S 98 U 254/16 WA

Sozialgerichtsbarkeit Bundesrepublik Deutschland

Land	Berlin-Brandenburg
Sozialgericht	Sozialgericht Berlin
Sachgebiet	Unfallversicherung
Abteilung	-
Kategorie	Urteil
Bemerkung	-
Rechtskraft	-
Deskriptoren	Kraftfahrzeugbeihilfe Ermessensreduzierung auf Null Höchstbetrag Kosten Umrüstung
Leitsätze	Kommt aufgrund der unfallbedingsten gesundheitlichen Einschränkungen eines Versicherten im Einzelfall nur ein konkreter Fahrzeugtyp zur Versorgung in Betracht, so kann das von § 40 Abs.1 SGB VII eingeräumte Ermessen „auf Null“ reduziert sein und die Behörde zur Erstattung des vollen Kaufpreises verpflichtet werden. Ist ein bestimmtes Fahrzeug aufgrund der Art und Schwere der Behinderung i. S. v § 5 Abs. 2 KfzHV erforderlich, so ist der volle Kaufpreis ohne Begrenzung auf einen Höchstbetrag zu erstatten.
Normenkette	SGB 7 § 40 KfzHV § 5 Abs 2 SGG § 131 Abs 3

1. Instanz

Aktenzeichen	S 98 U 254/16 WA
Datum	15.10.2020

2. Instanz

Aktenzeichen	-
Datum	-

3. Instanz

Datum	-

Sozialgericht Berlin

Â

S 98 U 254/16 WA

(erste) Zustellung erfolgt

am
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â

an
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â Â

Â

Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â
Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â Â

als Urkundsbeamter/in der GeschÃ¤ftsstelle

Â

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Rechtsstreit

Â Â Â Â Â Â Â Â â€¦,
Â

Â

â€“ KlÃ¤ger â€“

Proz.-Bev.:

Rechtsanwalt â€¦

gegen

Â Â Â Â Â Â Â Â Unfallkasse Brandenburg,

zugleich Feuerwehr-Unfallkasse Brandenburg,Â

â€“ Beklagte â€“

Â

Â

hat die 98. Kammer des Sozialgerichts Berlin ohne mÃ¼ndliche Verhandlung am 15. Oktober 2020 durch den Richter am Sozialgericht â€¦ sowie die ehrenamtlichen Richter **Herrn â€¦ und Herrn â€¦** fÃ¼r Recht erkannt:

Â

Unter AbÃ¤nderung des Bescheids vom 18. Juni 2013 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Oktober 2013 wird die Beklagte verpflichtet, dem KlÃ¤ger insgesamt 33.661,51 EUR fÃ¼r die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs und 35.609,54 EUR fÃ¼r die UmrÃ¼stung des Fahrzeugs zu gewÃ¤hren.

Â

Im Ãœbrigen wird die Klage abgewiesen.

Â

Die Beklagte hat drei FÃ¼nftel der auÃŸergerichtlichen Kosten des KlÃ¤gers zu tragen. Im Ãœbrigen tragen die Beteiligten ihre Kosten selbst.

Â

Tatbestand

Â

Der 1981 geborene KlÃ¤ger ist infolge eines Unfalls im Jahr 2005, welchen die Beklagte als Versicherungsfall anerkannte, querschnittsgelÃ¤hmt (inkomplette Tetraplegie sub C5, inkomplette QuerschnittslÃ¤hmung, Spastiker und HarnblasenlÃ¤hmung). Eine Minderung der ErwerbsfÃ¤higkeit von 80 v. H. ist durch die Beklagte anerkannt.

Â

Er absolvierte im Jahr 2012 eine Fahrausbildung Klasse B bei der Fahrschule G. In einem Gutachten der D. vom 9. Juli 2012 wurden verschiedene BeschrÃ¤nkungen fÃ¼r die Erteilung der Fahrerlaubnis festgestellt, wegen der Einzelheiten wird auf den Verwaltungsvorgang der Beklagten verwiesen.

Â

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2012 Ã¼bersendete der KlÃ¤ger ein Kostenangebot des Autohauses M. fÃ¼r einen â€¦ M. mit Zusatzausstattung Ã¼ber insgesamt 61.893,83 EUR (einschlieÃŸlich ÃœberfÃ¼hrungspauschale, Zulassungskosten und Kfz-Brief) sowie einem Angebot zur UmrÃ¼stung

der Firma R. M. B. vom 19. Dezember 2012 Ã¼ber 40.601,06 EUR.

Â

Die Beklagte bat daraufhin die Firma Kfz Service und UmrÃ¼stungs GbR D. W. und J. H. aus H. um ein Vergleichsangebot. Diese Ã¼bermittelte mit Schreiben vom 30. Mai 2013 einen Kostenvoranschlag Ã¼ber 28.834,89 EUR fÃ¼r die UmrÃ¼stung eines â€¦ G. VII. Die Notwendigkeit, mit dem Rollstuhl in das Fahrzeug zu fahren, bestehe nicht, ein Kleinbus sei daher nicht erforderlich. Allerdings habe ein â€¦ G. VII keine elektrische, sondern eine hydraulische Lenkung, deren UmrÃ¼stung sehr viel aufwÃ¤ndiger sei.

