

BUNDESSOZIALGERICHT



Im Namen des Volkes

Urteil

in dem Rechtsstreit

Az: 11/9b RAr 27/92

Landeswohlfahrtsverband Württemberg-Hohenzollern,
Stuttgart, Lindenspürstraße 39,

Kläger und Revisionskläger,

g e g e n

Bundesanstalt für Arbeit,
Nürnberg, Regensburger Straße 104,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

beigeladen:

.....,

Der 11. Senat des Bundessozialgerichts hat auf die mündliche Verhandlung vom 29. Juli 1993 durch den Vorsitzenden Richter S a t t l e r, die Richterinnen Dr. W e t z e l - S t e i n w e d e l und den Richter L ü d t k e sowie die ehrenamtlichen Richter G u m p r i c h und G e h r k e n für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des Landessozialgerichts Baden-Württemberg vom 26. August 1992 wird zurückgewiesen.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Kosten des Revisionsverfahrens sind nicht zu erstatten.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Gründe:

I

Streitig ist (noch), ob die beklagte Bundesanstalt für Arbeit (BA) dem klagenden Sozialhilfeträger die Zuschüsse zu erstatten hat, die dieser in der Zeit vom 1. Oktober 1987 bis 31. Dezember 1989 im Rahmen der Eingliederungshilfe an den Beigeladenen zum Betrieb und zur Instandhaltung seines Kraftfahrzeuges (Kfz) gezahlt hat.

Der 1952 geborene Beigeladene ist infolge Kinderlähmung körperlich behindert. Kurze Strecken kann er mit Unterarmstützen zu Fuß zurücklegen, ansonsten muß er einen Rollstuhl benutzen. Das Versorgungsamt hat eine Minderung der Erwerbsfähigkeit von 100 vH und eine außergewöhnliche Gehbehinderung festgestellt (Bescheid vom 26. Februar 1980). Seit 1980 arbeitet der Beigeladene, der eine Ehefrau und vier Kinder hat, als Elektromechaniker. Damit er seinen Arbeitsplatz erreichen kann, gewährte ihm der Kläger im Jahre 1980 einen Zuschuß zum Erwerb eines behindertengerechten Kfz. Im nachfolgenden Erstattungsrechtsstreit wurde die BA zur Erstattung dieses Zuschusses rechtskräftig verurteilt.

In der Zeit ab September 1981 gewährte der Kläger dem Beigeladenen im Rahmen der Eingliederungshilfe monatliche Zuschüsse zu den laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung seines Kfz.

Mit Schreiben vom 18. Mai 1989 - eingegangen am 31. Mai 1989 - verlangte der Kläger von der BA die Erstattung der seit Oktober 1987 gezahlten Zuschüsse unter Berufung auf § 9 der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (KfzHV) vom 28. September 1987 (BGBl I 2251), in Kraft getreten am 1. Oktober 1987. Dies lehnte die BA mit Schreiben vom 8. Juni 1989 sowie mit Widerspruchsbescheid vom 4. Oktober 1989 mit der Begründung ab, die KfzHV sehe Leistungen für laufende Betriebskosten nicht vor. Einen vom Beigeladenen gestellten Antrag auf Betriebskosten-Beihilfe lehnte die BA mit Bescheid vom 27. Juli 1989 ebenfalls ab.

Auf die Klage hat das Sozialgericht (SG) - unter Aufhebung des angefochtenen Bescheides vom 8. Juni 1989 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 4. Oktober 1989 - die BA verurteilt, dem Kläger die für den Beigeladenen ab 1. Juni 1988 geleistete Kfz-Betriebskostenhilfe zu erstatten. Im übrigen hat es die Klage abgewiesen (Urteil vom 9. Mai 1990). Die Bescheide der Beklagten seien schon deshalb rechtswidrig, weil ihr im Verhältnis zum Kläger die Befugnis zu einer Regelung durch Verwaltungsakt gefehlt habe. Für die Zeit ab 1. Juni 1988 könne der Kläger von der BA Erstattung verlangen, weil sie nach § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV Hilfe zum laufenden Betrieb des Kfz hätte gewähren müssen. Für die Zeit vor dem 1. Juni 1988 sei allerdings der Erstattungsanspruch



mangels rechtzeitiger Geltendmachung nach § 111 Zehntes Buch Sozialgesetzbuch (SGB X) ausgeschlossen.

