

SOZIALVERBAND



Diskussions-Papier für den

## Sozialabbau durch Mobilitätseinschränkung: Infrastrukturpolitische Herausforderung für die Sozialverbände



(Foto: Armin Strauch)

Prof. (Gast) Albrecht **Goeschel**  
Staatliche Universität Rostov  
Technische Hochschule -  
University of Applied Sciences  
Giessen-Friedberg  
Accademia ed Istituto per la Ricerca Sociale  
Tenno-Gardasee

Marquartstein  
August 2010

**Herausgeber:**

Prof. (Gast) Albrecht **Goeschel**  
Staatliche Universität Rostov,  
Technische Hochschule -  
University of Applied Sciences  
Giessen-Friedberg,  
Akademie und Institut für Sozialforschung e.V.  
Tenno-Gardasee

Anschrift in Deutschland:  
83250 Marquartstein  
Staudacher Straße 14

Tel.: 08641-7130  
Fax.: 08641-63242  
Mail: [mail@studiengruppe.com](mailto:mail@studiengruppe.com)

<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Barrierefreiheit – ein weiter Begriff</b>	<b>4</b>
<b>2. Daseinsvorsorge, Familienpflege und Komplementärkosten</b>	<b>5</b>
<b>3. Regionalunterschiede in der Mobilitätsentwicklung und in der Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>5</b>
<b>4. Verkehrsausgaben der Privathaushalte</b>	<b>6</b>
<b>5. Raumbarriere und Mobilitätsbedarf als Verarmungsrisiko</b>	<b>7</b>
<b>6. Regionalstruktur und Soziallage</b>	<b>13</b>
<b>7. Fazit</b>	<b>14</b>

## 1. Barrierefreiheit – ein weiter Begriff

Ein Daueranliegen des Sozialverbandes VdK ist die Durchsetzung von „Barrierefreiheit“ von Ämtern bis Internet.<sup>1</sup> Versteht man Barrierefreiheit allerdings als Mobilitätsmöglichkeit allgemein, geraten noch ganz andere als bau- oder kommunikationstechnische Hindernisse und Einschränkungen ins Blickfeld.

Die Möglichkeit zur Mobilität ist in einem weiten Sinne selbst Gegenstand der Daseinsvorsorge im sozialen Bundesstaat und entsprechend in Art. 74, Abs. 1 Ziff. 21, 22 und 23 Grundgesetz in den dortigen Bestimmungen zum Land- und Wasserverkehr benannt. Die Möglichkeit zur Mobilität ist aber auch Voraussetzung für die Verwirklichung anderer Aufgaben der Daseinsvorsorge wie etwa der Krankenhausversorgung gemäß Art. 74 Abs. 1 Ziff. 19a Grundgesetz. Seit Beginn der sozialstaatlichen Krankenhausplanung mit dem Erlass des Krankenhausfinanzierungsgesetzes im Jahre 1972 war ein zentraler Diskussionspunkt dieses Bereiches der Daseinsvorsorgepolitik die verkehrliche Erreichbarkeit der Krankenhäuser insbesondere für infolge Einkommen, Geschlecht oder Alter mindermobile Bevölkerungsgruppen. Dieser als Kriterium der Ortsnähe diskutierte Aspekt der Krankenhausversorgung<sup>2</sup> beschreibt exakt die zweite Rolle der Ermöglichung von Mobilität nicht nur als Daseinsvorsorgeaufgabe selbst sondern zusätzlich als Voraussetzung für die Verwirklichung anderer Daseinsvorsorgeanliegen wie Gesundheit, Bildung, Freizeit etc.

Barrierefreiheit aus dieser Sicht bedeutet vor allem die einkommensmäßige, insbesondere auch transfereinkommensmäßige und infrastrukturelle Sicherstellung der Möglichkeit zur Mobilität und damit zur Nutzung von sozialen Einrichtungen und Diensten. Vor diesem Hintergrund stellt dann die von der Politik durchgesetzte schrittweise Absenkung der Renteneinkommen und Verringerung der Sozialeinkommen insgesamt nicht nur eine generelle Erhöhung der Mobilitätsbarriere für die Rentenbezieher und sonstigen Sozialeinkommensbezieher dar. Mit dieser generellen Erhöhung der Mobilitätsbarriere ist auch potenziert eine Erhöhung der Barriere bei der Nutzung sozialer Einrichtungen und Dienste bei gleichzeitig steigendem Nutzungsbedarf verbunden. Vor diesem Hintergrund weitet sich das Aufgabenfeld der Sozialverbände, soweit es die Sicherstellung von Mobilitätsteilnahme betrifft, zu einem Engagement in der Infrastrukturentwicklung aus.