Â

Mit Bescheid vom 18. Juni 2013 bewilligte die Beklagte dem KlÃ¤ger einen Zuschuss nach Â§ 40 Abs. 5 Siebtes Buch Sozialgesetzbuch (SGB VII) in Verbindung mit Â§ 6 KfzHV in HÃ¶he von 9.500,- EUR (ohne Anrechnung von Einkommen) und Ã¼bernahm die Kosten fÃ¼r die behinderungsbedingte Zusatzausstattung und UmrÃ¼stung gemÃ¤ÃŸ Â§ 40 Abs. 2 SGB VII in Verbindung mit Â§ 7 KfzHV in HÃ¶he von 40.000,- EUR als Vorschuss nach Â§ 42 SGB I. Die Kosten fÃ¼r die UmrÃ¼stung setzen sich wie folgt zusammen:

Mehrkosten fÃ¼r Sonderausstattung Â 9.055,65 EUR
Kosten UmrÃ¼stung (incl. Abnahme D.)Â 17.927,82 EUR
Rollstuhlverladehilfe Â 12.500,00 EUR

Â

Nicht Ã¼bernommen wÃ¼rden

â€“ die Kosten fÃ¼r die elektrisch verstellbaren AuÃŸenspiegel, da diese serienmÃ¤ÃŸig vorhanden seien,
â€“ der Drehsitz rechts, da das Fahrzeug fÃ¼r die Eigennutzung beschafft werde,
â€“ elektrisch verstellbare Schiebefenster, da diese serienmÃ¤ÃŸig vorhanden seien,
â€“ SitzbezÃ¼ge in Nappaleder sowie Sonnenschutzfolien an den Fenstern, da diese behinderungsbedingt nicht zwingend erforderlich seien,
â€“ die elektrisch verstellbare SchiebetÃ¼r, da die Kosten fÃ¼r die UmrÃ¼stung beim Pauschalbetrag fÃ¼r die Rollstuhlverladehilfe enthalten sei.

Â

Ferner wurde von der Beklagten die SicherungsÃ¼bereignung des Fahrzeugs fÃ¼r fÃ¼nf Jahre gefordert.

Â

Hiergegen erhob der VerfahrensbevollmÃ¤chtigte des KlÃ¤gers mit Schreiben vom 18. Juli 2013 Widerspruch, welchen er spÃ¤ter begrÃ¼ndete. Der KlÃ¤ger benÃ¶tige einen â€¦ M., da er nicht imstande sei, sich von der StraÃŸe direkt in ein Fahrzeug umzusetzen. Er sei darauf angewiesen, dass kein HÃ¶henunterschied zwischen dem Fahrzeugsitz und seinem Rollstuhl vorhanden sei. Die Sitze aus

Nappaleder seien erforderlich, um einen festen Sitz sicherzustellen, da er sich wegen seiner LÃ¤hmung nicht selbstÃ¤ndig wieder aufrichten kÃ¶nne. Die Sonnenschutzfolie sei erforderlich, damit er sich auch im Fahrzeug kathetern kÃ¶nne. Die elektrisch verstellbare FahrertÃ¼r sei nur beim G. in den Kosten enthalten. Die SicherungsÃ¼bereignung und Vorbehalt der RÃ¼ckforderung entbehrten einer rechtlichen Grundlage

Â

Mit Widerspruchsbescheid vom 24. Oktober 2013 wies die Beklagte den Widerspruch zurÃ¼ck. Die Zusatzausstattung fÃ¼r SitzbezÃ¼ge aus Nappaleder, Sonnenschutzfolien und eine elektrisch verstellbare FahrertÃ¼r seien nicht erforderlich. Das nach Â§ 5 Abs. 2 KfzHV auszuÃ¼bende Ermessen, ob wegen Art oder Schwere der Behinderung ein Kfz mit hÃ¶herem Kaufpreis zwingend erforderlich und deshalb ein hÃ¶herer Zuschussbetrag zu gewÃ¤hren sei, lasse in Anbetracht des AusmaÃŸes der Querschnittsverletzung und der KÃ¶rpergrÃ¶ÃŸe keinen Rechtsfehler auch nach MaÃŸgabe der Entscheidung des Landessozialgerichtes fÃ¼r das Land Brandenburg vom 30. August 2004 (L 7 U 34/02) erkennen.

Â

Mit seiner Klage verfolgt der KlÃ¤ger sein Begehren weiter. Er hat ursprÃ¼nglich beantragt, den Bescheid vom 18. Juni 2013 in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 24. Oktober 2013 insoweit aufzuheben, als die KostenÃ¼bernahme fÃ¼r einen M., SitzbezÃ¼ge mit Nappa-Leder, Sonnenschutzfolie sowie eine elektrisch verstellbare SchiebetÃ¼r abgelehnt wurden. Ferner hat er beantragt festzustellen, dass er nicht verpflichtet werden dÃ¼rfe, eine SicherungsÃ¼bereignung des Fahrzeugs an die Beklagte vorzunehmen, und dass eine anteilige RÃ¼ckforderung fÃ¼r den Fall, dass die Voraussetzungen fÃ¼r die GewÃ¤hrung des Zuschusses zur Beschaffung eines Kraftfahrzeuges entfielen, rechtswidrig sei.

