

# Verwendung des Sondervermögens durch Land und Kommunen

Anhörung des Haushalts- und Finanzausschusses und des Ausschusses für Heimat und Kommunales des Landtags Nordrhein-Westfalen zum Gesetzentwurf der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur 2025 bis 2036 (NRW-Infrastrukturgesetz 2025 bis 2036)“ (Drucksache 18/19008)

Tobias Hentze

Köln, 02.06.2026

**IW-Report 26/2026**

Wirtschaftliche Untersuchungen,  
Berichte und Sachverhalte



#### **Herausgeber**

**Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V.**

Postfach 10 19 42

50459 Köln

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) ist ein privates Wirtschaftsforschungsinstitut, das sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung einsetzt. Unsere Aufgabe ist es, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge zu verbessern.

#### **Das IW in den sozialen Medien**

x.com

[@iw\\_koeln](#)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](#)

Instagram

[@IW\\_Koeln](#)

#### **Autor**

**Dr. Tobias Hentze**

Leiter Cluster Staat, Steuern und

Soziale Sicherung

[hentze@iwkoeln.de](mailto:hentze@iwkoeln.de)

0221 – 4981-748

#### **Alle Studien finden Sie unter**

**[www.iwkoeln.de](http://www.iwkoeln.de)**

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.

#### **Stand:**

Juni 2026

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung .....	4
1 Einführung des SVIK .....	5
2 Regelungen und Verwendung .....	6
3 Zusätzlichkeit aus ökonomischer Sicht .....	7
Literaturverzeichnis .....	9

## JEL-Klassifikation

H54 – Öffentliche Infrastruktur; sonstige öffentliche Investitionen und Grundkapital

H61 – Öffentlicher Haushalt; Budgetsysteme

H62 – Haushaltsdefizit; Haushaltüberschuss

## Zusammenfassung

Das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) kann nur dann ökonomisch gerechtfertigt werden, wenn es tatsächlich zusätzliche, wachstumsfördernde Investitionen auslöst. Die kreditfinanzierten Mittel dürfen nicht lediglich bereits geplante Investitionen ersetzen oder indirekt konsumtive Ausgaben finanzieren. Sonst entstehen für die Steuerzahler Zins- und Tilgungslasten ohne entsprechende volkswirtschaftliche Rendite.

Die geplante Änderung des NRW-Infrastrukturgesetzes wirft insbesondere die Frage auf, ob Kommunen SVIK-Mittel zur Finanzierung kommunaler Eigenanteile oder ergänzend für Förderprogramme einsetzen dürfen. Eine solche Verwendung birgt die Gefahr, strukturelle Finanzprobleme der Kommunen zu verdecken, notwendige Konsolidierungs- und Priorisierungsprozesse zu unterlaufen und Fehlanreize im Fördersystem zu verstärken. Da das SVIK befristet ist, können damit weder dauerhafte Finanzierungslücken noch strukturelle Defizite nachhaltig gelöst werden.

Gleichzeitig erfordert die angespannte Haushaltslage vieler Kommunen pragmatische und schnelle Unterstützung seitens des Landes. Daher wären Ausnahmen für finanzschwache Kommunen bei wachstumsfördernden Investitionsprojekten denkbar, die ansonsten nicht getätigt werden können. Voraussetzung hierfür sind transparente, einfache und zielgerichtete Kriterien. Auch wenn der Bund die Zins- und Tilgungslasten vollständig trägt, ist die zielgenaue Mittelverwendung Aufgabe von Land und Kommunen.

Unabhängig vom SVIK besteht grundlegender Reformbedarf bei der kommunalen Finanzausstattung. Hohe strukturelle Defizite und Investitionsrückstände erfordern eine Neujustierung der Aufgaben und deren Finanzierung sowie eine Anpassung der Einnahmenverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen. Ein dauerhaft höherer Anteil an den Steuereinnahmen würde den Kommunen Spielräume eröffnen, ihrer Verantwortung für die öffentliche Investitionstätigkeit in höherem Maße als derzeit gerecht zu werden.

