

L 13 R 3768/15

Land
Baden-Württemberg
Sozialgericht
LSG Baden-Württemberg
Sachgebiet
Rentenversicherung
Abteilung
13
1. Instanz
SG Freiburg (BWB)
Aktenzeichen
S 6 R 4635/14
Datum
14.07.2015
2. Instanz
LSG Baden-Württemberg
Aktenzeichen
L 13 R 3768/15
Datum
19.04.2016
3. Instanz
Bundessozialgericht
Aktenzeichen
-

Datum

-

Kategorie

Urteil

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Sozialgerichts Freiburg vom 14. Juli 2015 wird zurückgewiesen.

Außergerichtliche Kosten sind auch im Berufungsverfahren nicht zu erstatten.

Tatbestand:

Die Beteiligten streiten um die Kostenübernahme für eine weitere behinderungsbedingt erforderliche Zusatzausstattung im Rahmen der Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form der Kraftfahrzeughilfe.

Die 1953 geborene Klägerin leidet an einer chronischen Myopathie mit zunehmender Muskelschwäche, insbesondere der Beine und des Beckengürtels sowie in geringerem Umfang auch der Arme und des Schultergürtels. Sie ist außerhalb der Wohnung auf einen Rollstuhl mit elektronischer Fahrhilfe angewiesen. Ein Grad der Behinderung von 100 sowie die Merkzeichen "G", "B" und "aG" sind festgestellt. Seit November 2005 bezieht die Klägerin eine Rente wegen teilweiser Erwerbsminderung in Höhe von monatlich 497,05 EUR. Sie ist seit September 1979 beim evangelischen Oberkirchenrat als Diakonin im Bereich Öffentlichkeitsarbeit im Internetbereich tätig und pendelt täglich (5 Tage in der Woche) eine Wegstrecke von 65 km mit dem Auto von ihrem Wohnort in xxxxxx R. zu ihrem Arbeitsort in K ... Ihr monatliches Nettoarbeitsentgelt beträgt 1.341,70 EUR. Im Jahr 2007 wurde sie vom Beklagten mit einem Kfz mit behindertengerechter Sonder- und Zusatzausstattung versorgt (KIA Carnival II mit Diesel/Automatik, Erstzulassung 26. Oktober 2006, Kilometerstand 74.100 bei Antragstellung). Am 28. Januar 2013 beantragte die Klägerin bei der Beklagten die Gewährung von Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form der Beteiligung an den Kosten für ein neues Fahrzeug der Marke VW Multivan Startliner mit Diesel-Automatik sowie der aufgrund ihrer Behinderung notwendigen Zusatzausstattung zu einem Preis von 41.472 EUR. Sie könne ihr altes Fahrzeug nicht mehr nutzen, weil ihre Erkrankung fortgeschritten sei und sie deshalb trotz Absenkung mit der aktuellen Rampe nicht mehr alleine ein- und aussteigen könne. Sie habe auch die Kraft nicht mehr, erst aus dem Auto aufzustehen, um auf den Fahrersitz umzusteigen bzw. vom Fahrersitz auf den Rollstuhl zu kommen. In ihr bisheriges Auto habe sie bereits ca. 15.000 EUR Reparaturkosten investiert und außerdem viel Ärger, Kraft und Zeit. Aus dem beiliegenden Gutachten des Sachverständigen B. V. sei ersichtlich, dass weitere 13.000 EUR Reparaturkosten und zusätzlich allein für das Getriebe ca. 6.500 EUR Reparaturkosten auf die Beklagte zukommen würden. Von der Beklagten sei daher schon bei der letzten Reparatur signalisiert worden, dass man bei weiteren Reparaturen überlegen müsse, ob ein neues Auto nicht sinnvoller wäre. Außerdem stünden Reparaturkosten von mindestens 15.000 EUR an. Sie bezahle vom letzten Autokauf noch monatlich 338 EUR bis Juni 2017 ab und bat deshalb darum, diese Rate von ihrem (bei der Berechnung der Höhe der Kfz-Hilfe zu berücksichtigenden) Einkommen abzuziehen, da sie sich kein neues Darlehen zur Finanzierung des neuen Autos leisten könne. Hinsichtlich der geltend gemachten Zusatzausstattung brachte sie vor, durch das Fortschreiten der Erkrankung schaffe sie es nicht mehr aus eigener Kraft, die Steigung der Rampe in ihren bisherigen KIA Carnival zu überwinden. Deshalb sei sie gezwungen, ein (größeres) Fahrzeug anzuschaffen, das über einen Lift mit dem Rollstuhl befahrbar sei. Ohne die Behinderung würde ihr ein Auto mit 60-65 kW vollkommen ausreichen. Der Hersteller VW biete den VW T5 aber erst mit 102 kW mit Automatikgetriebe an. Die Mehrkosten dafür in Höhe von 3.848,76 EUR sowie die Kosten für das Automatikgetriebe in Höhe von 2.366,91 EUR mache sie geltend. Mit Bescheid vom 27. Februar 2013 bewilligte die Beklagte der Klägerin einen Zuschuss in Höhe von 2.660 EUR zum Erwerb eines Kraftfahrzeugs als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben. Die Kosten für die behinderungsgerechte Zusatzausstattung gemäß dem Angebot der Firma H. in Höhe von 42.813,76 EUR sowie ggf. deren Einbau und technische Überprüfung würden ebenfalls übernommen. Die Kreditaufnahme werde nicht bei der Zuschusshöhe berücksichtigt, weil dies nicht zu Lasten der Versichertengemeinschaft gehen könne. Ferner könnten die Kosten für das Sachverständigengutachten nicht übernommen werden. In ihrem dagegen gerichteten Widerspruch brachte die Klägerin vor, die Beklagte habe die unrichtige Bemessungsgrundlage gewählt. Da sie behinderungsbedingt den Rollstuhl weder von Hand verladen könne noch die Möglichkeit habe, von außerhalb des Fahrzeugs auf den Fahrersitz umzusitzen oder ihre Beine ins Fahrzeuginnere zu heben (da ihr die Kraft dazu fehle) sei sie auf ein größeres Fahrzeug