Â

Im Klageverfahren hat der KlÃ¤ger die Abrechnung der Firma R. M. B. M. GmbH vom 7. MÃ¤rz 2014 Ã¼ber insgesamt 35.609,54 EUR fÃ¼r die UmrÃ¼stung eines â€¦ T5, vom Werk aus mit Automatikgetriebe, elektrischer SchiebetÃ¼r rechts und links, Licht- und Sichtpaket, einer Wasserzusatzheizung, elektrischen Fensterhebern und Spiegel sowie hydraulischer Lenkung ohne Servotronic eingereicht. Ferner hat er eine Rechnung Ã¼ber den Kauf eines â€¦T5 M. Comfortline (Motor: 2,0 l TDI 132 kW) mit diverser Zusatzausstattung fÃ¼r insgesamt 59.403,57 EUR brutto vorgelegt. Bei der Berechnung des Preises wurden ein Mengennachlass in HÃ¶he von 10 % und ein Sondernachlass in HÃ¶he von 5 % gewÃ¤hrt. AuÃŸerdem hat er eine Rechnung fÃ¼r Ãœberfuhrungs- und Zulassungskosten in HÃ¶he von 985,- EUR eingereicht. Die Beklagte mÃ¼sse die Kosten fÃ¼r den â€¦ T5 Ã¼bernehmen. Bei ihm sei ein grÃ¶ÃŸeres Fahrzeug behinderungsbedingt zwingend erforderlich. Ein Fahrzeug der G.-klasse â€“ etwa ein D. L. â€“ koste heute 9.500,- EUR, fÃ¼r dieses hÃ¤tte er keinen Eigenanteil zahlen mÃ¼ssen. Daher sei die Beklagte verpflichtet, die Kosten fÃ¼r das Fahrzeug vollstÃ¤ndig zu Ã¼bernehmen.

Â

Der KlÃ¤ger hat spÃ¤ter seinen ursprÃ¼nglichen Antrag hinsichtlich der SicherungsÃ¼bereignung und der teilweisen RÃ¼ckforderung durch die Beklagte (AntrÃ¤ge zu 2. und 3.) fÃ¼r erledigt erklÃ¤rt.

Â

Der KlÃ¤ger beantragt mit dem Schriftsatz vom 12. Dezember 2019 noch sinngemÃ¤ÃŸ,

den Bescheid vom 18. Juni 2013 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Oktober 2013 abzuÃ¤ndern und die Beklagte zu verpflichten, ihm eine KostenÃ¼bernahme fÃ¼r den Pkw in HÃ¶he von 38.442,95 EUR und fÃ¼r den Umbau in HÃ¶he von 36.977,45 EUR zu gewÃ¤hren.

Â

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Â

Mit Schriftsatz vom 19. Februar 2020 hat die Beklagte den Anspruch des KlÃ¤gers hinsichtlich des Zuschusses zur Anschaffung eines Kfz in HÃ¶he von weiteren 4.249,27 EUR teilweise anerkannt. Der Verordnungsgeber sei bei der Berechnung des Betrags nach Â§ 5 Abs. 1 KfzHV davon ausgegangen, dass dies dem Kaufpreis eines â€¦ G. als typischen Wagen der unteren Mittelklasse entspreche. Ein â€¦ G. trendline habe im Jahr 2014 21.000,- EUR gekostet. Hieraus ergebe sich ein Faktor von 0,45 (= 9.500 : 21.000). Nur in HÃ¶he dieses Faktors seien daher auch im Rahmen von Â§ 5 Abs. 2 KfzHV die Kosten zu berÃ¼cksichtigen. Der Brutto-Verkaufspreis des einfachsten Modells des â€¦ T5, welcher sich nach dem im Gerichtsverfahren eingeholten SachverstÃ¤ndigengutachten zur UmrÃ¼stung eigne, betrage 38.442,95 EUR. AbzÃ¼glich des eingerÃ¤umten Rabatts in HÃ¶he von 15 % fÃ¼r Schwerbehinderte ergebe sich ein Brutto-Kaufpreis von 32.676,- EUR. Daher seien maximal 14.704,- EUR (= 0,45 x 32.676,- EUR) bei den Anschaffungskosten nach Â§ 5 Abs. 2 KfzHV zu berÃ¼cksichtigen. Hiervon seien noch die in den UmrÃ¼stungskosten enthaltenen 1.636,- EUR fÃ¼r ein Automatikgetriebe abzuziehen, da dieses serienmÃ¤ÃŸig vorhanden sei. Hinzuzurechnen seien noch die Kosten fÃ¼r die elektrische SchiebetÃ¼r auf der Beifahrerseite in HÃ¶he von 681,27 EUR brutto.

Â

Das Gericht hat am 16. Mai 2019 einen ErÃ¶rterungstermin durchgefÃ¼hrt. Der KlÃ¤ger ist an diesem Termin selbstÃ¤ndig in seinen vor dem Gericht geparkten â€¦ M. von seinem Rollstuhl umgestiegen und hat seinen Rollstuhl gesichert.

