; auch besuchte er Turniere, die im Raum F., in M., Z., St. G. und in L. (bei L./ H.) stattfanden. Der Kläger hat im Erörterungstermin vom 7. März 2014 deutlich und nachvollziehbar zum Ausdruck gebracht, dass er all das auch jetzt wieder tun würde, wenn er die Möglichkeit hierzu durch Herstellung seiner Mobilität hätte. Als das Fahrzeug des Klägers noch in Ordnung war, wurden ferner regelmäßig Ausflugsfahrten sowie Fahrten zu Ausstellungen und Konzerten im süddeutschen Raum (ganz Baden-Württemberg, S., M., F.) sowie in W., Z. und B. häufig in Begleitung des vorbezeichneten Kommilitonen, durchgeführt, und zwar ausweislich der Angaben des Klägers im Erörterungstermin vom 7. März 2014 ebenfalls etwa einmal wöchentlich. Solche Fahrten,

ebenso wie Fahrten zu den jährlichen Fachtagungen der D. G. für M. e.V. (DGM), bei der er Mitglied ist, sowie die früher mehrmals (etwa drei- bis viermal) im Jahr durchgeführten Besuchsfahrten in Norddeutschland bei den Verwandten und Fahrten zu auswärtigen Freunden finden derzeit wegen der fehlenden verkehrstechnischen Mobilität des Klägers nicht mehr statt. Die früher gepflegten persönlichen Kontakte zu ehemaligen Mitschülern, die ebenfalls muskelerkrankt sind, sind gegenwärtig aus dem vorgenannten Grund ebenfalls nicht möglich. Der Kläger könnte es sich nach seinen Angaben im Erörterungstermin vom 7. März 2014 vorstellen, sich im DGM ehrenamtlich zu engagieren, wenn die Mobilität wiederhergestellt wäre. Schon in der 1990er Jahren hatte er an einem Leitfaden der Stadt K. für behinderte Menschen mitgewirkt.

Die (Ersatz-)Beschaffung eines behindertengerecht umgebauten Kraftfahrzeugs ist aus den vom Kläger genannten, oben beschriebenen Gründen zu seiner Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft unter Berücksichtigung seiner Bedürfnisse und Wünsche sowie unter Einbeziehung von Art und Ausmaß seiner Behinderung geeignet (vgl. hierzu nochmals BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnrn. 26 f.); BSG, Urteil vom 23. August 2013 a.a.O. (Rdnrn.17 f.)). Die von ihm beschriebene Nutzung des Fahrzeugs stellt sich als Teilhabebedürfnis im Sinne der §§ 53, 54 Abs. 1 Satz 1 SGB XII und der §§ 55 Abs. 2 Nr. 7, 58 SGB XII dar. Die vorbeschriebenen Teilhabeziele des Klägers gehen auch nicht über das hinaus, was gleichaltrige, nichtbehinderte und nicht sozialhilfebedürftige Menschen an sozialen Kontakten und kulturellen Aktivitäten zu verwirklichen suchen. Zu beachten und zu würdigen sind die konkreten, individuellen Lebensumstände des Klägers und seine Bedürfnisse. Er ist, allein und ohne familiäre Unterstützung in K. lebend, in Anbetracht seiner besonderen Lebenssituation von sozialer Isolierung bedroht; seine Verwandten wohnen weit entfernt in Norddeutschland. Der Kläger ist auf Grund seiner Muskelerkrankung in schwersten Maß behindert; er kann sich - bei behinderungsbedingt fehlender Geh- und Stehfähigkeit - überhaupt nur mit Hilfe eines (Elektro-)Rollstuhls fortbewegen, wobei zusätzlich die Funktionsfähigkeit der Arme, die er gerade noch gegen die Schwerkraft anheben kann, erheblich beeinträchtigt ist. Für den Transport dieses Rollstuhls ist ein "normaler" Personenkraftwagen in Anbetracht von Gewicht, Größe und Format des Elektrorollstuhls nicht geeignet; der Kläger kann demnach - in Ansehung seiner schweren Behinderung - nicht in jedem privaten Kraftfahrzeug "einfach mitgenommen" werden, sondern benötigt zum Transport ein speziell ausgerüstetes Fahrzeug von einiger Größe (Höhe und Breite), wobei - worauf schon die Gesundheitsamtsärztin Dr. S. (Gutachten vom 31. Juli 2006) hingewiesen hat - zusätzlich zum Überwinden von Treppen ein Handrollstuhl mitgeführt werden muss.

