# S 9 R 233/20

## Sozialgerichtsbarkeit Bundesrepublik Deutschland

| | |
|---|---|
| Land | Hessen |
| Sozialgericht | Sozialgericht Kassel |
| Sachgebiet | Rentenversicherung |
| Abteilung | - |
| Kategorie | Urteil |
| Bemerkung | - |
| Rechtskraft | - |
| Deskriptoren | - |
| Leitsätze | - |
| Normenkette | - |

### 1. Instanz

| | |
|---|---|
| Aktenzeichen | S 9 R 233/20 |
| Datum | 08.07.2021 |

### 2. Instanz

| | |
|---|---|
| Aktenzeichen | L 5 R 187/21 |
| Datum | 23.05.2022 |

### 3. Instanz

| | |
|---|---|
| Datum | 12.09.2022 |

I.Â Â  Â Die Berufung des KlÃ¤gers gegen den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Kassel vom 8. Juli 2021 wird zurÃ¼ckgewiesen.

II.Â Â  Â Die Beteiligten haben einander auch fÃ¼r das Berufungsverfahren keine Kosten zu erstatten.

III.Â Â  Â Die Revision wird nicht zugelassen.

â
Tatbestand

Die Beteiligten streiten um die Ãbernahme von BefÃ¶rderungskosten als Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben.

Der 1960 geborene KlÃ¤ger ist seit dem 1. Juli 2019 bei der C.-UniversitÃ¤t C-Stadt versicherungspflichtig als Architekt beschÃ¤ftigt. Vom Hessischen Amt fÃ¼r Versorgung und Soziales (HAVS) Kassel ist ihm mit Bescheid vom 1. Februar 2008 wegen eines Hirnanfallsleidens ein Grad der Behinderung (GdB) von 70 zuerkannt worden bei gleichzeitiger Ablehnung der Feststellung des Nachteilsausgleichs

â□□Gâ□□ (erhebliche EinschrÃ¤nkung des GehvermÃ¶gens).Â

Am 18. Oktober 2019 beantragte der KlÃ¤ger bei der Beklagten formlos die â□□Bezahlung eines Fahrdienstesâ□□ morgens von seinem Wohnort in A-Stadt zum Bahnhof E-Stadt und abends von dort zurÃ¼ck nach A-Stadt. Zur BegrÃ¼ndung gab er an, nicht selbst Autofahren zu dÃ¼rfen. Morgens sei ihm eine Anfahrt zum Bahnhof nach E-Stadt mit Ã¶ffentlichen Verkehrsmitteln nicht mÃ¶glich. Sein Zug fahre dort um 6:39 Uhr ab. Um pÃ¼nktlich zur Arbeit zu erscheinen, mÃ¼sste er mit dem Bus bereits am Vorabend um 22:50 Uhr von seinem Wohnort nach G-Stadt aufbrechen. Von dort sei eine Weiterfahrt dann erst am nÃ¤chsten Morgen um 6:17 Uhr mÃ¶glich. Abends benÃ¶tige er fÃ¼r die Fahrt vom Bahnhof E-Stadt zu seinem Wohnort mit Ã¶ffentlichen Verkehrsmitteln insgesamt 65 Minuten, wohingegen die Fahrt mit dem Pkw nur 16 Minuten dauern wÃ¼rde. Zur StÃ¼tze seines Begehrens fÃ¼gte der KlÃ¤ger das Schreiben von Prof. Dr. med. S., Leiter des Epilepsiezentrums Rhein-Main, UniversitÃ¤tsklinikum Frankfurt â□□ Goethe-UniversitÃ¤t -, Klinik fÃ¼r Neurologie, vom 31. Januar 2019 bei und reichte zudem drei Angebote von Fahrdiensten (E. GmbH, R-Stadt; G. â□□ Taxi & Minicar -, H-Stadt; Taxi J., D-Stadt) nach.

Mit Bescheid vom 27. Januar 2020 lehnte die Beklagte den Antrag ab, weil es dem KlÃ¤ger zuzumuten sei, seinen Arbeitsort mit Ã¶ffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dass keine Verkehrsmittel vorhanden seien, sei unerheblich. Auch ohne gesundheitliche EinschrÃ¤nkungen wÃ¤re der KlÃ¤ger auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen.