Â

Das Gericht hat ferner durch Einholung eines Gutachtens auf medizinischen sowie Kfz-technischen Gebiet von Dr. med. A. N. und C. W. Beweis erhoben. Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten verwiesen. Im Rahmen der Beweisaufnahme hat in Anwesenheit der Beteiligten und des Gutachters am 8. August 2019 eine praktische Erprobung stattgefunden. Hierbei sollte festgestellt werden, ob der KlÃ¤ger imstande ist, in einen mit einem Schwenksitz umgerÃ¼steten â€¦ C. umzusitzen. Der Versuch ist im Einvernehmen aller Beteiligten abgebrochen worden. Es wird insoweit auf das Protokoll verwiesen.
Â

Â

Der Verwaltungsvorgang der Beklagten hat vorgelegen und ist Gegenstand der Entscheidungsfindung gewesen. Auf diesen sowie die zwischen den Beteiligten gewechselten SchriftsÃ¤tze wird ergÃ¤nzend verwiesen.

Â

Â

Â

EntscheidungsgrÃ¼nde

Â

Das Gericht konnte nach Â§ 124 Abs. 2 Sozialgerichtsgesetz (SGG) ohne mÃ¼ndliche Verhandlung entscheiden, weil die Beteiligten hiermit ihr EinverstÃ¤ndnis erklÃ¤rt haben.

Â

Die Klage ist als kombinierte (Teil-)Anfechtungs- und Verpflichtungsklage nach Â§ 54 Abs. 1 SGG zulÃ¤ssig und hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang Erfolg. Gegenstand der Klage ist der Bescheid vom 18. Juni 2013 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 24. Oktober 2013 und zwar sowohl hinsichtlich der Bewilligung des Vorschusses in HÃ¶he von 40.000,- EUR fÃ¼r behinderungsbedingte Zusatzausstattung nach Â§ 5 Abs. 1 Satz 2 KfzHV des â€¦ T5 M. des KlÃ¤gers wie des Zuschussbetrags zur Anschaffung des Wagens in HÃ¶he von 9.500,- EUR nach Â§ 5 Abs. 2 KfzHV. Begehrt ein KlÃ¤ger einen hÃ¶heren Zuschuss zur Anschaffung eines Kfz nach Â§ 5 Abs. 2 KfzHV mit der BegrÃ¼ndung, dass er wegen Art und Schwere seiner Behinderung zwingend ein bestimmtes Kraftfahrzeug mit einem hÃ¶heren Kaufpreis benÃ¶tige, bilden Zuschuss und UmrÃ¼stungskosten ausnahmsweise einen einheitlichen Streitgegenstand. In diesem Fall wird in der Regel ein konkretes Kraftfahrzeug erforderlich sein, dessen konkreten UmrÃ¼stungskosten dann auch berÃ¼cksichtigt werden mÃ¼ssen.

Â

Die angefochtenen Bescheide sind teilweise rechtswidrig und waren daher abzuÃ¤ndern. Der KlÃ¤ger hat einen Anspruch auf Kfz-Beihilfe nach Â§ 40 SGB VII in HÃ¶he
â€“ des Kaufpreises fÃ¼r einen â€¦ T5 M. Startline mit Automatikgetriebe in HÃ¶he von 32.676,51 EUR,
â€“ die ÃœberfÃ¼hrungs- und Zulassungskosten fÃ¼r dieses Fahrzeug in HÃ¶he von 985,- EUR sowie
â€“ die endgÃ¼ltige Bewilligung der tatsÃ¤chlichen UmrÃ¼stungskosten in HÃ¶he von 35.609,54 EUR.

Â

Nach Â§ 40 Abs. 1 SGB VII wird Kraftfahrzeughilfe erbracht, wenn ein Versicherter infolge Art oder Schwere des Gesundheitsschadens nicht nur vorÃ¼bergehend auf die Benutzung eines Kfz angewiesen ist, um die Teilhabe am Arbeitsleben oder am Leben der Gemeinschaft zu ermÃ¶glichen. Nach Abs. 2 umfasst die Kraftfahrzeughilfe Leistungen zur Beschaffung eines Kraftfahrzeugs und fÃ¼r die behinderungsbedingte Zusatzausstattung. FÃ¼r die Kraftfahrzeughilfe gilt nach Abs. 3 die Verordnung Ã¼ber Kraftfahrzeughilfe zur beruflichen Rehabilitation vom 28. September 1987 (BGBl. I S.Â 2251), geÃ¤ndert durch Verordnung vom 30. September 1991 (BGBl. I S.Â 1950) (im Folgenden: KfzHV).

Â

Nach Â§ 5 Abs. 1 KfzHV wird die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs bis zu einem Betrag in HÃ¶he des Kaufpreises, hÃ¶chstens jedoch bis zu einem Betrag von 9.500 EUR gefÃ¶rdert. Die Kosten einer behinderungsbedingten Zusatzausstattung bleiben bei der Ermittlung unberÃ¼cksichtigt. Nach Abs. 2 wird abweichend von Abs. 1 Satz 1 im Einzelfall ein hÃ¶herer Betrag zugrunde gelegt, wenn Art oder Schwere der Behinderung ein Kraftfahrzeug mit einem hÃ¶heren Kaufpreis zwingend erfordert.

