

8 Punkte zur Stärkung ländlicher Räume

Problemaufriss

Etwa die Hälfte der deutschen Bevölkerung lebt in ländlichen Regionen, gleichzeitig stehen diese häufig im Schatten urbaner Zentren. Angesichts der vielschichtigen Herausforderungen wie des demographischen Wandels, der Sicherstellung der Daseinsvorsorge und Mobilitätsangebote oder der Gestaltung des regionalen Strukturwandels, muss der ländliche Raum dringend mehr politische Aufmerksamkeit erhalten. Der kommunale Investitionsstau, der laut Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) mittlerweile bei 186 Milliarden Euro liegt, die reaktive Gestaltung von Strukturwandelprozessen und der **Rückzug** der Daseinsvorsorge machen Politik in vielen ländlichen Räumen nicht mehr erfahrbar und sorgen für ein Gefühl des Abgehängtseins und zunehmende Frustration. Die Ergebnisse der Bundestagswahl, aber auch der letzten Landtagswahlen verdeutlichen, dass sich große Teile der Bevölkerung, insbesondere in ländlichen Regionen, in West und Ost von den demokratischen Parteien abgewendet haben. Bei der Bundestagswahl verloren diese Parteien vor allem in den wirtschaftlich schwachen Regionen an Unterstützung; Abstiegsängste waren ein entscheidender Faktor für die Wahlentscheidung. Strukturschwache Räume sind häufig, wenn auch nicht ausschließlich, ländlich geprägt. Eine Politik zur Stärkung der ländlichen Räume ist deshalb auch eine Politik gegen rechtsradikale Parteien.

Die **Abwanderung** jüngerer Generationen in die Städte führt dazu, dass der Anteil älterer Menschen zunimmt. Diese Entwicklung führt nicht nur zu einem Rückgang der Einwohner*innenzahlen, sondern belastet auch die sozialen und wirtschaftlichen Strukturen vor Ort. Insbesondere die Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge wird dadurch erschwert, da mit rückgängigen Bevölkerungszahlen auch die Steuereinnahmen sinken. Gleichzeitig erhöht die Alterung die Abhängigkeit von öffentlichen Dienstleistungen – während der Staat seine Präsenz und Handlungsfähigkeit vor Ort einbüßt. Werden ländliche Räume vernachlässigt, gerät das Ziel **gleichwertiger Lebensverhältnisse** aus dem Blick. Gesellschaftliche Teilhabe ist aus gewerkschaftlicher Perspektive – neben betrieblicher Mitbestimmung – ein wichtiger Hebel für den Zusammenhalt in Deutschland.

Die Angebote der **Daseinsvorsorge** sind zentral für ein lebenswertes Umfeld – gerade in ländlichen Regionen. Ob Menschen vor Ort mit Wohnraum, Bildungseinrichtungen und Kultur- und Freizeitangeboten gut versorgt sind, hat einen großen Einfluss auf die Zufriedenheit mit dem Lebens- und Arbeitsumfeld. Ein pünktlicher, nicht überfüllter Nahverkehr und ein funktionierendes Handynetz ersparen Stress und Ärger. Auch im Alter ist eine gut ausgebaute Daseinsvorsorge wichtig: Die nächste hausärztliche Praxis sollte nicht eine halbe Stunde entfernt sein und der Bus in den nächsten Ort darf nicht nur zwei Mal am Tag kommen, sonst werden Senior*innen vom Gemeinschaftsleben ausgeschlossen.