Auf die Berufung der Beklagten hat der Kläger im Wege der Anschlußberufung vor dem Landessozialgericht (LSG) beantragt, das Urteil des SG abzuändern und die BA zu verurteilen, die Kfz-Betriebskostenbeihilfe schon ab 1. Oktober 1987 zu erstatten. Das LSG hat mit Urteil vom 26. August 1992 die Erstattungsklage insgesamt abgewiesen. Die weitergehende Berufung der BA wurde zurückgewiesen. Zur Begründung hat das LSG im wesentlichen ausgeführt, das Erstattungsverlangen scheitere daran, daß die BA nach der KfzHV Betriebskosten für Kfz nur in dem in § 9 Nr 2 geregelten Ausnahmefall zu zahlen habe; ein solcher Fall sei hier nicht gegeben. Für den in der Regelung genannten Fall der "besonderen Härte" sei eine Härte, wie sie jeden oder doch viele treffen könne, nicht ausreichend. Vielmehr müßten besondere Umstände in den persönlichen Verhältnissen des Behinderten vorliegen, um eine Leistungspflicht des Rehabilitationsträgers zu begründen. Mäßiges Einkommen allein reiche nicht aus, denn hiervon seien auch zahlreiche andere Behinderte und Nichtbehinderte betroffen. Eine Leistungspflicht gerade des Rehabilitationsträgers für die Kfz-Betriebskosten könne nur dann in Betracht kommen, wenn der Behinderte aufgrund seiner Behinderung deutlich weniger Arbeitsentgelt erziele, als er als Nichtbehinderter erzielen würde, dieses Entgelt so gering sei, daß ihm nicht zugemutet werden könne, die laufenden Kosten für den Unterhalt seines Kfz selbst zu tragen, und es aus Gründen der Eingliederung des Behinderten in das Berufsleben geboten erscheine, daß er die Arbeits- und Ausbildungsstelle, auf der er die geringen Einnahmen erziele, erhalte oder beibehalte. Diese Voraussetzungen erfülle der Beigeladene nicht. Er habe in seiner Beschäftigung als Elektromechaniker keinen deutlichen behinderungsbedingten Minderverdienst erzielt. Zwar sei es bei seiner Einkommenssituation schwierig, eine sechsköpfige Familie zu unterhalten. Diese Schwierigkeit bestehe jedoch nicht behinderungsbedingt und treffe Nichtbehinderte mit dem gleichen Verdienst ebenso.

Mit der Revision verfolgt der Kläger sein Erstattungsbegehren weiter. Er rügt eine Verletzung des § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV sowie des § 111 SGB X. Das LSG habe den Begriff der besonderen Härte in § 9 KfzHV zu eng ausgelegt, insbesondere, soweit es für die Anwendung dieser Vorschrift eine behinderungsbedingte Minderung des Einkommens als Voraussetzung verlange. Aus den Materialien zur KfzHV sei zu ersehen, daß sich ein Härtefall aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten ergeben könne, ohne daß insoweit auf behinderungsbedingte Mindereinnahmen abgestellt worden sei. Entgegen der Rechtsauffassung des LSG könne auch nicht damit argumentiert werden, wer keine behinderungsbedingten Einbußen seines Erwerbseinkommens habe, unterscheide sich in keiner Weise von einem Nichtbehinderten, der dasselbe verdiene. Denn dabei werde übersehen, daß es einem Nichtbehinderten ohne weiteres zuzumuten sei, seine Arbeitsstelle zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mittels öffentlicher Verkehrsmittel



zu erreichen, falls er sich wegen seines Einkommens ein Kfz nicht leisten könne. Dies könne ein Behinderter, auf den die Voraussetzungen des § 3 KfzHV zuträfen, gerade nicht tun. Unter Berücksichtigung der Einkommensverhältnisse und der Unterhaltspflichten des Beigeladenen liege daher bei ihm ein Härtefall vor. Das Einkommen des Beigeladenen liege unterhalb der Einkommensgrenze des § 81 Bundessozialhilfegesetz (BSHG). Es biete sich an, bei Bedürftigkeit nach den Regelungen des BSHG eine besondere Härte iS von § 9 KfzHV anzunehmen. - Zu Unrecht seien die Vorinstanzen davon ausgegangen, der Erstattungsanspruch sei für die Zeit vor dem 31. Mai 1988 nach § 111 SGB X ausgeschlossen. Denn der Erstattungsanspruch entstehe erst, wenn die letzte Rechnung in einem einheitlichen Unterstützungsfall beglichen worden sei.

Der Kläger beantragt,

unter Abänderung des Urteils des LSG Baden-Württemberg vom 26. August 1992 die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des SG Stuttgart vom 9. Mai 1990 gänzlich zurückzuweisen und das Urteil des SG mit der Maßgabe zu ändern, daß die Beklagte verurteilt wird, die geleistete Kraftfahrzeug-Betriebskostenhilfe vom 1. Oktober 1987 bis 31. Dezember 1989 zu erstatten.

Die Beklagte beantragt,

die Revision zurückzuweisen.

Sie hält das Urteil des LSG für zutreffend.

Der Beigeladene hat sich im Verfahren nicht geäußert.

II

Die Revision des Klägers ist nicht begründet.