Â

Die Kraftfahrzeughilfe ist in der Regel eine Ermessensleistung (vgl. statt vieler Bundessozialgericht, Urteil vom 14. Dezember 1994 â€“ 4 RA 41/94, juris Rn. 16 ff.), so dass grundsÃ¤tzlich nur eine Verurteilung zur Neubescheidung des SozialleistungstrÃ¤gers nach Â§ 131 Abs. 3 SGG unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts in Betracht kommt. Die AusÃ¼bung des Ermessens ist nach Â§ 54 Abs. 2 Satz 2 SGG rechtswidrig, wenn die gesetzlichen Grenzen des Ermessens Ã¼ber- oder unterschritten sind oder die Beklagte von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der ErmÃ¤chtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht hat.

Â

Das Ermessen einer BehÃ¶rde wird unter anderem durch auÃŸenwirksame Rechtsvorschriften wie z. B. die KfzHV als Rechtsverordnung und andere Rechtsvorschriften gesteuert und begrenzt.

Â

Vorliegend hat sich das Ermessen jedoch aufgrund der tatsÃ¤chlichen Gegebenheiten und aus rechtlichen Gesichtspunkten heraus dahingehend reduziert, dass die Beklagte ausnahmsweise direkt zur Bewilligung der Leistung verurteilt werden kann. Die GewÃ¤hrung des vollen Kaufpreises eines â€¦ T5 M. Startline mit Automatikgetriebe erweist sich als die einzig rechtmÃ¤ÃŸige Entscheidung im vorliegenden Fall.

Â

Unstreitig ist der KlÃ¤ger zur Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft aufgrund der Folgen des Versicherungsfalls aus dem Jahr 2005 auf ein Kraftfahrzeug angewiesen. Ein geeignetes Kraftfahrzeug stand ihm nicht zur VerfÃ¼gung. Beides hat die Beklagte auch in ihrer Entscheidung, ihm Kraftfahrzeugbeihilfe zu gewÃ¤hren, berÃ¼cksichtigt. Insoweit ist die Ermessenentscheidung der Beklagten rechtmÃ¤ÃŸig und vom KlÃ¤ger nicht angegriffen.

Â

Lediglich im Hinblick auf die HÃ¶he der Leistungen hat die Beklagte ihr Ermessen fehlerhaft ausgeÃ¼bt und zu Unrecht die Kosten fÃ¼r die Beschaffung eines Kraftfahrzeugs auf 9.500,- EUR begrenzt, da vorliegend die Voraussetzungen des Â§ 5 Abs. 2 KfzHV gegeben sind. Die Art und Schwere der Behinderung des KlÃ¤gers machen die Anschaffung eines Kraftfahrzeugs mit einem hÃ¶heren Kaufpreis â€“ nÃ¤mlich (wenigstens) eines â€¦ T5 M. Startline â€“ nach den Feststellungen des Gerichts zwingend erforderlich.

Â

Insbesondere kann der KlÃ¤ger aufgrund der Schwere seiner unfallbedingten EinschrÃ¤nkungen nicht auf einen gewÃ¶hnlichen Pkw der Klein- oder Mittelklasse, aber auch nicht auf kleinere Transporter oder Vans verwiesen werden. Im Rahmen der Beweisaufnahme hat am 8. August 2019 auf dem GelÃ¤nde des U.-krankenhauses Berlin ein Umsetzversuch mit einem â€¦ C., welcher mit einem Schwenk-Hub-Sitz umgerÃ¼stet war, stattgefunden. Hierbei haben sich alle Beteiligten davon Ã¼berzeugt, dass dem KlÃ¤ger die Nutzung eines derartig umgerÃ¼steten Kraftfahrzeugs aufgrund seiner unfallbedingten EinschrÃ¤nkungen aus mehreren GrÃ¼nden nicht mÃ¶glich ist. Zum einen konnte der KlÃ¤ger bereits nicht mit der erforderlichen Sicherheit ein Rutschbrett nutzen, dessen Nutzung bei einem derartig umgerÃ¼steten Fahrzeug zwingend erforderlich ist, um die LÃ¼cke zwischen Rollstuhl und ausgeschwenkten Fahrersitz zu Ã¼berbrÃ¼cken. Zum anderen war es ihm auch nicht mÃ¶glich, seine Beine beim Hineinschwenken des Sitzes in den PKW heranzuziehen, so dass sie zwischen

TÃ¼runterkante und Schweller hÃ¤ngenblieben. SchlieÃŸlich konnte er nicht den Rollstuhl beim bzw. nach dem Einsteigen an der Verladehilfe befestigen.

Â

Dies hat auch der medizinische Gutachter Dr. N. in seinem Gutachten vom 10. Oktober 2019 bestÃ¤tigt. Aufgrund der inkompletten Tetraplegie sub C4 sei der KlÃ¤ger vollstÃ¤ndig auf die Nutzung eines Rollstuhls angewiesen. Die minimal verbliebenen Restfunktionen im Bereich der unteren ExtremitÃ¤ten lieÃŸen eine Steh- oder GehfÃ¤higkeit nicht zu. Im Bereich der oberen ExtremitÃ¤ten seien ebenfalls schwerwiegende EinschrÃ¤nkungen vorhanden. Mit dem linken Arm kÃ¶nne er ein normales Lenkrad bedienen, mit dem rechten Arm kÃ¶nne er das HandgerÃ¤t zuverlÃ¤ssig vor- und zurÃ¼ckbewegen. Ferner bestehe ein vollstÃ¤ndiger Ausfall der Bauchmuskulatur, was ihm das EinhÃ¤ngen des Rollstuhls in eine Rollstuhlverladehilfe unmÃ¶glich mache. Auch das Verladen in die Verladehilfe eines Starrrahmenrollstuhls sei ihm nicht mÃ¶glich. HierfÃ¼r mÃ¼sse er sich im Rollstuhl drehen, was ihm aufgrund der fehlenden Bauchmuskulatur nicht mÃ¶glich sei.

