

➤ **INFRASTRUKTUR ALS FINANZPOLITISCHER SPIELBALL?**

Chancen und Risiken des
Sondervermögens Infrastruktur
und Klimaneutralität

WHITE PAPER
November 2025





Inhalt

Executive Summary	3
Einleitung und Problemdefinition	4
Beschreibung und Chronologie des Themas	5
Eckdaten und Mittelverteilung	6
Volkswirtschaftlicher Kontext	8
Positionen und Handlungsempfehlungen	10
Ausblick und Fazit – Quo vadis Infrastrukturpolitik?	12

Executive Summary

Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) ist mit einem Volumen von 500 Mrd. Euro bis 2036 eines der ambitioniertesten staatlichen Investitionsprogramme der deutschen Nachkriegsgeschichte. Ziel ist es, die Infrastruktur zu modernisieren und das Wachstumspotenzial des Standorts Deutschland zu stärken. Aus Sicht der ostdeutschen Bauindustrie ist klar: Das SVIK bietet Chancen – aber nur, wenn es zielgerichtet und flankiert von Reformen umgesetzt wird.

Volkswirtschaftliche Mechanismen

Kurzfristig kann das SVIK über eine erhöhte staatliche Nachfrage Konjunkturimpulse auslösen. Auftragseingänge und Umsätze im Bauhauptgewerbe könnten steigen, zusätzliche Beschäftigung entstehen und Einkommen und Steuereinnahmen wachsen. Gesamtwirtschaftliche Nebenwirkungen, in Form von steigenden Preisen und Zinsen, können die erhofften Wachstumseffekte des SVIK jedoch schmälern. Entscheidend ist die mittel- und langfristige Perspektive: Nur wenn die Investitionen zusätzlich in die klassische Infrastruktur fließen, kann die Produktivität gesteigert und das Wachstumspotenzial dauerhaft erhöht werden.

Notwendige Bedingungen

Damit die Mittel rasch und wirksam eingesetzt werden, braucht es belastbare und priorisierte Listen konkreter Infrastrukturvorhaben, die mit Mitteln aus dem SVIK finanziert werden sollen, ausreichende Kapazitäten in den Verwaltungen sowie schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Digitalisierung und Bürokratieabbau sind hierbei zentrale Hebel. Ohne diese Voraussetzungen droht das SVIK in der Praxis zu versanden. Es ist unwahrscheinlich, dass die notwendigen Bedingungen kurzfristig geschaffen werden können – deshalb sind mögliche Konjunkturreffekte in der kurzen Frist weniger relevant als die langfristige Wirkung.

Risiken

Das SVIK startet unter suboptimalen Bedingungen: Die Zusätzlichkeit wurde im SVIKG faktisch ausgehebelt und soll nur für Investitionen des Bundes gelten. Außerdem wurde der Verwendungsbereich zu breit gefasst und die Messung der Zielerreichung zu unkonkret formuliert. Dies verringert die Wahrscheinlichkeit, dass das SVIK Wachstum fördern wird.

Sollten außerdem Strukturreformen ausbleiben, besteht die Gefahr, dass das SVIK zu einem schuldenfinanzierten Strohfeuer wird: mit kurzfristigen Konjunkturimpulsen, aber keiner nachhaltigen Verbesserung der Infrastruktur. Zudem steigt mit der massiven Verschuldung die Zinslast der Haushalte. Mittel- bis langfristig könnte dies den investiven Spielraum in den regulären Haushalten verringern. Auf den Kapitalmärkten drohen steigende Renditen und Zinsen sowie ein Crowding-out privater Investitionen.