Rechtsgrundlage des vom Kläger erhobenen Erstattungsanspruchs ist § 104 Abs 1 SGB X. Hiernach ist, wenn ein nachrangig verpflichteter Leistungsträger Sozialleistungen (hier die Kfz-Betriebskostenhilfe) erbracht hat, ohne daß die Voraussetzungen von § 103 Abs 1 SGB X vorliegen, der Leistungsträger erstattungspflichtig, gegen den der Berechtigte vorrangig einen Anspruch hat oder hatte, soweit der Leistungsträger nicht bereits selbst geleistet hat, bevor er von der Leistung des anderen Leistungsträgers Kenntnis erlangt hat (Satz 1). Nachrangig verpflichtet ist ein Leistungsträger, soweit dieser bei rechtzeitiger Erfüllung der Leistungsverpflichtung eines anderen Leistungsträgers selbst nicht zur Leistung verpflichtet gewesen wäre (Satz 2).



Für die Gewährung von Eingliederungshilfe für Behinderte ist der klagende Sozialhilfeträger nach den §§ 39 ff BSHG zuständig. Danach sind Maßnahmen der Eingliederungshilfe ua die Versorgung mit Körperersatzstücken sowie mit orthopädischen oder anderen Hilfsmitteln (§ 40 Abs 1 Nr 2 BSHG). Die auf der Grundlage von § 47 BSHG erlassene Eingliederungshilfe-Verordnung (EingliederungshilfeVO) idF vom 1. Februar 1975 (BGBl I 433) sieht - abgesehen von der Hilfe zur Beschaffung eines Kfz (§ 8) - die Möglichkeit vor, daß als Versorgung Hilfe in angemessenem Umfang auch zur Instandhaltung sowie durch Übernahme von Betriebskosten eines Kfz gewährt werden kann, wenn der Behinderte wegen seiner Behinderung auf die regelmäßige Benutzung eines Kfz angewiesen ist oder angewiesen sein wird (§ 10 Abs 6).

Eine - vorrangige - Leistungspflicht der BA als Rehabilitationsträger könnte sich hier aus § 56 Abs 1 Arbeitsförderungsgesetz (AFG) idF des Gesetzes über die Angleichung der Leistungen zur Rehabilitation (RehaAnglG) vom 7. August 1974 (BGBl I 1881), geändert durch das Gesetz zur Verbesserung der Haushaltsstruktur im Geltungsbereich des Arbeitsförderungs- und des Bundesversorgungsgesetzes vom 18. Dezember 1975 (BGBl I 3113), ergeben. Nach § 56 Abs 1 Satz 1 AFG gewährt die BA als berufsfördernde Leistungen zur Rehabilitation die Hilfen, die wegen Art oder Schwere der Behinderung erforderlich sind, um die Erwerbsfähigkeit der körperlich, geistig oder seelisch Behinderten entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten, zu bessern, herzustellen oder wiederherzustellen und die Behinderten möglichst auf Dauer beruflich einzugliedern. Zwar darf die Beklagte Leistungen zur Rehabilitation nur gewähren, sofern nicht ein anderer Rehabilitationsträger iS des RehaAnglG zuständig ist (§ 57 AFG). Die dort festgeschriebene subsidiäre Zuständigkeit der BA bezieht sich jedoch nur auf Rehabilitationsträger iS des RehaAnglG. Dies sind nach § 2 Abs 2 RehaAnglG diejenigen Körperschaften, Anstalten und Behörden der in § 2 Abs 1 RehaAnglG genannten Sozialleistungsbereiche. Zu dem dort genannten Kreis der Rehabilitationsträger iS des RehaAnglG gehört der Sozialhilfeträger nicht.

Zu den Hilfen, die die Beklagte gemäß § 56 Abs 1 AFG ggf zu gewähren hat, gehörten schon in der Zeit vor Inkrafttreten der KfzHV am 1. Oktober 1987 (§ 15 KfzHV) Zuwendungen zum Erwerb eines geeigneten Beförderungsmittels, also auch eines Kfz, wenn dieses erforderlich war, damit der Behinderte seinen Arbeitsplatz erreichen konnte. So hatte die Beklagte in den §§ 20, 37 und 45 der Anordnung über die Arbeits- und Berufsförderung Behinderter (RehaAnO) vom 31. Juli 1975 (ANBA 1975, 996) zuletzt idF vom 1. Oktober 1986 (ANBA 1986, 1650) nähere Bestimmungen dazu getroffen, wann und in welchem Umfang sie den Erwerb eines behindertengerechten Beförderungsmittels fördert, wenn der Behinderte ua für die tägliche Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstelle wegen Art oder Schwere der Behinderung auf ein eigenes Beförderungsmittel angewiesen ist. Die Verpflichtung der BA zur Förderung des Erwerbs eines Kfz, das ein Behinderter für den Weg zur Arbeit benötigt, war auch von der



Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) wiederholt bestätigt worden (BSGE 41, 241 = SozR 4100 § 57 Nr 2; BSGE 42, 5 = SozR 4100 § 57 Nr 3; BSGE 57, 199, 201 f = SozR 4100 § 56 Nr 17).

