



INFORMATION FÜR DIE SOZIALÄMTER

**Anrechnung des Altwagens bei der Kraftfahrzeughilfe
Neue Entscheidung des BSG vom 28.11.2025
Konsequenzen und Praxishinweise für die Sozialverwaltung**

1. Einführung

Leistungen zur Mobilität gehören seit Jahren zu den besonders praxisrelevanten Bereichen der Eingliederungshilfe und der sonstigen Reha-Leistungsträger. Sowohl nach den allgemeinen Regeln zu den Mobilitätshilfen, die für alle Reha-Träger gelten (§ 83 SGB IX) als auch nach spezieller Vorschrift zu den Mobilitätsleistungen in der EGH (§ 114 SGB IX) müssen die Verwaltungen immer wieder beurteilen, ob und in welchem Umfang eine beantragte Kfz-Hilfe erbracht werden kann.

Eines der Kernprobleme ist dabei seit jeher die Frage, wie der Wert eines vorhandenen Altwagens auf den beantragten Leistungsumfang anzurechnen ist. Ein Streitpunkt, der die Praxis regelmäßig beschäftigt, betrifft dabei die Frage: Gilt ein Fahrzeug auch dann als „Altwagen“, wenn es zwar genutzt wurde, aber kreditfinanziert und zur Sicherheit an eine Bank übereignet war? Die Klärung dieser Fragestellung ist für die Verwaltung von erheblicher praktischer Relevanz, weil zunehmend Fahrzeuge kreditfinanziert werden und der Anrechnungsmechanismus nach der Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (KFZHV) unmittelbar Auswirkungen auf die Höhe der Leistungsgewährung hat.

Der für die Rentenversicherung zuständige 5. Senat des Bundessozialgerichts hat hierzu am 27. November 2025 eine Grundsatzentscheidung getroffen (B 5 R 11/24 R), die für alle Reha-Träger und ausdrücklich auch für die Eingliederungshilfe von Bedeutung ist.

2. Systematische Einordnung: Die Kraftfahrzeughilfe-Verordnung (KFZHV)

Um die Aussagen des Bundessozialgerichts zutreffend einordnen zu können, lohnt ein kurzer Blick auf die Systematik der KfzHV, die seit vielen Jahren die trägereinheitlichen Rahmenbedingungen der Kraftfahrzeughilfe vorgibt. Die Verordnung legt nicht nur die Art der Leistungen fest, sondern regelt auch die Bemessung, die Abzugspositionen und die Bedeutung des sogenannten „Altwagens“. Erst vor diesem Hintergrund erschließt sich, warum die nun getroffene Entscheidung des BSG über die Rentenversicherung hinaus auch für die EGH als Leistungsträger der Mobilitätshilfe von Bedeutung ist. Denn bekanntlich gilt die KFZHV unmittelbar nur für die Träger der Rentenversicherung, Unfallversicherung, Soldatenversorgung und die Bundesagentur. Über § 83 Abs. 3 S. 2 SGB IX ist sie jedoch aber auch für die EGH als Orientierungsregel festgelegt. Dabei sind als wichtigste Systemelemente der KFZHV hervorzuheben:

2.1. Allgemeine Voraussetzungen (§§ 3, 4 KFZHV)

- fz-Hilfe wird nur gewährt, wenn der leistungsberechtigte Mensch behinderungsbedingt auf ein Fahrzeug angewiesen ist.
- Ein beim Antragsteller bereits vorhandenes Fahrzeug schließt Leistungen aus, wenn es geeignet und zumutbar ist.
- Die Beschaffung eines Gebrauchtwagens ist möglich, wenn der Verkehrswert mindestens 50 % des Neuwagenpreises beträgt.

2.2. Leistungsarten (§ 2 KFZHV; korrespondierend zu § 83 Abs. 3 SGB IX)

Die Verordnung regelt Geldleistungen für drei denkbare Arten an KFZ-Beihilfen:

- Beschaffung eines Kraftfahrzeugs
- Behinderungsbedingte Zusatzausstattung
- Erlangung der Fahrerlaubnis

2.3. Leistungsbemessung (§ 5 KFZHV)

Die Höhe der Leistung richtet sich nach dem in § 5 KFZHV geregelten Bemessungsbetrag, der den Ausgangspunkt jeder Berechnung bildet. Grundsätzlich können die Kosten der Beschaffung eines Kraftfahrzeugs bis zur Höhe des tatsächlichen Kaufpreises, maximal jedoch bis zu 22.000 Euro, gefördert werden. Dieser Betrag gilt – bezogen auf die Systematik des Gesetzes – als pauschalierter Orientierungswert für ein Fahrzeug, das in seiner Größe und Ausstattung geeignet ist, den Teilhabezielen der leistungsberechtigten Person zu entsprechen.

