



Top Management Meeting 2026

Break Out Session - Infrastruktur

01.07.26, ADG Montabaur | W. Meyer, M. Nettelbeck

Agenda

1. Infrastruktur und Sondervermögen
2. Vorschläge zur Mobilisierung
3. Politisches Handeln
4. Infra-Aktivitäten DZ BANK AG
5. Fazit und Diskussion

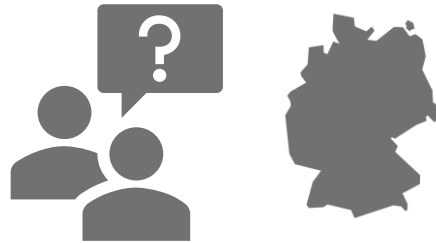


1. Infrastruktur und Sondervermögen



**„Wir müssen mehr investieren
in Straßen, Brücken, Schulen
Sporthallen, Kitas.“**

(Rede Kommunalkongress vom 3. Juni 2025)

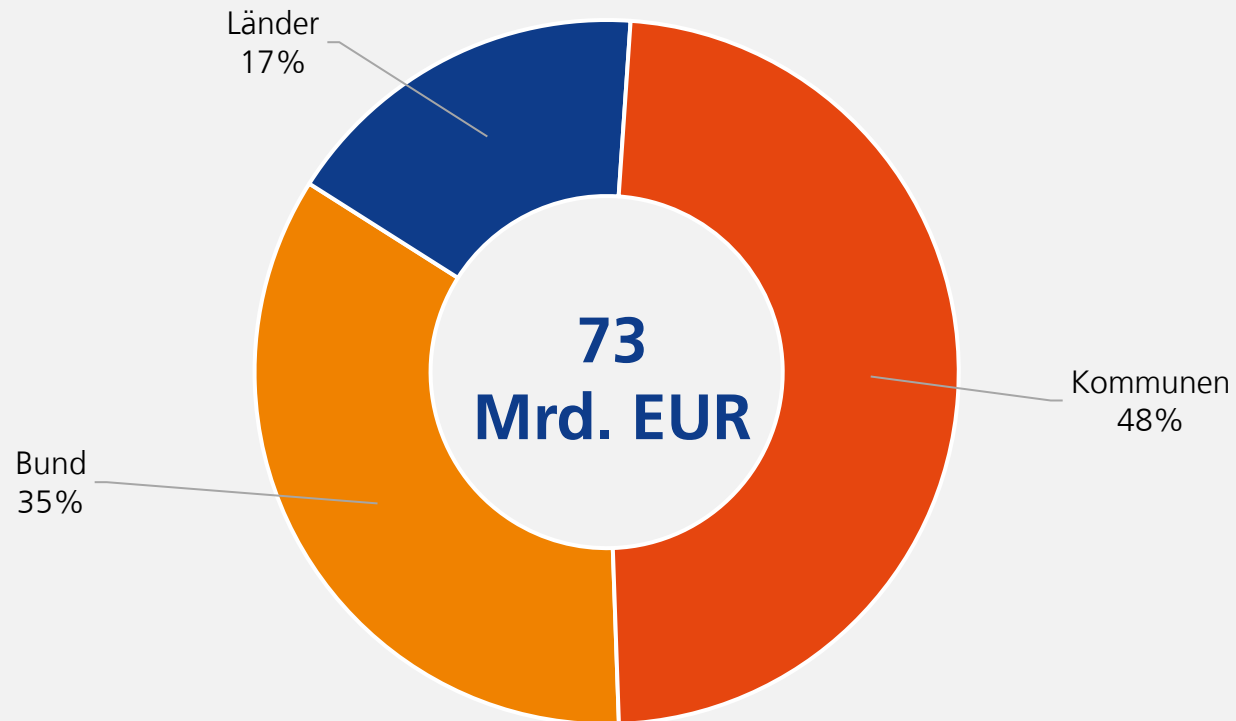


**„Wir müssen raus aus dem
Sanierungsstau“**

(Rede Bundestag vom 12. September 2025)