Â

Entgegen der vom Vertreter der Beklagten geÃ¤uÃŸerten Auffassung kann auch nicht ein Fahrzeug unterhalb eines Kleinbusses wie dem â€¦ T5 wie etwa ein â€¦ C. fÃ¼r den KlÃ¤ger (mit vertretbaren Kosten) fÃ¼r das Befahren mit dem Rollstuhl umgerÃ¼stet werden. Der technische SachverstÃ¤ndige C. W. hat dargestellt, dass das Befahren einesâ€¦ C. mit einem E-Rollstuhl durch die HintertÃ¼r grundsÃ¤tzlich mÃ¶glich sei, bauartbedingt dann jedoch kein ausreichender Platz fÃ¼r die Installation eines manuell zu betÃ¤tigenden HandbediengerÃ¤t fÃ¼r Gas und Betriebsbremse vorhanden sei. Eine elektronische Lenkhilfe wie eine Joysticklenkung oder ein Minilenkrad seien aufgrund der unfallbedingt eingeschrÃ¤nkten Feinmotorik des KlÃ¤gers keine Alternative. ErgÃ¤nzend hat er darauf hingewiesen, dass das Lenken eines Kraftfahrzeugs unmittelbar vom Rollstuhl aus einen entsprechend umgerÃ¼steten Rollstuhl mit spezieller Zulassung erfordere, welcher etwa 30.000,- EUR koste. Der technische SachverstÃ¤ndige W. hat schlieÃŸlich darauf hingewiesen, dass die Einfahrt Ã¼ber eine Rampe aufgrund der Steigung dem KlÃ¤ger alleine nicht mÃ¶glich wÃ¤re.

Â

Nach den Ã¼berzeugenden AusfÃ¼hrungen des technischen SachverstÃ¤ndigen W. erfÃ¼llten im Jahr 2014 nur zwei Fahrzeuge die Mindestvoraussetzungen fÃ¼r eine UmrÃ¼stung fÃ¼r Tetraplegiker: die V-Klasse von â€¦ und der â€¦ T5 M. Beide Modelle seien nach einem Umbau mit Zugangssystem, wie einem Rollstuhllift, mit einem Rollstuhl befahrbar. Durch den Umbau des Fahrersitzes mit einer 6-Wege-Sitzverstellung sei ein Transfer zwischen Rollstuhl und Sitz auch fÃ¼r den KlÃ¤ger mÃ¶glich, da der Abstand zwischen Rollstuhl(sitzflÃ¤che) und Fahrersitz nur sehr gering sei.

Â

Das vom KlÃ¤ger beschaffte Fahrzeug istâ€“ entgegen den anfÃ¤nglichen Behauptungen des Vertreters der Beklagten â€“ fÃ¼r diesen geeignet. Hiervon haben sich der Vorsitzende und die Beteiligten im Rahmen des ErÃ¶rterungstermins vom 16. Mai 2019 Ã¼berzeugt. Der KlÃ¤ger ist nach dem ErÃ¶rterungstermin selbstÃ¤ndig ohne fremde Hilfe in seinen â€¦ Bus eingestiegen und konnte auch den Rollstuhl nach dem Einsteigen sichern.

Â

Die Voraussetzungen des Â§ 5 Abs. 2 KfzHV sind daher zur Ãœberzeugung des Gerichts erfÃ¼llt, der KlÃ¤ger ist aufgrund seiner unfallbedingten EinschrÃ¤nkungen zwingend auf ein Fahrzeug oberhalb der Mittelklasse, nÃ¤mlich einen Kleinbus der V-Klasse von â€¦ oder einen â€¦ T5 M., angewiesen.

Â

In einem solchen Fall reduziert sich das Ermessen der Beklagten hinsichtlich der HÃ¶he der Erstattung jedoch auf die vollstÃ¤ndige Erstattung des Kaufpreises des â€“ bei Gesamtschau von Anschaffungs- und UmrÃ¼stungskosten â€“ gÃ¼nstigsten geeigneten Fahrzeugs, hier des â€¦ T5 M. Dies ergibt sich aus Â§ 5 Abs. 2 KfzHV.