Höhere Bemessungswerte bei besonderen behinderungsbedingten Anforderungen

Bei Menschen mit schwerwiegenden Mobilitätseinschränkungen kann der notwendige Fahrzeug-typ teurer sein als ein Fahrzeug der üblichen Preisklasse. Dies betrifft insbesondere Fälle, in denen:

- ein größeres Fahrzeug erforderlich ist,
- ein elektrischer Rollstuhl transportiert werden muss,
- spezielle Einstiegs- oder Ladesysteme erforderlich sind,
- der Innenraum besonders angepasst werden muss.

In diesen Konstellationen sieht § 5 Abs. 2 KFZHV ausdrücklich vor, dass ein höherer Bemessungsbetrag zugrunde gelegt werden darf. Es handelt sich hierbei nicht um eine Ermessensleistung, sondern um eine zwingend zu berücksichtigende Anpassung, wenn die Art oder Schwere der Behinderung objektiv ein teureres Fahrzeug erfordert. Für die Verwaltung bedeutet das: Eine sorgfältige Prüfung der funktionalen Fahrzeuganforderungen ist unerlässlich.

Welche Beträge sind vom Bemessungsbetrag abzuziehen?

Der Bemessungsbetrag ist nach der KFZHV kein fester Zuschuss, sondern wird im nächsten Schritt um zwei Positionen reduziert:

a) Zuschüsse anderer öffentlich-rechtlicher Stellen

Wenn bereits ein anderer Leistungsträger (z. B. Unfallversicherung, Versorgungsamt, Pflegekasse im Rahmen von Mobilitätshilfen) für denselben Zweck Leistungen erbringt oder erbringen müsste, sind diese vorrangig anzurechnen. So wird eine Doppelförderung vermieden.

b) Verkehrswert eines Altwagens

Dies ist der in der Praxis bedeutsamste Abzugsposten – und Gegenstand der aktuellen BSG-Entscheidung. Nach § 5 Abs. 3 KFZHV ist der Verkehrswert des zuvor genutzten Fahrzeugs immer vom ermittelten Bemessungsbetrag abzuziehen, unabhängig davon:

- ob das Fahrzeug im Eigentum der leistungsberechtigten Person stand,
- ob es kreditfinanziert oder sicherungsübereignet war,
- ob der Verkaufserlös real zur Verfügung stand oder vollständig in die Darlehensablösung floss.

Der „Altwagen“ ist also funktional definiert: Entscheidend ist, dass das Fahrzeug zur Nutzung zur Verfügung stand, nicht wem es zivilrechtlich gehörte.

2.4. Übertragung auf die Eingliederungshilfe (§§ 83, 114 SGB IX)

Für alle Reha-Träger wie auch für die EGH ist bedeutsam, dass die Regelungen der KFZVO nicht vollständig zur Anwendung kommen. Vielmehr ordnet § 83 Abs. 3 Satz 2 SGB IX ausdrücklich an, dass sich (nur) die Bemessung der KFZ-Beihilfen an den Regelungen der KFZHV orientiert. Das bedeutet: Zumindest die in der Verordnung enthaltenen Mechanismen zur Ermittlung der Zuschusshöhe – einschließlich des Bemessungsbetrags, der Möglichkeit eines höheren Betrags und insbesondere der Anrechnung des Verkehrswertes eines Altwagens – sind auch für die Bestimmung der Mobilitätsleistungen in der EGH bindend.

Die persönlichen Voraussetzungen, nach denen KFZ-Beihilfe in der Eingliederungshilfe geleistet werden dürfen, werden eigenständig in § 114 SGB IX geregelt. Danach muss die EGH-leistungsberechtigte Person ständig auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs angewie-

sen sein, um am Leben in der Gemeinschaft teilhaben zu können. Dieser Maßstab ist strenger und stärker teilhabezielorientiert als in anderen Sozialleistungsbereichen.

Zugleich bestimmt § 114 SGB IX, dass zentrale Teile der KFZHV nicht für die EGH gelten – insbesondere die einkommensabhängige Staffelung der Zuschüsse nach §§ 6 und 8 KFZHV. Mobilitätsleistungen der Eingliederungshilfe werden daher nicht einkommensabhängig berechnet, sondern richten sich ausschließlich nach dem ermittelten behinderungsbedingten Bedarf.

