Ausgabe 10.2025

Deka Investments

fondsmagazin

Sonderdruck Sparkasse MagdeBurg

Ein Newsletter der DekaBank –
was Märkte bewegt, was Anlegerinnen und Anleger wissen müssen

01 Die billionenschwere Herausforderung
04 „Der Investitionsstau ist enorm“
06 Investieren in das Rückgrat der Wirtschaft
08 Es geht um mehr als niedrige Zinsen
10 Kapitalaufbau beginnt im ersten Job

INFRASTRUKTUR

DIE BILLIONENSCHWERE HERAUSFORDERUNG

In den kommenden Jahren müssen die Länder rund um den Globus Schätzungen zufolge über 100 Billionen Dollar in ihre Infrastruktur investieren. Steuermittel und Staatsschulden allein werden in vielen Fällen nicht ausreichen, um den Sanierungsstau aufzulösen und neue Projekte anzugehen. Daraus ergeben sich nachhaltige Wachstumschancen.

TEXT: Thomas Luther

Wochentags geht auf den Straßen in Berlin-Treptow nichts mehr. Vor gut zwei Monaten wurde das neue Teilstück der Stadtautobahn freigegeben, das aus südlicher Richtung kommend vor den Toren des Treptower Parks endet. Seitdem schiebt sich eine scheinbar endlose Fahrzeugschlange durch den Bezirk. Ein Staufaktor ist die Elsenbrücke, die den Verkehr über die Spree führt. Bis das marode Bauwerk bis Ende 2028 erneuert wird, steht pro Fahrtrichtung nur eine Fahrspur zur Verfügung.

Staus und Baustellen aufgrund maroder Straßen, verspätete Züge wegen defekter Weichen und Schäden an der Oberleitung sowie langsames Internet in ländlichen Gebieten sind kennzeichnend für Deutschlands Infrastruktur. Die Folgen bekommen Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger jeden Tag zu spüren. ▾

Foto: AdobeStock/Stockr

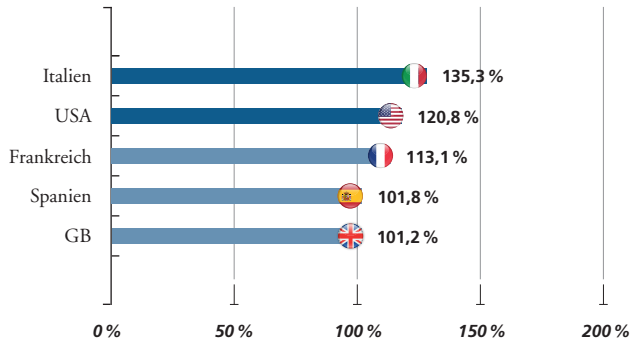
Laut Zahlen des ADAC beliefen sich die gesamten Staukosten in Deutschland im Jahr 2024 auf 3,6 Milliarden Euro, wenn man allein den Zeitverlust mit einem halben durchschnittlichen Stundenlohn rechnet. Das entspricht einem Anstieg von 14 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Laut der Deutschen Bahn war mehr als jeder dritte Fernzug im vergangenen Jahr verspätet. Damit war der Staatskonzern so unpünktlich unterwegs wie seit über 20 Jahren nicht mehr. Und bei der Mobilfunkmesswoche in diesem Jahr hat die Bundesnetzagentur festgestellt, dass an etwa einem Prozent der bundesweiten Messpunkte überhaupt kein Netz verfügbar war. „Der Sanierungsbedarf ist allgegenwärtig. Dabei ist eine funktionierende Infrastruktur das Rückgrat einer Volkswirtschaft", sagt Ulrich Kater, Chefvolkswirt der Deka. „Sie ist der entscheidende Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes."

Gut ausgebaute Transportwege, eine stabile und flächendeckende Energieversorgung, eine leistungsfähige digitale Infrastruktur sowie ein hochwertiges Gesundheits- und Bildungssystem steigern die Produktivität und entfesseln die Wachstumskräfte in der Wirtschaft. „Andernfalls werden die Menschen und Unternehmen eines Landes im globalen Wettbewerb abgehängt", warnt Kater vor den Folgen einer maroden Infrastruktur.

STAATSVERSCHULDUNG

Schuldenquoten auf hohem Niveau

Die USA und wichtige Länder in der Eurozone zeigen für 2024 eine hohe Staatsverschuldung in Relation zum BIP. Deutschland ist mit 62,5 Prozent Musterschüler und hier nicht dabei.



Quelle: Statista 2025

KAPUTTE STRASSEN, KRÄNKELNDES WACHSTUM

Ein Blick in die Vergangenheit zeigt: Deutschland droht zu einem Beispiel für den beschriebenen Niedergang zu werden. Zwischen 2012 und 2023 investierten Bund, Länder und Kommunen laut Daten von Eurostat zwischen 2,35 Prozent (2014) und maximal 3,03 Prozent (2020) des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in die Infrastruktur. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 kamen alle 27 EU-Staaten im Durchschnitt auf einen Wert von 3,56 Prozent. Für die Ökonomen Felix Rösel und Julia Wolffson von der TU Braunschweig sind die geringen Investitionen Deutschlands in die Infrastruktur durch keine der genannten Faktoren – ökonomische, fiskalische, demografische oder institutionelle – zu erklären, auch nicht durch die Schuldenbremse. In einer Analyse kamen sie bereits vor drei Jahren zu dem Schluss, dass die Investitionsschwäche eine „chronische Krankheit" zu sein scheint, für die langwierige Planungsverfahren und Personalmangel verantwortlich sind. Zu einer ähnlichen Einschätzung kommen die beiden Autoren einer IW-Studie, Thomas Puls und Edgar Schmitz.

Mit dem neu geschaffenen „Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität" (SVIK) will die Bundesregierung den Investitionsstau jetzt auflösen und das Ruder herumreißen. In den kommenden zwölf Jahren stehen dafür 500 Milliarden Euro zur Verfügung, die abseits des regulären Staatshaushalts in Projekte etwa in den Bereichen Verkehr, Digitalisierung oder Klimaschutz fließen können. Rund 37,5 Milliarden Euro davon sollen noch in diesem Jahr ausgegeben werden.