## 1 Einführung des SVIK

Die Bedeutung öffentlicher Investitionen für die wirtschaftliche Entwicklung ist unstrittig. Der Investitionsbedarf in Nordrhein-Westfalen (NRW) ist dabei offenkundig. Rund 74 Prozent der Kommunen in NRW weisen zum Beispiel bei Schulgebäuden einen Investitionsrückstand auf (KfW Research, 2025). Nur in der Ländergruppe Rheinland-Pfalz, Saarland und Hessen ist dieser Wert höher. Auch die Verkehrsinfrastruktur erfordert Investitionen für den Ausbau und die Erneuerung bestehender Anlagen. Einer Befragung zufolge fühlen sich aktuell 86 von 100 Unternehmen durch eine mangelhafte Infrastruktur beeinträchtigt; im Jahr 2013 traf dies noch auf 50 von 100 Unternehmen zu (Puls, 2025). Schäden an der Infrastruktur können erhebliche wirtschaftliche Kosten verursachen. Ein Beispiel dafür ist die Sperrung der A45 wegen der maroden Rahmedetalbrücke, die Kosten in Milliardenhöhe nach sich zieht (Ewald et al., 2022). Besonders in NRW besteht inzwischen ein großer Bedarf an Erneuerungsinvestitionen, weil viele Straßen und Brücken in den 1960er und 1970er Jahren gebaut wurden. Damals ging man noch von deutlich geringeren Verkehrsbelastungen aus. Auch außerhalb der klassischen Infrastruktur sind öffentliche Investitionen erforderlich. So muss der Staat einen Teil der Transformation zur Klimaneutralität finanzieren. Dadurch entsteht zusätzlicher Finanzierungsbedarf, auf den die öffentlichen Haushalte vorbereitet sein müssen. Ohne öffentlich finanzierte Projekte werden viele private Ersatzinvestitionen ausbleiben, obwohl diese für die Dekarbonisierung notwendig sind.

Die Politik in Deutschland – nicht nur in NRW – hat eine Priorisierung von öffentlichen Investitionen in den vergangenen Jahren weitgehend vermissen lassen. Dabei wirken öffentliche Investitionen häufig komplementär zu privaten Investitionen, etwa durch zuverlässige Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, die Verbesserung von Infrastrukturen oder die Unterstützung der Dekarbonisierung. Im Jahr 2024 wurde der zusätzliche öffentliche Investitionsbedarf für zehn Jahre bundesweit auf rund 600 Milliarden Euro geschätzt (Dullien et al., 2024). Auf NRW entfällt dabei ausgehend von der Wirtschaftskraft grob geschätzt ein Anteil von zumindest 100 bis 120 Milliarden Euro. In dieser Höhe müssten in der Vergangenheit ausgebliebene Investitionen innerhalb von zehn Jahren nachgeholt werden.

Dem SVIK kommt dabei eine große Bedeutung zu. Es soll die Rahmenbedingungen verbessern, sodass Unternehmen wieder stärker am Standort Deutschland investieren. Eine IW-Unternehmensbefragung zeigt, dass bereits für das Jahr 2026 rund 58 Prozent der befragten Unternehmen positive Auswirkungen des SVIK auf ihre eigenen Investitionen erwarten. Für die Zeit ab 2027 steigt dieser Wert auf 65 Prozent. Insgesamt werden die mittelfristigen Effekte stärker eingeschätzt als die kurzfristigen. Besonders wichtig ist für viele Unternehmen der Ausbau der digitalen Infrastruktur. Hier erwarten 60 Prozent kurzfristig und 70 Prozent mittelfristig positive Impulse für ihre Investitionstätigkeit. Die Auswirkungen einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur werden etwas zurückhaltender bewertet: 51 Prozent rechnen kurzfristig und 63 Prozent mittelfristig mit positiven Effekten (Bardt/Grömling, 2025). Die Befragung verdeutlicht sowohl das Potenzial des SVIK für die wirtschaftliche Entwicklung als auch die hohen Erwartungen, die Unternehmen damit verbinden (Hentze, 2026).

