

Leasing und Anlageinvestitionen wachsen im Gleichschritt – moderates Wachstum auch für 2016 erwartet

*Sonderdruck
aus ifo Schnelldienst Nr. 23*

im Auftrag des
Bundesverbandes Deutscher
Leasing-Unternehmen e.V.



Markgrafenstraße 19
10969 Berlin
Tel.: 030/20 63 37-17
Fax: 030/20 63 37-30
E-Mail: bdl@leasingverband.de
Internet: <http://www.leasingverband.de>

München, Dezember 2015

Leasing und Anlageinvestitionen wachsen im Gleichschritt – moderates Wachstum auch für 2016 erwartet

Die konjunkturelle Entwicklung hat 2014, nach dem schwungvollen Jahresauftakt und der Schwächephase im Sommer, zum Jahresende wieder Fahrt aufgenommen. Für das gesamte Jahr 2014 ergab sich daraus ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,6% (nominal: 3,4%). Die Wachstumsimpulse kamen vor allem aus dem Inland. Insbesondere wurde in Ausrüstungsgüter – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – nominal 4,7% (preisbereinigt: 4,5%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2014 – mit einem kräftigen Zuwachs von 8,3% – wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der auch in diesem Jahr wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Hierfür waren sowohl das Immobilien-Leasing, das ein kräftiges Plus von 20,6% auf 1,7 Mrd. Euro erzielte, als auch das Neugeschäft mit Mobilien verantwortlich, das um 7,9% auf 49 Mrd. Euro expandierte. Dadurch erhöhte sich die Leasingquote von 14,7 auf 15,3% und die Mobilienleasingquote von 22,2 auf 23,0%. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 7,8%, das der Hersteller um 8,0%.

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2015 fortgesetzt. Die aktuelle Prognose der Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober für die Ausrüstungsinvestitionen liegt bei nominal + 4,5% (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2015). Die Leasingbranche entwickelte sich ähnlich. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2015 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 3% auf 52,2 Mrd. Euro erreicht werden; wobei bei Mobilien ein Plus von 4,1% und bei Immobilien ein Rückgang von 28,8% zu erwarten ist. Damit schneiden die Leasinggesellschaften bei den Mobilien geringfügig schlechter ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2015 ein unverändertes Niveau von 15,3% und bei Mobilien einen minimalen Rückgang von 23,0 auf 22,9%, falls die Prognosen für die Gesamtwirtschaft eintreffen.

Für 2016 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem realen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland, und zwar in Vorjahreshöhe. Im Jahresdurchschnitt wird für das BIP ein reales Plus von 1,8% (nominal: + 3,2%) angenommen und für die Ausrüstungsinvestitionen ein Wachstum von nominal wie real knapp 4%. Daran sollten die Leasinggesellschaften zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Weniger mittelständische Leasinganbieter gaben auf

Die Erhebungsunterlagen für die jüngste Leasingumfrage, die wie immer als Totalerhebung angelegt war, wurden an alle bekannten Vermieter bzw. Leasinganbieter von mobilen und immobilien Anlagegütern in Deutschland versandt. Dabei hat der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen seine Mitglieder direkt befragt und das ifo Institut die übrigen Leasinggesellschaften. Die Grundlage des Adressmaterials bilden diejenigen Leasinggesellschaften, die bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) als Finanzdienstleistungsunternehmen zugelassen sind. Hinzu kommen die Leasingaktivitäten von Unternehmen, die schwerpunktmäßig in anderen Sektoren

der Wirtschaft tätig sind – beispielsweise im Verarbeitenden Gewerbe – und das Vermietungsgeschäft nicht in einer Einheit mit eigener Rechtspersönlichkeit betreiben. Nach wie vor unberücksichtigt bleiben Firmen, die die kurzfristige Vermietung (Renting, Carsharing) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen, betreiben (vgl. Städtler 2015), sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften (vgl. Rußig 2015), Developer, Pensionsfonds und sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die Beteiligung am ifo Investitionstest war auch in diesem Jahr sehr hoch. So konnte für den Bereich der herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften durch Hinzuschätzen der fehlenden Angaben – von

meist kleineren Firmen – über ein differenziertes Rechenverfahren ein Gesamtwert der Investitionen ermittelt werden. Für die Herstellervermietung und das Hersteller-Leasing (Captives) sind nur die Berichtskreisinvestitionen ausgewiesen, da uns wohl nicht alle Produzenten, Händler oder Importeure, die auch im Vermietgeschäft tätig sind, bekannt sind. Nachdem in der Umfrage jedoch alle bedeutenden Anbieter berücksichtigt wurden, dürfte auch dieser Bereich der Anlagenvermietung sehr hoch repräsentiert sein.

