

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

**Zum gesetzlichen Aufgabenbereich eines UV-Trägers gehört nicht die Überlassung von mit Mitteln der Versicherungsgemeinschaft finanzierten Dienstwagen an seine Mitarbeiter zur privaten Nutzung.**

§ 89 Abs. 1 S. 1 und 2 SGB IV; § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII; § 54 Abs. 3 SGG

Urteil des LSG Baden-Württemberg vom 29.06.2021 – L 6 U 2716/20 KL –  
Vom Ausgang des Revisionsverfahrens beim BSG – B 2 A 1/22 - wird berichtet

**Zwischen den Beteiligten ist die Rechtmäßigkeit eines aufsichtsrechtlichen Verpflichtungsbescheides nach § 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV streitig.**

Die **Klägerin ist eine Landesunfallkasse**. Im Zuge einer Stellenausschreibung wurde die **Beklagte, die Aufsichtsbehörde**, auf die Praxis der Klägerin aufmerksam, einigen Mitarbeitern die private Nutzung der Dienstfahrzeuge zu gestatten. Bei 312 Mitarbeitern verfügte die Klägerin über 35 Dienstwagen. **Im Zuge der zwischen den Beteiligten erfolgten Kommunikation ergab sich eine konträre Auffassung zu der Frage der privaten Nutzung der Dienstwagen**. Nachdem in einem Beratungsgespräch keine Einigung erzielt werden konnte, **erließ die Beklagte am 28.07.2020 einen Verpflichtungsbescheid mit vier Regelungen**: (I.) 13 konkret benannte **personenbezogene Dienstfahrzeuge sollten nach Ablauf des Leasingzeitraums abgeschafft werden...** (II.) **Künftig seien Erst- und Folgebeschaffungen von personenbezogenen Dienstfahrzeugen nur noch dann vorzunehmen, wenn von deren Wirtschaftlichkeit allein unter Zugrundelegung der dienstlichen Laufleistung ausgegangen werden könne.** (III.) **Die "Richtlinie gemäß § 35 Abs. 3 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugen der U" sei im Sinn der Ziffer II zu ändern** oder gegebenenfalls müssten in anderer geeigneter Form entsprechende Festlegungen getroffen werden. Der Beklagten seien die geänderten Festlegungen zum gegebenen Zeitpunkt zu übermitteln. (IV.) **Der Pool-Fahrzeugbestand sei so anzupassen** (unter Berücksichtigung der zu reduzierenden personenbezogenen Fahrzeuge und der Möglichkeit, Privat-Kfz zum Dienstreiseverkehr bei Gewährung der Wegstreckenentschädigung des Landes zuzulassen), **dass von dessen Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden könne. Die Wirtschaftlichkeit bemesse sich grundsätzlich daran, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer lägen.** Die Beklagte sei über die Prüfung und deren Ergebnis schriftlich zu informieren.

**Hiergegen erhob die Unfallkasse Klage beim (erstinstanzlich) zuständigen LSG. Dieses wies die Klage ab.**

Sie sei zwar gemäß § 54 Abs. 3 SGG zulässig, aber in der Sache nicht begründet. **Die Klägerin habe durch ihre Praxis der Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstwagen** und der in diesem Zusammenhang erfolgenden unwirtschaftlichen Nutzung ihres Pool-Fahrzeugbestandes, in den in Ziffer I bis IV des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 weiter konkretisierten Fällen, **das ihr nach § 29 Abs. 1 SGB IV zustehende Selbstverwaltungsrecht überschritten. Der Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 erweise sich demnach als rechtmäßig und verletzte die Klägerin nicht in ihrem Selbstverwaltungsrecht** (§ 54 Abs. 2 SGG). Die Aufsichtsmaßnahme sei unproblematisch hinreichend bestimmt (§ 33 Abs. 1 SGB X). Sie fordere von der Klägerin in verständlicher Weise ein bestimmtes Verhalten. Die Beklagte habe mit dem Verpflichtungsbescheid das ihm zustehende Aufsichtsrecht nicht überschritten. Der Verpflichtungsbescheid sei damit sowohl formell als auch materiell rechtmäßig.

**Rechtsgrundlage des Bescheides sei § 89 Abs. 1 Satz 1 und 2 SGB IV in Verbindung mit § 87 Abs. 1 Satz 1 und 2 SGB IV.** Nach § 87 Abs. 1 Satz 1 SGB IV unterlägen die Versicherungsträger staatlicher Aufsicht. Die Aufsicht erstreckte sich auf die Beachtung von Gesetz und sonstigem Recht, das für die Sozialversicherungsträger maßgebend ist (§ 87 Abs. 1 Satz 2 SGB IV). **Werde durch das Handeln oder Unterlassen eines Sozialversicherungsträgers das**

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

**Recht verletzt, solle die Aufsichtsbehörde zunächst beratend darauf hinwirken, dass der Sozialversicherungsträger die Rechtsverletzung behebt (§ 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV). Komme der Sozialversicherungsträger dem innerhalb angemessener Frist nicht nach, könne die Aufsichtsbehörde den Sozialversicherungsträger verpflichten, die Rechtsverletzung zu beheben (§ 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV).** Diese formellen Vorgaben habe die Beklagte beachtet.

**Auch materiell-rechtlich sei der Bescheid nicht zu beanstanden.** Die Vorgehensweise der Klägerin sei nach Überzeugung des Senats von den Vorgaben des § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII nicht gedeckt. Danach **dürften Betriebsmittel nur verwendet werden für Aufgaben, die gesetzlich oder durch die Satzung vorgesehen sind, sowie für die Verwaltungskosten.** Daraus folge, dass die Klägerin in einem ersten Schritt den zur Einrichtung und Aufrechterhaltung ihres Verwaltungsbetriebs erforderlichen Bedarf, hier an Dienstkraftwagen, zu ermitteln und in einem zweiten Schritt diesen Bedarf am Markt zu decken habe, wobei sie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachten müsse (vgl. § 69 Abs. 2 SGB IV). **Die Bedarfsermittlung unterliege der Rechtskontrolle der Beklagten und sei zu Recht beanstandet worden.** Die Klägerin habe sich hierbei von sachfremden und nicht mehr vertretbaren Erwägungen leiten lassen, indem sie die Aspekte der Bedarfsermittlung und der Bedarfsdeckung miteinander vermengt hätte. Die Klägerin habe ihren gesetzlichen Aufgabenbereich überschritten, indem sie die private Nutzung nicht nur erlaubt, sondern - ihrem eigenen Vorbringen zufolge - sogar gewünscht habe. Dies sei zu dem Zweck geschehen, um über die damit verbundene insgesamt höhere Jahreslaufleistung der Dienstkraftfahrzeuge günstigere Leasingkonditionen erzielen zu können. Es habe also erst die private Nutzung zu der wirtschaftlichen Auslastung der Fahrzeugflotte geführt. Nach § 30 Abs. 1 SGB IV dürften Sozialversicherungsträger allerdings nur Geschäfte zur Erfüllung ihrer gesetzlich vorgeschriebenen oder zugelassenen Aufgaben führen.

Es werde somit deutlich, dass die Verfahrensweise der Klägerin dazu führe, dass neben höheren Sachkosten für die Fahrzeuge, die erst im Nachhinein durch die Vollkostenerstattung kompensiert werden sollen, auch Personalkosten für die Verwaltung und insbesondere Abrechnung des Fuhrparks generiert würden, die letztlich von den Beitragszahlern zu tragen seien, ohne dass hierdurch ein Mehrwert im Hinblick auf die gesetzliche Aufgabenwahrnehmung eintrete.

**Die Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit habe aber nicht – wie die Klägerin meint – eine kompetenzbegründende Funktion.** Insofern sei nicht entscheidungserheblich, ob die Klägerin tatsächlich durch das von ihr gewählte Modell der Überlassung von personenbezogenen Dienstwagen auch zur privaten Nutzung gegen eine sogenannte Vollkostenerstattung rein wirtschaftlich betrachtet, die günstigste Alternative der Vorhaltung von Dienstwagen vorgenommen habe.

Soweit die Klägerin vorträgt, dass die von der Beklagten angeordnete Handhabung nicht wirtschaftlicher als die von ihr bislang praktizierte personenbezogene Dienstwagennutzung sei, ist dies unerheblich. Denn **die Klägerin sei zwar den sich aus § 69 Abs. 2 SGB IV ergebenden Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet, sie müsse jedoch nicht wirtschaftlicher sein, als es die gesetzlichen Vorgaben von ihr fordern.**

Auch gegen die von der Beklagten vorgenommenen Definition des Wirtschaftlichkeitsmaßstabes bestünden keine rechtlichen Bedenken. (D.K.)

Das Landessozialgericht Baden-Württemberg hat mit Urteil vom 29.06.2021  
– L 6 U 2716/20 KL – wie folgt entschieden:

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

## Tatbestand

4

Zwischen den Beteiligten ist die Rechtmäßigkeit eines aufsichtsrechtlichen Verpflichtungsbescheides nach § 89 Abs. 1 Satz 2 Sozialgesetzbuch Viertes Buch (SGB IV) streitig.

5

Die Klägerin hat ihren Hauptsitz in S und einen weiteren Sitz in K. Sie ist durch die Verordnung der Landesregierung vom 8. April 2003 (GBl. vom 11. April 2003, S. 171) errichtet worden und ist eine landesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts mit dem Recht der Selbstverwaltung und der öffentlichen Siegelführung. Nach § 4 ihrer Satzung ist sie Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung für die nach §§ 2, 3 und 6 Sozialgesetzbuch Siebtes Buch (SGB VII) versicherten Personen in Baden-Württemberg. Sachlich zuständig ist die Klägerin für Unternehmen (Verwaltungen, Anstalten, Betriebe, sonstige Einrichtungen und Tätigkeiten) des Landes einschließlich der Personen, die nach § 2 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 SGB VII versichert sind, wenn es sich um eine Vertretung des Landes handelt (§ 128 Abs. 1 Nr. 10 SGB VII), weiter der Gemeinden und Gemeindeverbände, soweit nicht in den §§ 129 Abs. 4, 218 d Abs. 3 SGB VII etwas anderes bestimmt ist. Im Weiteren ist die Klägerin sachlich zuständig für Unternehmen, die in selbstständiger Rechtsform betrieben werden und an denen das Land, Gemeinden oder Gemeindeverbände bei Kapitalgesellschaften unmittelbar oder mittelbar überwiegend die Kapitalanteile auf sich vereinen oder bei sonstigen Unternehmen die Stimmenmehrheit in dem Organ, dem die Verwaltung und Führung des Unternehmens obliegt, auf sich vereinen (§§ 128 Abs. 1 Nr. 1 a, 129 Abs. 1 Nr. 1 a, 129 a SGB VII), soweit nicht in den §§ 129 Abs. 4, 218 d Abs. 2 SGB VII etwas anderes bestimmt ist, für Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts oder sonstige Unternehmen, für die die Klägerin nach anderen gesetzlichen Vorschriften Versicherungsträger geworden ist. Darüber hinaus besteht eine sachliche Zuständigkeit für Gemeindefeuerwehren, für sonstige Unternehmen zur Hilfe bei Unglücksfällen, soweit für sie nicht ein anderer Träger der Unfallversicherung zuständig ist, und für Haushalte (vgl. Satzung der Klägerin vom 9. Juli 2003 in der Fassung des Zwölften Nachtrages vom 8. Dezember 2020).

6

Mit Schreiben vom 16. März 2017 wies der Beklagte die Klägerin darauf hin, dass die im Rahmen der Ausschreibung der Stelle des Abteilungsleiters Prävention angebotene private Nutzung eines Dienstwagens ihres Erachtens nicht zu deren Aufgaben gehöre und zudem einen Verstoß gegen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 69 Abs. 2 SGB IV begründe.

7

Die Klägerin erwiderte hierauf am 23. März 2017, dass von derzeit 35 dienstlichen Fahrzeugen 28 Fahrzeuge einzelnen Mitarbeitern fest zugeordnet seien, die diese auch privat nutzen dürften. Unabhängig davon, dass der Beklagte ebenfalls eine solche private Nutzung dienstlicher Fahrzeuge ermögliche, trage sie mit diesem Vorgehen entscheidend zur Wirtschaftlichkeit ihrer Dienstwagenflotte bei. Die diesbezüglichen Regelungen seien in einer Richtlinie des Vorstandes aus dem Jahr 2004 festgelegt. Danach verpflichtete sich jeder Mitarbeiter, der berechtigt sei, ein fest zugeordnetes Dienstfahrzeug zu führen, mindestens 6.000 km jährlich dienstlich zu fahren, ansonsten verliere er den Anspruch darauf. Parallel hierzu könne der Mitarbeiter private Kilometer mit dem Fahrzeug zurücklegen, sei

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

aber verpflichtet, ein Fahrtenbuch zu führen und mit diesem alle dienstlichen und privaten Fahrten zu erfassen. Die Fahrzeugkosten würden je Fahrzeug auf einem separaten Buchungskonto erfasst (sogenannte Vollkostenrechnung). Aus den gefahrenen Jahreskilometern würden dann im Vertragszeitraum (derzeit ein Jahr) die Kosten pro Kilometer je Dienstfahrzeug ermittelt und anteilig auf die privaten und dienstlichen Kilometer verteilt. Der Mitarbeiter erhalte auf dieser Basis für die privat gefahrenen Kilometer eine Abrechnung und erstatte diese Kosten vollumfänglich der Klägerin, so dass nur die Kosten für die dienstlichen Kilometer von ihr getragen würden. Es gelinge ihr so, bei Dienstfahrzeugen mit hoher Laufleistung, die auch die privat gefahrenen Kilometer beinhalteten, die Kilometerkosten auf unter 0,25 EUR zu senken. Gleichzeitig sei sie bestrebt, Dienstfahrten überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erledigen. Aufgrund ihres gesetzlichen Auftrages (Erbringung von Präventions- und Rehabilitations-Managementleistungen) sei dies aber nicht immer möglich, da sie sowohl Versicherte betreuen müsse als auch Betriebs- und Unternehmensbesuche häufig nicht sinnvoll durch öffentliche Verkehrsmittel erledigt werden könnten.

8

Der Beklagte führte daraufhin am 25. Oktober 2017 ein Gespräch mit der Klägerin durch, wobei sich ergab, dass diese über einen sehr hohen Fahrzeugbestand (35 Fahrzeuge bei rund 312 Mitarbeitern) verfüge. Die Nutzungsbedingung, dass jeder Mitarbeiter mit dem Dienstwagen mindestens 6.000 km dienstlich zurücklegen müsse, könnte zu falschen Anreizen führen (zusätzliche Dienstreisen, Nutzung des Pkws statt der Bahn, etc.). Wenn auf die Überlassung zur privaten Nutzung verzichtet werde, müsste die Klägerin weniger Dienstwagen vorhalten, wodurch der finanzielle Aufwand bei der Beschaffung und für den Unterhalt geringer werde. Die Wirtschaftlichkeit eines Dienstwagens müsse allein aus den dienstlich gefahrenen Kilometern folgen. Zur rechtlichen Situation wurde dargelegt, dass das Bereitstellen von Kraftfahrzeugen nicht zu den gesetzlichen Aufgaben der Klägerin nach § 30 Abs. 1 SGB IV gehöre, insbesondere nicht die zur privaten Nutzung. Eine Ausnahme sei nur in engen Grenzen möglich für solche Kraftfahrzeuge, die unbedingt für dienstliche Zwecke benötigt würden, wobei nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach § 69 Abs. 2 SGB IV dies nur dann in Betracht komme, wenn das Dienstgeschäft mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur ineffizient erledigt werden könnte, was allerdings der Ausnahmefall sein sollte. Problematisch in Bezug auf die aktuelle Handhabung sei der Umstand, dass durch die alleinige Zuordnung von Dienstfahrzeugen zu einer Person manche Dienstfahrzeuge nur in einem sehr geringen dienstlichen Umfang in Anspruch genommen würden (z. B. zwei Fahrzeuge unter 10.000 km pro Jahr und weitere drei Fahrzeuge unter 15.000 km pro Jahr). Das sei sehr unwirtschaftlich, da durch eine Pool-Lösung eine deutlich bessere dienstliche Auslastung erzielt und die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden könnte. Neben den monetären Aspekten verursache die Bereitstellung von Dienstwagen weiter einen erheblichen Verwaltungsaufwand (Aus-schreibung, Abrechnung, Unterhalt), wodurch die Überlassung von Dienstwagen zur privaten Nutzung gegen den Bescheidenheitsgrundsatz verstoße.

9

Die Klägerin habe zwar zutreffend darauf hingewiesen, dass beim Beklagten ebenfalls die Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen außerhalb der dienstlichen Verwendung (Privatfahrten) grundsätzlich zulässig sei. In der Praxis spiele sie jedoch absolut keine Rolle, d. h. kein "normaler" Beschäftigter des Beklagten erhalte einen dienstlichen PKW auch zur

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

privaten Nutzung und schon gar nicht in einem so großen Umfang wie dies bei der Klägerin der Fall sei. Beim Beklagten hätten nur der Ministerpräsident und die Minister einen personenbezogenen Dienstwagen.

10

Zur Handhabung bei anderen Sozialversicherungsträgern wurde angegeben, dass im Jahr 2013 mit der AOK für den stellvertretenden Geschäftsführer der Bezirksdirektionen hinsichtlich der Überlassung eines Dienstfahrzeuges von einer notwendigen dienstlichen Nutzung von 20.000 km jährlich zur Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausgegangen worden sei. Im Jahr 2016 sei mit dem MDK Baden-Württemberg (BW) die mögliche Anschaffung von Dienstfahrzeugen thematisiert worden. Hierbei habe der Beklagte dargelegt, dass sich die Vorhaltung von Dienstfahrzeugen am Wirtschaftlichkeitsgebot messen lassen müsse und es dabei ausschließlich auf die dienstlich gefahrenen Kilometer ankomme. Dies bedeute, dass der Einsatz von Dienstfahrzeugen wirtschaftlicher sein müsse als die Entschädigung für dienstlich genutzt Privatfahrzeuge. Ebenfalls sei der MDK BW darauf hingewiesen worden, dass es nicht seine Aufgabe sei, seinen Beschäftigten Dienstfahrzeuge auch zur privaten Nutzung zur Verfügung zu stellen. Vor dem Hintergrund der bisherigen einheitlichen Linie des Beklagten bei der Vorgehensweise bei anderen Sozialversicherungsträgern käme eine abweichende Handhabung bei der Klägerin nicht in Betracht.

