

STAND: 09.06.2026

10-Punkte-Plan zur Mobilisierung von privatem Kapital für die Infrastruktur im Rahmen des Deutschlandfonds

1. Verortung von „Infrastruktur“ als Zieldimension im Deutschlandfonds. Anwendungsbereich sollten die 8 Themenfelder aus dem Infrastruktursondervermögen sein. Nennung von ÖPP als zu fördernde Beschaffungsvariante, um Geschwindigkeit und Kostentreue in den Infrastrukturaufbau zu bekommen.
2. Schaffung einer Plattform für kommunale Infrastrukturprojekte, um die Realisierung solcher Projekte durch reduzierte Transaktionskosten zu erleichtern sowie Anbieter und Investoren zusammen zu bringen. Die Plattform sollte drei wesentliche Bausteine aufweisen: i) Standardisierung von ÖPP-Vertragswerken hinsichtlich wesentlicher Parameter und Hinterlegung in der Plattform; ii) Verknüpfung von Projektanfragen über die Plattform mit den Förderprogrammen auf Ebene EU, Bund und Bundesländern; iii) Matchmaking-Funktion von Auftraggebern und potenziellen Investoren, Features für Bündelungen.
3. Kurzfristige Erstellung einer ÖPP-Strategie Bundesautobahnen in der Autobahn GmbH in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium. Bis Ende 2026 Vorlage einer umfangreichen Pipeline (mind. 10 ÖPP) im Bereich der Bundesautobahnen mindestens für die Laufzeit des Infrastruktursondervermögens (12 Jahre) mit Angabe der Autobahnkilometer. Nennung im Deutschlandfonds.
4. Überprüfung und Anpassung der Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene dahingehend, dass Garantien und Zuschüsse auch im Rahmen von ÖPP uneingeschränkt genutzt werden können.
5. ÖPP-Piloten für einzelne Infrastrukturbereiche (z. B. ÖPNV) anstoßen. Einsetzen eines Projektes beim BMF, um Best-Practices für ÖPP in den verschiedenen Infrastrukturbereichen in Deutschland und im Ausland zu identifizieren.
6. Festlegung in den Haushaltsgesetzen von Bund und Ländern (§ 7 BHO, § 7 LHO), dass die öffentliche Hand bei Infrastrukturprojekten ab einem Projektvolumen von 10 Mio. Euro immer eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit Vergleich der beiden Beschaffungsalternativen konventionelle Beschaffung und ÖPP durchführen soll. Dabei ist insbesondere die Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes wichtig, um eine gesamtwirtschaftlich effizientere Beschaffung zu erreichen. Anpassung der Kalibrierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit realistischen Parametern hinsichtlich Termin- und Kostentreue sowie Qualität und Restwert. Relevante Stakeholder wie z. B. der Bundesrechnungshof sollten hierbei von Anfang an einbezogen werden.

7. Bereitstellung einer Garantie der KfW zw. 500 Mio. Euro und 1 Mrd. Euro, um die Mobilisierung von privatem Kapital für Infrastrukturprojekte zu erleichtern. KfW erarbeitet Anwendungsfälle. Z. B. Garantien für kleine EK-Investitionen in regulierte Netze, welche Investoren die regulatorische Rendite auf das investierte Kapital garantieren. Neben regulierten Netzen könnten Garantien auch beispielsweise Projekte der Wärmewende und beim Wasserstoffhochlauf fördern.
8. Kurzfristiger Auf- bzw. Ausbau von Knowhow und Kapazitäten zur Beratung und Strukturierung von Infrastrukturprojekten, um Kommunen bei der Wahl und Umsetzung von Beschaffungen unter Einbindung von privaten Kapitalgebern zu unterstützen. Dies sollte auch die Standardisierung von Verträgen als Voraussetzung für ihre Bündelung umfassen. Ansatzpunkte hierfür könnte z. B. das Partner-Regio-Netzwerk oder die PD Berater der öffentlichen Hand GmbH sein. Ggf. Verknüpfung mit dem vom Innovations- und Investitionsbeirat angeregten Center of Competence. BMF und Verkehrsministerium und ggf. auch Vertreter von Ländern und Kommunen erarbeiten einen Vorschlag zum Aufbau eines solchen Netzwerkes und hins. der Abstimmung von Aufgaben und Rollen der dabei einzubeziehenden Institutionen.
9. Ausweitung bzw. Intensivierung der bestehenden ÖPP-Netzwerke auf Bundes- und Landesebene (z. B. beim BMF, Abteilung VIII). Austausch über Good Practices, z. B. zu den Erfolgsbedingungen bei der Bündelung von kleineren Projekten.
10. Verbesserte Datenlage etablieren. Jährliche Monitoring-Berichte „Sondervermögen Infrastruktur und Deutschlandfonds“. Aufnahme eines Abschnittes zu Hemmnissen bei der Finanzierung und Umsetzung öffentlicher und privater Infrastrukturinvestitionen. Formulierung eines Forschungsauftrages (z. B. im BMF, BMWF oder Verkehrsministerium), um perspektivisch die Datenlage hinsichtlich der Zieldimensionen Termintreue, Kostentreue und Wirtschaftlichkeit zu verbessern (Gegenüberstellung der Beschaffungsalternativen konventionelle Beschaffung und ÖPP). Bei einer Datenerfassung sollte auch auf die Anschlussfähigkeit bzgl. möglicher europäischer Projekte geachtet werden.