Die KfzHV hat jedoch insofern eine Neuerung gebracht, als nunmehr die in den Vorschriften der jeweiligen Rehabilitationsträger bislang sehr unterschiedlich geregelten Leistungen der Kfz-Hilfe zur beruflichen Rehabilitation vereinheitlicht worden sind. Wie in der Begründung des Regierungsentwurfs zur KfzHV (BR-Drucks 266/87, Seite 11) ausdrücklich betont worden ist, sollte mit dieser Verordnung einer seit langem erhobenen Forderung einer "Harmonisierung der zersplitterten Leistungen der Kfz-Hilfe zur beruflichen Rehabilitation" nachgekommen werden. Nachdem der Versuch, dieses Ergebnis durch eine Gesamtvereinbarung der Rehabilitationsträger zu erreichen, gescheitert war, hat die Bundesregierung ua auf der Grundlage der Ermächtigung in § 9 Abs 2 RehaAnglG die Rechtsverordnung erlassen (BR-Drucks 266/87, aaO). Die KfzHV bringt in § 1 zum Ausdruck, daß sie für alle vom RehaAnglG erfaßten Träger der beruflichen Rehabilitation sowie für die Träger der begleitenden Hilfe im Arbeits- und Berufsleben nach dem Schwerbehindertengesetz gilt. Nicht einbezogen ist - entsprechend dem Geltungsbereich des RehaAnglG - die Eingliederungshilfe für Behinderte nach dem BSHG (so ausdrücklich auch BR-Drucks 266/87, Seite 14). Ferner ist der Anwendungsbereich der Verordnung ausdrücklich auf den Bereich der Kfz-Hilfen zur beruflichen Rehabilitation beschränkt. Leistungen zur medizinischen und zur allgemeinen sozialen Rehabilitation, insbesondere die Mobilitäts- und Kommunikationshilfen nach § 28 Abs 1 Nr 2 Kriegsopferfürsorge-Verordnung werden von ihr nicht erfaßt (vgl BR-Drucks 266/87, Seite 14).

Die KfzHV gilt also für die Beklagte und dementsprechend hat sie in § 45 Abs 1 RehaAnO in der hier maßgebenden Fassung vom 16. März 1988 (ANBA 682, mit insoweit rückwirkendem Inkrafttreten zum 1. Oktober 1987 - Art 2 iVm Art 1 Nrn 1 und 2 der RehaAnO) vorgesehen, daß Leistungen zur Kfz-Hilfe nach Maßgabe der KfzHV gewährt werden.

Wie bereits das LSG zutreffend ausgeführt hat, gehört die hier in Frage stehende Gewährung von Zuwendungen zu den laufenden Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung des Kfz des Beigeladenen nicht zu den in der KfzHV genannten Regelleistungen. Welche verschiedenen Leistungen die Kfz-Hilfe umfaßt, ist in § 2 der Verordnung geregelt. Darin werden drei grundlegende Leistungstypen aufgezählt, nämlich 1. Leistungen zur Beschaffung eines Kfz, 2. Leistungen für eine behinderungsbedingte Zusatzausstattung, 3. Leistungen zur Erlangung einer Fahrerlaubnis.

Daß der Ordnungsgeber für den Bereich der Kfz-Hilfe zur beruflichen Rehabilitation keine Leistungen zu den laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Kfz eines



Behinderten als Regelleistung vorgesehen hat, bestätigt die Begründung des Regierungsentwurfs zu § 2 (BR-Drucks 266/87, Seite 15):

"Die Aufzählung ist grundsätzlich umfassend und abschließend.

Laufende Hilfen zum Betrieb und zur Unterhaltung des Kraftfahrzeugs sind nach der Verordnung nicht vorgesehen. Soweit im Bereich der Kriegsofopferfürsorge aus entschädigungsrechtlichen Gesichtspunkten laufende Hilfen zum Betrieb und zur Unterhaltung, zum Abstellen und zum Unterstellen eines Kraftfahrzeugs geleistet werden, bleiben diese Hilfen unberührt (§ 11). Die Verordnung enthält ferner keine Regelung über den Ersatz von Reparaturkosten für das Kraftfahrzeug; auch insoweit ist kein behinderungsbedingter besonderer Bedarf gegeben. Hilfe kann gleichwohl in Ausnahmefällen über die Härteregelung nach § 9 geleistet werden."