11

Als Lösungsansatz wurde dargelegt, dass es sachgerecht erscheine, wenn die Klägerin ihren Mitarbeitern lediglich Pool-Fahrzeuge für den Dienstgebrauch zur Verfügung stelle, wodurch es gelingen könnte, die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge bei effizienterer Nutzung stark zu reduzieren. Die Überlassung zur privaten Nutzung – auch bei voller Kostenerstattung – sei dagegen im Ergebnis abzulehnen, da dies nicht zu ihren Aufgaben zähle.

12

Im Anschluss an das Gespräch führte der Beklagte mit Schreiben vom 8. Dezember 2017 aus, dass eine abschließende Bewertung der Angelegenheit noch nicht möglich sei. Unter Hinweis auf § 88 Abs. 2 SGB IV wurde um weitere Angaben zum Umfang der Dienstwagenflotte, der Darlegung der Kriterien für die personenbezogene Überlassung eines Dienstwagens, der Gründe für die Überlassung eines Dienstwagens, der tatsächlichen täglichen dienstlichen Nutzung der Dienstwagen, welche Fahrzeuge (Marke und Modell) verwendet würden und wann die derzeitigen Leasingverträge endeten, gebeten.

13

Die Klägerin teilte hierauf am 10. Januar 2018 mit, im Bereich der Prävention könnten eine Reihe von Präventionsleistungen nur vor Ort bei ihren Mitgliedsbetrieben erbracht werden. Im Bereich des Rehabilitations-Managements sei eine persönliche Betreuung vor Ort im Rahmen der ambulanten, der stationären Behandlung oder der Gewährung von Teilhabeleistungen unerlässlich. Sie habe daher am 30. Oktober 2003 im Rahmen ihrer Kompetenz, Regelungen für ihren Dienstbetrieb zu treffen, die "Richtlinie zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstfahrzeugen" erlassen. Es werde in jedem Einzelfall geprüft, ob die Voraussetzungen für die Haltung eines personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugs gemäß der Richtlinie vorlägen. Berechtigt seien nur solche Mitarbeiter, die im Rahmen ihrer dienstlichen Aufgaben häufig Dienstfahrten durchführen müssten. Das seien in der Regel Führungskräfte, Mitarbeiter der Abteilung Prävention und Mitarbeiter im Rehabilitations-Management. Vor diesem Hintergrund sei die Unterstellung, die

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

Klägerin sehe es als Aufgabe, ihren Beschäftigten Dienstfahrzeuge zur privaten Nutzung im großen Stil zu überlassen, völlig abwegig. Wie aus der Richtlinie zu entnehmen sei, entspreche die Haltung der Dienstfahrzeuge dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit insbesondere dadurch, dass die private Nutzung der Fahrzeuge möglich sei, denn durch die erhöhte Gesamtfahrleistung werde die Wirtschaftlichkeit nachhaltig verbessert. Demgegenüber entbehre die Annahme, dass sich die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeuges alleine aus dessen dienstlich gefahrenen Kilometern ergeben müsse, jeder Grundlage, weswegen die diesbezüglichen Fragen des Beklagten vom 8. Dezember 2017 nicht relevant seien. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Transparenz praktiziere sie von Anfang an ausschließlich die Vollkostenrechnung, die zum Ende des Leasingzeitraums von der Finanzabteilung auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht werde. Die Kostenanteile für die privat gefahrenen Kilometer seien zu entrichten, wodurch ein eventueller geldwerter Vorteil vom Ansatz her ausgeschlossen werde. Neben der Wirtschaftlichkeit werde großer Wert auf die Berücksichtigung von Sicherheits- und Umweltgesichtspunkten gelegt. Aus diesem Grund sei die Fahrzeugflotte im Rahmen der EMAS-Zertifizierung in die Begutachtung miteinbezogen worden, wobei ausdrücklich begrüßt worden sei, dass diese derzeit ausschließlich aus den kleinsten Fahrzeugtypen der Firma BMW (BMW 1er und 2er Aktive Tourer) mit den geringsten Verbrauchs- und Immissionswerten (Euro 6) bestehe. Hierarchische Unterschiede gebe es nicht. Aufgrund des einjährigen Leasingzeitraums sei sichergestellt, dass immer die aktuellsten Sicherheits- und Umweltstandards eingehalten würden.

14

Mit weiterem Schreibens des Beklagten vom 16. Februar 2018 forderte dieser unter Hinweis darauf, dass dies als aufsichtsrechtliche Beratung im Sinne des § 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV zu verstehen sei, die Klägerin zur vollständigen Beantwortung der an sie gestellten Fragen auf. Darauf legte die Klägerin am 14. März 2018 aktualisierte Übersichtslisten über den Bestand ihrer Dienstwagenflotte für die Jahre 2014 bis 2016 vor. Kriterien für die Überlassung eines personenbezogenen Dienstfahrzeuges seien, dass die Dienstfahrten mit dem Dienstfahrzeug gerechnet auf den gefahrenen Kilometer günstiger sein müssten, als die den Mitarbeitern zustehende Wegstreckenentschädigung nach den landesreiskostenrechtlichen Regelungen. Die Jahreslaufleistung müsse zwischen 16.000 und 40.000 km liegen, davon mindestens 6.000 km dienstlich. Für die Überlassung müsse ein dienstliches Bedürfnis vorliegen, das erfüllt sei, wenn organisatorische Verbesserungen, eine Steigerung der Zahl, der Qualität ihrer Dienstleistungen oder Einsparungen personeller oder sachlicher Art erzielt werden könnten. Konkret würden personenbezogene Dienstwagen Mitarbeitern der Prävention, des Rehabilitations-Managements, solchen, bei denen regelmäßig eine Präsenz an beiden Standorten in S und K sowie weitere funktionsbezogene Dienstfahrten notwendig seien (insbesondere Führungskräfte), sowie sonstigen Beschäftigten mit regelmäßigen Außendiensttätigkeiten (z. B. Geschäftsführung) gewährt. Aktuell fänden als Dienstfahrzeuge im Leasingverfahren ein BMW 218d Aktive Tourer Hybrid und ein BMW i3 Verwendung, ansonsten BMW 118d und BMW 218d Active Tourer.

15

Zeitgleich fand 2019 eine Prüfung des Ministeriums für Soziales und Integration BW, Prüfungsamt für die Sozialversicherung, über Beschaffung und Korruption der Klägerin nach § 88 SGB IV statt. Aus dem Bericht ergab sich unter dem Punkt "Betrieb von Dienstfahrzeugen", dass Ziel gewesen sei, festzustellen, ob die Haltung und Benutzung von

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Dienstkraftfahrzeugen nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 69 Abs. 2 SGB IV) erfolge. Dafür seien die Kfz-Richtlinie der Klägerin, die Buchhaltungsunterlagen sowie stichprobenhaft die Kostenabrechnungen, auch die Fahrtenbücher, ausgewertet worden. Ausgangslage sei danach gewesen, dass der Vorstand der Klägerin Ende des Jahres 2003 entschieden habe, Dienstreisen verstärkt mit eigenen "Dienstkraftfahrzeugen" durchzuführen, wozu die Kfz-Richtlinie nach §§ 35 Abs. 2 SGB IV erlassen worden sei. Dies sei vor dem Hintergrund erfolgt, dass mehr Dienstreisen in den Bereichen Prävention und des Rehabilitations-Managements durchgeführt worden seien. Hinzugekommen sei, dass bedingt durch den Zusammenschluss der beiden früheren Gemeindeunfallversicherungsverbände zu einem Unfallversicherungsträger im Jahr 2003 Mitarbeiter in Führungs- und Querschnittsfunktionen die Dienstverrichtungen standortübergreifend ausgeübt hätten. In diesem Kontext sei nunmehr neu gewesen, dass die Möglichkeit der persönlichen Zuteilung eines von der Klägerin beschafften Dienstfahrzeuges auch zur privaten Nutzung eröffnet worden sei, was steuerrechtlich einen geldwerten Vorteil darstelle. Als Abrechnungsmethode komme dafür die Individual-(sogenannte Fahrtenbuchmethode) oder die Pauschalmethode (1 % - Regelung) in Betracht. Die Klägerin eröffne zwar in ihrer Richtlinie beide Möglichkeiten, auskunftsgemäß käme allerdings ausschließlich die Fahrtenbuchmethode in Form einer Vollkostenrechnung zur Anwendung. Jeder Mitarbeiter sei dabei verpflichtet, ein Fahrtenbuch zu führen und alle dienstlichen und privaten Fahrten zu erfassen. Sämtliche Kosten (Treibstoff, Wartungs- und Reparaturkosten, Steuer, Halterhaftpflicht- und Fahrzeugversicherung, Leasing- und Leasingsonderzahlungen, Garagen- und Stellplatzmiete, Verwaltungskostenanteil, etc.) würden je Fahrzeug auf einem separaten Buchungskonto erfasst. Aus den gefahrenen Jahreskilometern würden die Kosten pro Kilometer je Fahrzeug ermittelt und anteilig auf die privaten und dienstlichen Kilometer verteilt. Die Kosten für die privat gefahrenen Kilometer seien vollumfänglich an die Klägerin zu erstatten; ein geldwerter Vorteil entstehe hierbei nicht. Sowohl personenbezogene Fahrzeuge als auch Pool-Fahrzeuge würden ausschließlich geleast. Der Bestand der Dienstwagenflotten habe sich von drei personenbezogenen Fahrzeugen und drei Pool-Fahrzeugen im Jahr 2004 auf 31 personenbezogenen Fahrzeugen und 17 Pool-Fahrzeugen im Jahr 2018 entwickelt.

16

Zur Kfz-Richtlinie der Beklagten führte der Bericht aus, deren § 6 Abs. 3 setze voraus, dass unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ein personenbezogenes Dienstkraftfahrzeug Bediensteten nur dann zugeordnet werden könne, wenn die Gestellung des Fahrzeuges für die Klägerin wirtschaftlicher sei als die Gewährung der Wegstreckenentschädigung nach den jeweils geltenden reisekostenrechtlichen Bestimmungen des Landes BW. Weiterhin werde die Zuordnung des Fahrzeuges von einer Kilometerleistung abhängig gemacht, allerdings nur für das Jahr 2004. Nach diesem Zeitraum könne bei der Vollkostenerstattungsregelung ein personenbezogenes Dienstkraftfahrzeug dann beansprucht werden, wenn mindestens 16.000 km zurückgelegt würden, wobei mindestens 6.000 km auf Dienstreisen entfallen müssten. Nach der derzeit geübten Praxis erfolge anfänglich bei der Prüfung der Zuteilung eines Fahrzeuges eine Hochrechnung der Kosten, ermittelt würden für den Leasingzeitraum des Fahrzeuges die Durchschnittskosten pro Kilometer aufgrund der voraussichtlich in diesem Zeitraum zurückgelegten Kilometer. Ergebe diese Berechnung, dass das Fahrzeug unter dem nach dem Landesreisekostengesetz (LRKG) zustehenden Satz von derzeit 0,35 EUR/km betrieben werden könne und gehöre der Antragsteller zum berechtigten Personenkreis (Bestehen eines dienstlichen

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Interesses), so stehe der Zuteilung eines Dienstfahrzeuges nichts im Wege. Nach der Berechnung des Prüfungsamtes werde der wirtschaftliche Bereich derzeit aber erst ab einer Laufleistung von circa 20.000 km und nicht bereits von 16.000 km erreicht. Erst dann werde der nach dem LRKG festgelegte Satz für ein Privat-Kraftfahrzeug, das zum Dienstreiseverkehr zugelassen sei, von derzeit 0,35 EUR/km unterschritten.

17

Es wurde empfohlen, die Richtlinie den aktuellen Gegebenheiten anzupassen und den offensichtlichen Widerspruch aufzulösen. Die Prüfung habe ergeben, dass verschiedene Kostenfaktoren nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Sowohl die persönlich zugewiesenen Fahrzeuge als auch die Pool-Fahrzeuge müssten auch durch die Personalabteilung betreut und überwacht werden. Vor allem die Pool-Fahrzeuge, die teilweise im Grenzbereich der Wirtschaftlichkeit betrieben würden, bedürfen einer sachgerechten Zuteilung an die Dienstreisenden, um in einem wirtschaftlichen Bereich betrieben werden zu können. Die Ermittlung der anteiligen Verwaltungskosten (drei Personalstellen) für die Betreuung der Dienstfahrzeuge erscheine unzureichend, es habe sich herausgestellt, dass weitere Mitarbeiter mit der Verwaltung der Dienstfahrzeuge befasst seien.

18

In Kenntnis dessen wies der Beklagte die Klägerin mit Schreiben vom 13. Juni 2019 darauf hin, dass diese im Jahr 2018 bereits über insgesamt 48 Dienstfahrzeuge (17 Pool-Fahrzeuge und 31 personenbezogene Fahrzeuge) verfügt habe. In den letzten Jahren sei damit ein stetiger Anstieg der Dienstfahrzeuge zu verzeichnen gewesen; im Vergleich zum Jahr 2014 habe sich die Anzahl der Dienstfahrzeuge mehr als verdreifacht. Die Klägerin wurde zur Vorlage einer Übersicht über die Dienstfahrzeuge, wie sie sie bereits für die Jahre 2014 bis 2016 vorgelegt habe, auch für die Jahre 2017 und 2018 aufgefordert.

19

Zur vorläufigen rechtlichen Bewertung führte der Beklagte aus, nach § 30 Abs. 1 SGB IV dürften Versicherungsträger nur Geschäfte zur Erfüllung ihrer gesetzlich vorgeschriebenen oder zugelassenen Aufgaben führen sowie ihre Mittel nur für diese Aufgaben und die Verwaltungskosten verwenden. Kraftfahrzeuge dürften daher grundsätzlich nur zu dienstlichen Zwecken beschafft und genutzt werden. Demnach stehe die Nutzung der sieben Dienstfahrzeuge, die laut der mit Schreiben vom 14. März 2016 für das Jahr 2016 übermittelten Übersicht ausschließlich dienstlich genutzt worden seien, im Einklang mit § 30 SGB IV. Entsprechendes gelte nach den neuesten Erhebungen für die 17 Pool-Fahrzeuge. Hingegen bedürften die 28 – mittlerweile nach Ausführungen des Prüfungsamtes für die Sozialversicherung wohl 31 – personenbezogenen Kraftfahrzeuge einer differenzierten Betrachtung, da diese sowohl dienstlich als privat genutzt würden. Die private Nutzung falle nicht unter § 30 Abs. 1 SGB IV, da es nicht zu den Aufgaben eines Unfallversicherungsträgers gehöre, Privatpersonen Kraftfahrzeuge zur privaten Nutzung zu überlassen. Aufbauend auf § 30 SGB IV ergebe sich aus dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz des § 69 Abs. 2 SGB IV, dass bei der Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans der Versicherungsträger sicherzustellen habe, dass er die ihm obliegenden Aufgaben unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erfüllen könne. Voraussetzung sei also, dass sich die Wirtschaftlichkeit des Handelns auf die Aufgabenerfüllung als solche beziehen müsse. Da lediglich die dienstliche Nutzung von Kraftfahrzeugen eine gesetzlich vorgeschriebene oder zugelassene Aufgabe darstelle, müsse sich die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeugs zwangsläufig ausschließlich aus der

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

dienstlichen Nutzung ergeben und nicht erst in Kombination mit einer zusätzlichen privaten Nutzung, da letztere mit dem Aufgabenzweck des Sozialversicherungsträgers nichts zu tun habe. Konkret bedeutet dies, dass die anfallenden Kosten für das Kraftfahrzeug alleine auf die dienstlich gefahrenen Kilometer umgelegt werden dürften, um anschließend die Wirtschaftlichkeit des Betriebs des Dienstfahrzeuges zu bewerten. Maßgeblich hierfür sei der Vergleich mit der zu gewährenden Wegstreckenentschädigung von 0,35 EUR je Kilometer nach dem LRKG.

20

Aus den von der Klägerin bislang vorgelegten Übersichten hätten sich für die fünf geleasten Pool-Fahrzeuge Kosten je Kilometer ergeben, die geringer seien als die Wegstreckenentschädigung nach dem LRKG. Bei zwei Pool-Fahrzeugen, die im Eigentum der Klägerin stünden, hätten sich jedoch Werte von 0,53 EUR und 0,729 EUR ergeben. Hinsichtlich der 28 personenbezogenen Fahrzeuge seien die übermittelten Werte nicht aussagekräftig, da sich die Wirtschaftlichkeit ausschließlich aus den dienstlichen Kilometern ergeben müsse. Nach den von der Klägerin übermittelten Übersichten betrügen die variablen Kosten 0,06804 EUR je Kilometer. Bei 19 der 28 betrachteten personenbezogenen Fahrzeuge seien die Kosten je Kilometer höher als 0,35 EUR. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, in welchem Umfang die Dienstwagenflotte dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspreche, vor allem im Hinblick auf das Minimalprinzip, wonach die Dienstreisetätigkeiten mit einem möglichst geringen Einsatz von Mitteln erreicht werden müsse. So sei hinsichtlich der Pool-Fahrzeuge festzustellen, dass eines davon dienstlich an 68 Tagen im Jahr genutzt worden sei. Angesichts von jährlich knapp 250 Arbeitstagen, an welchen das Fahrzeug theoretisch für den Dienstgebrauch herangezogen werden könnte, ergebe sich hier ein erhebliches Optimierungspotenzial. Diejenigen 19 personenbezogenen Fahrzeuge, die Kosten von mehr als 0,35 EUR je Kilometer aufwiesen, seien im Jahr 2016 insgesamt für 268.349 km dienstlich verwendet worden. Diese Laufleistung könne über Pool-Fahrzeug erbracht werden. Die sieben Pool-Fahrzeuge seien insgesamt 176.579 km dienstlich im Jahr 2016 genutzt worden. Pro Fahrzeug entspreche dies einem Durchschnitt von circa 25.225,60 km jährlich. Teile man die zu erbringende Laufleistung durch diesen Durchschnittswert, ergebe sich ein Bedarf von 10,64, aufgerundet 11, für die Poolfahrzeuge, so dass sich hieraus eine Reduktion um acht Fahrzeuge ergebe. Hinsichtlich der neun personenbezogenen Fahrzeuge, bei denen die Kosten je Kilometer unter 0,35 EUR gelegen hätten, stelle sich ebenfalls die Frage, ob eine verbesserte Auslastung erfolgen könne. Drei dieser neun personenbezogenen Fahrzeuge seien deutlich unter 100 Tage (81, 86 und 88 Tage) im Jahr dienstlich genutzt worden. Demgegenüber seien die weiteren Fahrzeuge mit einer Ausnahme 100 und mehr Tage im Jahr dienstlich verwendet worden. Folglich bestehe auch hier Optimierungspotenzial, wenn bei diesen drei Fahrzeugen die Personenbezogenheit aufgehoben und stattdessen zwei Pool-Fahrzeuge angeschafft würden. Im Ergebnis könne dadurch der Fahrzeugbestand der Klägerin – bezogen auf die übermittelten Daten aus dem Jahr 2016 – um neun Fahrzeuge von 35 auf 26 reduziert werden.