3. Sachverhalt des BSG-Verfahrens

Im aktuell vom BSG zu entscheidenden Fall hatte die Klägerin ihr bislang genutztes Fahrzeug über ein Darlehen finanziert und zur Sicherung an eine Autobank übereignet. Beim Erwerb eines neuen Fahrzeugs verkaufte sie den alten Wagen und verwendete den Erlös vollständig zur Ablösung des Darlehens. Der hier zuständige Reha-Träger lehnte eine höhere Förderleistung mit der Begründung ab, dass der Verkehrswert des Altwagens vom Förderbetrag abzuziehen sei. Die zentrale und vom BSG zu entscheidende Frage war: Ist ein sicherungsübereignetes Fahrzeug überhaupt ein „Altwagen“, dessen Wert anzurechnen ist – obwohl der Antragstellende formal nicht Eigentümer war?

4. Bisher, auf Antragstellerseite vertretene Auffassungen

In der Praxis und Literatur wurde bisher vereinzelt die Auffassung vertreten, dass der Verkehrswert eines sicherungsübereigneten oder kreditfinanzierten Fahrzeugs nicht oder jedenfalls nicht vollständig auf den Bemessungsbetrag der Kraftfahrzeughilfe angerechnet werden müsse. Zur Begründung wurden vor allem zwei Argumentationslinien vorgebracht:

4.1. Kein tatsächlicher wirtschaftlicher Vorteil für die leistungsberechtigte Person

Die Vertreter dieser Auffassung betonten bisher, dass der Verkaufserlös aus einem sicherungsübereigneten Fahrzeug der leistungsberechtigten Person nicht tatsächlich zufließt. In vielen Fällen – wie auch im vom BSG entschiedenen Sachverhalt – wird der gesamte Verkaufserlös unmittelbar zur Ablösung eines noch bestehenden Kredits verwendet. Damit, so das Argument, entstehe der Person kein wirtschaftlicher Mehrwert, der eine Kürzung des Förderbetrags rechtfertigen könnte. Es sei nicht sachgerecht, einen Wert abzuziehen, über den die Person faktisch nicht verfügen kann, weil das Fahrzeug wirtschaftlich betrachtet nicht ihr Vermögen, sondern lediglich ein kredit-sicherungsrechtliches Nut-

zungsobjekt sei. Eine Anrechnung würde die betroffene Person daher schlechterstellen als jemanden, der sein Fahrzeug ohne Kredit finanziert habe, obwohl beide im Ergebnis keine Mittel aus dem Verkauf für die Neubeschaffung einsetzen können.

4.2. Parallelen zum Grundsicherungsrecht – Berücksichtigung von Schulden

Weiter argumentierten Vertreter von Antragstellern, dass im SGB II und SGB XII Vermögenswerte regelmäßig um bestehende Schulden zu bereinigen seien. Wenn etwa ein verwertbares Auto eingesetzt werden müsse, würde der anzurechnende Vermögenswert im Grundsicherungsrecht grundsätzlich nur in Höhe des Nettovermögens – also des Verkehrswertes abzüglich der darauf lastenden Verbindlichkeiten – berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund wurde geltend gemacht, dass auch bei der Kraftfahrzeughilfe nur jene Vermögenswerte angerechnet werden sollten, die der leistungsberechtigten Person real zur Verfügung stehen und die sie für die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs tatsächlich einsetzen kann. Alles andere würde zu einer Überanrechnung führen und die Leistungsberechtigten unangemessen belasten, insbesondere wenn die Kreditrestschuld den Verkehrswert überstieg oder ihm entsprach.

4.3. Gleichheitsargument

Teilweise wurde außerdem geltend gemacht, dass eine uneingeschränkte Anrechnung sicherungsübereigneter Fahrzeuge zu einer Ungleichbehandlung führe:

- Personen, die ihr Fahrzeug aus eigenen Mitteln oder mit einem bereits abgelösten Kredit finanziert haben, würden faktisch bevorteilt,
- während diejenigen, die aufgrund wirtschaftlicher Umstände auf eine längerfristige Kreditfinanzierung angewiesen waren, trotz fehlender Liquidität wie Vermögensinhaber behandelt würden.

Diese Argumente zielten insgesamt darauf ab, die Anrechnung des Verkehrswerts wirtschaftlich realistischer zu gestalten und stärker am tatsächlichen Nutzen für die leistungsberechtigte Person auszurichten.