angewiesen, um mit dem Rollstuhl ins Fahrzeuginnere zu kommen. Nach § 5 Abs. 2 Kfz-Hilfe-Verordnung wäre daher die Bemessungsgrundlage für den Zuschuss nicht die von der Beklagten zugrunde gelegte Begrenzung von 9.500 EUR, sondern es seien die tatsächlichen Kosten für die Anschaffung dieses größeren Fahrzeugs zu übernehmen. Diese beliefen sich laut dem Angebot der Firma R. vom 21. Januar 2013 auf 43.006,96 EUR zuzüglich 924,91 EUR Überführungskosten. Darüber hinaus habe die Beklagte die Kosten für die behinderungsbedingten Zusatzausstattungen nicht berücksichtigt. Schließlich habe die Beklagte zu Unrecht die Ratenzahlung für das bisherige Fahrzeug nicht berücksichtigt. Die Beklagte holte daraufhin bei dem behandelnden Facharzt für Allgemeinmedizin Dr. E. den Befundbericht vom 17. Mai 2013 ein. Dr. E. teilte als Diagnosen eine autosomal dominante Muskeldystrophie, ein Asthma bronchiale, ein CPAP-pflichtiges Schlaf-Apnoe-Syndrom und einen arteriellen Hypertonus mit. Es liege bei erblicher Myopathie bzw. Muskeldystrophie eine schwerste Gangstörung vor. Die Klägerin sei rollstuhlpflichtig und könne nur mit großer Mühe zwei bis drei Schritte vom Rollstuhl zu einem Stuhl zurücklegen. Dabei sei das Aufrichten mit einer extremen Kraftanstrengung verbunden. Darüber hinaus liege bei der übergewichtigen Patientin ein chronisches Lymphödem beider Beine vor. Die Beklagte holte des Weiteren die Stellungnahme des technischen Beratungsdienstes der Bundesagentur für Arbeit – Agentur für Arbeit O. – vom 5. September 2013 ein. Darin wird mitgeteilt, behinderungsbedingt sei ein besonderes Fahrzeug im Sinne des § 5 Abs. 2 KfzHV notwendig. Das Fahrzeug VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI DSG, mit einer Leistung von 103 kW und einem Listenpreis von 38.846,66 EUR abzüglich 15 % Behindertenrabatt (Listenpreis dann 33.019,66) sei behinderungsgerecht. In dem Basisfahrzeug seien ein Automatikgetriebe, eine Servolenkung mit höhenverstellbarem Lenkrad, eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber und eine Zentralverriegelung serienmäßig enthalten. Das vorhandene Fahrzeug könne aus behinderungsbedingten Gründen nicht mehr weiter benutzt werden und ein Umrüsten sei aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Die Klägerin sei nicht mehr in der Lage, alleine mit ihrem Rollstuhl mit E-Antrieb in das vorhandene Fahrzeug zu fahren, da für sie das Umsetzen bei den engen Platzverhältnissen nur mit allergrößter Mühe möglich sei. Ferner wurden die behinderungsbedingt und aus Sicherheitsgründen notwendigen Zusatzausstattungen einzeln aufgeführt. Mit Bescheid vom 23. Oktober 2013 änderte die Beklagte ihre Entscheidung ab und bewilligte nunmehr zum Erwerb eines Kraftfahrzeugs als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben einen Zuschuss in Höhe von 8.550 EUR (ausgehend von einem Kaufpreis von 38.846,66 EUR für das Basismodell des VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI; DSG 103 kW inklusive Automatikgetriebe, Servolenkung mit höhenverstellbarem Lenkrad, Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung abzüglich Rabatt in Höhe von 5.827 EUR sowie abzüglich eines Verkehrswertes für den Altwagen in Höhe von 2.500 EUR) sowie einen Zuschuss für behinderungsbedingte Zusatzausstattung werksseitig und gemäß Kostenvoranschlag der Firma H. in Höhe von 46.158,79 EUR (nachträglich einzubauende behinderungsbedingte Zusatzausstattung 3.345,03 EUR und Umbaukosten gemäß dem Kostenvoranschlag der Firma H. in Höhe von insgesamt 42.813,76 EUR) sowie ggf. deren Einbau und technische Überprüfung. Zur Berechnung verwies die Beklagte auf die beigelegte Anlage. Dagegen legte die Klägerin erneut Widerspruch ein. Die Beklagte gehe im angefochtenen Bescheid davon aus, dass einige Zusatzausstattungen bereits im "Multivan 103 kW" vorhanden seien. Da sie aber, wenn sie gesund wäre, dieses Auto gar nicht kaufen würde, habe sie den Multivan mit 62 kW zugrunde gelegt (Kosten 30.124,85 EUR), der ihr vollkommen reichen würde. Da sie aber wegen ihrer Krankheit den Multivan 103 kW brauche, da nur dieser entsprechend umbaufähig sei, habe sie die entsprechenden Mehrkosten geltend gemacht. Der Preisunterschied vom Multivan TDI mit 62 kW 5-Gang-Schaltgetriebe zum Multivan TDI 103 kW 7-Gang-Automatikgetriebe betrage 6.336,67 EUR. Davon entfielen auf die Mehrkosten durch die höheren kW 3.998,50 EUR und auf das Automatikgetriebe 2.338,25 EUR. In diesen Mehrkosten seien dann der elektrische Fensterheber und die Zentralverriegelung serienmäßig enthalten. Die Beklagte ziehe ferner 2.500 EUR als Restwert des jetzigen Fahrzeugs ab. Dem Gutachten des Herrn V. sei jedoch zu entnehmen, dass das Fahrzeug am 12. November 2012 nur noch einen Restwert von maximal 1.000 EUR gehabt habe. Inzwischen sei das Fahrzeug nun 14 Monate älter und habe 15.000 km mehr auf dem Tacho. Bis sie dann ihr neues Auto habe, habe sich der Restwert auf Null reduziert. Ferner seien die vom Beklagten nicht übernommenen Zusatzausstattungen für Diebstahlschutz, elektrische beheiz-, verstell- und abklappbare Seitenspiegel, Handyn Vorbereitung als Notfallsystem, getönte Scheiben, Schnittstelle für externe Nutzung, Sitzheizung, Sonnenschutzrollen, Tempomat, Wasserzusatzheizung mit Fernbedienung und Zuziehhilfe Heckklappe inklusive Kindersicherung erforderlich. Es seien damit weitere 4.130,49 EUR zu übernehmen. Mit der Übernahme dieser weiteren 10.498,16 EUR würde für die 28% Zuschuss zum Kauf des Autos der Kaufpreis des Multivan mit 62 kW in Höhe von 30.124,85 EUR zu Grunde gelegt werden. Mit Bescheid vom 17. Februar 2014 bewilligte die Beklagte der Klägerin einen Zuschuss in Höhe von 8.250 EUR zum Erwerb eines Kraftfahrzeugs als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben (ausgehend von einem Kaufpreis für das Basismodell ohne Automatikgetriebe abzüglich Rabatt und Verkehrswert des Altwagens in Höhe von 2.500 EUR) und übernahm für behinderungsbedingte Zusatzausstattung werksseitig und gemäß dem Kostenvoranschlag der Firma H. Kosten in Höhe von insgesamt 49.631,73 EUR (Automatikgetriebe 2.279,37 EUR sowie weitere nachträglich einzubauende behinderungsbedingte Zusatzausstattungen in Höhe von 4538,60 EUR und Umbaukosten gemäß dem Kostenvoranschlag der Firma H. in Höhe von 42.813,76 EUR) sowie ggf. deren Einbau und die technische Überprüfung. Bezüglich der Berechnung verwies die Beklagte auf die beigelegte Anlage. Dagegen legte die Klägerin erneut Widerspruch ein und betonte nochmals die Notwendigkeit der Übernahme der bislang nicht berücksichtigten Positionen. Sämtliche ursprünglich beantragten Positionen seien behinderungsbedingt zwingend notwendig. Mit Bescheid vom 19. Juni 2014 bewilligte die Beklagte weiterhin einen Zuschuss in Höhe von 8.250 EUR zum Erwerb eines Kraftfahrzeugs als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben und die Kosten für behinderungsbedingte Zusatzausstattung werksseitig und gemäß Kostenvoranschlag der Firma H. in Höhe von 50.535,48 EUR (Automatikgetriebe 2.279 EUR, Mobiltelefonvorbereitung, anklappbare Außenspiegel und elektrische Heckklappe 500,69 EUR, Tempomat, Wärmeschutzvorrichtung und Zuziehhilfe für Rollos 954,86 EUR sowie nachträglich einzubauende behinderungsbedingte Zusatzausstattungen insgesamt 3.986,80 EUR und Umbaukosten gemäß dem Kostenvoranschlag der Firma H. in Höhe von 42.813,76 EUR) sowie ggf. deren Einbau und technische Überprüfung. Zur Berechnung verwies die Beklagte auf die beigelegte Anlage, aus der sich ergibt, dass nunmehr als Zuschuss die Zusatzausstattung für Automatikgetriebe, Mobiltelefonvorbereitung, anklappbare Außenspiegel, elektrische Heckklappen, Tempomat, Wärmeschutz, Rollos und Zuziehhilfe in Höhe von insgesamt 3.734,92 EUR übernommen werden. Dagegen legte die Klägerin erneut Widerspruch ein und verwies darauf, dass die Beklagte im Bereich der Zusatzausstattung die bereits zuvor unstrittige Position "Federung und Dämpfung verstärkt" nicht berücksichtigt habe. Die Kosten dieser Position seien dafür versehentlich bei der Position "elektrische Schiebetür rechts" angesetzt worden. Dafür seien die für diese Tür tatsächlich anfallenden Kosten (624,75 EUR) vergessen worden. Darüber hinaus sei nach wie vor nicht ersichtlich, warum die Sitzheizung nicht anerkannt worden sei. Ihre Krankheit führe zu Krämpfen, wenn es zu warm oder zu kalt sei. Ohne Sitzheizung laufe sie Gefahr, in einem entscheidenden Moment die Kontrolle über ihr Fahrzeug zu verlieren und sich und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Wenn die Beklagte die Sonnenschutzrollen und die getönten Scheiben sowie die Klimaanlage bewilligt habe, könne die Entscheidung bezüglich der Sitzheizung nicht anders ausfallen. Der Diebstahlschutz sei eine äußerst sinnvolle Anschaffung und krankheitsbedingt notwendig. Die anderen Aufrüstungen machten das Fahrzeug zu einem begehrten Diebstahlsobjekt. Die jetzt geltend gemachten Mehrkosten stünden zu einer möglicherweise notwendigen Bewilligung eines neuen Fahrzeugs infolge Diebstahls in keinem Verhältnis. Mit Bescheid vom 14. Juli 2014 teilte die Beklagte mit, der Bescheid vom 19. Juni 2014 werde dahingehend geändert, dass der Betrag von 202,30 EUR die verstärkte Federung/Dämpfung betreffe und die Kosten der elektrischen Schiebetür in Höhe von 624,75 EUR ergänzt würden. Mit Widerspruchsbescheid vom 4. September 2014 wies die Beklagte den Widerspruch

