

Infrastruktur für die nächste Generation

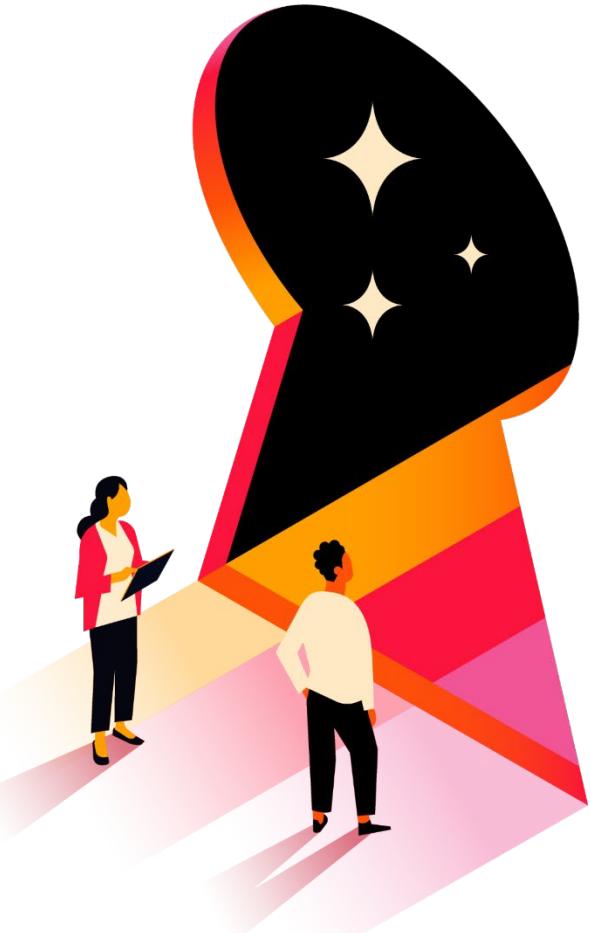


Warum wir partnerschaftliche Modelle neu erfinden müssen
Dezember 2025

Inhalt

-
- 1 Executive Summary** →
 - 2 Der Infrastrukturimperativ:
Deutschlands massiver Investitionsbedarf** →
 - 3 Partnerschaftsmodelle weiterentwickeln:
Lehren aus der Vergangenheit** →
 - 4 Die Chance nutzen:
Interview-Feedback von Marktakteuren** →
 - 5 Leitplanken für den Weg von ÖPP zu ÖPP 2.0** →
 - 6 Fazit: die Infrastrukturlücke schließen,
Wachstum freisetzen** →
 - 7 Benannte Interviewpartner** →
 - 8 Exkurs: ÖPPs im europäischen Vergleich** →

1 Executive Summary



Deutschland investiert zu wenig in Infrastruktur – und das bremst das Wirtschaftswachstum

Die Bundesrepublik leidet unter einem strukturellen Investitionsrückstand, der das Wirtschaftswachstum hemmt und die wirtschaftliche Resilienz schwächt. Ihn zu beseitigen überfordert die öffentliche Hand. Im internationalen Vergleich bleibt Deutschland bei öffentlichen Investitionen hinter vielen europäischen Nachbarn zurück – mit spürbaren Folgen: schleppendes Produktivitätswachstum, Reformstau, sinkende Wettbewerbsfähigkeit.

Mit dem „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ wurde ein wichtiger Schritt zur Finanzierung zentraler Zukunftsaufgaben gemacht. Die Mittel reichen jedoch nicht aus, um sowohl Investitionsrückstände abzubauen als auch neue, transformative Maßnahmen umfassend zu finanzieren. Für die notwendige Transformation müssen zusätzliche Investitionen mobilisiert werden, insbesondere durch eine stärkere Einbindung privaten Kapitals. Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs) bieten hierfür einen vielversprechenden Ansatz.

Deutschlands Zurückhaltung bei ÖPP-Projekten

ÖPPs sind in Deutschland kein neues Konzept und werden punktuell nach wie vor umgesetzt. Weitverbreitet sind sie jedoch nicht: Haushaltsüberschüsse, die Überzeugung von der Überlegenheit staatlicher Daseinsvorsorge und die Orientierung an tradierten Beschaffungsmustern haben bewirkt, dass ein in vielen Ländern erfolgreich eingesetztes, flexibles Instrument zur Umsetzung öffentlicher Investitionen aus der Hand gegeben wurde. Dabei wäre das Instrument in ausgewählten Situationen gut dazu geeignet, den hohen öffentlichen Investitionsbedarf durch private Finanzmittel und Umsetzungskompetenz zu adressieren und so Effizienzpotenziale bei Planung, Bau und Betrieb von Infrastrukturprojekten sowie bei der Verwendung von Haushaltssmitteln zu heben. Während andere Länder längst auf ÖPPs setzen, verliert Deutschland im internationalen Vergleich an Boden.

Gerade das Sondervermögen Infrastruktur eröffnet jetzt die Chance, ÖPPs als Teil einer ausgewogenen Investitionsstrategie neu zu denken – mit klarem Fokus auf Wirkung, Tempo und Wirtschaftlichkeit.

Ergebnis der Interviews

Um das Potenzial eines erneuerten ÖPP-Modells für die Finanzierung deutscher Infrastruktur zu bewerten, hat PwC circa 25 Interviews mit wichtigen Akteuren der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft geführt. Ziel war es, wesentliche Chancen und Hindernisse für moderne Partnerschaftsmodelle zu identifizieren und dabei frühere Erfahrungen und aktuelle Marktbedingungen zu berücksichtigen.

Eine moderne Partnerschaft braucht klare Strukturen, ein faires Miteinander und strategische Steuerung. Die Gespräche liefern dafür wichtige Impulse – und sprechen dafür, Partnerschaften in Deutschland im Sinne eines ÖPP 2.0 neu zu denken.

In diesem Zusammenhang haben wir auf der nächsten Seite vier Kernbotschaften formuliert, deren Berücksichtigung sicherstellt, dass das wirtschaftliche Potenzial aus Infrastrukturinvestitionen für Deutschland gehoben wird.



Ansätze zur Wiederbelebung der öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPPs)

Infrastrukturwachstum durch Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure

Für die Entwicklung eines zukunftsfähigen deutschen ÖPP-Modells lassen sich zentrale Ansätze identifizieren, die Attraktivität, Investierbarkeit, Umsetzbarkeit und politische Nachhaltigkeit gewährleisten. Diese bilden die Basis für eine erfolgreiche Implementierung von ÖPP 2.0.

01 Ansatz 1: Öffentliche Akzeptanz und politischer Wille

Alle von uns geführten Interviews bestätigen: Der politische Wille zur Nutzung von Partnerschaftsmodellen als Beschaffungsvariante ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Wiederbelebung in Deutschland.

Beispielhaft hierfür sind die ÖPP-Projekte im Straßenbereich, wo gleich mehrere Autobahnteilstücke via ÖPP realisiert wurden – diese Projekte hat die öffentliche Hand durchweg als Erfolg gewertet. Besonders hervorgehoben wurden dabei die schnellere Umsetzung, Budgetsicherheit, Risikotransfer, reduzierte Schnittstellen sowie das partnerschaftliche Miteinander der Akteure. Trotz der längeren Vorbereitungsphase gelang es, die Infrastruktur deutlich schneller zu beschaffen. Bei einigen wenigen Projekten wo die Öffentliche Hand von Anfang an ÖPP kritisch gegenüber stand zog sich dieses Misstrauen bis in die Realisierungsphase und schlägt sich in deutlich kritischeren Rückmeldungen nieder.

Die geforderte und auch notwendige größere Transparenz kann entscheidend dazu beitragen, die öffentliche Akzeptanz zu steigern. Sie erleichtert die Kommunikation politischen Willens, da sie dazu beiträgt, die Emotionalität aus der Debatte zu nehmen. Statt eines Fokus auf vermeintliche Privatisierungs- oder Gewinnmotive für den privaten Partner rückt eine sachlichere Betrachtung der gesamtgesellschaftlichen Vorteile in den Vordergrund.

Die Botschaft ist eindeutig: Neue Partnerschaftsmodelle lassen sich nur dann erfolgreich umsetzen, wenn die Politik den Ansatz als strategische Beschaffungsvariante konsequent unterstützt. Politische Rückendeckung bildet dabei einen zentralen Erfolgsfaktor, da sie Planungssicherheit schafft, Vertrauen bei Investoren stärkt und die Voraussetzungen für eine nachhaltige Implementierung garantiert.

02 Ansatz 2: Neudeinition des Public Sector Comparator

Die Vorteilhaftigkeit der Beschaffungsvariante ÖPP wird bisher im Rahmen des sogenannten Public Sector Comparator durch einen direkten Wirtschaftlichkeitsvergleich gemessen. Dabei wird die Eigenrealisierung durch die öffentliche Hand der ÖPP-Variante gegenübergestellt und beides mittels Barwertvergleich unter Einbeziehung des Risikotransfers analysiert. Eine ÖPP-Vergabe ist nur dann zulässig, wenn der Barwert der ÖPP-Variante niedriger ist als jener der Eigenrealisierung.

- **Prämissen der Eigenrealisierung sollten infrage gestellt werden:** Die Eigenrealisierung geht von der Annahme aus, dass das gesamte Projekt in einem Zug umgesetzt wird. Diese Annahme entspricht jedoch nicht der deutschen Praxis. Tatsächlich wird beispielsweise eine Autobahn Schritt für Schritt geplant, erforderliche Genehmigungen werden einzeln eingeholt und anschließend werden Teilloste ausgeschrieben. Mögliche Preissteigerungen, die sich aus dieser Vorgehensweise ergeben können, werden in der Eigenrealisierungsvariante meist nicht adäquat berücksichtigt.

Kernbotschaften an die öffentliche Hand

Alle Marktakteure haben ihre Bereitschaft zu einem Neustart und ihr Interesse an einem reformierten Ansatz für ÖPP-basierte Infrastrukturprojekte in Deutschland signalisiert. Dieser Ansatz soll auf den Erfahrungen aus früheren ÖPP-Programmen und internationalen Best Practices aufbauen. Nachfolgend finden sich die Kernbotschaften an die öffentliche Hand:

01 Öffentliche Akzeptanz und politischer Wille

02 Neudefinition des Public Sector Comparator

03 Durch Standardisierung und zentrale Koordinierung ÖPPs effizienter gestalten

04 Entwicklung einer zentralen, transparenten und langfristigen Projektpipeline

1. Öffentlicher Hochbau: Inhabermodell, Erwerbermodell, FM-Leasingmodell, Vermietungsmodell, Konzessionsmodell, Contractingmodell, Gesellschaftsmodell

2. Öffentlicher Straßenbau: V-Modell (Verfügbarkeitsmodell), F-Modell (Fernstraßenbauprivatefinanzierungsgesetz), A-Modell (Ausbaumodell)

- Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Effekte:** Der Public Sector Comparator berücksichtigt keine volkswirtschaftlichen Effekte, die durch eine schnellere Realisierung entstehen. Neben den bereits erwähnten Preiseffekten zählen dazu etwa die reduzierte „verlorene Arbeitszeit“ aufgrund weniger Staus oder die positiven „Bildungseffekte“ neuer Schulen. Die Europäische Investitionsbank bezieht solche Faktoren schon jetzt in ihre Bewertung der ökonomischen Vorteilhaftigkeit ein – unter Berücksichtigung dieser Effekte gelten Straßenprojekte beispielsweise als „wirtschaftlich sehr rentabel“.
- „Nichtrealisierung“ wäre die richtige Vergleichsvariante:** Partnerschaftsmodelle eröffnen auch in schwierigen wirtschaftlichen Situationen eine mit Maastricht konforme Finanzierung. Angesichts der angespannten Haushaltslage lassen sich mitunter Vorhaben nur als Partnerschaftsmodell oder möglicherweise gar nicht umsetzen. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die Eigenrealisierung tatsächlich der adäquate Vergleichsmaßstab ist – oder ob man die Beschaffung im Rahmen eines Partnerschaftsmodells nicht vielmehr mit einer Teil- oder sogar Nichtrealisierung der dringend benötigten Infrastruktur vergleichen muss.
- Vor diesem Hintergrund erscheint der traditionelle Public Sector Comparator als alleiniger Maßstab kritisch: Eine faire Bewertung der Beschaffungsalternative sollte die tatsächliche Praxis mit einbeziehen, um die ökonomische und gesellschaftliche Vorteilhaftigkeit der Umsetzung anhand von Partnerschaftsmodellen adäquat bewerten zu können. Dies kann so weit gehen, die Beschaffung via Partnerschaftsmodell mit einer Teil- oder sogar Nichtrealisierung zu vergleichen.