Hiergegen erhob der KlÃ¤ger am 18. Februar 2020 Widerspruch, zu dessen BegrÃ¼ndung er abermals vortrug, aufgrund seiner Erkrankung nicht Autofahren zu kÃ¶nnen. Deshalb mÃ¼sse ein Nachteilsausgleich erbracht werden. Ein gesunder Arbeitnehmer kÃ¶nnte mit seinem Pkw die gesamte Strecke von A-Stadt nach C-Stadt fahren. Er, der KlÃ¤ger, kÃ¶nne auch keinen Ã□PNV zum Bahnhof nach E-Stadt nutzen.

Auf Anforderung der Beklagten teilte der KlÃ¤ger noch mit, ca. alle drei Wochen einen epileptischen Anfall zu erleiden. Seit dem Jahr 2004 sei er nicht mehr im Besitz einer Fahrerlaubnis, die er mit Sicherheit auch nicht wiedererlangen werde. AuÃ□erdem reichte der KlÃ¤ger den Befundbericht von Prof. Dr. med. S. vom 2. Juni 2020 nebst Bericht vom 3. Juni 2020 zur Akte.

Nach Auswertung dieser Unterlagen gelangte die beratende Ã□rztin K. in ihrer Stellungnahme vom 14. Juli 2020 zu der EinschÃ¤tzung, dass die WegefÃ¤higkeit des KlÃ¤gers nicht eingeschrÃ¤nkt sei und er Ã¶ffentliche Verkehrsmittel nutzen kÃ¶nne. Es liege ein Infrastrukturproblem vor.

Darauf gestÃ¼tzt wies die Beklagte den Widerspruch durch Widerspruchsbescheid vom 1. September 2020 zurÃ¼ck.

Zur BegrÃ¼ndung seiner am 8. September 2020 vor dem Sozialgericht Kassel erhobenen Klage machte der KlÃ¤ger geltend, die AusfÃ¼hrungen der Beklagten in

Bezug auf die GewÃ¤hrung einer Kfz-Hilfe seien nicht zielfÃ¼hrend. Sein Antrag habe sich auf Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben im Allgemeinen und im Konkreten auf die Ãbernahme von BefÃ¶rderungskosten bezogen. Er sei auf die Nutzung Ã¶ffentlicher Verkehrsmittel angewiesen. Allerdings sei eine nahtlose Anbindung und vor allem eine zeitnahe Verkehrsverbindung zwischen seinem Wohnort und seiner Arbeitsstelle nicht gewÃ¤hrleistet. Krankheitsbedingt kÃ¶nne er kein Kraftfahrzeug fÃ¼hren. Der Gleichheitssatz gebiete es, diesen Nachteil gegenÃ¼ber nichtbehinderten Arbeitnehmern auszugleichen. Es gehe nicht an, dass er allein wegen seiner Behinderung eine tÃ¤gliche Odyssee in Kauf nehmen und dadurch einen GroÃteil seiner Freizeit fÃ¼r das berufliche Pendeln aufwenden mÃ¼sse. Weder seine Ehefrau noch seine Tochter kÃ¶nnten ihn zum Bahnhof nach E-Stadt mitnehmen. Ein Umzug und der Verkauf des Eigenheims in A-Stadt komme nicht in Betracht.

Dem entgegnete die Beklagte, der KlÃ¤ger erfÃ¼lle die persÃ¶nlichen Voraussetzungen fÃ¼r die GewÃ¤hrung einer Kfz-Hilfe nicht. Die Hilfe sei erforderlich, weil keine ausreichenden Ã¶ffentlichen Verkehrsmittel zur VerfÃ¼gung stÃ¼nden, was von ihr nicht berÃ¼cksichtigt werden dÃ¼rfe. Der KlÃ¤ger habe keine einmaligen, sondern dauerhafte Leistungen beantragt. FÃ¼r die TÃ¤tigkeit als Architekt sehe sie auch keine GefÃ¤hrdung der ErwerbstÃ¤tigkeit. Einen Umzug habe der KlÃ¤ger anlÃ¤sslich seiner Antragstellung ausgeschlossen.