Der Verordnungsgeber hat sich damit einerseits von den diesbezüglichen Regelungen zur Eingliederungshilfe für Behinderte nach dem BSHG und der - bereits oben erwähnten - EingliederungshilfeVO abgegrenzt, andererseits aber auch von den kriegsofopferrechtlichen Regelungen des § 27d Bundesversorgungsgesetz iVm § 10 Abs 2 Kriegsofopferfürsorge-Verordnung in der Fassung, die diese Vorschrift durch § 11 KfzHV erhalten hat ("Hilfen ... zum Betrieb, zur Unterhaltung, zum Unterstellen und zum Abstellen eines Kraftfahrzeugs ..."). Nach den Vorstellungen des Normgebers sollte also der Behinderte, der eine Hilfe zur Beschaffung eines Kfz erhalten hat, lediglich im Bereich der Kriegsofopferfürsorge regelmäßig Leistungen zu den laufenden Kosten seines Kfz erhalten, in den Bereichen der übrigen Träger der beruflichen Rehabilitation sollten jedoch die Kosten des Betriebs und der Instandhaltung des Kfz grundsätzlich von dem Behinderten zu tragen sein.

Eine Leistungspflicht der BA zur Übernahme der laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Kfz des Beigeladenen kommt somit nur aufgrund der Härteregelung des § 9 KfzHV in Betracht. Danach können "zur Vermeidung besonderer Härten" Leistungen auch abweichend von dem Leistungskatalog in § 2 Abs 1, in den §§ 6 bis 8 Abs 1 - diese Vorschriften betreffen Art und Höhe der Förderung sowie den Zuschuß für die Erlangung einer Fahrerlaubnis - erbracht werden, soweit dies notwendig ist, um Leistungen der Kfz-Hilfe von seiten eines anderen Leistungsträgers nicht erforderlich werden zu lassen (Nr 1), oder unter den Voraussetzungen des § 3 (= auf Benutzung eines Kfz zur Arbeit angewiesen und ein Kfz führen kann) zur Aufnahme oder Fortsetzung einer beruflichen Tätigkeit unumgänglich ist (Nr 2).

In Übereinstimmung mit den Rechtsausführungen des LSG kann die Regelung der Nr 1 den vom Kläger geltend gemachten Anspruch schon deshalb nicht stützen, weil sie nur die Aufstockung nach den §§ 2, 6, 8 KfzHV zu erbringender Leistungen betrifft. Dies ergibt



sich auch aus der Begründung des Regierungsentwurfs zu § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 1, wonach eine Aufstockung der nach der Verordnung erbrachten Leistungen bis zu einer Höhe möglich ist, die die Inanspruchnahme anderer Träger, insbesondere der Sozialhilfe, entbehrlich macht (BR-Drucks 266/87, Seite 26 f). Da jedoch die hier in Frage stehenden Betriebskosten für das Kfz des Beigeladenen nicht unter den Leistungskatalog des § 2 Abs 1 KfzHV fallen, kommt nur die Regelung der Nr 2 des § 9 Abs 1 Satz 1 KfzHV in Betracht. Diese Vorschrift und der dort verwendete Begriff der besonderen Härte ist - wie vom LSG im Ergebnis zutreffend ausgeführt worden ist - eng auszulegen.

Hinweise, wie diese Vorschrift zu handhaben ist, ergeben sich aus der Begründung des Regierungsentwurfs zu dieser Regelung (BR-Drucks 266/87, Seite 26 f). Darin wird ausgeführt, daß aufgrund der strengen Ausgestaltung der Regelungen in der Verordnung Fälle eintreten können, "in denen der unabweisbare behinderungsbedingte Bedarf durch die in der Verordnung vorgesehenen Leistungen nicht abgedeckt wird; derartige Fälle können sich vor allem aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten, aber auch aus unvorhergesehenen Ereignissen ergeben". Daher sei eine Härteregelung erforderlich, nach der in besonders begründeten Ausnahmefällen im Interesse einer umfassenden Eingliederung von den Regelungen der §§ 2 Abs 1, 6 und 8 Abs 1 KfzHV abgewichen werden könne (Abs 1) und die im Einzelfall eine sinnvolle Entscheidung entsprechend den Zielsetzungen der Verordnung ermögliche. Speziell zu § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 2 KfzHV ist ausgeführt, daß "in eng begrenzten Ausnahmefällen auch sonstige Leistungen möglich (sind), zum Beispiel die Übernahme von besonders hohen Reparaturkosten".

Für eine enge Auslegung des Begriffs der besonderen Härte spricht ferner die Zielsetzung der Verordnung als solcher. Denn das erklärte Ziel der Verordnung war es - wie oben bereits ausgeführt -, die frühere Zersplitterung der Leistungen im Bereich der Kfz-Hilfen zur beruflichen Rehabilitation aufzuheben und durch den Leistungskatalog in § 2 KfzHV die verschiedenen Leistungen der Kfz-Hilfe grundsätzlich umfassend und abschließend aufzuzählen. Der Begriff der besonderen Härte darf deshalb nicht so interpretiert werden, daß auf diesem Weg die Gewährung laufender Leistungen zur Instandhaltung und Unterhaltung des Kfz zu einer weiteren Regelleistung wird.