Die Unternehmensteuerreform von 2008, die Unterwerfung unter eine »moderate« Aufsicht (»KWG-Light«) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an ein Risikomanagementsystem (MaRisk) sowie die Finanzkrise führen schon seit Jahren dazu, dass zahlreiche Leasinggesellschaften – vor allem mittelständische – aus dem Markt und damit auch aus dem Berichtskreis des ifo Investitionstests ausscheiden. Gemessen am Bestand war deren Zahl 2009 und 2010 besonders hoch, in den Jahren 2011 bis 2014 setzte sich dieser Trend in abgeschwächter Form fort; 2015 waren es nur noch Einzelfälle. Die Regulierungsdichte ist zugleich eine hohe Hürde für Neugründungen von Leasinggesellschaften.

Die zunehmenden aufsichtsrechtlichen Anforderungen, Pflichten und direkte sowie indirekte Kosten, die weder ihrer mittelständischen Struktur, dem Geschäftsmodell noch dem Risikogehalt angemessen sind, haben also bisher schon eine ganze Reihe mittelständischer Leasingunternehmen dazu veranlasst aufzugeben. Diese waren häufig auf bestimmte Investitionsgüter, einzelne Branchen oder regionale Märkte spezialisiert. Ihren Kunden aus dem mittelständischen Gewerbe stehen sie als Geschäftspartner nun nicht mehr zur Verfügung. Dieser Kollateralschaden ist der Preis für die hohe Regulierungsdichte.

Die Begründungen für das bürokratische Reglement, dem die Leasingbranche ohne Not unterworfen wurde, klingen noch immer wenig überzeugend. Diese Unternehmen haben die weltweite Finanzkrise weder ausgelöst, noch waren sie an ihr beteiligt. Die Banken, die der Ursprung dieses Dramas waren, standen ja schon immer unter Finanzaufsicht. Die Schattenbanken mit ihren enormen Finanzvolumina, die inzwischen in der Währungsunion auf mehr als 23 Billionen Euro angewachsen sein sollen, sind nicht reguliert und sitzen oft in exotischen Finanzzentren und Steuerparadiesen, wie eine Studie der Europäischen Zentralbank (EZB) konstatierte. Am gesamten Finanzsektor in der Eurozone halten sie mittlerweile einen Anteil von 38% (vgl. *Süddeutsche Zeitung* 2015).

Eine europäische Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte stellte fest, dass die Ausfallraten beim Leasing gering sind und auch deutlich niedriger als bei vergleichbaren Kreditportfolios.

In der aktuellen Investitionsbefragung wurden die Neuzugänge auf den Anlagekonten der Leasinggesellschaften in den Jahren 2013 und 2014 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2014 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2014 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2015. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2014: Hoher Marktanteilsgewinn des Leasings

Die konjunkturelle Entwicklung hat 2014, nach dem schwungvollen Jahresauftakt und der Schwächephase im Sommer, zum Jahresende wieder Fahrt aufgenommen. Für das gesamte Jahr 2014 ergab sich daraus ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,6% (nominal: 3,4%). Die Wachstumsimpulse kamen vor allem aus dem Inland. Insbesondere die Bruttoanlageinvestitionen (ohne Wohnungsbau) übertrafen das schwache Vorjahresniveau mit nominal 4,5% überraschend deutlich. Dabei wurde in Ausrüstungsgüter, also die Anschaffungen von Maschinen, Fahrzeugen sowie sonstigen Ausrüstungsgütern (insbesondere Software) – nominal 4,7% (preisbereinigt: 4,5%) und in den Nichtwohnungsbau (nominal: + 4,5%) mehr investiert als 2013.

Das Leasing insgesamt hat 2014 – mit einem kräftigen Zuwachs von 8,3% – wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben (+ 4,5%), wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der auch in diesem Jahr wieder zusammen mit dem BDL durchgeführt wurde. Hierfür waren sowohl das Immobilien-Leasing, das ein kräftiges Plus von 20,6% auf 1,7 Mrd. Euro erzielte, als auch das Neugeschäft mit Mobilien verantwortlich, das um 7,9% auf 49 Mrd. Euro expandierte, wozu in erster Linie die Zuwächse bei Maschinen und Fahrzeugen beitrugen. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 7,8%, das der Hersteller um 8,0% (vgl. Tab. 1)

Die Leasingquote, also der Anteil der gesamten Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvestitionen (ohne Wohnungsbau), in der Bundesrepublik erhöhte sich 2014 von 14,7 auf 15,3%. Beim Mobilien-Leasing stieg die Quote kräftig von 22,2 auf 23,0% (vgl. Tab. 2).

Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2014 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasingbranche auf einen Wert für das Bruttoanlagevermögen von rund 221 Mrd. Euro, verteilt auf rund 5 Mio. Verträge.