Nach AnhÃ¶rung der Beteiligten wies das Sozialgericht die Klage durch Gerichtsbescheid vom 8. Juli 2021 ab. Der KlÃ¤ger sei nicht wegen seiner Art und/oder Schwere seiner Behinderung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen. Er bestreite selbst nicht, grundsÃ¤tzlich Ã¶ffentliche Verkehrsmittel zu erreichen und nutzen zu kÃ¶nnen. Zu diesem Ergebnis seien auch sein behandelnder Arzt und der Sozialmedizinische Dienst der Beklagten gelangt. Die Bewilligung einer Kfz-Hilfe setze voraus, dass der behinderte Mensch allein infolge seiner Behinderung auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen sei. Nur soweit reiche auch der allgemeine Gleichheitssatz. Eine Kfz-Hilfe komme nicht in Betracht, wenn die Benutzung eines Kraftfahrzeugs erst durch das Hinzutreten sonstiger GrÃ¼nde (z.B. unzureichende Ã¶ffentliche Verkehrsmittel, ungÃ¼nstige Fahrplangestaltung, besondere Arbeitszeiten) erforderlich werde. Darauf, ob ein Mensch ohne Behinderung diese nicht-behinderungsbedingten sonstigen GrÃ¼nde (einfacher) ausgleichen kÃ¶nne, komme es nicht an. Der Ausgleich infrastruktureller Defizite des lÃ¤ndlichen Raums falle nicht in den Aufgabenbereich der gesetzlichen Rentenversicherung.

Gegen den ihm am 9. Juli 2021 zugestellten Gerichtsbescheid hat der KlÃ¤ger am 6. August 2021 Berufung beim Hessischen Landessozialgericht eingelegt.

Zur BegrÃ¼ndung wiederholt und vertieft er sein bisheriges Vorbringen. Er betont insbesondere, dass er, wÃ¤re er gesund, direkt mit dem Pkw nach C-Stadt fahren wÃ¼rde. Auch Prof. Dr. med. S. befÃ¼rworte die GewÃ¤hrung einer MobilitÃ¤tshilfe. Epilepsie als Grund fÃ¼r die LeistungsÃ¼bernahme sei noch nicht eindeutig im Gesetz verankert. Er werde benachteiligt, weil in seinem Wohnort erst ab ca. 8.00 Uhr morgens der ÃPNV nutzbar sei. Hierdurch werde der

Gleichheitsgrundsatz verletzt. Es wÃ¤re unzumutbar, ihn zum Verkauf seines Eigenheimes zu zwingen. Mit Ã¶ffentlichen Verkehrsmitteln wÃ¤re er tÃ¤glich Ã¼ber vier Stunden unterwegs, um von seinem Wohnort zur Arbeit und zurÃ¼ck zu gelangen.Â

Der KlÃ¤ger beantragt,

den Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Kassel vom 8. Juli 2021 und den Bescheid vom 27. Januar 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 1. September 2020 aufzuheben und die Beklagte zu verpflichten, ihm die Kosten fÃ¼r einen Fahrdienst zweimal tÃ¤glich an fÃ¼nf Tagen in der Woche von seinem Wohnort in A-Stadt zum Bahnhof nach E-Stadt hin und zurÃ¼ck zu gewÃ¤hren.

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurÃ¼ckzuweisen.

Sie verteidigt die erstinstanzliche Entscheidung. Dem KlÃ¤ger stÃ¼nden aufgrund seiner Behinderung keine BefÃ¶rderungskosten zu. Er sei wegefÃ¤hig und kÃ¶nne Ã¶ffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Nach AnhÃ¶rung der Beteiligten hat der Senat durch Beschluss vom 3. MÃ¤rz 2022 die Berufung des KlÃ¤gers gemÃ¤Ã Â§ 153 Abs. 5 Sozialgerichtsgesetz (SGG) dem Berichterstatter zur Entscheidung Ã¼bertragen.

Wegen des weiteren Vorbringens der Beteiligten sowie zur ErgÃ¤nzung des Sach- und Streitstandes im Ãbrigen wird Bezug genommen auf die gewechselten SchriftsÃ¤tze sowie auf den Inhalt der den KlÃ¤ger betreffenden Rehabilitationsakte, der Gegenstand der mÃ¼ndlichen Verhandlung war.

EntscheidungsgrÃ¼nde

Der Senat konnte aufgrund des Ãbertragungsbeschlusses vom 3. MÃ¤rz 2022 gemÃ¤Ã Â§ 153 Abs. 5 SGG Ã¼ber die Berufung des KlÃ¤gers in der Besetzung mit dem Berichterstatter und zwei ehrenamtlichen Richtern eine Entscheidung treffen.