21

Die Klägerin erwiderte hierauf am 9. Juli 2019, das Prüfungsamt für die Sozialversicherung habe im Rahmen einer Aufsichtsprüfung nach § 88 SGB IV ihre Dienstwagenregelung überprüft. Es sei die Empfehlung ausgesprochen worden, die Dienstwagenrichtlinie in Bezug auf die Laufleistung sowie den in die Vollkostenabrechnung einfließenden anteiligen

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Personalkosten anzupassen. Im Weiteren sei ein Hinweis zur Führung der Fahrtenbücher gegeben worden. Die Dienstfahrzeugregelung einschließlich der privaten Nutzung derselben sei dem Grunde nach nicht beanstandet worden. Sie habe darüber hinaus die DGUV um Prüfung und Beratung gebeten. Im Ergebnis habe es keine Beanstandungen gegeben. Die vorliegende Richtlinie stelle sicher, dass dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Rechnung getragen werde. Durch die private Nutzung werde die Wirtschaftlichkeit verbessert. Der Auffassung der Aufsichtsbehörde, dass sich aus § 30 Abs. 1 SGB IV ableiten ließe, dass Dienstfahrzeuge nicht privat genutzt werden dürften, folge sie nicht, da bei der Nutzung der Dienstfahrzeuge die Aufgabenerfüllung eindeutig im Vordergrund stehe. Die Vollkostenabrechnung stelle sicher, dass die private Nutzung "spitz" abgerechnet werde und ein geldwerter Vorteil ausgeschlossen sei. Bei einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung seien darüber hinaus nicht nur monetäre Kriterien entscheidend. Die Möglichkeit der privaten Nutzung (hierzu zählten auch die Fahrten von und zur Dienststelle) habe massive organisatorische und logistische Vorteile (Dienstfahrten könnten in der Regel vom Wohnort aus angetreten werden). Darüber hinaus sei sie als Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung in besonderer Weise dem Thema Verkehrssicherheit verpflichtet. Die Dienstfahrzeuge seien deshalb mit den modernsten Sicherheit- und Assistenzsystemen ausgestattet. Neben dem Sicherheitsaspekt sei auch der Umweltschutz von Bedeutung. Durch die Jahresleasingverträge sei sichergestellt, dass nur Fahrzeuge mit der modernsten Umwelttechnik zum Einsatz kämen. Im Weiteren legte sie die Aufstellung der Fahrzeuge für den Abrechnungszeitraum 2017/2018 vor und führte aus, für ihre Leasingfahrzeuge (ohne Elektrofahrzeuge) ergäben sich Kosten von 0,295 EUR/km. Hieraus folge eine Gesamtersparnis von circa 30.000 EUR gegenüber einer Abrechnung nach dem LRKG.

22

Mit dem aufsichtsrechtlichen Beratungsschreiben nach § 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV vom 9. September 2019 führte der Beklagte aus, das Prüfungsamt für die Sozialversicherung habe im Rahmen seiner Aufsichtsprüfung die Dienstfahrzeugregelung der Klägerin zwar dem Grunde nach nicht beanstandet, es habe sich jedoch nicht mit § 30 Abs. 1 SGB IV bzw. mit dem sich aus § 69 Abs. 2 SGB IV ergebenden Wirtschaftlichkeitsgrundsatz auseinandergesetzt. Der Umfang des Fuhrparks der Klägerin gehe weit über den dienstlichen Bedarf hinaus. Dies liege an der hohen Anzahl von personenbezogenen Fahrzeugen. Durch die Personenbezogenheit werde eine höhere dienstliche Auslastung verhindert. Insofern überschreite die Klägerin durch die entsprechenden Beschaffungsvorgänge ihren Aufgabenbereich. Zur Wahrung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes sei Voraussetzung, dass sich die Wirtschaftlichkeit des Dienstfahrzeuges zwangsläufig ausschließlich aus der dienstlichen Nutzung und nicht erst in Kombination mit einer zusätzlichen privaten Nutzung ergebe. Wenn die Klägerin argumentiere, dass durch die Vollkostenabrechnung sichergestellt werde, dass ein geldwerter Vorteil ausgeschlossen sei, werde hierbei ausgeblendet, dass die Gesamtzahl der beschafften Fahrzeuge gar nicht erforderlich sei, um die dienstlichen Zwecke zu erfüllen. Hinsichtlich der geleasteten Pool-Fahrzeuge habe sich im Vergleich zur Wegstreckenentschädigung nach dem LRKG ergeben, dass sich lediglich zwei Fahrzeuge im wirtschaftlichen Bereich bewegten. Zwei weitere Fahrzeuge seien derzeit knapp unwirtschaftlich, drei weitere unwirtschaftliche Fahrzeuge habe die Klägerin inzwischen zurückgegeben. Bei den beiden Fahrzeugen, die im Eigentum der Klägerin stünden, hätten sich Werte ergeben, die deutlich über der Wegstreckenentschädigung nach dem LRKG gelegen hätten. Von den 26 personenbezogenen Fahrzeugen wiesen derzeit nur sechs Kosten von maximal 0,35 EUR/km auf. Zwei weitere Fahrzeuge überschritten nur

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

knapp den Betrag der Wegstreckenentschädigung. Die 18 personenbezogenen Fahrzeuge, die als unwirtschaftlich zu betrachten seien, wären insgesamt für Fahrten über 262.393 km dienstlich verwendet worden. Diese Laufleistung könne mit Pool-Fahrzeugen erbracht werden. Im Ergebnis könnte daher der Fahrzeugbestand der Klägerin um elf Fahrzeuge von 35 auf 24 reduziert werden. Die Fahrzeugflotte würde sich dann künftig aus acht personenbezogenen Fahrzeugen, sechs bereits vorhandenen Pool-Fahrzeuge und weiteren zehn Pool-Fahrzeugen zusammensetzen, um die unwirtschaftlichen 18 personenbezogenen Fahrzeuge zu ersetzen. Der Klägerin wurde eine Frist zur Stellungnahme binnen vier Wochen nach Bekanntgabe des Beratungsschreibens eingeräumt.

23

Die Klägerin erwiderte hierauf am 1. Oktober 2019, sie halte die ordnungsgemäße Erfüllung ihrer Verwaltungsaufgaben ein. Sparsam handele sie, indem die bei der Dienstwagennutzung entstehenden Kosten durch eine private Nutzung herabgesetzt und begrenzt würden. Durch die Berücksichtigung der privat gefahrenen Kilometer könne beim Leasing des Dienstfahrzeuges der Mindest-Kilometer-Satz höher vereinbart werden. Dies führe zu besseren Konditionen hinsichtlich der monatlichen Leasingrate.

24

Mit Schreiben vom 24. April 2020 unterbreitete die Klägerin dem Beklagten auf dessen Anforderung aktualisierte Übersichten über ihre Dienstfahrzeugflotte. Als Ursache für die nicht vom Beklagten im angeregten Umfang vorgenommene Nutzung von Pool-Fahrzeugen gab sie an, aus steuerrechtlicher Sicht (geldwerter Vorteil) sei die Mitnahme von Pool-Fahrzeugen für die Mitarbeiter nach Hause nicht möglich. Das Pool-Fahrzeug müsste demnach bei jeder Dienstreise am Dienstsitz abgeholt und nach der Dienstreise dorthin wieder zurückgebracht werden. Insbesondere für Teilzeitkräfte sei dies unter zeitlichen Aspekten oft schwierig. Dienstreisen würden deshalb auch oft mit Privatfahrzeugen mit einer Kilometergeldentschädigung von 0,25 EUR/km vorgenommen. Nach wie vor lägen die Kosten für ihre dienstlichen Fahrtkosten unterhalb dem Kilometersatz des LRKG, womit sie auch weiterhin wirtschaftlich handele.

25

Das Ministerium für Finanzen BW legte dem Beklagten einen Auszug des BMF-Schreibens vom 4. April 2018 (BStBl I S. 592) vor, aus dem sich unter Punkt 2.2 ergab, dass ein geldwerter Vorteil für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte nicht zu erfassen sei, wenn dem Arbeitnehmer ein betriebliches Kraftfahrzeug ausschließlich an den Tagen für seine Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte überlassen werde, an denen es erforderlich werden könne, dass er dienstliche Fahrten von der Wohnung aus antrete oder an der Wohnung beende, z. B. beim Bereitschaftsdienst bei Vorsorgeunternehmen.

26

Der Beklagte erließ am 28. Juli 2020 den auf § 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV gestützten Verpflichtungsbescheid, wonach die Klägerin verpflichtet wurde: Bei den Kraftfahrzeugzuordnungen (S UK 5025, S UK 5028, S UK 5031, S UK 5033, S UK 5034, S UK 5037, S UK 5040, S UK 5041, S UK 5047, S UK 5053, S UK 5055, S UK 5060 und S UK 5062) sollten nach Ablauf der individuellen Leasingvertragslaufzeit keine personenbezogenen Dienstfahrzeuge mehr zur Verfügung gestellt werden, entsprechendes gelte für etwaige Nachfolge-Kraftfahrzeug-Zuordnungen. Der Vollzug dieser Maßnahmen sei gegenüber dem Beklagten jeweils schriftlich zu bestätigen. Die Klägerin wurde darüber hinaus verpflichtet, in

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Grenzfällen der Wirtschaftlichkeit personenbezogener Fahrzeuge zu prüfen, ob stattdessen eine bevorzugte Nutzung von Pool-Fahrzeugen in Betracht komme. Der Beklagte sei über die Prüfung und deren Ergebnis zu informieren (Ziffer I). Künftig seien Erst- und Folgebeschaffungen von personenbezogenen Dienstfahrzeugen nur noch dann vorzunehmen, wenn von deren Wirtschaftlichkeit allein unter Zugrundelegung der dienstlichen Laufleistung ausgegangen werden könne. Die Wirtschaftlichkeit bemesse sich grundsätzlich daran, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer zugrunde lägen. Bei den Nutzungstagen sei ein Richtwert von mindesten 90 Tagen zugrunde zu legen (Ziffer II). Die "Richtlinie gemäß § 35 Abs. 3 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugen der U" sei im Sinn der Ziffer II zu ändern oder gegebenenfalls müssten in anderer geeigneter Form entsprechende Festlegungen getroffen werden. Dem Beklagten seien die geänderten Festlegungen zum gegebenen Zeitpunkt zu übermitteln (Ziffer III). Der Pool-Fahrzeugbestand sei so anzupassen (unter Berücksichtigung der zu reduzierenden personenbezogenen Fahrzeuge und der Möglichkeit, Privat-Kfz zum Dienstreiseverkehr bei Gewährung der Wegstreckenentschädigung des Landes zuzulassen), dass von dessen Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden könne. Die Wirtschaftlichkeit bemesse sich grundsätzlich daran, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer lägen. Der Beklagte sei über die Prüfung und deren Ergebnis schriftlich zu informieren (Ziffer IV).

27

Zur Begründung führte der Beklagte aus, mit ihrer Handhabung der Zuweisung von personenbezogenen Dienstfahrzeugen verstoße die Klägerin gegen § 1 SGB VII in Verbindung mit § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII sowie gegen § 1 Abs. 1 SGB IV in Verbindung mit § 30 Abs. 1 SGB IV und § 69 Abs. 2 SGB IV. Des Weiteren sei der derzeitige Pool-Fahrzeugbestand nicht mit § 69 Abs. 2 SGB IV vereinbar. Die in § 1 SGB VII beschriebenen Aufgaben habe die Klägerin nach Maßgabe der Vorschriften des SGB VII zu erfüllen. Hierzu gehöre, dass nach § 172 Abs. 2 Nr. 1 SGB VII Betriebsmittel nur für Aufgaben, die gesetzlich oder durch die Satzung vorgesehen seien, sowie für die Verwaltungskosten verwendet werden dürften. Zu den Verwaltungskosten gehörten nur die Aufgaben, die zur Aufrechterhaltung des Verwaltungsbetriebes erforderlich seien. Wenn Fahrzeuge über das erforderliche Maß hinaus beschafft würden, widerspreche dies den gesetzlichen Vorgaben. Da die Klägerin gemäß ihrer Richtlinie bzw. im Rahmen der praktizierten Handhabung bei personenbezogenen Fahrzeugen im Rahmen der Vollkostenerstattungsregelung von (nur) mindestens 6.000 km dienstlicher Nutzung bzw. mindestens 16.000 km Gesamtleistung ausgehe, überschreite sie das Maß an zulässigen Beschaffungen schon dadurch, indem damit eine überwiegend private Nutzung der personenbezogenen Fahrzeuge ermöglicht werde. Hinzu komme, dass eine rein dienstliche Laufleistung von nur 6.000 km nicht wirtschaftlich sei. Insofern sei die sich aus dem Selbstverwaltungsrecht resultierende Einschätzungsprärogative überschritten, weshalb die Klägerin gemäß Ziffer II zu verpflichten gewesen sei, ihre Richtlinie zur Nutzung personenbezogener Fahrzeuge entsprechend anzupassen oder im Rahmen ihrer Einschätzungsprärogative andere geeignete Festlegungen zu treffen. Eine nachträgliche Refinanzierung über eine sogenannte Vollkostenrechnung führe nicht zu einer Heilung, da bereits der Beschaffungsvorgang unzulässig sei. Geeignet seien nur Mittel, mit denen sich in einem vertretbaren (finanziellen) Aufwand optimal die in § 1 SGB VII genannten Ziele erfüllen ließen. Es sei aber nicht erkennbar, dass der

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

gesetzliche Auftrag der Klägerin nicht genauso gut (teilweise) mittels Pool-Fahrzeugen oder zum Dienstverkehr zugelassenen Privat-Kraftfahrzeug erfüllt werden könne.

28

Darüber hinaus ergebe sich aus § 30 Abs. 1 Halbsatz 1 SGB IV, dass die Klägerin nur Geschäfte zur Erfüllung ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben tätigen dürfe. Vor diesem Hintergrund sei die Beschaffung und Nutzung von Kraftfahrzeugen nur dann ein solches, sofern dies zu dienstlichen Zwecken erforderlich sei. Mit Blick auf Fahrzeugbeschaffungen (Leasingverträge) bedeute dies, dass diese nur in dem Umfang vorgenommen werden dürften, die den dienstlichen Bedarf abdeckten bzw. sich allein ausgehend von der dienstlichen Nutzung unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten rechneten. Dies sei bei der Dienstwagenregelung der Klägerin jedoch nicht der Fall. Ähnliches ergebe sich aus § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB IV, woraus folge, dass die Kläger für die Bereitstellung und Nutzung von Fahrzeugen nur insoweit Mittel einsetzen dürfe, als dies für den dienstlichen Gebrauch bzw. zur dienstlichen Aufgabenerfüllung erforderlich sei. Im Hinblick auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ergebe sich, dass die Klägerin aufgrund ihrer Vertragsautonomie befugt sei, ihre Einnahmen und Ausgaben durch Beitragserhöhungen im Wege der Umlage anzupassen. Sie sei in Bezug auf den Verwaltungsaufwand aufgrund ihrer Treuhänderfunktion gegenüber ihren Mitgliedern jedoch verpflichtet, ihre Verwaltungsaufgaben mit dem geringstmöglichen Aufwand zu bestreiten. Auch hieraus ergebe sich, dass sie nur Fahrzeugbeschaffungen vornehmen dürfe, wenn dies aus rein dienstlichen Gründen erforderlich sei. Demnach müsse sich die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeuges zwangsläufig ausschließlich aus der dienstlichen Nutzung und nicht erst in Kombination mit einer zusätzlichen privaten Nutzung ergeben, da letzterer mit dem Aufgabenzweck eines Sozialversicherungsträgers nichts zu tun habe. Konkret bedeutet dies, dass die anfallenden Kosten für das Fahrzeug allein auf die dienstlich gefahrenen Kilometer umgelegt werden dürften, um die Wirtschaftlichkeit der Dienstfahrzeuge zu bewerten. Maßgeblich hierfür sei der Vergleich mit der zu gewährenden Wegstreckenentschädigung von 0,35 EUR je Kilometer nach dem LRKG.

