

# INHALTSVERZEICHNIS

## Kurzfassung

Versäumnisse angehen, entschlossen modernisieren	1
1. Konjunktur springt noch immer nicht an	3
2. Zukunftsorientierung der öffentlichen Finanzen stärken	4
3. Chancen der Digitalisierung im Finanzsystem nutzen	7
4. Wohnraumangebot ausweiten – soziale Härten im Blick behalten	8
5. Güterverkehr dekarbonisieren – Verkehrsinfrastruktur ertüchtigen	11

## Erstes Kapitel

Aufschwung bleibt trotz besserer Weltkonjunktur aus	14
I. Kurzfassung	16
II. Internationale Konjunktur	19
1. Weltwirtschaft auf moderatem Expansionskurs	20
2. Inflation: Dienstleistungen bremsen Rückgang	25
3. Chancen und Risiken: Konflikte und US-Wirtschaftspolitik	28
III. Euro-Raum	29
1. Realwirtschaft gewinnt leicht an Schwung	29
2. Allmähliche Rückkehr zum Inflationsziel	37
3. Chancen und Risiken: Wirtschaftspolitik und Inflation	42
IV. Deutschland	43
1. Industrieschwäche belastet Konjunktur	44
→ Konsumausgaben	51
→ Investitionen	53
→ Außenhandel	55
2. Inflation wieder auf Kurs	59
3. Wirtschaftliche Schwächephase belastet Arbeitsmarkt	61
4. Fiskalpolitik: Schwierige Konsolidierung nach den Krisen	65
5. Chancen und Risiken: Vertiefung der Industrieschwäche und sinkende Sparquote	67
6. Totale Faktorproduktivität nimmt kaum zu – mittelfristige Wachstumsaussichten bleiben verhalten	70
Anhang	72
Literatur	79

## Zweites Kapitel

Zukunftsorientierung der öffentlichen Finanzen stärken	82
I. Einleitung	84
II. Ausgangslage: Zukunftsorientierte Ausgaben	86
1. Identifizierung und staatliche Zuständigkeit	86
2. Entwicklung	89
→ Öffentliche Investitionen	89

→ Verkehrsinfrastruktur, Bildung und Verteidigung	92
→ Quantifizierung der Bedarfe	98
3. Gesamtwirtschaftliche Wirkung	100
III. Herausforderungen	104
1. Polit-ökonomische Probleme	104
2. Enger werdende fiskalische Spielräume	105
3. Wirkung von Fiskalregeln	111
4. Bürokratische Hindernisse und fehlende Kapazitäten	114
IV. Handlungsoptionen: Zukunftsorientierte öffentliche Ausgaben steigern und verstetigen	117
1. Entscheidungsgrundlage für öffentliche Ausgaben verbessern	117
2. Verbindlichkeit erhöhen	118
→ Mindestquoten	119
→ Sondervermögen oder Investitionsfonds	120
→ Öffentliche Unternehmen	124
→ Goldene Regel	127
3. Fiskalische Spielräume erweitern	130
→ Evaluierung bestehender Ausgaben	130
→ Stabilitätsorientierte Reform der Schuldenbremse	131
V. Fazit	133
Eine andere Meinung	136
Literatur	147

## Drittes Kapitel

Digitale Innovationen im Finanzsektor ermöglichen, Finanzstabilität sichern	156
I. Einleitung	158
II. Digitaler Wandel: Neue Akteure mischen den Finanzmarkt auf	160
1. FinTechs – mal Freund, mal Feind der Etablierten	160
2. BigTechs – übernehmen Tech-Konzerne auch die Finanzbranche?	164
3. Zentralbanken – ein neuer Wettbewerber mit digitaler Währung?	166
→ Digitale Zentralbankwährung	166
→ Der digitale Euro	170
III. Chancen: Digitale Innovation im Finanzsektor	171
1. Status quo: Kostensituation und Digitalisierung im Finanzsektor	171
→ Wie viel zahlen Nutzerinnen und Nutzer für Finanzdienstleistungen in Deutschland?	172
→ Digitalisierung des Finanzsektors	177
→ Deutscher Bankenmarkt: geringe Konzentration, niedrige Profitabilität	180
2. Digitale Innovation durch neue Akteure: FinTechs und BigTechs	181
→ Prozessinnovationen	182
→ Produktinnovationen	183
→ Finanzielle Inklusion	185
→ Markteintritt von FinTechs und BigTechs	186
3. Der ökonomische Mehrwert des digitalen Euro	187
→ Geldpolitik und der Bedeutungsverlust von Bargeld	187
→ Verbesserungen im Zahlungsverkehr	188
→ Schutz der Privatsphäre	192
→ Strategische Autonomie	192