---

<sup>1</sup> Sozialverband VdK Deutschland (Hrsg.): Sozialpolitische Anträge zum 16. Ordentlichen Bundesverbandstag, Entwurfs-Vorlage, Berlin 20.01.2010, Kapitel VII, S. 50 ff und bspw. VdK-Zeitung: Studie: Nur zehn Bahnhöfe sind barrierefrei. Ausgabe Rheinland-Pfalz, September 2010, S. 13

<sup>2</sup> Goeschel, Albrecht: Krankenhausbedarfsplanung und Regionalpolitik. In: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik. Hrsg. Institut der deutschen Wirtschaft, Köln 9/1979

## 2. Daseinsvorsorge, Familienpflege und Komplementärkosten

Schon aus den Zeiten der kommunalen Gebietsreformen in den 1970er Jahren ist das Problem bekannt, dass eine bloße Bereitstellung von Einrichtungen und Diensten deren sozialausgleichende Wirkung per se noch nicht sicherstellt, sondern von den zu ihrer Inanspruchnahme aufzuwendenden Erreichbarkeitskosten abhängig ist. In den Gebietsreformdiskussionen wurde u.a. die These vertreten, dass durch die mit Kommunalfusionen verbundene Behörden- und Einrichtungs-zentralisierung Erreichbarkeiten verschlechtert und Inanspruchnahmen verringert würden.<sup>3</sup>

In der Literatur zur planungspolitischen und planungsökonomischen Entwicklung insbesondere der sozialen Infrastruktur sind die komplementären Kosten für den zur Infrastrukturnutzung erforderlichen Mobilitätsaufwand ein zentraler Untersuchungs- und Bewertungsgegenstand.<sup>4</sup> Die Sozialverbände müssen sich diesen Wissens- und Wissenschaftsbereich für die Fundierung ihrer Zukunftsstrategien erschließen.

Ihre Kompetenz in Fragen der Infrastrukturplanung und Stadtentwicklung sollten die Sozialverbände aber vor allem auch deshalb verbessern, weil auch die familiäre Selbsthilfe, insbesondere die Pflege von Eltern durch ihre erwachsenen Kinder zunehmend Komplementärkosten verursacht. Bereits bei etwa 60 Prozent der Deutschen leben die erwachsenen Kinder nicht mehr mit in der Wohnung. Von diesen kann nur noch ein Drittel die Eltern zu Fuß erreichen.<sup>5</sup>

## 3. Regionalunterschiede in der Mobilitätsentwicklung und in der Verkehrsinfrastruktur

Vorausschätzungen zur Entwicklung der Verkehrsaktivitäten der Privathaushalte bis 2050 gehen von einer deutlichen regionalen Spreizung dieser Verkehrsaktivitäten und infolgedessen von einer regional differenzierten Entwicklung der Verkehrsangebote, d.h. von einer regionalen Spreizung der Mobilitätsentwicklung und der Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Verkehrsdienste aus.<sup>6</sup>

In den Wachstumsregionen werden bei hoher Einwohnerzahl und weiterer Zersiedelung die Personenkilometer, d.h. die Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr weiter zunehmen. In den Schrumpfungsregionen gehen mit dem Bevölkerungsschwund, trotz noch zunehmender Motorisierung der Älteren und Frauen die Personenkilometer, d.h. das Verkehrsaufkommen im motorisierten

---

<sup>3</sup> U. a. Studiengruppe für Sozialforschung e.V.: Kreisgebietsreform Niedersachsen – Die möglichen Folgen einer Angliederung des Kreises Alfeld an den Kreis Hildesheim für die Stadt Alfeld, München 1977

<sup>4</sup> Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.): Programmierung sozialer Infrastruktur. Schriftenreihe Städtebauliche Forschung, Bonn – Bad Godeberg 1977, S.53 ff, bes. S.56 und Stiens, Gerhard, Böltken, Ferdinand. (Hrsg.): Infrastrukturentwicklung unter veränderten Rahmenbedingungen-Regionale Infrastruktur II. In: Informationen zur Raumentwicklung. Hrsg. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung. Bonn 1/1989. Gatzweiler u. a.: Regionale Infrastrukturausstattung. Hrsg. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Berlin 1991

<sup>5</sup> Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.): Siebler Familienbericht-Familie wurzelt Flexibilität und Verlässlichkeit, Berlin 2005, S. 236 ff. und S. 335 ff.