5. Die Entscheidung des BSG vom 28.11.2025 – Bestätigung der Verwaltungssicht

Der 5. Senat des Bundessozialgerichts hat die bisherige Verwaltungspraxis bestätigt und alle noch offenen Auslegungsfragen eindeutig geklärt. Die zentralen Aussagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

5.1. Ein sicherungsübereignetes Fahrzeug ist ein „Altwagen“ im Sinne der KFZHV.

Das Gericht stellt unmissverständlich klar: Für die Frage, ob ein früher genutztes Fahrzeug als „Altwagen“ anzurechnen ist, kommt es ausschließlich darauf an, dass

die leistungsberechtigte Person das Fahrzeug tatsächlich nutzen konnte. Es spielt dabei keine Rolle,

- ob das Fahrzeug dem Antragsteller gehörte,
- ob es sicherungsübereignet war,
- ob die Bank noch Ansprüche daran hatte oder
- ob das Fahrzeug wirtschaftlich betrachtet eher als „Kreditsicherheit“ denn als Vermögensgegenstand diente.

Damit gilt jeder Wagen, der der Person für ihre Mobilität zur Verfügung stand, als Altwagen – unabhängig von zivilrechtlichen Eigentumsverhältnissen oder finanziellen Bindungen. Für die Praxis bedeutet das also: Die Nutzung zählt, nicht das Eigentum.

5.2. Der Verkehrswert ist vollständig anzurechnen – auch bei noch laufenden Krediten.

Das BSG betont, dass der volle Verkehrswert des Altwagens vom Bemessungsbetrag abzuziehen ist, selbst wenn:

- noch ein Darlehensrest auf dem Fahrzeug lastete,
- der Verkaufserlös vollständig zur Kreditablösung verwendet wurde,
- die leistungsberechtigte Person also faktisch keine Liquidität erhält.

Eine Saldierung – also das Gegenrechnen von Schulden gegen den Wert des Fahrzeugs – ist ausdrücklich ausgeschlossen. Als Grund dafür führt das BSG an: Die KFZHV enthält keine Vermögensprüfung und verfolgt kein Bereicherungs- oder Schonvermögensprinzip, wie es etwa im SGB XII üblich ist. Die Frage, ob der leistungsberechtigten Person nach der Kredittilgung tatsächlich etwas „bleibt“, spielt daher keine Rolle.

Für die tägliche Verwaltungspraxis bedeutet das: Immer den vollen Verkehrswert ansetzen – unabhängig von vorhandenen Darlehen oder Sicherungsübereignungen.

5.3. Die Anrechnung ist keine Bedürftigkeitsprüfung.

Das BSG legt großen Wert auf die systematische Einordnung: Die Anrechnung des Altwagens dient nicht dazu zu prüfen, ob jemand wirtschaftlich bedürftig ist oder wie viel Vermögen er besitzt. Stattdessen verfolgt die Vorschrift ausschließlich ein Förderlogik-Ziel: Die öffentliche Hand soll nur die Kosten übernehmen, die tatsächlich zusätzlich entstehen, weil ein für die Integration benötigtes Fahrzeug nicht anders finanziert werden kann. Oder anders formuliert: Die Kfz-Hilfe soll nur das fördern, was über den verwertbaren Wert des bisherigen Fahrzeugs hinausgeht.

Es handelt sich also um einen Mechanismus zur Ver-

meidung von Doppelförderungen, nicht um eine Art Vermögensprüfung oder um eine „Einkommensersatzleistung“.

5.4. Die Art des Finanzierungsmodelle spielt keine Rolle

Das BSG stellt ausdrücklich klar, dass die Verwaltung keine Differenzierung vornehmen darf zwischen:

- bar bezahlten Fahrzeugen,
- kreditfinanzierten Fahrzeugen,
- sicherungsübereigneten Fahrzeugen,
- geleasteten Fahrzeugen mit Rückkaufsoption oder anderen Mischformen.

Der Grund: Die KFZHV knüpft allein an die tatsächliche Mobilitätsnutzung an, nicht an das gewählte Finanzierungsmodell. Verschiedene Finanzierungsarten dürfen daher nicht zu unterschiedlichen Förderergebnissen führen. Für die Praxis heißt das: Alle Fahrzeugtypen und -finanzierungen werden gleich behandelt.

6. Bedeutung der Entscheidung für die Sozialämter und die Eingliederungshilfe

Die Aussagen des BSG gelten nicht nur für die Rentenversicherung, die im entschiedenen Fall Träger war. Da § 83 Abs. 3 S. 2 SGB IX die KFZHV ausdrücklich zur Bemessung auch der Mobilitätsleistungen anderer Leistungsträger heranzieht und § 114 SGB IX keine abweichende Regelung zur Anrechnung des Altwagens enthält, ist die Rechtslage für alle Reha-Träger identisch. Also gilt auch für die EGH: Der Altwagenbegriff, die volle Anrechnung des Verkehrswertes und die Neutralität gegenüber Finanzierungsmodellen müssen verbindlich angewendet werden.