29

Gemäß den Kostenübersichten für die Jahre 2018 und 2019 habe die Klägerin über 31 personenbezogene Kraftfahrzeuge verfügt. Laut deren Übersicht, Stand 16. April 2020, habe sich der Fahrzeugbestand der personenbezogenen Kraftfahrzeuge auf 33 erhöht; allerdings hätten hierzu noch keinen Kostenübersichten vorgelegen, so dass die Auswertung aufgrund der Kostenübersichten für die Jahre 2018 und 2019 vorgenommen worden sei. Die personenbezogenen Fahrzeuge würden im Durchschnitt 90 Tage pro Jahr genutzt, wobei die Spanne von 47 bis 142 Tagen reiche. Ausgehend von circa 210 Arbeitstagen pro Jahr (abzüglich Urlaub und Krankheitstagen) erscheine schon dieser Durchschnittswert sehr gering, da der Fahrzeugeinsatz nur in weniger als der Hälfte der Arbeitstage im Jahr erfolge. Von den 31 personenbezogenen Fahrzeuge wiesen derzeit nur elf Kosten von maximal 0,35 EUR je Kilometer auf. Weitere sechs Fahrzeuge überschritten nur knapp den Betrag der Wegstreckenentschädigung in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer, die verbliebenen 14 personenbezogenen Fahrzeuge wiesen Kosten von deutlich mehr als 0,35 EUR je Kilometer auf und würden durchschnittlich auch nur an 75,8 Tagen im Jahr dienstlich verwendet. Sie seien damit als unwirtschaftlich zu betrachten. Bei fünf der 14 unwirtschaftlichen Fahrzeuge habe die Klägerin laut ihrem Schreiben vom 24. April 2020 bereits

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

keine neuen Leasingverträge mehr geschlossen, so dass neun Fahrzeuge übrigblieben, die abzubauen seien.

30

Von den 19 Pool-Fahrzeugen habe die Klägerin laut ihren Angaben zwei von diesen in ihrem Eigentum stehende Fahrzeuge für Transportaufgaben eingesetzt. Diese seien aufgrund ihrer Sonderfunktion nicht berücksichtigt worden. Von den berücksichtigten 17 Pool-Fahrzeugen bewegten sich nur sechs im wirtschaftlichen Bereich, drei Fahrzeuge lägen mit 0,37 EUR knapp darüber. Die Anzahl der Tage mit dienstlicher Nutzung habe je nach Fahrzeug zwischen 73 und 192 Tagen gelegen, im Durchschnitt 123 Tage. Im Schnitt würden die geleasteten Pool-Fahrzeuge Kosten von 0,42 EUR je Kilometer aufweisen. Insoweit sei auch der Pool-Fahrzeugbestand in seinem Umfang von der Klägerin zu überprüfen, unter Berücksichtigung des Entfalls personenbezogener Kraftfahrzeuge und der Möglichkeit, Privat-Pkw zum Dienstreiseverkehr zuzulassen, wobei die Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR/km ausgeschöpft werden könne. Konkret zeige sich an diesen Zahlen, dass die Pool-Fahrzeuge deutlich besser ausgelastet seien als die personenbezogenen. Dies gelte sowohl für die Nutzungstage als auch für die Laufleistung. Da die Kosten je Kilometer Laufleistung (durch die Fixkostendegression) sinken würden, je mehr die einzelnen Kraftfahrzeuge dienstlich genutzt würden, müsse festgehalten werden, dass vor diesem Hintergrund personenbezogene Fahrzeuge nur dann gerechtfertigt seien, wenn sie in der Wirtschaftlichkeit einem Pool-Fahrzeug, das seinerseits wirtschaftlich sein müsse, entsprächen. Soweit sich daher personenbezogene Fahrzeuge nicht rechneten, könne die wegen der gesetzlichen Aufgaben der Klägerin erforderliche Laufleistung mit Pool-Fahrzeugen oder über zum Dienstreiseverkehr zugelassene Privat-Kraftfahrzeug erbracht werden. Gegen Pool-Fahrzeuge könne nicht eingewendet werden, dass aus steuerrechtlichen Gründen (geldwerter Vorteil) die Mitnahme von Pool-Fahrzeugen nach Hause, um ein Dienstgeschäft am Folgetag anzutreten, untersagt sei. Denn Ziffer 2.2 des Schreibens des BMF vom 4. April 2018 lasse diese Vorgehensweise ausdrücklich zu.

31

Am 26. August 2020 hat die Klägerin gegen den ihr am 28. Juli 2020 zugegangenen Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 beim Landessozialgericht Baden-Württemberg (LSG) Klage erhoben.

32

Sie führt zur Klagebegründung aus, dass von ihr verwendete Konzept zur Überlassung von Dienstwagen sei nachweislich das wirtschaftlichste und kostensparendste aller Unfallversicherungsträger. Dies belege der Ergebnisbericht eines vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) initiierten und vom ihrem Spitzenverband, der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e.V. (DGUV), durchgeführten Benchmarking-Projekts im Sinne von § 69 Abs. 5 SGB IV "Effektivität und Wirtschaftlichkeit in der Beschaffung" aus Juli 2020, an dem sie mit 16 anderen von insgesamt 33 Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung teilgenommen habe. Außerdem sei die Wirtschaftlichkeit des Dienstwagenüberlassungskonzepts auch durch das Prüfungsamt für die Sozialversicherung des Ministeriums für Soziales und Integration BW in einer bei der Klägerin im Jahr 2019 durchgeführten Prüfung gemäß § 88 SGB IV mittelbar bestätigt worden. Der Beklagte ignoriere all dies und versuche ihr ein anderes Modell aufzuzwingen, das nachweislich zu erheblichen Kostensteigerungen führen würde. Der Grund dafür sei, dass sich der Beklagte daran störe, dass sie ihren Mitarbeitern, die auf ein Dienstkraftfahrzeug angewiesen seien, die private

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Nutzung dieses Dienstkraftfahrzeuges erlaube. Voraussetzung für die Zuweisung eines Dienstkraftfahrzeuges zur persönlichen Nutzung sei dabei, dass die dienstlich zurückgelegten Kilometer die private Nutzung überstiegen. Durch diese Vorgehensweise würden die Kraftfahrzeugbetriebskosten zugunsten beider Seiten deutlich sinken. Hieraus versuche der Beklagte eine Aufgabenüberschreitung ihrerseits zu konstruieren, was ersichtlich an den Haaren herbeigezogen sei. Das Verhalten des Beklagten sei daher mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen, insbesondere mit dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, nicht in Einklang zu bringen. Es sei für sie auch vollkommen unverständlich, weshalb der Beklagte von ihr verlange, unnötige Mehrkosten zu generieren.

33

Der Beklagte habe sein auf die Rechtsaufsicht beschränktes Aufsichtsrecht überschritten und sie dadurch in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt. Von der Rechtsaufsicht des Beklagten seien nicht Fragen der Zweckmäßigkeit umfasst. Darüber hinaus gebiete der in § 29 Abs. 1 SGB IV niedergelegte Grundsatz der Selbstverwaltung eine maßvolle Ausübung der Rechtsaufsicht. Dies habe zur Folge, dass ihr bei der Ausübung ihres Selbstverwaltungsrechts ein gewisser Bewertungsspielraum bzw. eine Einschätzungsprärogative zukommen. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sei ein unbestimmter Rechtsbegriff, woraus sich im Weiteren ergebe, dass Aufsichtsmaßnahmen, die ein Handeln oder Unterlassen des Versicherungsträgers beanstandeten, das sich im Bereich des rechtlich noch Vertretbaren bewege, unzulässig und rechtswidrig seien. Zu den Instrumenten, die dazu dienten, den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu konkretisieren, gehöre nach § 69 Abs. 5 SGB IV auch das Benchmarking. § 1 SGB VII räume den Unfallversicherungsträgern hinsichtlich der Auswahl der Mittel – sofern sie geeignet seien und auch sonst den Vorgaben des SGB VII entsprächen – einen Beurteilungs- bzw. Gestaltungsspielraum ein, um ihre gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen. Eine Grenze ergebe sich aus dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Die Verpflichtung zur Wahl eines weniger kostenintensiven Mittels bestehe nur dann, wenn mehrere Mittel zur Verfügung stünden, die im Hinblick auf das vom Unfallversicherungsträger definierte Ziel gleich geeignet seien.

34

Vor dem Hintergrund dieser Maßstäbe seien sämtliche auf die Beschaffung und Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstfahrzeuge bezogenen Anordnungen des Verpflichtungsbescheides rechtswidrig. Der Beklagte verpflichte sie, eine dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechende Verwaltungspraxis, mit der sie ihre gesetzlich zugewiesenen Aufgaben wahrnehme, zugunsten einer mit erheblichen Mehrkosten verbundenen und deshalb weder wirtschaftlichen noch sparsamen Art und Weise der Aufgabenwahrnehmung aufzugeben. Die vom Beklagten vorgebrachten Alternativen seien nicht in gleichem Maße geeignet und/oder mit höheren Kosten verbunden. Die Zulassung der Nutzung privater Kraftfahrzeuge für Dienstreisen hätte zur Folge, dass sie für sämtliche gefahrene Kilometer eine Wegstreckenschädigung von 0,35 EUR je Kilometer zu gewähren hätte, es entstünden demnach Mehraufwendungen in Höhe von circa 25 % im Vergleich zu den bisherigen Modalitäten. Die Nutzung privater Kraftfahrzeuge genüge nicht in jedem Fall ihren Ansprüchen hinsichtlich der Sicherheitsausstattung und der Umweltstandards. Ebenso seien die in vielen Städten zwischenzeitlich bestehenden Dieselfahrverbote zu beachten, wodurch nicht jedem ihrer Mitarbeiter eine Nutzung seines privaten Kraftfahrzeuges möglich sei. Die ebenfalls vom Beklagten vorgeschlagene

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

ausschließliche Nutzung von Pool-Fahrzeugen sei ebenso nicht wirtschaftlicher, da sie zu einem erheblichen zeitlichen Mehraufwand für ihre Mitarbeiter führe. Es entstünde in zeitlicher Hinsicht ein Mehrbedarf von drei Vollzeitkräften. Bei der Mitnahme des Pool-Fahrzeuges nach Hause am Vorabend der Dienstreise müsse eine private Nutzung des Pool-Fahrzeuges zugelassen und vom jeweiligen Mitarbeiter als geldwerter Vorteil versteuert werden. Etwas Anderes folge auch nicht aus dem vom Beklagten in diesem Zusammenhang angeführten Schreiben des BMF vom 4. April 2018. Denn bereits aus dem klaren Wortlaut der Ziffer 2.2 der dort genannten Bestimmung ergebe sich, dass ein geldwerter Vorteil ausschließlich für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte nur an denjenigen Tagen ausgeschlossen sei, an denen die Dienstreise an der Wohnung angetreten bzw. beendet werde. Nicht umfasst seien diejenigen Fahrten, die erforderlich seien, um das Pool-Fahrzeug am Vorabend der Dienstreise an den Wohnort und am Tag nach der Dienstreise an den Dienort zurück zu verbringen.

35

Stehe somit fest, dass die konkrete Art und Weise der Beschaffung und Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstfahrzeuge zur Erfüllung der ihr gesetzlich zugewiesenen Aufgaben erforderlich gewesen sei, weil andere gleich geeignete, jedoch wirtschaftlichere Alternativen nicht zur Verfügung gestanden hätten, folge hieraus zwingend, dass sie ihren gesetzlich zugewiesenen Aufgabenbereich mit der Wahrnehmung der hierauf bezogenen Geschäfte im Sinne von § 30 Abs. 1 Halbsatz 1 SGB IV und der hierbei entstandenen Verwaltungskosten nicht überschritten habe. Leite man die Überschreitung ihres gesetzlichen Aufgabenbereichs ausschließlich daraus her, dass bei den personenbezogenen Dienstfahrzeugen auch eine überwiegende private Nutzung zulässig sei, hätte dies die paradoxe und im Hinblick auf den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit völlig sinnwidrige Konsequenz, dass es ihr verwehrt wäre, die wirtschaftlichste und sparsamste Alternative unter sämtlichen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Bereitstellung von Dienstfahrzeugen zu wählen. Sie wäre stattdessen gezwungen, sehenden Auges eine Alternative anzuwenden, die entweder bereits nicht gleich geeignet oder jedenfalls mit deutlich höheren Kosten verbunden sei. Abgesehen davon habe der Beklagte mit seinem Vorwurf, sie würde eine "überwiegend private Nutzung der personenbezogenen Fahrzeuge" zulassen, übersehen, dass ihre Dienstfahrzeug-Richtlinie zwar eine solche Möglichkeit vorsehe, die tatsächliche langjährige Verwaltungspraxis hiervon aber abweiche, da sie im gesamten Beanstandungszeitraum personenbezogene Dienstfahrzeuge abweichend von § 6 Abs. 3 der Dienstfahrzeug-Richtlinie nur genehmigt habe, wenn sich im Wege der Prognose eine voraussichtliche Gesamtfahrleistung von mindestens 20.000 km mit einem überwiegenden, mehr als 50-prozentigem Anteil an dienstlicher Nutzung ergeben habe. Auch erkenne der Beklagte, dass ihr die Beschaffung der in Rede stehenden Fahrzeuge zu den tatsächlich entstandenen Kosten nur deshalb möglich gewesen sei, weil sie aufgrund der Zulassung der privaten Nutzung über die dienstliche Fahrleistung hinaus besonders günstige Leasingkonditionen habe erhalten können.

36

Der Beklagte bleibe im Weiteren eine Begründung dafür schuldig, weshalb allein der Umstand, dass wenn nach der – in diesem Punkt nicht praktizierten – Dienstfahrzeug-Richtlinie auch eine überwiegend private Nutzung zulässig wäre, dies dazu führen solle, dass sie mit der Zurverfügungstellung der personenbezogenen Dienstfahrzeuge trotz Erforderlichkeit ihren gesetzlichen Aufgabenbereich überschreite. Er gehe damit von der Prämisse

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

aus, dass die Zulassung einer überwiegend privaten Nutzung auch dann unzulässig sei, wenn dies im Einzelfall die wirtschaftlichste und sparsamste Form der Aufgabenerfüllung sei und jede andere Form der Aufgabenerfüllung mit Mehrkosten verbunden wäre. Abgesehen davon, dass nach ihrer Genehmigungspraxis eine überwiegend private Nutzung gerade nicht zugelassen werde, wäre die Rechtsauffassung des Beklagten auch dann unzutreffend, falls sie eine überwiegend private Nutzung zugelassen haben sollte. Dies ergebe sich aus der Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums für den Kraftfahrzeugbetrieb des Land BW (VwV Kfz) vom 2. Juni 2017, wonach Voraussetzung für die "außerdienstliche Benutzung eines Dienstkraftfahrzeugs" ausschließlich die Entrichtung eines "angemessenen Kilometerentgelts" und die regelmäßige dienstliche Nutzung des Fahrzeuges sei, nicht hingegen, dass die private Nutzung die dienstliche Nutzung vom Umfang her nicht überschreite. Auch sei der Verwaltungsaufwand für die Vollkostenerstattung nicht von der Anzahl der gefahrenen Kilometer abhängig.

37

Im Weiteren habe der Beklagte nicht dargelegt, aus welcher Rechtsnorm er die Anforderungen herleite, dass die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeugs sich ausschließlich aus der dienstlichen Nutzung ergeben müsse und dass die anfallenden Kosten für das Fahrzeug allein auf die dienstlich gefahrenen Kilometer umgelegt werden dürften. Tatsächlich existiere eine solche Rechtsnorm nicht. Die vom Beklagten behaupteten Anforderungen seien vielmehr Konsequenz seiner eigenen, schon im Ausgangspunkt verfehlten Auffassung, dass sie dadurch, dass sie bei der Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstfahrzeuge auch eine private Nutzung zulasse, ihren gesetzlich zugewiesenen Aufgabebereich überschreite. Hätte sie die Leasingkonditionen bei der Beschaffung ausschließlich ausgehend von den dienstlichen Laufleistungen verhandelt, wären der Beschaffungspreis und in der Folge die Gesamtfixkosten höher ausgefallen.

38

Rechtswidrig sei auch die Anordnung in Ziffer I Abs. 3 Unterabs. 1 des Verpflichtungsbescheides, wonach sie verpflichtet werde, "in Grenzfällen der Wirtschaftlichkeit personenbezogener Fahrzeuge zu prüfen, ob stattdessen eine bevorzugte Nutzung von Poolfahrzeugen in Betracht kommt." Eine solche Prüfung, ob diejenigen Mitarbeiter, denen ein personenbezogenes Dienstfahrzeug zur Verfügung gestellt sei, die Voraussetzungen für eine Zuordnung auch weiterhin erfüllten, werde von ihr bereits bisher im jährlichen Turnus vorgenommen und sei in dieser Form in § 6 Abs. 3 Unterabs. 1 Satz 2 der Dienstfahrzeug-Richtlinie ausdrücklich vorgesehen ("Die hierfür erforderlichen Berechnungen werden jährlich durchgeführt."). Da sie genau diejenige Verhaltensweise, zu der sie nunmehr aufsichtsbehördlich verpflichtet werde, bereits praktiziere, sei die Anordnung einer entsprechenden Verpflichtung mangels Veranlassung durch sie rechtswidrig.

39

Darüber hinaus rechtswidrig sei die Anordnung in Ziffer II des Verpflichtungsbescheides, wonach sie verpflichtet werde, "künftig Erst- und Folgebeschaffungen von personenbezogenen Dienstfahrzeugen nur noch dann vorzunehmen, wenn von deren Wirtschaftlichkeit allein unter Zugrundelegung der dienstlichen Laufleistung sowie den Nutzungstagen ausgegangen werden kann. Die Wirtschaftlichkeit bemisst sich grundsätzlich daran, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 Euro je Kilometer liegen. Bei den Nutzungstagen ist ein Richtwert von mindestens 90 Tagen zu Grunde zu legen." Für diese Verpflichtung gebe es ebenfalls keine gesetzliche

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Grundlage. Bei dem Wert von 90 Tagen handele es sich – wie sich aus Seite 13 des Verpflichtungsbescheides ergebe – um den Durchschnittswert der Anzahl der Tage, an denen die personenbezogenen Dienstfahrzeuge im Jahr 2018/2019 dienstlich genutzt worden seien. Weshalb diesem sich zufällig für ein bestimmtes Jahr ergebenden Durchschnittswert in rechtlicher Hinsicht die Eigenschaft eines "Mindest-Richtwerts" zukommen solle, erschließe sich nicht.