Tab. 1
Bruttoanlageinvestitionen 2008–2015 in jeweiligen Preisen
Deutschland

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ^{a)}	2015 ^{b)}
	Herstellerunabhängiges Leasing							
Investitionen (in Mio. Euro)	27 360	20 000	21 100	21 100	19 420	18 290	19 880	19 410
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 6,5	- 26,9	5,5	0,0	- 8,0	- 5,8	8,7	- 2,4
	Hersteller-Leasing							
Investitionen (in Mio. Euro)	27 240	22 600	24 500	27 480	28 640	28 520	30 820	32 800
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	6,3	- 17,0	8,4	12,2	4,2	- 0,4	8,1	6,4
	Anlagenvermietung insgesamt ^{c)}							
Investitionen (in Mio. Euro)	54 600	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 700	52 210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 0,5	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,3	3,0

^{a)} Vorläufig. – ^{b)} Anhand der Planangaben berechnet. – ^{c)} Soweit erfasst.

Quelle: ifo Investitionstest.

Die deutsche Leasingindustrie konnte sich zu Anfang des Jahrhunderts an einer dynamischen Entwicklung ihrer Auslandsaktivitäten erfreuen. Sie profitierte von den lebhaften Exportaktivitäten der deutschen Wirtschaft, vor allem mit den osteuropäischen Beitrittsländern. Der Expansions-

schwerpunkt lag dabei weniger beim Cross-Border-Leasing, sondern im Bereich des Offshoring, also in der Gründung von Auslandsdependancen bzw. Joint Ventures. Da die Finanzkrise auch diese Zielländer besonders schwer getroffen hat, schrumpfte das Auslandsgeschäft der deutschen Lea-

Tab. 2
Gesamtwirtschaftliche Investitionen^{a)} 2007–2015 in jeweiligen Preisen
Deutschland

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ^{c)}	2015 ^{d)}
Gesamtwirtschaftliche Investitionen ^{b)} (in Mio. Euro)	314 530	327 109	279 659	300 939	326 275	319 822	317 593	331 842	341 830
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	8,4	4,0	- 14,5	7,6	8,4	- 2,0	- 0,7	4,5	3,0
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen ^{e)} (in Mio. Euro)	54 890	54 600	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 700	52 210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	4,8	- 0,5	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,3	3,0
Leasingquote (in %)	17,5	16,7	15,2	15,2	14,9	15,0	14,7	15,3	15,3
darunter: Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinvestitionen ^{f)} (in Mio. Euro)	218 210	224 330	178 934	197 083	212 751	207 192	204 091	213 239	222 780
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	8,8	2,8	- 20,2	10,1	7,9	- 2,6	- 1,5	4,5	4,5
Investitionen des Mobilien-Leasings (in Mio. Euro)	49 480	51 080	40 690	41 430	46 400	46 155	45 400	49 000	51 000
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	10,2	3,2	- 20,3	1,8	12,0	- 0,5	- 1,6	7,9	4,1
Mobilien-Leasingquote (in %)	22,7	22,8	22,7	21,0	21,8	22,3	22,2	23,0	22,9
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^{a)} (in Mio. Euro)	96 320	102 779	100 725	103 856	113 524	112 630	113 502	118 603	119 050
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	7,6	6,7	- 2,0	3,1	9,3	- 0,8	0,8	4,5	0,4
Investitionen des Immobilien-Leasings (in Mio. Euro)	5 410	3 520	1 910	4 170	2 180	1 905	1 410	1 700	1 210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 27,8	- 34,9	- 45,7	118,3	- 47,7	- 12,6	- 26,0	20,6	- 28,8
Immobilien-Leasingquote (in %)	5,6	3,4	1,9	4,0	1,9	1,7	1,2	1,4	1,0

^{a)} Ohne Wohnungsbau. Zeitreihen vom Statistischen Bundesamt revidiert. – ^{b)} Bruttoanlageinvestitionen nach neuem Statistikkonzept (ESVG). – ^{c)} Vorläufig. – ^{d)} Anhand der Planangaben berechnet. – ^{e)} Soweit erfasst. – ^{f)} Einschließlich sonstiger Anlagen (z.B. Software); ohne Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

singbranche 2010 deutlich und bewegt sich seither auf niedrigerem Niveau. Einige Gesellschaften haben sich auch aus diesem Geschäft zurückgezogen.

Wachstum in fast allen Produktgruppen

Über zwei Drittel des Neugeschäfts der Leasinggesellschaften entfallen jährlich auf Straßenfahrzeuge, daher ist die Branche in hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig.