27. Februar 2025

Deutscher Gewerkschaftsbund

Kontaktperson:

Leon Hasselmann
Referent für Industrie- und
Strukturpolitik

leon.hasselmann@dgb.de

Nora Rohde
Referentin für öffentliche
Daseinsvorsorge und
internationale
Handelspolitik

Nora.Rohde@dgb.de

Dr. Inga Jensen
Referentin für Wohnungs- und
Verbraucherpolitik

inga.jensen@dgb.de

Martin Stuber
Referatsleiter Infrastruktur- und
Mobilitätspolitik

Martin.Stuber@dgb.de

Der **öffentliche Personennahverkehr** (ÖPNV) ist in vielen ländlichen Regionen schlecht ausgebaut, was die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen und sozialen Angeboten erheblich erschwert. Viele Menschen auf dem Land können selbst ihre Einkäufe nicht mehr im Ortskern erledigen. Ein eigener Pkw ist für eine selbstbestimmte Teilhabe zu oft unverzichtbar. Menschen, die nicht oder nicht mehr Auto fahren oder sich keinen eigenen Pkw leisten können, haben oft keinen Zugang zu Nahversorgung, ärztlicher Versorgung, Kultur und Bildung. Eine falsche Prioritätensetzung hat dieses Problem verstärkt: Seit der Bahnreform 1994 wurden rund 2.700 Kilometer Schienen für den Personenverkehr abgebaut. Die Folge: Viele ländliche Regionen sind vom Schienennetz abgeschnitten.

Neue **Mobilitätsangebote** bieten hier Lösungsansätze: Rufbusse, die Fahrten flexibel an die Bedürfnisse der Nutzer*innen anpassen, könnten das Angebot des ÖPNV-Liniennverkehrs ergänzen. Mitfahr-Apps und Carsharing-Modelle, speziell für kleinere Gemeinden, oder Mikrobussysteme könnten eine Alternative zum eigenen Pkw sein – und auch Menschen ohne Auto Mobilitätschancen bieten. Darüber hinaus können der Ausbau von Radwegenetzen und die Förderung von Elektromobilität sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Verbesserung der Mobilität und zur Stärkung des Klimaschutzes beitragen.

Leerstand, Sanierungsstau und fehlende Barrierefreiheit sind zentrale Herausforderungen des **Wohnungsmarktes im ländlichen Raum**. Durch den Bevölkerungsrückgang stehen viele Wohnimmobilien – selbst in ländlichen Zentren – leer, während den Kommunen oft die Mittel und Instrumente fehlen, um diese instand zu setzen. Gleichzeitig muss der barrierefreie Umbau bestehender Gebäude vorangetrieben werden, damit ältere Menschen so lange wie möglich selbstbestimmt in ihrem gewohnten Umfeld leben können. Ein weiterer wichtiger Aspekt der Wohnungspolitik ist die Förderung eines klimagerechten Umbaus bei Sanierungen und dem Erwerb von Wohnimmobilien. Dies trägt nicht nur zur Erreichung der Klimaziele bei, sondern hilft auch, weitere Flächenversiegelung durch Neubauten zu vermeiden.

Die **wirtschaftliche Entwicklung** ländlicher Räume bleibt ebenfalls ein kritischer Punkt. Der Verlust von Arbeitsplätzen durch den Strukturwandel, insbesondere in traditionellen Branchen der Industrie, verschärft regionale Ungleichheiten. Fehlende Perspektiven und eine schwache Infrastruktur erschweren es den Regionen, neue Unternehmen anzuziehen und vorhandene Potenziale zu nutzen. Für die Beschäftigten bedeutet dies, dass sie immer mehr Zeit auf dem Weg zur und von der Arbeit verbringen: Die Pendelstrecken haben sich im Schnitt von 14,8 km im Jahr 2000 auf 17,2 km in 2022 verlängert. Inzwischen pendeln hierzulande statt 14,9 Millionen (2000) schon 20,3 Millionen Personen (2022). Jede*r Fünfte war über 30km pro Strecke unterwegs.