40

Deswegen sei sie nicht verpflichtet, ihre Dienstfahrzeug-Richtlinie entsprechend Ziffer III Satz 1 des Verpflichtungsbescheides "im Sinne von Ziffer II zu ändern oder es sind ggf. in anderer geeigneter Form entsprechende Festlegungen zu treffen". Da die in Ziffer II enthaltenen Vorgaben jeglicher rechtlichen Grundlage entbehren, sei auch die Verpflichtung zu einer entsprechenden Änderung der Dienstfahrzeug-Richtlinie rechtswidrig. In der Tat beabsichtige sie jedoch eine Änderung ihrer Dienstfahrzeug-Richtlinie im Sinne der Beanstandung im Prüfbericht des Prüfungsamtes, wonach die in § 6 Abs. 3 Dienstfahrzeug-Richtlinien vorgesehene Jahreslaufleistung von mindestens 16.000 km bei einem personenbezogenen Fahrzeug zu gering angesetzt sei, da erst bei einer Laufleistung von ca. 20.000 km der wirtschaftliche Bereich erreicht und der im LRKG festgelegte Satz in Höhe von 0,35 EUR/km für ein Privat-Kraftfahrzeug, das zum Dienstreiseverkehr zugelassen ist, unterschritten werde. Diese Empfehlung, die sie – wie der Kostenübersicht 2018/2019 zu entnehmen sei – bereits umgesetzt habe, sei allein aufgrund des laufenden aufsichtsrechtlichen Verfahrens und der streitgegenständlichen Anordnung in Ziffer III des Verpflichtungsbescheids noch nicht umgesetzt worden. Nach Abschluss des vorliegenden Verfahrens werde sie die Dienstfahrzeug-Richtlinie entsprechend den Empfehlungen des Prüfungsamtes anpassen.

41

Die im angegriffenen Verpflichtungsbescheid vom Beklagten getroffenen weiteren Annex-Anordnungen bezüglich der personenbezogenen Dienstfahrzeuge (Ziffer I Abs. 2 Unterabs. 2, Abs. 3 Unterabs. 2 und Ziffer III Satz 2 des Verpflichtungsbescheides) seien aufgrund der dargestellten rechtswidrigen Anordnungen, auf die sie sich bezögen, rechtswidrig.

42

Zuletzt sei auch die die Pool-Fahrzeuge betreffenden Anordnungen gemäß Ziffer IV Abs. 1 (Verpflichtung zur Anpassung des Poolfahrzeugbestands) und deshalb ebenso die hierauf bezogene Annex-Anordnung in Ziffer IV Abs. 2 rechtswidrig. Sie sei ihrer aus dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit resultierenden Verpflichtung, ihren Pool-Fahrzeugbestand jeweils so anzupassen, dass sie die Anforderungen des Wirtschaftlichkeitsgebots einhalte, bislang stets nachgekommen. So habe sie, wie sie dem Beklagten mit Schreiben vom 24. April 2020 mitgeteilt habe, den Pool-Fahrzeugbestand mit Auslaufen der Leasingverträge um acht Fahrzeuge reduziert. Ferner sei die Verpflichtung auch insofern rechtswidrig, als für sie keine Rechtspflicht bestehe, sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Pool-Fahrzeugbestands an dem aus dem LRKG stammenden Wert von 0,35 EUR/ km zu orientieren. Ein Pool-Fahrzeugbestand müsse von der Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge so konzipiert sein, dass eine ordnungsgemäße Aufgabenerfüllung auch an solchen Tagen gesichert sei, an denen ein erhöhter Bedarf bestehe. Es müsse mit anderen Worten vermieden werden, dass dringende Aufgaben an einzelnen Tagen

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

allein deshalb nicht erledigt werden könnten, weil Pool-Fahrzeuge nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung stünden.

43

Die Klägerin beantragt,

44

den Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 aufzuheben.

45

Der Beklagte beantragt,

46

die Klage abzuweisen.

47

Er führt aus, die Klägerin trage in der Klagebegründung keine Argumente vor, die zu einer anderen rechtlichen Bewertung der von ihm festgestellten Rechtsverletzungen bzw. den sich daraus ergebenden Konsequenzen führten.

48

Nach § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII dürften Betriebsmittel nur für Aufgaben, die gesetzlich oder durch die Satzung vorgesehen seien, sowie für die Verwaltungskosten verwendet werden. Zu den Verwaltungskosten gehörten nur die Ausgaben, die zur Einrichtung und Aufrechterhaltung des Verwaltungsbetriebs erforderlich seien. Wenn daher Dienstfahrzeuge über das erforderliche, d. h. das dienstlich begründete Maß beschafft würden, widerspreche dies dieser Vorschrift. Daran ändere auch nichts, dass – was erst aus der Klagebegründung hervorgehe – personenbezogene Fahrzeuge erst dann genehmigt würden, wenn sich eine prognostizierte Gesamtfahrleistung von mindestens 20.000 km mit einem überwiegenden, mehr als 50-prozentigem Anteil an dienstlicher Nutzung ergebe. Insofern müsse sich der von der Klägerin beanspruchte Beurteilungsspielraum hinsichtlich der Eignetheit der Mittel im gesetzlichen Rahmen bewegen. Wenn diese aus der Verpflichtung, alle geeigneten Mittel zu ergreifen, ableite, dass damit auch erhöhte finanzielle Aufwendungen verbunden sein könnten, möge dies zwar zutreffen, soweit es um die Leistungen als solche gehe, nicht aber bei Verwaltungskosten, die keine direkten Auswirkungen auf das Leistungsgeschehen hätten. Die erhöhten finanziellen Aufwendungen dürfen sich immer nur auf das dienstlich Erforderliche beziehen, eine Privatnutzung von Dienstfahrzeugen gehöre hierzu nicht.

49

Aus § 30 SGB IV, der den gesetzlichen Aufgabenbereich der Klägerin umreißt, ergebe sich bezogen auf die Dienstwagennutzung, dass diese nur insoweit Mittel für die Bereitstellung und Nutzung von Fahrzeugen einsetzen dürfe, als dies für den dienstlichen Gebrauch bzw. zur Aufgabenerfüllung erforderlich sei. Durch die Modalitäten der personenbezogenen Nutzung ergebe sich ein erhöhter Mitteleinsatz für Fahrzeugbeschaffungen, der insoweit nicht der Aufgabenerfüllung bzw. deren sachgerechter Durchführung diene.

50

Soweit die Klägerin behauptete, dass die für die personenbezogenen Fahrzeuge angefallenen Verwaltungskosten für die Erfüllung von deren gesetzlichen Aufgaben erforderlich gewesen seien, weil die Nutzung privater Fahrzeuge und von Pool-Fahrzeugen zwar gleich geeignet, jedoch teurer wäre, sei dies unzutreffend. Die Richtigkeit dieser Argumentation

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

setze mehreres gleichzeitig voraus, nämlich, dass zur Wirtschaftlichkeit von personenbezogenen Dienstfahrzeugen auch die privat gefahrenen Kilometer einbezogen werden dürfen, was nicht der Fall sei, weiter dass bei Privat-Kraftfahrzeugen die Wegstreckenentschädigung generell 0,35 EUR/km betrage, was jedoch nur dann der Fall sei, wenn eine entsprechende Anerkennung im überwiegenden dienstlichen Interesse erfolge (vgl. § 6 Abs. 2 Nr. 2 LRKG) – ansonsten liege die Wegstreckenentschädigung bei 0,25 EUR (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 2 LRKG), bekanntlich erstatte die Klägerin selbst nur 0,25 EUR – und schließlich, dass Pool-Fahrzeuge generell teurer als personenbezogene Dienstfahrzeuge seien, was in dieser Pauschalität ebenfalls nicht stimme, weil dies stark von deren Auslastung abhängig sei. Es komme nicht darauf an, ob die dienstliche oder die private Nutzung überwiege, entscheidend sei vielmehr, dass sich die Anschaffung eines Dienstfahrzeuges rein aus den dienstlichen Erfordernissen rechtfertigen müsse. Dies sei dann nicht gegeben, wenn sich aus der Privatnutzung ein erhöhter Beschaffungsaufwand ergebe.

51

Soweit die Klägerin vortrage, durch den Verpflichtungsbescheid werde ihr Selbstverwaltungsrechts verletzt, verkenne sie, dass sie sich mit ihrer Dienstwagen-Richtlinie nicht im Rahmen des Selbstverwaltungsrecht bewege. Dies ergebe sich sowohl aus dem SGB IV als auch aus dem SGB VII. Der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz könne nicht losgelöst von den gesetzlichen Rahmenbedingungen gesehen werden, auf denen er beruhe.

52

Der Verpflichtungsbescheid sei auch insoweit rechtmäßig, als er Anordnungen hinsichtlich des Pool-Fahrzeugbestands treffe. Ob der Pool-Fahrzeugbestand dem Wirtschaftlichkeitsgrundsatz entspreche, könne nur im Gesamten betrachtet werden, d. h. es gehe insbesondere um ein geeignetes Zusammenspiel von Pool- und personenbezogenen Dienstfahrzeugen bzw. Privatfahrzeugen, die für Dienstfahrten genutzt werden können. Hinsichtlich des Pool-Fahrzeugbestands sei lediglich verlangt worden, dass dieser mit Blick auf die Einhaltung des Wirtschaftlichkeitsgebots angepasst werden müsse.

53

Ebenso sei im Verpflichtungsbescheid ausreichend begründet worden, aus welchen Gründen sich die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeuges ausschließlich aus seiner dienstlichen Nutzung ergeben müsse. Das Finanzministerium BW habe hierzu mitgeteilt, dass sich die Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines Dienstkraftfahrzeuges vor dem Hintergrund der Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazu ergänzend erlassenen VwV Kfz ausschließlich auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Dienststelle beziehe. Wenn sich die Anschaffung eines Dienstkraftfahrzeuges mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit bei reinem dienstlichen Betrieb nicht rechne, sei insgesamt von der Beschaffung Abstand zu nehmen. Denn dann sei die Anschaffung des Dienstkraftfahrzeuges nicht wirtschaftlich. Auch ermögliche die VwV Kfz nach den Ausführungen des Finanzministeriums BW grundsätzlich keine private Nutzung eines Dienstfahrzeuges.

54

Da das Wirtschaftlichkeitsgebot nicht losgelöst von der Aufgabenstellung betrachtet werden könne, sei die von der Klägerin behauptete Konkretisierung des Wirtschaftlichkeitsgebots durch das Benchmarking nicht möglich. Ein Benchmarking, das unabhängig von den Erfordernissen der Aufgabenstellung bzw. nicht unter Berücksichtigung des dafür notwendigen Mitteleinsatzes erfolge, entspreche von vorneherein nicht dem Wirtschaftlichkeitsgebot und diene auch nicht dessen Konkretisierung.

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

55

Wenn die Klägerin geltend mache, die ausschließliche Nutzung von Pool-Fahrzeugen sei mit sachlichen und personellen Mehrkosten verbunden, habe sie den Verpflichtungsbescheid nicht richtig gelesen. Denn es werde keine ausschließliche Nutzung von Pool-Fahrzeugen verlangt. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin sei durchaus ein Dienstantritt mit dem Pool-Fahrzeug von der Wohnung der Mitarbeiter der Klägerin möglich. Nach der Auskunft des Finanzministeriums BW entstehe hierdurch kein geldwerter Vorteil.

56

Der Einwand der Klägerin, dass sie bereits die bevorzugte Nutzung von Pool-Fahrzeugen praktiziere, sodass die Anordnung einer entsprechenden Prüfung mangels Veranlassung durch sie rechtswidrig sei, verfange nicht. Diese habe offenbar nicht verstanden, was die im Rahmen des Verpflichtungsbescheides ins Spiel gebrachte Möglichkeit einer bevorzugten Nutzung von Pool-Fahrzeugen beinhalte. Es gehe dabei um Pool-Fahrzeuge, die einer Person bevorzugt zur Verfügung stünden, wenn sie ein solches benötige. Der Vorteil dieses Modells gegenüber einer rein personenbezogenen Nutzung bestehe darin, dass das Fahrzeug auch von anderen Personen benutzt werden könne, wenn der bevorzugt Berechtigte es nicht für dienstliche Zwecke benötige.

57

Die Behauptung der Klägerin, sie bekomme besonders günstige Leasingkonditionen, da mit den personenbezogenen Fahrzeugen mehr Kilometer gefahren würden, treffe nach Auskunft des Finanzministeriums BW nicht zu. Danach berechneten die Hersteller ihre Leasingraten anhand des Restwerts. Dies bedeute, dass eine niedrige Laufleistung zu geringeren Leasingraten führe. Mit einer höheren Laufleistung gehe eine größere Abnutzung einher, die zu einem geringeren Wiederverkaufswert führe und damit auch zu höheren Leasingraten. Alles andere wäre völlig lebensfremd und widerspreche den Erfahrungen der Fuhrparkleitung des Finanzministeriums BW.

58

Die Klägerin ist der Klageerwiderung des Beklagten entgegengetreten, die einmal mehr belege, dass auf Seiten des Beklagten nach wie vor offensichtlich grundlegende Missverständnisse hinsichtlich der Verfolgung der Ziele von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit durch ihr Handeln vorlägen. Es bestehe einerseits ein grundlegender Dissens über die maßgeblichen rechtlichen Rahmenbedingungen. Andererseits würden auf Seiten des Beklagten die für ein den Zielen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechendes Handeln maßgeblichen wirtschaftlichen Parameter offenbar falsch verstanden und bestimmte tatsächliche Zusammenhänge nicht gesehen. Sie habe bereits dargelegt, dass die Genehmigung für ein personenbezogenes Dienstfahrzeug abweichend von § 6 Abs. 3 der Dienstfahrzeug-Richtlinie nicht bereits bei einer Gesamtfahrleistung von mindestens 16.000 km bei einem Mindestanteil der Dienstfahrten in Höhe von 6.000 km, sondern erst bei einer voraussichtlichen Gesamtfahrleistung von mindestens 20.000 km mit gleichzeitigem überwiegenden, mehr als 50-prozentigen Anteil dienstlicher Nutzung erfolge. Die Wirtschaftlichkeit des von ihr praktizierten Modells der Beschaffung und Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen sei durch den Prüfbericht des Prüfungsamtes für die Sozialversicherung aus dem Jahr 2019 und des Ergebnisbericht Benchmarking bestätigt worden.

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

59

Die Aussagen des Finanzministeriums BW zur Höhe der Leasingraten seien unzutreffend. Vielmehr ergäben sich die besonders günstigen von ihr erzielten Leasingkonditionen daraus, dass bestimmte Hersteller für Behörden besondere Leasingkonditionen zu attraktiven Raten und ohne Restwertvereinbarungen anböten. Allerdings müssten dafür konkrete Kilometervereinbarungen getroffen und eine eingeschränkte Produktpalette akzeptiert werden. Die Leasingraten lägen unter diesen Bedingungen um ein Vielfaches unter den marktüblichen Preisen.

60

Nochmals hat die Klägerin betont, dass die Beschaffung der personenbezogenen Dienstfahrzeuge und der Mitteleinsatz hierfür zur Erfüllung der ihr gesetzlich zugewiesenen Aufgaben erforderlich gewesen seien. Die alternativ in Betracht kommenden Möglichkeiten der Zulassung privater Kraftfahrzeuge zur dienstlichen Nutzung und die Zurverfügungstellung von Pool-Fahrzeugen wären aus den in der Klagebegründung eingehend ausgeführten Gründen nicht im gleichen Maße geeignet und/oder mit höheren Kosten verbunden gewesen als die vom Beklagten beanstandete Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstfahrzeuge. Sie habe hierdurch ihren gesetzlichen Aufgabenbereich nicht überschritten. Gleich geeignete Alternativen hätten infolge der Höhe der zu gewährenden Wegstreckenschädigung bei der Nutzung von Privatfahrzeugen und des Entstehens eines geldwerten Vorteils bei der Nutzung von Pool-Fahrzeugen nicht zur Verfügung gestanden. Die gegenteilige Stellungnahme des Finanzministeriums BW sei rechtlich nicht verbindlich. Zu dieser Frage existiere – soweit ersichtlich – bislang weder Rechtsprechung der Finanzgerichte noch hätten das Finanzministerium BW oder der Beklagte Nachweise für die von ihnen vertretene Auslegung genannt, insofern müsse diese Frage als ungeklärt gelten. Alleine die von einem Mitarbeiter des Finanzministeriums BW gegenüber einem anderen Mitarbeiter eines Landesministeriums geäußerte rechtliche Bewertung gebe ihr nicht die erforderliche Rechtssicherheit im Hinblick auf eine zukünftige Prüfung durch das zuständige Finanzamt. Entgegen den Ausführungen des Beklagten bzw. des Finanzministeriums BW ergebe sich auch aus der VwV Kfz nicht anderes. Im Weiteren gehöre nach der Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG, Urteil vom 24. April 2002 – B 7 A 1/01 R –) die VwV Kfz nicht zu dem für einen Sozialversicherungsträger maßgebenden Recht, dessen Beachtung durch die Aufsichtsbehörde verlangt und angeordnet werden könne.

61

Hinsichtlich des weiteren Sach- und Streitstandes wird auf die Verwaltungs- und Gerichtsakte Bezug genommen.

## Gründe

62

Die zulässige Klage gegen die Aufsichtsordnung des beklagten Landes BW ist unbegründet.