Handlungsempfehlungen

Damit das SVIK trotzdem eine positive Wirkung entfalten kann, sind folgende Maßnahmen notwendig:

- **Projektlisten transparent machen:** Priorisierte, öffentlich einsehbare Projektlisten konkreter Infrastrukturvorhaben sichern Nachvollziehbarkeit und Effizienz.
- **Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen:** Fristen, Standardisierung und Digitalisierung konsequent umsetzen.
- **Verwaltungskapazitäten ausbauen:** Mehr qualifiziertes Personal in Planung, Genehmigung und Ausschreibung.
- **Infrastrukturinvestitionen in den Haushalten priorisieren und verstetigen:** Eine langfristige Finanzierung der Infrastruktur sichern.

Das SVIK ist eine Chance, den Investitionsrückstand aufzuholen und zu einer Modernisierung der Infrastruktur beizutragen. Ob es gelingt, hängt jedoch weniger vom Volumen der Mittel als von den politischen und administrativen Rahmenbedingungen ab.

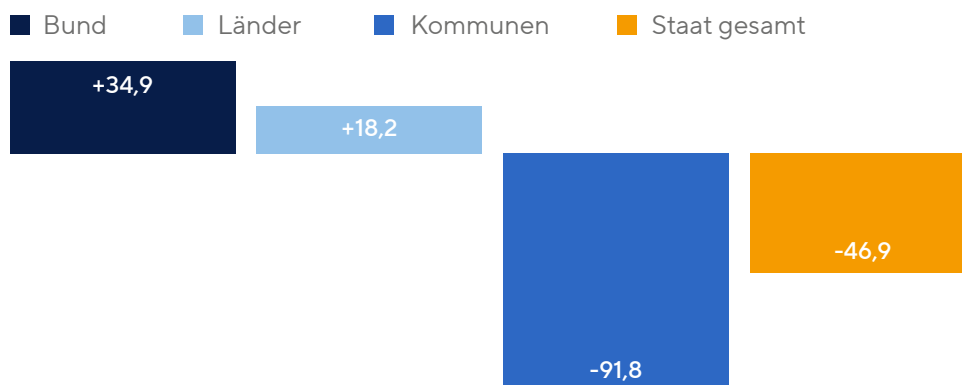
Einleitung und Problemdefinition

Zustand der Infrastruktur in Deutschland

Der Bauindustrieverband Ost e. V. (BIVO) hat bereits 2023 in seinem Schwarzbuch *Der Staat als Bauherr – Öffentliche Finanzen und Investitionen in die Infrastruktur* festgestellt, dass Deutschland von seiner infrastrukturellen Substanz lebt. Diese Sichtweise ist mittlerweile politischer Konsens. Ereignisse wie der Einsturz der Carola-Brücke in Dresden haben dies dramatisch verdeutlicht. Seit Jahrzehnten reichen die Investitionen von Bund, Ländern und Kommunen nicht aus, um die infrastrukturelle Substanz zu erhalten, geschweige denn weiterzuentwickeln. Der Substanzverlust der öffentlichen Infrastruktur summiert sich im Zeitraum von 2000 bis 2023 auf ca. 47 Mrd. Euro – getrieben durch negative Nettoanlageinvestitionen der Kommunen. Das bedeutet, dass Wertverzehr und Verschleiß (Abschreibungen) in diesem Zeitraum insgesamt deutlich höher als die getätigten Erhaltungs- und Erweiterungsaufwendungen waren.

Der mangelhafte Zustand der Infrastruktur spiegelt sich auch im internationalen Vergleich wider: Im Standort-Ranking der IMD Business School rangiert Deutschland im Bereich der grundlegenden Infrastruktur aktuell lediglich auf Platz 28.

Nettoanlageinvestitionen des Staates in Bauten, 2000 bis 2023 (in Mrd. Euro)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen BIVO

Relevanz für die (ostdeutsche) Bauindustrie

Eine intakte öffentliche Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Gleichzeitig ist sie Geschäftsgrundlage für viele der ostdeutschen Bauunternehmen. Straßen-, Brücken-, Gleis- und auch Hochbauunternehmen hängen oftmals direkt von öffentlichen Investitionen in die Infrastruktur ab. Sie richten ihre Geschäftsaktivitäten nach den Haushaltsplänen der Gebietskörperschaften aus, stellen Personal ein und investieren in Sachkapital, um geplante Bauvorhaben umsetzen zu können. Zugleich beeinträchtigt der mangelhafte Erhalt der Infrastruktur unmittelbar die betrieblichen Abläufe in der Bauwirtschaft.