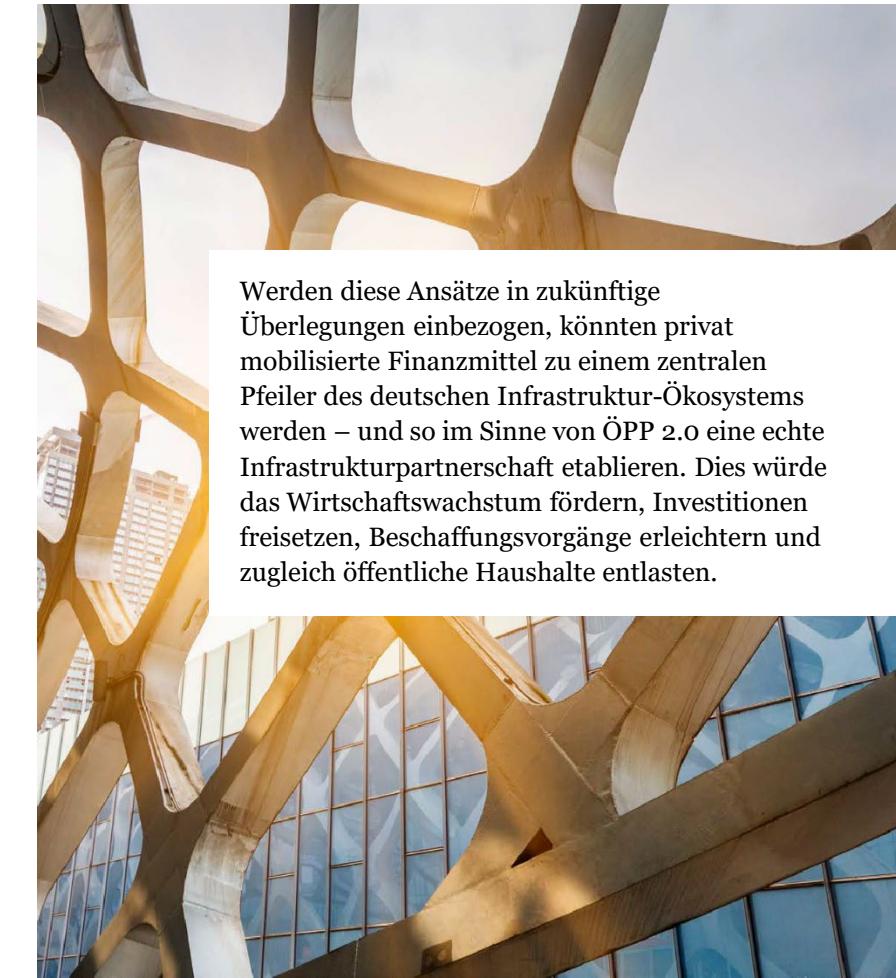
03 Ansatz 3: Planungssicherheit für eine stabile Projektpipeline zur Umsetzung des ÖPP-Modells

Eine verbindliche Festlegung auf ein transparentes Vergabemodell sowie eine klar definierte, vorab kommunizierte Projektpipeline sind unerlässlich, um das Marktvertrauen und den Wettbewerb nachhaltig wiederherzustellen. Nur so können die betroffenen Lieferketten ihre Kapazitäten zügig und zielgerichtet hochfahren. Die initiale Pipeline sollte vorzugsweise Projekte umfassen, die phasenweise realisiert werden können – idealerweise mit reproduzierbaren Designs, geringem Baurisiko und stabilen öffentlichen Rahmenbedingungen. Priorität haben wenig komplexe, aber dringend benötigte Verkehrsinfrastrukturprojekte (vor allem die Sanierung von Brücken) sowie die Sanierung der sozialen Infrastruktur wie Schulen, Krankenhäuser und Verwaltungsgebäude. Darüber hinaus ist der flächendeckende Ausbau der Breitbandversorgung voranzutreiben.

04 Ansatz 4: Standardisierung, Transparenz und Vereinfachung des Vergabemodells

Die öffentliche Hand muss ein klares Signal senden, indem sie die Standardisierung moderner Partnerschaftsmodelle konsequent vorantreibt und dabei zugleich für mehr Transparenz sorgt. Nur so lassen sich Infrastrukturinvestitionen nachhaltig über langfristige staatliche Haushaltsmittel absichern. Der neue Standard sollte auf bewährten Modellen fußen und dabei aktuelle Anpassungen aus dem öffentlichen Hochbau sowie Straßenbau integrieren und optimieren. Eine vollständige Neuentwicklung ist dafür nicht erforderlich. Insbesondere das Standardvertragswerk im Straßenbau wird von den Marktakteuren durchweg als „funktionierend“ eingeschätzt.

Um mehr Transparenz herzustellen, arbeitet die Bundesregierung bereits an der Einführung einer ÖPP-Transparenzrichtlinie, die unter anderem die Veröffentlichung der Projektverträge vorsieht. Zudem könnte eine Beteiligung der öffentlichen Hand an den jeweiligen Projektgesellschaften die Transparenz von ÖPP-Modellen weiter erhöhen und somit das Vertrauen in diese Beschaffungsalternative nachhaltig stärken.



Werden diese Ansätze in zukünftige Überlegungen einbezogen, könnten privat mobilisierte Finanzmittel zu einem zentralen Pfeiler des deutschen Infrastruktur-Ökosystems werden – und so im Sinne von ÖPP 2.0 eine echte Infrastrukturpartnerschaft etablieren. Dies würde das Wirtschaftswachstum fördern, Investitionen freisetzen, Beschaffungsvorgänge erleichtern und zugleich öffentliche Haushalte entlasten.

2 Der Infrastrukturimperativ: Deutschlands massiver Investitionsbedarf

Deutschland steht vor der Aufgabe, das Volumen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen deutlich zu steigern. Nur so lässt sich der Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte aufholen und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts nachhaltig sichern. Dafür müssen mehr Mittel bereitgestellt werden – für Erhalt, Modernisierung und Ausbau von Straßen, Schienen, digitalen Netzen, Schulen, Energieinfrastruktur und weiteren öffentlichen Gütern.

Die Notwendigkeit für Reformen ergibt sich aus mehreren Faktoren:

- Investitionsrückstand: Deutschland hat im internationalen Vergleich über viele Jahre hinweg zu wenig in seine Infrastruktur investiert. Dies hat einen erheblichen Modernisierungsbedarf hinterlassen.
- Wachstumsschwäche: Die unzureichenden Investitionen sind ein wesentlicher Grund für das gebremste Wirtschaftswachstum in Deutschland. Im Vergleich zu anderen OECD-Ländern blieb das durchschnittliche jährliche BIP-Wachstum in Deutschland im Zeitraum von 2000 bis 2024 um etwa einen Prozentpunkt zurück.
- Strukturelle Hemmnisse: Langwierige Planungsverfahren, viel Bürokratie, Personalmangel und die Schuldenbremse erschweren die Umsetzung notwendiger Investitionen.
- Zukunftsfähigkeit: Um den Herausforderungen des Klimawandels, der Digitalisierung und des demografischen Wandels zu begegnen, ist eine leistungsfähige und moderne Infrastruktur unverzichtbar.

Gleichzeitig bedarf es bei Infrastrukturprojekten einer Modernisierung der Umsetzungsstrukturen. In der Vergangenheit blieben vorhandene Mittel häufig ungenutzt.

In Deutschland sind Planung, Genehmigung und Realisierung durch langwierige Verfahren, hohe bürokratische Hürden und einen Mangel an qualifiziertem Personal geprägt. Die Modernisierung der Umsetzungsstrukturen muss daher Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen, Bürokratie abbauen, Verwaltungsabläufe digitalisieren und die personellen Kapazitäten in den zuständigen Behörden stärken.

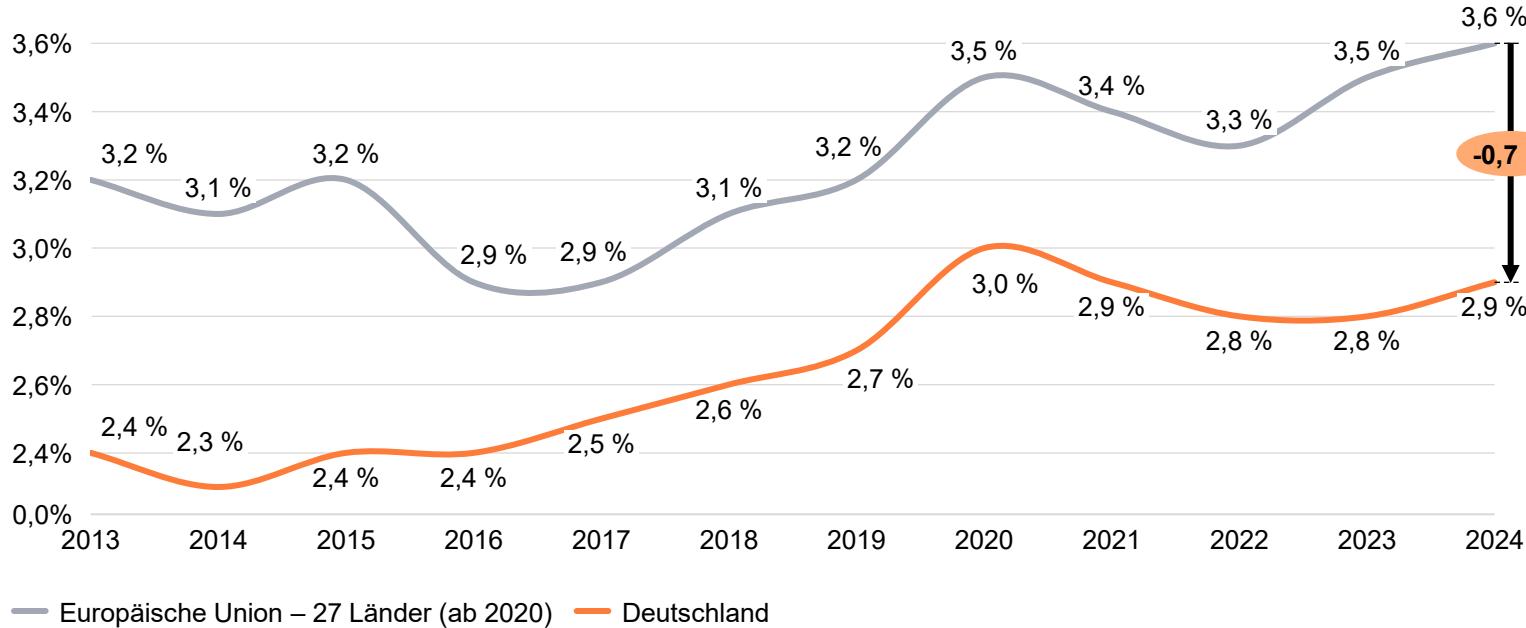


“

Ziel ist es, Investitionen in Infrastrukturprojekte schneller, effizienter und wirkungsvoller umzusetzen.

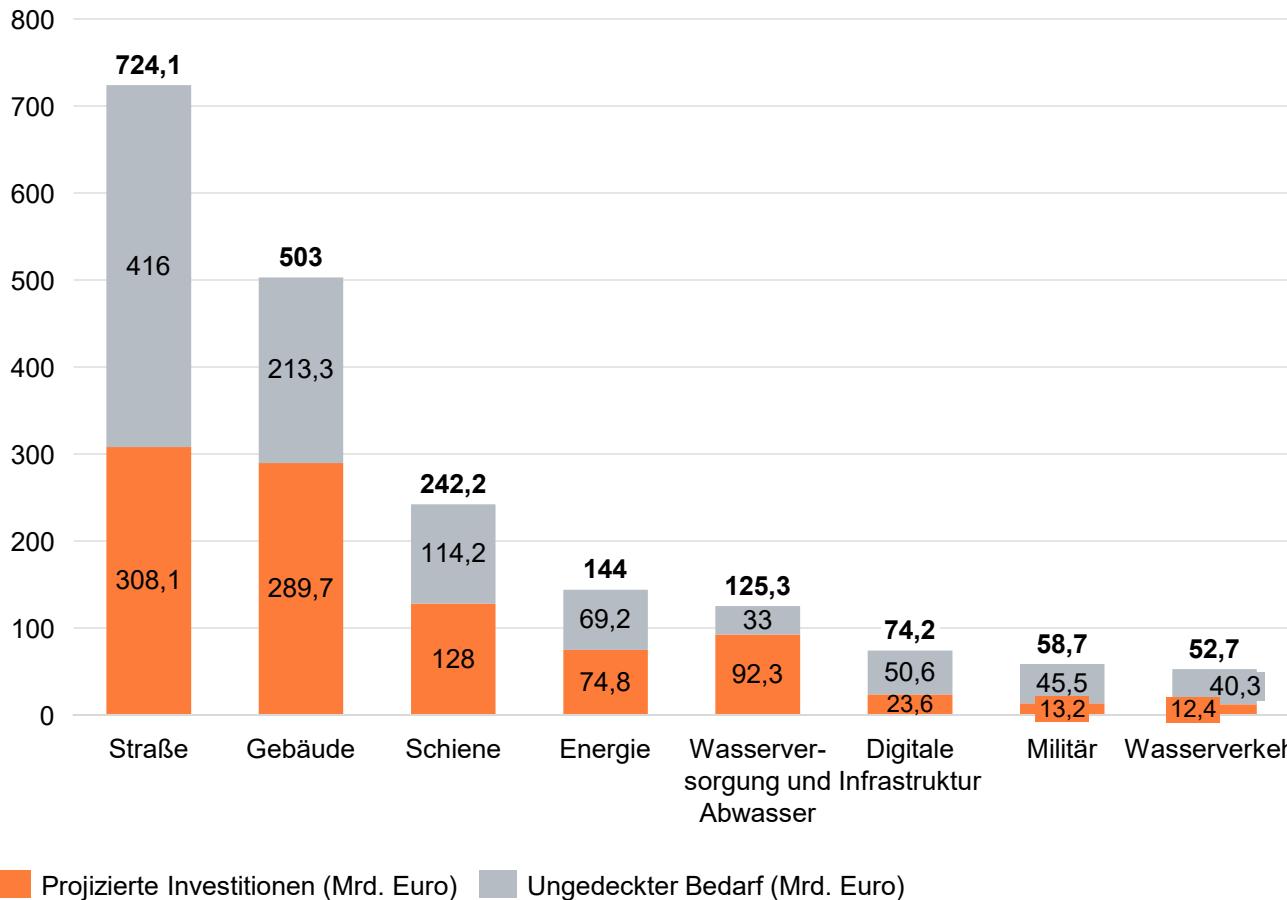
Bruttoanlageinvestitionen des öffentlichen Sektors in Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

Deutschland investiert seit nunmehr zwei Jahrzehnten dauerhaft deutlich weniger in seine öffentliche Infrastruktur als der europäische Durchschnitt. Diese Investitionslücke lässt sich weder durch Unterschiede im Wohlstandsniveau, durch die Schuldenbremse noch durch demografische Entwicklungen erklären. Die langjährige Zurückhaltung bei öffentlichen Investitionen hat sich zu einem spürbaren Investitionsstau entwickelt. Besonders sichtbar wird dies an der Verkehrsinfrastruktur: Zahlreiche Brücken, vor allem an Bundesstraßen in Westdeutschland, sind mittlerweile 40 bis 60 Jahre alt und den heutigen Belastungen durch Verkehrsdichte und Schwerlastverkehr kaum noch gewachsen. Ähnliche Defizite bestehen bei Eisenbahnbrücken sowie Schleusen und Wehren, die in der Regel noch älteren Datums sind. Aber auch Defizite in Kommunikationsnetzen und Energieversorgung werden oft genannt. Darunter leidet nicht nur die Zivilbevölkerung, sondern auch Deutschland als Wirtschaftsstandort. Bereits 2022 gaben 79 % der befragten Unternehmen an, dass ihre Geschäftsabläufe durch Infrastrukturmängel beeinträchtigt werden; das waren 20 % mehr als noch 2013.