Â

Ob in den FÃ¤llen des Â§ 5 Abs. 1 KfzHV, in denen die UmrÃ¼stung eines Pkws der Mittelklasse mÃ¶glich ist, weiterhin der Zuschuss auf eine maximale HÃ¶he von 9.500 EUR gedeckelt ist, kann dabei dahinstehen. Die HÃ¶he von zunÃ¤chst 16.000,- DM, ab 1991 18.000,- EUR orientierte sich dem fÃ¼r die Anschaffung eines Wagens der unteren Mittelklasse (Bundesrat Drucksache 266/87 S. 20). Dem Behinderten sollte freistehen, sich fÃ¼r ein geeignetes Fahrzeug selbst zu entscheiden, gegebenenfalls auch zu einem hÃ¶heren Preis. Von einer (automatischen) Dynamisierung dieser Grenze wurde damals abgesehen, eine einmalige ErhÃ¶hung â€žunter BerÃ¼cksichtigung der inzwischen eingetretenen Preisentwicklung auf dem Automobilsektorâ€œ erfolgte 1991 (vgl. Bundesrat Drucksache 488/91 S. 2). Weshalb seitdem eine weitere ErhÃ¶hung unterblieb, ist unklar (vgl. die Stellungnahme des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages â€žDer Bemessungsbetrag in der Kraftfahrzeughilfe-Verordnungâ€œ vom 16. DezemberÂ 2019, https://www.bundestag.de/resource/blob/681250/d2f6f760d753584faa9fa3538928b247/WD-6-141-19-pdf-data.pdf).

Â

Aus der Konzeption der KfzHV ergibt sich aber auch, dass nach Â§ 5 Abs. 2 KfzHV die Kosten fÃ¼r ein teureres Fahrzeug, welches zwingend aufgrund der Art oder der Schwere der Behinderung erforderlich war, vollstÃ¤ndig und zwar ohne Begrenzung auf einen HÃ¶chstbetrag Ã¼bernommen werden sollten. Hieran besteht kein vernÃ¼nftiger Zweifel, da die Hilfe nach Abs. 1 ursprÃ¼nglich ebenfalls kostendeckend sein sollte. Zwar wird die Hilfe gemÃ¤ÃŸ Â§Â 6 Abs. 1 KfzHV â€žin der Regelâ€œ als Zuschuss, d. h. nicht kostendeckend geleistet. Dies ergibt sich aber nicht aus den zu berÃ¼cksichtigenden Kosten, sondern aus einer etwaigen Anrechnung von Einkommen, welches beim KlÃ¤ger nicht vorhanden war. Aus der Verwendung des Begriffes â€žZuschussesâ€œ kann daher nicht automatisch geschlossen werden, dass die Kosten auch zwingend nur teilweise zu berÃ¼cksichtigen sind.

Â

Allein die fehlende Begrenzung auf einen HÃ¶chstbetrag bei Â§ 5 Abs. 2 KfzHV lÃ¤sst bereits die Ãœberlegungen der Beklagten im Schriftsatz vom 19. Februar 2020 fehlerhaft erscheinen. DarÃ¼ber hinaus bleibt unklar, weshalb der HÃ¶chstbetrag in Â§ 5 Abs. 1 KfzHV in der Vergangenheit nicht angehoben wurde. Die Beklagte misst dem bloÃŸen UntÃ¤tigbleiben des Verordnungsgebers eine Bedeutung zu, welche ihm objektiv nicht zukommt. Die Fortschreibung des Kaufpreises eines â€¦ G. und darauf folgende Begrenzung der Beihilfe auf 45 % auch im Bereich des Abs. 2 findet so keine nachvollziehbare Grundlage. Sie greift isoliert die Preisentwicklung eines â€¦ G. heraus und ignoriert andere Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt. So bleibt etwa unberÃ¼cksichtigt, dass der â€¦ G. im Jahr 1991 eine FahrzeuglÃ¤nge bzw. â€“breite von 4.000 mm bzw. 1.682 mm hatte. Diese MaÃŸe erreicht im Jahre 2014 ein â€¦ P. (3.972 mm / 1.682 mm). Insofern kÃ¶nnen heute auch Kleinwagen entsprechend umgerÃ¼stet werden. Hinzu kommt, dass seitdem im unteren Preissegment weitere Wagen (z. B. D. S.) zur VerfÃ¼gung stehen, worauf der KlÃ¤gervertreter zu Recht hingewiesen hat.

Â

Die Beklagte verhÃ¤lt sich insoweit im Ãœbrigen auch widersprÃ¼chlich. Ausweislich des in ihrem

Verwaltungsvorgang befindlichen Urteils des Landessozialgerichts Brandenburg vom 30. August 2004 (L 7 U 34/02) hatte sie im dortigen Verfahren darauf hingewiesen, dass der seit 1991 unverÃ¤nderte Betrag von 9.500,- EUR bzw. zuvor 18.000 DM nicht anzuheben sei. Vielmehr sei aufgrund der technischen Entwicklung zwischenzeitig auch eine behindertengerechte UmrÃ¼stung von Kleinwagen und nicht nur von Wagen der Mittelklasse mÃ¶glich (S. 12, 13). Zur Untermauerung hatte sie auf eine Studie der Stiftung W. verwiesen.

Â

Mit der Begrenzung des zu berÃ¼cksichtigenden Anschaffungspreises auf 45% hat die Beklagte die Grenzen ihres Ermessens hinsichtlich der HÃ¶he des Zuschusses Ã¼berschritten. In den FÃ¤llen des Â§ 5 Abs. 2 KfzHV ist sie vielmehr regelmÃ¤ÃŸig zur BerÃ¼cksichtigung des gesamten Kaufpreises verpflichtet. Ebenso ist der Abzug fÃ¼r die Kosten der UmrÃ¼stung eines â€¦ G. VII mit einem Automatikgetriebe, da der â€¦ T5 Ã¼ber ein solches bereits serienmÃ¤ÃŸig verfÃ¼ge ist, rechtswidrig. Die Beklagte darf in diesen FÃ¤llen nicht die fiktiven UmrÃ¼stungskosten eines wegen Art und Schwere der Behinderung nicht geeigneten Fahrzeugs gegenrechnen.

