

Zusammenfassung des Tagungsberichts: „Mobilitätswende gerecht gestalten – für Menschen in Armutssituationen“

Tagung der Evangelischen Akademie Bad Boll, 15.–16. Mai 2025

Verfasst von Kathinka Kaden, Studienleiterin, Kirchlicher Dienst in der Arbeitswelt

Einleitung

Die Tagung „Mobilitätswende gerecht gestalten“ beschäftigte sich mit der zentralen Frage, wie Mobilität für Menschen in Armut so gestaltet werden kann, dass sie nicht ausgeschlossen werden. Veranstaltet wurde die Tagung vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und der Evangelischen Akademie Bad Boll. Ziel war es, gemeinsam mit Vertreter*innen aus Zivilgesellschaft, Politik, Verwaltung und Betroffenen Lösungen für eine sozial-ökologische Mobilität zu entwickeln. Denn Mobilität ist ein Grundpfeiler gesellschaftlicher Teilhabe – ohne sie bleiben Bildung, Arbeit, Gesundheit und soziale Kontakte unerreichbar.

15,5 % der deutschen Bevölkerung leben unterhalb der Armutsgrenze. Besonders häufig betroffen sind Alleinerziehende, Rentnerinnen und junge Erwachsene. In ländlichen Räumen ist Mobilität durch ein Auto oft notwendig, aber für viele unbezahlbar. 13 Millionen Menschen in Deutschland besitzen keinen eigenen Pkw – häufig nicht freiwillig. Schon geringe Mobilitätskosten können im Alltag zu schmerzhaften Verzichtentscheidungen führen. Mobilitätsarmut führt so in eine Abwärtsspirale, die weitere Armut nach sich zieht. Vertreter*innen von Betroffenen schilderten eindringlich, dass Mobilität oft der entscheidende Engpass für Teilhabe sei.

Tagungsreihe „Mobilitätswende gerecht gestalten „seit 2022 – Abschlussveranstaltung am 7. November 2025 in Stuttgart

Die Tagung ist Teil der Tagungsreihe „Mobilitätswende gerecht gestalten“, die seit 2022 unterschiedliche Gruppen in den Fokus stellt – zunächst Kinder und Familien, dann Menschen mit Behinderungen und später Migrant*innen. Am 7. November 2025 werden die Ergebnisse in einer Abschlussveranstaltung im Hospitalhof Stuttgart

zusammengeführt. Ziel ist es, Empfehlungen und Handlungsmöglichkeiten für eine gerechte Mobilitätswende zu formulieren.

Eine Anmeldung ist bereits möglich! Tagung: Ev. Akademie Bad Boll

Tagung 2025: Mobilität für Menschen in Armutssituationen

Die diesjährige Tagung rückte Menschen in Armut in den Mittelpunkt.

Erster Tag

Grußwort: Mobilitätswende gerecht gestalten für Menschen mit wenig Geld

Staatssekretärin Elke Zimmer (MdL) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg eröffnete die Tagung mit einem Plädoyer für eine Mobilitätswende, die die Perspektiven armutsbetroffener Menschen berücksichtigt. Sie forderte, die soziale Dimension stärker zu gewichten.

Impulse: Wie Armut die Mobilität beeinflusst und wie das wiederum zu mehr Armut führt

Holger Fuhrmann (Diakonisches Werk Württemberg) zeigte auf, wie Mobilitätsarmut und Erwerbslosigkeit sich gegenseitig verstärken. Ohne bezahlbare Verkehrsmittel bleibe vielen der Zugang zum Arbeitsmarkt verwehrt. Guido Heinemann (IGELA) machte deutlich, dass Mobilität existenziell ist – nicht nur zur Fortbewegung, sondern als Schlüssel zur Teilhabe. Beide forderten ein bundesweites Sozialticket sowie die Anerkennung von Mobilität als Grundrecht.