All das ist hier zu gewichten, sodass auf eine bestimmte Mindestzahl von Fahrten mit einem Kraftfahrzeug unter Beachtung der Teilhabeziele des Klägers nicht ausschlaggebend abgestellt werden kann. Jedenfalls zeigen die vom Kläger und seinem früheren Kommilitonen Dr. K. beschriebenen Fahrten, dass er das ihm vom Landkreis N. finanzierte, behindertengerecht umgebaute Kraftfahrzeug (Ford Transit) nicht bloß vereinzelt oder gelegentlich, sondern regelmäßig, und zwar gerade auch außerhalb des Studienbetriebs an der Universität K., benutzt hat, solange es noch ausreichend fahrtüchtig war. Daran, dass der Kläger nach (Ersatz-)Beschaffung eines Kraftfahrzeugs dieses im vorgenannten Sinne zur Verwirklichung seiner Teilhabeziele nutzen wird, hat der Senat keine Zweifel. Schon in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung war im Übrigen anerkannt, dass die Benutzung eines Kraftfahrzeugs für die Teilnahme am Leben in der Gemeinschaft regelmäßig erforderlich ist, wenn jede Fortbewegung, die den Fahrbereich eines Rollstuhls überschreitet - den Radius des Elektrorollstuhls hat der Prozessbevollmächtigte des Klägers in der mündlichen Verhandlung vom 14. April 2016 mit rund 2,5 km angegeben - die Notwendigkeit einschließt, ein eigenes Fahrzeug zu nutzen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 25. März 1991 - 24 A 1423/88 - (juris Rdnr. 47); OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 28. September 2007 a.a.O. (Rdnr. 20)). Das ist hier beim Kläger nach dem oben Gesagten der Fall. Der vom Beklagten angestellte Vergleich zwischen dem vom Kläger in seinem Schreiben vom 11. Juli 2013 aufgelisteten Bedarf sowie dem Kilometerstand des Fahrzeugs am 27. November 2015 (83.103 km; vgl. Gutachten vom 28. Dezember 2015), dieser wiederum auch in Bezug gesetzt zum Kilometerstand am 26. Juni 2007 (73.000 km; vgl. Gutachten vom 25. Oktober 2007), greift deshalb vorliegend nicht durch, ganz abgesehen davon, dass das Fahrzeug Ford Transit sich - wie oben unter bb) bereits ausgeführt - schon seit Jahren (mindestens seit Anfang 2008) in einem bedenklichen Zustand befindet und deshalb vom Kläger seit Längerem nur noch sporadisch benutzt wird, was beispielsweise den verhältnismäßig geringen Zuwachs des Kilometerstandes im Zeitraum von 2007 bis 2015 ohne Weiteres erklärt. Angesichts der vorbeschriebenen Teilhabebedürfnisse des Klägers kommt es ferner nicht mehr darauf an, dass er das anzuschaffende (Ersatz-)Fahrzeug auch zu Fahrten zu ärztlichen und physiotherapeutischen Zwecken benützen würde, die möglicherweise auch zu Lasten der Krankenversicherung finanziert werden könnten.