63

Streitgegenstand des Klageverfahrens ist der Verpflichtungsbescheid des Beklagten nach § 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV vom 28. Juli 2020, durch den der Beklagte die Klägerin verpflichtet hat bei den Kraftfahrzeugzuordnungen (S UK 5025, S UK 5028, S UK 5031, S UK

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

5033, S UK 5034, S UK 5037, S UK 5040, S UK 5041, S UK 5047, S UK 5053, S UK 5055, S UK 5060 und S UK 5062) bzw. etwaigen Nachfolge-Kraftfahrzeug-Zuordnungen nach Ablauf der individuellen Leasingvertragslaufzeit keine personenbezogenen Dienstfahrzeuge mehr zur Verfügung zu stellen, weiter den Vollzug gegenüber dem Beklagten jeweils schriftlich zu bestätigen. Weiter ist sie in Grenzfällen der Wirtschaftlichkeit personenbezogener Fahrzeuge verpflichtet zu prüfen, ob stattdessen eine bevorzugte Nutzung von Poolfahrzeugen in Betracht kommt, wobei der Beklage über Prüfung und deren Ergebnis zu informieren ist (Ziffer I). Künftig sind Erst- und Folgebeschaffungen von personenbezogenen Dienstfahrzeugen nur noch dann vorzunehmen, wenn von deren Wirtschaftlichkeit, die sich grundsätzlich daran bemisst, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer zugrunde liegen, alleine aufgrund dienstlicher Laufleistung ausgegangen werden kann, wobei bei den Nutzungstagen ein Richtwert von mindestens 90 Tagen zugrunde zu legen ist (Ziffer II). Die "Richtlinie nach § 35 Abs. 3 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugen der U" ist im Sinne der Ziffer II zu ändern, gegebenenfalls sind in anderer geeigneter Form entsprechende Festlegungen zu treffen, welches dem Beklagten zum gegebenen Zeitpunkt zu übermitteln ist (Ziffer III). Der Pool-Fahrzeugbestand ist so anzupassen (unter Berücksichtigung der zu reduzierenden personenbezogenen Fahrzeuge und der Möglichkeit, Privat-Kraftfahrzeuge zum Dienstreiseverkehr bei Gewährung der Wegstreckenentschädigung des Landes zuzulassen), dass von dessen Wirtschaftlichkeit, die sich danach bemisst, dass die Kosten pro Kilometer im Rahmen der Wegstreckenentschädigung des Landes in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer liegen, ausgegangen werden kann, wobei der Beklagte über Prüfung und deren Ergebnis schriftlich zu informieren ist (Ziffer IV).

64

Die Klage gegen diesen Verpflichtungsbescheid des Beklagten vom 28. Juli 2020 ist zulässig.

65

Das LSG ist nach § 29 Abs. 2 Nr. 2 Sozialgerichtsgesetz (SGG) erstinstanzlich zur Entscheidung berufen, denn es handelt sich in der Sache um eine Aufsichtsangelegenheit gegenüber einem Träger der Sozialversicherung. Die Klägerin ist in diesem Sinne als Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung für die nach § 4 ihrer Satzung – die nach §§ 2, 3 und 6 Sozialgesetzbuch Siebtes Buch (SGB VII) versicherten Personen – in BW Sozialversicherungsträger. Ihr sachlicher Zuständigkeitsbereich ergibt sich aus § 3 ihrer Satzung. Das LSG ist für die erhobene Klage örtlich zuständig, denn die Klägerin hat ihren Sitz in BW und damit im Bezirk des erkennenden LSG (§ 57 Abs. 1 Satz 1 SGG).

66

Die Anfechtung des Verpflichtungsbescheides ist als Aufsichtsklage nach § 54 Abs. 3 SGG zulässig (zur ebenso zulässigen Anfechtungsklage nach § 54 Abs. 1 Satz 1 SGG, vgl. BSG, Urteil vom 10. März 2015 – B 1 A 10/13 R –, juris, Rz. 10), da der Beklagte mit den "Anordnungen" im Sinne des § 54 Abs. 3 SGG am 28. Juli 2020 einen Eingriff in die Rechtssphäre des Selbstverwaltungsträgers, nämlich der Klägerin, vorgenommen hat, was zwingende Voraussetzung für die rechtliche Qualifizierung einer Maßnahme der Aufsichtsbehörde ist (so bereits BSG, Urteil vom 8. April 1987 – 1 RR 4/86 –, SozR 7223 Art 8 § 2 Nr. 3). Die aufsichtsbehördliche Anordnung der Beklagten ist zugleich ein Verwaltungsakt (§ 31 Satz 1 Sozialgesetzbuch Zehntes Buch [SGB X]).

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

67

Weiter bedurfte es keines Vorverfahrens nach § 78 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 SGG, weil der Verpflichtungsbescheid von einer obersten Landesbehörde, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau BW, zwischenzeitlich dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration BW, erlassen worden ist.

68

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung des Anspruchs auf Aufhebung der Verpflichtungsanordnung ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung, was dem materiellen Recht entspricht. Dies ist vorliegend insofern von Bedeutung, als die Klägerin zuletzt vorgetragen hat, dass sie die Genehmigung für ein personenbezogenes Dienstfahrzeug abweichend von § 6 Abs. 3 der Dienstfahrzeug-Richtlinie nunmehr erst bei einer voraussichtlichen Gesamtfahrleistung von mindestens 20.000 km mit gleichzeitigem überwiegender, mehr als 50-prozentigen Anteil dienstlicher Nutzung erteilt. Für die Festlegung des maßgeblichen Zeitpunkts ist es im Ergebnis nicht entscheidend, dass es sich bei der Klage in der Sache um eine reine Anfechtungsklage handelt. Der Rückgriff auf die Klageart zur Bestimmung der maßgeblichen Sach- und Rechtslage entspricht lediglich einer Faustregel mit praktisch einleuchtenden Ergebnissen. Nach dieser Faustregel ist bei Anfechtungsklagen grundsätzlich die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung maßgeblich. Bestimmt das materielle Recht einen anderen maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt, ist für die Anwendung der Faustregel kein Raum. Die Verpflichtungsanordnung des Beklagten könnten keinen Bestand haben, wenn sie nach dem zur Zeit der Entscheidung des Gerichts geltenden Rechtszustand rechtswidrig wäre. Daran kann allein der Umstand nichts ändern, dass der Aufsichtsbehörde hinsichtlich des Einschreitens gegen eine Rechtsverletzung ein Entschließungsermessen zukommt. Hat sich die Verpflichtungsanordnung weder durch Zeitablauf noch auf andere Weise erledigt (§ 39 Abs. 2 SGB X), richtet sich ihre Rechtmäßigkeit nach der Rechtslage im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung. Das von der Aufsichtsbehörde beanstandete Verhalten der Klägerin muss auch (noch) im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung nach § 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV das Recht verletzen (vgl. BSG, Urteil vom 8. Oktober 2019 – B 1 A 3/19 R –, juris, Rz. 9).

69

Die Klage ist jedoch unbegründet. Die Klägerin hat durch ihre Praxis der Zurverfügungstellung personenbezogener Dienstwagen und der in diesem Zusammenhang erfolgenden unwirtschaftlichen Nutzung ihres Pool-Fahrzeugbestandes, in den in Ziffer I bis IV des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 weiter konkretisierten Fällen, das ihr nach § 29 Abs. 1 SGB IV zustehende Selbstverwaltungsrecht überschritten. Der Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 erweist sich demnach als rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihrem Selbstverwaltungsrecht (§ 54 Abs. 2 SGG). Die Aufsichtsmaßnahme ist unproblematisch hinreichend bestimmt (§ 33 Abs. 1 SGB X). Sie fordert von der Klägerin in verständlicher Weise ein bestimmtes Verhalten. Der Beklagte hat mit dem Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 insbesondere das ihm zustehende Aufsichtsrecht nicht überschritten. Der Verpflichtungsbescheid ist vielmehr sowohl formell als auch materiell rechtmäßig.

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

70

Rechtsgrundlage des Verpflichtungsbescheides ist § 89 Abs. 1 Satz 1 und 2 SGB IV in Verbindung mit § 87 Abs. 1 Satz 1 und 2 SGB IV. Nach § 87 Abs. 1 Satz 1 SGB IV unterliegen die Versicherungsträger staatlicher Aufsicht. Die Aufsicht erstreckt sich auf die Beachtung von Gesetz und sonstigem Recht, das für die Sozialversicherungsträger maßgebend ist (§ 87 Abs. 1 Satz 2 SGB IV). Der Prüfungsmaßstab der Aufsichtsbehörde richtet sich nach den rechtlichen Vorgaben für das Verhalten des Versicherungsträgers, das Gegenstand der Maßnahme ist (vgl. BSG, Urteil vom 31. Mai 2016 – B 1 A 2/15 R –, SozR 4-2500 § 194 Nr. 1, Rz. 11 m.w.N.). Wird durch das Handeln oder Unterlassen eines Sozialversicherungsträgers das Recht verletzt, soll die Aufsichtsbehörde zunächst beratend darauf hinwirken, dass der Sozialversicherungsträger die Rechtsverletzung behebt (§ 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV). Kommt der Sozialversicherungsträger dem innerhalb angemessener Frist nicht nach, kann die Aufsichtsbehörde den Sozialversicherungsträger verpflichten, die Rechtsverletzung zu beheben (§ 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV).

71

Der Beklagte ist für die Aufsichtsmaßnahme zuständig. In formeller Hinsicht hat durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau BW die nach § 90 Abs. 2 SGB IV in Verbindung mit Art. 1, VII., Nr. 16 der Bekanntmachung der Landesregierung BW über die Abgrenzung der Geschäftsbereiche der Ministerien vom 24. Juli 2001 die zuständige Behörde gehandelt.

72

Der Erlass eines Verpflichtungsbescheides hat nach der Rechtsprechung aufgrund der Besonderheiten in einem abgestuften Verfahren zu erfolgen (vgl. BSG, Urteile vom 26. Juni 1996 – 8 RKn 32/95 –, juris, Rz. 16 f. und vom 8. Oktober 2019 – B 1 A 1/19 R –, juris, Rz. 21), die der Beklagte bei seiner Vorgehensweise gegenüber der Klägerin beachtet hat.

73

Dabei ist zunächst die Durchführung einer Beratung grundsätzlich Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit einer Verpflichtungsanordnung; sie hat Vorrang vor dem Erlass eines Verpflichtungsbescheides. Dies ist Ausdruck des Bemühens um partnerschaftliche Kooperation zwischen Selbstverwaltung und Aufsicht sowie Teil einer "geistigen Auseinandersetzung" zwischen ernsthaft um optimale Lösungen im Interesse der versicherten Bevölkerung bemühten Partnern. Sie dient der Darlegung der Rechtsauffassung der Aufsichtsbehörde, dass durch ein Handeln oder Unterlassen des Sozialversicherungsträgers das Recht verletzt worden sei, und der Empfehlung an den Sozialversicherungsträger, diese nach Meinung der Aufsichtsbehörde vorliegende Rechtsverletzung zu beheben. Zugleich muss dem Sozialversicherungsträger die Möglichkeit eröffnet werden, von sich aus die Rechtslage zu prüfen und der Aufsichtsbehörde seinen gegebenenfalls abweichenden Rechtsstandpunkt darzulegen mit dem Ziel, dass sie ihrerseits sich diesen Rechtsstandpunkt zu eigen macht und von weiteren Aufsichtsmaßnahmen Abstand nimmt. Insgesamt bezweckt die Beratung als Ausgangspunkt eines möglichen Dialogs zwischen Sozialversicherungsträger und Aufsichtsbehörde gerade die Vermeidung aufsichtsbehördlicher Anordnungen und sich daran eventuell anschließender gerichtlicher Auseinandersetzungen (vgl. BSG, Urteil vom 20. Juni 1990 – 1 RR 4/89 –, juris, Rz. 20).

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

74

Der Beklagte hat ausgehend von diesen Prämissen zunächst bei seinem Einschreiten formal die Voraussetzungen des § 89 Abs. 1 Satz 1 SGB IV eingehalten. Die diesbezügliche Beratung der Klägerin ist mehrfach durch die Schreiben vom 16. Februar 2018 und vom 9. September 2019 erfolgt. Insbesondere im Rahmen des Schreibens vom 9. September 2019 sind von Seiten des Beklagten die wesentlichen Gesichtspunkte dargelegt worden, die letztlich maßgeblich für den Erlass des streitgegenständlichen Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 gewesen sind. Es ist ausgeführt worden, dass der Umfang des Fuhrparks der Klägerin wegen der hohen Anzahl der personenbezogenen Fahrzeuge weit über den dienstlichen Bedarf hinausgeht und dass durch die Personenbezogenheit eine höhere dienstliche Auslastung verhindert wird. Die Klägerin ist darauf hingewiesen worden, dass sie durch die entsprechenden Beschaffungsvorgänge ihren gesetzlichen Aufgabenbereich überschreitet und dass zur Wahrung des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes Voraussetzung ist, dass sich die Wirtschaftlichkeit eines Dienstfahrzeuges zwangsläufig ausschließlich aus der dienstlichen Nutzung und nicht erst in Kombination mit einer zusätzlichen privaten Nutzung ergibt.

75

Der Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 erweist sich ebenso in materieller Hinsicht als rechtmäßig. Bei der vorliegend streitigen Ausübung der Rechtsaufsichtstätigkeit besteht die Maßgabe, dass den Selbstverwaltungsbefugnissen der Sozialversicherungsträger als Träger mittelbarer Staatsverwaltung Rechnung zu tragen ist. Im Rahmen der reinen Rechtsaufsicht (§ 89 Abs. 1 SGB IV) gebieten es der auch im Aufsichtsrecht geltende Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der Grundsatz maßvoller Ausübung der Rechtsaufsicht der Aufsichtsbehörde, dem beaufsichtigten Versicherungsträger bei seiner Verwaltungstätigkeit insoweit einen gewissen Bewertungsspielraum zu belassen, als dafür auch entsprechende Gestaltungsspielräume eröffnet sind (vgl. BSG Urteil vom 30. Juli 2019 – B 1 A 2/18 R –, juris, Rz. 20). Dabei aber darf andererseits nicht übersehen werden, dass die Aufgabenerfüllung durch die Sozialversicherungsträger zwar in eigener Verantwortung, aber nur im Rahmen des Gesetzes und des sonstigen für sie maßgeblichen Rechts erfolgt. Dabei gebieten der auch im Aufsichtsrecht geltende Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der Grundsatz maßvoller Ausübung der Rechtsaufsicht, dem beaufsichtigten Sozialversicherungsträger bei seiner Verwaltungstätigkeit einen gewissen Bewertungsspielraum zu belassen (vgl. Baier, in: Krauskopf, Soziale Kranken- und Pflegeversicherung, 110. EL 2021, § 89 SGB IV, Rz. 4a m. w. N.). Die Aufsichtsbehörde darf also nicht im Wege der Fachaufsicht den Umfang und die Zweckmäßigkeit von Maßnahmen des Versicherungsträgers zum Gegenstand ihrer staatlichen Überwachungstätigkeit machen und erst recht keine "politische Aufsicht" ausüben (so zuletzt BSG, Urteil vom 27. Januar 2021 – B 6 A 1/20 R –, juris, Rz. 30). Der Grundsatz einer maßvollen Ausübung der Rechtsaufsicht gebietet es nach alledem, dem Versicherungsträger einen gewissen Beurteilungsspielraum bzw. eine Einschätzungsprärogative zu belassen. Daraus folgt, dass Aufsichtsmaßnahmen, die stets eine Ausübung pflichtgemäßen Ermessens erfordern, rechtswidrig sind, wenn sich das Handeln oder Unterlassen des Versicherungsträgers im Bereich des rechtlich noch Vertretbaren bewegt (vgl. BSG, Urteil vom 21. März 2018 – B 6 KA 59/17 R –, SozR 4-2400 § 89 Nr 7, Rz. 37 m.w.N.).

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

76

Durch die in den Ziffern I bis IV des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 der Klägerin auferlegten Verpflichtungen hat der Beklagte mit dem Erlass der Aufsichtsordnung nicht sein ihm gesetzlich obliegendes Aufsichtsrecht aus § 87 Abs. 1 SGB IV überschritten und diese demnach nicht in dem ihr zustehenden Selbstverwaltungsrecht (§ 29 Abs. 1 SGB IV) bzw. das Gebot einer maßvollen Ausübung der Rechtsaufsicht verletzt.

77

Durch Ziffer I des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 hat der Beklagte die Klägerin unter jeweils schriftlicher Bestätigung des Vollzug dieser Maßnahmen verpflichtet, bei den Kraftfahrzeug-Zuordnungen S UK 5025, S UK 5028, S UK 5031, S UK 5033, S UK 5034, S UK 5037, S UK 5040, S UK 5041, S UK 5047, S UK 5053, S UK 5055, S UK 5060 und S UK 5062 nach Ablauf der individuellen Leasingvertragslaufzeit keine personenbezogenen Dienstfahrzeuge mehr zur Verfügung zu stellen bzw. selbiges für etwaige Nachfolgemodelle angeordnet. Darüber hinaus soll die Klägerin in Grenzfällen der Wirtschaftlichkeit personenbezogener Fahrzeuge prüfen, ob stattdessen eine bevorzugte Nutzung von Pool-Fahrzeugen in Betracht kommt und den Beklagten über die Prüfung und deren Ergebnis zu informieren.

78

Der Beklagte hat in der von der Klägerin praktizierte Vorhaltung von Dienstkraftfahrzeugen zu Recht eine Rechtsverletzung gesehen und auf diese unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und unter Ausübung des ihm zukommenden Ermessens reagiert. Die Vorgehensweise der Klägerin ist nach Überzeugung des Senats von den Vorgaben des § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII nicht gedeckt. Danach dürfen Betriebsmittel nur verwendet werden für Aufgaben, die gesetzlich oder durch die Satzung vorgesehen sind, sowie für die Verwaltungskosten. Unter Verwaltungskosten sind alle Ausgaben zu verstehen, die zur Einrichtung und Aufrechterhaltung des Verwaltungsbetriebes erforderlich sind (vgl. Ertel/Jorißen in: jurisPK-SGB VII, 2. Aufl. 2014, § 172 Rz. 8). Daraus folgt, dass die Klägerin in einem ersten Schritt den zur Einrichtung und Aufrechterhaltung ihres Verwaltungsbetriebes erforderlichen Bedarf, hier an Dienstkraftwagen, zu ermitteln und in einem zweiten Schritt diesen Bedarf am Markt zu decken hat, wobei sie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit beachten muss (vgl. § 69 Abs. 2 SGB IV). Die Bedarfsermittlung unterliegt der Rechtskontrolle des Beklagten und ist zu Recht beanstandet worden. Die Klägerin hat sich hierbei von sachfremden und nicht mehr vertretbaren Erwägungen leiten lassen, indem sie die Aspekte der Bedarfsermittlung und der Bedarfsdeckung miteinander vermengt hat. Sie hat nicht für den aus dem Produkt von dienstlichen Nutzungstagen und dienstlich notwendigen Kilometern ermittelten Bedarf an Dienstkraftwagen zugrunde gelegt, sondern durch die Berücksichtigung von privaten Kilometern einen deutlich höheren Bedarf ermittelt und gedeckt, sodass Betriebsmittel über den zur Aufrechterhaltung des Verwaltungsbetriebes erforderlichen Umfang aufgewendet werden, was den Vorgaben von § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII nicht gerecht wird.