GLOBALER INVESTITIONSSTAU

Doch nicht nur in Deutschland, sondern auch global besteht erheblicher Investitionsbedarf in Sachen Infrastruktur. Laut der Unternehmens- und Strategieberatung McKinsey werden bis zum Jahr 2040 weltweit 106 Billionen US-Dollar benötigt, um funktionierende und gut ausgebaute Schienen- und Leitungsnetze, Straßen und andere Infrastruktur zu errichten. Fast zwei Drittel dieser Summe entfallen auf Asien. Allein China wird zwischen 2024 und 2029 laut einer Prognose des Datenportals Technavio etwa 285 Milliarden US-Dollar für den Bau neuer Flug- und Seehäfen, zusätzlicher Kraftwerke, Straßen und Leitungsnetze ausgeben. Im Rahmen der „Neuen Seidenstraße" (Belt-and-Road-Initiative) hat das Reich der Mitte in den vergangenen Jahren bereits in über 140 Ländern den Ausbau von Verkehrswegen, Energieversorgung und Telekommunikation unterstützt. Dafür wurden seit 2010 rund 1,3 Billionen Dollar mobilisiert.

Auch die indische Regierung investiert in den Ausbau von Verkehrswegen und Energiesystemen. Nur so kann der Subkontinent, der inzwischen zur viertgrößten Volkswirtschaft der Welt aufgestiegen ist, sein dynamisches Wachstum fortsetzen. Für die Verbesserung der Infrastruktur wurden in den vergangenen zwei Jahren 111 Milliarden Euro aufgewendet. So hat sich beispielsweise die Zahl der Flughäfen in Indien seit 2014 auf mehr als 160 verdoppelt. Vor den Toren Neu-Delhis steht der neue Hauptstadtflughafen kurz vor der Eröffnung und soll der größte Flughafen Asiens werden. In der Folge haben die indischen Fluggesellschaften nach inoffiziellen Zahlen rund 2800 neue Flugzeuge für Routen auf dem heimischen Markt bestellt.

In den USA haben die Unternehmen ähnliche Probleme mit der Infrastruktur wie hierzulande: Ein Großteil des Bestands stammt aus den 1950er- bis 1970er-Jahren. Viele Straßen, Brücken, Dämme und öffentliche Gebäude wurden nur unzureichend instand gehalten, aber gleichzeitig stark beansprucht. Neben den klassischen Verkehrswegen sind auch die

Grafik: KD1

Wasserversorgung (unter anderem Bleirohre), das Stromnetz und der Zugang zu schnellem Internet in ländlichen Gebieten marode. Die American Society of Civil Engineers (ASCE) schätzt die Investitionslücke für das laufende Jahrzehnt auf fast 2,6 Billionen Dollar.

Der Ende 2021 verabschiedete Infrastructure Investment and Jobs Act (IIJA) hat allerdings eine Wende gebracht und den Modernisierungsdruck gemindert. Der IIJA sieht vor, dass rund 1,2 Billionen US-Dollar für die Modernisierung von Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur aufgewendet werden, wovon knapp die Hälfte, 550 Milliarden US-Dollar, für neue Projekte und Programme vorgesehen sind. Laut der Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing sind aber weiterhin erhebliche Investitionen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der USA zu sichern. Bis Mai des vergangenen Jahres wurden dabei schon über 56.000 Projekte angeschoben, was unter anderem der Bauwirtschaft Impulse gegeben hat. Laut Daten der US-Statistikbehörde stiegen die Bauleistungen im Tiefbau zwischen 2021 und 2024 um 38 Prozent. Die American Society of Civil Engineers (ASCE) gab der US-Infrastruktur in diesem Jahr die beste Zustandsnote seit Beginn der Notenvergabe im Jahr 1998. Dieser Aufwärtstrend bietet nach Einschätzung von Germany Trade & Invest, der Außenwirtschaftsagentur des Bundes, auch deutschen Unternehmen Chancen auf dem US-Markt für Infrastrukturprojekte.

EUROPA HAT NACHHOLBEDARF

Auch für Europa sind laut McKinsey bis 2040 Infrastrukturinvestitionen von mehr als 13 Billionen Dollar erforderlich. Die Europäische Union unterstützt mit der „Connecting Europe Facility" (CEF) Infrastrukturprojekte innerhalb Europas, die den Ausbau einer hochleistungsfähigen digitalen Infrastruktur und klimabezogener Projekte vorsehen. „Diese Sektoren sind zentral für die Wettbewerbsfähigkeit Europas, den Ausbau erschwinglicher Energie und das Verringern der Abhängigkeit von Drittstaaten", sagt Marco Schwarzbach, Infrastruktur-Experte der Deka. Die Europäische Kommission hat kürzlich 94 Verkehrsprojekte im Rahmen der CEF ausgewählt, die Zuschüsse in Höhe von fast 2,8 Milliarden Euro erhalten. Mit dem Geld sollen die Modernisierung von Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen und Seewegen im transeuropäischen Verkehrsnetz vorangetrieben und Regionen besser miteinander verbunden werden. Ein Vorzeigeprojekt ist dabei der Fehmarnbelt-Tunnel, der über 18 Kilometer hinweg Puttgarden auf Fehmarn mit dem dänischen Rødbyhavn verbinden wird. Der Bau hat 2020 begonnen, die Fertigstellung ist für 2029 geplant. Nach seiner Inbetriebnahme verkürzt sich die Reisezeit zwischen Deutschland und Dänemark erheblich.

Die Europäische Kommission plant höhere Investitionen in Ausbau und Modernisierung der Energienetze. So soll der wachsende Anteil erneuerbarer Energien aufgenommen und effizient verteilt werden, während zugleich der Binnenmarkt gestärkt wird. Zudem sollen Initiativen wie das Konnektivitätspaket für Gigabit-Netze und 5G/6G die digitale Infrastruktur verbessern.

Carolabrücke in Dresden: Nach dem Einsturz eines Brückenteils im September 2024 soll der Abriss dieser Tage abgeschlossen sein.

Gleichzeitig rückt Infrastruktur stärker in den sicherheitspolitischen Fokus. Beim NATO-Gipfel Mitte dieses Jahres haben die Bündnispartner beschlossen, in den kommenden zehn Jahren jeweils fünf Prozent ihres BIP in die Verteidigung zu investieren – und zwar nicht nur in militärische Ausrüstung und verteidigungsrelevante Forschung, sondern auch in den Schutz kritischer Infrastruktur. Dazu zählen Logistiknetze, Versorgungssysteme und sicheres Internet.

