

Dr. Gunther Jürgens

Richter am Hessischen Verwaltungsgerichtshof und Mitglied im FbJJ

## **Stellungnahme zu Einwänden gegen den vom FbJJ erarbeiteten Vorschlag zu § 56k SGB IX – Mobilitätshilfen -**

Der Vorwurf, unser erarbeiteter Entwurf verschlechtere den Rechtszustand gegenüber dem derzeit geltenden Recht in § 8 EinglHVO und verstoße gegen die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen ist aus meiner Sicht nicht berechtigt.

Die in einer Stellungnahme von ForseA zitierte, derzeit geltende Regelung in § 8 Abs. 1 Satz 2 EinglHVO sieht vor, dass Hilfe zur Beschaffung eines Kraftfahrzeuges in angemessenem Umfang gewährt wird, wenn der behinderte Mensch wegen Art oder Schwere seiner Behinderung insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben auf die Benutzung eines Kraftfahrzeuges angewiesen ist. Aus der Formulierung „insbesondere zur Teilhabe am Arbeitsleben“ hat das Bundesverwaltungsgericht in ständiger Rechtsprechung abgeleitet, dass damit zwar andere Gründe nicht ausgeschlossen sind, aber dem aufgeführten Hauptzweck „Teilhabe am Arbeitsleben“ mindestens vergleichbar gewichtig sein müssen. Die Notwendigkeit der Benutzung eines Kraftfahrzeuges müsse daher ständig und nicht nur vereinzelt oder gelegentlich gegeben sein (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 20. Juli 2000 – 5 C 43.99 -). Auch in der mittlerweile seit dem Jahr 2005 für Sozialhilfestreitigkeiten zuständigen Sozialgerichtsbarkeit wird diese Auslegung vertreten (vgl. LSG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 15. September 2011 – L 9 SO 40/09 -, allerdings aufgehoben durch Urteil des BSG vom 2. Februar 2012 – B 8 SO 24/11 R -; SG Düsseldorf, Urteil vom 15. Dezember 2009 – S 42 SO 27/06 -). In der Praxis haben daher insbesondere behinderte Menschen, die keiner regelmäßigen Tätigkeit nachgehen, große Schwierigkeiten, ein Kraftfahrzeug im Rahmen der Eingliederungshilfe finanziert zu bekommen. Dies gilt auch, wenn - etwa wegen der Betreuung von Kindern - eine regelmäßige Tätigkeit gar nicht in Betracht kommt. Hieran hat auch die Entscheidung des LSG Baden-Württemberg vom 26. September 2012 (- L 2 SO 1378/11 -) nichts geändert, zumal das Gericht ebenfalls die Ansicht vertritt, das Bedürfnis nach einem Kraftfahrzeug müsse sich nicht nur vereinzelt, sondern regelmäßig stellen. Das Gericht hat in seinem begrüßenswerten Urteil angenommen, der Mobilitätsbedarf der dortigen Klägerin könne auf andere Weise als durch die Benutzung eines Kraftfahrzeuges - insbesondere durch den Behindertenfahrdienst mit 8 Einzelfahrten pro Monat und durch den nicht barrierefreien ÖPNV - nicht in einem vom Gesetz geforderten Umfang abgedeckt werden, weshalb ein Anspruch auf Finanzierung eines Kraftfahrzeuges bestehe. Es handelt sich hierbei jedoch um eine Einzelfallentscheidung, durch die andere Gerichte nicht gebunden werden. Eine grundsätzliche Abkehr von der oben genannten Auslegung des § 8 Abs. 1 Satz 2 EinglHVO, andere Gründe als die Teilhabe am Arbeitsleben müssten diesem Hauptzweck nach Art und Umfang gleichgewichtig sein, ist hierin nicht zu sehen. Soweit ForseA meinen sollte, die derzeitige Regelung lasse jeden anderen Grund als die Teilhabe am Arbeitsleben genügen, um einen Anspruch auf Kraftfahrzeughilfe zu begründen, dürfte diese Auffassung nicht zutreffen.

Wir haben daher versucht, gegenüber der derzeitigen Regelung die Gründe für eine Kraftfahrzeughilfe zu erweitern, **insbesondere wenn das** Kraftfahrzeug zur selbstständigen Führung des Haushaltes oder zur Ausübung der Elternschaft erforderlich ist, unabhängig davon,

ob sich dieser Bedarf regelmäßig stellt oder nicht. In diesen Fällen besteht nach derzeitiger Rechtslage nach meiner Ansicht kein Anspruch auf Kraftfahrzeughilfe. Eine Einschränkung der derzeitigen Rechtslage haben wir somit nach meiner Überzeugung nicht vorgenommen. Ich vermag insbesondere nicht zu erkennen, dass unter Zugrundelegung unseres Entwurfes die Entscheidung des LSG Baden-Württemberg vom 26. September 2012 so nicht mehr getroffen werden könnte.