dd) Die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs ist vorliegend zur Erreichung der Eingliederungsziele des Klägers auch unentbehrlich. Das Merkmal des Angewiesenseins auf ein Kraftfahrzeug ist allerdings dann zu verneinen, wenn die Teilhabeziele auf andere Weise, etwa durch Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder durch die Inanspruchnahme von Behindertenfahrdiensten, erreicht werden kann. Das ist hier zur Überzeugung des Senats indes nicht der Fall. Zwar sind ausweislich der vom Beklagtenvertreter im Erörterungstermin vom 7. März 2014 sowie mit Schriftsatz vom 5. April 2016 vorgelegten Auszüge aus den Homepages der Stadtwerke K. sowie der Stadt K. zwischenzeitlich alle im Stadtverkehr eingesetzten Busse mit der so genannten Niederflurtechnik ausgestattet, die durch diesen stufenlosen Einstieg grundsätzlich auch für Rollstuhlfahrer ein Ein- und Aussteigen ohne fremde Hilfe erlaubt. Vorliegend kann indes dahinstehen, ob die Kapazitäten dieser Busse, wie vom Kläger unter Vorlage eines Zeitungsausschnitts vom 20. November 2013 beanstandet, ausreichend sind, sodass Rollstuhlfahrer auch in Stoßzeiten regelmäßig mitgenommen werden können - zumindest im Jahr 2006 hatten die Busse jeweils nur einen Rollstuhlplatz aufgewiesen (vgl. Schreiben der Stadtwerke vom 1. August 2006, vorgelegt mit Schriftsatz vom 7. September 2010) -, und ob die in K. eingesetzten Stadtbusse überhaupt mit Rückhaltesystemen für den Passivtransport ausgerüstet sind. Letzteres lässt sich jedenfalls dem vom Beklagtenvertreter am 7. März 2014 vorlegten Auszug aus dem Internet-Auftritt der Stadtwerke K. nicht entnehmen; solche Systeme waren nach dem Aktenvermerk der Sachbearbeiterin des Kreissozialamts, Frau R., vom 21. August 2006 über ein mit Herrn R. vom Technischen Beratungsdienst beim I. geführtes Ferngespräch (Bl. 2099a, 2099b der Verwaltungsakten, Bd. V) in den Bussen der Stadtwerke K. zumindest seinerzeit nicht vorhanden. Wohl auch deswegen hatte der Beklagte schon im Bescheid vom 17. April 2007 im Fall des Klägers die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht für möglich bzw. nicht für zumutbar gehalten. Ungeachtet dessen ist der Kläger nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen S. (Gutachten vom 25. Januar 2015 mit ergänzender Stellungnahme vom 18. Mai 2015) auf Grund der bei ihm vorhandenen Grunderkrankung im Sinne einer Muskeldystrophie vom Gliedergürteltyp nicht in der Lage, öffentliche Verkehrsmittel ohne fremde Hilfestellung zu benutzen. Die Fahrzeugnutzung war dem Kläger dagegen, wie er wiederholt vorgebracht hat (vgl. etwa Schriftsatz vom 30. März 2015) und ferner dem Schreiben des Dr. K. vom 6. Juni 2012 entnommen werde kann, früher auch ohne Begleitung möglich, solange der Ford Transit noch funktionsfähig und intakt war. Der Kläger ist - wie der Sachverständige dargetan hat - an den unteren Extremitäten vollständig gelähmt; lediglich Wackelbewegungen im rechten Fuß sind möglich. Die Funktionsfähigkeit der Arme ist ebenfalls erheblich eingeschränkt. Der Kläger kann auf Grund seiner Erkrankung weder gehen noch stehen und sich ohne fremde Unterstützung nicht hinsetzen, hinlegen oder aufstehen. Ohnehin ist es angesichts der Teilhabebedürfnisse des Klägers unangebracht, seine Mobilität auf den Stadtverkehr K. oder den sonstigen Nahbereich zu beschränken. Hinzu kommt, dass der

Bahnhof in K. ausweislich des mit Schriftsatz des Beklagten vom 5. April 2016 vorgelegten Auszugs aus der Homepage der Stadt K. nicht über Aufzüge, sondern lediglich über Hebebühnen an den Bahnsteigen 1 und 2 verfügt, sodass bei einer An- oder Abfahrt vom Bahnsteig 3 ein Transfer der Hebebühne vom Bahnsteig 2 quer über das Gleis auf jenen Bahnsteig erfolgen muss.

Darüber hinaus ist dem Kläger die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch deswegen nicht zumutbar, weil er Treppen mit dem Elektrorollstuhl nicht überwinden kann und deshalb regelmäßig einen Handrollstuhl mit sich führen muss, den er nicht alleine transportieren kann; auf diesen Umstand hatte - wie oben schon dargetan - auch die Gesundheitsamtsärztin Dr. S. in ihrem Gutachten vom 31. Juli 2006 bereits hingewiesen. Dass der Kläger, wie von ihm angegeben, für längere Abwesenheitszeiten außerdem noch einen speziellen Duschrollstuhl benötigt, leuchtet ohne Weiteres ein. Längere Zugfahrten sind beim Kläger, wie er in seinem Schreiben vom 12. Juni 2014 eindrucksvoll geschildert hat, zudem mit Einschränkungen verbunden, die ihm nicht angesonnen werden können. So hat er die am 28. Mai 2007 unternommene Fahrt nach D. zur Abholung des in H. bei einem spezialisierten Reha-Ausrüster zur Reparatur des Lenksystems stehenden Fahrzeugs nur unter nicht hinnehmbaren Bedingungen bewältigt, indem er etwa während der Fahrt nicht gegessen und getrunken hat, um nicht eine Toilette aufsuchen zu müssen, die in den Zügen behindertengerecht - jedenfalls mit Blick auf seine spezifische schwere Behinderung - nicht vorhanden ist. Der schwere Elektrorollstuhl musste während der Zugfahrt zudem - ein Transfer auf einen "normalen" Sitzplatz war nicht möglich - auf Grund des geringen Platzangebots quer zur Fahrtrichtung positioniert werden.