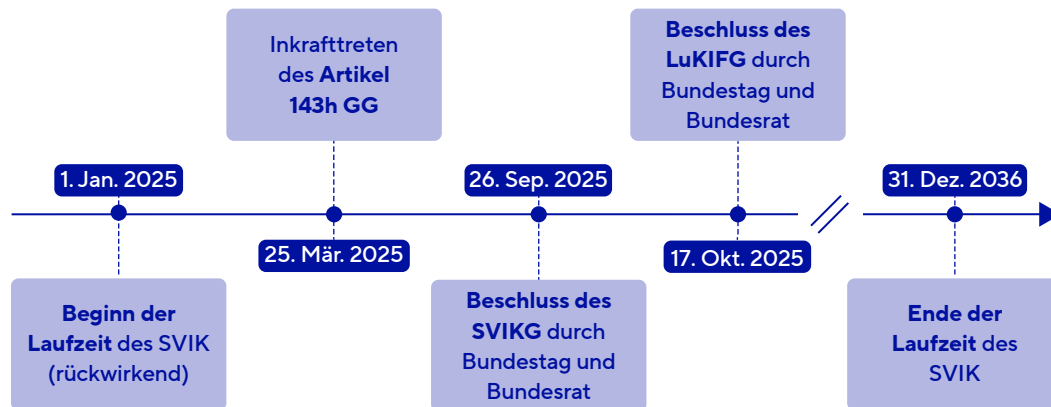
Beschreibung und Chronologie des Themas

Zwar besteht inzwischen breite Einigkeit über den Investitionsstau, doch eine konsequente Sanierung und Weiterentwicklung der Infrastruktur scheiterte bislang an fehlender politischer Priorität, Finanzierungsfragen und strukturellen Hemmnissen. Um diesem Problem zu begegnen, hat die Bundesregierung 2025 das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) beschlossen.

Das SVIK ist kein Vermögen im klassischen Sinne, sondern ein rechtlicher Rahmen, über den der Bund bis 2036 zusätzliche Schulden von bis zu 500 Mrd. Euro aufnehmen darf. Es entstand im Zuge der Koalitionsverhandlungen 2025: CDU/CSU und SPD verständigten sich auf ein Infrastruktursondervermögen, Die Grünen stimmten unter der Bedingung zu, dass 100 Mrd. Euro in den Klima- und Transformationsfonds (KTF) fließen. Im März 2025 wurde dazu Artikel 143h im Grundgesetz entsprechend ergänzt. Die konkrete Umsetzung des SVIK regeln das Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG) sowie das Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG).

Die Bundesländer schaffen wiederum eigene rechtliche Voraussetzungen, um die Mittel, die sie aus dem SVIK erhalten werden, zu verwalten und zu verausgaben.

Chronologie und Zeitplan des SVIK (Stand 17. Oktober 2025)



Eckdaten und Mittelverteilung

100 Mrd. Euro aus dem SVIK stehen den Bundesländern insgesamt zur Verfügung.

Die Verteilung der Mittel unter den Ländern soll nach dem Königsteiner Schlüssel erfolgen. Die Weitergabe von Mitteln durch die Länder an die Kommunen wird zwischen den Ländern und den jeweiligen Kommunalverbänden verhandelt.