Das Ergebnis nur ausnahmsweiser Gewährung laufender Leistungen fügt sich - wie vom LSG bereits zutreffend ausgeführt worden ist - auch in die bisherige Rechtsprechung des BSG ein. Diese Rechtsprechung, die zu der Rechtslage vor dem Erlass der KfzHV ergangen ist, hat nach wie vor Bedeutung. Denn die KfzHV hat - wie aus der Begründung -Allgemeiner Teil- zu entnehmen ist - wesentliche Grundsätze aus der Rechtsprechung des BSG übernommen (BR-Drucks 266/87, Seite 11 f). Die Linie der Rechtsprechung ging dahin, daß der Behinderte Kfz-Hilfe zwar in Form einmaliger Leistungen, nicht aber ohne weiteres auch laufende Leistungen erhalten kann. Es wurde stets der Maßstab der "Erforderlichkeit" zur dauerhaften beruflichen Eingliederung betont.



Es bestehe kein Anspruch eines Behinderten auf solche Maßnahmen des Rehabilitationsträgers, die der Unterhaltung des Kfz selbst dienen. Sie seien nicht durch die Behinderung, sondern durch das Halten eines Kfz überhaupt bedingt. Insoweit sei zu berücksichtigen, daß bei der weitgehenden Motorisierung auch der nichtbehinderte Arbeitnehmer derartige Kosten aus seinem Arbeitseinkommen trage, diese Kosten also dem allgemeinen Lebensunterhalt zuzurechnen seien. Es sei nicht Aufgabe der Rehabilitationsträger, hierfür einzutreten. Sofern der Behinderte trotz einer vollzogenen Eingliederungsmaßnahme solche Kosten nicht aufbringen könne, bleibe letztlich nur der Weg über die Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem BSHG (BSGE 41, 241, 247 f = SozR 4100 § 57 Nr 2; BSGE 57, 1, 4 f und 8 f = SozR 2200 § 1237a Nr 25). Derselbe Gedanke wie in der zitierten früheren Rechtsprechung des BSG findet sich wieder in der Begründung der Verordnung -Allgemeiner Teil- (BR-Drucks 266/87, Seite 12). Dort ist ausgeführt:

"Laufende Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Kraftfahrzeugs sowie Reparaturkosten treffen gleichermaßen behinderte und nichtbehinderte Arbeitnehmer, die auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen sind, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, sie sind jedoch als laufende Kosten des Kraftfahrzeugs bei der Bemessung der Einkommensgrenzen berücksichtigt. In Fällen besonderer Härte sollen aber auch diese Leistungen nach § 9 Abs 1 Nr 2 möglich sein."

Einer restriktiven Auslegung der Härteregelung in § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 2 KfzHV stehen - wie vom LSG zutreffend dargestellt worden ist - weder die Vorschriften des RehaAnglG noch der §§ 56 ff AFG entgegen. So hat der 7. Senat des BSG in seinem zuletzt zu diesem Fragenkomplex ergangenen Urteil vom 25. Oktober 1984 (BSGE 57, 199, 204) unter Bezugnahme auf die frühere Rechtsprechung nochmals klargestellt, daß von dem Behinderten im Interesse der Versichertengemeinschaft auch zumutbare Selbsthilfe erwartet werden kann. Dies folgt einerseits aus dem Merkmal der "Erforderlichkeit" in § 56 Abs 1 Satz 1 AFG sowie § 20 RehaAnglG; derselbe Grundgedanke findet sich jedoch auch in § 53 Abs 3 AFG, demzufolge Leistungen zur Förderung der Arbeitsaufnahme nur gewährt werden dürfen, soweit der Begünstigte die erforderlichen Mittel nicht selbst aufbringen kann.

Unter diesem Gesichtspunkt zulässiger Leistungsbegrenzung ist es einerseits nicht zu beanstanden, daß der Ordnungsgeber die Gewährung laufender Hilfen zum Betrieb und zur Unter- und Instandhaltung, wie sie die Kfz-Betriebskostenbeihilfe des Klägers nach § 10 Abs 6 EingliederungshilfeVO mitumfassen, auf Ausnahmefälle beschränkt hat. Dies hat andererseits zur Folge, daß eine großzügige Auslegung des unbestimmten Rechtsbegriffs der besonderen Härte in § 9 Abs 1 Nr 2 KfzHV nicht in Frage kommt. Vielmehr sind durch diesen Rechtsbegriff die Verhältnisse des einzelnen Falles