Die Pkw-Neuzulassungen nahmen 2014 hier zu Lande einen ähnlichen Verlauf wie die Ausrüstungsinvestitionen insgesamt. Nur wenige Monate waren von Minusraten geprägt. Der Dezember beschloss das Jahr mit einem kräftigen Wachstum von 6,7%. Für das Gesamtjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 2,9%, dabei ging der Anteil der privaten Neuzulassungen zu Gunsten der gewerblichen – die als Investitionen gezählt werden – erneut zurück. Das fünfte Jahr in Folge schrumpfte der Privatanteil bei den Pkw-Neuzulassungen auf nunmehr 36,2% (2013: 37,9%) (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2015a). Auch der Nutzfahrzeugmarkt war 2014, im Gegensatz zum Vorjahr, im Aufwind (+ 3,7%).

Die Leasinggesellschaften offerieren schon seit Jahren laufend neue Angebotsvarianten, um die Wettbewerbsfähigkeit ihres Produkts zu steigern. Im Mittelpunkt dieser Aktionen standen zuletzt nicht nur günstige Leasingraten, sondern auch zusätzliche Dienstleistungspakete auch für Einzelfahrzeuge, die früher eher aus dem Flottengeschäft bekannt waren. Bei diesem »Bundling« werden beispielsweise attraktive Versicherungspakete, Garantieverlängerungen, Assistanceteilungen und Inspektionsschecks offeriert. Bei den Kunden kommen diese Komplettpakete offenbar gut an, auch bei solchen, bei denen der Finanzierungsaspekt nicht im Vordergrund steht. In Zeiten mit extrem niedrigen Finanzierungskosten, geringen Problemen bei der Beschaffung von Krediten und zugleich recht komfortabler Eigenkapitalausstattung vieler Unternehmen erleichtern derartige Leistungen den Wettbewerb mit konkurrierenden Angeboten.

Die Zahl der 2014 neu zugelassenen Leasing-Fahrzeuge beläuft sich auf 1 364 100, das sind 6,3% mehr als 2013. Der Anteil der Leasing-Fahrzeuge an den gesamten Neuzulassungen des Jahres 2014 in der Bundesrepublik erreichte damit 38,4% nach 37,1% 2013. Wertmäßig entfielen wie im Vorjahr 71,7% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge. Deren Anteil am Anschaffungswert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe in Deutschland (Leasingquote) stellte sich auf rund 68%. Das heißt, dass das Leasing auch 2014 die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Tab. 3
Kraftfahrzeug-Leasing 2014

Investitionen des Fahrzeug-Leasings ^{a)} in Mio. Euro	36 365
Stückzahlen	1 364 100
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing in Mio. Euro	8 335
Stückzahlen	290 400
Herstellerabhängiges Leasing in Mio. Euro	28 030
Stückzahlen	1 073 700
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland	
Stückzahlen	3 551 475
davon:	
Leasing-Fahrzeuge in %	38,4
^{a)} Neuzugänge.	

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

Von den 1 364 100 in 2014 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 162 000 Pkw und Kombi (+ 6,3%) sowie 202 100 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+ 6,3%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 290 400 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 073 700 (vgl. Tab. 3).

Die Maschinen für die Produktion erreichten 2014 – bei einem kräftigen Anstieg von fast 12% – eine Steigerung ihres Anteils an den gesamten Leasinginvestitionen von 10,1 auf 10,5%; damit konnten sie Rang 2 unter den Leasinggütern behaupten. Nach der EU-einheitlichen Gütersystematik zählt hierzu eine sehr breite Palette von Geräten. Das Spektrum reicht von Werkzeugmaschinen über Pressen, Webmaschinen, Waschanlagen, Wiege- und Messmaschinen bis zu Gabelstaplern und Baugeräten.

Der Computer- und Kommunikationsbereich hat zwar dem auslaufenden Kondratieff-Zyklus seinen Namen gegeben, zählte aber in den letzten Jahren nicht mehr zu den Wachstumstreibern. Er ist aber noch immer einer der innovativsten in der Wirtschaft. Jeder, der sich mit ihm beschäftigt, muss sich dem rasanten Entwicklungstempo und der teils enormen Markt- und Preisvolatilität anpassen, das gilt natürlich auch für die Leasinggesellschaften. Die Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, die bis 1984 im Leasinggeschäft immer dominiert hatten, verloren in den Folgejahren – mit dem Siegeszug des PCs – kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasinginvestitionen. Dieser Trend konnte ab 1997 gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2014. Die Leasinginvestitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 4,6%, hierbei sind allerdings die hier immer noch anhaltenden Preissenkungstendenzen zu beachten; real dürfte das

Ergebnis besser ausfallen. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasingvolumen ging damit von 8,7 auf 7,7% zurück. Das reichte gleichwohl wieder für den dritten Platz bei den neu verleaste Gütern. Die Entwicklung dieser Produktgruppe wird bei nominaler Betrachtung allerdings unterzeichnet, da bei EDV-Anlagen und Büroequipment einschließlich der Software die Preise seit vielen Jahren rückläufig sind. Experten gehen davon aus, dass dieser Preisverfall zwar an Tempo verliert, aber noch nicht beendet ist.