im Übrigen hinsichtlich der Kostenübernahme für eine Sitzheizung und eine Diebstahlschutzanlage zurück. Gemäß [§ 10](#) des Sechsten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VI) könnten Versicherte Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben erhalten, wenn ihre Erwerbsfähigkeit wegen Krankheit erheblich gefährdet oder gemindert sei und durch die begehrten Leistungen die Erwerbsfähigkeit wesentlich gebessert werden könne. Die Beklagte könne Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form von Kraftfahrzeughilfe nach [§ 10 SGB VI](#) sowie [§ 33 Abs. 8 Nr. 1](#) des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX) in Verbindung mit der Verordnung über Kraftfahrzeughilfe (Kraftfahrzeughilfe-Verordnung – KfzHV -) gewähren. Nach § 7 KfzHV würden für eine Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung erforderlich sei, ihren Einbau, ihre technische Überprüfung (TÜV-Abnahme) und die Wiederherstellung ihrer technischen Funktionsfähigkeit die Kosten in vollem Umfang übernommen. Die Beklagte habe festgestellt, dass die Klägerin behinderungsbedingt zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes auf ein Kraftfahrzeug mit behinderungsbedingten Zusatzausstattungen angewiesen sei. Aus diesem Grunde seien der Klägerin mit Bescheid vom 23. Oktober 2013 ein Zuschuss zum Erwerb eines Kraftfahrzeugs und behinderungsbedingte Zusatzausstattungen in Höhe von 46.158,79 EUR gewährt worden. Im Zuge des Widerspruchsverfahrens seien der Klägerin mit Bescheid vom 19. Juni 2014 die Kosten für diverse behinderungsbedingte Zusatzausstattungen in Höhe von 50.535,48 EUR gewährt worden. Dem Antrag auf Kostenübernahme für weitere Zusatzausstattungen in Form einer Sitzheizung und einer Diebstahlschutzanlage könne nicht entsprochen werden. Die Überprüfung des Sachverhalts im Widerspruchsverfahren habe kein abweichendes Ergebnis gebracht. Aus sozialmedizinischer Sicht sei die von der Klägerin begehrte Zusatzausstattung in Form einer Sitzheizung nicht erforderlich, da ihr eine Standheizung und eine Klimaanlage bewilligt worden seien. Eine zusätzliche Sitzheizung sei somit behinderungsbedingt nicht erforderlich. Bei der Diebstahlschutzanlage handele es sich ebenfalls um keine behinderungsbedingte Zusatzausstattung, die vom Rentenversicherungsträger bewilligt werden könne. Hierzu bestehe keine medizinische Notwendigkeit. Gemäß [§ 13 Abs. 1 SGB VI](#) bestimme die Beklagte im Einzelfall Art, Umfang und Durchführung der Leistungen zur Rehabilitation unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach pflichtgemäßem Ermessen. Sie sei daher berechtigt, die Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben auf das notwendige Maß zu beschränken. Nachdem die Klägerin einen geänderten Kostenvoranschlag für die behinderungsbedingte Zusatzausstattung vorgelegt und weiterhin vorgetragen hatte, dass die Zusatzkosten für das größere Kfz durch einen Vergleich der Kosten für ein Schaltgetriebe und 62 kW zu berechnen seien, bewilligte die Beklagte mit weiterem Bescheid vom 29. September 2014 nunmehr einen Zuschuss in Höhe von 8.360 EUR (ausgehend von einem Kaufpreis in Höhe von 36.991,15 EUR abzüglich Rabatt in Höhe von 5.548,67 EUR und dem Verkehrswert des Altwagens in Höhe von 2.500 EUR) sowie behinderungsbedingte Zusatzausstattung in Höhe von 52.887,38 EUR (Automatikgetriebe 1.987,60 EUR, Mobiltelefonvorbereitung, anklappbare Außenspiegel und elektrische Heckklappe 465,29 EUR, Tempomat, Wärmeschutzvorrichtung, Zuziehhilfe für Rollos 965,98 EUR, nachträglich einzubauende behinderungsbedingte Zusatzausstattungen insgesamt 4.642,78 EUR sowie Umbaukosten gemäß Kostenvoranschlag vom 21. Juli 2014 44.825,73 EUR) sowie ggf. deren Einbau und technische Überprüfung. Es wurden nunmehr auch Zusatzkosten für die elektrische Schnittstelle, die elektrische Schiebetür rechts, die Klimaanlage, die beheizbare Scheibenwaschdüse, das Multifunktionslenkrad, Licht und Sicht Automatik, Parkpilot, 2 Funkklappschlüssel für das Schließsystem, Federung/Dämpfung und Wasserzusatzheizung mit Fernbedienung übernommen. Die Kostenübernahme für den Diebstahlschutz und die Sitzheizung lehnte die Beklagte ab, da diese behinderungsbedingt nicht erforderlich seien. Ebenso werde der Fahrersitz nicht übernommen, da dieser behinderungsbedingt nicht erforderlich sei. Kosten für das Radio würden nicht übernommen, weil diese Zusatzausstattung aus medizinischer Sicht nicht erforderlich sei.