angesprochen. Die für Behinderte allgemein gültigen Verhältnisse begründen somit noch keinen Härtefall. Es müssen vielmehr individuell besondere Verhältnisse sein (vgl BSGE 54, 14, 21 f = SozR 4100 § 19 Nr 16). Dabei geben aber auch die bereits zitierten Materialien zur KfzHV Hinweise darauf, wann von einem Härtefall auszugehen ist: Es muß sich um Fälle handeln, in denen der unabweisbare behinderungsbedingte Bedarf durch die in der Verordnung vorgesehenen Leistungen nicht abgedeckt ist und in denen im Interesse einer umfassenden Eingliederung daher eine dem Einzelfall angepaßte sinnvolle Entscheidung geboten ist; das Vorliegen eines solchen Falles kann sich dabei "vor allem aus den wirtschaftlichen Verhältnissen des Behinderten, aber auch aus unvorhergesehenen Ereignissen ergeben" (BR-Drucks 266/87, Seite 26).

Die Einkommensverhältnisse des Behinderten spielen somit bei der Prüfung der besonderen Umstände in den persönlichen Verhältnissen des Behinderten eine Rolle. Sie sind jedoch nicht das alleinige Kriterium. Denn - wie vom LSG insoweit zutreffend ausgeführt worden ist - kann ein mäßiges oder geringes Einkommen auch andere Behinderte und Nichtbehinderte betreffen und hat als solches keinen Ausnahmecharakter, woran die Regelung des § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 2 KfzHV anknüpft. Allerdings muß bei der Gewährung von Leistungen der Kfz-Hilfe gewährleistet sein, daß auch dem wirtschaftlich weniger leistungsfähigen Behinderten der Erwerb und der Betrieb des erforderlichen Kfz ermöglicht wird (so bereits BSGE 57, 199, 205 zu der nach § 58 Abs 2 AFG ergangenen, damaligen RehaAnO).

Demgemäß hat auch der Ordnungsgeber auf der Grundlage des § 9 Abs 2 Satz 2 RehaAnglG, wonach bei der Angleichung von Hilfen zum Erreichen des Arbeitsplatzes oder des Ortes einer berufsfördernden Maßnahme die Berücksichtigung von Einkommen des Behinderten vorgesehen werden kann, die Höhe der Förderung nach der Höhe des Einkommens des Behinderten gestaffelt. Nach § 6 Abs 1 Satz 2 KfzHV wird bei einem Einkommen von bis zu 40 vH der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 des Vierten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IV) zu den Kosten der Beschaffung eines Kfz ein Zuschuß bis zu 100 vH des Bemessungsbetrages nach § 5 KfzHV (maximal 16.000 DM) gewährt. Bei der Festlegung der Einkommensgrenzen für eine volle zuschußweise Förderung hat der Ordnungsgeber ausweislich der Materialien berücksichtigt, "daß neben der geförderten Beschaffung des Kraftfahrzeugs der notwendige Lebensunterhalt des Behinderten sowie die mit Betrieb und Unterhaltung des Kraftfahrzeugs für berufliche Zwecke durchschnittlich verbundenen Kosten sichergestellt sein müssen". Damit wird deutlich, daß die laufenden Kosten für die Unterhaltung des Kfz, soweit es für berufliche Zwecke eingesetzt wird, bereits "bei der Bemessung der Einkommensgrenzen berücksichtigt" sind (BR-Drucks 266/87, Seiten 12, 23). Daraus folgt, daß die Einkommensbelastung durch die Betriebs- und Unterhaltungskosten grundsätzlich nicht nochmals bei der Prüfung des Härtefalls entscheidend sein können. Denn - wie in den Materialien weiter ausgeführt worden ist - geht die Verordnung "grundsätzlich" davon aus,



"daß der Behinderte die nicht durch einen Zuschuß nach § 6 abgedeckten Anschaffungskosten mit der bei Kraftfahrzeugkäufen üblichen Finanzierung und den damit verbundenen Belastungen selbst tragen kann" (BR-Drucks 266/87, Seite 27). Dabei ist außerdem zu beachten, daß gemäß § 6 Abs 3 KfzHV das über die Höhe der Förderung entscheidende Einkommen das monatliche Netto-Arbeitsentgelt, Netto-Einkommen und vergleichbare Lohnersatzleistungen des Behinderten sind. Dies bedeutet, daß die berufsbedingten Fahrtkosten schon als Werbungskosten absetzbar sind (vgl auch § 45 Abs 2 iVm § 27 Abs 3 und 4 RehaAnO).