Im Zuge der technischen und organisatorischen Anforderungen, die im Zusammenhang mit der Einführung von »Industrie 4.0« stehen, dürfte der Investitionsbedarf bei IKT-Produkten erheblich zunehmen. Eine kürzlich veröffentlichte Untersuchung stellte hierzu fest: Fast drei Viertel der deutschen Unternehmen (72%) fühlen sich sehr gut auf die digitale Transformation vorbereitet. Wenn es allerdings um den notwendigen Um- und Ausbau der IT-Infrastruktur geht, zeigt sich, dass es noch umfangreicher Investitionen in neue Systeme und Infrastrukturen bedarf. Noch immer fließen mehr als zwei Drittel der IT-Investitionen in den Betrieb der bestehenden IT-Infrastruktur und Anwendungslandschaft. Lediglich 33% wenden die Unternehmen dafür auf, neue, dynamische Infrastrukturen aufzubauen – sogenannte Next-Generation-Infrastructures –, die auf die speziellen Anforderungen der digitalen Transformation im Hinblick auf Flexibilität, Agilität und Skalierbarkeit ausgerichtet sind. Ohne erhebliche Investitionen wird es indes nicht gehen: Die meisten Unternehmen erachten eine Aufstockung ihres IT-Budgets als notwendig. Vier von fünf Befragten (82%) fordern eine Erhöhung des Budgets um 10 bis 30%. Bei der Auswahl neuer Technologien sind sich die Unternehmen bewusst, dass nur der Einsatz einer breitgefächerten Applikationsbasis langfristig erfolgversprechend ist (vgl. *computerwoche.de* 2015).

Die »sonstigen Ausrüstungsgüter« einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2014 als Leasinggüter stärker nachgefragt als im Vorjahr. Sie hatten ein Plus von 7% zu verzeichnen; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen wieder 5,6%. Das bedeutet weiterhin Platz 4. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasinggütern, die auch recht unterschiedliche Entwicklungen aufzuweisen haben.

Auf dem Gebiet der Telekommunikation besteht beispielsweise nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern auch auf teure Vermittlungstechnik, Sendeanlagen und Satelliten erstreckt. Diese Technologien erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem wachsenden Bedarf an neuen Fernsehdiensten, Handy-TV und vor allem schnellen und breitbandigen Internetverbindungen zwischen den Kontinenten in-

vestieren die Satellitenbetreiber massiv in neue Kapazitäten. Mit dem Angebot neuer Mobilfunkdienste steigt auch der Bedarf an Übertragungseinrichtungen enorm. Zahlreiche Funkstationen befinden sich bereits im Eigentum von Leasinggesellschaften und anderen Vermietern. Wegen der Überlastung der Mobilfunkinfrastruktur müssen die Anbieter in großem Rahmen in ihre Netze investieren und eine Vielzahl zusätzlicher Antennen installieren.

Last but not least zählen auch die Produkte der Medizintechnik zur Rubrik der sonstigen Ausrüstungsgüter. Der weltweit wachsende Markt für Medizintechnik, der bis 2020 jährlich um etwa 5% wachsen soll (vgl. Telgheder 2015), umfasst sowohl Massenprodukte als auch Hightech-Artikel, die fast alle auch auf dem Wege des Leasings vertrieben werden. Sogar für aufwendige Spitzentechnologien, wie Protonenquellen wurden Leasingkonzepte entwickelt. Die deutschen Medizintechnikanbieter rangieren in der international führenden Topliga weit oben und erweitern ständig ihre Systemkompetenzen um Dienstleistungen, zu denen auch Finanzdienstleistungen wie das Leasing zählen. Diese Instrumente können dazu beitragen, den beträchtlichen Investitionsstau in deutschen Krankenhäusern, der bereits mehrfach festgestellt wurde, aufzulösen. Eine ifo-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bundesländer, die für die Finanzierung der Krankenhausinfrastruktur zuständig sind, seit Jahren ihre Haushaltsmittel für Krankenhausinvestitionen reduzieren. So seien alleine im Jahr 2011 über 700 Mio. Euro zu wenig investiert worden, um den abschreibungsbedingten Wertverlust des Kapitalstocks zu stoppen (vgl. Rösel 2013). Kürzlich stellten die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO und das Deutsche Krankenhausinstitut (DKI) in einer Studie fest, dass fehlende Investitionsmittel mehr und mehr die Versorgung in den Krankenhäusern erheblich beeinträchtigen. Nur noch ein Viertel der rund 2000 Kliniken sei in der Lage, die notwendigen Investitionen für patientenorientierte Vorsorge, Fürsorge und Heilung zu bestreiten (vgl. *sueddeutsche.de* 2015).