Verbandsgebiet Ost: Anteile an Finanzierungsrahmen des SVIK 2025-2036 (Mrd. Euro)

Verbandsgebiet Ost	15,6
Berlin	5,2
Brandenburg	3,0 (davon 1,5 Mrd. Euro an Kommunen)
Sachsen	4,8 (davon 2,8 Mrd. Euro an Kommunen)
Sachsen-Anhalt	2,6 (davon 1,6 Mrd. Euro an Kommunen)

Quelle: LuKIFG, Informationen der Landesregierungen, Berechnungen BIVO; bei den kommunalen Mittelangaben handelt es sich um vorläufige Berechnungen (Stand 23. Oktober 2025)

Zusätzlichkeit und Verwendungsbereiche

Zentrale Streitpunkte im Rahmen der Umsetzung des SVIK sind das Prinzip der Zusätzlichkeit sowie die Verwendungsbereiche für die Mittel.

Zusätzlichkeit

Das Prinzip der Zusätzlichkeit besagt, dass die Mittel aus dem SVIK für Infrastrukturinvestitionen, die über die bereits in den regulären Haushalten geplanten Infrastrukturinvestitionen hinausgehen, verwendet werden müssen. Hierdurch soll verhindert werden, dass das SVIK eine reine Entlastung der Haushalte darstellt, ohne dass insgesamt mehr in die Infrastruktur investiert wird. Allerdings wurden die Bundesländer und Kommunen von der Zusätzlichkeit befreit. Nur die Investitionen des Bundes müssen dieses Kriterium erfüllen.

Im SVIKG wurde für die Zusätzlichkeit zudem ein schwacher und leicht umgänglicher Indikator gewählt. So soll eine Investitionsquote von mindestens zehn Prozent in der Haushaltsplanung des jeweiligen Jahres als „angemessen“ (Art. 143h Abs. 1 GG) gelten und für die Erfüllung des Kriteriums reichen.

Wenn der Bund eine solche Investitionsquote, gelten seine Investitionen mit Mitteln aus dem SVIK automatisch als zusätzlich, unabhängig davon, ob sie in neue (zusätzliche) Vorhaben fließen, oder in solche, die im regulären Haushalt bereits geplant waren.

Die Bewertung einer Investitionsquote von zehn Prozent als „angemessen“ sowie die Befreiung der Länder von der Zusätzlichkeit erscheinen angesichts der offensichtlichen Unterfinanzierung der öffentlichen Infrastruktur nicht nachvollziehbar. Aufgrund dieser Regelungen besteht die Möglichkeit, dass das SVIK insgesamt nicht zu einer Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen führen wird, sondern nur zu einer Verschiebung der Finanzierung dieser Investitionen, von den Haushalten zum SVIK.

Verwendungsbereiche

In § 4 Abs. 1 des SVIKG sowie in § 3 Abs. 1 des LuKIFG sind die Bereiche geregelt, in denen Investitionen des Bundes, der Länder und der Kommunen mit

Mitteln aus dem SVIK finanziert werden sollen. Sachsen plant die Verwaltung der rund 4,8 Mrd. Euro, die dem Freistaat zustehen, über einen sogenannten Sachsenfonds. In § 2 Abs. 3 des Sachsenfonds-Gesetzes (SaFoG) werden die angestrebten Verwendungsbereiche für die Mittel aufgeführt.²

Verwendungsbereiche: Investitionen aus dem SVIKG

Bund (§ 4 Abs. 1 SVIKG)	Länder und Kommunen (§ 3 Abs. 1 LuKIFG)	Sachsen (§ 2 Abs. 3 SaFoG)
1. Zivil- und Bevölkerungsschutz 2. Verkehrsinfrastruktur 3. Krankenhausinfrastruktur 4. Energieinfrastruktur 5. Bildungs-, Betreuungs- und Wissenschaftsinfrastruktur 6. Forschung und Entwicklung 7. Digitalisierung 8. Bauen und Wohnen 9. Sport	1. Bevölkerungsschutz 2. Verkehrsinfrastruktur 3. Krankenhaus-, Reha-bilitations- und Pflegeinfrastruktur 4. Energie- und Wärmeinfrastruktur 5. Bildungsinfrastruktur 6. Betreuungsinfrastruktur 7. Wissenschaftsinfrastruktur 8. Forschung und Entwicklung 9. Digitalisierung	1. Bildungsinfrastruktur 2. Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz 3. Digitale Verwaltung 4. Sport und Kultur 5. Krankenhausbau und Hochschulmedizin 6. Klimafreundliche Mobilität und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 7. Wohnraumförderung 8. Verkehrsinfrastruktur 9. Stärkung des Wirtschafts- und Innovationsstandortes 10. Staatlicher Hochbau