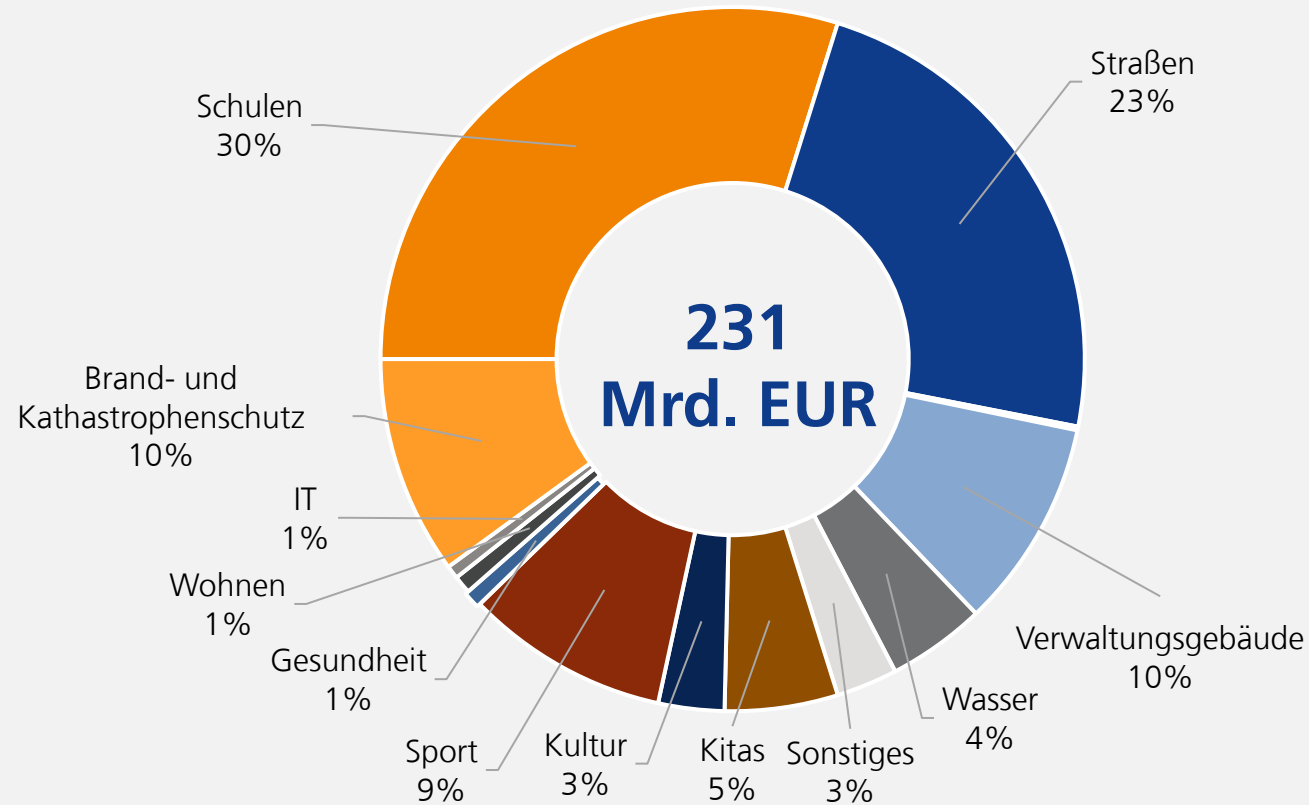


Öffentliche Bauinvestitionen 2025



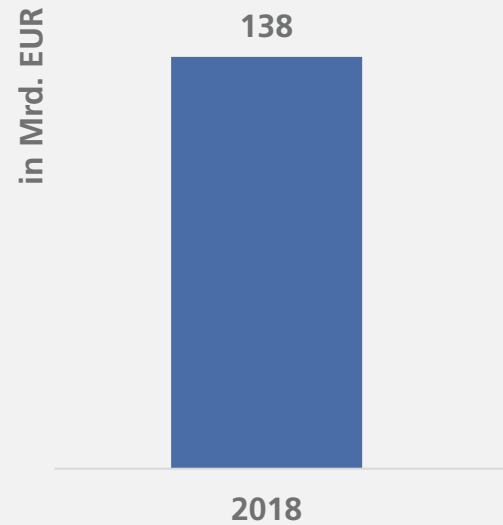
Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (2026).

Kommunaler Investitionsbedarf 2026



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an KfW Bankengruppe (Hrsg.) (2026).

Kommunaler Investitionsrückstau



.... seit Jahren „aufgelaufen“

Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an KfW Bankengruppe (Hrsg.) (2026).

Investitionsbedarf – Bund



Fernstraßen

220 Mrd. EUR bis 2029



Schiene

150 Mrd. EUR bis 2034



Wasserstraßen

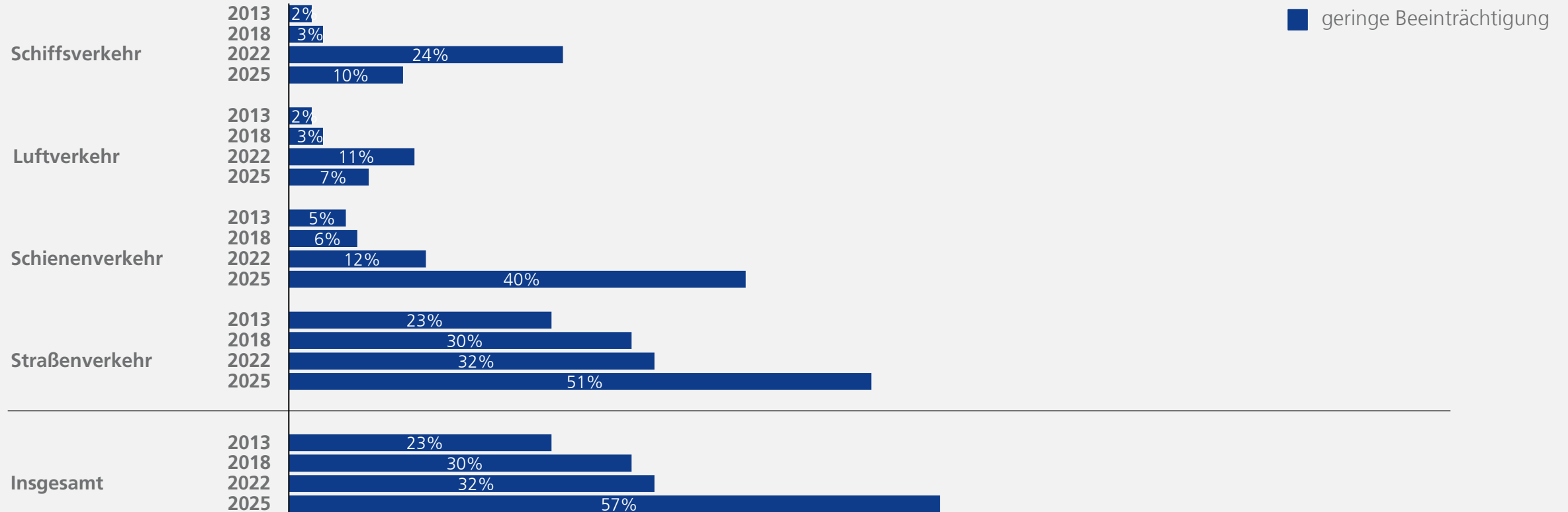
10 Mrd. EUR bis 2029

Signifikanter Investitionsbedarf auch auf Bundesebene

Quelle: Berndt et al. (2025); Deutsche Bahn (2025); Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2025).

Infrastrukturmängel – Auswirkungen

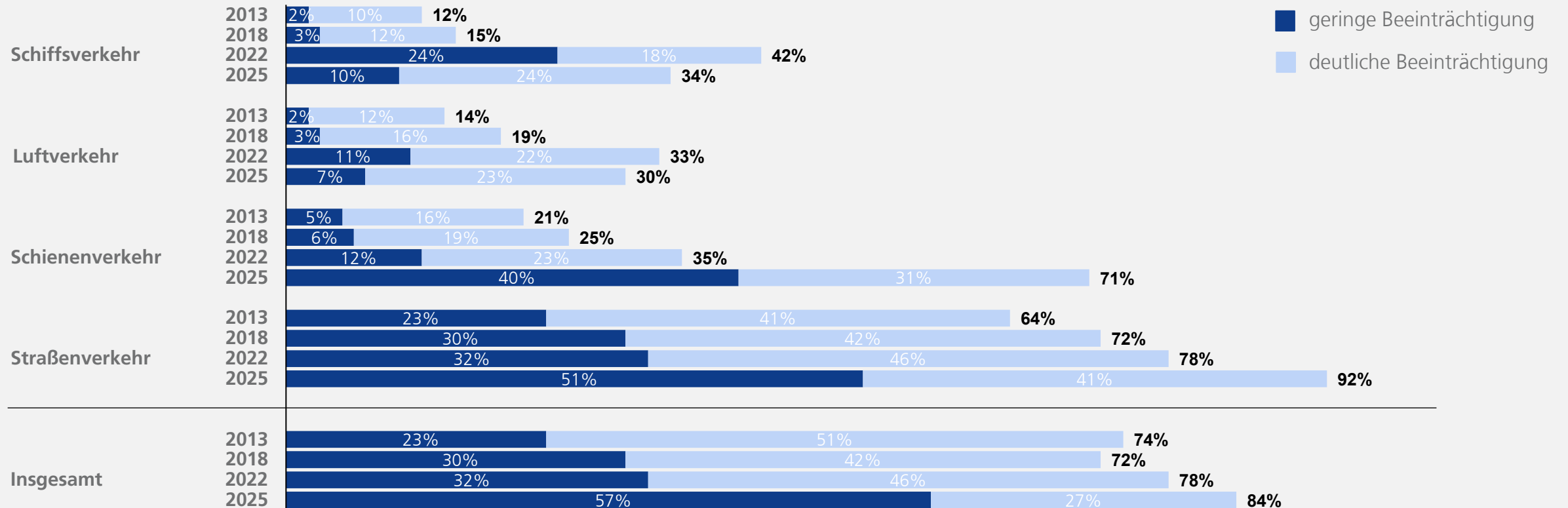
Anteil der Firmen, die eine Beeinträchtigung melden



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Puls und Schmitz (2025).