<sup>6</sup> Oeltze et al.: Mobilität 2050 – Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2007, S.16 ff.

Individualverkehr zurück. Vor allem aber wird das Beförderungsaufkommen im Öffentlichen Personennahverkehr in den Schrumpfungsregionen zurückgehen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die rückläufigen Schüler- und damit Schülerbeförderungszahlen. Insgesamt wird dadurch in weiten Teilen Deutschlands außerhalb der Kernstädte und insbesondere in schrumpfenden Regionen der Anspruch auf verkehrliche Daseinsvorsorge mit herkömmlichen Linienverkehrsangeboten nicht mehr erfüllbar sein.<sup>7</sup>

Diese Entwicklung wird für die einkommensschwächeren Haushalte vor allem in schrumpfenden, häufig peripheren Regionen die Mobilitätskosten und speziell die zur Nutzung haushaltsnaher Infrastruktur komplementären Mobilitätskosten überproportional erhöhen.

#### 4. Verkehrsausgaben der Privathaushalte

In den vergangenen 30 Jahren sind die Ausgaben der Privathaushalte für Verkehrsgüter, Verkehrsleistungen und Verkehrsdienste stetig angestiegen. Dabei hat auch der Anteil der Verkehrsausgaben am Gesamtverbrauch der Privathaushalte zugenommen. Insgesamt stellt die Funktion Verkehr den drittgrößten Einzelbereich innerhalb des Gesamtverbrauchs der Privathaushalte.<sup>8</sup> Innerhalb der Verkehrsausgaben selbst stellen die Ausgaben für den Individualverkehr mit etwa 90 Prozent der gesamten Verkehrsausgaben den Hauptteil dieser Ausgaben. Vor allem die Ausgaben für Verkehrsdienstleistungen sind in den zurückliegenden Jahrzehnten stetig angestiegen.<sup>9</sup>

##### **Übersicht:** Verkehrsverbrauch der Privathaushalte in Deutschland 1970 – 2002

Dabei zeigt sich, dass die Verkehrsausgaben vor allem bei den einkommensschwachen Haushalten eine bedeutende Rolle spielen. Vor allem die Ausgaben für Personenverkehrsleistungen spielen für die einkommensschwachen Haushalte eine erhebliche Rolle.

##### **Übersicht:** Verkehrsverbrauch der Privathaushalte nach Einkommensklassen in Deutschland 2003

Jede direkte Verteuerung des Verkehrsverbrauchs oder indirekte Verteuerung des Verkehrsverbrauchs etwa durch Versorgungsverschlechterung mit öffentlichen Verkehrsangeboten betrifft damit die einkommensschwachen Haushalte weit überproportional.

Soweit es die Verkehrsausgaben im Zusammenhang mit dem Alter des Haupteinkommensbeziehers bei den Privathaushalten betrifft, zeigt sich eine interessante Gegenläufigkeit: Während der Anteil der Verkehrsausgaben insgesamt am ausgabefähigen Haushaltseinkommen mit steigendem Alter sinkt, fallen die Anteile der Ausgaben für Personenverkehrsleistungen ebenfalls zunächst mit dem Alter um dann aber vor allem bei den 65 bis unter 80 Jahre alten Haupteinkommensbeziehern wieder zu steigen.

---

<sup>7</sup> Ebda., S.17

<sup>8</sup> Ebda., S. 32

<sup>9</sup> Ebda., S. 36

## **Übersicht:** Verkehrsverbrauch der Privathaushalte nach Altersgruppen in Deutschland 2003

Neben den einkommensschwachen Haushalten sind einerseits die jungen Haushalte, andererseits die älteren Haushalte, insgesamt also einkommensschwächere Jüngerer- bzw. Älterenhaushalte besonders empfindlich gegenüber direkten Verteuerungen der Verkehrsversorgung oder indirekten Verteuerungen durch Versorgungsverschlechterung mit öffentlichen Verkehrsangeboten.