Quellen: SVIKG, LuKIFG, SaFoG

All diese Regelungen zeugen von einer sehr breiten Auslegung des Infrastrukturbegriffs. Obwohl jeder der Bereiche seine Berechtigung hat, ist keineswegs sichergestellt, dass ein wesentlicher Teil der SVIK-Mittel in die klassische bauliche Infrastruktur fließen wird. Aufgrund von Pressemitteilungen und politischen Äußerungen ist wahrscheinlich, dass die Länder Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt einer ähnlich breiten Auslegung des Infrastrukturbegriffs folgen werden.

In vielen Bereichen ist außerdem eine Verwässerung des Investitionsbegriffs wahrscheinlich. Zählt beispielsweise die Anschaffung neuer Computer als Infrastrukturinvestition unter „Maßnahmen zur Stärkung der digitalen Verwaltung“ im SaFoG? Sollte dies der Fall sein, wird sich die Warnung des BIVO aus dem Frühjahr 2025 bestätigen: Die Mittel aus dem SVIK werden in einem geringeren Umfang in der klassischen, baulichen Infrastruktur ankommen.

² In Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt liegen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses White Papers keine verabschiedeten Landesgesetze zur Umsetzung des SVIK vor.

Volkswirtschaftlicher Kontext

Eine moderne, leistungsfähige Infrastruktur ist kein Selbstzweck, sondern Voraussetzung für langfristiges Wachstum. Sie senkt Transaktionskosten, erhöht die Produktivität und steigert die Standortattraktivität. Umgekehrt verursachen gespernte Brücken, veraltete Schienen oder langsames Internet jedes Jahr erhebliche volkswirtschaftliche Kosten. Mit dem SVIK möchte der Bund Wirtschaftswachstum und eine Verbesserung der Infrastruktur erreichen. Doch wie kann das gelingen?

Kurzfristig kann die erhöhte staatliche Nachfrage Aufträge, Umsatz und Beschäftigung – nicht zuletzt im Bauhauptgewerbe – ankurbeln. Die dadurch ausgelösten Multiplikatoreffekte können weitere positive Impulse für Einkommen, Produktion und Nachfrage auslösen. Dennoch sollten kurzfristige Konjunkturimpulse nicht überbewertet werden: Der Investitionsrückstand ist kurzfristig nicht aufzuholen, und ohne begleitende Reformen droht ein schuldenfinanziertes Strohfeuer.

Mittel- bis langfristig, also bis zum Ende der Laufzeit des SVIK und darüber hinaus, hängt die Wachstumswirkung von der tatsächlichen Verbesserung der Infrastruktur ab. Werden Projekte planmäßig umgesetzt, können Produktivität und das Wachstumspotenzial steigen, Effizienzverluste sinken und die Standortattraktivität zunehmen.

Auf den Kapitalmärkten dürfte die Finanzierung des SVIK über Staatsanleihen das Zinsniveau erhöhen und damit private Investitionen verdrängen (*Crowding-out*), mit entsprechenden Auswirkungen auf die Wertschöpfung. Kurz- bis mittelfristig sind zudem Preissteigerungen und somit Kaufkraftverluste denkbar, wenn die zusätzliche Staatsnachfrage auf Kapazitätsengpässe trifft. Positive *Crowding-in*-Effekte privater Investitionen sind zwar möglich, dürften aber begrenzt bleiben.