Die aufgeführten Summen werden sich jedoch nicht allein aus Steuereinnahmen und Schuldenprogrammen finanzieren lassen. Die öffentlichen Haushalte stehen unter Druck. Laut dem „Infrastructure Outlook" entsteht in den kommenden 15 Jahren ein jährliches Finanzierungsdefizit von im Durchschnitt etwa 130 Milliarden US-Dollar, für das private Geldgeber aktiviert werden müssen.

MEGATREND INFRASTRUKTUR

Vor dem Hintergrund weltweit steigender Investitionen hat der Markt für Infrastrukturprojekte ein hohes Wachstumspotenzial. „Mit dem steigenden Bedarf an Kapital ergeben sich große Investmentchancen für Anlegerinnen und Anleger", prognostiziert Karsten Schrader, Fondsmanager bei der Deka. Er sieht den Bereich Infrastruktur vor einem „Superzyklus" stehen.(→ Seite 6)

Eine Möglichkeit, in das Thema zu investieren, sind Aktien von Infrastrukturunternehmen. „Eine breite Streuung über Regionen und Subsektoren – etwa Versorger, Kommunikationsbetreiber oder Unternehmen aus dem Industriegüter-Segment – bietet Anlegerinnen und Anlegern eine Mischung aus Diversifikation und Wachstumschancen, ohne dass sie sich selbst um die Einzeltitelauswahl kümmern müssen", sagt Schrader. „Gleichzeitig ist die Liquidität hoch, weil Anteile börsentäglich gehandelt werden. Ein Stau wie auf der Autobahn kommt dabei nur selten vor."

Foto: picture alliance/imageBROKER/Sylvio Dittrich

Allein verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen Basisinformationsblätter, die jeweiligen Verkaufsprospekte und die jeweiligen Berichte, die in deutscher Sprache bei den Sparkassen oder der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt, und unter www.deka.de erhältlich sind. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte in deutscher Sprache inklusive weiterer Informationen zu Instrumenten der kollektiven Rechtsdurchsetzung ist unter www.deka.de/privatkunden/kontaktdaten/kundenbeschwerdemanagement verfügbar. Die Verwaltungsgesellschaft des Investmentfonds kann jederzeit beschließen, den Vertrieb zu widerrufen.

SANIERUNGSBEDARF

„DER INVESTITIONSSTAU IST ENORM“

Der Bund investiert Milliarden in Ausbau und Erhalt von Straßen, Brücken und Schienen. Stefan Gerwens, Leiter des Ressorts Verkehr im ADAC, sagt jedoch: Das reicht noch nicht.

INTERVIEW: Peter Löwen

Herr Gerwens, lassen Sie uns über die Straßeninfrastruktur reden. Herrscht in Deutschland ein Investitionsstau bei Straßen, Brücken und Tunneln – und wenn ja, wie groß ist er tatsächlich?
Es besteht ein enormer Investitionsstau, insbesondere bei Brückenbauwerken. Allein auf den Autobahnen müssen in den nächsten Jahren rund 8000 Bauwerke erneuert oder teilweise ertüchtigt werden. Diese liegen aufgrund des Alters der Bauwerke und der Topografie vor allem im Westen und Süden von Deutschland. Aber auch im Netz der Bundes-, Landes- und vor allem der kommunalen Straßen gibt es Tausende Brücken, die rechtzeitig ersetzt werden müssen. Wir sollten vermeiden, dass diese wegen mangelnder Tragfähigkeit für den Verkehr gesperrt werden müssen.

Der Bund plant Milliarden für Infrastruktur: Fließt das Geld nach Ihrer Einschätzung in die dringendsten Projekte?
Mit dem Sondervermögen wurden Milliardeninvestitionen angekündigt. Schlussendlich gibt es 2,5 Milliarden Euro pro Jahr für die Modernisierung der Autobahnbrücken aus dem Sondertopf. Für die Brücken dürfte dieser Ansatz zumindest in den nächsten zwei Jahren ausreichen. Insgesamt kommen bei der Straße über die nächsten Jahre jedoch nur 1,5 Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich an, also eine Milliarde weniger. Denn gleichzeitig sollen die Investitionen für Erhaltungsausgaben im Kernhaushalt deutlich gesenkt werden. Der zu geringe Anstieg wird voraussichtlich durch höhere Baupreise in den nächsten Jahren weitgehend aufgebraucht. Unter dem Strich kommt somit viel zu wenig vom Sondervermögen bei den Fernstraßen an.

Viele Brücken sind marode – wie konnte es passieren, dass Deutschland als Exportweltmeister seine Verkehrsschlagadern verfallen ließ?
Über Jahrzehnte hinweg wurde zu wenig in den Erhalt investiert und dabei auch bei den Brücken gespart. Hinzu kommt, dass ein Großteil der Brücken der Bundesfernstraßen zwischen 1960 und 1985 gebaut wurde. Sie sind nicht auf das heutige Aufkommen an Lkw-Verkehr ausgelegt, sodass die Lebensdauer der Brücken deutlich kürzer ist, als ursprünglich prognostiziert war. Heute wissen wir, dass die systematische Brückenmodernisierung nicht erst vor zehn Jahren, sondern deutlich früher hätten starten müssen.

Der Bundesverkehrswegeplan gilt als überladen und überbürokratisch – müsste er verschlankt werden, um schneller bauen zu können?
Ja, das wäre sinnvoll. Der Bundesverkehrswegeplan ermittelt, welche Investitionen für Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen des Bundes in den nächsten 10 bis 15 Jahren ▾

Foto: ADAC

erforderlich sind. Darin enthalten ist der Finanzbedarf für die Erhaltung sowie für Neu- und Ausbauvorhaben. Der Bedarf im Bundesverkehrswegeplan wird aber immer deutlich höher kalkuliert als die absehbaren Investitionsmittel im Bundeshaushalt. Deshalb fehlt es an Planungssicherheit, ob die Projekte umgesetzt werden. Hier würde eine stärkere Priorisierung mehr Klarheit für die betroffenen Regionen bringen. Heute wird zu oft jahrzehntelang vergeblich auf die Entschärfung eines Engpasses gewartet. Das blockiert dann andere Lösungen.

Deutschland gilt als Land der Staus. Wo sehen Sie die größten Engpässe im Straßennetz – und was wären kurzfristig wirksame Lösungen?