### **5. Raumbarriere und Mobilitätsbedarf als Verarmungsrisiko**

Im „Armutsdiskurs“ der sozialpolitischen Fachöffentlichkeit in Deutschland besteht eine eigenartige Tendenz, Armut zwar immer feingehäkelter zu beschreiben, dabei aber nur allerdürftigst zu „erklären“. Wie und wo und möglichst wozu Armut gemacht und gebraucht ist aber gerade die interessante Frage <sup>10</sup>

Eine brauchbare Auskunft kann auf diese Frage vor dem Hintergrund des bisher Dargelegten gegeben werden: Armut wird, regional gehäuft in den ländlichen-peripheren Regionen, auch dadurch „gemacht“, dass die „Armutszuständigen“ aller Arten den Gesichtspunkt des komplementären Mobilitätsaufwandes, der komplementären Mobilitätskosten ganz entschieden ignorieren. <sup>11</sup>

Hier zeigt eine aktuelle Karte der regional unterschiedlichen Erreichbarkeit der nächsten Mittelzentren in KFZ-Minuten die erhebliche Raum- und Zeitbarriere vor der Inanspruchnahme der in Mittelzentren typisch gehäuften sozialen Infrastruktur für die einkommensschwächeren Jüngererhaushalte bzw. Älterenhaushalte. Vergleicht man diese regional sehr unterschiedlich ausgeprägten Mobilitätsbarrieren mit den regional sehr unterschiedlichen Renteneinkommenshöhen, zeigt sich, dass bspw. in den peripheren und erreichbarkeitsbenachteiligten Regionen Ostbayerns zugleich auch die Rentenhöhen besonders niedrig sind.

**Karte:** Mobilitätsbedarf der Bevölkerung

**Karte:** Durchschnittsrente in Euro

Auch ohne weitere Rentenkürzungen besteht in solchen Regionen ein erhöhtes Altersarmutsrisiko allein schon durch die erhöhten komplementären Mobilitätskosten bei der Inanspruchnahme der Daseinsvorsorge oder infolge kostenbedingter Nichtinanspruchnahme von Daseinsvorsorgeangeboten.

<sup>10</sup> Martens, Rudolf: Der Armutsbericht ist tot – es lebe die Armutsrechnung. Armut als Folge der Wirtschaftspolitik. In: Blätter der Wohlfahrtspflege, 2/2010, S. 63-67

<sup>11</sup> Ein lehrreiches Beispiel hierfür waren die dezidiert negativen Reaktionen des Sozialministeriums und anderer Regierungsstellen des Freistaates Bayern auf eine Untersuchung im Auftrag des DPWV-Landesverbandes Bayern zum Thema Gesundheitsarmut bei Kindern in Bayern. Diese Untersuchung hatte vor allem auch die erschwerte Erreichbarkeit der ambulanten und stationären Kinderheilkunde in den peripheren Regionen Bayerns herausgesellt. Vgl. Paritätische Forschungsstelle (Hrsg.): Gesundheitsarmut bei Kindern am Beispiel Bayern und Reaktionen der Politik, Berlin 09.10.2008

## Übersicht

**Verkehrsverbrauch der Privathaushalte  
in  
Deutschland  
1970 – 2002**

Jahre*	Nominale Ausgaben der Privathaushalte im Inland in jeweiligen Preisen Prozent			
Ausgabenbereiche	1970	1980	1990	2002
<b>Verbrauchsausgaben</b> der Privathaushalte insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Darin: <b>Verkehrsausgaben</b> insgesamt mit	11,6	12,1	14,2	14,3
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waren und Dienstleistungen zum Betrieb von Privatfahrzeugen einschl. Kraftstoff</li> </ul>	5,4	6,1	6,4	6,7
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kauf von Kraftfahrzeugen</li> </ul>	4,3	4,2	6,1	5,8
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsdienstleistungen</li> </ul>	3,6	7,4	11,6	21,6

\* 1970-1990 alte Bundesländer, 2002 alle Bundesländer

Quelle: Oeltze et al.: Mobilität 2050 – Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2007, S. 33