Öffentliche Investitionsbedarfe in Deutschland (in Mrd. €)

Gesamtbedarfe, Investitionen und Finanzierungslücke (2025–2035)



Quelle: Strategy&/PwC (2025)

Der Bedarf

Deutschland steht vor einer großen infrastrukturellen Herausforderung:

Nach einer aktuellen Analyse von Strategy&/PwC aus dem März 2025 wird der Gesamtbedarf an Investitionen in staatlich verwaltete Infrastrukturen (bezogen auf wesentliche Infrastrukturbereiche) für die Jahre 2025 bis 2035 konservativ auf rund 1,9 Billionen Euro geschätzt. Zählt man die überwiegend privat getragenen Investitionen im Energiebereich hinzu, steigt der Gesamtbedarf auf etwa 2,17 Billionen Euro.

Dem stehen geplante öffentliche Investitionen von rund 942 Milliarden Euro gegenüber, sodass sich eine Finanzierungslücke von nahezu einer Billion Euro ergibt. Diese Lücke verteilt sich ungleich:

- Die **Kommunen** tragen rund 55 %.
- Der **Bund** trägt rund 35 %.
- Die **Länder** tragen rund 10 %.

Die größten Defizite liegen bei kommunalen Verkehrsinfrastrukturen (Brücken, Tunnel, Straßen), Bildungsbauten (Kitas, Schulen, Universitäten), sozialem Wohnungsbau und kommunalen Schieneninfrastrukturen (S- und U-Bahn-Netze). Während der Investitionsstau bei der Deutschen Bahn nach aktuellen Projektionen im Zeitverlauf abnimmt, steigen die ungedeckten Mehrbedarfe bei kommunalen Schienenanlagen deutlich an. Die Dimension Straße umfasst vor allem den kommunalen Bestand; Bundesfernstraßen und Landstraßen fallen im Mehrbedarf deutlich weniger ins Gewicht. In der Dimension Gebäude entfällt der Schwerpunkt auf Bildungsinfrastrukturen, ergänzt um Kultur- und Sportheinrichtungen sowie Verwaltungsgebäude; der (soziale) Wohnungsbau verstärkt die Bedarfe. Auch in weiteren Infrastrukturdimensionen bestehen relevante Bedarfe: bei Wasserstraßen und Häfen, der Wasserver- und -entsorgung, dem Hochwasser- und Küstenschutz, in der digitalen Infrastruktur (insbesondere dort, wo ein eigenwirtschaftlicher Ausbau nicht tragfähig ist) sowie im militärischen Bereich.

Um den Investitionsstau abzubauen und die Infrastruktur zukunftssicher zu machen, braucht Deutschland eine gezielte Investitionsstrategie.

Infrastrukturdefizite belasten Unternehmen

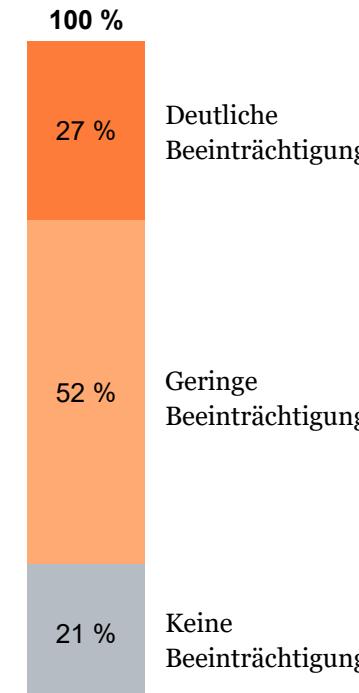
Infolge des Investitionsrückstands und des daraus resultierenden Modernisierungsbedarfs, kombiniert mit den strukturellen Hemmnissen durch langwierige Planungsverfahren, viel Bürokratie und Personalmangel, zeigt die deutsche Infrastruktur erhebliche Defizite. Diese Defizite äußern sich unter anderem in Form von Engpässen, veralteter Technologie und einer erhöhten Anfälligkeit für Unfälle oder Sabotage. Sie führen teilweise zu einer massiven Beeinträchtigung des betrieblichen Alltags deutscher Unternehmen.

Nach einer Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V. fühlten sich bereits im Jahr 2022 acht von zehn Unternehmen durch Infrastrukturprobleme regelmäßig in ihrem Geschäftsbetrieb beeinträchtigt – 2013 waren es noch sechs von zehn.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen gehen von unzureichenden Straßennetzen aus. Weitere Defizite zeigen sich bei Kommunikationsnetzen, der Energieversorgung sowie im Schienen- und Luftverkehr.

Dabei sind günstige, schnelle und verlässliche Gütertransporte Grundvoraussetzung für eine moderne arbeitsteilige Volkswirtschaft mit komplexen Wertschöpfungsketten. Gerade der Güterverkehr leistet einen entscheidenden Beitrag zur gesamtwirtschaftlichen Leistung. In Deutschland ist er aufgrund des hohen Industrieanteils und Deutschlands zentraler geografischer Lage in Europa ein besonders bedeutender Wirtschaftsfaktor.

Beeinträchtigung der Geschäftsabläufe durch Infrastrukturmängel



“

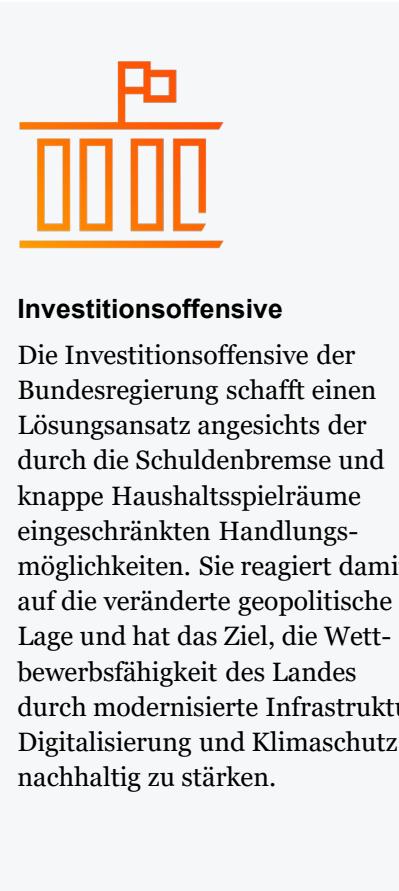
Um Engpässe zu vermeiden sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland nachhaltig zu stärken, bedarf es umfangreicher Investitionen zur Sanierung sowie zum zeitgleichen Ausbau der Infrastruktur.

Sondervermögen Infrastruktur – ein Lösungsansatz für Deutschland?

Im März 2025 beschlossen Bundestag und Bundesrat ein neues Finanzierungspaket durch die Änderung dreier zentraler Grundgesetzartikel. Erstens wird die Schuldenbremse für Verteidigungsausgaben gelockert: Investitionen über 1 % des BIP sind künftig ausgenommen. Zweitens erfolgt eine Lockerung der Länder-Schuldenbremse, um zusätzliche Investitionskredite zu ermöglichen. Drittens wird ein Sondervermögen außerhalb des regulären Haushalts für Infrastruktur und Klimaschutz eingerichtet.

Das Sondervermögen beläuft sich auf insgesamt 500 Milliarden Euro und umfasst drei Säulen: 300 Milliarden Euro sind für bundeseigene, zusätzliche Infrastrukturprojekte und Innovationsförderung vorgesehen. 100 Milliarden Euro sind für den Klima- und Transformationsfonds (KTF) bestimmt und weitere 100 Milliarden stehen den Bundesländern für eigene Vorhaben zur Verfügung. Die Bereitstellung und Investition der Mittel sind auf zwölf Jahre ausgelegt – von 2025 bis 2036.

Der Gesetzgeber hat klare Grundsätze für das Sondervermögen festgelegt. Im Mittelpunkt steht das Prinzip der Zusätzlichkeit: Auf Bundesebene müssen mindestens 10 % der Investitionen aus dem regulären Haushalt bestritten werden. Die Länder hingegen sind verpflichtet, ihre Gesamtinvestitionen tatsächlich zu erhöhen. Eine Doppelförderung – also die Kombination mit anderen Förderprogrammen – ist ausgeschlossen. Wesentlich ist zudem die umfassende Berichtspflicht der Länder gegenüber dem Bund. Bei Verstößen gegen die Fördervoraussetzungen kann der Bund die Mittel zurückfordern.



Investitionsoffensive

Die Investitionsoffensive der Bundesregierung schafft einen Lösungsansatz angesichts der durch die Schuldenbremse und knappe Haushaltsspielräume eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten. Sie reagiert damit auf die veränderte geopolitische Lage und hat das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des Landes durch modernisierte Infrastruktur, Digitalisierung und Klimaschutz nachhaltig zu stärken.



“

Sondervermögen sind eine spezielle Form der Staatsverschuldung, außerhalb des regulären Haushalts und für spezifische Zwecke. Der Begriff „Sondervermögen“ klingt nach einem Guthaben, das dem Staat zur Verfügung steht – aber nur selten sind Sondervermögen durch reale Werte oder Einnahmen gedeckt. Sie sind meist ausschließlich durch Schulden finanziert und unterliegen nicht der Schuldenbremse. Ferner sind sie zweckgebunden und dürfen nicht für andere Ausgaben eingesetzt werden.

Umfangreiche Investitionsfähigkeit durch fiskalische Impulse

01 Infrastrukturinvestitionen: 300 Milliarden Euro

Das „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIKG) stellt 300 Milliarden Euro für bundeseigene Projekte bereit, um zentrale Infrastrukturen zu modernisieren und auszubauen. Für das Jahr 2025 sind 18,9 Milliarden Euro geplant. Der Schwerpunkt liegt auf Investitionen in die Bahninfrastruktur mit 9,2 Milliarden Euro sowie in die Erhaltung von Brücken im Autobahnnetz mit 2,5 Milliarden Euro. Weitere Mittel sollen in die Digitalisierung fließen, insbesondere in den Breitbandausbau und die Verwaltungsmodernisierung (4 Milliarden Euro), in die Krankenhaustransformation (1,5 Milliarden Euro), in Flüssiggasterminals und die Rohölpipeline Rostock–Schwedt (1,1 Milliarden Euro), in die Hightech-Agenda (470 Millionen Euro) sowie in den Wohnungsbau (327 Millionen Euro).

02 Klima- und Transformationsfonds (KTF): 100 Milliarden Euro

Der KTF ist zentral für das Erreichen der Klimaneutralität bis 2045. Er wird mit 100 Milliarden Euro ausgestaltet. Die Mittel werden über zehn Jahre (10 Milliarden Euro p. a.) aus dem Sondervermögen zur Verfügung gestellt. Somit entfällt der zuvor geplante Transfer von 20 Milliarden Euro aus dem KTF an den Kernhaushalt.

Die Förderung setzt auf eine effiziente und klimafreundliche Modernisierung, die Wasserstoffwirtschaft, klimafreundliche Mobilität und die industrielle Transformation. Gestützt wird dies durch gezielte Investitionen in erneuerbare Energien, Wasserstofftechnologien, klimafreundliche Industrieprozesse, Gebäudesanierung, Ladeinfrastruktur, moderne Heizsysteme und die Umstellung auf nachhaltige Produktionsverfahren. Ziel ist, die CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren und die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu stärken.

03 Investitionen für Bundesländer und Kommunen: 100 Milliarden Euro

Aus dem Sondervermögen fließen weitere 100 Milliarden Euro an die Länder für Infrastrukturprojekte, insbesondere in den Bereichen Bevölkerungsschutz, Verkehr, Krankenhäuser, Energie (insbesondere Wärme- und Energienetze), Bildung, Betreuung, Wissenschaft, Forschung & Entwicklung sowie Digitalisierung. AI

Als Richtschnur gilt, dass die Länder rund 60 % der Mittel an die Kommunen weiterleiten, dabei sind finanzschwache Kommunen besonders zu berücksichtigen. Zudem können die Länder künftig jährlich neue Schulden von bis zu 0,35 % des BIP aufnehmen – wenngleich in einigen Landesverfassungen landeseigene Schuldenbremsen rechtliche Unsicherheiten verursachen.