Die meisten Staus gibt es in Nordrhein-Westfalen, aber auch Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Hessen sind stark betroffen. Engpässe gibt es nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch auf vielen Autobahn-Fernstrecken. Neben dem klassischen Ausbau bestehender Autobahnen kommt in Ballungsräumen vor allem der Einsatz der sogenannten temporären Seitenstreifenfreigabe infrage, um zu Zeiten hoher Verkehrsnachfrage den Standstreifen für den fließenden Verkehr freizugeben.

Klimapolitik und Infrastrukturpolitik prallen oft aufeinander: Muss Deutschland zugunsten der Mobilitätswende weniger Straßen bauen – oder eher mehr?

Im Schienennetz sind Engpässe zu beseitigen, um den Bahnverkehr zuverlässiger zu machen und Kapazitäten für das erwartete Fahrgastwachstum zu schaffen. Trotz des Wachstums bei den Bahnen wird aber auch künftig der Großteil des Verkehrs auf der Straße abgewickelt werden. Bei allen Verkehrswegen muss abgewogen werden, wo noch Aus- und vor allem Neubau zwingend erforderlich ist, denn nicht nur die Nutzung, sondern auch der Bau der Verkehrswege ist mit CO_2-Emissionen verbunden. Der größte Hebel zur Erreichung der Klimaziele ist die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, also die Umstellung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe und Energien.

Wie bewerten Sie die Geschwindigkeit, mit der Infrastrukturprojekte in Deutschland genehmigt und umgesetzt werden – und wo hakt es am meisten?

Die Planungs- und Genehmigungsverfahren, aber auch der Zeitraum von der Erlangung des Baurechts bis zur Beendigung der Bauphase müssen kürzer werden. Die Verfahren in ihrer jetzigen Form sind zu komplex und dauern sehr lange. Andere Staaten sind da schneller. In den vergangenen Jahren sind hier einige Gesetzesänderungen erfolgt, die müssen jetzt im Verwaltungsalltag gelebt werden. Dafür braucht es auch Rückendeckung der Politik für die Behörden, auf optionale Verfahrensschritte verzichten zu können. Neben den Verfahren ist das derzeitige System der Infrastrukturfinanzierung mit seinen Unwägbarkeiten Ursache für Ineffizienzen, Personalengpässe und Verzögerungen bei der Auftragsvergabe. Wenn erst Ende November verlässlich feststeht, wie viel Geld für Investitionen im Folgejahr zur Verfügung stehen wird, verzögern sich manche Projekte. Hier braucht es mehrjährige Klarheit und die Bereitschaft der parlamentarische Haushälter, der Autobahn GmbH mehr Unabhängigkeit zuzugestehen, etwa durch die direkte Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut.

Die Bauindustrie klagt über fehlende Fachkräfte und steigende Kosten. Wie realistisch ist es überhaupt, dass die angekündigten Milliarden in Beton und Asphalt umgesetzt werden können?

Die Kurzatmigkeit der Finanzierung ist das größte Problem. Nur wenn die Finanzmittel langfristig und dauerhaft auf hohem Niveau bereitgestellt werden, kann die Bauwirtschaft zusätzliche Kapazitäten aufbauen. Mit Planungssicherheit lassen sich auch Fachkräfte und junge Menschen für das Ingenieurstudium leichter gewinnen. Stabil höhere Investitionen schaffen Planungssicherheit am Arbeitsmarkt und in der Wirtschaft.

Wenn es um den Erhalt von Straßen geht, heißt es oft: „Sanierung vor Neubau". Stimmen Sie dem zu – oder braucht das Land auch mehr neue Trassen?

Ja, diesem Grundsatz stimmt der ADAC zu. Die Folgen des Ausfalls von Brücken sind verkehrstechnisch für die Regionen gravierender als ein verzögerter Neubau, so wünschenswert mancher Lückenschluss auch sein mag. Beim Ausbau lässt sich das nicht so einfach trennen. Wenn Brücken durch neue ersetzt werden, sind absehbare Verkehrszunahmen durch zusätzliche Fahrstreifen zu berücksichtigen. Das gilt dann aber ebenso für Streckenabschnitte vor und hinter den Bauwerken.

Wie sollte der ADAC seine Rolle als Interessenvertretung der Autofahrer in dieser Debatte verstehen: Druck machen für mehr Straßenbau oder stärker für nachhaltige Mobilität eintreten?

Der Verkehr muss insgesamt seine Klimaziele erfüllen. Die größte Wirkung verspricht die Umstellung von Pkw- und Lkw-Verkehr auf alternative Antriebe und erneuerbare Energien. Darüber hinaus muss die Bahn attraktiver werden, das gilt vor allem für den Fernverkehr. Das Verlagerungspotenzial ist jedoch begrenzt und die Straße wird langfristig mit Abstand der stärkste Verkehrsträger bleiben. Vor allem der Lkw-Verkehr wird weiter zunehmen, während der Pkw-Verkehr das heutige Niveau halten wird. Deshalb kann auf den zielgerichteten Ausbau an Stauschwerpunkten nicht verzichtet werden.

Was wäre die wichtigste Reform, damit Deutschland bei Infrastrukturprojekten effizienter vorankommt?

Wir brauchen für die Infrastruktur eine dauerhafte Investitions- und somit Planungssicherheit, damit die Umsetzung von Projekten beschleunigt wird und die Bauwirtschaft Kapazitäten aufbauen und zusätzliche Fachkräfte ausbilden kann. Zudem sollten die komplexen Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter vereinfacht werden, und wir brauchen eine stärkere Priorisierung, welche Aus- und Neubauprojekte vorrangig zu realisieren sind.

DEKA-INFRASTRUKTUR AKTIEN

INVESTIEREN IN DAS RÜCKGRAT DER WIRTSCHAFT

In den USA und vielen europäischen Ländern sind Brücken, Straßen und Schienen marode. Gleichzeitig müssen Stromnetze und Datenleitungen ausgebaut werden, um Digitalisierung und Energiewende voranzutreiben. Deka-Fondsmanager Karsten Schrader zeigt auf, welche Bereiche er beim Thema Infrastruktur für aussichtsreich hält.