Infrastrukturmängel – Auswirkungen

Anteil der Firmen, die eine Beeinträchtigung melden



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Puls und Schmitz (2025).

Sondervermögen Deutschland

Verwendung des Sondervermögens

Gesamtvolumen
500 Mrd. EUR



**Zusätzliche
Investitionen des
Bundes**

300 Mrd. EUR
(25 Mrd. EUR p.a.)



**Klima- und
Transformationsfonds**

100 Mrd. EUR



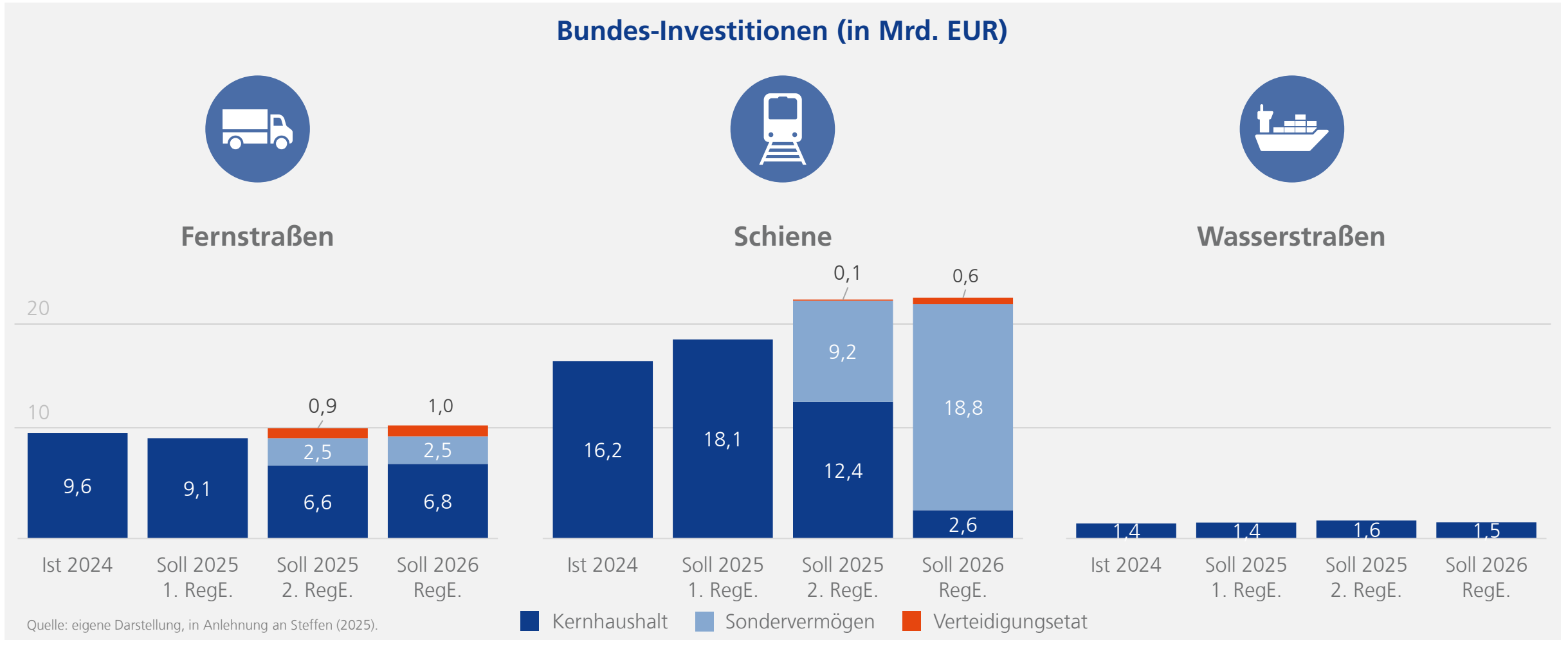
**Länder und
Kommunen**

100 Mrd. EUR

Einordnung

- Sondervermögen sinnvoll und geboten
- ... aber nicht ausreichend für immensen Investitionsbedarf
- Notwendigkeit für „Crowding-in“
- Kein Ersatz für eine Investitionsstrategie

Zusätzlichkeit – aus welchen Töpfen kommen die Mittel?



Kritik an der Verwendung

Vorwürfe massiver Zweckentfremdung



ifo Institut



iW INSTITUT
DER DEUTSCHEN
WIRTSCHAFT

Einordnung

Minister Klingbeil führt an

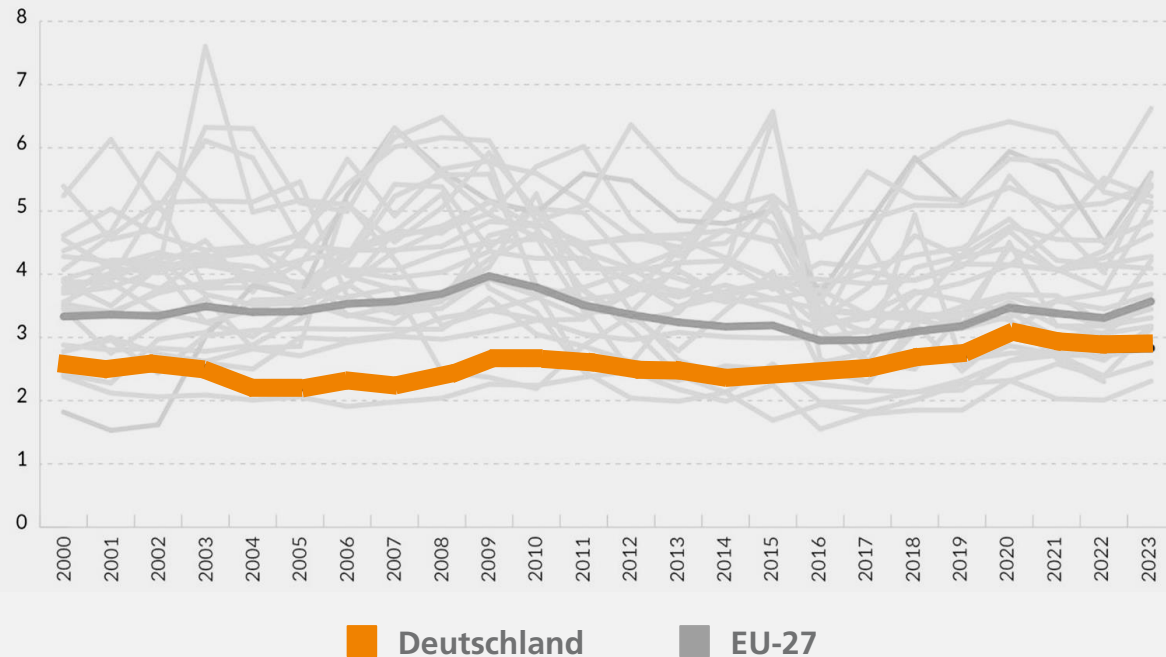
- „Versäumnisse der Vorgängerregierung“
- „Sinnvolle Abgrenzung nicht möglich“
- „Mittelabflusses als Indikator nicht aussagekräftig“

Aber ...