Das SVIK birgt außerdem die Gefahr, konjunkturpolitisch zur falschen Zeit zu wirken. Staatliche Investitionen in großem Umfang können prozyklisch sein, wenn sie in einer ohnehin guten Wirtschaftslage zusätzliche Nachfrage erzeugen und so Überhitzung, steigende Preise oder Engpässe verschärfen. Zwar ist dies derzeit nicht der Fall, doch über die Laufzeit des SVIK ist eine solche Wirkung möglich. Da sich Konjunkturzyklen nicht zuverlässig vorhersagen lassen, bleibt ungewiss, ob die Impulse des SVIK zur richtigen Zeit greifen – oder unbeabsichtigt Preissteigerungen und Instabilität begünstigen.

Notwendige Bedingungen und Reformen

Damit das SVIK zu einer Verbesserung der Infrastruktur und zu langfristigem Wachstum beitragen kann, müssen die Mittel rasch in konkrete Projekte fließen. Dafür braucht es vor allem:

- **Priorisierte Projektlisten:** konkrete Infrastrukturvorhaben, die mit Mitteln aus dem SVIK finanziert werden sollen, sowie genügend baureife Vorhaben auf allen Ebenen,
- **Verwaltungskapazitäten:** mehr qualifiziertes Personal für Planung, Genehmigung und Ausschreibung,
- **Verfahrensbeschleunigung:** verbindliche Fristen, standardisierte und digitalisierte Ausschreibungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren,
- **Bürokratieabbau:** Abbau struktureller Hemmnisse.

Zudem gilt es, die Struktur der öffentlichen Haushalte zu reformieren: Investive Ausgaben müssen Priorität vor konsumtiven haben, da das SVIK 2036 ausläuft und die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen dann in den regulären Haushalten gesichert sein muss. Eine bessere Koordination zwischen Bund, Ländern und den Kommunen sowie langfristige Mittelzusagen sind hierfür unerlässlich.

Ohne begleitende Reformen werden die Mittel aus dem SVIK voraussichtlich nur langsam und begrenzt abfließen. Der Investitionsrückstand bliebe dann bestehen und ab 2036 könnten höhere Zinslasten den investiven Spielraum der öffentlichen Hand sogar weiter verringern.

Fazit

Die volkswirtschaftliche Wirkung des SVIK wird entscheidend davon abhängen, ob es gelingt, die Mittel zielgerichtet, rechtzeitig und flankiert von Reformen in die Infrastruktur zu investieren. Nur eine tatsächliche und nachhaltige Verbesserung des Zustands der Infrastruktur wird langfristiges Wachstum erzeugen. Gleichzeitig können gesamtwirtschaftliche Nebenwirkungen, in Form von steigenden Preisen und Zinsen, die erhofften Wachstumseffekte des SVIK schmälern.

Positionen und Handlungsempfehlungen

Zusätzlichkeit

Das Prinzip der Zusätzlichkeit wurde im SVIKG faktisch ausgehöhlt. Der Gesetzgeber hat es versäumt, eine präzisere und wirksamere Definition zu verankern und diese auch für die Bundesländer verpflichtend zu machen. Sinnvoller wäre beispielsweise die Festlegung einer höheren Investitionsquote oder eine Bewertung auf Basis des Haushaltsvollzugs gewesen. Angesichts des massiven Investitionsrückstands ist dies ein fatales Signal: Statt einer realen Ausweitung der Infrastrukturinvestitionen droht ein haushaltstechnischer Verschiebebahnhof, bei dem Mittel aus dem SVIKG lediglich Haushaltsmittel ersetzen.