TEXT: Thomas Luther

Hand in Hand drückten Mitte September die italienische Ministerpräsidentin Giorgia Meloni und der österreichische Bundeskanzler Christian Stocker am Grenzübergang auf dem Brennerpass symbolträchtig den roten Knopf – das Startsignal für den Durchstich eines Erkundungstunnels, der rund zwei Kilometer tiefer liegt. Die Verbindung gilt als technische Voraussetzung für die Errichtung des Brennerbasistunnels. In sieben Jahren sollen planmäßig die ersten Züge mit Passagieren – vor allem aber mit Fracht – durch die neue Röhre rollen und im Rekordtempo die Alpen unterqueren. Damit werden dann Tausende Lkw-Kilometer eingespart.

Den Bau werden unter anderem die Unternehmen Webuild und Strabag realisieren. Karsten Schrader hat die Aktien der beiden Baukonzerne auf dem Schirm. Der Manager des Fonds Deka-Infrastruktur Aktien ist weltweit auf der Suche nach Unternehmen, die im Bereich Infrastruktur tätig sind und von der nun anstehenden Investitionswelle profitieren könnten. „Belastbare Verkehrs- und Energiesysteme sind eine unverzichtbare Basis für eine wachsende Wirtschaft und ein gesellschaftliches Miteinander", sagt Schrader. „Viele Regierungen haben jedoch die Erhaltung der eigenen Infrastruktur in den vergangenen Jahren vernachlässigt. Diesen Investitionsstau müssen sie jetzt angehen. Weltweit steigen die Investitionen in Infrastrukturprojekte deutlich an, was dem Sektor enorme Wachstumschancen eröffnet."

VERKEHRSSEKTOR HAT SANIERUNGSBEDARF

In Deutschland steht beispielsweise in den kommenden Jahren ein Sondervermögen von 500 Milliarden Euro für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten und Klimaschutzmaßnahmen zur Verfügung. Und dieses Geld wird auch dringend benötigt: In der größten Volkswirtschaft der Europäischen Union wird allein im Verkehrssektor nach Schätzungen des Deutschen Verkehrsforums (DVF) bis 2030 ein Investitionsbedarf von rund 250 Milliarden Euro erwartet. Auch die Stromnetze müssen massiv angepasst und erweitert werden – nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Laut der Internationalen Energieagentur (IEA) sind jährliche Investitionen von etwa 450 Milliarden US-Dollar erforderlich, um den Anteil erneuerbarer Energien am Energiemix zu erhöhen und die durch neue Verbrauchsmuster, etwa durch Rechenzentren, Wärmepumpen und Elektrofahrzeuge, entstehende Nachfrage zu decken.

„Maßnahmen, die die Infrastruktur betreffen, sind keine kurzfristigen Investitionen oder Trends", betont Schrader. „Hier handelt es sich um eine sehr langfristig ausgerichtete Transformation vieler Länder weltweit. Dieser Superzyklus bei der Infrastruktur führt gerade jetzt zu Investitionschancen, die vergleichsweise stabile ▾

Foto: picture alliance / EXPA / APA / picturedesk.com / EXPA

Erträge abwerfen." Das Geschäftsmodell vieler Infrastrukturbetreiber ist zwar durch eine hohe Kapitalintensität gekennzeichnet. Dafür verfügen sie oft über natürliche Monopole, beispielsweise im Bereich der Stromnetze in Deutschland. Aufgrund ihrer großen Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft unterliegen die Betreiber dabei häufig einer staatlichen Regulierung. Die Behörden geben zum Teil Eigenkapitalrenditen vor und setzen damit Investitionsanreize. „Für die Unternehmen, in die wir investieren, bedeutet das eine hohe Planungssicherheit, zusätzlich unterstützt durch teils lang laufende Konzessionen", erläutert Schrader. Aufgrund dieser Besonderheiten gelten die Aktien von Infrastrukturbetreibern als defensiv und vergleichsweise unabhängig von konjunkturellen Schwankungen oder beispielsweise Handelskonflikten. Dieser defensive Charakter trifft nun auf massive öffentliche Fiskalprogramme, einen Abbau von Bürokratie sowie weltweit investitionsfreundlichere Rahmenbedingungen.

Hinzu kommt, dass die Wertentwicklung von Infrastrukturaktien gegenüber der weltweiten Aktienmarktentwicklung, insbesondere während der Corona-Phase, zurückgeblieben ist. Das Kurs-Gewinn-Verhältnis globaler Infrastrukturaktien auf Basis aktueller Gewinnschätzungen sieht daher im Vergleich zum MSCI-Weltindex attraktiv aus.

Deka-Infrastruktur Aktien: Fondsmanager Karsten Schrader investiert in Unternehmen, die den Ausbau und Betrieb von Infrastruktur vorantreiben.

AUF VIER THEMENFELDER FOKUSSIERT

Um im großen Kosmos der Infrastruktur nicht die Orientierung zu verlieren, fokussiert sich Schrader auf vier Themenfelder. Den derzeit größten Bereich des Fondsportfolios stellt der Bereich dar, den er unter dem Oberbegriff „Energie & Versorger" zusammenfasst. Dazu zählen beispielsweise Stromnetzbetreiber, Inhaber von Pipelines und Flüssiggasterminals sowie Unternehmen aus den Bereichen Wasserversorgung und Abfallwirtschaft. Schrader begründet die Übergewichtung dieses Bereichs im Portfolio wie folgt: „Mit Blick auf die enormen Herausforderungen wie der steigenden Stromnachfrage über Rechenzentren und Dekarbonisierung oder aber der Versorgungssicherheit in Zeiten geopolitischer Spannungen sehen wir in diesem Bereich derzeit die größte Dynamik." Ein klassisches Beispielunternehmen aus diesem Bereich ist E.ON. Für Schrader nimmt der deutsche Stromverteilnetzbetreiber vor allem in Deutschland eine zentrale Rolle bei der Umstellung auf eine nachhaltige Energieversorgung ein.

Ein zweites großes Themenfeld im Deka-Infrastruktur Aktien ist „Transport-Infrastruktur". Dabei setzt Schrader auf Unternehmen, die von der Instandhaltung und dem Ausbau der Straßen- und Schienennetze sowie der Luft- und Wasserwege profitieren. „Diese Netze sind das Rückgrat einer Volkswirtschaft", hebt er hervor. Das haben nach seinen Beobachtungen viele Regierungen rund um den Globus erkannt und gehen den bestehenden Sanierungsbedarf – in Deutschland etwa bei vielen maroden Brücken – mit Investitionen an. Alternativ setzen sie Anreize, damit die teils privaten Inhaber dieser Infrastruktur in den kommenden Jahren stärker investieren.