Auf Platz 5 landeten die Immobilien mit 3,3%, darunter Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude (2,5%), gefolgt von kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten (0,8%). Weit abgeschlagen belegten die Big Tickets, wie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge den letzten Platz. Sie konnten 2014 ihren Anteil von 0,8 auf 1,2% steigern, das erscheint aber im Vergleich mit den Niveaus in den Jahren vor 2009 sehr niedrig. Die Leasingengagements in dieser Gütergruppe verloren seither über zwei Drittel ihres Volumens. Dieses Produktsegment der Großmobilitäten hat seit jeher eine sehr volatile Entwicklung aufzuweisen. Angesichts des weltweit sehr hohen Leasinganteils bei Flugzeugen und des Wachstums in diesem Produktsegment mag deren geringer Anteil am deutschen Leasingportfolio verwundern. Dieser Markt ist jedoch stark international ausgerichtet und von sehr großen Playern geprägt, die sich auf die wettbe-

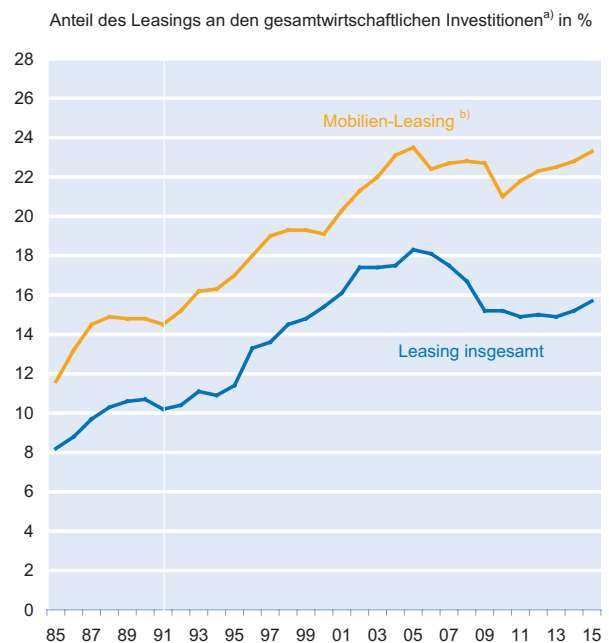
werbsfähigsten Standorte, nicht zuletzt unter steuerlichem Aspekt, konzentrieren. Seit einigen Jahren engagieren sich hier verstärkt chinesische Investoren, auch durch Zukäufe bedeutender ausländischer Unternehmen. Daneben leidet das Flugzeuggeschäft in Deutschland – ähnlich wie das Immobilien-Leasing – auch unter der Reglementierung im Gefolge der Unterstellung unter die Bankenaufsicht. Zudem waren hier früher vor allem bankenabhängige Leasinggesellschaften engagiert, die seit Jahren bei mobilen wie immobilien Big Tickets sehr zurückhaltend agieren.

Erhöhte Leasingengagements in fast allen Wirtschaftsbereichen

Der Dienstleistungssektor ist der größte Bereich in der deutschen Wirtschaft und der Gewinner im Strukturwandel. Seit dem Jahr 1996 ist er auch unangefochten die Nummer 1 im Leasing. Die Leasinggesellschaften erhöhten 2014 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um rund 11% und platzierten mit 36,4% über ein Drittel ihres Neugeschäfts in diesem äußerst facettenreichen Wirtschaftsbereich. Der Sektor wird in Deutschland hinsichtlich seiner Bedeutung noch häufig unterschätzt, was wohl auch daran liegt, dass er ein sehr heterogenes Konglomerat von Gewerbezweigen ist. Es erstreckt sich vom Hotel- und Gaststättengewerbe über Banken, Versicherungen, Rundfunkanstalten, Filmgesellschaften, Internetprovider, Autovermieter, EDV- und Multimedia-Dienstleister, Unternehmensberater, Verlage, Werbeagenturen, Callcenter, Bewachungs- und Reinigungsunternehmen bis hin zu mittelständischen Selbständigen wie Ärzten, Rechtsanwälten, Architekten, Ingenieurbüros, Steuerberatern, Maklern und privaten Stellenvermittlern. In diesen Berufsgruppen machen die besonders leasinggeeigneten Fahrzeuge und Büromaschinen einschließlich EDV-Anlagen den größten Teil des Investitionsbedarfs aus, weshalb sie schon immer eine interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften waren. Besonders bei den unternehmensnahen Dienstleistern entstehen nach wie vor neue Arbeitsplätze, die mit Investitionsgütern von hoher Leasingaffinität ausgestattet werden.

