

Infrastruktur | 26.03.2026 | Lesezeit 3 Min.

# Wenn Staat und Privatwirtschaft zusammen bauen

*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.*

---

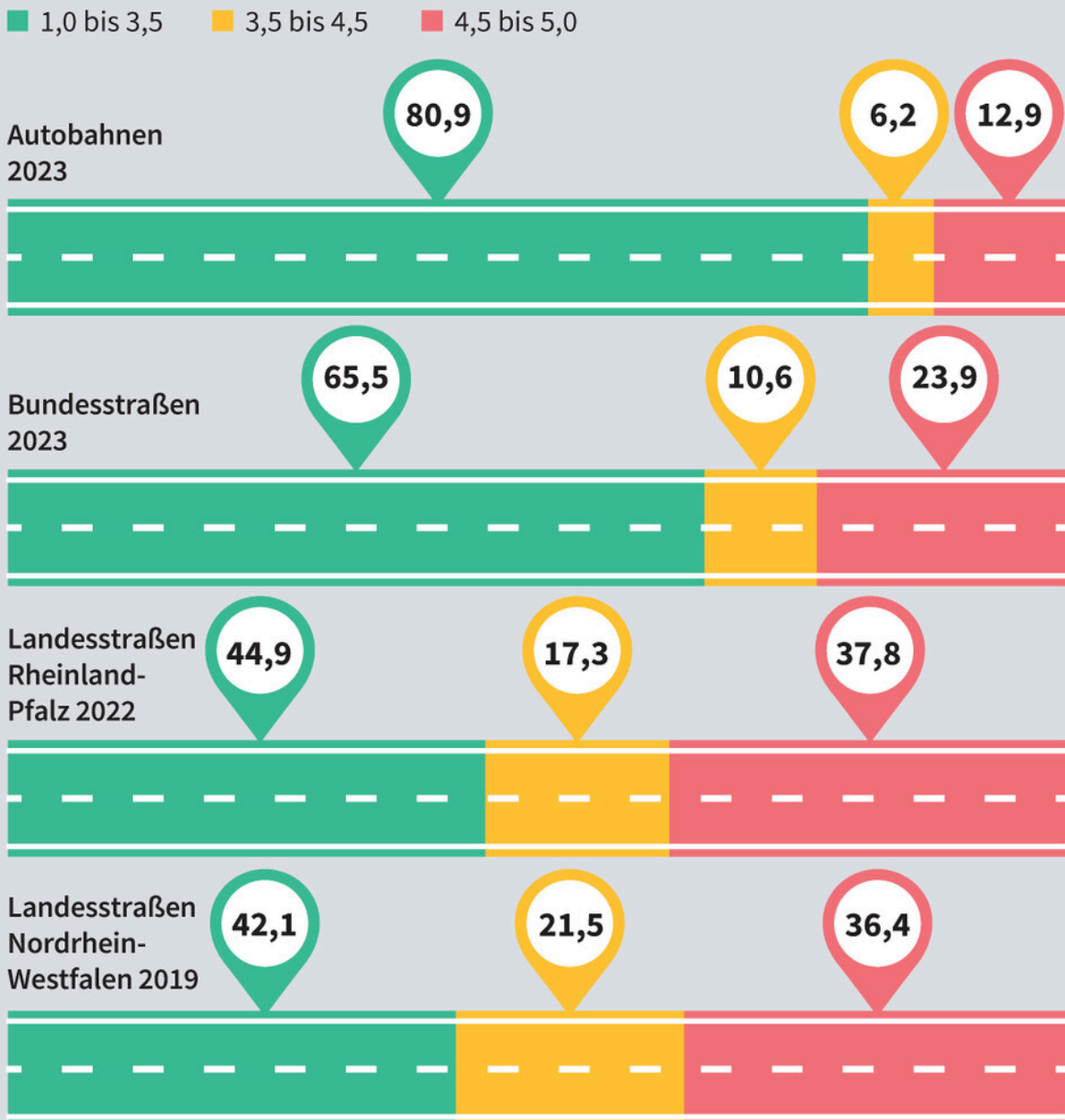
Moderne Schulen, gepflegte Straßen, schnelle und pünktliche Züge – so stellt man sich die Infrastruktur in einem reichen Land wie Deutschland vor. Leider ist an vielen Stellen das Gegenteil der Fall, wie etwa beim Straßennetz (Grafik):

**Den jüngsten Daten zufolge sind knapp ein Fünftel aller Autobahnkilometer und mehr als ein Drittel des Bundesstraßennetzes in einem sanierungsbedürftigen oder kritischen Zustand.**

## Vor allem Landstraßen in kritischem Zustand

Die Zustandserfassung und -bewertung des Straßennetzes in Deutschland vergibt für den Zustand der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen im Vierjahresturnus Noten von 1 bis 5. Wird ein Streckenabschnitt schlechter als mit 3,5 bewertet, sollte mit der Planung einer Erhaltungsmaßnahme begonnen werden. Ist die Zustandsbewertung schlechter als 4,5, sind verkehrsbeschränkende und/oder bauliche Sanierungsmaßnahmen nötig.

So viel Prozent der Fahrbahnkilometer erhielten diese Zustandsnote



Für Kreis- und Gemeindestraßen gibt es keine regelmäßigen Zustandserhebungen  
Autobahnen und Bundesstraßen: Erhaltungsbedarfsprognose  
Landesstraßen: Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sind hier als Beispiele aufgeführt  
Quellen: Bundesministerium für Verkehr, Heller Ingenieurgesellschaft (2021, 2023)  
© 2026 IW Medien / iwd

**iwd**

Noch schlechter steht es um die Landesstraßen - in Nordrhein-Westfalen und

Rheinland-Pfalz beispielsweise wurde zuletzt deutlich mehr als die Hälfte der Fahrbahnkilometer schlechter als mit der Note befriedigend bewertet.