Im Bereich „Kommunikation" investiert der Fondsmanager unter anderem in Unternehmen, die vom Ausbau der digitalen Dateninfrastruktur profitieren, beispielsweise weil sie Rechenzentren mit aufbauen oder Telekommunikationsnetze betreiben. „Während uns der Ausbau der Glasfasernetze noch über viele Jahre hinweg begleiten wird, steigen die Anforderungen an die mobile Kommunikationsinfrastruktur kontinuierlich an", sagt Schrader. „Steigende Datenmengen, verändertes Nutzerverhalten sowie perspektivisch das autonome Fahren und Smart Cities – um nur einige der Themen zu nennen – sind Treiber dieser Entwicklung. Im globalen Kontext stellt die Bewältigung dieser Herausforderungen einen essenziellen Wettbewerbsfaktor dar." Ein Unternehmen, das Schrader dabei im Blick hat, ist American Tower. Das US-Unternehmen zählt zu den weltweit größten Anbietern von Mobilfunk- und Kommunikationsinfrastruktur. Es betreibt mehr als 148.000 Standorte in 22 Ländern.

INFRASTRUKTUR BREITER DENKEN

Das derzeit kleinste Themenfeld im Portfolio des Fonds sind die „Wegbereiter/Möglichmacher". Dazu zählen Unternehmen, die direkt oder indirekt am Bau von Infrastrukturprojekten beteiligt sind. Das Spektrum reicht von Planungsbüros über reine Bauunternehmen bis hin zu Kabel- und Turbinenherstellern. „In einer sich ständig weiterentwickelnden Welt denken wir Infrastruktur als Themenfeld breiter, als es traditionell der Fall ist", so Schrader. Dabei verliert er die Charakteristika von Infrastrukturbetreibern und das gewünschte defensive Profil des Fonds nicht aus dem Blick. „Allerdings verschließen wir unsere Augen nicht vor der Investitionsdynamik, die wir derzeit vonseiten öffentlicher und privater Investitionen in diesem Bereich sehen", sagt der Fondsmanager. „Dementsprechend mischen wir diese zyklischeren Unternehmen opportunistisch bei, um direkt von einem Anstieg öffentlicher Ausgaben sowie der verbesserten Dynamik auf Seiten der Infrastrukturbetreiber zu profitieren."

Foto: Deka

Allein verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen Basisinformationsblätter, die jeweiligen Verkaufsprospekte und die jeweiligen Berichte, die in deutscher Sprache bei den Sparkassen oder der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt, und unter www.deka.de erhältlich sind. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte in deutscher Sprache inklusive weiterer Informationen zu Instrumenten der kollektiven Rechtsdurchsetzung ist unter www.deka.de/privatkunden/kontaktdaten/kundenbeschwerdemanagement verfügbar. Die Verwaltungsgesellschaft des Investmentfonds kann jederzeit beschließen, den Vertrieb zu widerrufen.

Jackson-Hole-Konferenz: Fed-Chef Jerome Powell (r.) beim Spaziergang mit EZB-Präsidentin Christine Lagarde, Japans Zentralbankchef Kazuo Ueda und Andrew Bailey, Gouverneur der Bank of England.

Foto: picture alliance/ASSOCIATED PRESS/AMBER BAESLER

GELDPOLITIK

ES GEHT UM MEHR ALS NIEDRIGE ZINSEN

Die US-Notenbank Fed senkt die Zinsen, die EZB hat ihren Zyklus fast abgeschlossen. Aber die Notenbankchefs beschäftigen noch weitere Themen: In den USA geht es um den Einfluss der Regierung auf die Geldpolitik, in Europa um bessere wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Warum Anlegerinnen und Anleger auf beiden Seiten des Atlantiks optimistisch bleiben können, erläutern die Deka-Experten Ulrich Kater und Joachim Schallmayer.

TEXT: Susanne Hoffmann

„Jerome Powell hat einen der leichtesten Jobs in Washington. Er kommt einmal im Monat ins Büro, wirft eine Münze und entscheidet." Diese abfällige Bemerkung über den Fed-Präsidenten und seine Zinspolitik stammt von US-Präsident Donald Trump. Einen ungebetenen Rat gab es noch dazu: Powell solle endlich entschlossener handeln und die Leitzinsen drastisch senken. Niedrigere Zinsen würden den Schuldendienst erleichtern und die Konjunktur anschieben. Trump belässt es aber nicht bei Ratschlägen. Seit Wochen übt er starken politischen Druck auf die Fed aus und versucht, mehr Einfluss auf sie zu bekommen.

Und tatsächlich hat die US-Notenbank am 17. September – nach neun Monaten ohne Veränderungen – den Leitzins um 25 Basispunkte gesenkt. Die Spanne liegt nun bei 4,00 bis 4,25 Prozent. Zwei weitere Zinsschritte bis Jahresende wurden bereits avisiert. Ein Kniefall vor dem Präsidenten? „Keineswegs, es handelt sich um eine geldpolitisch fundierte Entscheidung", stellt Ulrich Kater, Chefvolkswirt der Deka, richtig. Die Fed verfolgt ein doppeltes Mandat: einen gesunden Arbeitsmarkt und stabile Preise. Beide Indikatoren liefen zuletzt auseinander: Der schwächelnde Arbeitsmarkt sprach für niedrigere Zinsen, die hohe Inflation dagegen.

„Die Fed hat nicht gezögert, wie Trump meint. Erst seit Kurzem zeigen die Daten klarer in Richtung Lockerung", sagt Ulrich Kater. Ein Leitzins von über 4 Prozent gilt als restriktiv, dämpft also Konjunktur und Inflation. Angesichts rückläufiger Wachstums- und Arbeitsmarktzahlen sei das nicht länger angemessen. Ein Niveau von etwa 3 Prozent wäre perspektivisch neutral und passend zur Gesamtsituation.