Claudia Wanner (Neue Arbeit gGmbH) betonte, dass sozial gerechte Mobilität Beteiligung voraussetzt: Wer mitreden darf, fühlt sich gehört – und akzeptiert Maßnahmen eher. Mobilitätsarmut sei auch eine „Wohnort-Lotterie“: Menschen mit geringen Einkommen wohnen oft in abgelegenen Gegenden ohne Anbindung an öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Wohnungs- und Obdachlose

Mareike Dreher (Diakonisches Werk Württemberg) schilderte, wie schwierig Mobilität für Wohnungslose ist: Ohne Konto keine Monatskarte, ohne Ticket kein Zugang zu Behörden, Kliniken oder Hilfsangeboten. Neue Mobilitätsformen wie Carsharing oder App-basierte Tickets seien für viele schlicht unzugänglich. Besonders positiv wurde das 9-Euro-Ticket genannt, das erstmals Freizeit- und Sozialmobilität ermöglicht habe.

Alleinerziehende

Manja Reinholdt (Landeselternbeirat) schilderte, dass viele Alleinerziehende nur alte Autos besitzen und kaum Budget für Bus oder Bahn haben. Hinzu kämen Hürden durch unflexible Verkehrszeiten, besonders bei Schichtarbeit. Sie forderte kostenlose Rufbusse und die kostenfreie Mitnahme von Kindern. Dr. Kerstin Renz (Evangelische Akademie) wies darauf hin, dass Frauen häufiger Wege für Care-Arbeit erledigen und

daher andere Mobilitätsbedarfe haben. Sichere Nachtverkehre und kostenfreie Angebote für Familien seien dringend nötig.

Vortrag: Armut und Mobilität – Hintergründe, Zusammenhänge und aktuelle Entwicklungen

Prof. Dr. Claudia Hille (Hochschule Karlsruhe) bezeichnete Mobilität als Daseinsvorsorge und zentrale soziale Infrastruktur. In ihrer Forschung zeige sich, dass arme Haushalte besonders stark unter fehlender Infrastruktur leiden. Nur wenige wüssten von Sozialtickets, viele könnten digitale Angebote nicht nutzen. Das 9-Euro-Ticket habe die Mobilität spürbar verbessert – gerade für arme Menschen. Sie forderte eine Verkehrspolitik mit sozialpolitischer Verantwortung und betonte: Was für die Schwächsten funktioniert, nützt allen.

Podiumsdiskussion: Was können wir tun, um für Menschen in Armut die Mobilität zu verbessern?

Auf dem Podium diskutierten Staatssekretärin Elke Zimmer (Verkehrsministerium Baden-Württemberg), Sabine Wild (Paritätischer Wohlfahrtsverband), Prof. Dr. Lisa Küchel (WEEBER+PARTNER sowie Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, Nürtingen-Geislingen (HfWU)) und Myriam Brunner (Landratsamt Karlsruhe, Amt für Grundsatz und Soziales). Frau Zimmer stellte das Landesmobilitätsgesetz und Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV wie den Mobilitätspass vor. Frau Wild forderte gezielte Unterstützung statt kostenlosen ÖPNV für alle. Prof. Küchel betonte die Bedeutung partizipativer Stadtplanung und Frau Brunner forderte Mobilitätsbildung in Schulen und verständliche Kommunikation.

Einigkeit herrschte darin, dass Mobilität als soziale Grundversorgung behandelt werden muss. Vorgeschlagen wurden unter anderem flexible Nachtbusse, Carsharing-Modelle mit Sozialkomponenten und Kooperationen mit sozialen Trägern. Positiv bewertet wurden bestehende Initiativen wie Sozialtickets, Rufbusse für Schichtarbeit oder kommunale Mobilitätsberatungsstellen. Kommunen und Land müssten aktiv Brücken bauen – durch Allianzen, Bildungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit.

Zweiter Tag

Workshops zu Bus und Bahn, Radfahren sowie Carsharing mit Best-Practice-Beispielen, Problemschilderungen und Lösungsansätzen

Workshop: Busse und Bahn

Diskutiert wurden u. a. die KreisBonusCard in Tübingen (25 €-Ticket), Finanzierungsprobleme bei Sozialtickets sowie Barrieren für Menschen ohne Konto oder Handy. Besonders kritisiert wurden komplizierte Tarifsysteme und fehlende Familienfreundlichkeit. Ein zentrales Problem: Der Fortbestand von Sozialtickets ist aufgrund der finanziell angespannten Lage in den kommunalen Haushalten ungewiss. Als Best-Practice-Beispiele wurden die Einbindung von Beratungsstellen und Fahrgastbeiräten sowie die Tübinger KreisBonusCard hervorgehoben.