## 2 Regelungen und Verwendung

Von den insgesamt 500 Milliarden Euro des SVIK erhält NRW bis 2036 rund 21,1 Milliarden Euro. Davon sollen 60 Prozent oder 12,7 Milliarden Euro an die Kommunen weitergegeben werden. Daneben plant das Land die restlichen 8,4 Milliarden Euro für Infrastrukturen und Klimaschutz auszugeben. Ein Vorteil des SVIK ist die überjährige Verwendungsmöglichkeit und damit hohe Planungssicherheit für Unternehmen, die dadurch ihre Kapazitäten frühzeitig anpassen können.

Von dem Kommunalanteil sind pauschale Mittel in Höhe von 10 Milliarden Euro vorgesehen. Schwerpunkte sollen Kitas und Schulen (5 Milliarden Euro) sowie die energetische Sanierung kommunaler Gebäude (2 Milliarden Euro) sein. Weitere Investitionen betreffen Straßen, Brücken, Radwege, Schienen, Digitalisierung, Sport und die öffentliche Sicherheit. Ergänzend sind Förderprogramme im Umfang von 2,7 Milliarden Euro geplant, etwa für die Sanierung von Schwimmbädern und Brücken. Weitere 0,7 Milliarden Euro sollen Kommunen als Träger von Krankenhäusern und Kitas zugutekommen (Landtag NRW, 2025).

Die Einrichtung des SVIK ging und geht mit dem Versprechen der Politik einher, daraus ausschließlich zusätzliche Investitionen zu finanzieren. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass es nicht zu Verschiebungen zwischen Kernhaushalten und SVIK kommen sollte. Daher ist es ein richtiger Ansatz, dass die Politik sich konkrete Kriterien zur Einhaltung des Versprechens gegeben hat (Deutscher Bundestag, 2025). Allerdings kam es zu breiter Kritik an der geplanten Verwendung der SVIK-Mittel durch den Bund (für einen Überblick vgl. Beznoska et al., 2025; Hentze, 2026). Im Kern geht es darum, dass das Versprechen, mit den Krediten ausschließlich zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und Klimaneutralität zu finanzieren, aus ökonomischer Sicht infrage gestellt wird, da die rechtlichen Vorgaben keine ökonomische Zusätzlichkeit sicherstellen können.

Auf Bundesebene ist die politisch festgelegte Mindestinvestitionsquote im Kernhaushalt von 10 Prozent zu niedrig gewählt und setzt daher keine Anreize, den Kernhaushalt stärker investiv auszurichten. Zudem muss die Mindestinvestitionsquote ausschließlich nach den Sollwerten erreicht sein. Es ist kein Abgleich der geplanten Investitionsquote mit den tatsächlichen Werten vorgesehen. In den vergangenen Jahren war es stets so, dass nicht alle geplanten Investitionen aus dem Bundeshaushalt auch abgeflossen sind, sodass die tatsächliche Investitionsquote geringer ausfiel als die geplante (vbw, 2026). Bei der Verwendung des Anteils von Ländern und Kommunen gibt es erst gar keine Mindestinvestitionsquote, während Abweichungen zwischen Soll- und Istwerten auch hier folgenlos bleiben. Dabei kommt es darauf an, inwieweit geplante Mittel tatsächlich abfließen. Ein im Vergleich zur Planung geringerer Mittelabfluss ist aus ökonomischer Sicht problematisch, weil als wichtige befundene Investitionen nicht im gewünschten Umfang umgesetzt werden. Beim Bund hat sich diese Problematik im Jahr 2025 gezeigt (Hentze, 2026).

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der bei einer rein numerischen Analyse außen vor bleibt, ist die Qualität einer Investition. Die Diskussion, was eine Investition im Sinne des SVIK ist, sollte von Land und Kommunen stärker geführt werden. Dies gilt im Übrigen auch für die Kernhaushalte. Wichtig ist es aus ökonomischer Sicht, den konjunkturellen Effekt von dem Effekt auf das Potenzialwachstum, das heißt auf das langfristige reale Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bei normaler Auslastung der Produktionsfaktoren, zu trennen. Ein konjunktureller Wachstumseffekt stellt sich auch bei einer konsumtiven Verwendung der SVIK-Mittel ein, eine Erhöhung des Potenzialwachstums kann sich jedoch nur ergeben, wenn die öffentlichen Ausgaben den Kapitalstock erweitern und private Investitionen stimulieren. Die Mittelverwendung sollte sich daher an zu erwartenden Wachstumseffekten orientieren.