GUTE STIMMUNG AN DEN AKTIENMÄRKTEN

Aus Sicht von Anleihe- und Aktieninvestoren bewegen sich die Leitzinsen also in die richtige Richtung, die restriktive Geldpolitik geht zu Ende. Vor allem an den Aktienmärkten gibt es aber noch weitere Gründe für die freundliche Stimmung. „Die Befürchtung, dass die chaotische Wirtschafts- und Zollpolitik der US-Regierung die Konjunktur abwürgen könnte, hat sich bislang nicht bewahrheitet. Die hohe Widerstandsfähigkeit ist eine Überraschung", erklärt Joachim Schallmayer, Leiter Kapitalmärkte und Strategie der Deka. „Auch bei der Inflation sind die Einflüsse der Zölle geringer als im Vorfeld befürchtet und der Welthandel hat zuletzt sogar leicht zugelegt. Vor allem aber liefern die Unternehmen deutlich bessere Ergebnisse als gedacht."

In Zahlen: Das durchschnittliche Gewinnwachstum der Aktien im Leitindex S&P 500 wird dieses Jahr voraussichtlich ▾

13 Prozent erreichen, Analysten hatten zu Jahresbeginn 9 Prozent prognostiziert. Im kommenden Jahr sind ähnliche Zuwächse möglich. Joachim Schallmayer hält fest, dass zurzeit nicht ausschließlich die chaotische Politik die Achillesferse der Wall Street ist, sondern die Bewertung: „US-Aktien sind mittlerweile sehr teuer. Doch solange die Unternehmen Quartal für Quartal glänzende Gewinne melden, sind die Kursanstiege fundamental untermauert."

BILLIONENVERSCHULDUNG – ABER KEIN DRAMA

Offen bleibt die Frage nach der gigantischen Staatsverschuldung von über 37 Billionen US-Dollar (124 Prozent des BIP). Kann die US-Regierung dauerhaft Zinsen von 1,5 Billionen Dollar – Tendenz steigend – stemmen? Werden internationale Investoren weiter Treasuries kaufen? „Ja", sagt Schallmayer, „die USA haben den mit Abstand größten Kapitalmarkt und sind der Schuldner mit dem liquidesten Anleihemarkt. Investoren haben keinen echten Ersatz. Wegen der weiterhin guten Wirtschaftslage ist auch nicht davon auszugehen, dass die Amerikaner Probleme bekommen, ihre Schulden zu bedienen."

Trump jedoch will den Schuldenberg leichter tragbar machen – und drängt auf mehr Kontrolle über die Fed. Dazu muss er nicht einmal Jerome Powell aus dem Amt drängen. Gelingt es ihm, Fed-Gouverneurin Lisa Cook zu entlassen und einen eigenen Kandidaten zu platzieren, dann hätte die Mehrheit des Direktoriums ein „Trump-Ticket". Ulrich Kater nennt die Konsequenz: „In kurzer Zeit könnte zuerst die Fed unter politischen Einfluss geraten und kurz darauf die Landeszentralbanken."

Dem US-Präsidenten gehe es dabei aber nicht in erster Linie um das Zinsniveau, erläutert Kater. „Die Fed legt nur die kurzfristigen Leitzinsen fest. Geht sie dabei zu weit runter, steigen die Inflationserwartungen und als Folge die langfristigen Zinsen. Es wäre nichts gewonnen." Laut dem Deka-Chefvolkswirt hat der US-Präsident unkonventionelle Maßnahmen im Sinn. Banken könnten verpflichtet werden, mehr in Staatsanleihen zu investieren – oder im Extremfall würde die Fed selbst kaufen: „Das haben wir in den USA oder auch in Japan schon gesehen."

Ulrich Kater fasst zusammen: „Die spektakulären Politikwendungen der neuen US-Administration haben in der ersten Runde wenig Schaden angerichtet. Wir wissen aber nicht, ob diese Experimente dauerhaft gut gehen. In diesem Umfeld sollte man bei Anleihen etwas zurückhaltender sein und Aktien wegen der robusten Verfassung der Unternehmen und ihrer positiven Gewinnaussichten übergewichten."

EUROPA TRITT AUF DER STELLE

In Europa ist der Zinssenkungszyklus bereits weitgehend abgeschlossen. Die Europäische Zentralbank (EZB) hat den Hauptrefinanzierungssatz in mehreren Schritten von 4,5 auf 2,15 Prozent in den neutralen Bereich reduziert. Die Inflation liegt mit 2 Prozent auf der Zielmarke der EZB. Doch die Konjunktur reagiert nicht. „Wir erleben trotz moderater Zinsen inzwischen zwei Jahre Wachstumsstillstand", so Deka-Experte Kater. Das Problem liegt seiner Einschätzung nach tiefer. „Es ist keine temporäre Konjunkturschwäche, die man mit niedrigen Zinsen beheben könnte. Es geht um strukturelle Mängel", betont er. Gerade in Deutschland müsse die Politik im angekündigten „Herbst der Reformen" wirksame Akzente setzen.

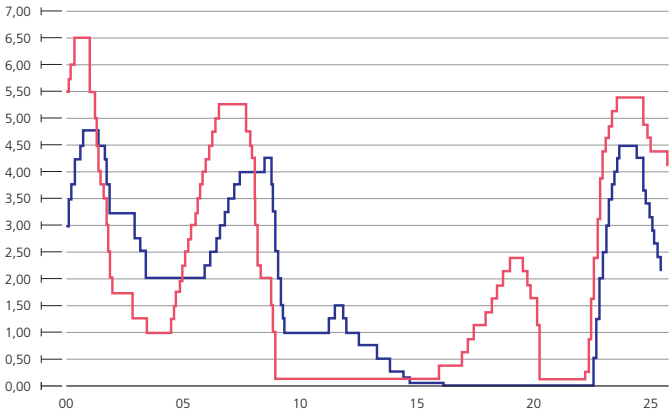
FED GEGEN EZB

USA locken mit höheren Zinsen

Zinsschere zwischen den Wirtschaftsräumen weiterhin offen – mit Folgen für Kapitalströme und Währungsentwicklung.

USA Funds Rate 4,00–4,25 % (Target Range, seit 18. Sept. 2025)

EZB Leitzins (Hauptrefinanzierungssatz) 2,15 % (seit 5. Juni 2025)



Grafik: www.leitzinsen.info (Quelle: EZB/FED), *ohne Gewähr*

Gleichzeitig stehen einige EU-Mitglieder vor ähnlichen Schuldenbergen wie die USA. Sorgen bereitet vor allem Frankreich mit einer Staatsverschuldung von etwa 114 Prozent und einem jährlichen Haushaltsdefizit im Bereich von 5,5 Prozent. Ulrich Kater sagt: „Der Druck auf Frankreich, politische Handlungsfähigkeit wiederherzustellen, ist beträchtlich. Unser Nachbarland sollte alles daransetzen, sein Haushaltsdefizit bis 2029 wie geplant auf 3 Prozent zu senken."