3 Partnerschaftsmodelle weiterentwickeln: Lehren aus der Vergangenheit

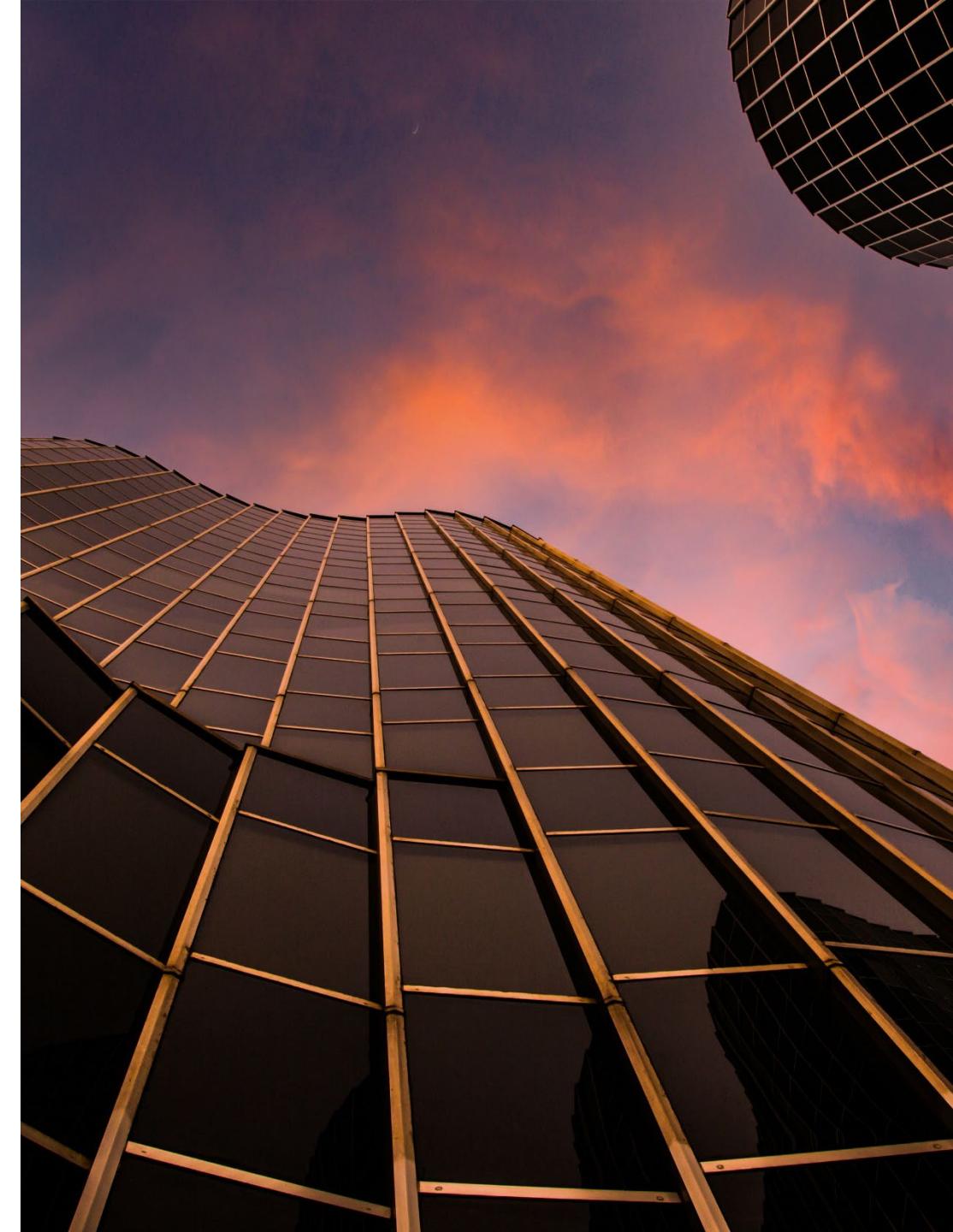
Häufig ist in den letzten Jahren Kritik am bestehenden Modell der ÖPPs in Deutschland geübt worden. Verschiedene Untersuchungen und Erfahrungsberichte deuten darauf hin, dass die ursprünglich mit ÖPPs verbundenen Erwartungen hinsichtlich Effizienz, Wirtschaftlichkeit und einer ausgewogenen Risikoverteilung in der Praxis nicht immer vollständig erfüllt wurden. Gleichzeitig zeigen Analysen – wie etwa der Bericht der Bundesregierung zu ÖPP-Projekten im Betrieb (2023) –, dass es viele positive Erfahrungen gibt und zahlreiche Projekte für die Öffentliche Hand positiv verlaufen sind.

Trotz internationaler Dynamik setzte die öffentliche Hand in Deutschland vergleichsweise spät auf Partnerschaftsmodelle zur Realisierung von Infrastrukturvorhaben. Während Großbritannien bereits Anfang der 1990er-Jahre mit der Private Finance Initiative (PFI) ein ambitioniertes, zentral gesteuertes Programm etablierte, verlief die Entwicklung in Deutschland deutlich zögerlicher.

Die Gründe hierfür sind vielschichtig: Der föderale Aufbau der Bundesrepublik erschwerte eine koordinierte nationale Strategie. Hinzu kamen haushaltsrechtliche Restriktionen, die innovative Finanzierungsansätze, wie sie im angelsächsischen Raum genutzt wurden, lange ausbremsten. Auch ideologische Vorbehalte gegen eine stärkere Einbindung privater Akteure in die öffentliche Daseinsvorsorge führten zu Zurückhaltung – insbesondere in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Verwaltung.

1) Public Sector Comparator¹: Analyse, welche die hypothetischen Kosten der öffentlichen Hand für die Durchführung eines Projekts in Eigenregie mit denen einer öffentlich-privaten Partnerschaft vergleicht. Sie dient dazu, die Wirtschaftlichkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer ÖPP-Lösung zu bewerten.

Quelle: 1) PPIAF (2009)



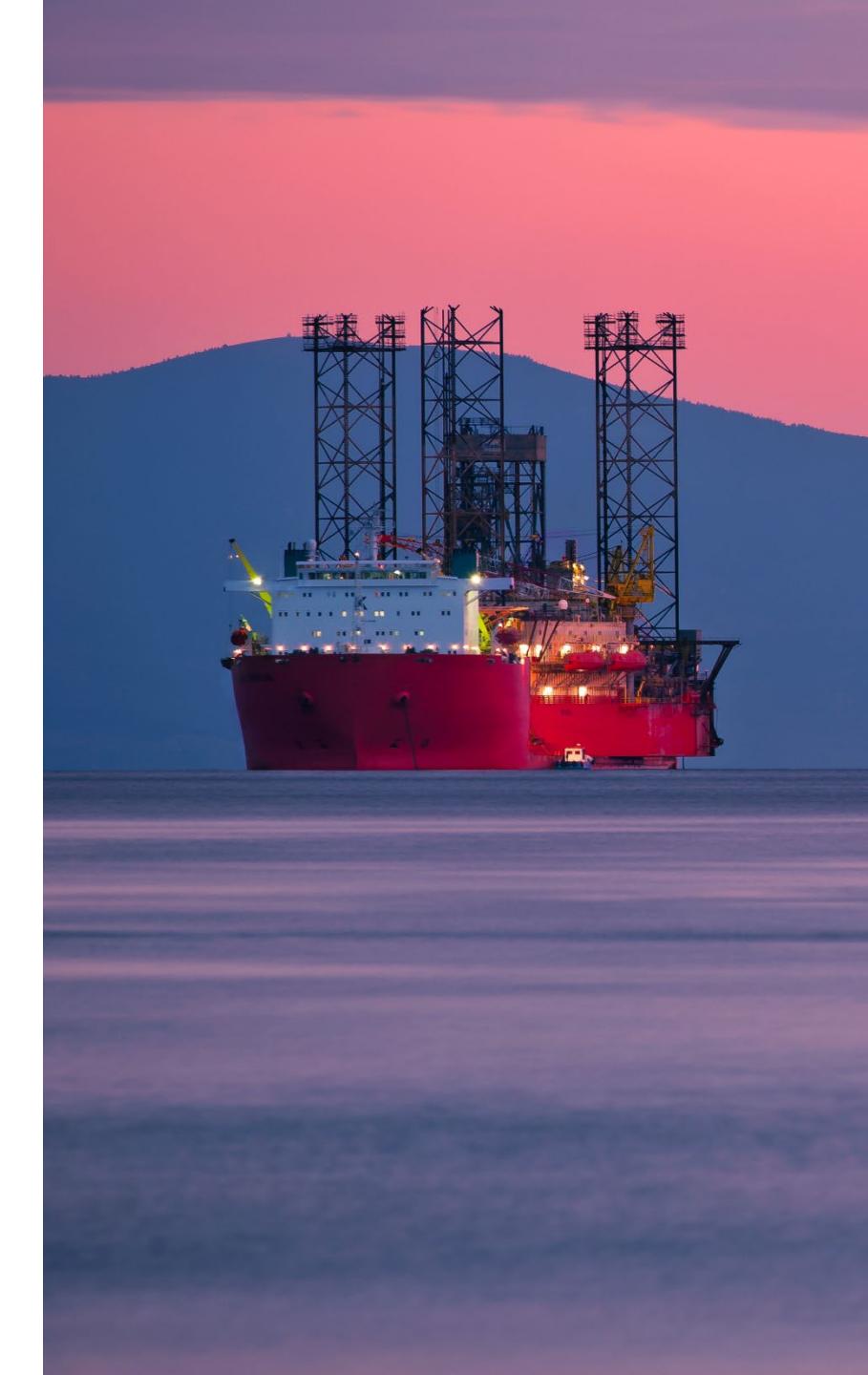
Ein weiterer hemmender Faktor war das Fehlen standardisierter Vertrags- und Verfahrensmodelle. Anders als im Vereinigten Königreich, wo frühzeitig einheitliche Vertragswerke eingeführt wurden, basierten ÖPP-Projekte in Deutschland lange auf individuellen und komplexen Einzellösungen. Erst ab Mitte der 2000er-Jahre wurde systematisch an der Entwicklung von Musterverträgen, Leitfäden und technischen Standards gearbeitet, um die Rechts- und Planungssicherheit zu erhöhen, Transaktionskosten zu senken und die Risikoverteilung klarer zu strukturieren.

Parallel führte das Bundesministerium der Finanzen die Verpflichtung zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein. Sie sollen sicherstellen, dass ÖPP-Modelle nicht pauschal, sondern auf Basis belastbarer quantitativer und qualitativer Kriterien mit konventioneller staatlicher Beschaffung verglichen und entsprechend bewertet werden. Die Etablierung dieser Methodik war ein zentraler Schritt zur Versachlichung der Diskussion und zur Professionalisierung der Projektentwicklung.

Einen institutionellen Wendepunkt markierte schließlich die Gründung der ÖPP Deutschland AG im Jahr 2008 (heute: PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH). Sie fungiert seither als zentrale, ausschließlich der öffentlichen Hand verpflichtete Beratungseinheit, die mit dem Aufbau von Know-how, der Weiterentwicklung von Standardisierungselementen sowie der strategischen und operativen Begleitung konkreter Projekte betraut ist. Damit wurde erstmals eine übergeordnete Struktur geschaffen, welche die föderale Fragmentierung überbrücken und die öffentliche Hand bei der Nutzung von ÖPPs systematisch stärken sollte.

ÖPPs wurden in Deutschland somit rund eine Dekade später als in führenden Vergleichsländern institutionell verankert – ein Umstand, der sich bis heute in der begrenzten Marktdurchdringung widerspiegelt. Leider ist nach der massiven politischen Förderung vor circa zehn Jahren, insbesondere durch das „ÖPP-Beschleunigungsprogramm“ der Bundesregierung, der Modernisierungseifer wieder verblasst, sodass seit vielen Jahren das deutsche ÖPP-Modell kaum weiterentwickelt wurde.

Die durch die verzögerte Entwicklung entstandenen zentralen Herausforderungen lassen sich zu den vier auf der nächsten Seite erläuterten Problembereichen zusammenfassen, die im Kontext der aktuellen Rahmenbedingungen und der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für ein zukünftiges Modell „ÖPP 2.0“ als Leitplanken dienen können.



Derzeitige Problembereiche als Leitplanken für ein verbessertes Partnerschaftsmodell in Deutschland

Gefühlte Intransparenz stellt bei ÖPPs ein erhebliches Problem dar, da sie der Öffentlichkeit den Zugang zu wichtigen Informationen wie Projektverträgen, Finanzdaten und Leistungsberichten verwehrt. Dies **mindert das Vertrauen** der Bürger:innen in die Projekte und die beteiligten Verantwortlichen, da eine fundierte Entscheidungsfindung und die Überprüfung der Wirtschaftlichkeitsanalyse (z. B. PSC) erschwert werden. Ohne Transparenz steigen tendenziell **Kostenrisiken**, und die effektive Überwachung der Projektleistung wird schwieriger. Damit gerät auch das öffentliche Interesse über den gesamten Projektverlauf, also sämtliche Phasen des Projekts von der Planung bis zur Übergabe bei Vertragsende, aus dem Blick. Letztlich blockiert Intransparenz die breite Akzeptanz von ÖPPs und fördert potenziell ineffiziente Strukturen.

01

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die Diskussion über ÖPP-Projekte in Deutschland unter einer fundamentalen **Fehlpositionierung als Finanzierungsalternative** leidet. Der Fokus liegt fälschlicherweise auf einem reinen Kostenvergleich (insbesondere von Zinssätzen) der ÖPP-Variante und der konventionellen Beschaffungsmodelle. Dabei wird der entscheidende Vorteil von ÖPPs – die Möglichkeit, wichtige Infrastrukturprojekte schneller und trotz Haushaltseinschränkungen vollständig zu realisieren und damit **positive volkswirtschaftliche Effekte** zu realisieren – vernachlässigt. Durch den reinen Vergleich der Kostensätze entsteht der irreführende Eindruck, ÖPPs seien grundsätzlich teurer. Es wird jedoch übersehen, dass die Alternative zur ÖPP-Lösung in vielen Fällen nicht eine kostengünstigere konventionelle Umsetzung, sondern die Nichtrealisation des Projekts aufgrund fehlender Kapazitäten der öffentlichen Hand ist.