Verwendungsbereiche

Auch die Verwendungsbereiche werden von Bund und Ländern zu breit gefasst. Neben klassischer baulicher Infrastruktur sind zahlreiche weitere Bereiche in den Gesetzen vorgesehen. Zwar haben all diese Bereiche ihre Berechtigung, doch der ursprüngliche Auftrag – die Modernisierung von Straßen, Brücken, Schienen und Netzen – droht in den Hintergrund zu geraten. Da der Bund in § 4 Abs. 1 SVIKG zahlreiche Verwendungsbereiche vorsieht, ist nicht zu erwarten, dass er den Ländern und Kommunen zielgerichtete Vorgaben machen wird. Für die ostdeutsche Bauindustrie bedeutet dies erhebliche Unsicherheit, ob die Mittel tatsächlich im Bauwesen ankommen.

Zudem hat der Gesetzgeber eine explizite Beschränkung des § 4 Abs. 1 SVIKG auf Sachinvestitionen im Sinne des § 13 Abs. 3 S. 2 BHO unterlassen, wodurch Möglichkeiten zur konsumtiven Verwendung der Mittel aus dem SVIK geschaffen werden.

Verwaltung als Flaschenhals

Aus Sicht des BIVO besteht außerdem die Gefahr, dass die Mittel des SVIK im Verwaltungsapparat versanden. Schon heute ziehen sich Planungs- und Genehmigungsverfahren erheblich in die Länge. Der BIVO fordert deshalb verbindliche Strukturreformen, damit die Investitionsmittel auch tatsächlich in konkrete Bauvorhaben münden.

Handlungsempfehlungen

- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen, unter anderem durch verbindliche Fristen, Standardisierung und digitale Verfahren
- Qualifizierte Verwaltungskapazitäten für Planung, Ausschreibung und Genehmigung aufbauen
- Transparente und priorisierte Projektlisten mit konkreten Infrastrukturvorhaben, die mit Mitteln aus dem SVIK finanziert werden sollen, entwickeln

Rückkehr zu haushaltspolitischer Disziplin

Die Gewährleistung und Finanzierung einer intakten Infrastruktur ist ein zentraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge von Bund, Ländern und Kommunen. Dies ist keine Sonderaufgabe und sollte dementsprechend aus den laufenden, regulären Haushalten finanziert werden. Aufgrund der beschriebenen Investitionsrückstände ist die finanzpolitische Notwendigkeit des SVIK jedoch nicht von der Hand zu weisen. Allerdings liegt die Ursache des Verschleißes der Infrastruktur nicht im Mangel an Geld, sondern in einer fehlenden Priorisierung

von Infrastrukturinvestitionen. Das SVIK darf die Gebietskörperschaften nicht von ihrer Pflicht entlasten, Ausgaben zu priorisieren und dementsprechend mehr Mittel für Infrastrukturinvestitionen in den Haushalten bereitzustellen.

Handlungsempfehlungen

- Erhöhung und langfristige Verstetigung der Infrastrukturinvestitionen sowie Senkung konsumtiver Ausgaben in den regulären Haushalten
- Stärkung der Kommunen in ihrer Investitionsfähigkeit durch ein Überdenken der Finanzverfassung zwischen Bund, Ländern und Kommunen
- Management und Abbau öffentlicher Schulden, um Investitionen mehr Raum in den Haushalten zu verschaffen

Das SVIK startet unter suboptimalen Bedingungen. Die bisherige Gesetzgebung trägt nicht dazu bei, das Vertrauen in die historische Schuldenaufnahme zu stärken. Zudem ist fraglich, inwiefern die notwendigen Rahmenbedingungen für eine rasche Verausgabung der Mittel und die Umsetzung konkreter Projekte zeitnah geschaffen werden können. Von diesen Rahmenbedingungen hängt der Erfolg des SVIK maßgeblich ab.

Ausblick und Fazit – Quo vadis Infrastrukturpolitik?