Ohne eine gezielte, proaktiv ansetzende Strukturpolitik drohen weitere Nachteile gegenüber urbanen Regionen. Strukturelle Unterschiede und spezifische Problemlagen der ländlichen Räume erfordern maßgeschneiderte Lösungen, um die Lebensqualität zu sichern und die Akzeptanz für demokratische Politik zurückzugewinnen. Die genannten Herausforderungen verdeutlichen, dass eine umfassende politische Strategie notwendig ist, die den ländlichen Raum nicht isoliert betrachtet, sondern als integralen Bestandteil der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gesamtentwicklung anerkennt. Das im Grundgesetz verankerte Staatsziel der „Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ muss sich in der tatsächlichen Regierungspraxis widerspiegeln.

Der DGB sieht in einer starken öffentlichen Daseinsvorsorge, einer proaktiven Strukturpolitik, einem solidarischen Wohnungsmarkt und einer gemeinwohlorientierten Mobilitätspolitik die zentralen Ansätze, um die Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume zu sichern.

DGB-Forderungen für den ländlichen Raum

Handlungsfähige Kommunen

In vielen Bereichen der Daseinsvorsorge liegt die Verantwortung bei den Kommunen. Diese sind auf Grund ihrer knappen finanziellen und personellen Mittel oft aber kaum in der Lage, ihren Pflichtaufgaben wie etwa die Kindertagesbetreuung zu erfüllen noch können sie freiwillige Angebote bspw. in den Bereichen Freizeit und Sport aufrechterhalten. Die Kommunen müssen ein langfristig stabiles finanzielles Fundament erhalten. Eine solidarische Entschuldung für stark überschuldete Kommunen durch Bund und Länder ist dabei ein wichtiger, aber kein ausreichender Schritt. Die Erweiterung der Einnahmehasis der Kommunen (z.B. durch die Einführung einer Gemeindefinanzsteuer), die Entlastung der Kommunen bei den Sozialausgaben durch den Bund sowie eine Erhöhung der Zuweisungen durch die Länder sind weitere Hebel, um die Kommunen handlungsfähig zu machen und auch die Investitionstätigkeit auf dieser Ebene anzukurbeln.

Stärkung der öffentlichen Verwaltung

Besonders in ländlichen Regionen ist die öffentliche Verwaltung häufig unterbesetzt und technisch unzureichend ausgestattet. Statt aktiv zu gestalten, bleibt oft nur die Möglichkeit, auf Probleme zu reagieren. Eine effiziente Verwaltung braucht mehr qualifiziertes Personal, attraktive Löhne und eine konsequente Digitalisierung.

Zwar gab es in den letzten Jahren einen leichten Personalzuwachs, allerdings nur in einzelnen Arbeitsbereichen (kommunale Kitas, Polizei, Hochschulen). Insgesamt sank die Zahl der Beschäftigten zwischen 1991 und 2023 jedoch um 22 Prozent – von 6,74 auf 5,27 Millionen.

Klar ist: Beim Arbeitgeber Staat berichten Beschäftigte laut DGB-Index Gute Arbeit besonders häufig von Personalmangel. 53 Prozent der Befragten sind vom Personalmangel in (sehr) hohem Maße betroffen. In der Privatwirtschaft sind es 10 Prozent weniger, (43 Prozent). Gleichzeitig sind über 25 Prozent der Beschäftigten älter als 55 Jahre und werden in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen. Ohne gezielte Maßnahmen droht eine weitere Verschärfung des Fachkräftemangels.

Deshalb fordern wir: Mehr Investitionen in Personal, bessere Arbeitsbedingungen und eine umfassende Modernisierung der Verwaltung. Nur so kann die öffentliche Hand ihre Aufgaben zuverlässig erfüllen und die Zukunft gestalten.

Weitere Informationen zum Themenkomplex *Digitalisierung und öffentliche Verwaltung* im [DGB-Positionspapier "Für eine Gemeinwohlorientierte Smart City"](#).

Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Um dem Leerstand in ländlichen Regionen wirksam zu begegnen, muss die Handlungsfähigkeit der Kommunen gestärkt werden. Dazu sind die Wiedereinführung und Ausweitung kommunaler Vorkaufsrechte, die Förderung von Bodenfonds sowie die Stärkung öffentlicher Wohnungsunternehmen unerlässlich. Mit diesen Instrumenten können Kommunen Leerstände aktivieren und langfristig bezahlbaren Wohnraum in öffentlichem Eigentum schaffen. Darüber hinaus bedarf es auch im ländlichen Raum einer gezielten Innenentwicklung, um Wohnraum effizienter zu nutzen und an den demografischen Wandel anzupassen, ohne den Flächenverbrauch durch Bauen „auf der grünen Wiese“ weiter voranzutreiben. Diese Maßnahmen sind entscheidend für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und den Schutz wertvoller Flächen.

Der demografische Wandel hin zu einer alternden Gesellschaft zeigt sich besonders in ländlichen Regionen. Um Senior*innen auch im ländlichen Raum möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden zu ermöglichen, müssen die bestehenden Wohnungen und Häuser an die Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden. Dazu ist eine Neuauflage des Bundes-Förderprogramms für den altersgerechten und barrierefreien Umbau dringend erforderlich. Nur so können Senior*innen notwendige Sanierungsmaßnahmen finanzieren und weiterhin in ihrem gewohnten Umfeld verbleiben. Die Abrufzahlen der Fördermittel in den vergangenen Jahren zeigen, dass der Bedarf vorhanden ist. Denn eine gezielte finanzielle Unterstützung für barrierefreie Umbauten sichert nicht nur die Lebensqualität älterer Menschen, sondern trägt auch dem demografischen Wandel Rechnung.

Der Sanierung des Gebäudebestandes, auch im ländlichen Raum, kommt eine Schlüsselrolle zu, um CO₂-Emissionen zu reduzieren und zusätzliche Flächenversiegelung durch Neubauten zu vermeiden. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, müssen die Förderprogramme für den klimagerechten Umbau und die energetische Sanierung konsequent sozial gerecht ausgestaltet werden.

Damit diese Maßnahmen insbesondere für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen realisierbar sind, bedarf es einer gezielten und gebäudeindividuellen Förderung, die die Wirtschaftlichkeit im Blick behält.

Verkehrsinfrastruktur sanieren und ausbauen

Die Verkehrsinfrastruktur ist vielerorts marode und wird den unterschiedlichen Bedarfen nicht gerecht. Deshalb müssen jetzt die politischen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und geschlechtergerechte Stadtentwicklung und eine Mobilitätswende geschaffen werden. Beim klimaverträglichen Umbau unseres Mobilitätssystems liegt die Priorität bei Schiene und ÖPNV. Zudem muss das Netz von E-Ladestationen zügig ausgebaut werden: für den öffentlichen Verkehr, PKW und LKW. Auch braucht es qualitativ gute Angebote in Bezug auf Netze, Haltestellen, Verknüpfungen und Taktzeiten – wie auch bezahlbare Tarife. Eine flächendeckende digitale Infrastruktur ist die Voraussetzung für die zeitgemäße Vernetzung der Verkehrsangebote.

Mobilitätswende überall umsetzen

Ein zentraler Schauplatz der Mobilitätswende sind die Städte und Gemeinden. Eine umfassende Entlastung der Kommunen von ihren Altschulden muss sie finanziell in die Lage versetzen, den Erhalt und den notwendigen umweltverträglichen Umbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur – etwa durch Neugestaltung des Straßenraums, Ausbau von Fuß- und Radverkehrsanlagen, von Haltestelleninfrastruktur und Zugangspunkten für multimodalen Verkehr sowie Ladesäuleninfrastruktur – sowie den ambitionierten Ausbau des ÖPNV realisieren zu können. Der DGB fordert zudem die dauerhafte finanzielle Absicherung und neue Verkehrsangebote des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene durch eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel. Bessere Angebote und mehr Personal sind für einen flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum erforderlich. Dafür fordert der DGB zusätzlich ein mehrjährig gesichertes und dynamisiertes Budget des Bundes. Besonders wichtig ist ein für alle bezahlbares Deutschlandticket, das dauerhaft von Bund und Ländern finanziert wird. Der DGB fordert hier einen bundesweit einheitlichen Rahmen für Sozialtickets, um Preisreduzierungen für Kinder, Schüler*innen, Auszubildende, Alleinerziehende, Eltern im Elterngeldbezug und Senior*innen zu ermöglichen.