### 3 Zusätzlichkeit aus ökonomischer Sicht

Es stellt sich folglich die Frage, wie eine ökonomische Zusätzlichkeit sichergestellt werden kann. Um zu beurteilen, inwieweit das SVIK für zusätzliche Investitionen sorgt, kann ein Vergleich zu einer kontrafaktischen Planung ohne Sondervermögen angestellt werden. Eine aus ökonomischer Sicht vollständige Zusätzlichkeit wäre *ceteris paribus* gegeben, wenn die Investitionen mindestens im gleichen Umfang steigen, wie Mittel verwendet und Kredite aufgenommen werden. Infolge der Kreditfinanzierung fallen in der Zukunft Zins- und Tilgungslasten an. Entsprechend ist eine volkswirtschaftliche Rendite erforderlich, beispielsweise in der Form, dass Verkehrswege durch Infrastrukturinvestitionen schneller und zuverlässiger werden. Dafür ist es zunächst notwendig, dass mit den Mitteln bisher nicht geplante Investitionen getätigt werden, es also nicht zu einer Umfinanzierung bereits geplanter Investitionsausgaben kommt. In dem Fall könnten die Kredite indirekt für konsumtive Zwecke aufgenommen werden, aus denen sich keine Effizienzverbesserungen ergeben, sodass eine Kreditfinanzierung auch nicht angemessen wäre. Aus Sicht der Steuerzahler ist es dabei unerheblich, welche Gebietskörperschaft die Zins- und Tilgungslasten bezahlt. Denn getragen werden die Lasten von den heutigen und künftigen Steuerzahlern. Es wäre daher fatal, wenn Land und Kommunen die Mittel nicht bestmöglich im Sinne der Zukunftsfähigkeit einsetzen.

Der Gesetzentwurf zur Änderung des NRW-Infrastrukturgesetzes 2025 bis 2036 (Landtag NRW, 2026) dreht sich im Kern um die Frage, inwieweit SVIK-Mittel seitens der Kommunen zur Erbringung von Eigenanteilen und für anderweitig geförderte Projekte verwendet werden können. Prinzipiell gilt: Wenn ein Investitionsprojekt an der Erbringung des kommunalen Eigenanteils scheitert, stimmt entweder die strukturelle Finanzausstattung der Kommune nicht oder es mangelt an der notwendigen Priorisierung auf kommunaler Ebene. Im ersten Fall bedarf es einer Anpassung der Finanzausstattung, für die das Land verantwortlich ist. Im zweiten Fall bedarf es einer Konsolidierung des Kommunalhaushalts. Wenn nun die Eigenanteile seitens der Kommunen mit Mitteln aus dem SVIK bestritten werden dürfen, werden in beiden möglichen Fällen die Ursachen der ausbleibenden Investitionen überdeckt. Denn Eigenanteile sollen einen Anreiz zur Konsolidierung und Priorisierung darstellen, ohne die Kommune als Eigenanteilerbringer zu überfordern. Wenn jedoch Kreditmittel, für die weder Zins- noch Tilgungsverpflichtungen bestehen, für den Eigenanteil verwendet werden, entfallen Konsolidierung und Priorisierung genauso wie eine möglicherweise überfällige Anpassung der Finanzausstattung beispielsweise durch Änderungen der Steuerverteilung oder des kommunalen Finanzausgleichs.