## Übersicht

**Verkehrsverbrauch der Privathaushalte  
in  
Deutschland nach Einkommensklassen  
2003**

<b>Verkehrsverbrauch</b>	<b>Verkehrsverbrauch am ausgabefähigen Haushaltseinkommen (= 100) Prozent</b>		
	<b>Einkommensklassen* EUR</b>	<b>Verkehrs- ausgaben insgesamt</b>	<b>Darin: Waren und Dienstleistungen für Fahrzeuge**</b>
<b>Unter 500</b>	41,7	15,8	6,9
<b>1500-2000</b>	10,1	6,4	1,2
<b>4500-5000</b>	10,7	5,5	0,8
<b>12500-18000</b>	10,7	5,8	0,9

\* Auswahl

\*\* Einschließlich Kraftstoff

Quelle: Oeltze et. a.: Mobilität 2050 – Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2007, S. 42

## Übersicht

**Verkehrsverbrauch der Privathaushalte  
in  
Deutschland nach Altersgruppen  
2003**

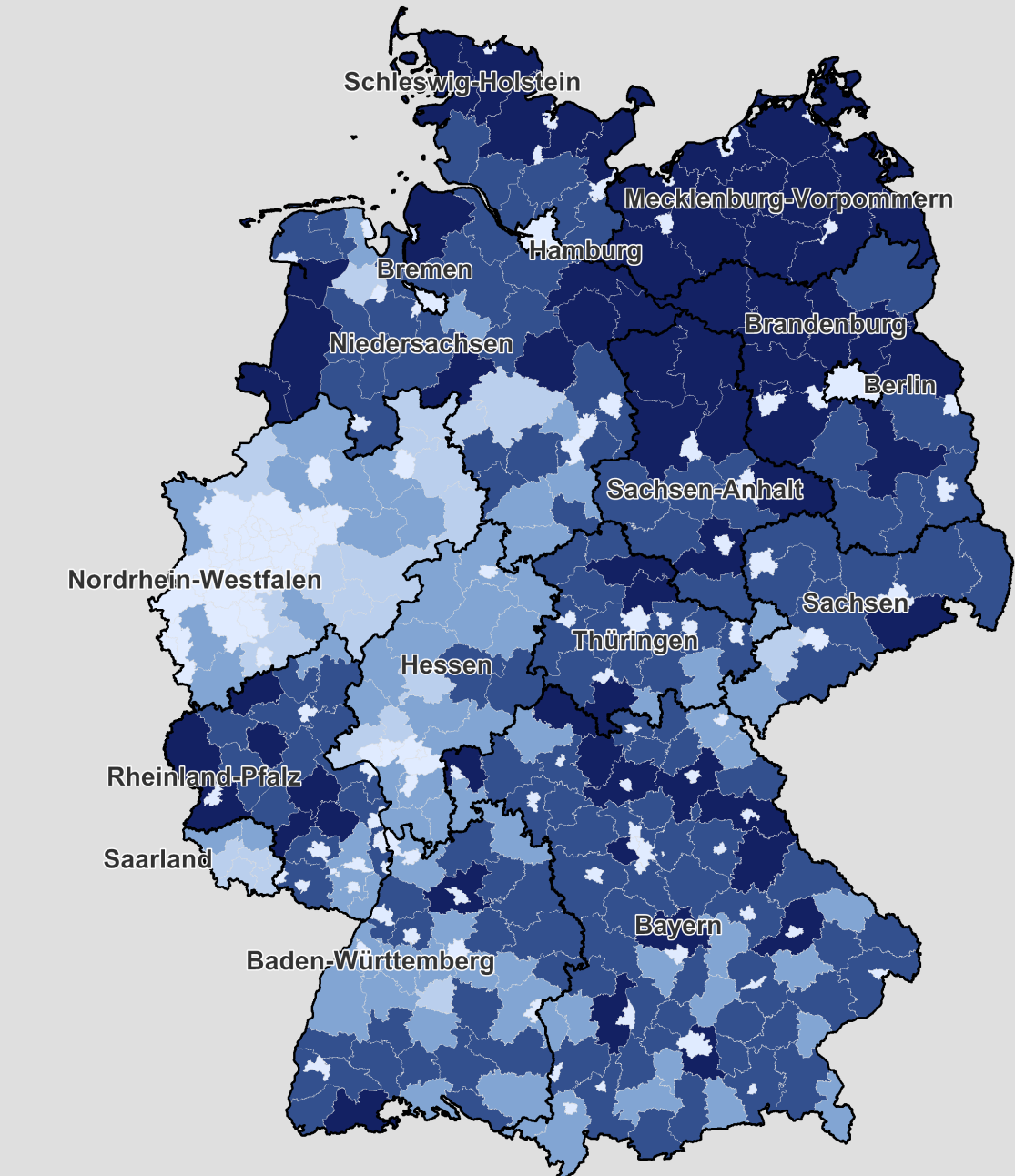
<b>Verkehrsverbrauch</b>	<b>Verkehrsverbrauch am ausgabefähigen Haushaltseinkommen (= 100) Prozent</b>		
	<b>Verkehrs- ausgaben insgesamt</b>	<b>Darin: Waren und Dienstleistungen für Fahrzeuge**</b>	<b>Personenver- kehrs- leistungen</b>
<b>Altersgruppen * Jahre</b>			
<b>Unter 25</b>	13,1	7,4	1,6
<b>25 bis unter 35</b>	12,5	6,7	1,0
<b>35 bis unter 45</b>	10,6	5,8	0,8
<b>45 bis unter 55</b>	11,5	6,0	0,8
<b>55 bis unter 65</b>	11,1	5,8	0,9
<b>65 bis unter 70</b>	10,7	5,6	1,1
<b>70 bis unter 80</b>	8,3	4,6	1,0
<b>Über 80</b>	5,5	3,4	0,8