Das SVIK wirft die grundsätzliche Frage auf, welche Priorität die bauliche Infrastruktur in Deutschland künftig haben soll. Straßen, Brücken, Schienen und Netze sind nicht nur ein ökonomischer Standortfaktor, sondern elementare Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, Mobilität und Sicherheit. Mit dem Sondervermögen hat die Politik ein außergewöhnliches Instrument geschaffen, um die jahrzehntelang aufgestaute Investitionslücke zumindest teilweise zu schließen. Doch Sondervermögen können nicht dauerhaft das zentrale Vehikel staatlicher Investitionspolitik sein. Die eigentliche Herausforderung bleibt: Infrastruktur muss als öffentliche Aufgabe wieder systematisch, verlässlich und planbar finanziert werden.

Mit dem Auslaufen des SVIK im Jahr 2036 stellt sich daher die ordnungspolitische Frage: Soll Infrastrukturfinanzierung weiterhin konjunktur- und schuldenpolitischen Zwängen unterworfen bleiben, oder erhält sie als Zukunftsaufgabe eine eigene, dauerhafte Priorität in den Haushalten? Ein nachhaltiges Investitionsniveau erfordert mehr als einmalige Programme. Es braucht einen politischen Konsens, der Infrastruktur als Grundpfeiler der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und gesellschaftlichen Wohlfahrt begreift und sie dauerhaft an die Spitze der finanzpolitischen Agenda setzt. Nur so kann das SVIK den Auftakt zu einer neuen Infrastrukturpolitik markieren.

Literaturverzeichnis

Bauindustrieverband Ost e. V. (2023). *Der Staat als Bauherr – Öffentliche Finanzen und Investitionen in die Infrastruktur*. Potsdam.

Bundesrechnungshof. (2025). *Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zum Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens*. Bonn.

Bundesrechnungshof. (2025). *Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zum Entwurf eines Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen*. Bonn.

Deutscher Bundestag. (2025). Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG). *Drucksache 21/779*. Abgerufen am 5. September 2025 von <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-errichtung-eines-sondervermoegens-infrastruktur-und-klimaneutralit%C3%A4t-svkg/323369>

Deutscher Bundestag. (2025). Gesetz zur Finanzierung von Infrastruktur-investitionen von Ländern und Kommunen (Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz – LuKIFG). *Drucksache 21/1085*. Abgerufen am 5. September 2025 von <https://dip.bundestag.de/vorgang/gesetz-zur-finanzierung-von-infrastrukturinvestitionen-von-l%C3%A4ndern-und-kommunen-l%C3%A4nder-und-kommunal-infrastrukturfinanzierungsgesetz/323274>

Freistaat Sachsen. (2025). Sachsenfonds-Gesetz vom 27. Juni 2025 (SächsGVBl. S. 285, 291). Abgerufen am 24. September 2025 von <https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/21260-Sachsenfonds-Gesetz>

IMD – International Institute for Management Development. (2025). *World Competitiveness Ranking 2025*. Abgerufen von: https://www.imd.org/entity-profile/germany-wcr/#_factor_Infrastructure

Abkürzungsverzeichnis

BIVO – Bauindustrieverband Ost e. V.

BHO – Bundeshaushaltsordnung

GG – Grundgesetz

KTF – Klima- und Transformationsfonds

LuKIFG – Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz

SaFoG – Sachsenfonds-Gesetz

SVIK – Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität

SVIKG – Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität



IMPRESSUM

WHITE PAPER

Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität

1. Ausgabe | Stand 21. November 2025

Herausgeber: **Bauindustrieverband Ost e.V.**
Karl-Marx-Straße 27, 14482 Potsdam
Dr. Robert Momberg
Hauptgeschäftsführer
T: 0331 74 46-0
F: 0331 74 46-166
E-Mail: info@bauindustrie-ost.de
www.bauindustrie-ost.de

**Verantwortlich
für die Redaktion:** Maurits Schulze
Referent Strategie und Koordination

Layout / Satz: markenzoo eG, 2025

Fotonachweis: **Titel**
beton & rohrbau 2.0 GmbH