
Wenn Staat und Privatwirtschaft zusammen bauen

07.04.26

Wenn Staat und Privatwirtschaft zusammen bauen

Wie Investitionen in Straßen, Schienen und Schulen schneller steigen können

Um Verkehrswege und andere öffentliche Einrichtungen zu sanieren und auszubauen, sollten Bund, Länder und Gemeinden verstärkt auf öffentlich-private Partnerschaften setzen. Mit ihnen lassen sich große Investitionsprojekte in der Regel zeit- und kosteneffizienter realisieren.

Moderne Schulen, gepflegte Straßen, schnelle und pünktliche Züge – so stellt man sich die Infrastruktur in einem reichen Land wie Deutschland vor. Leider ist an vielen Stellen das Gegenteil der Fall, wie etwa beim Straßennetz: Den jüngsten Daten zufolge sind knapp ein Fünftel aller Autobahnkilometer und mehr als ein Drittel des Bundesstraßennetzes in einem sanierungsbedürftigen oder kritischen Zustand.

Zur Verfassung der kommunalen Straßennetze gibt es leider ebenso wenige Daten wie zum Zustand der Infrastruktur der Städte und Gemeinden insgesamt. Gleichwohl sind die Mängel und Schäden unübersehbar.

Die Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg haben dazu 2025 eine Studie zusammen mit der

Investitionsbank Berlin und dem Ostdeutschen Bankenverband erstellt. [Darin taxieren sie den Investitionsstau der öffentlichen Infrastruktur allein in der Hauptstadt auf mehr als 100 Milliarden Euro.](#)

Kommunen kämpfen mit enormem Investitionsrückstand

In allen Städten und Gemeinden ist in den vergangenen Jahren ein enormer Investitionsrückstand aufgelaufen. Der Befund mit den Daten für 2024:

Städte und Gemeinden kämpfen mit dem Verfall ihrer Straßen und Liegenschaften.

Insgesamt müssten die Kommunen hierzulande fast 216 Milliarden Euro investieren, um ihre Infrastruktur qualitativ und quantitativ wieder in einen angemessenen Zustand zu versetzen.

Allein um die Schulen zu sanieren oder bedarfsgerecht neu zu bauen, bräuchte es knapp 68 Milliarden Euro. Für die notwendigen Maßnahmen im Straßennetz fehlten zuletzt mehr als 53 Milliarden Euro.

Nun könnte man meinen, dass das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität mit seinem Volumen von 500 Milliarden Euro groß genug ist, um die Bildungs-, Verkehrs- und Energieinfrastruktur auf Vordermann zu bringen. [Doch zumindest 2025 wurden die verfügbaren Mittel nur zu einem kleinen Teil wirklich für zusätzliche Investitionen genutzt.](#)

Große Bauprojekte laufen oft zeitlich und finanziell aus dem Ruder

Selbst mit genug Geld bliebe allerdings das Problem, dass vor allem große Bauvorhaben in Deutschland zeitlich und finanziell häufig aus dem Ruder laufen – der Flughafen Berlin-Brandenburg und der Bahnhof Stuttgart 21 gehören zu den prominentesten Beispielen.

Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass bei der Vergabe von öffentlichen Bauaufträgen der Preis die zentrale Rolle spielt. Zudem fehlt oft der Fokus auf den Lebenszyklus der betreffenden Infrastruktur – sprich: Es wird möglichst billig gebaut, um den aktuellen Haushalt zu entlasten. Spätere Wartungs- und Instandhaltungskosten bleiben außen vor.

Vor allem bei Schulen und Straßen ist der Nachholbedarf groß.

Bei Projekten im kommunalen Hochbau in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft waren die Baukosten bis zur Fertigstellung im Durchschnitt 17 Prozent niedriger als bei solchen, die der Staat auf konventionellem Weg abwickelte.

Als Alternative bieten sich – vor allem für größere Bauvorhaben – öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) an. Dabei übernimmt ein privater Dienstleister die Finanzierung, Bauablaufplanung, Bewirtschaftung und das Instandhaltungsmanagement eines Projekts und erhält dafür vom Staat über die vereinbarte Laufzeit eine regelmäßige Vergütung. Zudem wird der private Betreiber oft verpflichtet, das betreffende Objekt am Ende in einem vorab definierten baulichen Zustand an den Staat zu übergeben. Damit wird es für den Investor wirtschaftlich, von vornherein den gesamten Lebenszyklus des Bauprojekts einzukalkulieren.

Die Vorteile öffentlich-privater Partnerschaften

In Deutschland wurden allerdings in letzter Zeit kaum noch Bauvorhaben in Form einer ÖPP vergeben. Das überrascht, da Studien zeigen, dass ÖPP gegenüber konventionellen öffentlichen Infrastrukturprojekten in Sachen Kosten- und Termintreue deutlich besser abschneiden.

Ein Beispiel hierfür liefert eine umfassende Analyse von Projekten im kommunalen Hochbau – wobei der Schulbau im Mittelpunkt stand:

Bei den ÖPP-Projekten waren die Baukosten bis zur Fertigstellung im Durchschnitt 17 Prozent niedriger als bei solchen, die der Staat auf konventionellem Weg abwickelte.

Die Bauzeit fiel bei den ÖPP-Projekten im Mittel um 30 Prozent kürzer aus. Und wenn man auf den gesamten Lebenszyklus schaut, waren die mittels ÖPP gebauten und betriebenen Schulgebäude am Ende sogar um 35 Prozent günstiger. Denn bei den vom Staat in Eigenregie errichteten Gebäuden kamen Wartung und regelmäßige Instandsetzung oft zu kurz, sodass am Ende umso teurere Reparaturen nötig wurden.

-
- [Auf Xing teilen](#)
 - [Auf Facebook teilen](#)
 - [Auf X teilen](#)
 - [Auf LinkedIn teilen](#)

 - [Drucken](#)
 - [Als PDF speichern](#)

Ihr Ansprechpartner

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik

Burkhard

Rhein

Telefon:
+49 30 31005-117

Telefax:

+49 30 31005-240

E-Mail:
Rhein [at] uvb-online.de

[Download VCF](#)

Pressekontakt

Abteilungsleiter Presse und Kommunikation, Pressesprecher

Carsten

Brönstrup

Telefon:
+49 30 31005-114

Telefax:

+49 30 31005-166

E-Mail:

Broenstrup [at] uvb-online.de

[Download VCF](#)