Â

Auch der Verweis auf das Rundschreiben 0162/2019 vom 29. April 2019 des Spitzenverbands Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung fÃ¼hrt zu keinem anderen Ergebnis. Zwar entfaltet eine solche Verwaltungsvorschrift keine AuÃŸenwirkung, kann aber â€“ eine entsprechende tatsÃ¤chliche gleichmÃ¤ÃŸige Anwendung vorausgesetzt â€“ mittelbar Ã¼ber den Grundsatz der Selbstbindung der Verwaltung AuÃŸenwirkung erlangen. SelbstverstÃ¤ndlich kann diese aber nicht von Festlegungen auÃŸenwirksamer, die Beklagte bindenden Rechtsvorschriften wie der KfzHV abweichen. Dies ist allerdings auch nicht zu ersehen. Nach dem Rundschreiben ist zunÃ¤chst zu prÃ¼fen, ob Fahrzeuge wie der â€¦ C., der O. C., der â€¦ K. oder der C. B. geeignet sind. Dies war â€“ siehe oben â€“ vorliegend nicht der Fall. Nach Ziff. 3 ist der Bemessungsbetrag angemessen zu erhÃ¶hen. Da vorliegend ausschlieÃŸlich ein â€¦ T5 M. in Betracht kam, ist die vollstÃ¤ndige Ãœbernahme angemessen.Â

Â

Die Beklagte ist daher dazu zu verpflichten, dem KlÃ¤ger einen Zuschuss in HÃ¶he von 33.661,51 EUR zu bewilligen. Dies entspricht dem Anschaffungspreis eines â€¦ M. Startline 2,0 l TDI mit 7-Gang DSG in HÃ¶he von 38.442,95 brutto als gÃ¼nstigstes fÃ¼r den KlÃ¤ger geeigneten Fahrzeug. Hiervon waren 15 % Rabatt abzuziehen, welchen â€¦-Nutzfahrzeuge-HÃ¤ndler generell Menschen mit einem Grad der Behinderung von wenigstens 50 gewÃ¤hren. Zu den Kosten der Beschaffung zÃ¤hlen auch die Kosten der ÃœberfÃ¼hrung und Anmeldung (vgl. Kater in: Kasseler Kommentar, Anhang zu Â§ 16 SGB VI Rn. 43), vorliegend 985,- EUR. Ob die Beklagte die Kosten fÃ¼r einen noch teureren Wagen zu tragen hÃ¤tte â€“ wofÃ¼r nichts spricht â€“ braucht nicht entschieden zu werden, da der KlÃ¤ger mit dem Schriftsatz vom 12. Dezember 2019 seinen Antrag auf die Erstattung des Kaufpreises eines â€¦T5 M. Startline begrenzt hatte.

Â

Die Beklagte darf ferner die Kosten fÃ¼r die UmrÃ¼stung des Fahrzeugs auf 35.609,54 EUR endgÃ¼ltig festsetzen, nachdem sie bislang nur einen Vorschuss bewilligt hatte. Dies entspricht den tatsÃ¤chlichen Kosten fÃ¼r die UmrÃ¼stung, die der KlÃ¤ger durch die Vorlage der Rechnung der R. M. B. M. GmbH vom 7. MÃ¤rz 2014 nachgewiesen hat. Diese Kosten sind auch angemessen und erforderlich, wie sich aus dem Gutachten des technischen Gutachters W. ergibt, der einen geringfÃ¼gig hÃ¶heren Betrag von 36.977,45 EUR ermittelt hat. Soweit der KlÃ¤ger in dem Schriftsatz vom 12. Dezember 2019 die Erstattung des vom Gutachter ermittelten Betrags begehrt, bleibt die Klage ohne Erfolg. Nach Â§ 5 Abs. 1 Satz 2 KfzHV besteht â€“ jedenfalls im Anwendungsbereich des Abs. 2 â€“

ausschlieÃŸlich ein Anspruch auf Erstattung der tatsÃ¤chlich angefallenen Kosten fÃ¼r das konkret erforderliche Fahrzeug.

Â

Die Beklagte hat daher dem KlÃ¤ger eine Beihilfe zur Anschaffung eines Kraftfahrzeugs in HÃ¶he von 33.661,51 EUR und endgÃ¼ltig Kosten fÃ¼r die UmrÃ¼stung in HÃ¶he von 35.609,54 EUR zu bewilligen. Bei der Auszahlung darf sie selbstverstÃ¤ndlich den bereits ausgezahlten Betrag anrechnen.

Â

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus Â§ 193 SGG und berÃ¼cksichtigt, dass der KlÃ¤ger ursprÃ¼nglich die gesamten Kosten fÃ¼r das von ihm beschaffte Kfz â€¦ T5 M. Comfortline begehrt hat.

Â

Â

Â

Erstellt am: 28.03.2023

Zuletzt verändert am: 23.12.2024