- BMF nutzt „breiten“ Investitionsbegriff der Haushaltsrechnung (inkl. nicht-investiver Ausgaben, z.B. Bürgschaften, Zuschüsse, laufende Kosten Digitalisierung)
- SVR: Mittel fließen durch teilweise intransparente Umschichtungen aus dem Kernhaushalt in konsumtive Ausgaben

Blick nach Europa – Öffentliche Investitionen

Anteil staatlicher Investitionen am BIP in der EU



Quelle: Petersen et al. (2025) aus Eurostat.

Einordnung

- Zwischen 2000 und 2023: Deutschland permanent unter dem EU-Durchschnitt
- 2023 nur Portugal und Irland mit geringeren öffentlichen Investitionen als Deutschland
- Gesamt-Bruttoinvestitionsquote Deutschlands seit 2000 unter EU-Wert – niedriger Anteil staatlicher Investition wird auch nicht durch private Investitionen kompensiert



2. Vorschläge zur Mobilisierung

Vorschläge für Maßnahmen der Bundesregierung

1. Infrastruktur-Sondervermögen bestimmungsgemäß verwenden



2. Flankierung des Infrastruktur-Sondervermögen durch privates Kapital

- nicht alles kann staatlich finanziert werden
- Sondervermögen mit privatem Kapital „hebeln“ – privates Kapital ausreichend vorhanden
- GANZ ENTSCHEIDEND: Projekt-Pipeline entwickeln



3. Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter vereinfachen

- nationales Planungs- und Baurecht grds. überarbeiten (entsprechend europäischer Ebene)
- sachgerechtes Vergaberecht für Infra-Vorhaben („one for many“)



Vorschläge für Schwerpunkte Mittelverwendung

Verkehrsinfrastruktur modernisieren



Fernstraße

- Verkehrsträger Nr. 1
Anteil Güterverkehrsleistung zurzeit >70 %



Schiene

- Priorität auf Sanierung der Hochleistungskorridore, aber auch des Flächennetzes
- insgesamt Kontinuität der Aktivitäten geboten



Wasserstraßen

- Fokus auf überalterte Schleusen
- Aufnahme im GenBeschlG als im „überragenden öffentlichen Interesse“

Vorschlag zur Wiederbelebung von ÖPP

ÖPP-Debatte in Deutschland „ideologisch geführt“

„Privat ist immer teurer“

„Autos“

„ÖPP ist e

„Schule

„Am Ende zahlt der Steuerzahler“

Quelle: Die Linke, Verdi, Gemeingut in BürgerInnenhand, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

ÖPP vs. konventioneller Beschaffung

Lebenszykluskosten mit Risikokosten -35%

Öffentlich-Private Partnerschaft

Langfristige Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und privaten Unternehmen. Dabei finanzieren, bauen und betreiben die privaten Partner z.B. Schulen, Straßen oder Krankenhäuser. Die öffentliche Hand bleibt Eigentümer.

Restwert der Assets

+27%

Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Christen (2024).

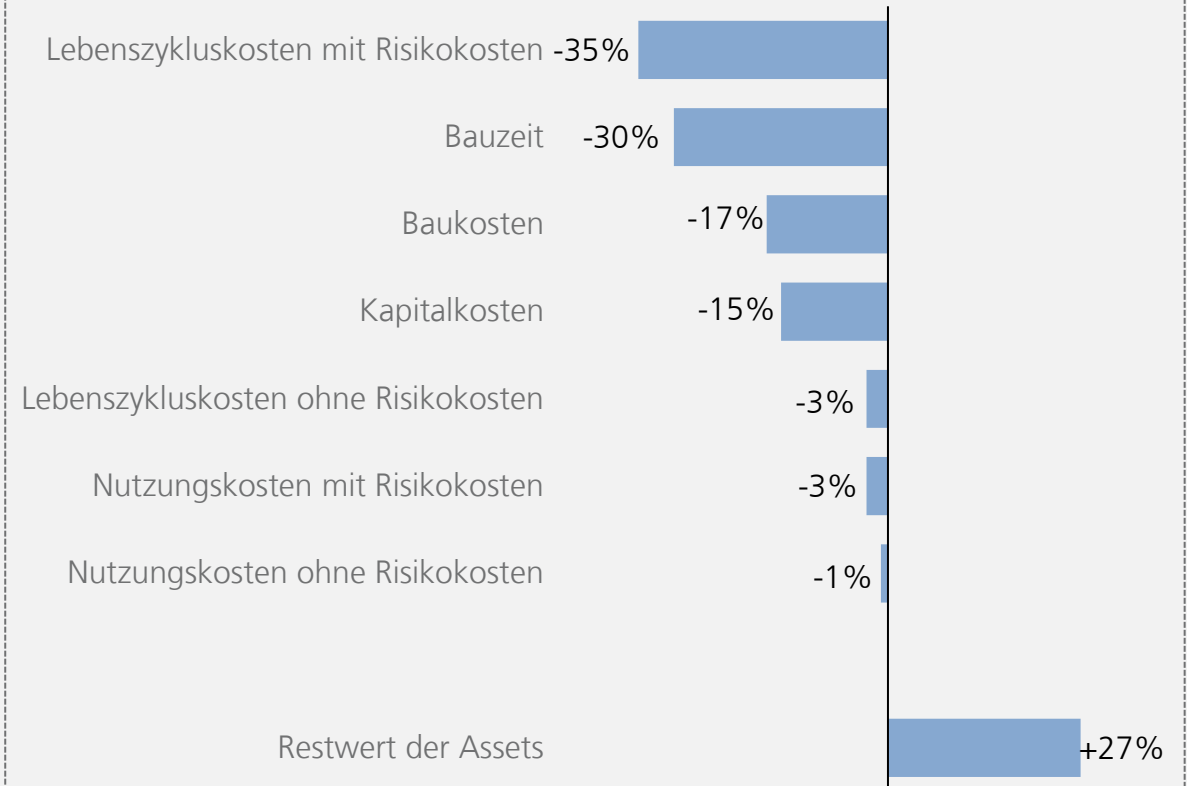
Vorschlag zur Wiederbelebung von ÖPP

ÖPP-Debatte in Deutschland „ideologisch geführt“

„Privat ist immer teurer“
„Autobahnen nicht privatisieren!“
„ÖPP ist eine Entdemokratisierung“
„Schulen nicht verkaufen“
„Am Ende zahlt der Steuerzahler“

Quelle: Die Linke, Verdi, Gemeingut in BürgerInnenhand, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

ÖPP vs. konventioneller Beschaffung



Quelle: eigene Darstellung, in Anlehnung an Christen (2024).

