



Brücken, Schienen, Netze: Warum Versicherer mehr Infrastruktur finanzieren wollen

Ute Pappelbaum

Straßen, Brücken, Stromnetze und Schienen gelten als zentrale Baustellen für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Mit einem 10-Punkte-Plan fordert die Versicherungswirtschaft nun bessere Rahmenbedingungen für private Infrastrukturinvestitionen. Dahinter steht eine größere Frage: Wie lässt sich ausreichend Kapital für den Modernisierungsbedarf mobilisieren – und warum fließt es bislang oft nicht in die Projekte, die Deutschland dringend braucht?

Damit geht es um deutlich mehr als eine neue Anlageklasse für Versicherer. Die Branche bewirbt sich als langfristiger Finanzierungspartner für Straßen, Brücken, Schulen, Krankenhäuser, Bahnhöfe und Hochwasserschutzanlagen – und greift damit unmittelbar in die Debatte über die wirtschaftliche Erneuerung des Standorts Deutschland ein.

Die Forderungen kommen nicht von ungefähr. Deutsche Versicherer verwalten Kapitalanlagen in Billionenhöhe und zählen zu den größten institutionellen Investoren Europas. Infrastrukturprojekte gelten für viele von ihnen grundsätzlich als attraktive Anlageform, weil sie langfristige Laufzeiten und vergleichsweise stabile Erträge bieten – Eigenschaften, die gut zu den langfristigen Verpflichtungen von Lebens- und Rentenversicherern passen. Aus Sicht der Branche fehlt es deshalb weniger an verfügbarem Kapital als an ausreichend planbaren und investierbaren Projekten.

Kapital ist nicht das Problem

Die politische Diskussion über Infrastrukturinvestitionen konzentriert sich seit Jahren auf fehlende öffentliche Mittel. Mit dem Infrastruktur-Sondervermögen und den Überlegungen zum Deutschlandfonds versucht die Bundesregierung nun, zusätzliche Finanzierungsquellen zu erschließen.

Der GDV setzt an einem anderen Punkt an. Aus Sicht der Versicherer mangelt es nicht primär an Kapital, sondern an investierbaren Projekten. Institutionelle Investoren verfügen über langfristige Mittel, die grundsätzlich zu den langen Laufzeiten von Infrastrukturvorhaben passen. Was fehlt, sind standardisierte Strukturen, verlässliche Projektpipelines und kalkulierbare Rendite-Risiko-Profile.

Genau deshalb fordert der Verband eine Plattform für kommunale Infrastrukturprojekte, standardisierte Vertragswerke sowie eine stärkere Bündelung kleinerer Vorhaben. Ziel ist es, Transaktionskosten zu senken

und Infrastrukturinvestitionen überhaupt erst für große Kapitalanleger zugänglich zu machen.

Die ökonomische Logik dahinter ist klar: Kapital fließt nicht dorthin, wo der Bedarf am größten ist, sondern dorthin, wo Risiken, Erträge und regulatorische Rahmenbedingungen berechenbar sind.

Der eigentliche Konflikt: Staatliche Kontrolle versus private Effizienz

Besonders deutlich wird diese Spannung beim Thema Öffentlich-Private Partnerschaften.

Der GDV fordert eine bundesweite ÖPP-Strategie, Pilotprojekte in verschiedenen Infrastruktursegmenten und verpflichtende Wirtschaftlichkeitsvergleiche zwischen konventioneller Beschaffung und ÖPP-Modellen bei Projekten ab zehn Millionen Euro. Dabei sollen Lebenszykluskosten, Termin- und Kostentreue stärker berücksichtigt werden.

Ordnungspolitisch berührt dies einen alten Konflikt. Infrastruktur gilt traditionell als Kernaufgabe des Staates. Gleichzeitig zeigen viele Großprojekte der vergangenen Jahre, dass öffentliche Auftraggeber häufig an Planungsengpässen, Personalmangel und komplexen Vergabeverfahren scheitern.

Die Versicherungswirtschaft argumentiert deshalb nicht über Privatisierung, sondern über Professionalisierung. Der Staat soll Eigentümer bleiben, private Partner jedoch Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb übernehmen, wenn dadurch Projekte schneller und wirtschaftlicher umgesetzt werden können.

Damit verschiebt sich die Debatte. Nicht mehr die Frage nach der Eigentümerschaft steht im Mittelpunkt, sondern die Frage nach der Leistungsfähigkeit staatlicher Projektsteuerung.

Warum Kommunen zum Engpass werden

Besondere Aufmerksamkeit widmet der GDV den Städten und Gemeinden.

Dort konzentriert sich ein erheblicher Teil des Investitionsstaus. Gleichzeitig verfügen viele Kommunen weder über ausreichend Fachpersonal noch über die Erfahrung, komplexe Infrastrukturprojekte für institutionelle Investoren aufzubereiten.

Der Verband fordert deshalb den Ausbau von Beratungs- und Kompetenznetzwerken sowie standardisierte Verfahren für die Strukturierung von Projekten. Auch bestehende ÖPP-Netzwerke sollen ausgebaut und besser miteinander verknüpft werden.

Ökonomisch ist das ein zentraler Punkt. Infrastrukturinvestitionen scheitern häufig nicht an der Finanzierung, sondern an fehlenden administrativen Kapazitäten. Zusätzliche Milliarden entfalten nur dann Wirkung, wenn Kommunen in der Lage sind, Projekte tatsächlich umzusetzen.

Die Diskussion über Infrastruktur entwickelt sich damit zunehmend von einer Finanzierungsfrage zu einer Governance-Frage.

Deutschlandfonds als Testfall für die Kapitalmarktpolitik

Besonders bemerkenswert ist die Forderung, Infrastruktur als eigenständige Zieldimension im Deutschlandfonds zu verankern. Zudem schlägt der GDV KfW-Garantien von bis zu einer Milliarde Euro vor, um privates Kapital leichter zu mobilisieren und regulatorische Risiken abzufedern. Hier zeigt sich die eigentliche wirtschaftspolitische Dimension des Vorstoßes.

Der Deutschlandfonds soll privates Kapital für strategische Investitionen aktivieren. Gelingt dies bei Infrastruktur, entsteht ein neuer Finanzierungs kanal zwischen Staat und institutionellen Investoren. Scheitert der Ansatz an Bürokratie, Projektmangel oder politischen Unsicherheiten, droht der Fonds zu einem weiteren Förderinstrument ohne ausreichende Investitionswirkung zu werden.

Für Versicherer geht es dabei nicht nur um neue Anlagemöglichkeiten. Die Branche versucht, ihre Rolle im Wirtschaftssystem neu zu definieren: vom klassischen Risikoträger hin zum langfristigen Mitfinanzierer öffentlicher Zukunftsinvestitionen.

Konsequenz

Der Vorstoß des GDV offenbart eine strukturelle Verschiebung in der deutschen Wirtschaftspolitik. Der Staat verfügt künftig über mehr Investitionsmittel als in den vergangenen Jahren, aber nicht zwangsläufig über die Kapazitäten, diese effizient einzusetzen. Genau an dieser Stelle wollen institutionelle Investoren ansetzen.

Ob daraus tatsächlich mehr Brücken, Schulen oder Bahnstrecken entstehen, entscheidet sich jedoch nicht an den Kapitalmärkten. Entscheidend sind planbare Projekte, standardisierte Verfahren und politische Verlässlichkeit. Kapital kann Infrastruktur finanzieren. Bauen kann es sie nicht.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4950243/gdv-infrastruktur-deutschlandfonds-private-investitionen-versicherer/>