79

Indem die Klägerin die private Nutzung nicht nur erlaubt (vgl. § 5 Abs. 2 Satz 1 der Richtlinie gemäß § 35 Abs. 2 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten "Personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugen"), sondern nach ihrem eigenen Vorbringen zufolge sogar wünscht, um über die damit verbundene insgesamt höhere Jahreslaufleistung der Dienstkraftfahrzeuge im Ergebnis günstigere Leasingkonditionen erzielen zu können, sodass erst

**DOK 121.711:121.713:**  
**121.723: 185.1:**  
**827.16:831.23**

---

die private Nutzung zu der wirtschaftlichen Auslastung der Fahrzeugflotte führt, überschreitet sie ihren gesetzlichen Aufgabenbereich.

80

Nach § 30 Abs. 1 SGB IV dürfen Sozialversicherungsträger nämlich nur Geschäfte zur Erfüllung ihrer gesetzlich vorgeschriebenen oder zugelassenen Aufgaben führen. Diese Vorschrift begründet mithin ihrem deutlichen Wortlaut zufolge einen klaren und uneingeschränkten Gesetzesvorbehalt hinsichtlich der Aktivitäten von Sozialversicherungsträgern. Daraus folgt, dass Sozialversicherungsträger lediglich solche Geschäfte führen dürfen, die gesetzlich vorgeschrieben oder zugelassen sind. Jede außerhalb des gesetzlichen Rahmens liegende Tätigkeit ist daher auch dann unzulässig, wenn sie nicht ausdrücklich untersagt ist. Dies gilt unabhängig davon, ob mit einer Tätigkeit finanzielle Aufwendungen verbunden sind (vgl. LSG Niedersachsen-Bremen, Urteil vom 25. November 2014 – L 14 KR 244/10 –, juris, Rz. 45; Stäbler, in: Krauskopf, Soziale Kranken- und Pflegeversicherung, 110. EL 2021, § 30 SGB IV, Rz. 3).

81

Aufgabe der Klägerin als Trägerin der gesetzlichen Unfallversicherung ist aber nach § 1 SGB VII – wie sie selbst in § 2 ihrer Satzung zutreffend ausführt – nur mit allen geeigneten Mitteln nach Maßgabe des SGB VII Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten sowie arbeitsbedingte Gesundheitsgefahren zu verhüten (Nr. 1) und nach Eintritt von Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten die Gesundheit und die Leistungsfähigkeit der Versicherten mit allen geeigneten Mitteln wiederherzustellen und sie oder ihre Hinterbliebenen durch Geldleistungen zu entschädigen (Nr. 2). Hinsichtlich der zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben notwendigen Betriebsmittel ergibt sich deshalb aus § 172 Abs. 1 Nr. 1 SGB VII, dass Betriebsmittel generell nur für solche Aufgaben verwendet werden dürfen, die gesetzlich oder durch die Satzung vorgesehen sind, sowie für Verwaltungskosten (siehe oben).

82

Demnach gehört zum gesetzlich vorgegebenen Aufgabenspektrum der Klägerin im gesetzlichen Unfallversicherungsrecht eindeutig nicht die Überlassung von Dienstfahrzeugen an ihre Mitarbeiter zur privaten Nutzung, die überdies noch mit Mitteln der Versichertengemeinschaft finanziert werden. Denn diese Überlassung kann denknotwendig nicht im Zusammenhang mit öffentlichen Aufgaben stehen. Ansonsten müsste auch nicht bei Stellenausschreibungen auf ein solches Privileg hingewiesen werden, was eingangs überhaupt zu der Prüfung durch den Beklagten geführt hat, sondern wäre selbstverständlich. Das zeigt sich auch darin, dass der Beklagte auch in der Vergangenheit bei anderen Sozialversicherungsträgern eine einheitliche Linie gefahren ist, so im Jahr 2016 explizit dem MDK BW bedeutet wurde, dass es nicht seine Aufgabe sei, seinen Beschäftigten Dienstfahrzeuge auch zur privaten Nutzung zur Verfügung zu stellen, was der Senat dem vorangegangenen Schriftverkehr entnimmt.

83

Abgesehen davon, dass der Umfang des Einsatzes von Betriebsmitteln somit nicht zulässig ist, fehlt es den Berechnungen der Klägerin zu den Kosten pro Kilometer deshalb an einer hinreichenden Validität, da sie diese unter Berücksichtigung einer Vollkostenerstattung durch die die Fahrzeuge nutzenden Mitarbeiter für die privaten Kilometer berechnet und damit rein fiktive Werte in die Berechnung einstellt, die erst im Nachhinein realisiert werden müssen. Der Beklagte hat zu Recht darauf hingewiesen, dass eine "Heilung" der sachfremden Betriebsmittelverwendung nicht in Betracht kommt, sondern die Klägerin

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

gehalten ist, diese von vornherein nur im zulässigen Umfang einzusetzen. Daneben muss berücksichtigt werden, dass die Prüfung durch das Prüfungsamt für die Sozialversicherung ergeben hat, dass die Klägerin bei ihren Berechnungen die Personalkosten für die Verwaltung des Fuhrparks sowie insbesondere die Vollkostenabrechnung der privaten Kilometer in ihrer Berechnung nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt hat, wobei bezweifelt worden ist, dass die angegebenen drei damit befassten Stellen den tatsächlichen Arbeitsanfall vollumfänglich widerspiegeln. Es wird somit deutlich, dass die Verfahrensweise der Klägerin dazu führt, dass neben höheren Sachkosten für die Fahrzeuge, die erst im Nachhinein durch die Vollkostenerstattung kompensiert werden sollen, auch Personalkosten für die Verwaltung und insbesondere Abrechnung des Fuhrparks generiert werden, die letztlich von den Beitragszahlern zu tragen sind, ohne dass hierdurch ein Mehrwert im Hinblick auf die gesetzliche Aufgabenwahrnehmung eintritt. Dies widerspricht, wie der Beklagte zu Recht ausführt, der Verpflichtung der Klägerin, ihren Verwaltungsaufwand mit dem geringstmöglichen Aufwand zu betreiben und unterstreicht die Ausführungen des Beklagten, dass die Klägerin Arbeitskraft damit bindet und Betriebsmittel dafür aufwendet, einen Teil ihrer Mitarbeiter mit Kraftfahrzeugen zur privaten Nutzung zu versorgen, was nicht zu ihrem Aufgabenbereich zählt.

84

Auf die somit bestehende Rechtsverletzung hat der Beklagte maßvoll unter Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes reagiert. In Ausübung seines Ermessens hat er sich darauf beschränkt, diejenigen Fahrzeuge zu beanstanden und ihre Abschaffung zu verfügen, die nach den Aufstellungen der Klägerin selbst, an deren Richtigkeit der Senat ebenfalls keine Zweifel hat und die der Beurteilung daher zugrunde zu legen sind, mit Kosten von mehr als 0,35 EUR/km verbunden sind und sich deshalb als unwirtschaftlich erweisen. Auf die Aufstellungen auf den Seiten 11 und 12 des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 wird insoweit Bezug genommen. Dabei hat der Beklagte überzeugend darauf abgestellt, dass die betroffenen Fahrzeuge nur an durchschnittlich 75,8 Tagen benutzt worden sind und damit ausgehend von jährlich 210 Arbeitstagen nur an circa einem Drittel der Arbeitstage. Von einer Nutzung an vier bis fünf Tagen die Woche, wie die Klägerin in der mündlichen Verhandlung geltend gemacht hat, kann daher jedenfalls hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge keine Rede sein. Die geringe dienstliche Beanspruchung dieser Fahrzeuge widerlegt die Thesen der Klägerin von deren Unabdingbarkeit aufgrund der landesweit wahrzunehmenden Aufgaben und stützt die Argumentation des Beklagten, dass durch eine Aufhebung der Personenbindung eine Einsparung von Fahrzeugen möglich wird. Rein rechnerisch muss nämlich berücksichtigt werden, dass ein Fahrzeug bei einer Auslastung von 75 von 210 Tagen den jährlichen dienstlichen Bedarf von fast drei Mitarbeitern abdecken kann.

85

Aus dem Gespräch des Beklagten mit der Klägerin am 25. Oktober 2017 hat sich ergeben, dass die Klägerin zu diesem Zeitpunkt über 35 Kraftfahrzeuge bei rund 312 Mitarbeiter verfügt hat. Mithin hat mehr als 10 % der Mitarbeiter ein Kraftfahrzeug zur Verfügung gestanden. Zum Stichtag 30. Juni 2018 waren insgesamt 317.635 Personen im öffentliche Dienst des Landes BW beschäftigt (vgl. BW Statistisches Landesamt, [www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2019093](http://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2019093)). Nach dem Umfang der Kraftfahrzeug-Ausstattung der Klägerin müsste das Land BW damit über 31.763,5 Kraftfahrzeuge zur dienstlichen Nutzung zur Verfügung stellen. Ohne, dass es rechtserheblich darauf ankäme,

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

verdeutlicht dieses Beispiel den Umfang der dienstlichen Kraftfahrzeughaltung der Klägerin. Dieser Betrachtung steht nicht entgegen, dass landesweit nur die Klägerin überörtliche Aufgaben zu erfüllen hätte, während sämtliche andere Landesbehörden ihre Tätigkeit vom Dienort aus verrichten könnten, wie die Klägerin in der mündlichen Verhandlung unter Hinweis darauf glauben machen wollte, dass ihre besondere Aufgabensituation unzureichend berücksichtigt worden sei. Lediglich ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Hinweis der Klägerin darauf, dass von circa 230.000 Versicherungsfällen pro Jahr circa 6.000 schwere Fälle seien, die eine intensive Betreuung erforderten, einen derart hohen Fahrzeugbestand notwendig machten, den Senat nicht überzeugt. Die geringe dienstliche Auslastung vieler Fahrzeuge belegt vielmehr das Gegenteil.

86

Nach den insoweit eindeutigen gesetzlichen Vorgaben ist weiter unerheblich, dass, wie von der Klägerin praktiziert, die jeweiligen Mitarbeiter im Wege der sogenannten Vollkostenrechnung die Kosten der privaten Nutzung selbst tragen, also die Begünstigten ein Fahrtenbuch mit allen dienstlichen und privaten Fahrten führen, wobei sämtliche Kosten (Treibstoff, Wartungs- und Reparaturkosten, Steuer, Halterhaftpflicht- und Fahrzeugversicherung, Leasing- und Leasingsonderzahlungen, Garagen- und Stellplatzmiete, Verwaltungskostenanteil, etc.) je Fahrzeug auf einem separaten Buchungskonto erfasst werden. Insofern darf im Übrigen nicht unbeachtet bleiben, dass die Klägerin nach wie vor die Schuldnerin der, wenn auch möglicherweise geringeren, Leasingraten bleibt. Insbesondere aber muss dabei berücksichtigt werden, dass die Überwachung der Abrechnung deren Verwaltungskräfte (zuletzt mindestens drei Personalstellen, wobei offenbar weitere Mitarbeiter mit der Verwaltung der Dienstfahrzeuge befasst sind, was der Senat dem Bericht des Ministeriums für Soziales und Integration BW, Prüfungsamt für die Sozialversicherung, entnimmt) in erheblichem Ausmaß bindet, die für die eigentlichen gesetzlichen Aufgaben nicht zur Verfügung stehen. Nach Ansicht des Senats kann aber auch die Vollkostenrechnung nicht in allen Fällen die Klägerin und damit letztlich die Versichertengemeinschaft vor finanziellen Nachteilen der personenbezogenen Kraftfahrzeug-Zuordnung, so wie sie von der Klägerin praktiziert wird, schützen. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit einer personenbezogenen Kraftfahrzeug-Zuordnung orientiert sich nach der Praxis der Klägerin an der jährlichen Gesamtleistung, bei welcher neben der dienstlichen auch der privaten Nutzung ein nicht unerheblicher Anteil zukommt. Bleibt aber die private Nutzung hinter deren prognostizierten Umfang zurück, erweist sich im Gesamten die personenbezogene Kraftfahrzeugzuordnung als nicht mehr wirtschaftlich. Der Mitarbeiter erstattet der Klägerin im Wege der Vollkostenrechnung nämlich nur die Kosten für die tatsächlich gefahrenen Kilometer, ein weiterer Ausgleich für die nicht gefahrenen Kilometer und den deshalb insgesamt entstandenen wirtschaftlichen Verlust erfolgt somit nicht, sodass dieser von der Versichertengemeinschaft zu tragen ist.

87

Der Beklagte ist daher zu Recht davon ausgegangen, dass soziale Versicherungsträger von ihrer gesetzlichen Zuständigkeit her nicht die Anschaffung von Fahrzeugen für private Zwecke ihrer Beschäftigten tragen dürfen. Er hat dieses auch entsprechend begründet (§ 35 SGB X).

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

88

Entgegen der Ansicht der Klägerin kann eine zulässige Aufgabenwahrnehmung nicht unter dem Gesichtspunkt der Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit begründet werden. Dies ist Ausfluss des § 69 Abs. 2 SGB IV, wonach ein Sozialversicherungsträger bei der Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sicherzustellen hat, dass er die ihm obliegenden Aufgaben unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erfüllen kann. Die Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit hat aber nicht – wie die Klägerin meint – eine kompetenzbegründende Funktion. Ein Sozialversicherungsträger hat zwar bei der Ausübung seiner ihm gesetzlich obliegenden Aufgaben diese Grundsätze zu beachten, er kann aber nicht sich neue Aufgaben erschließen, um diese Grundsätze zu erfüllen, wie vorliegend die Gebrauchsüberlassung von Betriebsmitteln zur privaten Verwendung (vgl. LSG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 25. November 2014 – L 4 KR 244/10 –, juris, Rz. 46).

89

Insofern ist nicht entscheidungserheblich, ob die Klägerin tatsächlich durch das von ihr gewählte Modell der Überlassung von personenbezogenen Dienstwagen auch zur privaten Nutzung gegen eine sogenannte Vollkostenerstattung rein wirtschaftlich betrachtet, die günstigste Alternative der Vorhaltung von Dienstwagen vornimmt. Der von der Klägerin zum Beleg der Wirtschaftlichkeit ihrer Vorgehensweise ins Feld geführte Bericht des Ministeriums für Soziales und Integration BW, Prüfungsamt für die Sozialversicherung über eine Prüfung nach § 88 SGB IV zur Beschaffung und Korruption bei der Klägerin aus dem Jahr 2019 und der Ergebnisbericht des vom BMAS initiierten und von der DGUV durchgeführten Benchmarking-Projekts im Sinne von § 69 Abs. 5 SGB IV "Effektivität und Wirtschaftlichkeit in der Beschaffung" aus Juli 2020 führen zur keiner anderen Betrachtung, da diese ihrem begrenzten Auftrag geschuldet die Modalitäten der Dienstwagennutzung allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet, also die Frage der Zulässigkeit der Dienstwagennutzung unter dem Aspekt der gesetzlich erlaubten Tätigkeit im Rahmen der Aufgabenzuweisung unberücksichtigt gelassen haben.

90

Vor diesem Hintergrund ist rechtlich ebenso unerheblich, ob die Ausführungen der Beklagten zutreffend sind, dass sie wegen der hohen Laufleistung ihrer personenbezogenen Dienstwagen, die maßgeblich durch die zugelassene private Nutzung bedingt ist, besonders günstige Leasingkonditionen vereinbaren kann oder ob – was dem Senat realitätsnäher erscheint – die günstigen Konditionen nicht vielmehr der hohen Zahl der geleaste Fahrzeuge geschuldet ist.

91

Weiter begründen die von der Klägerin ins Feld geführten Sicherheits- und Umweltgesichtspunkte, denen sie durch die Verwendung der jährlich erneuerten modern ausgestatteter Dienstwagenflotte Rechnung trägt, naturgemäß keine Ausweitung der gesetzlichen Aufgaben. Im Übrigen ist für den Senat nicht ersichtlich, dass diesen Sicherheits- und Umweltgesichtspunkten allein durch das von der Klägerin bislang praktizierte Modell der personenbezogenen Dienstwagennutzung und nicht auch durch eine gesteigerte Nutzung des ebenso bei der Klägerin zur Verfügung stehenden Fahrzeug-Pools Rechnung getragen werden kann.