Am 7. Oktober 2014 hat die Klägerin beim Sozialgericht Freiburg (SG) Klage erhoben. Nachdem die Beteiligten in der mündlichen Verhandlung am 14. Juli 2015 einen Teil-Vergleich dahingehend geschlossen hatten, dass dem Grunde nach ein Anspruch der Klägerin auf Ausstattung des zu beschaffenden Fahrzeugs mit einer Sitzheizung, mit Diebstahlschutz und mit den technischen Voraussetzungen für die Nutzung des Handys im Fahrzeug mittels Bluetooth (derzeit Radio) und die Nutzung der elektrischen Heckklappe (derzeit zusätzliche Kindersicherung) zu gewähren ist, hat die Klägerin die Klage noch im Hinblick auf die Kostenübernahme für eine behinderungsbedingt notwendige höhere Motorisierung aufrecht erhalten. Nach der Stellungnahme des technischen Beratungsdienstes der Agentur für Arbeit O. vom 5. September 2013 sei ein Fahrzeug mit einer Leistung von 103 kW notwendig. Sie müsse daher einen VW Multivan Startline 103 kW anschaffen. Das Basismodell verfüge nur über 62 kW. Der Preis des Basismodells vor Rabatt belaufe sich derzeit auf 31.945,55 EUR, der des Multivan T5 mit Schaltgetriebe mit rund 103 kW dagegen auf 36.515,15 EUR. Die Beklagte habe entsprechend dem Teil-Abhilfebescheid vom 19. Juni 2014 für die Berechnung des Zuschusses den VW Multivan Startline 103 kW ohne Automatik angesetzt. Hier müsse allerdings der Preis des Basismodells mit 62 kW angesetzt werden, da der Mehrpreis mit 103 kW eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung im Sinne des § 7 KfzHV sei. Das Bundessozialgericht (BSG) habe mit Urteil vom 21. März 2006 – [B 5 RJ 9/04 R](#) klargestellt, dass Zusatzausstattungen im Sinne des § 7 KfzHV solche Ausstattungselemente seien, die nicht im Grundpreis des Fahrzeugmodells enthalten seien und daher mit zusätzlichem Aufwand angeschafft werden müssten. Ob eine Zusatzausstattung vorliege, entscheide sich mithin danach, ob das anzuschaffende Kraftfahrzeug die bewährte Ausstattung serienmäßig habe oder diese nur über einen Aufpreis zum Grundpreis erhältlich sei. Vorliegend könne als Serienausstattung allein das Basismodell klassifiziert werden, welches mit 62 kW ausgestattet sei. Das Hinzufügen eines stärkeren Motors stelle bereits eine Zusatzausstattung dar. Zwar biete der Hersteller im vorliegenden Fall mehrere Ausstattungsvarianten an, die auch unterschiedliche Motorleistungen aufwiesen. Diese Unterscheidung sei aber letzten Endes willkürlich. Als Serienfahrzeug könne allein das Grundmodell mit dessen Ausstattung gesehen werden. Dementsprechend gelange man bei der Berechnung des Zuschusses zum Kraftfahrzeug zu einem Betrag von aktuell 7.160 EUR, ermittelt aus dem Grundpreis des Basismodells in Höhe von 31.945,55 EUR. Abzüglich Rabatt und zuzüglich Überführungskosten und Zulassungskosten von 909 EUR sowie abzüglich des Restwertes von 2.500 EUR komme man zu einem Betrag von 7.160 EUR. Die Mehrkosten für die erhöhte Motorleistung und das Automatikgetriebe in Höhe von 6.907,95 EUR vor Rabatt seien als behinderungsbedingte Zusatzausstattung in voller Höhe zu übernehmen. Volkswagen habe inzwischen erneut das Modell geändert. Den Multivan gebe es nunmehr nicht mehr mit 103 kW, sondern nur noch mit 110 kW Mindestmotorisierung zum Einbau der behinderungsbedingt notwendigen Zusatzausstattung.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Der gegenüber dem Grundmodell stärkere Motor eines Kraftfahrzeugmodells sei keine "behinderungsbedingte Zusatzausstattung" (BSG, Urteil vom 27. Februar 1980 – 1 RJ 4779, [BSGE 50,33](#), SozR 2200 § 1237 a Nr. 11). Die Mehrkosten für einen eventuell erforderlichen Motor seien im Kaufpreis für das Kfz enthalten; sie wären ausschließlich im Rahmen der Hilfen zur Beschaffung eines Kfz förderungswürdig. Unabhängig von seiner Leistungsstärke sei ein Motor als solcher keine zusätzliche Ausstattung; er sei prägender Teil eines Kfz und könne deshalb nicht die Bedeutung einer "Zusatzausstattung" erfüllen. Die Förderung zur Anschaffung des Fahrzeugs sei einkommensabhängig ermittelt worden und nicht strittig. Die Übernahme weiterer Kosten für den stärkeren Motor komme daher nicht in Betracht. Im Übrigen würden weder behinderungsbedingte noch berufsspezifische Gründe für die begehrte stärkere Motorleistung vorgetragen. Die Voraussetzungen zur Übernahme dieser Kosten im Rahmen von Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben lägen daher bereits aus diesem Grund nicht vor. Das Urteil des BSG vom 21. März 2006 – [B 5 RJ 9/04 R](#) könne zu keiner Änderung dieser Rechtsauffassung führen. Darin heiße es zum einen, dass Ausstattungen dann behinderungsbedingt erforderlich seien, wenn sie für den