Durch eine Teilnahme am Behindertenfahrdienst des Landkreises lässt sich der Teilhabebedarf des Klägers gleichfalls nicht ausreichend verwirklichen. Diese Fahrten sind ausweislich der vom Beklagten vorgelegten Richtlinien für den Fahrdienst für Menschen mit Behinderung im Landkreis K. vom 26. November 2011 (in der Fassung vom 13. Mai 2013) - bei regelmäßig insgesamt 104 Fahrten pro Kalenderjahr (umgerechnet eine Hin- und Rückfahrt wöchentlich) - pro Fahrt bzw. Fahrberechtigung auf 18 km, gerechnet ab bzw. bis zur Wohnung des Berechtigten, begrenzt, wobei einer Verlängerung der Fahrstrecke nur zulässig ist, wenn eine Anhäufung von bis zu drei Berechtigungsscheinen stattfindet (vgl. Ziff. IV und V a.a.O.). Nach den Ausführungen des Beklagten im Schriftsatz vom 8. April 2015 beschränkt sich der Behindertenfahrdienst überdies lediglich auf das Gebiet des Landkreises K. Eine Zusicherung, dass die Kosten im Fall des Klägers auch für längere, den Bereich des Landkreises überschreitende Fahrten, etwa ins benachbarte Ausland zum Rollstuhlhockey oder Fahrten zu Verwandten, Freunden und Bekannten, übernommen werden, lässt sich dem Vortrag des Beklagten nicht entnehmen. Auf entsprechende Nachfrage in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat vom 14. April 2016 hat der Beklagtenvertreter lediglich angegeben, dass der Kläger die Behindertenfahrdienste in Anspruch nehmen und eine Kostenübernahme beantragen könne, was entsprechend geplant werden könnte; jener sei jedoch auf ein Kraftfahrzeug fixiert.

Darüber hinaus ergeben sich bei den vom Beklagten benannten und befragten Anbietern weitere Einschränkungen. Der Malteser Hilfsdienst in K. sieht sich nur nach vorheriger Anmeldung in der Lage, den Fahrdienst durchzuführen, wobei die Anmeldung auch für Fahrten im Nahbereich mindestens zwei bis drei Tage vorher, bei längeren Fahrten sogar 14 Tage vorher erfolgen muss (vgl. Telefonnotiz der Sachbearbeiterin des Sozialamts M. vom 1. Juli 2014, Bl. 87 der Verwaltungsakte "Eingliederungshilfe"); nach 24.00 Uhr finden ausweislich der mit Schriftsatz des Beklagten vom 5. April 2016 vorgelegten Aufstellung regelmäßig keine Fahrten mehr statt. Beim D. Kreisverband ist eine Nutzung bloß bis 17.00 Uhr (in Einzelfällen bis 20.00 Uhr) möglich, wobei kurze stadtinterne Fahrten zwei bis drei Tage, längere Fahrten eine Woche vorher anzumelden sind (vgl. die E-Mail des Leiters der Rettungsstelle an den Beklagten vom 23. Juni 2014, Bl. 81 der Verwaltungsakte "Eingliederungshilfe"). Beide Fahrdienste verlangen ferner die Ausrüstung des Elektrorollstuhls mit einem sog. Kraftknotenadapter. Dass dem Kläger die Übernahme der Kosten für ein solches Zubehörteil seitens des Beklagten als Sozialhilfeträger (vgl. hierzu BSGE 102, 90 = SozR 4-2500 § 33 Nr. 21) jemals angeboten worden wäre, lässt sich dessen Vorbringen sowie den Akten im Übrigen an keiner Stelle entnehmen. Aus diesem Grunde hatten schon früher der Malteser Hilfsdienst (Schreiben vom 21. Juli 2006) sowie der D. Kreisverband (Schreiben vom 27. August 2013) gegenüber dem Kläger die Durchführung von Fahrten abgelehnt, weil durch die Bauart von dessen Elektrorollstuhl ein sicherer Transport nicht gewährleistet sei.