\* Haupteinkommensbezieher

\*\* Einschließlich Kraftstoff

Quelle: Oeltze et. a.: Mobilität 2050 – Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050. Hrsg. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2007, S. 43

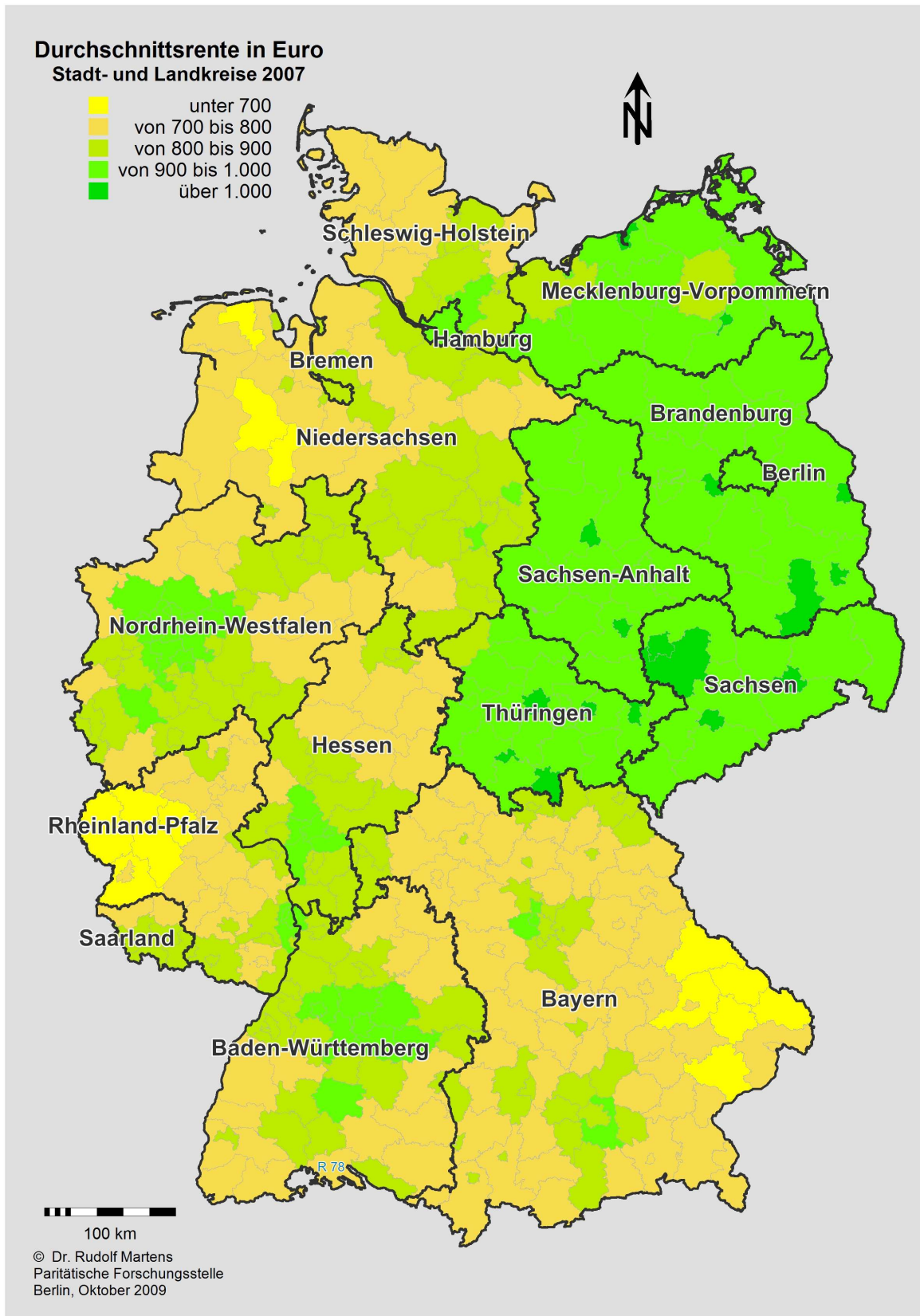
## Mobilitätsbedarf der Bevölkerung



**Erreichbarkeit von Mittelzentren Kfz in Minuten  
Stadt- und Landkreise 2007**

- bis unter 3 Minuten
- von 3 bis unter 6 Minuten
- von 6 bis unter 10 Minuten
- von 10 bis unter 15 Minuten
- über 15 Minuten

© Dr. Rudolf Martens  
Paritätische Forschungsstelle  
Berlin, August 2010  
Datenquelle: Bundesamt für Bauwesen  
und Raumordnung / INKAR 2009



## 6. Regionalstruktur und Soziallage

In der Sozialpolitik in Deutschland haben sich zwei deutlich gegenläufige Tendenzen entwickelt: Einerseits und vorangetrieben durch die Zusammenfassung der vormalig bestehenden beiden deutschen Staaten eine teilweise extreme Steigerung der Disparitäten zwischen den Regionen <sup>12</sup>, andererseits eine organisatorisch-funktionelle Zentralisierung und Konzentration der Institutionen und der Prozesse der Sozialversicherung und der Sozialfürsorge. Die Etablierung eines zentralen Gesundheitsfonds und