Behinderten aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen objektiv unverzichtbar seien, um das Kraftfahrzeug zu führen und zum anderen, dass Kraftfahrzeughilfe für Zusatzausstattungen für solche Ausstattungselemente zu gewähren sei, die nicht als Teil der Serienausstattung im Grundpreis des Fahrzeugs enthalten seien und daher zusätzlich angeschafft werden müssten. Die Förderung des stärker motorisierten Fahrzeugs sei vorliegend erfolgt, da diese bei der benötigten Ausstattung erforderlich sei. Welche Ausstattung ein Fahrzeug ohnehin habe und welche Einrichtungen und Auswahlmöglichkeiten zusätzlich möglich seien, werde durch die Produktpalette des Fahrzeugherstellers vorgegeben. Auf diesem Markt müsse sich die Klägerin bedienen, demzufolge seien die gesetzlichen Vorschriften, die eine entsprechende Beschäftigung ermöglichten, unter Berücksichtigung ihres Sinns und Zwecks so auszulegen, dass sie den realen Gegebenheiten Rechnung trügen. Vorliegend sei die stärkere Motorisierung Teil der Serienausstattung des gewählten Modells, der höhere Anschaffungspreis aufgrund der stärkeren Motorisierung sei im Grundpreis dieses Modells bereits enthalten, auf dessen Grundlage die Zuschussberechnung des Kraftfahrzeugs fuße. Auch der Abzug des vom Hersteller gewährten Rabatts sei somit korrekt erfolgt. Der Neupreis für das Kraftfahrzeug von 36.991,15 EUR sei aus der aktuellen Schwackeliste entnommen, da noch keine Rechnung (mit aktueller Preisgestaltung) vorliege. Bei Übersendung der Rechnung sei der in der Rechnung genannte Kaufpreis für das Fahrzeug maßgeblich und werde als Bemessungsbetrag bei der Berechnung angesetzt. Der der Schwackeliste entnommene Betrag sei hilfsweise für die aktuelle (vorläufige) Berechnung verwendet worden.

Mit Urteil vom 14. Juli 2015 hat das SG die darüber hinaus aufrecht erhaltene Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das SG ausgeführt, der Klägerin stehe kein Anspruch auf Gewährung der Zusatzkosten für die höhere Motorisierung zusätzlich zu einem Zuschuss von 28 % des Wertes des Basisfahrzeugs des VW Multivan Diesel TDI 2.0 (62 kW) zu. Ihr stehe dem Grunde nach ein Anspruch auf Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form von Leistungen der Kraftfahrzeughilfe gemäß §§ 9 Abs. 1 Nr. 2, 10 Abs. 1 Nr. 1 und 2 lit. c), 11 Abs. 1 SGB VI, 33 Abs. 8 Nr. 1 SGB IX, 1 bis 4 Kfz-Hilfe-Verordnung (KfzHV) zu. Die Art und Schwere der Behinderung erforderten auch dem Grunde nach zwingend ein Kraftfahrzeug mit höherem Kaufpreis, so dass die Klägerin gemäß § 5 Abs. 2 KfzHV einen Anspruch auf einen Zuschuss über den sich aus § 5 Abs. 1 Satz 1, 6 Abs. 1 Satz 2 KfzHV ergebenden Betrag (im konkreten Fall unter Berücksichtigung des Einkommens der Klägerin 2.660 EUR) hinaus habe. Maßgeblicher Vergleichsmaßstab sei jedoch nicht das von der Klägerin bis zur Notwendigkeit behinderungsbedingter Zusatzausstattung tatsächlich gefahrene Fahrzeug (Ford Focus Kombi mit 65 kW Motorleistung), sondern das Basismodell des begehrten Fahrzeugs. Die höhere Motorisierung könne nicht als Zusatzausstattung gewährt werden. Die KfzHV unterscheide zwischen behinderungsbedingt höherem Kaufpreis (§ 5 Abs. 2) und behinderungsbedingter Zusatzausstattung (§ 7 KfzHV). Nach der Rechtsprechung des BSG (Urteil vom 21. März 2006 – B 5 RJ 97/04 R) seien Zusatzausstattung solche Ausstattungselemente, die nicht als Teil der Serienausstattung im Grundpreis des Fahrzeugmodells enthalten seien und mit zusätzlichem Aufwand angeschafft werden müssten. Zusatzausstattungen müssten zusätzlich zur Serienausstattung angeschafft werden. Die Motorisierung eines Fahrzeugs sei aber notwendigerweise serienmäßig, denn ein Auto ohne Motor erfülle den Begriff "Kraft" fahrzeug schon definitionsgemäß nicht.