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 gerade auf kommunaler Ebene unübersehbar. Dazu passt, dass die Kommunen in den vergangenen Jahren oft deutlich weniger investiert als Abschreibungen vorgenommen haben. In einigen Jahren - etwa von 2015 bis 2017 - beliefen sich diese negativen Nettoanlageinvestitionen jährlich auf weit mehr als 5 Milliarden Euro.

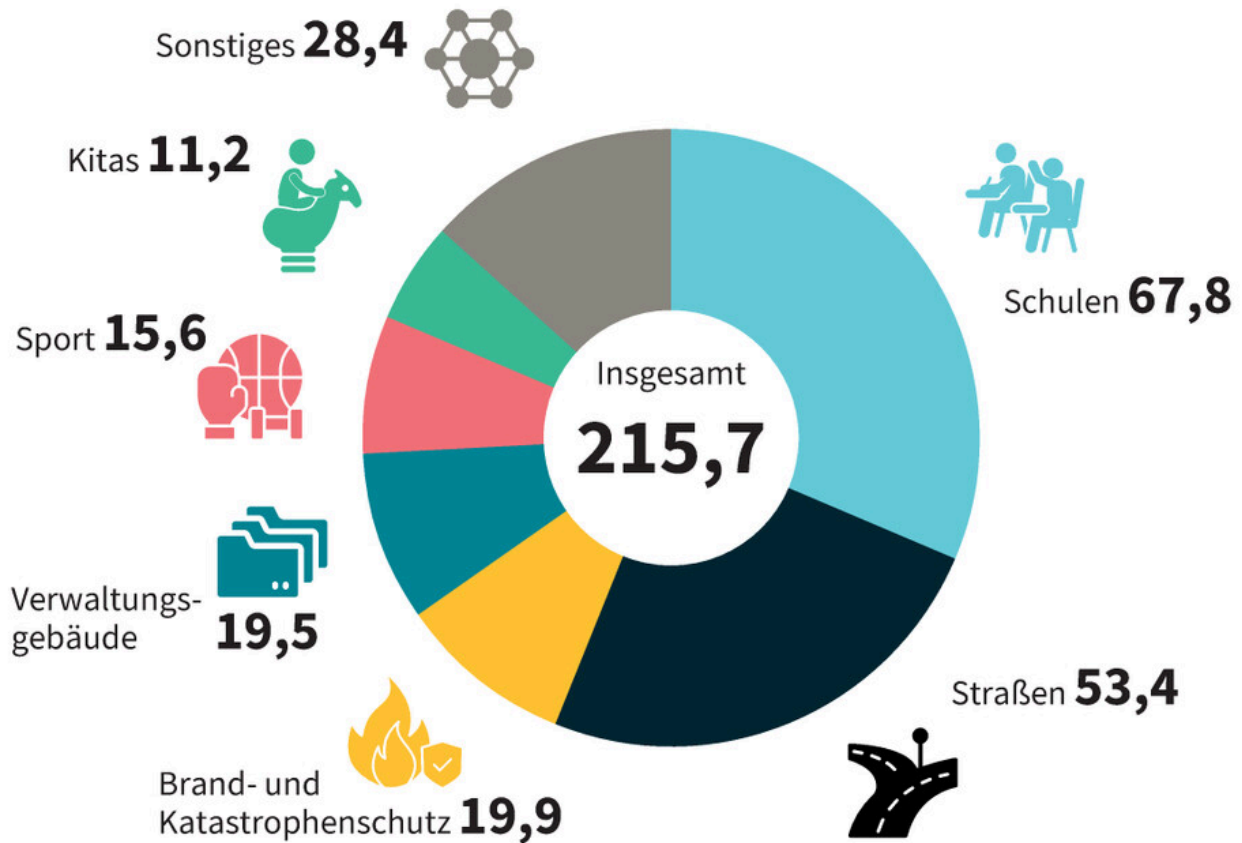
## **Kommunen kämpfen mit enormem Investitionsrückstand**

Damit ist in den Städten und Gemeinden ein enormer Investitionsrückstand aufgelaufen. Der Befund mit den Daten für 2024 (Grafik):

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

## Kommunen im Investitionsrückstand

So viele Milliarden Euro fehlten den Kommunen in Deutschland 2024, um ihre Infrastruktur in diesen Bereichen qualitativ und quantitativ wieder in einen adäquaten Zustand zu versetzen



Sonstiges: u. a. Wasserversorgung, Kultur, Gesundheit

Quelle: KfW Research  
© 2026 IW Medien / iwd

**iwd**

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 (siehe "[Sondervermögen 2025 zum großen Teil zweckentfremdet](#)").

# 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.

---

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.



### **Kernaussagen in Kürze:**

- Straßen, Schienenwege und Schulen in Deutschland sind vielfach in einem desolaten Zustand – allein die Kommunen müssten fast 216 Milliarden Euro investieren, um ihre Infrastruktur wieder in einen angemessenen Zustand zu versetzen.
- Es fehlt aber nicht nur an Geld – ein großes Problem ist auch, dass vor allem große Bauprojekte häufig zeitlich und finanziell aus dem Ruder laufen.
- Hier bieten sich öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Alternative an. Erfahrungen im kommunalen Hochbau zeigen, dass ÖPP-Projekte dort zu im Schnitt 17 Prozent niedrigeren Baukosten fertiggestellt wurden als solche, die der Staat auf konventionellem Weg abwickelte.