Weitere Informationen im [Forderungspapier „Zukunftsgerichtet investieren: Da-seinsvorsorge durch nachhaltige Verkehrsinfrastruktur“](#) des Bündnisses Sozialverträgliche Mobilitätswende.

Weiterentwicklung des Gesamtdeutschen Fördersystems für strukturschwache Regionen

Der erste Gleichwertigkeitsbericht der Bundesregierung zeigt einen erheblichen Handlungsbedarf im Bereich der Strukturförderung. Angesichts der Herausforderungen muss das Gesamtdeutsche Fördersystem für strukturschwache Regionen (GFS) in den kommenden Jahren aufgestockt und verstetigt werden. Um den Abruf der Mittel zu verbessern, sollten im Rahmen des Beihilferechts die Fördersätze für Unternehmen erhöht werden.

Zudem sprechen sich der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften dafür aus, dass Tarifbindung als Fördervoraussetzung über das eng gefasste Branchenspektrum der „bedingten Positivliste“ in der Gemeinschaftsaufgabe regionale Wirtschaftspolitik (GRW) hinausgeht und auch in der Positivliste sowie in weiteren Förderprogrammen des GFS zum Einsatz kommt.

Weitere Informationen zur Weiterentwicklung des Gesamtdeutschen Fördersystem gibt es in der [DGB-Stellungnahme zu gleichwertigen Lebensverhältnissen](#).

Regionale Transformationsräte finanziell und politisch unterstützen

Beteiligungsorientierte Formate wie die Transformationsräte oder -netzwerke mit Akteur*innen aus der Politik, den Sozialpartnern, der Wissenschaft und der Zivilgesellschaft sind dafür geeignet, Handlungsschwerpunkte und Investitionsbedarfe zu definieren, um proaktiv Veränderungen in ländlichen Regionen zu gestalten. Hier können regionale Transformationsstrategien und Maßnahmen erarbeitet werden, um die Daseinsvorsorge zu verbessern und Unternehmen und Beschäftigte auf neue Geschäftsmodelle, Produkte und Wertschöpfungsketten hinzuorientieren.

Eine solche regionale strukturpolitische „Governance“ ist dabei nicht nur in akut strukturschwachen Regionen erforderlich, sondern überall dort, wo in Betrieben, Branchen und Wirtschaftsregionen Veränderungen dominierender Wertschöpfungs- und Geschäftsmodelle sichtbar werden.

Weitere Informationen gibt es in der [Publikation der Friedrich-Ebert-Stiftung „Transformationsräte in Deutschland - Ein neuer Ansatz zur regionalen Gestaltung der sozialökologischen Transformation“](#).

Neue Gemeinschaftsaufgabe Klimaschutz und Klimaanpassung ins Grundgesetz

Eine neue Gemeinschaftsaufgabe Klimaschutz und Klimaanpassung im Grundgesetz würde die Mischfinanzierung von Bund und Ländern ermöglichen und ausreichend Mittel für kommunale Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen zur Verfügung stellen sowie langfristig sichern. Innovative Ansätze, wie multifunktionale Dienstleistungen oder flexible Mobilitätskonzepte, können dabei wichtige Bausteine sein.

Weitere Informationen zur Gemeinschaftsaufgabe Klimaschutz und Klimaanpassung gibt es in dem Forderungspapier [„Allen Kommunen sozial gerechten Klimaschutz ermöglichen“](#).