Auch sonstige Mobilitätsalternativen bestehen nicht. Der A.-S.-B. verfügt ausweislich der Aufstellung des Beklagten lediglich über Busse in S. und S.; nach 20.00 Uhr finden regelmäßig keine Fahrten mehr statt. Das Taxiunternehmen M. in K. ist zur Beförderung eines Rollstuhlfahrers nur bei entsprechendem Umbau eines Fahrzeugs in der Lage und bereit, wobei das Unternehmen insoweit auch die Frage eines Zuschusses durch den Landkreis angesprochen hat (vgl. E-Mail vom 13. Juni 2014, Bl. 77 der Verwaltungsakte "Eingliederungshilfe"). Die Unternehmen H. Taxi, Service am See und Taxi S. haben ebenfalls keine speziellen Rollstuhlfahrzeuge; die Unternehmen Taxi 3 S., Minicar K. und Taxi können nur einklappbare Rollstühle transportieren. Die Taxi S. GmbH verfügt zwar über ein Rollstuhltaxi sowie ein Taxi mit mittlerem Einstieg, ferner das Taxiunternehmen A. über zwei Großraumtaxen mit Einstiegshilfe; der vom Beklagten vorgelegten Aufstellung lässt sich indes nicht entnehmen, dass die betreffenden Fahrzeuge für den Transport von Elektrorollstühlen ausgerüstet sind. Lediglich für das Unternehmen Taxi R. ist in der Aufstellung des Beklagten ein Fahrzeug mit Rollstuhlrückhaltesystem aufgelistet, wobei dort aber bloß ein Nachtmitarbeiter für die Zeit zwischen 21.00 Uhr und 7.00 Uhr zur Verfügung steht. Eine Anfrage des Beklagten beim Verein Behindertenbus T. St. G. hat ergeben, dass dort Fahrten unter der Woche überhaupt nicht möglich und am Wochenende jeweils 14 Tage vor dem Termin zu erfragen sind (vgl. E-Mail vom 16. Juni 2014, Bl. 79 der Verwaltungsakte "Eingliederungshilfe"). Für die Fahrt des Klägers zum Sachverständigen S. nach H. hatte sich im Übrigen nach den Angaben seines Prozessbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung vom 14. April 2016 in ganz K. kein geeignetes Fahrzeug für den Transport finden lassen, sodass ein Mietwagenunternehmen in F., die K. A. M. GmbH (nebst Fahrer und Begleitperson), hatte beauftragt werden müssen. Auch dieses Mietfahrzeug war für den Transport des Klägers kaum geeignet; denn das Fahrzeug war zu niedrig, sodass er während der Fahrt mit nach vorn gebeugtem Kopf sitzen musste (vgl. Schriftsatz vom 30. März 2015).

Nach allem sind andere Möglichkeiten als die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs, das zudem behindertengerecht umgerüstet sein muss, zur Sicherstellung des nach einem individuellen Ansatz zu bestimmenden Teilhabebedarfs des Klägers nicht ersichtlich.

3. Da der Kläger ein solches Fahrzeug bislang nicht beschafft hat, kommt, obgleich es sich bei den Anschaffungskosten für ein Kraftfahrzeug sowie für eine behindertengerechte Zusatzausrüstung grundsätzlich um Geldleistungsansprüche handelt (vgl. BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 21); BSG, Urteil vom 12. Dezember 2013 a.a.O. (Rdnr. 12)), vorliegend jedoch die Bestimmung des § 17 Abs. 2 Satz 1 SGB XII zum Tragen; hiernach verbleibt dem Sozialhilfeträger hinsichtlich von Art und Ausmaß der Leistungserbringung regelmäßig ein Ermessensspielraum. Zwar kommt beim Kläger zur Herstellung seiner Mobilität nach dem oben Gesagten als Teilhabeleistung allein eine Hilfe zur Beschaffung eines behindertengerecht umgerüsteten Kraftfahrzeugs in Betracht. Hinsichtlich der konkreten Hilfemaßnahme ist eine Ermessensreduzierung auf "Null" indessen nicht ersichtlich. Denn im Rahmen der Beschaffung des Fahrzeugs sowie des

behindertengerechten Umbaus sind hier mehrere und nicht nur eine Hilfemöglichkeit denkbar. So kann der Beklagte dem Kläger im Rahmen seines Auswahlermessens etwa ein Kraftfahrzeug, ggf. auch ein gebrauchtes, zur Nutzung überlassen, oder ihm einen Zuschuss gewähren (vgl. hierzu BVerwGE 111, 328, 333). Auch der Zuschuss könnte sich auf einen geeigneten Gebrauchtwagen beschränken (vgl. BSG SozR 4-5910 § 39 Nr. 1 (Rdnr. 23)). Hieran könnte, soweit technisch möglich, zumindest bei Teilen der erforderlichen Bedienungseinrichtungen und Zusatzgeräte ebenfalls gedacht werden. Dagegen dürfte die Gewährung eines Darlehens (§ 8 Abs. 2 EinglV) für die Beschaffung des Kraftfahrzeugs in Anbetracht der finanziellen Verhältnisse des Klägers nicht in Betracht kommen.

4. Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 SGG, wobei der Senat das teilweise Unterliegen des Klägers im Rechtsstreit angemessen berücksichtigt hat.

5. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 160 Abs. 2 Nrn. 1 und 2 SGG).
Rechtskraft
Aus
Login
BWB
Saved
2016-08-23