Das Verarbeitende Gewerbe war seit Gründung der ersten Leasinggesellschaften deren wichtigster Kunde und konnte diese Position 30 Jahre lang halten. Danach ging sein Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen ziemlich stetig zurück; seit 2005 erhöhte er sich tendenziell wieder. 2014 hat der Sektor seine Investitionen nominal um 2,1% gesteigert (vgl. Statistisches Bundesamt 2015a), das galt auch für die neuen Leasingengagements, auch sie wurden unterdurchschnittlich um rund 2% angehoben, weshalb sich sein Anteil von 20,1 auf 18,9% verminderte. Dies bedeutet gleichwohl weiterhin unangefochten Rang 2. Auch der Handel gehört zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasingkunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Seit 1998 bewegte sich sein Anteil an den Leasinginvestitionen gelegentlich auch

Abb. 1
Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland



^{a)} Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 neues Statistikkonzept (ESVG).

^{b)} Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen. 2015: vorläufig.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

nach oben. 2007 nahmen die Leasingengagements des Handels sogar sprunghaft um über 25% zu, wodurch sein Anteil von 12,7 auf 15,3% hochschnellte. Von 2008 bis 2013 liegt hier der Anteil an den Leasinginvestitionen konstant bei reichlich 12%. Im Jahr 2014 verminderte er als einziger Sektor seine Leasinginvestitionen, und zwar um knapp 6%, was seinen Anteilswert auf 10,7% reduzierte, das reichte nicht mehr für den dritten Platz, sondern nur noch für den fünften.

Die Autoproduzenten in Deutschland »erfanden« in den 1970er Jahren das Privatleasing mit sehr attraktiven Konditionen, um die Rabattaktionen beim Neuwagenkauf nicht völlig aus dem Ruder laufen zu lassen und erreichten damit damals – sozusagen aus dem Stand – einen Anteil von 11% an den gesamten Leasinginvestitionen. In der Folgezeit war die Entwicklung dieser Sparte zwar aufwärts gerichtet, aber von beträchtlichen Schwankungen gekennzeichnet. Die herstellernahen Gesellschaften, die hier mit einem Marktanteil von über 90% klar dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Autoleasing die Entwicklung dieser Leasingssparte maßgeblich.

Im Jahr 2014 hatte das Privatleasing – bei leicht rückläufigen Pkw-Zulassungen – ein moderates Plus von gut 2% zu verzeichnen. Sein Anteil am gesamten Leasingneugeschäft ging von 11,5 auf 10,9% zurück; das reichte jedoch

für den dritten Rang, dicht gefolgt vom Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung. Dieser steigerte seine Leasinginvestitionen 2014 um 37%, wodurch sein Anteil am Leasingportfolio von 8,5 auf 10,8% kletterte, was nun Rang 4 bedeutete.

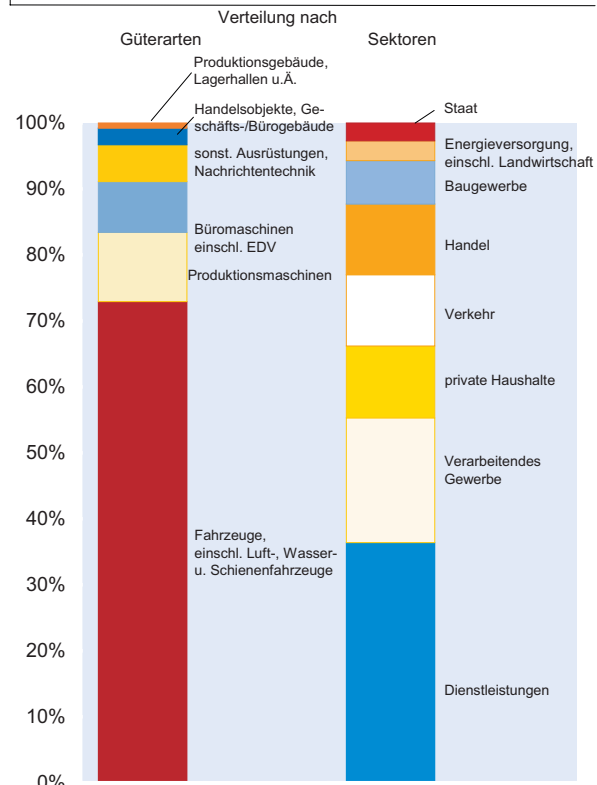
Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich auch 2014 mit einem Plus von rund 11% fort, wodurch der Leasinganteil hier von 6,4 auf 6,6% anstieg. Dagegen fallen die selbst bilanzierten Investitionen seit 2000 zum Teil kräftig zurück und liegen 2014 nur auf dem Niveau von 1999. Die Bauwirtschaft fährt angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit konsequent ihre eigenen Investitionen zurück und bedient sich intensiv des Angebots aller Arten von Vermietungsdienstleistungen. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasingquote aller Sektoren und setzt noch stärker das Renting, also die kurzfristige Anmietung, ein (vgl. Städtler 2015).