AKTIEN STEHEN GUT DA

Trotz ungelöster Aufgaben empfiehlt die Deka auch den Blick auf europäische Aktien. „Europas Wirtschaft und Europas börsennotierte Unternehmen sind zwei Paar Schuhe", betont Schallmayer. „In vielen Branchen und auch Megatrend-Themen wie Infrastruktur, Elektrifizierung und Automatisierung dominieren europäische Weltmarktführer. Und ihre Aktien sind im Vergleich zu ihren amerikanischen Pendants günstiger bewertet."

Das honorieren auch die Investoren. Der Euro Stoxx 50 liegt 2025 mit einem Plus von bislang etwa 10 Prozent gleichauf mit der US-Technologiebörse Nasdaq. Joachim Schallmayer rät entsprechend zu einem breit aufgestellten und ausgewogenen Aktienportfolio: „Wir würden momentan keine Region bevorzugen. Denn USA, Europa, Japan und die Schwellenländer haben jeweils ihre ganz eigene überzeugende Investmentstory."

Grafik: KD1 | Fotos: Deka

Foto: picture alliance/dpa/Arne Dedert

VL-SPAREN

KAPITALAUFBAU BEGINNT IM ERSTEN JOB

Der aktuelle Deka-Anlegermonitor liefert einen klaren Befund: Viele kennen staatliche und arbeitgeberseitige Förderung, doch bei Details und dem Gewusst-wie hapert es noch. Vor allem Berufseinsteiger lassen Vermögenswirksame Leistungen (VL) liegen, weil ihnen Informationen fehlen. Gespart wird meist für Notfälle, Altersvorsorge und größere Anschaffungen. Knapp die Hälfte nutzt dazu VL, der Rest lässt sich die Unterstützungsleistung durch den Arbeitgeber entgehen. Gefragt sind also mehr Aufklärung, einfache Produkte und klare Schritte. Denn Ausbildung oder Studienbeginn prägen finanzielle Gewohnheiten. Wer mit dem ersten Gehalt spart, baut Rücklagen auf und trainiert Disziplin.

Für Auszubildende sind VL besonders attraktiv. Viele Arbeitgeber unterstützen mit monatlichen Zahlungen von bis zu 40 Euro einen Spar- oder Fondssparvertrag. Und vom Staat gibt es häufig noch einen Zuschuss in Form der Arbeitnehmersparzulage von 20 Prozent auf jährliche Einzahlungen bis zu 400 Euro obendrauf. Das sind bis zu 80 Euro pro Jahr. In Kombination mit einem einfachen Fonds- oder ETF-Sparplan reichen 25 bis 50 Euro im Monat aus der eigenen Tasche als Start. Also: Sparvertrag einrichten, Freistellungsauftrag setzen, Sparrate jährlich prüfen und bei den ersten Ausbildungsvergütungs- und Gehaltserhöhungen anpassen. Wer mit dem Abschluss von VL zögert, der verschenkt mit jedem Monat einen Zuschuss vom Arbeitgeber.

Praktisches Vorgehen im Alltag: In der Ausbildung zunächst VL beim Arbeitgeber prüfen, einen passenden Fondsvertrag wählen und die Sparrate automatisieren. Wichtig ist: Ruhe bewahren und entspannt den Vermögensaufbau verfolgen, denn der Durchschnittskosteneffekt kann für einen erfolgreichen Vermögensaufbau im Auf und Ab der Börsen sorgen.

Parallel dazu gewinnt das Kinderdepot an Bedeutung. Eltern, Großeltern oder Paten zahlen regelmäßig in ein Depot auf den Namen des Kindes ein, idealerweise in einen kostengünstigen, breit streuenden Fonds oder ETF. Politik und Verbände drängen dabei auf einfache Regeln und Anreize, damit mehr Familien früh beginnen. Der Vorteil liegt auf der Hand: lange Laufzeit, eigene Freibeträge des Kindes und genug Zeit, um Schwankungen auszusitzen.

Private Vorsorge ist demnach kein Sprint, sondern ein Marathon. Wer früh startet – in der Ausbildung oder schon mit einem Kinderdepot –, nutzt den größten Hebel: Zeit. So entfaltet der Zinseszinseffekt seine Wirkung.

Impressum

Herausgeber: DekaBank, Große Gallusstraße 14, 60315 Frankfurt am Main, www.dekabank.de

Verlag: S-Markt & Mehrwert GmbH & Co. KG. Ein Unternehmen der Sparkassen-Finanzgruppe. Grenzstraße 21, 06112 Halle, www.deka.de/fondsmagazin; E-Mail: fondsmagazin@deka.de; Fax: +49 345560-6230

Postanschrift: fondsmagazin Leserservice, Grenzstraße 21, 06112 Halle

Sie möchten uns schreiben? Schicken Sie Ihre Anregungen, Ideen und natürlich auch Kritik ganz einfach per E-Mail an fondsmagazin@deka.de

Chefredakteur: Olivier Löffler (V. i. S. d. P.)
Projektleitung: Gerhardt Binder
Redaktion: Matthias Grätz, Michael Merklinger, Sarah Lohmann, Thomas Luther, Peter Weißenberg
Grafik/Infografiken: KD1 Designagentur, Köln

Gemäß der von der BaFin vorgegebenen Kennzeichnungspflicht handelt es sich bei diesem Newsletter um Werbung. Artikel, die mit Namen oder Signet des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Trotz sorgfältiger Auswahl der Quellen kann für die Richtigkeit des Inhalts keine Haftung übernommen werden. Die Angaben dienen der Information und sind keine Aufforderungen zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren. Allein verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen Basisinformationsblätter, die jeweiligen Verkaufsprospekte und die jeweiligen Berichte, die in deutscher Sprache bei den Sparkassen oder der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt, und unter www.deka.de erhältlich sind. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte in deutscher Sprache inklusive weiterer Informationen zu Instrumenten der kollektiven Rechtsdurchsetzung ist unter www.deka.de/privatkunden/kontaktdaten/kundenbeschwerdemanagement verfügbar. Die Verwaltungsgesellschaft des Investmentfonds kann jederzeit beschließen, den Vertrieb zu widerrufen.