Vorschlag zur Wiederbelebung von ÖPP

ÖPP-Bericht Bundesregierung von 10/2023

- Hohe Kostentreue
- Große Termintreue der privaten Partner
- Bauqualität ist durchgehend hoch
- Hohe Nutzerzufriedenheit
- Breite Einbindung der Öffentlichkeit

ÖPP-Einordnung

- Verlässliche Beschaffungsalternative für öffentliche Infrastruktur
- Sollte stets ergebnisoffen geprüft werden

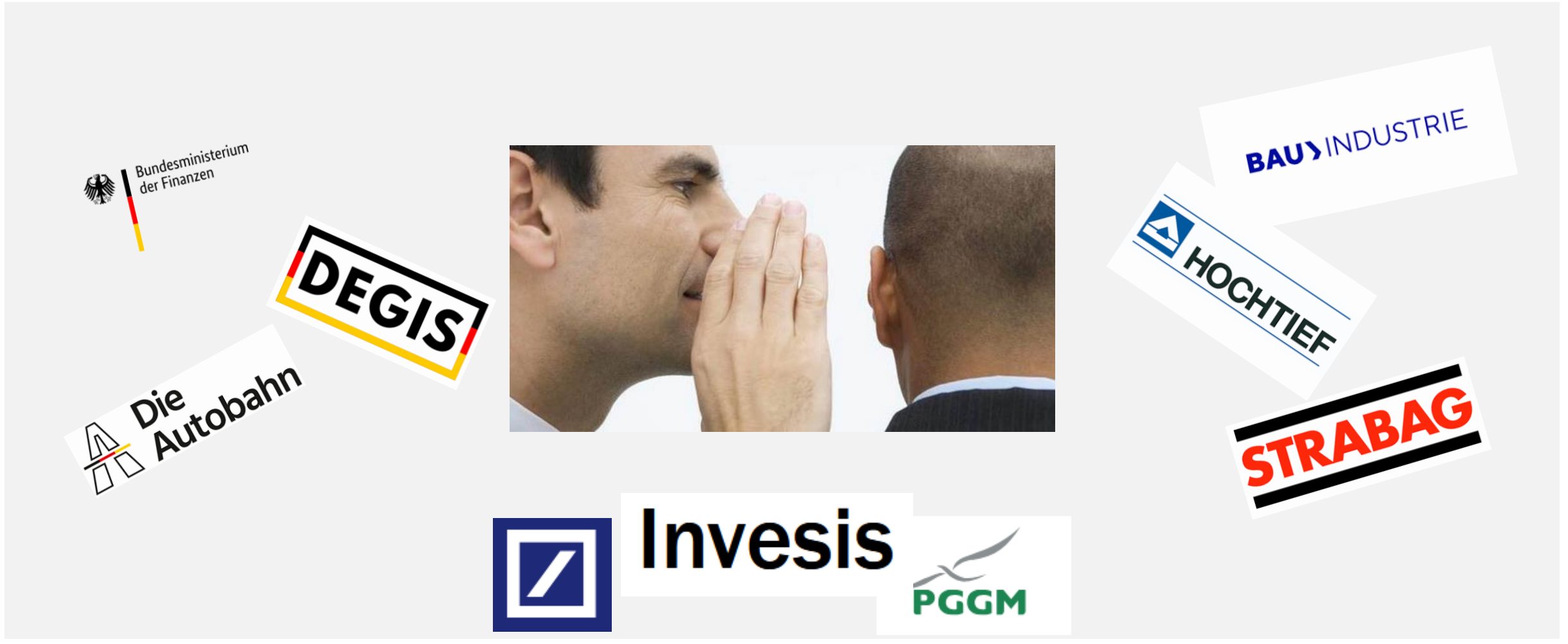
ABER:

- Gemäß Koalitionsvertrag: „ÖPP nur begrenzt nutzen“ – ohne Angabe sachlicher Gründe
- „*Kommissionitis*“ wird fortgesetzt



3. Politisches Handeln

Latest News aus Berlin ...