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

92

Nichts anderes folgt aus der VwV Kfz des Beklagten vom 2. Juni 2017. Unabhängig davon, dass nach der Auskunft des Finanzministeriums BW die VwV Kfz vom 2. Juni 2017 grundsätzlich keine private Nutzung eines Dienstfahrzeuges erlaubt hat, sich dies aus der seit dem 1. März 2021 anstelle der VwV-Kfz geltenden VwV Kraftfahrzeugbetrieb 2021 ergibt – dort Abschnitt I, Nr. 8, wonach die Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen außerhalb der dienstlichen Verwendung (Privatfahrten) grundsätzlich unzulässig ist –, kann durch eine landesrechtliche Verwaltungsvorschrift nicht der durch § 1 SGB VII festgelegte Aufgabenbereich der Klägerin erweitert werden. Weder aus dem SGB VII noch aus dem SGB IV ergibt sich eine diesbezügliche Ermächtigungsgrundlage zugunsten des Beklagten zur Erweiterung des Aufgabenbereiches der Klägerin im Wege einer Verwaltungsvorschrift. Dies korrespondiert letztlich mit der von der Klägerin zitierten Rechtsprechung des BSG, wonach im Wege des Verpflichtungsbescheides nach § 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV ein Sozialversicherungsträger nicht zur Einhaltung von Verwaltungsvorschriften angehalten werden kann, die sich auf sein Selbstverwaltungsrecht auswirken (vgl. BSG, Urteil vom 24. April 2002 – B 7 A 14/01 R –, juris, Rz. 24 f.). Der Beklagte hat sich aber letztlich für seine Entscheidung nicht darauf gestützt, so dass dies im Ergebnis unbeachtlich ist.

93

Die Definition des Wirtschaftlichkeitsmaßstabes durch den Beklagten in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer lehnt sich an die landesreisekostenrechtlichen Bestimmungen des § 6 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 LRKG an, wonach die Wegstreckenentschädigung des Landes Baden-Württemberg eine Kostenerstattung in Höhe von 0,35 EUR je Kilometer beträgt, und begegnet deswegen keinen rechtlichen Bedenken. Hält die Klägerin diese Vorgaben ein, handelt sie entsprechend dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 69 Abs. 2 SGB IV). Aus rechtlichen Gesichtspunkten heraus muss sie nicht noch wirtschaftlicher und sparsamer handeln.

94

Die Beklagte hat das ihr eingeräumte Ermessen, gegen die zutreffend festgestellte Rechtsverletzung einzuschreiten (§ 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV), somit rechtmäßig ausgeübt. Sie hat – formal hinreichend begründet (§ 35 Abs. 1 SGB X) – eine Ermessensentscheidung getroffen, dabei die gesetzlichen Grenzen des Ermessens eingehalten und von ihrem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung entsprechenden Weise Gebrauch gemacht.

95

In diesem Zusammenhang weist der Senat darauf hin, dass der Klägerin durch den streitgegenständlichen Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 nicht die Zuordnung von personenbezogenen Dienstfahrzeugen nach ihrer bisherigen Verwaltungspraxis gänzlich untersagt wird. Lediglich bei den unter Ziffer I des Verpflichtungsbescheides näher bezeichneten Dienstfahrzeugzuordnungen hat eine Zuordnung nach Ablauf der individuellen Leasingverträge zu unterbleiben. Der Beklagte hat demnach in der Ziffer I des Verpflichtungsbescheides seine ihm zustehenden aufsichtsrechtlichen Befugnisse nicht vollumfänglich ausgeübt und ein milderes aufsichtsrechtliches Mittel gewählt, als es ihm nach Ansicht des Senats ermessensfehlerfrei zugestanden hätte. Denn er hält entgegen der Ansicht des Senats unter Berücksichtigung der von ihm aufgestellten Wirtschaftlichkeitskriterien eine personenbezogene Dienstwagenzuordnung nicht für grundsätzlich unzulässig. Durch diese Vorgehensweise wird die Klägerin, da grundsätzlich die Überlassung eines

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

Dienstfahrzeuges auch zur privaten Nutzung nicht mit den gesetzlichen Vorgaben im Einklang steht, jedoch nicht in ihren Rechten verletzt.

96

Insofern kann die Klägerin trotz des streitgegenständlichen Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 weiterhin grundsätzlich eine personenbezogene Dienstfahrzeugzuordnung vornehmen. Dadurch, dass in den im Verpflichtungsbescheid genannten Fällen eine personenbezogene Dienstwagenzuordnung nicht mehr möglich ist, ist die Aufgabenwahrnehmung durch die Klägerin nicht gefährdet. Sie kann insofern auf andere Möglichkeiten zurückgreifen, etwa die Nutzung von Poolfahrzeugen, von Privatfahrzeugen der Mitarbeiter gegen Wegstreckenschädigung oder von öffentlichen Verkehrsmitteln. Denn grundsätzlich dürften die Wahrnehmung vieler außerdienstlicher Aufgaben mittels öffentlicher Verkehrsmittel möglich sein, wie dies der Vielzahl der öffentlichen Beschäftigten abverlangt wird, auch wenn durch die Verfügbarkeit eines Kraftfahrzeuges die Flexibilität erhöht wird. Daneben hat der Beklagte hierbei berücksichtigt, dass auch die Pool-Fahrzeuge nicht ausgelastet sind und somit bereits jetzt Kapazitäten vorgehalten werden, auf die ausgewichen werden kann. Soweit die Klägerin vorträgt, dass die vorgenannten Alternativen nicht wirtschaftlicher als die von ihr bislang praktizierte personenbezogene Dienstwagennutzung sei, ist dies unerheblich. Denn die Klägerin ist zwar den sich aus § 69 Abs. 2 SGB IV ergebenden Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet, sie muss jedoch nicht wirtschaftlicher sein, als es die gesetzlichen Vorgaben von ihr fordern. Kann sie demnach Dienstreisen nach den Vorgaben des LRKG durchführen, indem sie ihren Mitarbeitern für die Nutzung ihres Privatfahrzeuges eine Entschädigung nach dem LRKG gewährt, handelt sie entsprechend dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

97

Hinsichtlich der Problematik des geldwerten Vorteils bei der Mitnahme eines Pool-Fahrzeuges nach Hause zum Antritt der Dienstreise von der Wohnung des Mitarbeiters sieht sich der Senat zu dem Hinweis veranlasst, dass nach der vom Beklagten beim Finanzministerium BW eingeholten Auskunft hinsichtlich des BMF-Schreibens vom 4. April 2018 (BStBl I S. 592), dort Punkt 2.2, das Entstehen eines solchen in diesen Fällen ausgeschlossen ist. Für die von der Klägerin vorgenommene Auslegung des Punktes 2.2, wonach ein geldwerter Vorteil nur dann nicht entstehe, wenn das Pool-Fahrzeug am Tag der Dienstreise und nicht am Vorabend der Dienstreise von dem betreffenden Mitarbeiter mit nach Hause genommen wird, ergeben sich damit ausdrücklich keinerlei Anhaltspunkte. Dies wäre auch sinnwidrig, weil ein zureichendes Differenzierungskriterium für die Auslegung der Klägerin nicht ersichtlich ist, aus der sich eine Unterscheidung zwischen dem Vortag und dem Tag der Dienstreise ergibt. Dessen ungeachtet stünde selbst ein geldwerter Vorteil der Verwendung eines Pool-Fahrzeuges nicht entgegen. Denn auch bei der bislang von der Klägerin praktizierten Methode der Zuweisung eines personenbezogenen Dienstwagens haben die begünstigten Mitarbeiter die privat gefahrenen Kilometer im Wege der sogenannten Vollkostenrechnung erstattet.

98

Aus der Rechtmäßigkeit der Hauptanordnung der nicht mehr Zurverfügungstellung der näher bezeichneten personenbezogenen Dienstfahrzeuge in Ziffer I des Verpflichtungsbescheides folgt die der mit dieser Hauptanordnung verbundenen Annexanordnungen hinsichtlich der Nachfolge-Kraftfahrzeug-Zuordnungen, der schriftlichen Bestätigung des Vollzugs der Verpflichtung, der Prüfungspflicht in Grenzfällen der Wirtschaftlichkeit einer

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

personenbezogenen Kraftfahrzeug-Zuordnung bezüglich einer Pool-Fahrzeugnutzung wie der Informationspflicht gegenüber dem Beklagten über das Ergebnis dieser Prüfung.

99

Soweit der Beklagte die Klägerin in Ziffern I, III und IV verpflichtet hat, sie jeweils über die Prüfung und deren Ergebnis schriftlich zu informieren, erweist sich dies nach § 88 Abs. 2 SGB IV als rechtmäßig. Nach dieser Vorschrift haben die Versicherungsträger der Aufsichtsbehörde oder ihren Beauftragten auf Verlangen alle Unterlagen vorzulegen und alle Auskünfte zu erteilen, die zur Ausübung des Aufsichtsrechts auf Grund pflichtgemäßer Prüfung der Aufsichtsbehörde gefordert werden (BSG, Urteil vom 10. März 2015 – B 1 A 10/13 R –, a.a.O., R. 33).

100

Für die Zukunft regelt Ziffer II die Verpflichtung der Klägerin, bei künftigen Erst- und Folgebeschaffungen personenbezogene Dienstfahrzeuge nur noch dann vorzunehmen, wenn von deren Wirtschaftlichkeit allein unter Zugrundelegung der dienstlichen Laufleistung sowie den (dienstlichen) Nutzungstagen ausgegangen werden kann. Die Rechtmäßigkeit dieser Hauptanordnung ergibt sich aus den vorigen Ausführungen.

101

Gegen die vom Beklagten vorgenommene Definition des Wirtschaftlichkeitsmaßstabes bestehen keine rechtlichen Bedenken (vgl. oben).

102

Der im Weiteren nach Ziffer II des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 bei der Prüfung der Wirtschaftlichkeit hinsichtlich der Nutzungstage zugrunde zu legende Richtwert von mindestens 90 Tagen erweist sich ebenso im Hinblick auf das dem Beklagten bei Erlasse eines Verpflichtungsbescheides nach § 89 Abs. 1 Satz 2 SGB IV zukommenden Ermessens (vgl. Baier, a. a. O., § 89 SGB IV, Rz. 10) als rechtmäßig. Wie sich aus dem Verpflichtungsbescheid ergibt, hat der Beklagte diesen Wert anhand der durchschnittlichen Nutzungstage der personenbezogenen Dienstfahrzeuge aus den Jahren 2018 und 2019 ermittelt, er lässt sich demnach auf eine hinreichende Tatsachengrundlage zurückführen. Darüber hinaus hält der Senat eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit unter Zugrundelegung eines geringeren Zeitraums als 90 Nutzungstage für nicht aussagekräftig, da er die Frage der Wirtschaftlichkeit bei circa 250 Arbeitstagen im Jahr und damit möglichen Nutzungstagen von Dienstfahrzeugen nicht hinreichend abbilden würde.

103

Aufgrund der Rechtmäßigkeit der Ziffer II des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 bestehen auch gegen dessen Ziffer III ("Die "Richtlinien gemäß § 35 Abs. 3 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstkraftfahrzeugen der U" sind im Sinn der Ziffer II zu ändern oder es sind gegebenenfalls in anderer geeigneter Form entsprechende Festlegungen zu treffen. Dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau BW sind die geänderten Festlegungen zum gegebenen Zeitpunkt zu übermitteln.") keine Bedenken. In der Sache ist die Ziffer III eine notwendige Folgeanordnung zur Änderung der von der Klägerin erstellten "Richtlinie nach § 35 Abs. 2 SGB IV zur Haltung und Nutzung von sogenannten personenbezogenen Dienstfahrzeugen der U". Die Klägerin hat zwar ausgeführt im Hinblick auf den Bericht des Ministeriums für Soziales und Integration BW, Prüfungsamt für die Sozialversicherung über eine Prüfung nach § 88 SGB IV zur Beschaffung und Korruption bei der Klägerin aus dem Jahr 2019 eine Änderung

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

ihrer Richtlinie zu beabsichtigen und diese Änderung nur wegen des vorliegenden Verfahrens bislang nicht durchgeführt zu haben. Diese Änderung der Richtlinie ist bislang tatsächlich nicht erfolgt, so dass insofern keine Erledigung im Sinne des § 39 Abs. 2 SGB X im Hinblick auf die Ziffer III des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 eingetreten ist. In diesem Zusammenhang hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung für den Senat überzeugend darauf hingewiesen, dass das laufende Verfahren keine Rechtfertigung dafür bietet, eine als notwendig erkannte Anpassung aufzuschieben, da das laufende Verfahren das Selbstverwaltungsrecht nicht einschränkt. Im Übrigen entspräche die von der Klägerin beabsichtigte Änderung auch nicht den Vorgaben der Ziffer III des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020, da sich aus dem vorgenannten Bericht über die Prüfung nach § 88 SGB IV nach deren Ansicht nur zur Wahrung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit eine notwendige Anpassung der vorgesehene Jahreslaufleistung von mindestens 16.000 km bei einem personenbezogenen Fahrzeug auf eine jährliche Laufleistung von ca. 20.000 km ergibt und sie zusätzlich das Erfordernis einer mindestens gleichwertigen dienstlichen und privaten Nutzung als notwendig erachtet hat. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass durch die Ausdehnung der Gesamtlauflistung auf 20.000 km und die Anhebung der dienstlichen Nutzung auf mindestens 50 % eine Zunahme der dienstlich notwendigen Nutzung um 4.000 km einhergeht, obwohl eine Aufgabenzunahme, die einen weitergehenden Bedarf an dienstlichen Kilometern ergeben würde, weder dargelegt, noch sonst ersichtlich ist.

104

Zuletzt bewegt sich der Beklagte auch mit der Ziffer IV des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 im Rahmen des ihm zustehenden Aufsichtsrechts und verletzt die Klägerin nicht in ihrem Selbstverwaltungsrecht. Durch Ziffer IV ist die Klägerin verpflichtet worden, ihren Pool-Fahrzeugbestand so anzupassen (unter Berücksichtigung der zu reduzierenden personenbezogenen Fahrzeuge und der Möglichkeit Privat-Kraftfahrzeuge zum Dienstreiseverkehr zuzulassen), dass von dessen Wirtschaftlichkeit ausgegangen werden kann. Zur Bemessung der Wirtschaftlichkeit hat sich die Klägerin erneut an den Kosten je Kilometer von 0,35 EUR entsprechend den landreisekostenrechtlichen Vorgaben zu orientieren. Wie bereits ausgeführt, bestehen nach Ansicht des Senats gegen die Bestimmung der Wirtschaftlichkeit unter Bezugnahme auf die nach dem LRKG zu gewährende Entschädigung von 0,35 EUR je Kilometer keine Bedenken. Der Beklagte hat zutreffend in der Begründung des Verpflichtungsbescheides vom 28. Juli 2020 dargelegt, dass nicht alle Pool-Fahrzeuge der Klägerin wirtschaftlich genutzt werden. In den Jahren 2018 und 2019 hat die Klägerin von 17 Pool-Fahrzeugen entsprechend diesen Wirtschaftlichkeitskriterien nur sechs wirtschaftlich genutzt, drei Fahrzeuge sind mit 0,37 EUR an der Grenze der Wirtschaftlichkeit genutzt worden. Aus der Begründung des Beklagten wird insoweit hinreichend deutlich, dass sich der Beklagte bewusst gewesen ist, dass sich durch die Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge Auswirkungen auf die Auslastung der Pool-Fahrzeuge ergeben werden, und er hat dementsprechend keine konkreten Anordnungen im Hinblick auf die Pool-Fahrzeuge getroffen, wodurch sowohl dem Selbstverwaltungsrecht der Klägerin als auch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung getragen worden ist.

DOK 121.711:121.713:  
121.723: 185.1:  
827.16:831.23

---

105

Der Einwand der Klägerin, dass der Pool-Fahrzeugbestand in der Form ausgestattet sein müsse, dass jederzeit ein Fahrzeug zur dienstlichen Nutzung zur Verfügung stehe und deshalb zwangsläufig jedem Fahrzeug-Pool eine gewisse Unwirtschaftlichkeit immanent sei, überzeugt in dieser Pauschalität nicht. Zum einen sind die weiteren Möglichkeit der Wahrnehmung von Dienstreisen mittels öffentlicher Verkehrsmittel und der Nutzung von Privat-Kraftfahrzeugen gegen eine entsprechende Wegstreckenschädigung nach dem LRKG in dieser von der Klägerin aufgestellten These nicht hinreichend berücksichtigt. Im Weiteren ist die Vorhaltung einer "Kraftfahrzeugreserve" in einem Fahrzeug-Pool dann nicht notwendig, wenn eine entsprechende organisatorische Abstimmung der Nutzung der Pool-Fahrzeuge vorgenommen wird, was in Zeiten des Internets intelligent lösbar ist. Entsprechend dem sich aus § 1 SGB VII ergebenden gesetzlichen Aufgabenbereich der Klägerin sind darüber hinaus keine Fallgestaltungen denkbar, zu deren sachgerechten Wahrnehmung jederzeit ein Pool-Fahrzeug zur Verfügung stehen muss. Unabhängig davon hätte die Klägerin in Erwägung zu ziehen, auf unvermeidbare und unbedingt zu deckende Bedarfsspitzen mit Leihfahrzeugen zu reagieren.

106

Der Beklagte hat insofern auch ein praktikables Modell der Pool-Fahrzeugnutzung vorgeschlagen. Nach dem Modell eines personenbezogenen Pool-Fahrzeuges soll denjenigen Mitarbeitern, die aus dienstlichen Gründen häufiger auf die Nutzung eines Dienstwagens angewiesen sind, ein Pool-Fahrzeug fest zugeordnet werden, damit ihnen eine Erfüllung ihrer Dienstreiseverpflichtungen jederzeit möglich ist. Wenn diese Mitarbeiter aber das ihnen fest zugeordnete Pool-Fahrzeug nicht benötigen, dann soll es den anderen Mitarbeitern zur Nutzung zur Verfügung stehen.

107

Nach alledem ist der Verpflichtungsbescheid vom 28. Juli 2020 rechtmäßig. Der Beklagte hat das ihm zustehende Aufsichtsrecht nicht überschritten und die Klägerin dadurch nicht in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt. Die Klage war demgemäß abzuweisen.

108

Die Kostenentscheidung folgt aus § 197a Abs. 1 Satz 1 SGG in Verbindung mit §§ 154 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

109

Gründe, die Revision zuzulassen, sind nicht gegeben, da die Voraussetzungen des § 160 Abs. 2 SGG nicht vorliegen.

110

Die endgültige Streitwertfestsetzung beruht auf § 197a Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 SGG in Verbindung mit §§ 52 Abs. 1 und 2, 63 Abs. 2 Satz 1 Gerichtskostengesetz (GKG).