Gegen das ihr am 5. August 2015 zugestellte Urteil hat die Klägerin am 7. September 2015 Berufung eingelegt. Der Bemessungsbetrag sei nach § 5 Abs. 1 Satz 1. 1. Halbsatz KfzHV grundsätzlich der Kaufpreis des anzuschaffenden Fahrzeugs. Das ergebe sich aus dem Wortlaut, der den Kaufpreis in Bezug setze zu dem zu beschaffenden Kraftfahrzeug. Gemäß § 6 Abs. 1 Satz 2 KfzHV werde nun der nach dem Einkommen des Berechtigten zu bemessende Vomhundertsatz angewendet – vorliegend 28 von 100. § 5 Abs. 1 Satz 1 2. Halbsatz KfzHV diene dazu, den Förderungsbetrag höhenmäßig auf 9.500 EUR zu deckeln, soweit sich aus der Anwendung von § 5 Abs. 1 Satz 1 1. Halbsatz KfzHV in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Satz 2 KfzHV ein größerer Betrag ergeben würde. Das wäre beispielsweise der Fall, wenn das anzuschaffende Kraftfahrzeug teurer als 9.500 EUR wäre und infolge der Einkommensverhältnisse ein Zuschuss in Höhe von 100% zu leisten wäre. In diesem Fall greife § 5 Abs. 2 KfzHV, mit dessen Anwendung der Höchstbetrag aus § 5 Abs. 1 Satz 1 2. Halbsatz KfzHV gleichsam überwunden werden könne. Nach diesem Verständnis der Normen bedürfe es der Anwendung des § 5 Abs. 2 KfzHV im vorliegenden Fall nicht. Denn sowohl der zuletzt von Seiten der Beklagten im Bescheid vom 29. September 2014 angenommene bereinigte Anschaffungspreis als auch der in der Klageschrift vorgetragene Anschaffungspreis der stärker motorisierten Variante einschließlich des Automatikgetriebes führten zu keinem höheren Zuschuss als 9.500 EUR. Sofern die Auffassung des SG richtig sein sollte, wonach es auf die Anwendung des § 5 Abs. 2 KfzHV ankäme, weil grundsätzlich nur ein Zuschuss von 2.660 EUR geschuldet sei, wären auch dessen Voraussetzungen erfüllt. Sie habe im Rahmen der mündlichen Verhandlung das Beispiel vorgetragen, dass sie ohne ihre Behinderung einen normalen PKW fahren könnte, so wie sie es vor Einsetzen ihrer Behinderung auch getan habe. Nunmehr sei sie dagegen auf einen Kleinbus angewiesen, weil ein "normaler" PKW, namentlich eine Limousine oder ein Kombi, keine ausreichenden Platzverhältnisse für die notwendigen Umbauten böten. Allein die Tatsache, dass sie mit einem Rollstuhl per Rampe in das Fahrzeug hineinfahren und dann im Fahrzeug selbst auf den Fahrersitz rangieren müsse, gebiete es ihr, ein Fahrzeug mit einem größeren Laderaum und einer größeren Höhe anzuschaffen als jede auf dem Markt vorhandene Limousine und jeder Kombi zur Verfügung stellten. Im Übrigen schließe sie sich der Auffassung des SG an, dass für einen Preis von bis zu 9.500 EUR ein für sie taugliches Fahrzeug nicht anzuschaffen sei. Darüber hinaus sei jedoch in § 5 Abs. 1 Satz 1 KfzHV nur der um die Zusatzausstattung bereinigte Kaufpreis anzusetzen, was sich klar aus § 5 Abs. 1 Satz 2 KfzHV ergebe. Was danach Zusatzausstattung sei, bestimme sich entgegen der Auffassung des SG nicht aus einer systematischen Auslegung von § 5 Abs. 2 und § 7 KfzHV zueinander, sondern aus dem Urteil des BSG vom 21. März 2006 – B 5 RJ 9704 und aus der Auslegung des Begriffs "Zusatz" sowie einer Betrachtung des § 4 Abs. 2 KfzHV. Das BSG habe insoweit ausgesprochen, dass Zusatzausstattung all das sei, was nicht im Grundpreis eines Fahrzeugmodells enthalten sei und daher mit zusätzlichem Aufwand angeschafft werden müsse. Nur das, was für den Grundpreis eines Modells zu haben sei, bestimme die serienmäßige Ausstattung. Das hier fragliche Fahrzeug werde am Markt nunmehr mit mehreren Ausstattungsvarianten angeboten, so dass sich die Frage stelle, was genau die Serienausstattung bzw. der Grundpreis des Fahrzeugmodells sei. Mit dem Grundpreis im Sinne der Rechtsprechung des BSG sei nur das Basismodell des Fahrzeugs gemeint, also die am geringsten ausgestattete Variante, die zum günstigsten Kaufpreis zu erwerben sei, die geringste angebotene Motorisierung und keinerlei gegen Aufpreis erwerbbarer Ausstattung aufweise. Das SG argumentiere hingegen, dass ein Motor schon begrifflich keine Zusatzausstattung sein könne, da schließlich erst der Motor das Fahrzeug zu einem Kraftfahrzeug mache. Dem könne allerdings nicht gefolgt werden. Das SG blende dabei aus, dass das Fahrzeug mit dem kleinstmöglichen Motor (vorliegend die Variante mit 62 kW) immer noch ein Kraftfahrzeug sei und die darüber hinausgehende Motorleistung gegen Aufpreis gekauft werden könne, aber nicht müsse. Das Fahrzeug sei auch ohne größere Motorleistung fahrtauglich. Auch könne es nicht darauf ankommen, in welchen Ausstattungspaketen ein Fahrzeug angeboten werde. Gerade das würde zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit im Hinblick auf die Differenzierung zwischen Serien- und Zusatzausstattung führen. Der zitierten Entscheidung des BSG sei auch zu entnehmen, dass das BSG dies ebenso sehe. Dort werde zusätzlich der Gebrauchtwagenkauf betrachtet und festgestellt, dass, wenn die dort bereits eingebaute zusätzliche Ausstattung lediglich über den Kaufpreis anteilig bezuschusst würde, dies eine Benachteiligung gegenüber den Erwerbern von Neuwagen wäre, die die zusätzlich einzubauende Ausstattung voll erstattet verlangen könnten. Dieser Gedanke sei nahtlos übertragbar auf eine Ausstattungsvariante dergestalt, dass das Fahrzeugmodell mit einer bestimmten werksseitigen Ausstattung angeboten werde, dies jedoch zu einem höheren Preis

als die Grundvariante ohne jegliche Extras und mit geringstmöglicher Motorisierung. Auch hier müssten die im Minimalmodell nicht vorhandenen Ausstattungsmerkmale aus diesem Ausstattungspaket entfernt und dieses auf den Grundpreis bereinigt werden. Dies sei letztlich auch die einzig sinnvolle Herangehensweise an die Problematik. Träfe die Auffassung des SG nämlich zu, wäre sie gehalten, das günstigste Fahrzeugmodell anzuschaffen und ausnahmslos alle benötigte Zusatzausstattung teuer zu kaufen und nachträglich einbauen zu lassen. Sie könnte im Rahmen der durch die KfzHV abgesteckten Grenzen der Behinderungsbedingtheit ein Fahrzeug mit 62 kW und Schaltgetriebe erwerben und sodann den Motor durch einen solchen mit 102 kW und das Schaltgetriebe durch ein Automatikgetriebe ersetzen lassen. Dies würde zu deutlicheren Mehrkosten führen, als derzeit in Rede stünden. Durch die Wahl einer Ausstattungsvariante, bei welcher werksseitig bereits ein 102 kW Motor und ein Automatikgetriebe von vornherein in das Fahrzeug eingebaut würden, reduziere sich die von der Beklagten insgesamt zu bezahlende Hilfe. Es wäre sinnwidrig, sie für die Wahl der geringeren Belastung auch noch zu benachteiligen.

Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Sozialgerichts Freiburg vom 14. Juli 2015 aufzuheben und die Beklagte zu verurteilen, unter Abänderung des Bescheids vom 27. Februar 2013 in der Fassung der Bescheide vom 23. Oktober 2013, 17. Februar 2014 und 19. Juni 2014 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 4. September 2014 und des Bescheids vom 29. September 2014 Kfz-Hilfe in Höhe von 28 % des Basismodells des VW Multivan KR 2.0 TDI 06 (62 kW) zuzüglich der Zusatzkosten für eine Motorisierung mit 110 kW in voller Höhe zu gewähren.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie bezieht sich auf die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils und auf ihr schriftsätzliches Vorbringen aus der ersten Instanz bezüglich der Zusatzkosten für die begehrte höhere Motorisierung zusätzlich zu einem Zuschuss von 28 % des Wertes des Basisfahrzeugs (VW Multivan Diesel TDI 2,0 (62 kW) betreffend. Die Ausführungen der Klägerin in der Berufungsbegründung seien nicht geeignet, die durch das Urteil des Sozialgerichts Freiburg bestätigte Auffassung der Beklagten zu widerlegen. Streitig sei ein Betrag von 2.584,18 EUR.

Die Beteiligten haben einer Entscheidung ohne mündliche Verhandlung zugestimmt.

Wegen des weiteren Vorbringens und der Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die Verwaltungsakten der Beklagten sowie die Prozessakten beider Instanzen Bezug genommen.

Entscheidungsgründe:

Die gemäß den [§§ 143, 144, 151 SGG](#) zulässige Berufung der Klägerin, über die der Senat mit Zustimmung der Beteiligten ohne mündliche Verhandlung gemäß [§ 124 Abs. 2 SGG](#) entscheidet, ist zulässig, aber unbegründet.

Streitgegenständlich ist im vorliegenden Verfahren allein die Frage, ob die Klägerin einen Anspruch auf Kostenübernahme für die höhere Motorisierung als (weitere) behinderungsbedingt erforderliche Zusatzausstattung hat. Einen höheren Zuschuss zur Beschaffung des Kfz hat die Klägerin ausdrücklich nicht geltend gemacht. Denn aus ihrem Antrag, zur Berechnung des Zuschusses das Basismodell mit geringerer Motorisierung (62 kW) und Schaltgetriebe heranzuziehen, würde sich ein geringerer Zuschuss ergeben als von der Beklagten übernommen wurde.

Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Kostenübernahme für die höhere Motorisierung im Rahmen der Kfz-Hilfe. Das SG hat in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils zutreffend die rechtlichen Grundlagen für die von der Klägerin beanspruchten Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form der Kfz-Hilfe dargelegt und zutreffend ausgeführt, dass die Klägerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben in Form von Leistungen der Kraftfahrzeughilfe gemäß [§§ 9 Abs. 1 Nr. 2, 10 Abs. 1 Nr. 1](#) und 2 lit. c), [11 Abs. 1 SGB VI](#), 33 Abs. 8 Nr. 1 SGB IX, 1 bis 4 Kfz-Hilfe-Verordnung (KfzHV) hat, jedoch über die vom Beklagten gewährten Leistungen hinaus kein weiterer Anspruch auf Übernahme der Kosten für die höhere Motorisierung besteht. Der Senat schließt sich dem nach eigener Überprüfung und unter Berücksichtigung des gesamten Vorbringens der Klägerin uneingeschränkt an und weist die Berufung aus den Gründen der angefochtenen Entscheidung gem. [§ 153 Abs. 2 SGG](#) zurück. Auch aus dem Vorbringen in der Berufungsbegründung ergibt sich nichts anderes. Denn die vom SG vorgenommene Auslegung der einschlägigen Regelungen der KfzHV ist auch unter Berücksichtigung der dagegen vorgebrachten Einwände nicht zu beanstanden.

Der Beklagte hat bei der Berechnung des Zuschusses zur Beschaffung des Kfz zu Recht den Kaufpreis für das Basisfahrzeug VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI DSG mit 103 kW und nicht den Kaufpreis für das Modell des VW Multivan Startline mit 62 kW zugrunde gelegt. Gemäß [§ 5 Abs. 1 KfzHV](#) wird die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs bis zu einem Betrag in Höhe des Kaufpreises, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von 9.500 EUR gefördert. Die Kosten einer behinderungsbedingten Zusatzausstattung bleiben bei der Ermittlung unberücksichtigt. Abweichend von Absatz 1 Satz 1 wird im Einzelfall ein höherer Betrag zugrunde gelegt, wenn Art oder Schwere der Behinderung ein Kraftfahrzeug mit höherem Kaufpreis zwingend erfordert ([§ 5 Abs. 2 KfzHV](#)). Wie sich aus der Stellungnahme des technischen Beratungsdienstes der Bundesagentur für Arbeit – Agentur für Arbeit O. – vom 5. September 2013 nachvollziehbar ergibt, erfordert die Art und Schwere der Behinderung der Klägerin, wie von der Klägerin auch beantragt, zwingend die Anschaffung eines Kraftfahrzeugs mit höherem Kaufpreis. Der Senat schließt sich der vom SG mit ausführlicher und überzeugender Begründung vertretenen Auffassung an, dass der Begriff des Kaufpreises im Sinne des [§ 5 Abs. 2 KfzHV](#) so auszulegen ist, dass es auf das Basismodell des begehrten Fahrzeugs ankommt – hier also auf das Basismodell des VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI mit einer Motorleistung von 103 kW (bzw. im neuen Modell 110 kW). Zwar ist der VW Multivan auch als Basismodell mit einer Motorisierung von 62 kW und einem 5-Gang-Schaltgetriebe erhältlich. Wie sich jedoch ausdrücklich aus der oben bereits erwähnten Stellungnahme des technischen Beratungsdienstes der Bundesagentur für Arbeit – Agentur für Arbeit O. – vom 5. September 2013 in Verbindung mit dem Kostenvoranschlag der Firma H. Rehatechnik vom 18. Januar 2013 ergibt und von der Klägerin auch beantragt wird, benötigt die Klägerin behinderungsbedingt gerade den VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI DSG mit der entsprechenden serienmäßigen Ausstattung und der höheren Motorisierung von 103 kW (bzw. im neuen Modell 110 kW), damit der behinderungsbedingt notwendige Umbau vorgenommen werden kann. Daher ist der Zuschuss

gemäß § 5 Abs. 2 KfzHV aus dem Kaufpreis für das Basismodell VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI mit einer Motorisierung von 103 kW (bzw. neu 110 kW) zu berechnen.