Die statthafte Berufung (Â§ 143, Â§ 144 Abs. 1 SGG) des KlÃ¤gers ist auch im Ãbrigen zulÃ¤ssig, insbesondere form- und fristgerecht eingelegt worden (Â§ 151 Abs. 1 SGG). Sie bleibt aber in der Sache ohne Erfolg.

Der Gerichtsbescheid des Sozialgerichts Kassel vom 8. Juli 2021 ist nicht zu beanstanden. Zu Recht hat das Sozialgericht die Klage abgewiesen. Dem KlÃ¤ger steht kein Anspruch auf Ãbernahme der Kosten eines Fahrtdienstes zweimal tÃ¤glich an fÃ¼nf Tagen in der Woche von seinem Wohnort in A-Stadt zum Bahnhof nach E-Stadt hin und zurÃ¼ck zu. Der dies ablehnende Bescheid der Beklagten vom 27. Januar 2020 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 1. September 2020 (Â§ 95 SGG) ist rechtmÃ¤Ãig und beschwert den KlÃ¤ger nicht im Sinne von Â§ 54 Abs. 2 SGG.

Das Sozialgericht Kassel hat in seinem Gerichtsbescheid vom 8. Juli 2021 mit ausfÃ¼hrlicher BegrÃ¼ndung dargelegt, weshalb der KlÃ¤ger keinen Anspruch auf die von ihm begehrte Leistung zur Teilhabe am Arbeitsleben hat. Das Sozialgericht ist Ã¼beraus zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, dass der KlÃ¤ger nicht wegen seiner Art und/oder Schwere seiner Behinderung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist. Nicht zu beanstanden ist dabei vor allem der Ansatz, dass eine Kfz-Hilfe nicht in Betracht kommt, wenn die Nutzung eines Kraftfahrzeugs erst durch das Hinzutreten sonstiger GrÃ¼nde (wie beispielsweise unzureichende Ã¶ffentliche Verkehrsmittel, ungÃ¼nstige Fahrplangestaltung, besondere Arbeitszeiten) erforderlich wird. Ebenso zutreffend ist die Annahme des Sozialgerichts, dass es nicht entscheidend darauf ankommt, ob ein Mensch ohne Behinderung diese nicht-behinderungsbedingten sonstigen GrÃ¼nde (einfacher) Ã¼berwinden kann. Auch der Feststellung, dass der Ausgleich infrastruktureller Defizite des lÃ¤ndlichen Raums nicht in den Aufgabenbereich der gesetzlichen Rentenversicherung fÃ¤llt, ist vollumfÃ¤nglich zuzustimmen.Â

Nach diesen fÃ¼r den Senat Ã¼berzeugenden AusfÃ¼hrungen des Sozialgerichts erweist sich die Entscheidung der Beklagten, den Teilhabeantrag des KlÃ¤gers vom 18. Oktober 2019 abzulehnen, als rechtmÃ¤Ã□ig. Der Senat sieht daher in diesem Urteil Ã¼ber die Berufung des KlÃ¤gers gemÃ¤Ã□ Â§ 153 Abs. 2 SGG von einer weiteren Darstellung der EntscheidungsgrÃ¼nde ab, da die Berufung bereits aus den GrÃ¼nden der erstinstanzlichen Entscheidung als unbegrÃ¼ndet zurÃ¼ckzuweisen ist.

Nur ergÃ¤nzend ist noch auszufÃ¼hren, dass auch das Berufungsvorbringen des KlÃ¤gers nicht die Zuerkennung der von ihm begehrten Teilhabeleistungen aus Â§ 16 Sozialgesetzbuch, Sechstes Buch (SGB VI) i. V. m. Â§ 49 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 8 Satz 1 Nr. 1 Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch (SGB IX) i. V. m. Â§ 9 Abs. 1 Satz 2 1 der Verordnung Ã¼ber Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation (Kraftfahrzeughilfe-Verordnung â□□ KfzHV) rechtfertigt.Â