02

Ein weiterer Kritikpunkt an ÖPPs ist die **Heterogenität der ÖPP-Modelle**. Im Gegensatz zu Ländern wie Großbritannien mit standardisierten Verfahren (z. B. MIM, PFI, PF2) existiert in Deutschland aufgrund des Föderalismus und des Fehlens einer **national koordinierten Strategie** kein einheitliches Modell. Dies führt zu einer Vielzahl unterschiedlicher Ansätze in den einzelnen Bundesländern, was wiederum divergierende rechtliche und administrative Rahmenbedingungen, heterogenes Know-how und uneinheitliche Kapazitäten auf Länder- und Kommunalebene bedingt. Folglich **fehlen Standardisierung** und die Übertragbarkeit von Best Practices, was zu **erhöhten Transaktionskosten** durch Einzellösungen und längere Verhandlungen führt.

03

Zudem verhindert die oftmals fehlpositionierte und **emotionalisierte öffentliche Debatte** über die **Kommerzialisierung** bzw. Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen eine sachliche Abwägung langfristiger volkswirtschaftlicher Interessen der Bürger:innen. In Verbindung mit **mangelndem politischem Willen** und mit hoher Unsicherheit behafteten Projekt-pipelines hat dies dazu geführt, dass private Kapazitäten und Expertise sukzessive abgebaut wurden. Nur durch eine nachhaltige Stärkung des öffentlichen Vertrauens in ÖPPs, gestützt auf klare politische Aussagen und verlässliche Initiativen, lassen sich neue private Ressourcen mobilisieren und die erforderlichen Investitionen langfristig sichern.

04

Erste Schritte sind gemacht



Umsetzungsschritte

Februar bis August 2024:
Öffentlichkeitsbeteiligung und
Konsultation relevanter Akteure

September 2024 bis Juli 2025:
Erarbeitung eines ersten Entwurfs
der Transparenzverpflichtung und
weitere Konsultationen

August bis Dezember 2025:
rechtsverbindliche Formulierung
der Transparenzverpflichtung und
Integration in das geplante
Bundestransparenzgesetz

Bundesregierung plant Einführung der ÖPP-Transparenzrichtlinie bis Dezember 2025

Die Bundesregierung beabsichtigt, bis Dezember 2025 eine Transparenzrichtlinie für ÖPPs auf Bundesebene zu etablieren. Dieses Vorhaben ist Bestandteil des vierten Nationalen Aktionsplans Open Government 2023–2025 und zielt darauf ab, die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz von ÖPP-Projekten durch erhöhte Transparenz zu fördern.

Die Richtlinie soll verbindliche Mindeststandards sowie darüber hinausgehende Transparenzkriterien für alle ÖPP-Projekte des Bundes festlegen. Sie umfasst zwei Hauptbereiche:

- Projektdaten: Regelmäßig aktualisierte Informationen zu Projektmerkmalen wie Baufortschritt, Finanzflüssen, wirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit und relevanten Kennzahlen (z. B. Soll-Ist-Vergleiche, Nutzer:innenzufriedenheit)
- Vertragsdaten: Veröffentlichung wesentlicher vertraglicher Regelungen, einschließlich einer schematischen Darstellung der Risikoverteilung und des vollständigen Vertragstexts

Ausgestaltet wird die Richtlinie in enger Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Bereits im Februar 2024 begann der Beteiligungsprozess mit einem Auftaktworkshop, gefolgt von zwei Fokusworkshops im Mai und Juni 2024, in denen spezifische Themenbereiche vertieft diskutiert wurden. Die Ergebnisse dieser Workshops flossen in den ersten Entwurf der Transparenzverpflichtung ein.

“

Durch die Einführung der Transparenzrichtlinie werden eine erhöhte Transparenz, verbesserte Kontrolle durch Bundestag und Öffentlichkeit sowie eine höhere Akzeptanz von ÖPP-Modellen erwartet. Die Standardisierung der Vorgaben soll zudem die Vergleichbarkeit und Nachvollziehbarkeit von Projekten erhöhen.

Exkurs – Fallbeispiele herausfordernder ÖPP-Projekte

Universitätsklinikum Schleswig-Holstein

Das Projekt Universitätsklinikum Schleswig-Holstein (UKSH) zeigt exemplarisch, dass nicht jedes Projekt für die Beschaffungsalternative ÖPP geeignet ist bzw. eine sehr gründliche Vorbereitung die allentscheidende Voraussetzung für den Erfolg des Projekts ist.

Das Projekt umfasste die bauliche Sanierung sowie den Neubau verschiedener Gebäudekomplexe an den Standorten Kiel und Lübeck. Während die Neubauten im Wesentlichen innerhalb des vereinbarten Budgets und innerhalb des Zeitplans fertiggestellt wurden, kam es bei den Sanierungsprojekten zu erheblichen Überschreitungen – zum einen bei den Kosten und zum anderen beim Fertigstellungstermin. Wesentlicher Grund war eine unzureichende Datenlage im Ausschreibungsverfahren, die eine nachhaltige Planung und Kalkulation – rückblickend betrachtet – unmöglich gemacht hatte. Entsprechend gilt das Projekt als eines der wenigen, die nicht im Zeitrahmen und innerhalb des Budgets fertiggestellt wurden.

Protonentherapiezentrum Kiel oder Essen

Die Projekte Protonentherapiezentrum Kiel und Protonentherapiezentrum Essen gelten als Misserfolge der ÖPP-Beschaffungsalternative. Beide Projekte sahen vor, ein Protonentherapiezentrum zu errichten. Im Nachhinein zeigte sich jedoch, dass die technischen Vorgaben nicht eingehalten werden konnten bzw. die Technologie überhaupt nicht funktionierte. Entsprechend fielen beide Projekte zurück an die öffentliche Hand. Während das Gebäude in Kiel umfunktioniert wurde, übernahm das Universitätsklinikum Essen das Projekt vom privaten Partner. In Kiel wurde die öffentliche Hand zudem vom privaten Partner entschädigt.

Es zeigt sich, dass technologische Neuentwicklungen nicht unbedingt für ÖPPs geeignet sind, da sie oftmals nicht mit den vereinbarten Budgets realisierbar sind und zudem am Anfang nicht klar ist, ob die technologischen Anforderungen erfüllbar sind.

A-Modell

Das ÖPP-Projekt für den Abschnitt der Bundesautobahn A1 zwischen Bremen und Buchholz, bekannt als Hansalinie, war ursprünglich als Vorzeigeprojekt der ersten Generation von A-Modellen (Ausbaumodellen) konzipiert.

Bei diesem Modell übernahm ein privates Konsortium, A1 Mobil GmbH & Co. KG, die Finanzierung des dreispurigen Ausbaus und 30-jährigen Betriebs eines 72,5 Kilometer langen Autobahnabschnitts. Das Gesamtfinanzierungsvolumen von 650 Millionen Euro setzte sich aus circa 550 Millionen Euro Fremdkapital von Banken und circa 100 Millionen Euro Eigenkapital der am Konsortium beteiligten Unternehmen zusammen.

Die Risikoverteilung sah ursprünglich vor, dass das private Konsortium das sogenannte Verkehrsmengenrisiko trug. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts war somit von den prognostizierten Verkehrsvolumina abhängig. Die Vergütung des privaten Partners sollte ausschließlich über die Einnahmen aus der mengenabhängigen Lkw-Maut auf diesem Streckenabschnitt erfolgen. Im Gegenzug sollte der Staat von den Vorabinvestitionen, dem direkten Betriebsrisiko und Betriebskosten entlastet werden.

Jedoch fielen die Mauteinnahmen deutlich geringer aus als erwartet, was das Konsortium auf die Finanzkrise 2008 und den damit verbundenen Rückgang des Verkehrs zurückführte. Kritiker:innen bezweifelten dies und vermuteten zu optimistische Kalkulationen und Verkehrsprognosen, um den Auftrag zu sichern und später Nachverhandlungen zu erzwingen. Trotz juristischer Auseinandersetzungen erwies sich das Projekt im Nachhinein für die öffentliche Hand als vorteilhaft, da, letztlich gerichtlich bestätigt, der Bund die finanziellen Folgen der niedrigeren Mauteinnahmen nicht zu tragen hatte. Unabhängig davon wurde das Projekt innerhalb des vereinbarten Budgets pünktlich zum geplanten Stichtag fertiggestellt. Die hohen Risiken aus der Übernahme des Verkehrsmengenrisikos waren ausschlaggebend dafür, das A-Modell zum V-Modell weiterzuentwickeln: Der private Partner gewährleistet nur noch die Verfügbarkeit der Autobahn, wird von Volumenrisiken jedoch entlastet.

4 Die Chance nutzen: Interview-Feedback von Marktakteuren

Um fundierte Handlungsempfehlungen für ein erneuertes deutsches Partnerschaftsmodell abzuleiten, haben wir Interviews mit über zwei Dutzend internen und externen erfahrenen Marktakteuren aus Bau- und Kreditwirtschaft, institutionellen Investoren (etwa Infrastrukturfonds) sowie Vertreter:innen der öffentlichen Hand geführt.

Die Gespräche mit etablierten ÖPP-Stakeholdern zeigen eines klar: Die Bereitschaft zur Beteiligung an einem erneuerten deutschen Partnerschaftsmodell ist durchweg vorhanden. Ebenso wird die Notwendigkeit neuer Partnerschaftsmodelle betont, um die Infrastruktur langfristig und nachhaltig zu modernisieren.

Gleichzeitig betonten zahlreiche Interviewpartner, dass in den vergangenen Jahren nicht nur Projekte fehlten, sondern auch interne Kapazitäten abgebaut wurden, die nun wieder aufgebaut werden müssen. Ein verbessertes Partnerschaftsmodell in Deutschland muss laut den Interviewpartnern vor allem folgende Aspekte berücksichtigen:

- 1 Öffentliche Akzeptanz und politischer Wille
- 2 Neudefinition des Public Sector Comparator
- 3 Durch Standardisierung und zentrale Koordinierung ÖPPs effizienter gestalten
- 4 Entwicklung einer zentralen, transparenten und langfristigen Projektpipeline



Bauwirtschaft

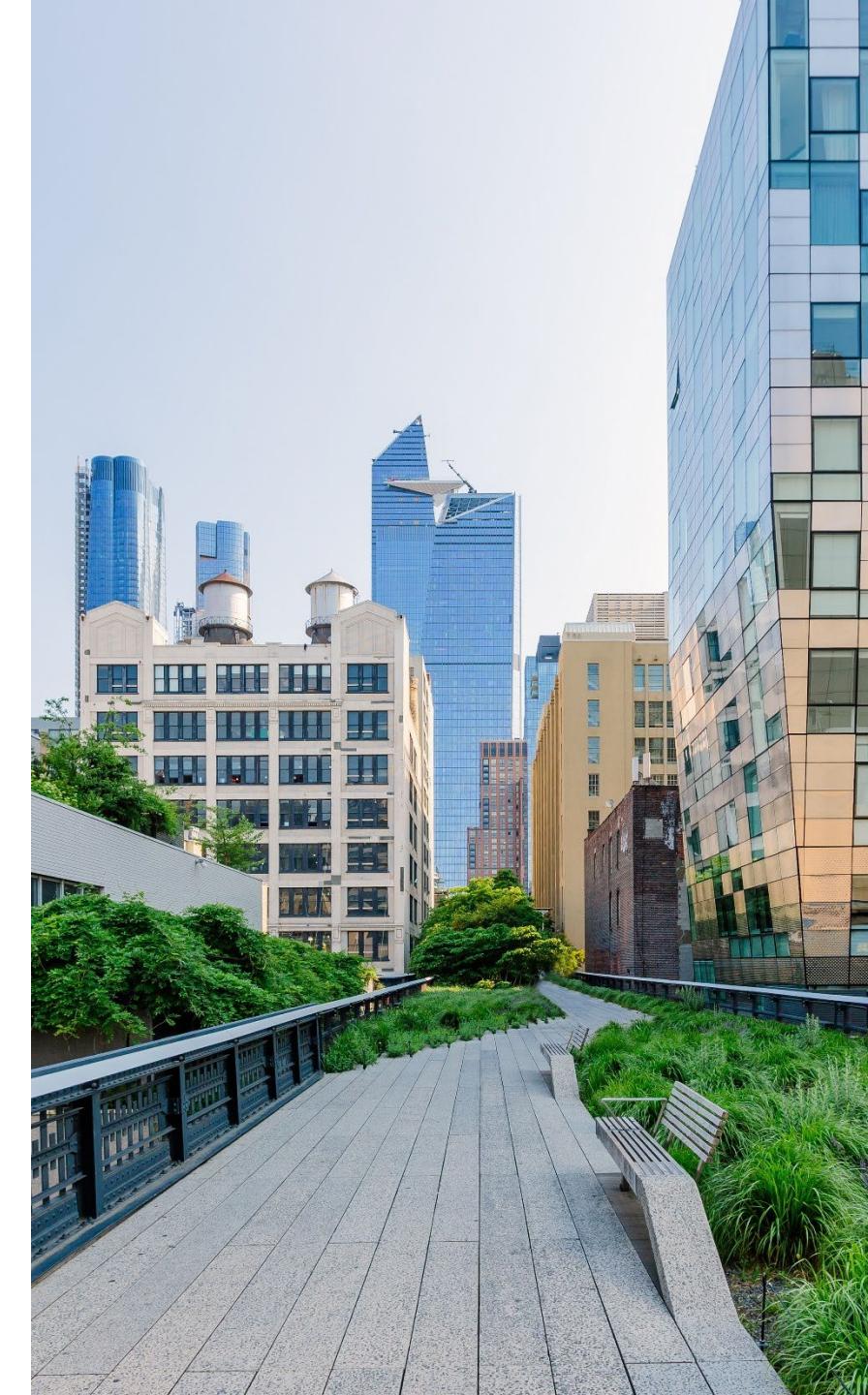
Das Interview-Feedback der Bauindustrie ist trotz verschiedener Misserfolge (insbesondere bei den initialen A-Modellen) durchweg positiv und die Bauindustrie würde es durchaus begrüßen, ein Partnerschaftsmodell wiederzubeleben.