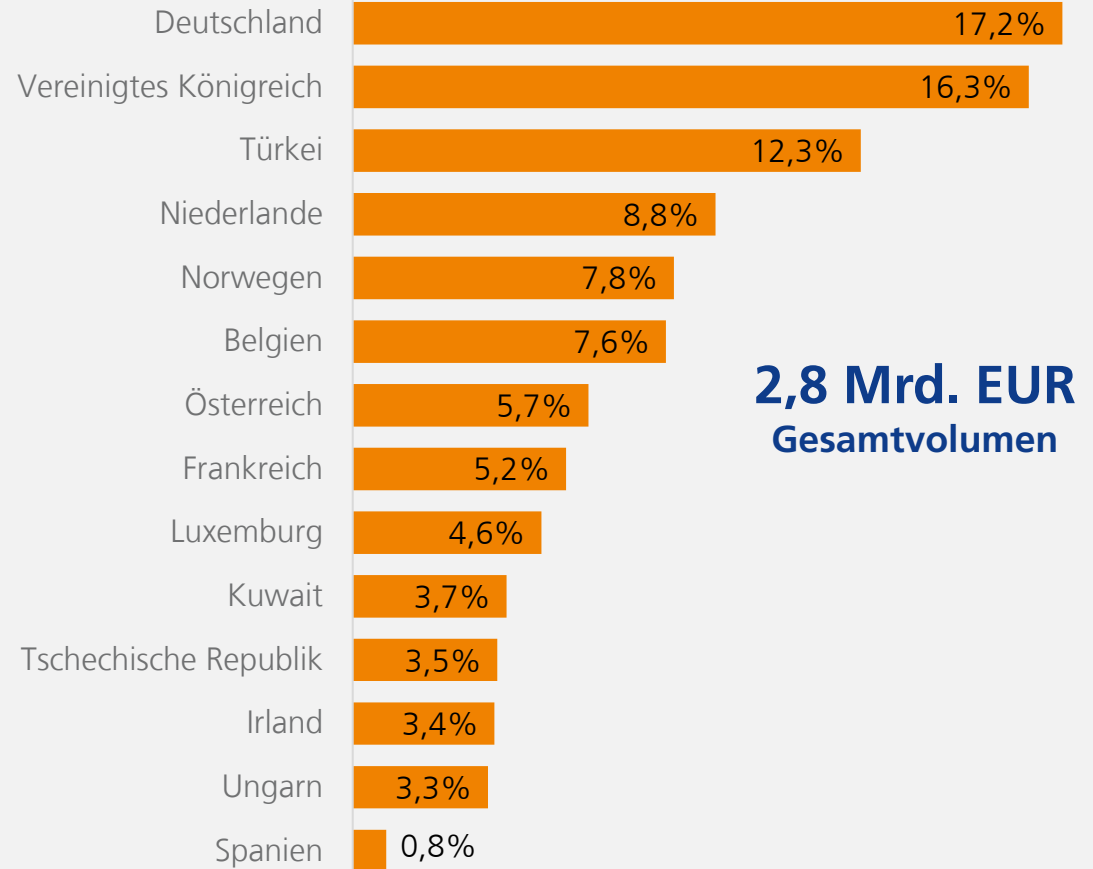
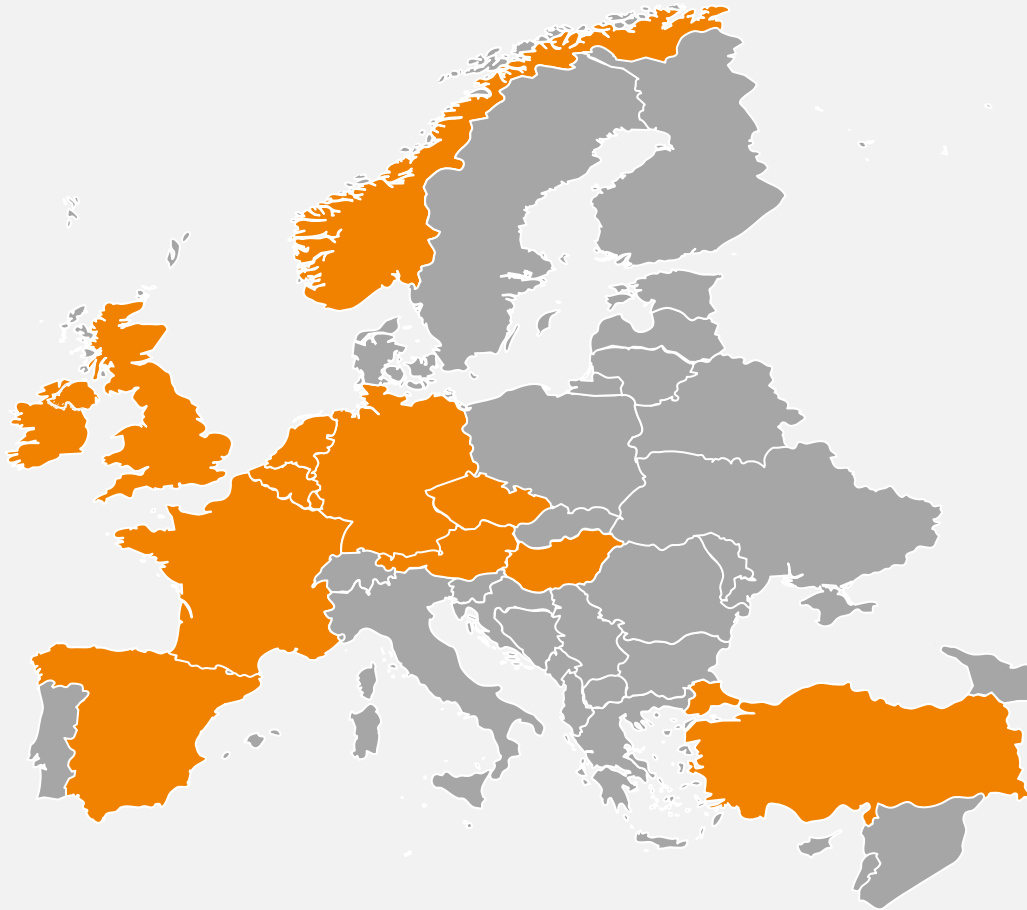