In der Konsequenz werden viele Förderbeträge künftig niedriger ausfallen, da kreditfinanzierte Fahrzeuge inzwischen die Regel sind. Die Entscheidung verhindert, dass Antragstellende durch Finanzierungsstrukturen faktisch eine höhere Förderung beanspruchen können.

7. Praxishinweise für die Verwaltung

Der praktische Nutzen der Entscheidung liegt vor allem in der nunmehr klaren Verwaltungslinie. Für die tägliche Arbeit der EGH- und Reha-Abteilungen ergeben sich folgende Leitplanken:

a) Immer den Verkehrswert des Altwagens ermitteln - unabhängig von Eigentumsverhältnissen.

Nachweise können sein:

- Gutachten
- Vergleichsangebote
- Schwacke-/DAT-Bewertungen
- Kaufvertrag bei Weiterverkauf

b) Immer vollständige Anrechnung – keine Schuldenverrechnung; Auch wenn der Antragsteller keinerlei Liquiditätszuwachs hatte.

www.voelker-gruppe.com/kompetenzen/soziale-traeger/fokus-sozial-und-jugendaemter

c) Prüfung, ob das Altfahrzeug noch geeignet und zumutbar gewesen wäre, denn: ein nicht mehr geeigneter Altwagen kann zu einer anderen Bewertung bei der erneuten Beschaffung führen (§ 4 KFZHV).

d) Kredit- und Leasingmodelle sind verwaltungsrechtlich neutral; das konkrete Finanzierungsmodell spielt keine Rolle für die Förderhöhe.

e) Eine Anrechnung erfolgt auch bei

- Fahrzeugen im Eigentum Dritter (Familienangehörige), sofern Nutzung dauerhaft möglich
- Langzeitleasing mit Kaufoption
- Sicherungsabtretungen an Banken

f) Dokumentation: Gerade in der Eingliederungshilfe ist saubere Dokumentation entscheidend, damit spätere Überprüfungen und Erstattungsstreitigkeiten klar entschieden werden können.

g) Ausstrahlungswirkung auf angrenzende Fallkonstellationen beachten, da die Entscheidung weit über den Einzelfall hinaus wirkt, so u.a. bei:

- erneuter Beschaffung nach § 6 Abs. 4 KFZHV: Der Wert des alten Fahrzeugs bestimmt den Zuschussrahmen.
- Gebrauchtfahrzeugförderung (§ 4 Abs. 3): Verkehrswert bleibt maßgeblich für die 50 %-Grenze.
- EGH-Fällen mit minderjährigen Leistungsberechtigten (§ 83 Abs. 4 SGB IX): Die Entscheidung wirkt auch hier, soweit der Mehrbedarf bei der Beschaffung zu bestimmen ist.
- Fällen, in denen ein Fahrzeug einem Angehörigen gehört, aber faktisch dauerhaft zur Verfügung steht: Auch hier ist die Nutzung entscheidend.

8. Fazit

Mit seiner Entscheidung vom 28. November 2025 hat das BSG die langjährige Streitfrage zur Anrechnung sicherungsübereigneter Fahrzeuge eindeutig geklärt. Für die Sozialämter und die Eingliederungshilfe bedeutet dies eine erhebliche Vereinfachung:

Entscheidend ist allein der tatsächliche Nutzungswert des vorherigen Fahrzeugs – nicht die Eigentumslage, nicht die Finanzierungsform, nicht die Frage, ob der Verkaufserlös zur Schuldentilgung verwendet wurde. Damit stärkt die Entscheidung die Einheitlichkeit der Reha-Leistungen und schafft klare, praxistaugliche Maßstäbe für die tägliche Verwaltungsarbeit.

Unser Team:

> **Referat Soziale Träger**

Tel: +49 7121 9202 12



Dr. Peter Krause
Rechtsanwalt, Partner



Volker Rieger
Rechtsanwalt, Partner



Mascha Nübel
Rechtsanwältin



Carola Tomenendal
Rechtsanwältin

VOELKER & Partner

Rechtsanwälte · Wirtschaftsprüfer · Steuerberater mbB
Am Echazufer 24, D-72764 Reutlingen
T 07121 9202-0, F 07121 9202-19



> info@voelker-gruppe.com
> www.voelker-gruppe.com

Reutlingen · Stuttgart · Balingen