→ Perspektiven für Wholesale CBDC	193
<b>IV. Risiken für die Finanzstabilität, neue Herausforderungen für die Regulierung</b>	194
1. Regulierung der FinTechs und der Finanzdienstleistungen von BigTechs	194
→ Regulatorische Anforderungen vom Geschäftsmodell abhängig	195
→ Innovationen durch angemessene Fin-Tech-Regulierung zulassen	196
→ Hinkt die Regulierung von BigTechs den Risiken hinterher?	197
2. Digitaler Wandel und die Stabilität der Banken	198
3. Ein Risiko für das Intermediationsmodell der Banken?	200
4. Dis-Intermediationsrisiken durch den digitalen Euro	201
<b>V. Wirtschaftspolitische Implikationen</b>	204
Literatur	208

## Viertes Kapitel

### Wohnen in Deutschland: Knappheiten beheben und Zugang erleichtern

I. Einleitung	218
II. Ausgangslage: Der Wohnungsmarkt in Deutschland	221
1. Preisentwicklungen	221
2. Wohnraumnachfrage	224
→ Bevölkerungsentwicklung	225
→ Entwicklung der Haushaltsgröße und Wohnfläche	229
3. Wohnraumangebot	232
→ Wohnungsbestand und Entwicklungen im Wohnungsbau	232
→ Kostenentwicklung im Wohnungsbau	237
III. Herausforderungen: Verfügbarkeit und Zugang zu Wohnraum	242
1. Mangelnde Verfügbarkeit in Ballungsräumen	242
→ Unzureichende Erschließung von Wohnraum	243
→ Hemmnisse bei der Reallokation von Wohnraum	246
2. Zugang für einkommensschwache und benachteiligte Bevölkerungsgruppen	252
→ Folgen von Zahlungs- und Zugangsschwierigkeiten	253
→ Soziale Wohnungspolitik gegen Zahlungs- und Zugangsschwierigkeiten	255
IV. Handlungsoptionen	261
1. Wohnungsneubau stärken	261
→ Flächenpotenziale heben	261
→ Baukosten senken	264
→ Wohnraumpotenziale in anderen Regionen erschließen	266
→ Weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Wohnraumangebots	266
2. Anreize zur effizienten Nutzung von Wohnraum erhöhen	267
→ Umzugsbarrieren verringern	267
→ Mietpreisregulierung sinnvoller ausgestalten	268
→ Kaufnebenkosten senken	270
3. Subjekt- und Objektförderung in der sozialen Wohnungspolitik kombinieren	271
Eine andere Meinung	274
Anhang	278
Literatur	280

## Fünftes Kapitel

### Güterverkehr zwischen Infrastrukturanforderungen und Dekarbonisierung

	290
I. Einleitung	292
II. Ausgangslage: Güterverkehr in Deutschland und Europa	296
1. Struktur des bestehenden Güterverkehrs	296
2. Herausforderung: Verkehrsinfrastruktur	301
3. Herausforderung: Dekarbonisierung	309
4. Regulatorischer Rahmen für die Dekarbonisierung des Güterverkehrs	311
→ CO <sub>2</sub> -spezifische Regulierung im Straßengüterverkehr	312
→ Kosten für Infrastrukturnutzung und Energie im Schienengüterverkehr	313
III. Strategien zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs	315
1. Gütertransporte auf Schiene und Wasserstraße verlagern	315
→ Geringes nachfrageseitiges Verlagerungspotenzial	316
→ Verlagerung durch geringe Kapazität und Effizienz im Schienengüterverkehr nur eingeschränkt möglich	318
2. Straßengüterverkehr dekarbonisieren	321
→ BE-LKW mit höchster Marktreife für den Einsatz im Straßengüterverkehr	321
→ Alternative Antriebe können gegenüber dem Diesel zeitnah Wirtschaftlichkeit erreichen	325
→ Alternative Antriebe benötigen eine alternative Energieinfrastruktur	329
IV. Maßnahmen: Reformoptionen für den Güterverkehr der Zukunft	336
1. Hemmnisse bei der Modernisierung der Infrastruktur abbauen	336
2. Schienengüterverkehr stärken	338
→ Effizienz und Kapazität im Schienengüterverkehr steigern	339
→ Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erhöhen	340
3. Energieinfrastruktur für alternative Antriebe aufbauen	342
→ Technologieoffen bleiben – öffentliche Mittel effizient priorisieren	346
Eine andere Meinung	351
Anhang	362
→ Europäischer Schienengüterverkehr	362
→ Hintergrund zu Berechnungen des Strombedarfs für die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs	363
→ Hintergrund zur Berechnung des Internalisierungsgrads im Straßengüterverkehr im Jahr 2024	364
→ Langfristige Optionen zur Steigerung der Kapazität im Schienengüterverkehr	366
Literatur	371

## Anhang

I. Sachverständigenratsgesetz	391
II. Stabilitäts- und Wachstumsgesetz	394
III. Gutachten und Expertisen des Sachverständigenrates	395