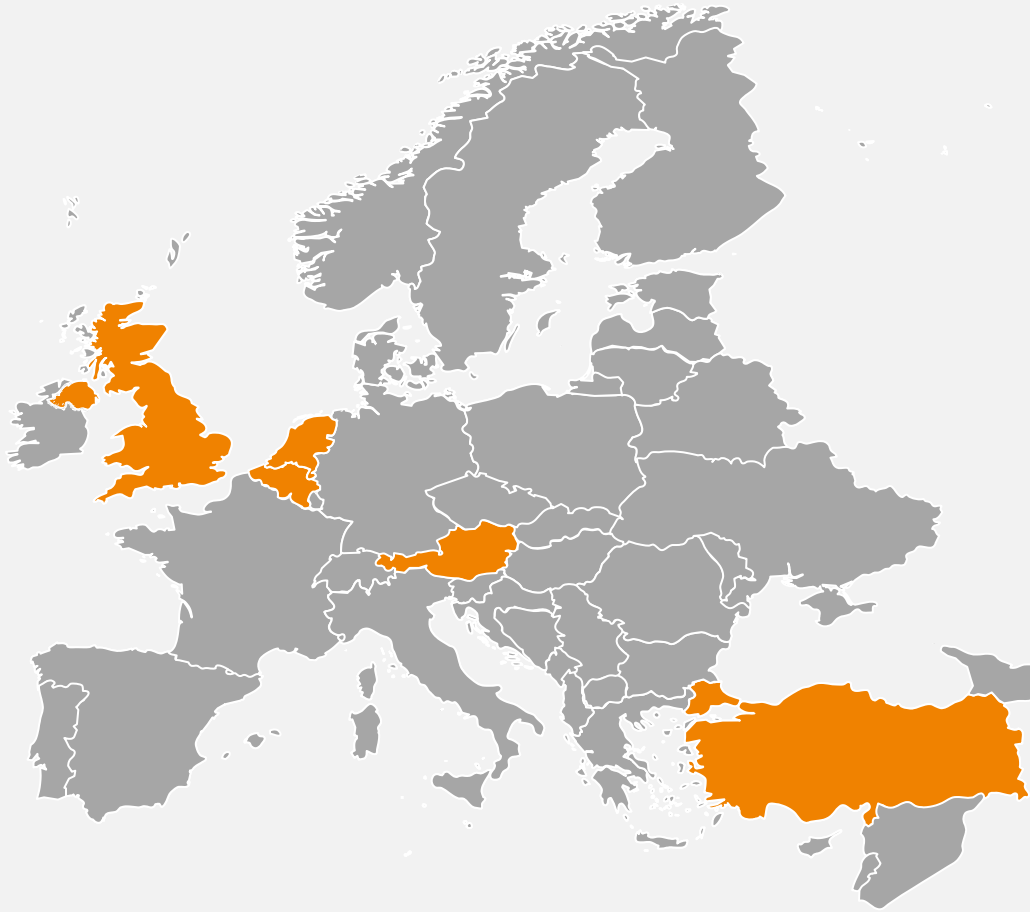
4. Infra-Aktivitäten DZ BANK AG

Infra-Portfolio DZ BANK AG

Infrastruktur-Portfolio nach Ländern – Stand 31.12.2025



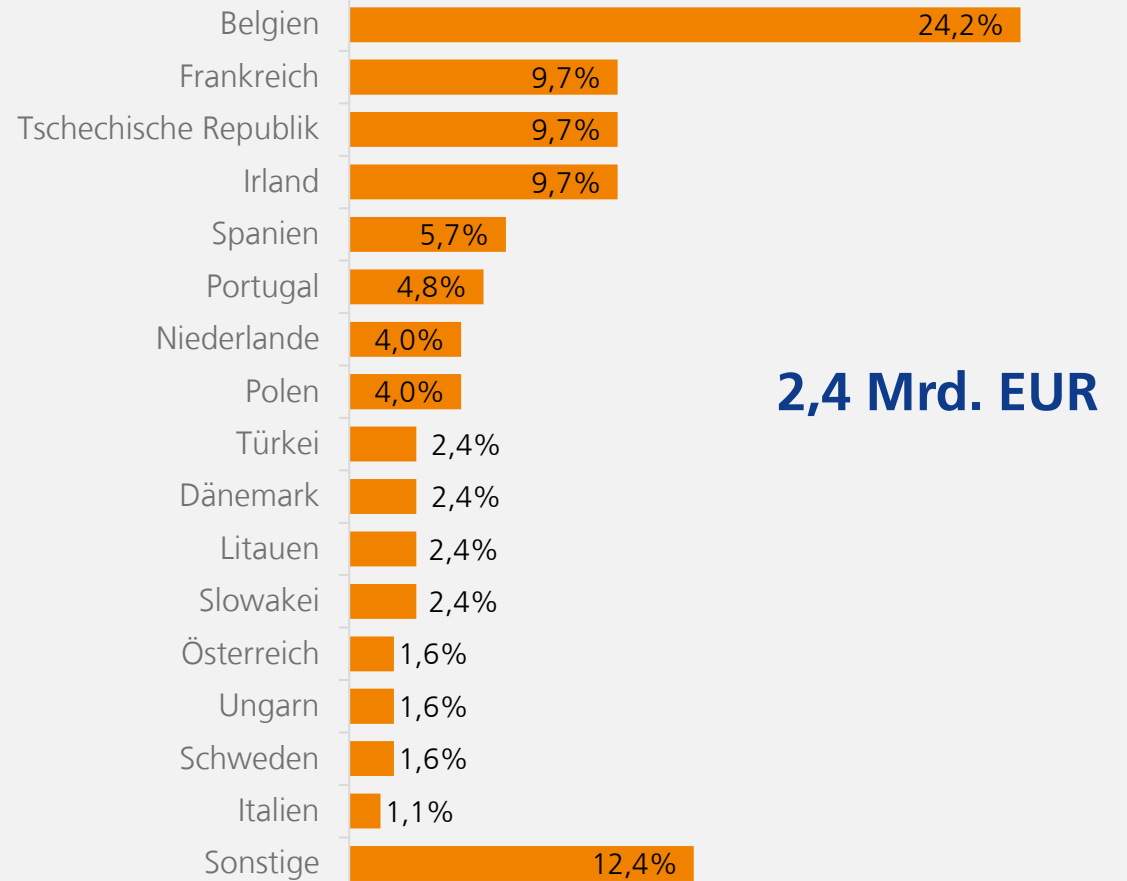
Abgeschlossene Projekte 2025/26 DZ BANK AG



Projekt	Ort	GIK in Mio. €
Wasserprojekt HARP	GB	5.000
A15 Amsterdam	NL	1.300
Autobahn R4 Gent	BE	1.100
Berufsschule Wien	AT	130
Bildungscampus Wien	AT	110
Autobahn Canakkale	TR	1.800
Autobahn Mersin	TR	1.000

Infra-Pipeline 2026/27 DZ BANK AG

Infrastruktur-Pipeline nach Ländern – Stand 30.04.2026



Unsere praktischen Erfahrungen mit ÖPPs?

Bau



- regelmäßig im Zeitrahmen
- regelmäßig im Kostenrahmen

Betrieb



- liefern definierte Qualität über 25 bis 30 Jahre
- vergleichsweise geringe Betriebskosten
- Kostenüberschreitungen gehen zu Lasten des Betreibers

Unsere Erfahrungen stehen im Einklang mit allen Fachstudien

Politische Arbeit der DZ BANK

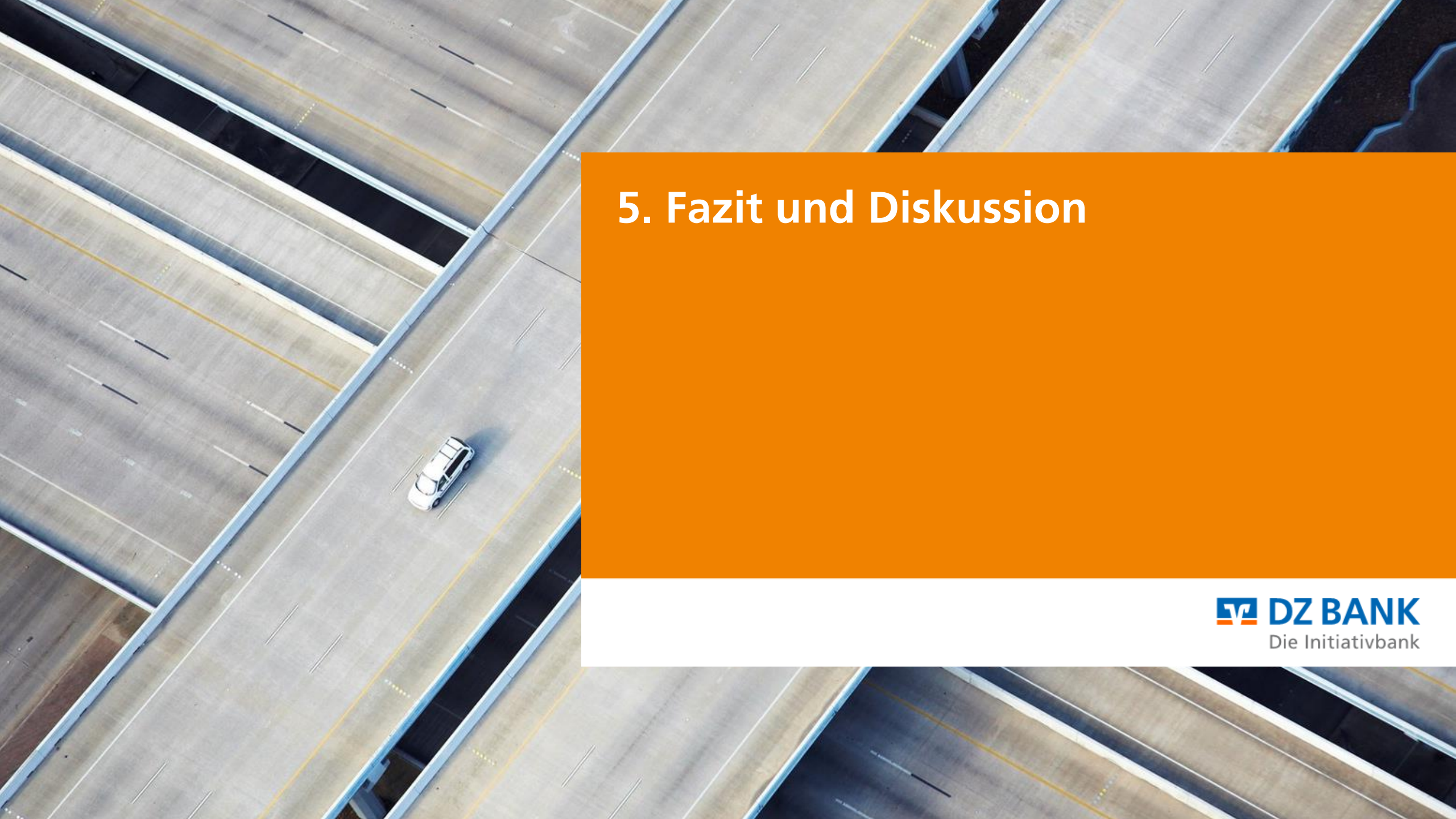
Langjähriger, intensiver Dialog mit öffentlicher Hand auf allen Ebenen