eines zugeordneten zentralen Gemeinsamen Bundesausschusses, die Bildung der Deutschen Krankenversicherung Bund und die Zusammenfassung der vormaligen föderal-regionalen Landesversicherungsanstalten mit der Bundesversicherungsanstalt zur Deutschen Rentenversicherung Bund sind hierfür aussagekräftige Beispiele. <sup>13</sup>

Unterhalb der diesbezüglichen vor allem föderal-, fiskal- und raumordnungspolitisch geführten Diskussion über das Verhältnis von räumlicher Struktur, sozialer Ordnung und bspw. gesundheitlicher Versorgung <sup>14</sup> gibt es eine anwachsende Literatur über die per se regionaldifferentiellen Voraussetzungen und Auswirkungen der sozialstaatlichen Daseinsvorsorge in zentralen Bereichen wie Bildung, Gesundheit, Alterssicherung etc. <sup>15</sup>

Ein zentrales Kriterium für die Darstellung und Beurteilung regional typischer Sozial- und Versorgungslagen war und ist die räumliche Ausdehnung bzw. Erstreckung der jeweiligen „Soziotope“. <sup>16</sup> Die Erreichbarkeit der Einrichtungen und Dienste der Daseinsvorsorge, <sup>17</sup> bzw. deren mobilitäts- und damit sozialelektive Reichweite bestimmt dadurch ganz wesentlich die tatsächliche Regionalstruktur der Sozialstaatlichkeit.

