

UNO-Sozialpakt

Artikel 15

(1) Die Vertragsstaaten erkennen das Recht eines jeden an,

- a) am kulturellen Leben teilzunehmen
- b) an den Errungenschaften des wissenschaftlichen Fortschritts und seiner Anwendung teilzuhaben;

Fahrrad, Autos, Mobilfunk, Computer und Verhütungsmittel sind aufgrund der Anwendung des wissenschaftlichen Fortschritts entstanden (erst der wissenschaftliche Fortschritt, daraus in Bezug auf Autos, Mobilfunk und Computer resultierend der technische Fortschritt und so letztlich die Umsetzung/Anwendung des wissenschaftlichen Fortschritts). Somit ist sicherzustellen das gemäß Absatz b) auch für ALG-II-Bezieher die Teilhabe für Autos/KFZ (Anschaffung, Benzin, Versicherung, Reparaturen), Fahrrad (Anschaffung, Reparaturen), Kommunikation (Mobilfunk, Computer und Internet) und Verhütungsmittel (Pille, Diaphragma, ...) sichergestellt sein muss. Doch das ist nicht der Fall, da das RBEG diese Dinge nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt.

BSG-Urteil B 14 AS 153/11 R vom 12.7.2012, Absatz 72

Das BSG behauptet in seiner Entscheidung das die Rausrechnung von KFZ-Kosten rechters ist. Das ist falsch:

72 (BSG)

11.2.7. Der in der Abteilung 7 "Verkehr" als regelbedarfsrelevant berücksichtigte Betrag von 22,78 Euro ist aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. **Die Differenz von 36,48 Euro zu dem Wert von 59,26 Euro in der EVS 2008** (BT-Drucks 17/3404 S 140, Zeile 113) **ergibt sich entscheidend aus den nicht als regelbedarfsrelevant angesehenen Ausgaben für PKW und Motorrad sowie Urlaubsreisen. Dies entspricht der Rechtsprechung des BVerfG (Urteil vom 9.2.2010, aaO, RdNr 179).** Um den zu berücksichtigenden regelbedarfsrelevanten Verbrauch zuverlässig abschätzen zu können, wurde eine Sonderauswertung nur derjenigen Haushalte durchgeführt, die keine Ausgaben für Kraftstoffe und Schmiermittel hatten, und die so gewonnenen Ergebnisse für fremde Verkehrsdienstleistungen - ohne Luftverkehr - von insgesamt 20,41 Euro (gegenüber 16,65 Euro nach der EVS 2008) in die Bedarfsermittlung eingestellt (BT-Drucks 17/3404 S 59, 143).

Bei der Ermittlung des Regelbedarfes geht es nicht nur um die Ermittlung eines absoluten Existenzminimums, sondern um die Ermittlung eines sozio-kulturellen Existenzminimums. Dies ergibt sich auch aus dem UNO-Sozialpakt, Artikel 15 (1). Das sieht auch das BVG in seinem Urteil vom 09.02.2010 so:

138

d) Der Leistungsanspruch aus Art. 1 Abs. 1 GG ist dem Grunde nach von der Verfassung vorgegeben (vgl. BVerfGE 107, 275 <284>). Der Umfang dieses Anspruchs kann im Hinblick auf die Arten des Bedarfs und die dafür erforderlichen Mittel jedoch nicht unmittelbar aus der Verfassung abgeleitet werden (vgl. BVerfGE 91, 93 <111 f.>). **Er hängt von den gesellschaftlichen Anschauungen über das für ein menschenwürdiges Dasein Erforderliche, der konkreten Lebenssituation des Hilfebedürftigen sowie den jeweiligen wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten ab und ist danach vom Gesetzgeber konkret zu bestimmen** (vgl. BVerfGE 115, 118 <153>). **Das Sozialstaatsgebot des Art. 20 Abs. 1 GG hält den Gesetzgeber an, die soziale Wirklichkeit zeit- und realitätsgerecht im Hinblick auf die Gewährleistung des menschenwürdigen Existenzminimums zu erfassen, die sich etwa in einer technisierten Informationsgesellschaft anders als früher darstellt.** Die hierbei erforderlichen Wertungen kommen dem parlamentarischen Gesetzgeber zu. Ihm obliegt es, den Leistungsanspruch in Tatbestand und Rechtsfolge zu konkretisieren. Ob er das Existenzminimum durch Geld-, Sach- oder Dienstleistungen sichert, bleibt grundsätzlich ihm überlassen. Ihm kommt zudem

Gestaltungsspielraum bei der Bestimmung des Umfangs der Leistungen zur Sicherung des Existenzminimums zu. Dieser umfasst die Beurteilung der tatsächlichen Verhältnisse ebenso wie die wertende Einschätzung des notwendigen Bedarfs und ist zudem von unterschiedlicher Weite: Er ist enger, soweit der Gesetzgeber das zur Sicherung der physischen Existenz eines Menschen Notwendige konkretisiert, und weiter, wo es um Art und Umfang der Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben geht.

In Deutschland ist es heutzutage selbstverständlich ein Auto zu unterhalten. Die allgemeine kulturelle und gesellschaftliche Bedeutung des Autos in Deutschland ist daran erkennbar dass derzeit ca. 61,5 Millionen Autos in Deutschland zugelassen sind. Somit sind sämtliche Kosten für ein Auto in das sozio-kulturelle Existenzminimum mit einzurechnen. Dadurch wird auch den wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten in Deutschland Rechnung getragen und das gemäß der allgemeinen gesellschaftlichen Anschauung des überwiegenden Teils der Bevölkerung in Deutschland ein Auto heutzutage notwendig und selbstverständlich ist.