Zudem kann die Finanzierung der Eigenanteile über SVIK-Mittel keine dauerhafte Lösung sein, da das SVIK befristet ist. So wird eine notwendige strukturelle Konsolidierung zur Erbringung von Eigenanteilen oder eine strukturelle Anpassung der Finanzausstattung aufgeschoben oder gar verhindert. Dies ist im Sinne nachhaltiger öffentlicher Finanzen nicht zielführend und gilt im Grundsatz auch für mögliche Doppelförderungen. Förderprogramme sollten so effektiv ausgestaltet sein, dass sie ohne weitere Förderung oder Zuschüsse umgesetzt werden können. Sollte dies flächendeckend nicht der Fall sein, liegt eine strukturelle Fehlkonstruktion vor.

Die SVIK-Mittel können ohnehin nur einen kleinen Teil des Investitionsbedarfs decken, sodass die Verwendung der Mittel in den kommenden Jahren nicht an Einsatzmöglichkeiten scheitern sollte. Gleichzeitig sollten erkennbar zusätzliche Investitionsprojekte nicht an starren Vorgaben oder Formalia scheitern. Aus ökonomischer Sicht ist entscheidend, dass tatsächlich zusätzliche, wachstumsdienliche Investitionsprojekte angestoßen werden und dabei die Idee von Förderprogrammen und Eigenanteilen nicht konterkariert wird. Im KfW-

Kommunalpanel 2025 (KfW Research, 2025) gaben 48 Prozent aller Kommunen an, im Jahr 2025 weniger Eigenmittel für Investitionsprojekte zur Verfügung zu haben als im Vorjahr. Auch wenn dies nicht heißt, dass der Eigenanteil zusätzlicher Projekte flächendeckend nicht von den Kommunen finanzierbar ist, gilt es, im Einzelfall abzuwägen und pragmatische, unbürokratische Lösungen zu finden. Denkbar wäre es, die Nutzung von SVIK-Mitteln, gegebenenfalls befristet, zur Erbringung von Eigenmitteln an bestimmte wachstumsfördernde Investitionsprojekte zu knüpfen und zudem nur finanzschwachen Kommunen in einer gewissen Größenordnung freizustellen. Die entsprechenden Kriterien sollten dabei klar und einfach ausgestaltet sein.

Auch wenn es auf den Einzelfall ankommt, ist die insgesamt schwierige Finanzlage der Kommunen unstrittig. Es besteht daher die Gefahr, dass die SVIK-Mittel die strukturellen Finanzprobleme der Kommunen in Teilen überdecken. Das Land sollte jedoch unabhängig vom SVIK in Abstimmung mit dem Bund die angemessene Finanzausstattung der Kommunen neu austarieren und langfristig sicherstellen. Strukturelle Finanzprobleme lassen sich nur mit dauerhaften Anpassungen auf der Ausgaben- und/oder Einnahmenseite beheben, nicht mit Einmaleffekten eines Sondervermögens. Eine Änderung der Steuerverteilung zugunsten der Kommunen und eine Eindämmung der Kostenanstiege in bestimmten Bereichen in Abstimmung mit Bund und Ländern wären hier zielführende Ansätze, die losgelöst vom SVIK in Angriff genommen werden sollten. Eine strukturelle Veränderung der Steuerverteilung könnte die Abschaffung der Gewerbesteuer – kompensiert durch eine höhere Körperschaftsteuer – beinhalten, wenn dafür gleichzeitig der Umsatzsteueranteil der Kommunen so erhöht wird, dass ihnen unterm Strich ein größerer Anteil am Steueraufkommen zukommt (Beznoska et al., 2026). Eine solche Reform würde Bürokratiekosten senken und eine stabilere Einnahmenentwicklung sicherstellen. Ohne eine grundlegende Neuverteilung von Aufgaben und Finanzen zwischen Bund, Ländern und Kommunen besteht das Risiko, dass Städte und Gemeinden dauerhaft finanzielle Defizite aufweisen (Kauder, 2025). Im Jahr 2025 erreichte das kommunale Defizit bundesweit den Rekordwert von 32 Milliarden Euro (Statistisches Bundesamt, 2026). Gleichzeitig beträgt der Investitionsrückstand der Kommunen rund 216 Milliarden Euro (KfW Research, 2025). Die strukturelle Schieflage der Kommunalfinanzen sollte losgelöst vom SVIK angegangen werden.