Insbesondere wo eine **hohe Standardisierung** erreicht wurde, wie es beispielsweise bei der Beschaffung der A- und V-Modelle der Fall ist, werden lediglich geringfügige, eher operationale Optimierungen wie der Umgang mit Bieterkostenentschädigungen und die Notwendigkeit, im Rahmen des ersten Angebots eine Due Diligence durchzuführen, genannt.

Die Bauindustrie gibt jedoch auch offen zu, dass die früheren internen Ressourcen mittlerweile abgebaut wurden, weil es keine Projektpipeline gibt. Entsprechend nannten die Interviewpartner als Notwendigkeit an erster Stelle die Bereitschaft der Politik zu einer **nachhaltigen Projektpipeline**, sollte die ÖPP-Beschaffungsvariante in einem neuen Partnerschaftsmodell wiederbelebt werden.

Das Scheitern des Projekts BAB A1/A30 hat des Weiteren eine Diskussion über die richtige Ausgestaltung des Public Sector Comparator hervorgerufen. Aus Sicht der Bauindustrie berücksichtigt der Comparator wesentliche Vorteile der ÖPP-Beschaffungsalternative wie die schnellere Realisierung nicht ausreichend. Darüber hinaus wurde angemerkt, dass die Darstellung der Eigenrealisierungsvariante (also eine Realisierung durch die öffentliche Hand) nicht der gelebten Praxis entspreche und daher zu positiv sei.

Die Interviewpartner:innen hoben hervor, dass privates Kapital das Leistungsversprechen sichere und somit eine höhere Rendite rechtfertige. Inwieweit der **Einbezug der öffentlichen Hand in die Projektgesellschaft** (Governance bzw. Eigenkapital) sinnvoll ist, bewerteten sie hingegen unterschiedlich. Während die einen auf offensichtliche Interessenkonflikte hinwiesen, sagten andere, dass sich diese Modelle in der Praxis durchaus bewährt hätten. Als deutsches Beispiel wurde das Projekt Kreishaus Unna und als internationales Beispiel die britischen Lift-Projekte genannt. Einigkeit bestand jedoch darin, dass der Einbezug der öffentlichen Hand in das „Eigenkapital“ durchaus hilfreich sein könne, um den Vorwurf, dass die Privatwirtschaft übermäßige Gewinne auf Kosten des Steuerzahlers generiere, zu entkräften.



Kreditwirtschaft

Die deutsche Kreditwirtschaft ist beim Thema „ÖPP-Projekte in Deutschland“ eher zurückhaltend. Dies wird nicht mit den Projekten an sich, sondern mit der **fehlenden Pipeline** begründet. Die Politik sei gegenwärtig nicht bereit, sich bei der Beschaffungsalternative ÖPP wirklich zu bewegen.

Mit Blick auf die bisherigen Projekte wird dagegen ein positives Fazit gezogen: Aus Sicht der Kreditwirtschaft funktionierten die Projekte, und insbesondere die Berücksichtigung des Lebenszyklus sowie die Risikoallokation wurden positiv hervorgehoben. Dies spiegelt sich darin wider, dass die Kreditwirtschaft notwendige personelle Ressourcen erhalten hat. Hintergrund hierfür ist, dass andere Länder, wie beispielsweise Tschechien, durchaus attraktive ÖPP-Pipelines aufgebaut haben. Generell ist die Botschaft unserer Interviewpartner aus der Kreditwirtschaft klar: Die Bereitschaft, Partnerschaftsmodelle zu finanzieren, besteht, allerdings sind jenseits von Finanzierungsfragen Optimierungsbedarfe deutlich erkennbar. Eine transparente und verlässliche Projektpipeline mit Fokus auf Sektoren wie Hochbau (soziale Infrastruktur, Verteidigungsbereich) und Stromübertragung wird als essenziell erachtet. Die öffentliche Hand muss ihre Planungskapazitäten erweitern und durch eine realitätsnahe Anwendung des Public Sector Comparator die Wirtschaftlichkeit von Partnerschaftsmodellen im Vergleich zur konventionellen Beschaffung objektiv bewerten.

Eine **stärkere Rolle des Bundes**, sowohl beratend als auch koordinierend, wäre sehr wünschenswert für die Wiederbelebung von Partnerschaftsmodellen in Deutschland. Eine zentrale Koordinierungsstelle könnte föderale Hürden überwinden, indem sie Konzepte bereitstellt, Standards etabliert und die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern bis zu den Kommunen fördert. Ein klares Bekenntnis des Bundes zu Partnerschaftsmodellen, verbunden mit Beratungsangeboten und Modellprojekten, würde Vertrauen schaffen und private Investitionen mobilisieren.

Infrastrukturfonds/institutionelle Investoren

Aus Sicht von Infrastrukturfonds bzw. institutionellen Investoren lässt sich der Investitionsstau in Deutschland nur mithilfe privaten Kapitals auflösen. Deutschland gilt weiterhin als sehr attraktiv bei Investoren, jedoch bieten andere Länder eine deutlich verlässlichere Pipeline an Infrastrukturprojekten.

Alle Interviewpartner betonten, dass sie gern mehr in Deutschland investieren würden, es **mangle** unter anderem aber an **organisierten, etablierten Strukturen und Intermediären**, um das **verfügbare Kapital** in Infrastrukturprojekte in Deutschland **investieren** zu können. Dabei beurteilten sie die bisherigen Investitionen durchweg positiv. Die Projekte wurden in der Regel termingerecht und innerhalb des Budgets umgesetzt. Infrastrukturfonds bzw. institutionelle Investoren sind (im Gegensatz zur Bauindustrie) aber ähnlich wie die Kreditwirtschaft global aufgestellt. Sofern Deutschland keine Investitionsmöglichkeiten bietet, investieren sie umso mehr in anderen Ländern mit funktionierenden Märkten. Dies beinhaltet jedoch auch eine Verschiebung personeller Ressourcen in Länder mit entsprechender Projektpipeline.

Entsprechend lässt sich das Feedback der Kreditwirtschaft auf die Infrastrukturfonds bzw. institutionellen Investoren übertragen.

Öffentlich eingesetzte Infrastrukturgesellschaften

Wir haben mit verschiedenen Vertreter:innen der öffentlichen Hand gesprochen, die Infrastrukturprojekte mittels der ÖPP-Beschaffungsvariante realisiert haben. Das Feedback war durchweg positiv. Insbesondere wurde hervorgehoben:

- 1 Die Projekte wurden in der Regel innerhalb des Budgets und der vereinbarten Zeit umgesetzt.
- 2 Der Risikotransfer funktionierte.
- 3 In der Realisierungsphase wurden weitaus weniger personelle Ressourcen benötigt als im Rahmen der Eigenrealisierung.

Natürlich wurde angemerkt, dass die Vorbereitungsphase deutlich länger, komplexer und umfangreicher sei als bei der konventionellen Beschaffung, diese Investition hat sich nach Meinung der Beteiligten aber ausgezahlt.

Die bayerischen Vertreter:innen betonten zudem die volkswirtschaftlichen Effekte. Neben klassischen Effekten wie geringerer Luftverschmutzung, weniger Staus und weniger Unfällen wiesen sie auch darauf hin, dass es in den neu angebundenen Regionen zu einer deutlichen Belebung der wirtschaftlichen Aktivitäten gekommen sei. Insbesondere nannten sie die Verlängerung der BAB A94.

Mit einer Eigenkapitalbeteiligung hat sich die öffentliche Seite jedoch noch nicht auseinandergesetzt.

5 Leitplanken für den Weg von ÖPP zu ÖPP 2.0

Wie in den vorherigen Kapiteln dargelegt ist die Zeit reif für ein neues Partnerschaftsmodell, eine Art „ÖPP 2.0“: Deutschland leidet unter einer veralteten Infrastruktur. Die seit wenigen Monaten amtierende neue Regierung hat einen immensen Investitionsbedarf erkannt und erste Maßnahmen angekündigt. Wie Analysen gezeigt haben, reicht das Sondervermögen allein nicht aus, um Deutschlands Infrastruktur nachhaltig auszubauen und zu modernisieren. Es benötigt jetzt einen weiteren Impuls, um das Infrastrukturdefizit gemeinschaftlich aufzuarbeiten.

Die Chance, Partnerschaftsmodelle in Deutschland neu zu denken und in ein zukunftsfähiges Modell „ÖPP 2.0“ zu überführen, kann hier einen wertvollen Beitrag leisten, indem das Potenzial aus privatem Kapital effektiv gehoben wird.

Grundlegende Voraussetzungen für eine funktionierende ÖPP 2.0 sind neben der öffentlichen Akzeptanz der Fokus auf optimierte und standardisierte Verfahren sowie eine planbare konkrete Anzahl neuer ÖPP-Projekte.

Um zukünftig erfolgreich von ÖPPs zu profitieren, sollten aus unserer Sicht die Kernbotschaften der Interviews als Leitplanken für ein erfolgreiches neues ÖPP-2.0-Modell dienen:

- 1 Öffentliche Akzeptanz und politischer Wille
- 2 Neudefinition des Public Sector Comparator
- 3 Durch Standardisierung und zentrale Koordinierung ÖPPs effizienter gestalten
- 4 Entwicklung einer zentralen, transparenten und langfristigen Projektpipeline



ÖPP 2.0: öffentliche Akzeptanz und politischer Wille

Die öffentliche Akzeptanz von ÖPPs ist entscheidend für ihren Erfolg. Eine **transparente Kommunikation** über die Vorteile und Risiken von ÖPP-Projekten sowie die Information der Bürger:innen über Planungs- und Entscheidungsprozesse können das Vertrauen in diese Beschaffungsalternative stärken. Es ist von zentraler Bedeutung, die neuen Erkenntnisse öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren und aufzuzeigen, dass die Realisierung anhand von ÖPP-Modellen eine **Beschaffungsalternative** und nicht nur eine Finanzierungsalternative ist. Die Privatisierung öffentlicher Aufgaben stößt in der Öffentlichkeit oftmals auf Ablehnung. ÖPPs beinhalten jedoch keine Privatisierung. Entsprechend wird die Möglichkeit einer faktenbasierten, konstruktiven Diskussion stark eingeschränkt, obwohl eine **sachliche Bewertung von Effizienzpotenzialen und Nutzen** von ÖPP-Modellen, besonders in volkswirtschaftlicher Gesamtbetrachtung, wünschenswert wäre. Doch trotz der weitgehend verbreiteten Ablehnung von ÖPP-Modellen ist der Bedarf an einer Modernisierung der öffentlichen Infrastruktur ungebrochen: sei es die Digitalisierung (inklusive Glasfaser und Rechenzentren), die Energiewende oder der Ausbau des Verkehrsnetzes. Zudem haben jüngste Krisen wie die Covid-19-Pandemie und der Krieg in der Ukraine die Notwendigkeit robuster, krisenfester und strategisch unabhängiger Infrastrukturen eindringlich verdeutlicht. Auch das Vertrauen der Bevölkerung in den Staat und seine **Handlungsfähigkeit** steht und fällt mit dem wahrgenommenen Zustand der Infrastruktur.

Entscheidend dafür, ob ÖPPs einen substanzuellen Beitrag in Deutschland leisten können, ist, die aktuelle emotionale Debatte in eine faktenbasierte, sachorientierte Diskussion zu überführen.

Quelle: Eigene Interviews

ÖPP 2.0: Neudefinition des Public Sector Comparator

Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im Zusammenhang mit dem Einsatz eines ÖPP-Modells beziehen sich häufig auf Vergleiche zwischen öffentlicher und privater Kapitalbereitstellung. Hierfür wird häufig das Modell des **Public Sector Comparator** verwendet, auf Deutsch Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Der Vergleich zwischen öffentlicher Finanzierung und privatem Kapital basiert jedoch oft auf einer fehlerhaften Annahme: Er unterstellt, dass der öffentliche Sektor – bei Ausbleiben privaten Kapitals – dieselbe Infrastruktur im gleichen Umfang mit Steuermitteln bereitstellen würde. Die Realität der letzten Jahre zeigt jedoch, dass dies nur selten der Fall ist. Die **tatsächliche Alternative** ist häufig nicht die Umsetzung durch die öffentliche Hand, sondern dass die **Umsetzung ausbleibt**. Projekte werden verschoben, reduziert oder ganz gestrichen. Daher beruhen öffentliche Vergleichsmodelle, die den Wirtschaftlichkeitsnachweis in Fällen privater Finanzierung eines ÖPP untermauern sollen, häufig auf unrealistischen Annahmen.

Bei einer **realistischen Wirtschaftlichkeitsanalyse** sollten auch **Effizienzgewinne** durch Zeitvorteile aufgrund von Synergieeffekten und simultanen Projektabläufen betrachtet werden. Dies gilt auch für **volkswirtschaftliche Nutzenpotenziale**, die durch die schnellere Realisierung überhaupt erst möglich werden, zum Beispiel industrielle Ansiedlungen und die allgemeine Stärkung ländlicher Regionen entlang ausgebauter oder modernisierter Verkehrswege.