Auch ist der Ausschluss der Kosten vom Betrieb und Unterhalt eines Autos aus der Regelleistung Diskriminierung von ALG-II-Beziehern (aufgrund der sozialen Herkunft und aufgrund eines sonstigen Status) die gegen den UNO-Sozialpakt Artikel 2, die EU-Charta Artikel 21 und die EU-Konvention Artikel 14 verstößt. Zum sozio-kulturellen Existenzminimum in Deutschland gehört heutzutage ein Auto.

BVG-1Urteil vL 1/09, 1 BvL 3/09, 1 BvL 4/09 vom 09.02.2010

179 „Die Ausgabeposition „Ersatzteile und Zubehör für Privatfahrzeuge“ umfasst Aufwendungen für Kraftfahrzeuge und für Fahrräder. Von ihr wurden 80 % als Aufwand für nicht existenznotwendige Kraftfahrzeuge abgesetzt. Dem liegt die vertretbare Wertung zugrunde, dass ein Kraftfahrzeug zur Sicherung eines menschenwürdigen Existenzminimums nicht erforderlich ist. Ein Wertungswiderspruch zu § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 SGB II, wonach ein angemessenes Kraftfahrzeug als Vermögen nicht zu berücksichtigen ist, liegt darin nicht. Wenn der Gesetzgeber Hilfebedürftigkeit **ohne verfassungsrechtliche Verpflichtung** auch bei Besitz bestimmter Vermögensgegenstände annimmt, zwingt ihn seine Entscheidung nicht zugleich, die Kosten für deren Unterhaltung bedarfserhöhend zu berücksichtigen. Wenn der Gesetzgeber hingegen den Anteil für Fahrräder berücksichtigen, denjenigen für Kraftfahrzeuge aber ausscheiden will, muss er beide Anteile realitätsgerecht ermitteln. **Der Begründung zum Entwurf der Regelsatzverordnung 2005 lässt sich jedoch nicht entnehmen, auf welchen empirischen Daten es beruht, dass die Ausgaben für privat genutzte Kraftfahrzeuge 80 % dieser Ausgabeposition ausmachen. Auch berücksichtigt ein solcher Abschlag nicht, dass bei Einsparung der Kosten eines Kraftfahrzeugs die Kosten des Hilfebedürftigen für den öffentlichen Personenverkehr ansteigen können. Der Abschlag ist daher nicht nachvollziehbar und ungerechtfertigt.**“

Das Völkerrecht ist eine verfassungsrechtliche Verpflichtung zur Gewährung eines Autos, da Autos ein Ergebnis der Anwendung des wissenschaftlichen und darauf basierenden technischen Fortschritts sind. Aus dem UNO-Sozialpakt Artikel 15 (1) resultiert das auch die Kosten für die Unterhaltung und Reparatur von Autos übernommen werden müssen.

Derzeit sind ca. 61,5 Millionen Autos in Deutschland zugelassen, von deren Anwendung ALG-II-Bezieher aufgrund einer unzureichenden Regelleistung nicht ausgeschlossen werden dürfen. Es ist Diskriminierung aufgrund eines sonstigen Status (als ALG-II-Empfänger) gemäß UNO-Sozialpakt Artikel 2 und EU-Konvention Artikel 14 wenn sie vom Betrieb und der Unterhaltung eines Autos ausgeschlossen werden.

In Deutschland ist es heutzutage selbstverständlich ein Auto zu unterhalten. Die allgemeine kulturelle Bedeutung des Autos in Deutschland ist daran erkennbar dass derzeit ca. 61,5 Millionen Autos in Deutschland zugelassen sind. Somit sind sämtliche Kosten für ein Auto in das sozio-kulturelle Existenzminimum mit einzurechnen. Dadurch wird auch den wirtschaftlichen und technischen Gegebenheiten in Deutschland Rechnung getragen und das gemäß der allgemeine Anschauung des überwiegenden Teils der Bevölkerung in

Deutschland ein Auto heutzutage notwendig ist. Dies ergibt sich auch aus dem UNO-Sozialpakt, Artikel 15 (1).

Zudem ist nicht ersichtlich das bei Verweigerung eines KFZ die Position für öffentlichen Personenverkehr entsprechend dem BVG-Urteil erhöht wurde. Somit kann bzgl. dieser Position von einer realitätsgerechten Gewährung nicht die Rede sein.

Auch geht das BSG davon aus das das Auto ein Vermögensgegenstand ist. Aufgrund des Alters des Fahrzeuges kann davon jedoch keine Rede sein. Es ist ein Gebrauchsgegenstand. Zudem verliert ein Auto jedes Jahr an Wert, das zu berücksichtigende Vermögen würde sich also jedes Jahr verringern.

Auch bezieht sich die Auswertung auf nur 755 Haushalte ohne KFZ (s. BT-Druck1703404 Seite 143, Abteilung 7 Verkehr, Anzahl der Haushalte mit jeweiliger Wertangabe, nachrichtlich erfasst, Anzahl: 755) – für die EVS werden aber insgesamt 55100 Haushalte befragt. Auch daraus ergibt sich das ein Auto in Deutschland heutzutage ein existenznotwendiges Grundbedürfnis und somit dem Existenzminimum zuzurechnen ist – und keine Teilhabeleistung darstellt.