Gleichzeitig gilt es für Land und Kommunen in den kommenden Jahren sowohl bei der Haushaltsplanung als auch im Haushaltsvollzug wachstumsorientierte Investitionen zu priorisieren und das Versprechen der Zusätzlichkeit konsequent einzuhalten. Hilfreich dabei wären quantitative Vorgaben, die jedoch nicht wie beim Bund ambitionslos ausgestaltet werden sollten. Auch wenn der Bund den SVIK-Anteil von Ländern und Kommunen in seiner Haushaltsrechnung ausweist und bisher bei sich als Investitionsausgabe verbucht, ist aus ökonomischer Sicht unstrittig, dass sich die Frage der investiven Verwendung auf Ebene von Land und Kommunen beantworten lässt. Schließlich hat der Bund keinen Einfluss darauf, wie dieser Anteil tatsächlich verwendet wird. Dazu ist für Land und Kommunen ein Monitoring erforderlich, das aufzeigen kann, inwieweit die aufgenommenen Kreditmittel tatsächlich für zusätzliche Investitionen sorgen.

## Literaturverzeichnis

Bardt, Hubertus / Grömling, Michael, 2025, Wirken die Maßnahmen der neuen Bundesregierung auf Investitionen in Deutschland? Ergebnisse einer Unternehmensbefragung, in: IW-Trends, 52. Jg., Nr. 4, S. 71–88

Beznoska, Martin / Burstedde, Alexander / Hentze, Tobias, 2025, Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität: Bund investiert nur wenig zusätzlich, IW-Kurzbericht, Nr. 81, Köln

Beznoska, Martin / Hentze, Tobias / Kauder, Björn, 2026, Reform der Gewerbesteuer – eine ökonomische Perspektive, in: Institut Finanzen und Steuern, ifst-Schrift, Nr. 556

Deutscher Bundestag, 2025, Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität, Drucksache 21/779, Berlin

Dullien, Sebastian / Gerards Iglesias, Simon / Hüther, Michael / Rietzler, Katja, 2024, Herausforderungen für die Schuldenbremse. Investitionsbedarfe in der Infrastruktur und für die Transformation, IW-Policy Paper, Nr. 2, Köln

Ewald, Johannes et al., 2022, Folgen der A 45-Sperrung – Eine ökonomische Schadensbetrachtung, Studie der IW Consult GmbH für den Verkehrsverband Westfalen e. V., Köln

Hentze, Tobias, 2026, SVIK: Kaum zusätzliche Investitionen im Jahr 2025, in: ifo Schnelldienst, Nr. 4, S. 10–13

Kauder, Björn, 2025, Die Zusammensetzung der kommunalen Ausgaben in Deutschland – Eine Betrachtung über 30 Jahre, IW-Report, Nr. 48, Köln

KfW Research, 2025, KfW-Kommunalpanel 2025, <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-Kommunalpanel/KfW-Kommunalpanel-2025.pdf> [22.5.2026]

Landtag NRW, 2025, Gesetz über den Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur 2025 bis 2036 (NRW-Infrastrukturgesetz 2025 bis 2036), Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 18/16303

Landtag NRW, 2026, Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Nordrhein-Westfalen-Plan für gute Infrastruktur 2025 bis 2036 (NRW-Infrastrukturgesetz 2025 bis 2036), Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 18/19008

Puls, Thomas, 2025, Baustoffe bewegen Deutschland. Strukturen und Herausforderungen für Steine-Erden-Logistik und die Verkehrsinfrastruktur, Studie im Auftrag des Bundesverbands Baustoffe – Steine und Erden e. V., Köln

Statistisches Bundesamt, 2026, Kommunen verzeichnen im Jahr 2025 neues Rekorddefizit von 31,9 Milliarden Euro, Pressemitteilung Nr. 114, April 2026, Wiesbaden

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (Hrsg.), 2026, Wirtschaftspolitisches Monitoring des Bundeshaushalts. Eine vbw Studie, erstellt vom Institut der deutschen Wirtschaft, Köln