DZ BANK urspr. Gründungsmitglied der „PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH“

- Gründung 2008 unter Finanzminister Steinbrück
- urspr. konzipiert als Berater der öffentlichen Hand zur Lösung des Investitionsstaus
- Aufgrund massiver Kritik (v.a. Die Linke, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Gewerkschaften, div. NGOs):
 - heute kein Fokus mehr auf ÖPP
 - Ausstieg der privatwirtschaftlichen Mitglieder

Aktives Mitglied des Dialog Infrastruktur e.V.

Plattform zum Austausch öffentlicher Hand und Wirtschaft zur effizienten Umsetzung von Infrastrukturvorhaben



5. Fazit und Diskussion



Fazit

Europa

Umfangreiche Mobilisierung privaten Kapitals **in zahlreichen Ländern**

Deutschland

- Bislang **Sondervermögen** „überwiegend zweckentfremdet“
- **Politik spricht** regelmäßig über privates Kapital – „da ist nix dahinter“
- **Lösungsansätze** liegen auf dem Tisch, **werden** aber **nicht aufgegriffen**
- Analysen zu **ÖPP-Mehrwert** werden „politisch konsequent ignoriert“

Es fehlt seit Jahrzehnten am politischen Willen.

Dabei wäre Zeit für Taten!



Fragen und Diskussion

Was können wir als genossenschaftliche Finanzgruppe noch tun?

Gemeinsam Erfolg gestalten.

Wir begeistern Kunden.
Handeln partnerschaftlich.
Für gemeinsamen Erfolg.



Wolfgang Meyer

Abteilungsleiter
SFI
Infrastruktur, Erneuerbare
Energien, PPP, Immoleasing



DZ BANK AG
Platz der Republik
60325 Frankfurt am Main

Telefon +49 69 7447 2100
Mobil +49 172 6163469
wolfgang.meyer@dzbank.de



Marc Nettelbeck

Director
Infrastructure & Project Finance
EMEA



DZ BANK AG
Platz der Republik
60325 Frankfurt am Main

Telefon +49 69 7447 90422
Mobil +49 172 611 3028
marc.nettelbeck@dzbank.de

Disclaimer

Dieses Dokument dient ausschließlich Informationszwecken. Dieses Dokument ist durch die DZ BANK AG Deutsche Zentral- Genossenschaftsbank („DZ BANK“) erstellt und zur Verteilung in der Bundesrepublik Deutschland bestimmt. Dieses Dokument darf im Ausland nur in Einklang mit den dort geltenden Rechtsvorschriften verteilt werden, und Personen, die in den Besitz dieser Informationen und Materialien gelangen, haben sich über die dort geltenden Rechtsvorschriften zu informieren und diese zu befolgen.

Dieses Dokument stellt weder ein öffentliches Angebot noch eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zum Erwerb von Wertpapieren oder Finanzinstrumenten dar. Die DZ BANK ist insbesondere nicht als Anlageberater oder aufgrund einer Vermögensbetreuungspflicht tätig. Dieses Dokument ist keine Finanzanalyse. Alle hierin enthaltenen Bewertungen, Stellungnahmen oder Erklärungen sind diejenigen des Verfassers des Dokuments und stimmen nicht notwendigerweise mit denen dritter Parteien überein.

Die DZ BANK übernimmt keine Haftung für unmittelbare oder mittelbare Schäden, die durch die Verteilung und/oder Verwendung dieses Dokuments verursacht werden und/oder mit der Verteilung und/oder Verwendung dieses Dokuments im Zusammenhang stehen. Eine Investitionsentscheidung bezüglich irgendwelcher Wertpapiere oder sonstiger Finanzinstrumente sollte auf der Grundlage eines Beratungsgesprächs sowie Prospekts oder Informationsmemorandums erfolgen und auf keinen Fall auf der Grundlage dieses Dokuments.

Die Inhalte dieses Dokuments entsprechen dem Stand zum Zeitpunkt der Erstellung des Dokuments. Sie können aufgrund künftiger Entwicklungen überholt sein, ohne dass das Dokument geändert wurde.

Quellenverzeichnis

1.) Berndt, Dirk; Kiermayr, Thomas; Klukas, Achim; Reiterer, Alexander; Ruf, Miriam; Schwender, Thomas; Valeske, Bernd; Ziehn, Jens (2025): Unsere Forschungspolitischen Empfehlungen für eine »zukunftsichere Verkehrsinfrastruktur«, Resiliente und digitale Verkehrsinfrastruktur als Rückgrat der Wirtschaft und Gesellschaft für bedarfsgerechte Mobilität in Deutschland, Fraunhofer-Gesellschaft zur Förderung der angewandten Forschung e. V., München

2.) Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.) (2025): Investitionsrahmenplan (IRP) 2025–2029 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, Berlin



3.) Christen, Jörg (2024): Europäische PPP-Vergleichsstudie : Eine Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit der Lebenszykluskosten von über 1000 konventionellen Gebäuden und 18 PPP-Projekten in Deutschland, Mainz

Quellenverzeichnis II

4.) KfW Bankengruppe (Hrsg.) (2026): KfW-Kommunalpanel 2026, online



5.) Petersen, Thieß; Meisiek, Anne; Wortmann, Marcus (2025): Öffentliche Investitionen in Deutschland – Status quo und Ausblick, Focus Paper Nr. 31, Bertelsmann Stiftung, Gütersloh



6.) Puls, Thomas; Schmitz, Edgar (2025): IW-Trends, Wie stark beeinträchtigt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in Deutschland?, in: IW-Trends 3/2025, Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung Jahrgang 52



7.) Steffen, Sophie (2025): Brancheninfo Bau, „BUNDESHAUSHALT UND SONDERVERMÖGEN INFRASTRUKTUR UND KLIMANEUTRALITÄT“