Ein reformiertes ÖPP-Modell mit einem neu definierten Public Sector Comparator – transparent strukturiert, mit angemessener Risikoverteilung und besserer Kontrolle – stellt daher nicht eine zweitbeste oder teurere Lösung dar, sondern oftmals den **einzigsten Weg**, um dringend benötigte Infrastrukturen im erforderlichen Umfang und Tempo bereitzustellen und langfristig volkswirtschaftliche Potenziale zu nutzen.

ÖPP 2.0: durch Standardisierung und zentrale Koordinierung ÖPPs effizienter gestalten

Das derzeit herausfordernde wirtschaftliche und politische Umfeld bietet eine seltene Gelegenheit, den rechtlichen und organisatorischen Rahmen für Partnerschaftsmodelle zu überdenken und im Rahmen einer „**ÖPP-2.0-Initiative**“ zu verbessern. Gesetzliche Anpassungen könnten dazu beitragen, potenzielle Investoren anzuziehen und den administrativen Aufwand für die Implementierung von Partnerschaftsmodellen zu reduzieren.

Dafür ist eine **verstärkte Standardisierung von Verträgen und Vergabeverfahren** unabdingbar, um die Effizienz und Transparenz der Projekte zu erhöhen und sie mittelfristig attraktiver für alle Marktteilnehmer zu machen.

Musterverträge für unterschiedliche ÖPP-Projekte (z. B. Straßenbau, Hochbau) können die Planung und Umsetzung vereinfachen. Durch die Bereitstellung bekannter und standardisierter Strukturen können Investoren und Industrieunternehmen ihre internen Abläufe besser planen und koordinieren. Dies verkürzt die Zeit für die Angebotserstellung und verbessert die Effizienz während der Umsetzung von Projekten. So lassen sich Fehlerquellen reduzieren, die Lernkurven für alle Beteiligten verkürzen und Transaktionskosten mindern.

Des Weiteren leiten wir aus unseren Gesprächen einen hohen Bedarf an einer **zentralen Koordinierungs- und Steuerungsinstanz bei der öffentlichen Hand** ab, welche die partnerschaftlichen Initiativen strukturiert, die Prozesse zentral verwaltet und den Ressourceneinsatz effizient in Richtung Infrastrukturentwicklung lenkt. Unserer Meinung nach zeigt die Schaffung eines neuen, unabhängigen Digitalministeriums, dass momentan der politische Wille zu Reform- und Modernisierungsschritten vorhanden ist.

ÖPP 2.0: Entwicklung einer zentralen, transparenten und langfristigen Projektpipeline

Eine **planbare, langfristige ÖPP-Pipeline existiert derzeit nicht**. Stattdessen werden Projekte unregelmäßig ausgeschrieben, häufig sogar unerwartet. Diese Unvorhersehbarkeit erschwert es Unternehmen und Investoren, spezialisierte Teams und Expertise aufzubauen, da ohne ausreichende Grundauslastung unternehmensintern Investitionen in entsprechende Kapazitäten nicht rentabel sind.

Ohne eine verlässliche Pipeline beteiligen sich weniger Unternehmen an Ausschreibungen, da Aufwand und Risiko eines Fehlschlags steigen. **Dies mindert den Wettbewerb und kann zu höheren Kosten oder geringerer Qualität führen.**

Entsprechend wenden sich internationale Investoren und Bauunternehmen Märkten mit kontinuierlicher Projektplanung zu, etwa den Niederlanden, Frankreich, Tschechien oder Australien.

Langsam, aber stetig entstand so in den vergangenen Jahren ein **Teufelskreis**: weniger Marktteilnehmer, weniger Wettbewerb, weniger Innovation und letztlich weniger erfolgreiche ÖPP-Projekte. Daraus resultieren auch steigende Kosten. Darunter leiden am Ende nicht nur private Anbieter und der Staat selbst, sondern auch Bürger:innen.

Deshalb betonten viele Gesprächspartner:innen die Dringlichkeit einer zentralen, transparenten und langfristigen Projektplanung, idealerweise mit einer **festen Projektanzahl pro Jahr**. Dies stelle sicher, dass im Markt vorhandenes Know-how abgerufen wird, und schaffe Rahmenbedingungen, um die privaten Investitionen in die deutsche Infrastruktur zu mobilisieren. Dadurch ließe sich das Rad zurückdrehen: mehr Marktteilnehmer, mehr unternehmenseinterne Kapazitäten, mehr Wettbewerb, sinkende Kosten, mehr erfolgreiche ÖPP-Projekte und letztlich eine bessere Infrastruktur mit volkswirtschaftlichem Nutzen.



Zukunftsansichten

Angesichts der **globalen Herausforderungen**, wie des Klimawandels, der Digitalisierung, geopolitischer Krisen, und der damit verbundenen ökonomischen Schwäche Deutschlands wird die Debatte über die Rolle von Partnerschaftsmodellen in Deutschland weiter an Dynamik gewinnen. Es besteht ein wachsender Konsens, dass nur durch Kooperation zwischen öffentlichem und privatem Sektor die notwendigen Investitionen in nachhaltige und zukunftsfähige Infrastrukturen geleistet werden können.

Das Fenster für Reformen und Verbesserungen im Bereich der ÖPPs in Deutschland ist aus unserer Sicht weit geöffnet. Dies birgt die Möglichkeit, durch eine **Initiative „ÖPP 2.0“ die Weichen für eine nachhaltige, effiziente und wirtschaftlich tragfähige Infrastrukturentwicklung** zu stellen, die den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird und das Vertrauen der Bürger:innen in den Staat erhöht.

Hierfür bedarf es unserer Ansicht nach einer **politischen Initialzündung**. Nur durch ein verbessertes und zentralisiertes organisatorisches Umfeld, eine langfristige Projektpipeline, standardisierte Verfahren und Verträge, neue Perspektiven in Anbetracht der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung können ÖPPs in den kommenden Jahren wesentlich dazu beitragen, das Infrastrukturdefizit in Deutschland zu reduzieren.



6 Fazit: die Infrastrukturlücke schließen, Wachstum freisetzen

Die Investitionslücke in der deutschen Infrastruktur ist mittlerweile zu groß, um allein durch öffentliche Mittel geschlossen zu werden. Ohne zügiges und entschlossenes Handeln riskiert das Land eine anhaltende Unterdurchschnittlichkeit in Produktivität, wirtschaftlicher Entwicklung und öffentlicher Dienstleistungserbringung – während dringend benötigte Infrastrukturprojekte in Zeiten fiskalischer Knappheit auf unbestimmte Zeit auf Eis liegen.

Es ist nicht notwendig, die Kernstruktur des ÖPP-Modells neu zu erfinden. Alle praktikablen Ansätze basieren auf der gleichen Grundlage: einer „Design-Build-Finance-Maintain“-Struktur, die es ermöglicht, Infrastrukturprojekte ohne sofortige Haushaltsbelastung zeitnah umzusetzen (wobei die Zahlungen im Laufe der Zeit leistungsabhängig erfolgen). Was sich weiterentwickeln muss, ist die Art und Weise, wie das ÖPP-Modell implementiert wird. Dazu gehören eine Diskussion über den Public Sector Comparator, die Einbeziehung der öffentlichen Hand ins Eigenkapital sowie eine bundesweite Standardisierung der Verträge und ein erneuertes Bekenntnis zu einer echten Partnerschaft zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor.

ÖPP 2.0, kann, wenn es mit Disziplin, Klarheit und Partnerschaft umgesetzt wird, zu einem strategischen Instrument werden, um die Infrastrukturlücke Deutschlands zu schließen. Durch die Konzentration auf Sektoren, in denen die Leistung skalierbar und der Bedarf stabil hoch ist, wie zum Beispiel Straßen und Bildung, können wir Investitionen beschleunigen und unmittelbare wirtschaftliche Vorteile erzielen.

Vor allem bietet ÖPP 2.0 der öffentlichen Hand die Möglichkeit, Wachstum durch gezielte private Kapitalbeschaffung zu fördern – durch die Mobilisierung von Milliarden an privaten Investitionen, während gleichzeitig knappe öffentliche Gelder für Projekte reserviert werden, bei denen eine direkte Bereitstellung unerlässlich ist. Dies ist auch eine Chance, um verlorenes Vertrauen in staatliche Handlungsfähigkeit wiederaufzubauen.



ÖPPs funktionieren – das ist erwiesen. Die Frage ist, ob aus Fehlern gelernt wird, diese Erkenntnisse konsequent umgesetzt und die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um Partnerschaftsmodelle in Deutschland in der Breite wieder erfolgreich zu machen. Ohne politischen Willen geht es nicht, aber ohne privates Kapital wird Deutschland den Investitionsstau auch nicht auflösen.



7 Benannte Interviewpartner

Danksagung

Wir möchten uns an dieser Stelle herzlich bei allen bedanken, die sich Zeit genommen und uns mit ihrem Fachwissen unterstützt haben. Eine Reihe von ihnen waren bereit, als Beitraggebende genannt zu werden, und sind hier aufgeführt. Es ist wichtig zu erwähnen, dass unsere Schlussfolgerungen zwar sehr von der Erfahrung und dem Fachwissen dieser Organisationen beeinflusst sind, es sich jedoch um unsere eigenen Schlussfolgerungen handelt.



Allianz Global Investors	Amega Asset Management GmbH	Die Autobahn GmbH des Bundes	BBGI Global Infrastructure	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	Commerz Real AG
DWS Investment GmbH	DZ BANK AG – Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank	Europäische Investitionsbank	Eiffage PPP GmbH	HOCHTIEF PPP Solutions GmbH	Invesis Deutschland GmbH
KfW IPEX-Bank GmbH	Landesbank Baden-Württemberg	MEAG MUNICH ERGO Kapitalanlagegesellschaft mbH	Norddeutsche Landesbank Girozentrale	STRABAG SE	VINCI Concessions Deutschland GmbH

Vielen Dank!

Ihre Ansprechpersonen



Bernd Papenstein

Partner | Leader Corporate Finance & Economic Promotion
Tel.: +49 211 981-2639
bernd.papenstein@pwc.com



Andreas Funke

Partner | Infrastructure Advisory
Mobiltel.: +49 160 90151697
andreas.funke@pwc.com

© 2025 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.
All rights reserved. In this document, “PwC” refers to PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited
(PwCIL). Each member firm of PwCIL is a separate legal entity.

Anhang

8 Exkurs

ÖPPs im europäischen Vergleich

Nicht nur Deutschland ist mit Schwierigkeiten bei der Umsetzung von ÖPPs konfrontiert, im gesamten europäischen Markt zeigt sich 2024 ein Rückgang des Marktwerts von ÖPP-Transaktionen um 17 % auf 11,47 Milliarden Euro im Vergleich zu 2023, während die Gesamtzahl der realisierten ÖPP-Projekte leicht gestiegen ist.

2024 schloss Griechenland ÖPP-Projekte mit den höchsten Projektvolumina ab, hauptsächlich aufgrund der Neuauusschreibung der Athener Ringstraße im Wert von 3,3 Milliarden Euro, während Belgien die meisten Projektabschlüsse verzeichnete, bedingt durch eine Vielzahl von Projekten im Bildungssektor. Der Verkehrssektor dominierte den ÖPP-Markt nach Volumen mit Projekten wie der Autobahn Ghent R4, wohingegen der Bildungssektor die meisten Projekte aufwies. Dies lässt auf einen Trend zu kleineren Initiativen schließen.

Deutschland belegte im europäischen Vergleich 2024 den achten Platz nach aggregiertem ÖPP-Projektvolumen mit circa 460 Millionen Euro. Nach Anzahl abgeschlossener Projekte belegt Deutschland mit fünf ÖPP-Projekten den dritten Platz europaweit. Gemessen an Deutschlands Position als wirtschaftlich stärkstes Land in Europa sind dies **enttäuschende Werte**.

ZukunftsPerspektive

Mit Blick auf die Zukunft zeigt sich eine robuste europäische Projektpipeline, wobei Frankreich, Italien, Griechenland und das Vereinigte Königreich vielversprechende Projekte in Aussicht stellen. Der Verkehrssektor dominiert die Pipeline, gefolgt von den Bereichen Umwelt und Bildung. Frankreich richtet den Fokus auf den Umweltsektor, Italien konzentriert sich auf den Gesundheitsbereich, und Griechenland setzt Schwerpunkte im Abfallmanagement und in der Bildung. Diese Entwicklungen spiegeln die sich wandelnde ÖPP-Landschaft in Europa wider. **Was auffällt: Europas wirtschaftliche Nummer 1 taucht in keiner Statistik vorn auf** – und das, obwohl im Bereich Infrastruktur großer Aufholbedarf besteht. Ein deutsches „ÖPP-2.0-Modell“ sollte zum Ziel haben, dies zu ändern!