Die Kosten für die höhere Motorisierung können nicht gemäß § 7 KfzHV übernommen werden. Danach werden die Kosten für eine Zusatzausstattung, die wegen der Behinderung erforderlich ist, ihren Einbau, ihre technische Überprüfung und die Wiederherstellung ihrer technischen Funktionsfähigkeit in vollem Umfang übernommen. Zusatzausstattungen sind nach der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) solche Ausstattungselemente, die nicht im Grundpreis des Fahrzeugmodells enthalten sind und daher mit zusätzlichem Aufwand angeschafft werden müssen. Dies ergibt sich sowohl aus dem Begriff "Zusatz"-Ausstattung als auch unter Berücksichtigung von § 4 Abs. 2 KfzHV. Dieser bestimmt, dass das Kfz nach Größe und Ausstattung den Anforderungen entsprechen muss, die sich im Einzelfall aus der Behinderung ergeben und soweit erforderlich, eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand ermöglichen. Ob eine Zusatzausstattung vorliegt, entscheidet sich mithin danach, ob das anzuschaffende Kfz die begehrte Ausstattung serienmäßig hat oder diese nur über einen Aufpreis zum Grundpreis erhältlich ist (vgl. BSG, Urteil vom 21. März 2006 – [B 5 RJ 9/04 R](#)). Da die Klägerin – wie oben bereits ausgeführt – aufgrund ihrer Behinderung auf das Basismodell des VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI DSG mit einer Motorleistung von 103 kW bzw. 110 kW angewiesen ist, kommt es hier auf die serienmäßige Ausstattung dieses – behinderungsbedingt erforderlichen – Modells mit einer höheren Motorleistung an. Die höhere Motorleistung ist bereits serienmäßig im Basismodell enthalten und gehört somit zum Grundpreis des Fahrzeugs, der bei der Berechnung der Höhe des Zuschusses gemäß § 5 Abs. 2 KfzHV maßgebend ist. Ein Aufpreis zu diesem Grundpreis fällt aufgrund der höheren Motorisierung nicht an. Deshalb kann die höhere Motorisierung auch unter Berücksichtigung der vom BSG aufgestellten Grundsätze nicht als Zusatzausstattung angesehen und auch nicht als Zuschuss gemäß § 7 KfzHV übernommen werden. Auch unter Berücksichtigung der von der Klägerin erwähnten Ausführungen im Urteil des BSG vom 21. März 2006 ([a.a.O.](#)) zum Gebrauchtwagenkauf ergibt sich nichts anderes. Das BSG hat den Rechtsgedanken des § 27 Abs. 3 der Verordnung über die Versorgung mit Hilfsmitteln und über Ersatzleistungen nach dem Bundesversorgungsgesetz (OrthV) in der Fassung vom 4. Oktober 1989 herangezogen, mit welcher zum Ausdruck komme, dass der Käufer eines Gebrauchtwagens von der zusätzlichen Kostenerstattung für spezielle Bedienungselemente nicht schon deshalb ausgeschlossen sei, weil diese bereits eingebaut und infolgedessen als im Grundpreis enthalten anzusehen seien. Dieser Rechtsgedanke lässt sich jedoch – entgegen der Auffassung der Klägerin – auf den vorliegenden Fall nicht übertragen, weil durch die höhere Motorisierung eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung – wie oben bereits dargelegt – schon begrifflich nicht vorliegt. Auch das vorgebrachte Argument, die Klägerin könnte im Rahmen der durch die KfzHV abgesteckten Grenzen ein Fahrzeug mit 62 kW und Schaltgetriebe erwerben und sodann – mit deutlichen Mehrkosten – den Motor durch einen Motor mit 102 kW und das Schaltgetriebe durch ein Automatikgetriebe ersetzen, greift nicht durch. Denn in § 4 Abs. 2 KfzHV wird ausdrücklich geregelt, dass das gewählte Kraftfahrzeug ohne unverhältnismäßigen Mehraufwand eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung ermöglichen muss. Diese Voraussetzung ist mit der Auswahl des VW Multivan Startline Motor 2.0 TDI DSG mit einer Motorleistung von 103 kW bzw. 110 kW erfüllt, während der Einbau der behinderungsbedingten Zusatzausstattung bei dem Grundmodell mit einer Motorleistung von 62 kW und Schaltgetriebe im Vergleich dazu einen unverhältnismäßigen Mehraufwand bedeuten würde.

Aus diesen Gründen war die Berufung zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf [§ 193 SGG](#). Im Rahmen des dem Senat gemäß [§ 193 SGG](#) eingeräumten Ermessens war für den Senat maßgeblich, dass die Klägerin mit der Rechtsverfolgung ohne Erfolg geblieben ist und die Beklagte keinen Anlass zur Klageerhebung gegeben hat. Der Senat hält es auch im Falle einer Zurückweisung des Rechtsmittels für erforderlich, nicht nur über die Kosten des Rechtsmittelverfahrens zu entscheiden, sondern auch über die Kosten der vorausgehenden Instanz (so Lütke, Kommentar zum SGG, 4. Aufl., [§ 193 SGG](#) Rdnr. 8; erkennender Senat, Urteil vom 19. November 2013, [L 13 R 1662/12](#), veröffentlicht in Juris; a.A. Meyer-Ladewig/Keller/Leitherer, Kommentar zum SGG, 11. Auflage, [§ 193 SGG](#) Rdnr. 2a; Hintz/Lowe, Kommentar zum SGG, [§ 193 SGG](#) Rdnr. 11; Jansen, Kommentar zum SGG, 4. Auflage, [§ 193 SGG](#) Rdnr. 4).

Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor.

Rechtskraft

Aus

Login

BWB

Saved

2016-04-22