

Infrastruktur | 27.03.2026 | Lesezeit 5 Min.

## Interview: „Öffentlich-private Partnerschaften sind eine sinnvolle Ergänzung“

*Mittels öffentlich-privater Partnerschaften kann der Staat große Bauvorhaben umsetzen. Im iwd-Interview erklärt Thomas Puls, Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur im IW, welche Vorteile die Methode hat und wo sie an Grenzen stößt.*

---

**In Ihrem Gutachten werden öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als oftmals bessere Alternative zur konventionellen Abwicklung von Bauprojekten durch den Staat beschrieben. Was macht ÖPP attraktiv?**

Der Vorteil liegt darin, dass in Lebenszyklen gedacht wird. Ganz konkret: Wenn ich ein langlebiges Bauprojekt wie eine Autobahn oder eine Brücke plane, kann ich im Rahmen von ÖPP einen Vertrag über 20 oder 30 Jahre schließen. Dadurch kann das beauftragte Unternehmen seine Kosten über diesen Zeitraum optimieren. Bei der herkömmlichen Finanzierung über jährliche Haushalte funktioniert das nicht. Auch für den Staat haben ÖPP Vorteile, er kann sicher sein, dass die betroffene Infrastruktur langfristig in gutem Zustand ist.

Zudem deuten alle vorliegenden Daten darauf hin, dass bei ÖPP effizienter gebaut wird, der eigentliche Bau also billiger ausfällt, und dass die Termintreue sehr hoch ist. ÖPP werden in der Regel zum geplanten Termin oder leicht früher fertiggestellt. Die teils jahrzehntelangen Verzögerungen großer öffentlicher Bauvorhaben gibt es hier

nicht.

## **Wieso geht man bei rein staatlichen Projekten nicht denselben Weg?**

Für die öffentliche Hand ist es sehr attraktiv, keine Instandhaltungen durchzuführen, da so für den laufenden Haushalt Geld eingespart wird. Die Kosten treten aber natürlich später in Form von Sanierungen geballt auf.

---

ÖPP ermöglichen es der öffentlichen Hand, zu bauen, auch wenn gerade kein Geld da ist, weil sich die Zahlungen je nach Finanzierungsmodell über viele Jahre strecken lassen.

---

Außerdem gilt: Das Haushaltsrecht ist das Königsrecht des Parlaments und wenn ich im Haushalt Mittel über 30 Jahre binde, dann binde ich das Parlament und damit den demokratischen Prozess. Die Behörden haben daher Probleme, langlebige Projekte in ihren Planungen abzubilden. Sie schauen auf die kurze Frist.

ÖPP ermöglichen es der öffentlichen Hand darüber hinaus, zu bauen, auch wenn gerade kein Geld da ist, weil sich die Zahlungen je nach Finanzierungsmodell über viele Jahre strecken lassen.

**Trotzdem kommt die Vergabeform der ÖPP hierzulande deutlich seltener zum Einsatz als im europäischen Ausland - in letzter Zeit sogar fast gar nicht mehr. Warum ist das so?**

Wir haben in Deutschland eine extrem aufgeladene Stimmung gegen ÖPP. Im Vereinigten Königreich waren ÖPP zum Beispiel lange sehr populär, inzwischen gibt es aber auch dort sehr viel weniger davon.



Es gibt derzeit auch ein praktisches Problem: die stark gestiegenen Baupreise. Im Straßenbau verzeichnen wir seit dem Jahr 2015 eine Kostensteigerung von 79 Prozent. Wenn solche Preisschwankungen nicht im Vertrag abgebildet sind, kann es sein, dass der private Vertragspartner bei starken Preissteigerungen insolvent wird. Die Infrastruktur fällt in so einem Szenario zurück an den Bund. Je volatil die Preise sind, desto höher sind die Risiken für Bieter bei ÖPP-Ausschreibungen. Und wir müssen damit rechnen, dass die Baupreise im Zuge des Irankriegs noch weiter steigen, was es für Bieter unattraktiver macht, sich über einen langen Zeitraum an ein Projekt mit fixer Vergütung zu binden.

Das Umfeld ist also gerade ungünstig, das erklärt auch, warum ÖPP in den vergangenen Jahren rückläufig waren.

### **Auch viele Bürger sehen es kritisch, wenn öffentliche Infrastruktur in private Hände gegeben wird. Was entgegnen Sie den Skeptikern?**

ÖPP bedeuten nicht, dass man – wie in der Öffentlichkeit bisweilen suggeriert – das Tafelsilber verscherbelt. Der Eigentümer der Infrastruktur bleibt immer der Staat. Im Grunde ist es so, als würde man eine Hausverwaltung beauftragen: Ein Unternehmen erhält den Auftrag, zum Beispiel einen Verkehrsweg auszubauen und anschließend für 30 Jahre in Schuss zu halten.