Workshop: Radfahren

Prof. Hille plädierte für eine Aufwertung des Fahrrads als ernsthaftes Verkehrsmittel. Hürden sind neben der fehlenden Infrastruktur vor allem die Kosten für Fahrräder oder E-Bikes. Zudem ist die Radmitnahme im ÖPNV oft eingeschränkt. Als gutes Beispiel wurde das Projekt *Velofit* genannt, eine soziale Fahrradwerkstatt mit Bonuskartenrabatt. Empfehlungen waren u.a. Reparaturgutscheine, Kooperationen mit Kitas und Schulen sowie mehr Sichtbarkeit lokaler Initiativen.

Workshop: Mitfahren und Carsharing

Carsharing sei für viele Armutsbetroffene derzeit nicht nutzbar – wegen Bonitätsprüfungen, digitalen Barrieren oder fehlender Information. Gleichzeitig liege in der gemeinschaftlichen Nutzung eine große Chance. Projekte wie das *Linzgau-Shuttle* oder *Mitfahrbänke* im ländlichen Raum zeigen das Potenzial ehrenamtlicher Lösungen. Empfohlen wurde eine stärkere Einbindung in Sozialleistungen, vereinfachte Modelle und Quartiersprojekte in Kooperation mit Vereinen, Wohnungsunternehmen oder Sportverbänden.

Ergebnispräsentation aus den Workshops und Einschätzung des Sozialministeriums

Alle Teilnehmenden betonten die Bedeutung direkter Beteiligung und gezielter Ansprache der Betroffenen. Informationsangebote müssten niedrigschwellig, mehrsprachig und analog sein. Herr Dr. Wolff vom Sozialministerium sprach sich dafür aus, Sozialtickets bekannter zu machen und stärker zu mobilitätsbezogener Teilhabe zu kommunizieren. Wichtig sei auch der Abbau von digitalen Barrieren. Eine Zusammenarbeit mit Einrichtungen wie der Bahnhofsmision könne helfen, die Mobilitätshürden konkret zu überwinden.

Ideen und Vereinbarungen für das weitere Vorgehen

Herr Dr. Engelbach (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) hob die hohe Veränderungsbereitschaft in den Kommunen hervor, betonte jedoch auch den finanziellen Druck beim ÖPNV als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge der Kommunen. Er empfahl, das Thema Mobilität in die Gemeinderäte zu bringen, Bürgerbeteiligung zu stärken und Best-Practice-Beispiele systematisch zu dokumentieren. Eine digitale Plattformlösung zur Sammlung von Unterstützungsangeboten sei sinnvoll.

Folgende Ansatzpunkte für nächste Schritte wurden festgehalten:

- Digitale Tickets zugänglich machen. Dazu müsse geklärt werden, mit welchen Zugangsmedien (beispielsweise Plastikkarte) Menschen mit Bargeld digitale Tickets nutzen können. Dabei stellt sich auch die Frage, wie Kinder einbezogen werden können. Wie machen das andere Länder?

- Vorhandene Sozialtickets etc. bekannt machen - auch mit Hilfe von Sozialarbeitern, Jobcentern und Verbänden.
- Netzwerke (kommunale und landesweite) zum Austausch guter Ideen und Informations-Weitergabe nutzen

Einhellig war die Erkenntnis: Mobilität ist soziale Teilhabe! Dies soll auch so kommuniziert und politisch verankert werden. Damit Menschen in Armut nicht ausgeschlossen werden, muss die Mobilitätswende sowohl ökologisch als auch sozial gestaltet sein. Die gerechte Mobilitätswende verlangt mehr als technische Innovationen. Sie erfordert einen Kulturwandel: Weg von der „Wohnort-Lotterie“ und hin zu einem System, in dem Mobilität möglichst flächendeckend ermöglicht wird. Nur so kann soziale Teilhabe für alle gesichert werden.