Abzulehnen ist allerdings die Rechtsauffassung des LSG, ein Härtefall könne nur dann in Betracht kommen, wenn der Behinderte behinderungsbedingt weniger Arbeitsentgelt erziele, als er als Nichtbehinderter erzielen würde. Für eine derartige Auslegung bieten weder die Regelungen in der KfzHV noch die hierzu vorliegenden Materialien noch systematische Überlegungen eine hinreichende Grundlage. Soweit das Einkommen für die nach der KfzHV zu gewährenden Regelleistungen von Bedeutung ist (§§ 6 Abs 1, 8 Abs 1), stellen die entsprechenden Regelungen ohne weitergehende Differenzierungen ausschließlich auf die Höhe des Einkommens ab. Auch die Begriffsbestimmung für das Einkommen in § 6 Abs 3 Satz 1 KfzHV unterstreicht, daß es nur auf das tatsächlich erzielte Einkommen ankommt. Die Auslegung des LSG deckt sich auch nicht mit der systematischen Konzeption der Kfz-Hilfe. Sie hat, worauf der Kläger zutreffend hinweist, von vornherein nicht den Zweck, etwa einen Ausgleich für behinderungsbedingte Einkommensdefizite zu gewähren. Sie dient vielmehr gemäß dem in § 1 KfzHV aufgestellten Grundsatz nur dazu, Hilfen für die Eingliederung Behinderter in das Arbeitsleben zu geben, worunter konkret vor allem Hilfen zum Erreichen des Arbeitsplatzes zu verstehen sind, wie sich aus den persönlichen Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 3 KfzHV ergibt. Maßnahmen der beruflichen Rehabilitation zielen darauf ab, Behinderte auf dem Arbeitsmarkt etwa in gleicher Weise erwerbs- und konkurrenzfähig zu machen wie Nichtbehinderte. Hierzu soll die Kfz-Hilfe dadurch beitragen, daß sie die behinderungsbedingte Einschränkung der Mobilität oder - wie es in den Materialien ausgedrückt ist - den "behinderungsbedingten Bedarf" (BR-Drucks 266/87, Seiten 14, 26) auszugleichen hilft.

Gleichwohl erweist sich die Argumentation des LSG, wonach die schwierige Einkommenssituation des Beigeladenen bei einer sechsköpfigen Familie keinen Härtefall begründen könne, im Endergebnis als richtig. Denn Familienangehörige werden in der Verordnung gemäß § 6 Abs 2 bereits in der Weise berücksichtigt, daß von dem Einkommen des Behinderten für jeden von ihm unterhaltenen Familienangehörigen ein Betrag von 12 vH der monatlichen Bezugsgröße nach § 18 SGB IV abzusetzen ist. Darüber hinaus kann allein das vergleichsweise geringe Einkommen des Beigeladenen im Hinblick auf die Größe seiner Familie die Annahme eines Härtefalles nicht rechtfertigen. Denn die Belastung durch Unterhaltsverpflichtungen hat mit der



Behinderung nichts zu tun und Leistungen der Kfz-Hilfe können nicht allgemein als Ausgleich für schlechte oder schwierige Einkommensverhältnisse gewährt werden. Vielmehr kann von einer Härte nur bei Sonderverhältnissen ausgegangen werden. So könnte ein Härtefall beispielsweise dann in Frage kommen, wenn ein Behinderter aufgrund der Erkrankung eines Familienangehörigen in finanzielle Schwierigkeiten gekommen ist oder ein plötzlicher hoher Reparaturbedarf infolge eines Unfalls zu unzumutbaren finanziellen Belastungen führt. Doch für solche besonderen Verhältnisse beim Beigeladenen bestehen nach den vom LSG bindend (§ 163 Sozialgerichtsgesetz <SGG>) festgestellten Tatsachen keine Anhaltspunkte.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, daß eine Leistungspflicht der BA nach den §§ 56 ff AFG, § 9 Abs 1 Satz 1 Nr 2 KfzHV und § 45 Abs 1 RehaAnO nicht gegeben war und demzufolge auch kein Erstattungsanspruch des Klägers nach § 104 SGB X besteht. Insoweit erübrigt sich eine nähere Prüfung der Frage, ob eine Erstattungspflicht für Teile des geltend gemachten Erstattungsanspruchs an der Ausschlußfrist des § 111 SGB X scheitert. Auch die - vom LSG erörterte - Frage, ob die Beklagte - im Falle einer Leistungspflicht - dem Kläger sämtliche Kosten für die im Rahmen der Eingliederungshilfe dem Beigeladenen gewährten Leistungen zu erstatten hätte oder insoweit eine Differenzierung (etwa nur die Benzinkosten für die Fahrten zur Arbeit, Versicherungskosten und sonstige Kosten auf entsprechenden Nachweis des Beigeladenen) erforderlich wäre, kann hier unentschieden bleiben. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung des Klageantrags im Revisionsverfahren stellt sich auch nicht die Frage, inwieweit eine Leistungspflicht des für den Beigeladenen zuständigen Rentenversicherungsträgers gegeben sein könnte.

Demzufolge war die Revision des Klägers zurückzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 193 Abs 1 und 4 SGG. Eine Erstattung der außergerichtlichen Kosten des Beigeladenen kommt hier nicht in Betracht. Denn dieser hat sich am Verfahren nicht beteiligt.