Regionen mit erschweren Erreichbarkeitsbedingungen bzw. unzureichenden Reichweiten der Einrichtungen und Dienste der Daseinsvorsorge sind daher nicht nur sozusagen „äußerlich“, d.h. im Hinblick auf Versorgungsquoten, Inanspruchnahmeraten etc. gegenüber direkten oder indirekten Kostenerhöhungen für den Mobilitätsbedarf besonders sensibel. Durch solche Kostenerhöhungen des Mobilitätsbedarfs wird auch die „innere“ Funktionsfähigkeit, der tatsächliche Wirkungsgrad der Daseinsvorsorge als Teil der regionalen Lebenslage negativ beeinflusst.

---

<sup>12</sup> Maretzke, Steffen (Hrsg.): Regionale Disparitäten – zwischen Normalität und Handlungsbedarf. In: Informationen zur Raumentwicklung. Hrsg. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn 1/2-1997

<sup>13</sup> Göppfarth et al. (Hrsg.): Risikostrukturausgleich 2007 – Gesundheitsfonds, Sankt Augustus 2007

<sup>14</sup> Goeschel, Albrecht, Harms, Jens (Hrsg.): Raumordnung und Sozialpolitik, Frankfurt am Main 1988

<sup>15</sup> George, Wolfgang, Bonow, Martin (Hrsg.): Regionales Zukunftsmanagement: Band 1 – Gesundheitsversorgung, Lengerich 2007; Sachverständigenrat zur Begutachtung der Entwicklung im Gesundheitswesen (Hrsg.): Koordination und Integration – Sondergutachten 2009. Darin: Zukunftskonzept einer koordinierten Versorgung mit regionalem Bezug, Internet-Version 2009, S. 851-899; Vaskovics, Laszlo A. (Hrsg.): Raumbezogenheit sozialer Probleme, Opladen 1982; Voigtländer et al.: Gesundheitliche Ungleichheit, Frankfurt am Main; 2008, Walter, Heinz (Hrsg.): Region und Sozialisation – Beiträge zur sozioökologischen Präzisierung menschlicher Entwicklungsvoraussetzungen, Band I und II, Stuttgart – Bad Cannstadt 1981;

<sup>16</sup> Bargel et al.: Soziale und räumliche Bedingungen der Sozialisation von Kindern in verschiedenen Soziotopen. In: Walter, Heinz (Hrsg.): A.a.O., Band I, S. 186-260, bes. S. 216 ff., 238 ff. und 243 ff

<sup>17</sup> Goeschel, Albrecht: Krankenhausbedarfsplanung und Regionalpolitik. In: Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialpolitik. Hrsg. Institut der deutschen Wirtschaft, Köln 1979, S. 22 ff.

## 7. Fazit

Auch zur Nutzung einkommensausgleichender Daseinsvorsorgeeinrichtungen und Daseinsvorsorgedienste, d.h. zur Nutzung der sozialen Infrastruktur fallen zusätzliche Anfahrtsausgaben, komplementäre Mobilitätskosten an. Angesichts des stark angestiegenen Anteils der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben der Privathaushalte und der besonders hohen Anteile der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben einkommensschwacher Privathaushalte stellen direkte Verteuerungen der Verkehrsausgaben oder indirekte Verteuerungen der Verkehrsausgaben durch Verschlechterung der öffentlichen Verkehrsangebote vor allem für einkommensschwache Jüngerenhaushalte und einkommensschwache Älterenhaushalte in peripheren Regionen ein hohes zusätzliches Verarmungsrisiko dar.

Aufgabe der Sozialverbände ist es daher, die komplementären Mobilitätskosten zu einem zentralen Thema zu machen. Insbesondere die bisherige faktische Nichtberücksichtigung der wachsenden Mobilitätskosten bei der Festlegung der Regelsätze der Grundsicherung<sup>18</sup> muss hier korrigiert werden. Regional erhöhte Mobilitätskosten können auch als Grundlage für eine rechtlich mögliche Anhebung der Regelsätze der Grundsicherung im Alter genutzt werden.

Insgesamt müssen sich die Sozialverbände in die laufende Ungestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs mit eigenen Konzepten offensiv einschalten.

---

<sup>18</sup> Martens, Rudolf: Mobilitätsbedarf: Ein verdrängtes Thema in der Regelsatzdiskussion. Erstellt im Oktober 2010 in WSi-Mitteilungen. Düsseldorf 10/2010