### **Warum bauen wir in Deutschland dann nicht verstärkt auf diese Weise?**

ÖPP sind kein Allheilmittel. Die Masse der öffentlichen Vergaben von Bauprojekten ist nicht dafür geeignet. ÖPP taugen nur für die großen Projekte, weil der Vergabeprozess bei ÖPP deutlich komplizierter ist und er sich erst ab einer bestimmten Größe lohnt. Prinzipiell gilt: je größer und komplexer ein Projekt, umso interessanter ist es für ÖPP.

---

# Öffentlich-private Partnerschaften sind eine sinnvolle Ergänzung im staatlichen Bauen.

---

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Planung seitens der Behörde. Die Verträge müssen sinnvoll gestaltet werden und da spielt Erfahrung eine große Rolle. Wenn eine Kommune einmalig versucht, eine ÖPP umzusetzen, geht das meistens schief. Damit die Kommunen so etwas effektiv nutzen können, braucht es Kompetenzzentren mit erfahrenen Mitarbeitern. Vielleicht können sich verschiedene Kommunen auch zusammenschließen. Trotzdem: Das typische kommunale Projekt wird zu klein sein. Ein kleines Rathaus im Rahmen einer ÖPP zu sanieren, ist in der Regel nicht sinnvoll.

## **Welche Lehren lassen sich aus der Vergangenheit für den Einsatz von ÖPP ziehen?**

Die Datenlage über die öffentliche Vergabe und die öffentlichen Bauprojekte in Deutschland ist – das muss man so klar sagen – miserabel. Abgesehen von desaströsen Projekten wie dem Flughafen Berlin-Brandenburg, Stugart 21 oder der Kölner Oper mit gewaltigen Überschreitungen des Kosten- und Terminrahmens wird da viel zu wenig öffentlich. Wir wissen, dass Mittel aus dem Haushalt abgerufen werden, aber ob sie auch da eingesetzt werden, wo etwas repariert werden muss, können wir nicht nachvollziehen.

Wir wissen dementsprechend erschreckend wenig darüber, wie der Staat baut, wie lange er braucht oder wie die Kosten- und Termintreue ist. Da das die großen Vorteile von ÖPP sind, kann man auch sehr schlecht beurteilen, inwieweit ÖPP generell besser sind.

---

Weil die Verträge über Jahrzehnte laufen, bauen die Unternehmen in der Regel auch in höherer Qualität, um den Sanierungsbedarf gering zu halten.

---

Immerhin gibt der Bund alle vier Jahre einen Bericht über seine ÖPP heraus. Darin zeigt sich wie eingangs erwähnt eine hohe Kostentreue. Zudem waren alle Bauprozesse zuletzt vor Termin fertig – manchmal wenige Tage, manchmal mehrere Monate. Auch bei den Kosten sehen wir bei den neueren Projekten höchstens 3 bis 4 Prozent Kostenüberschreitung. Das klingt erst mal sehr gut. Die Zufriedenheit der

beteiligten Behörden mit ÖPP ist dem Bericht zufolge ebenfalls ziemlich hoch.

Ein weiterer Pluspunkt sind die Aufwendungen für die Instandhaltung. Weil die Verträge über Jahrzehnte laufen, bauen die Unternehmen in der Regel auch in höherer Qualität, um den Sanierungsbedarf gering zu halten.

### **Also spricht eigentlich alles für dieses Finanzierungsmodell?**

Unterm Strich lässt sich festhalten, dass ÖPP eine sinnvolle Ergänzung im staatlichen Bauen sind. Wenn ich Projekte habe, die über die Fähigkeiten einer Behörde hinausgehen, sind sie prädestiniert für diese Form der Zusammenarbeit. Aber es muss am Ende eben immer für beide Seiten passen.

### **Im Interview: Thomas Puls *Senior Economist für Verkehr und Infrastruktur***

- Seit 2002 im IW
- Studium der Volkswirtschaftslehre an der Christian Albrechts Universität zu Kiel und der Stockholms Unversitet in Schweden



Telefon: 0221 4981-766

E-Mail: [puls@iwkoeln.de](mailto:puls@iwkoeln.de)

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) bei Bauprojekten haben den Vorteil, dass sie im Gegensatz zu rein vom Staat abgewickelten Projekten in ganzen Lebenszyklen gedacht werden, also die Instandhaltung inbegriffen ist, sagt IW-Verkehrs- und Infrastrukturexperte Thomas Puls.
- Der Eigentümer der Infrastruktur bleibe immer der Staat, betont Puls. ÖPP taugen allerdings nur für die großen Projekte, weil der Vergabeprozess deutlich komplizierter ist und er sich erst ab einer bestimmten Größe lohnt.
- ÖPP seien eine sinnvolle Ergänzung im staatlichen Bauen. Wenn Projekte über

die Fähigkeiten einer Behörde hinausgehen, seien sie prädestiniert für diese Form der Zusammenarbeit.