Der sinngemÃ¤Ã□ auch im Berufungsverfahren vorgebrachte Haupteinwand des KlÃ¤gers, ein gesunder Arbeitnehmer kÃ¶nnte die gesamte Strecke von A-Stadt nach C-Stadt mit dem Pkw zurÃ¼cklegen, verfÃ¤ngt nicht. Vielmehr bestÃ¤tigt der KlÃ¤ger mit diesem Vergleich eindrucksvoll, dass er gerade nicht infolge seiner Behinderung auf die Benutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist, wie dies Â§ 3 Abs. 1 Nr. 1 KfzHV fÃ¼r die Inanspruchnahme von Leistungen der Kfz-Hilfe voraussetzt. Dass Prof. Dr. med. S. als behandelnder Neurologe die GewÃ¤hrung von MobilitÃ¤tshilfen wegen unzumutbar langer Pendelzeiten befÃ¼rwortet (Schreiben vom 31. Januar 2019) und sie aus epileptologischer Sicht fÃ¼r sinnvoll und dringend erforderlich erachtet (Bericht vom 3. Juni 2020), genÃ¼gt insoweit nicht. Vielmehr bestÃ¤tigt auch er, dass der KlÃ¤ger nicht infolge seiner Behinderung auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewiesen ist, sondern wegen unzureichender Anbindung seines Wohnortes A-Stadt an den Ã¶ffentlichen Nahverkehr. Prof. Dr. med. S. hat insbesondere nicht dargelegt, dass sich die Behinderung des KlÃ¤gers erschwerend auswirkt â□□ zum Beispiel zu einer erhÃ¶hten Anfallsfrequenz fÃ¼hrt â□□ und ihm daher die Benutzung Ã¶ffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar ist (vgl. Kater in: Kasseler Kommentar zum

Sozialversicherungsrecht, 117. Erg.-Lfg. 2021, Â§ 16 SGB VI Anhang Rdnr. 26). Der Senat musste sich deshalb nicht dazu gedrÃ¤ngt fÃ¼hlen, den medizinischen Sachverhalt in diese Richtung weiter aufzuklÃ¤ren. Im Ã□brigen kann vorliegend nicht auf die PrÃ¼fung verzichtet werden, ob der KlÃ¤ger auch ohne die Behinderung auf ein Kfz angewiesen wÃ¤re oder ob auch andere Ursachen (etwa ungÃ¼nstige Verkehrs- oder Arbeitsplatzlagen) nicht die sich aus der Behinderung ergebende Notwendigkeit verdrÃ¤ngen, ein Kraftfahrzeug zu benutzen. Denn dies setzt voraus, dass ihm der Nachteilsausgleich â□□Gâ□□ zuerkannt ist (vgl. hierzu: BSG, Urteil vom 21. MÃ¤rz 2001, B 5 RJ 8/00 R, juris Rdnr. 19 m.w.N.), was bislang jedoch nicht geschehen ist.Â

Der weitere Einwand des KlÃ¤gers, Epilepsie sei als Grund fÃ¼r die LeistungsÃ¼bernahme noch nicht eindeutig gesetzlich verankert, Ã¤ndert nichts daran, dass er trotz seines Hirnanfallsleidens generell in der Lage ist, Ã¶ffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, dies ihm wegen der schlechten Anbindung seines Wohnorts an das Ã¶ffentliche Nahverkehrsnetz aber nur unter Hinnahme eines erheblichen Zeitverlusts â□□ tÃ¤glich Ã¼ber vier Stunden fÃ¼r den Hin- und RÃ¼ckweg â□□ mÃ¶glich ist. Auch wenn der KlÃ¤ger sich hierdurch benachteiligt fÃ¼hlt, ist dieser Nachteil jedenfalls nicht durch die Beklagte als TrÃ¤gerin der gesetzlichen Rentenversicherung mittels GewÃ¤hrung von Leistungen der Kfz-Hilfe auszugleichen. Die schlechte Anbindung ihres Wohnortes an das Ã¶ffentliche Nahverkehrsnetz trifft letztlich alle Einwohner von A-Stadt gleich. Es kann daher keine Rede davon sein, dass der KlÃ¤ger wegen seiner Behinderung benachteiligt wird. Eine Verletzung von Art. 3 Grundgesetz (GG) â□□ auch mit Blick auf das Diskriminierungsverbot des Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG â□□ ist nicht ersichtlich.Â

Nach alledem musste die Berufung des KlÃ¤gers ohne Erfolg bleiben.

Die Kostenentscheidung beruht auf Â§ 193 SGG.

Die Revision war nicht zuzulassen, weil die Voraussetzungen des Â§ 160 Abs. 2 SGG nicht erfÃ¼llt sind.
Â

Erstellt am: 12.10.2022

Zuletzt verändert am: 23.12.2024