Wir haben dabei bewusst nicht alle Bedarfslagen berücksichtigt, die bei den Leistungen des Fahrdienstes für behinderte Menschen aufgeführt sind. Wir halten es für richtig, die Gründe, die zu einem Anspruch auf ein Kraftfahrzeug führen können, enger zu fassen. Ein Kraftfahrzeug ist nämlich – anders als etwa ein Rollstuhl, den ein nichtbehinderter Mensch nicht gebrauchen kann – kein spezielles Hilfsmittel für behinderte Menschen, sondern ein allgemein üblicher Gebrauchsgegenstand, dessen Nutzung auch in der allgemeinen Bevölkerung weit verbreitet ist. Dabei haben gerade finanziell nicht begüterte Mitbürger häufig große Schwierigkeiten, ein Kraftfahrzeug zu finanzieren. Würde ein mobilitätseingeschränkter behinderter Mensch ohne jegliche weitere Voraussetzungen stets ein Kraftfahrzeug finanziert bekommen, wäre er mit nichtbehinderten Menschen insofern nicht gleichgestellt, **sondern ihnen gegenüber bevorzugt.** Dies ist nicht Sinn des Teilhabegesetzes und wäre auch in der allgemeinen Bevölkerung nicht vermittelbar. Demgegenüber sind die Anlässe, für die der Fahrdienst als speziellem Angebot für behinderte Menschen genutzt werden kann, **bewusst wesentlich weitreichender gefasst.**

Wenn ich die Diskussion richtig in Erinnerung habe, haben wir auch bewusst davon abgesehen, eine Öffnung für andere Gründe („insbesondere“) aufzunehmen. Ich persönlich könnte allerdings mit einer solchen Öffnungsklausel leben, obwohl dies zu Auslegungsschwierigkeiten und –unterschiede führen kann.

Aufgrund ähnlicher Erwägungen haben wir auch Kraftfahrzeuge von der von uns angestrebten Regelung zur Anrechnungsfreiheit von eigenem Einkommen und Vermögen ausgenommen. Es erschien uns nicht vertretbar, dass etwa ein eigenes Erwerbseinkommen beziehender behinderter Mensch sein Kraftfahrzeug finanziert bekommt, **während sein nichtbehinderter Kollege dieses selbst finanzieren muss.** Ich selbst halte es für völlig in Ordnung, dass ich als nicht ganz schlecht besoldeter Richter wie die nichtbehinderten Kolleginnen und Kollegen auch das Kraftfahrzeug selbst finanzieren muss und nur Hilfen für die behinderten-gerechten Zusatzeinrichtungen erhalte. Etwas anderes könnte ich insbesondere gegenüber den wesentlich schlechter bezahlten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im nichtrichterlichen Dienst, denen die Finanzierung eines Kraftfahrzeuges wesentlich schwerer fällt, die aber wegen Wohnens im Umland vom Standort unseres Gerichtes ebenfalls auf ein eigenes Kraftfahrzeug angewiesen sind, nicht guten Gewissens vertreten. Wir Juristen würden uns in der kommenden Diskussion dem Vorwurf aussetzen, uns trotz verhältnismäßig gut bezahlter Arbeitsstellen nicht gerechtfertigte zusätzliche finanzielle Vorteile verschaffen zu wollen, **was unsere Position im Hinblick auf die Akzeptanz der angestrebte Einkommens- und Vermögensfreiheit in der Bevölkerung wesentlich schwächen könnte.**

Die Staffelung nach Einkommenshöhe in § 6 Kfz-HilfeVO erschien uns daher als vertretbare Regelung, um einen angemessenen Eigenanteil je nach Einkommen und einen entsprechenden Anspruch auf Finanzierung des Restes bei Bedürftigkeit zu erreichen, zumal wir vorschlagen, den Höchstbetrag in § 5 Abs. 1 Satz 1 Kfz-HilfeVO von derzeit 9.500,00 € auf

15.000,00 € zu erhöhen. Wir haben allerdings versucht, sicherzustellen, dass behinderungsbedingte Zusatzbedarfe ebenfalls zu berücksichtigen sind.

Wegen unserer Regelungen zum Behindertenfahrdienst kann ich den Vorwurf, wir blieben hinter der Rechtsprechung des LSG Baden-Württemberg im oben genannten Urteil vom 26. September 2012 zurück, nicht nachvollziehen. Das Gericht hat in der Entscheidung keine allgemeinen Kriterien für einen Behindertenfahrdienst aufgestellt, sondern lediglich angenommen, dass der im konkreten Fall angebotene Fahrdienst **im Umfang von 8 Einzelfahrten im Monat nicht ausreichte**, den im dortigen Fall bestehenden Mobilitätsbedarf der Klägerin zu decken, zumal auch der ÖPNV im konkreten Fall nicht barrierefrei sei. Es brauchte indessen nicht darauf einzugehen – und hat dies auch nicht getan – unter welchen anderen Bedingungen sich die Klägerin auf einen Behindertenfahrdienst gegebenenfalls zusammen mit einem barrierefreien ÖPNV verweisen lassen müsste. Vielmehr kann dies immer nur im konkreten Fall anhand des bestehenden Mobilitätsbedürfnisses des behinderten Menschen ermittelt werden.

Die Beschränkung in Abs. 8 auf die Stadt oder den Landkreis – mit „Zuschlag“ von bis zu 10 km - **diente nach meiner Erinnerung dem Ziel**, unangemessene Wünsche nach „**Fernreisen**“ **auszuschließen**. Wir waren etwa der Ansicht, dass es nicht Aufgabe des Behindertenfahrdienstes sein kann, eine Fahrt von Flensburg nach München durchzuführen. Wir haben diesen nämlich als Ersatz bzw. Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr gedacht und nicht zum Fernverkehr. Ob es bei der konkreten Bestimmung bleiben muss, oder ob diese zu einschränkend erscheint, könnte m.E. gegebenenfalls weiter eruiert werden. Vielleicht wäre eine Differenzierung erforderlich. Eine völlige Freigabe der Begrenzung hielte ich persönlich nicht für richtig, weil es eben um den Nahverkehr geht und nicht um den Fernverkehr.

Erst recht vermag ich nicht zu erkennen, dass wir mit unserem Entwurf gegen die Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen verstoßen könnten. Da keine konkrete Regelung der BRK genannt ist, gegen die verstoßen worden sein soll, vermag ich hierauf auch nicht näher einzugehen.

Kassel, 4. Juni 2013

Dr. Gunther Jürgens

Richter am Hessischen Verwaltungsgerichtshof und Mitglied im FbJJ