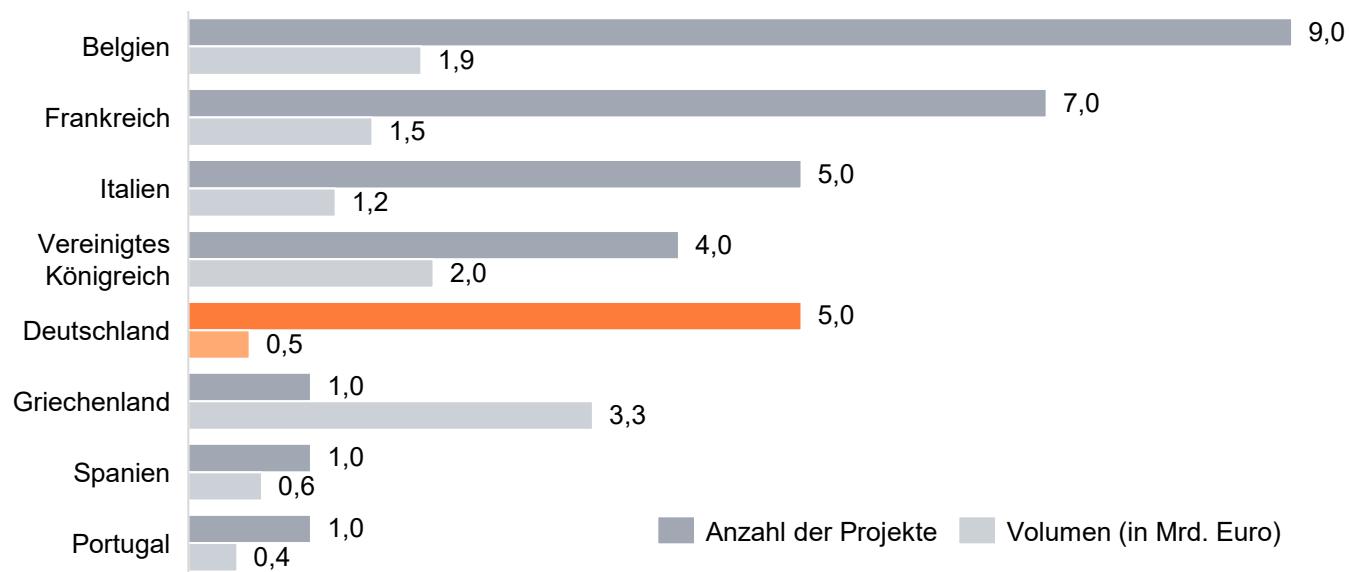


Vergleich der Marktaktivitäten bei ÖPP-Projekten in Europa 2024

Für das Jahr 2024 zeigt die Länderanalyse des europäischen Marktes für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs), dass in verschiedenen Regionen die Aktivitäten sehr dynamisch sind: Griechenland und das Vereinigte Königreich weisen den höchsten Transaktionswert auf, während Belgien und Frankreich in der Anzahl der Projekte herausragen.

Beobachtungsintervall: 2024

Messgröße: Aggregiertes Projektvolumen in Mrd. Euro und Anzahl Projekte



Insgesamt zeigt die Länderanalyse, dass der europäische ÖPP-Markt von nationalen Prioritäten, sektoralen Schwerpunkten und der Entwicklung strategischer Pipelines beeinflusst wird. Diese Vielfalt spiegelt die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansätze der europäischen Länder im Umgang mit der Infrastrukturrentwicklung wider – **Deutschland hat hier Aufholbedarf.**

Insgesamt zeigt die Länderanalyse, dass der europäische ÖPP-Markt von nationalen Prioritäten, sektoralen Schwerpunkten und der Entwicklung strategischer Pipelines beeinflusst wird. Diese Vielfalt spiegelt die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansätze der europäischen Länder im Umgang mit der Infrastrukturrentwicklung wider – **Deutschland hat hier Aufholbedarf.**

Quelle: EIB – European PPP Expertise Centre Market Update 2024 (2025)

Europäischer Marktüberblick

Deutschland: Deutschland erlebte einen Rückgang sowohl bei der Anzahl der Projekte als auch beim Transaktionswert. Es schloss nur fünf Projekte im Wert von 460 Millionen Euro ab, verglichen mit elf Projekten im Wert von 4 Milliarden Euro im Jahr 2023, was auf eine schwankende Projektpipeline hinweist.

Griechenland: Griechenland erlebte einen Anstieg des Marktwerts, hauptsächlich aufgrund der Neuaußschreibung der Athener Ringstraße im Wert von 3,3 Milliarden Euro. Diese Transaktion machte Griechenland zum führenden Land gemessen am Transaktionswert, obwohl es nur eine Transaktion abschloss. Griechenlands strategische Projektpipeline zahlte sich aus und wird voraussichtlich weiterhin eine bedeutende Rolle im ÖPP-Markt spielen.

Vereinigtes Königreich: Das Vereinigte Königreich folgte Griechenland im Marktwert mit 2 Milliarden Euro an Transaktionen. Das Land bleibt ein bedeutender Akteur im ÖPP-Markt, mit Projekten, die sich über verschiedene Sektoren erstrecken, insbesondere im Verkehrssektor.

Belgien: Belgien verzeichnete die höchste Anzahl an Projekten, mit neun Transaktionen, von denen sieben im Bildungssektor angesiedelt waren. Diese Projekte konzentrierten sich auf Schuleinrichtungen in der flämischen Region, was die starke Nutzung des ÖPP-Modells zur Verbesserung der Bildungsinfrastruktur zeigt.

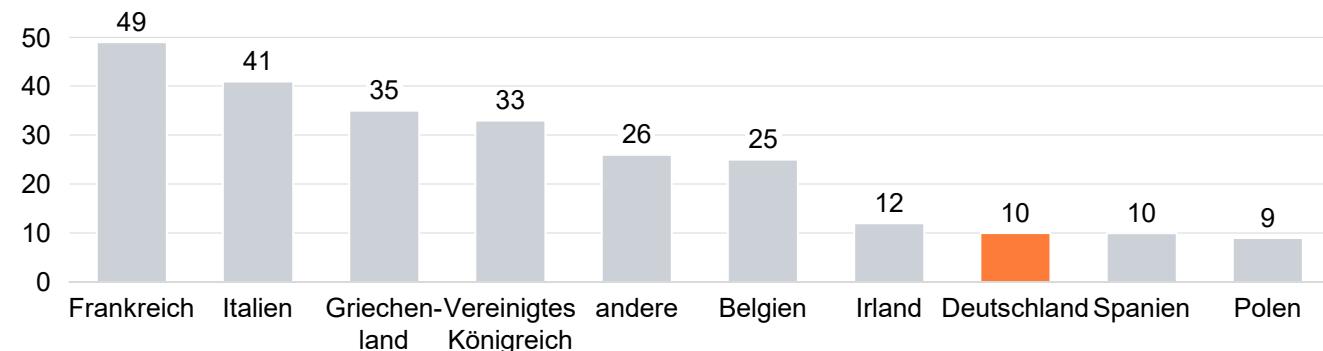
Frankreich: Frankreich blieb ein wichtiger Akteur im ÖPP-Markt mit sieben Projekten. Die Projekte sind ausgewogen über verschiedene Sektoren verteilt, einschließlich Verkehr und Umwelt, mit einer starken Pipeline im Umweltsektor.

Italien: Italien setzte ein bemerkenswertes Zeichen mit dem ersten ÖPP-Projekt für ein staatliches Rechenzentrum, das Italian National Strategic Hub, im Wert von 331 Millionen Euro, was Italiens Engagement für innovative Infrastrukturprojekte zeigt.

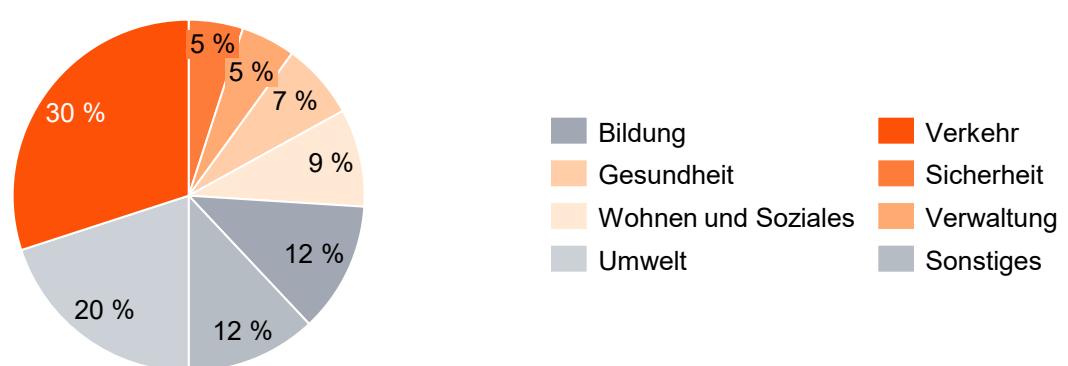
Projektpipeline bei ÖPP-Projekten in Europa (Stand 2024)

Die Betrachtung der europäischen ÖPP-Pipeline verdeutlicht, dass Deutschland, trotz seiner Rolle als stärkste Volkswirtschaft Europas, im internationalen Vergleich nur eine nachrangige Position einnimmt.

Anzahl der Projekte in der Pipeline



Aufteilung der Projekte in der Pipeline nach Sektor



Europäischer Marktüberblick

Die Projektpipeline des europäischen Marktes für ÖPPs im Jahr 2024 zeigt eine dynamische und vielfältige Entwicklung in verschiedenen Sektoren und Ländern. Diese Pipeline umfasst Projekte, die bereits eine Vertragsbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, aber noch nicht den finanziellen Abschluss erreicht haben.

Frankreich hat die umfangreichste Pipeline mit 49 aktiven Projekten, gefolgt von Italien mit 41 Projekten, Griechenland mit 35 Projekten und dem Vereinigten Königreich mit 33 Projekten. Diese Länder zeigen eine starke Aktivität und verfügen über ein breites Spektrum an Projekten, das sich über verschiedene Sektoren erstreckt.

Der Verkehrssektor dominiert dagegen die europäische ÖPP-Pipeline mit 77 Projekten, was 30 % der gesamten Pipeline ausmacht. Der Umweltsektor folgt mit 51 Projekten (20 %), und der Bildungssektor umfasst 34 Projekte (12 %). Diese Verteilung zeigt die anhaltende Bedeutung des Transportsektors für die Infrastrukturerentwicklung, während Umwelt- und Bildungsprojekte ebenfalls im Zentrum der Aufmerksamkeit verbleiben.

Spezifische Länderaktivitäten

Deutschland: Die Pipeline für Deutschland umfasst derzeit hauptsächlich Projekte in den Sektoren Neubau von Verwaltungsgebäuden (Polizei, Feuerwehr, Verwaltung) und Bildungseinrichtungen und weniger klassische Transportinfrastrukturprojekte.

Frankreich: Von den 49 Projekten sind 26 im Umweltsektor, darunter 16 Fernwärmeprojekte und zehn Abfallwirtschaftsprojekte. Der Transportsektor umfasst 13 Projekte, unter anderem im Straßenbau, im Luft- und Schiffsverkehr.

Italien: Der Gesundheitssektor ist mit zehn Projekten, darunter sieben Krankenhäuser und zwei Seniorenpflegeeinrichtungen, besonders prominent. Weitere wichtige Sektoren sind Transport, Wohnen und Gemeinschaftsdienste sowie Freizeit und Kultur mit jeweils sechs Projekten.

Strategische Finanzierungsvielfalt im europäischen ÖPP-Markt

Im Jahr 2024 zeigte sich im europäischen Markt für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs) eine interessante Entwicklung im Bereich der Finanzierung, die durch die Beteiligung institutioneller Investoren und die Unterstützung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) geprägt war.

Institutionelle Investoren: Mindestens sieben der 39 Transaktionen, die 2024 zum finanziellen Abschluss kamen, wurden dadurch finanziert, dass institutionelle Investoren wie Versicherungsgesellschaften und Pensionsfonds Fremdkapital bereitstellten. Diese Investoren nutzten eine Vielzahl von Finanzierungsmodellen, um ihre Beteiligung zu strukturieren. Im Vergleich dazu waren es im Jahr 2023 neun von 38 Transaktionen. Die Länder, die 2024 von der Beteiligung institutioneller Investoren profitierten, waren Belgien, Griechenland, Frankreich, Spanien und das Vereinigte Königreich. Dies zeigt eine anhaltende Abhängigkeit von institutionellen Investoren, um die Finanzierung von ÖPP-Projekten zu sichern.

EIB: Die EIB spielte eine bedeutende Rolle bei der Finanzierung von ÖPP-Projekten im Jahr 2024. Sie finanzierte fünf Projekte mit einem Gesamtvolumen von 975 Millionen Euro. Zu den von der EIB finanzierten Projekten gehörten der Italian National Strategic Hub, das Lisbon Oriental Hospital, der Milan Statale University Campus, das Rolling Stock Nouvelle Aquitaine-Occitanie und die Nancy-Contrexéville Rail Concession. Diese Projekte deckten eine Vielzahl von Sektoren ab, darunter Gesundheitswesen, Bildung und Transport, und unterstreichen die Rolle der EIB als wichtige Finanziererin von Infrastrukturprojekten in Europa.

Vielfalt der Finanzierungsmodelle: Die Finanzierung von ÖPP-Projekten im Jahr 2024 offenbart eine zunehmende Vielfalt in den verwendeten Finanzierungsmodellen. Diese Vielfalt spiegelt die Anpassungsfähigkeit des Marktes wider, der auf unterschiedliche Projektanforderungen und Marktbedingungen reagiert. Die Verfügbarkeit und Qualität der Daten zu den Finanzierungskonditionen sind jedoch in einigen Fällen begrenzt, sodass die bereitgestellten Informationen mit Vorsicht behandelt werden sollten.

Insgesamt zeigt die Analyse des Finanzierungsteils, dass der europäische ÖPP-Markt weiterhin auf eine Mischung aus institutionellen Investoren und öffentlicher Unterstützung angewiesen ist, um die Finanzierung von Projekten sicherzustellen. Die Beteiligung der EIB und die Vielfalt der Finanzierungsmodelle tragen dazu bei, die Entwicklung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten in verschiedenen Sektoren zu unterstützen. Genügend Kapital zur Finanzierung von ÖPP-Projekten lässt sich in Europa trotz schwierigen Marktumfelds relativ einfach mobilisieren.