Der primäre Sektor der Wirtschaft, also die Energie- und Wasserversorgung, der Bergbau sowie die Land- und Forstwirtschaft, hatte 1997 seinen Leasinganteil fast halbiert, 2000 stieg er schließlich wieder auf 4,7% und ging seit 2001 wieder zurück, bis er 2004 seinen Tiefpunkt mit 1,7% erreichte. Seither bewegt sich sein Anteilswert bei rund 2%. Im Jahr 2010 nahmen die Leasinginvestitionen in diesem Bereich um über 50% zu, wodurch der Anteil am gesamten Leasingportfolio auf 2,9% anstieg. Diesen Wert konnte er 2011 und 2012 mit 2,8%, nicht ganz halten; 2013 und 2014 stieg der Wert jeweils um einen Zehntelpunkt. Das reichte immerhin um vom letzten auf den vorletzten Platz vorzurücken. Dieses relativ niedrige Niveau geht auch auf die bisher teils weniger für Leasing geeigneten Investitionsgüter der Landwirtschaft zurück. Nach Einschätzung von Fachleuten vollzieht sich hier allerdings gerade die vierte industrielle Revolution. Nicht nur die Informationstechnologie gewinnt seit Jahren deutlich an Bedeutung, auch die Mechanisierung nimmt unaufhörlich zu. Auch wegen des Fachkräftemangels wird zunehmend Arbeit durch Kapital ersetzt. Bis zu 300 000 Euro kosten heute die leistungsfähigsten Großtraktoren, die reichlich mit Elektronik ausgestattet sind. Um ähnliche Dimensionen geht es auch bei modernen Erntemaschinen (vgl. Dostert 2013).

Die öffentliche Hand ist selbst einer der größten Investoren in Deutschland und beeinflusst so, über die Wahl ihrer Finanzierungsmittel bzw. die Art der Durchführung von Investitionen, auch die Höhe der gesamtwirtschaftlichen Leasingquote. Aus verschiedenen, teilweise auch nichtökonomischen Gründen, machte der Staat in Deutschland von allen Wirtschaftsbereichen bis vor einigen Jahren am wenigsten vom Leasing Gebrauch.

Seit dem Jahr 2003 nehmen die Leasinginvestitionen des Staates tendenziell zu, teilweise sogar sprunghaft. Dem enor-

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2014



Quelle: ifo Investitionstest.

men Wachstum von 2005, von über 60%, folgten 2006 und 2007 allerdings Rückgänge, wodurch der Anteil des Staates an den gesamten Investitionen der Leasingbranche von 3,7 auf 2,8% zurückfiel. Ein Wachstum seiner Leasinginvestitionen von 35% sorgte 2008 für ein Ansteigen des Anteils auf 3,8%, aber schon 2009 fiel dieser wieder auf 3,1% zurück und konnte sich 2010 jedoch wieder auf 7,2% mehr als verdoppeln und pendelte sich 2011 mit 3,9% wieder auf sein durchschnittliches Niveau ein. 2013 gab es wieder ein kräftiges Minus von 20%, wodurch der Leasinganteil von 3,4 auf 2,8% zurückging. Im Jahr 2014 stiegen die Leasingengagements des Staates zwar um gut 3%, sein Anteil am Leasingportfolio reduzierte sich gleichwohl auf 2,7%, damit hält er nun die rote Laterne unter den Leasingkunden. Auslöser dieser starken Schwankungen sind vor allem sehr große Immobilienprojekte, die diskontinuierlich anfallen, bei Mobilien verläuft die Entwicklung gleichmäßiger. Wenn man nicht nur den Staat im engeren Sinne, also die Gebietskörperschaften und die Sozialversicherung mit berücksichtigt, sondern auch die Eigengesellschaften der öffentlichen Hand mit eigener Rechtspersönlichkeit, verdoppelt sich der Leasinganteil nahezu. Derartige Kapitalgesellschaften, insbesondere in den Bereichen Personennahverkehr, Energieerzeugung und Abwasserentsorgung werden statistisch nicht dem Staat, sondern den zuständigen fachlichen Wirtschaftsbereichen zugeordnet. Das gilt entsprechend auch für geleaste Straßenbahnen, Kraftwerke oder Kläranlagen. Diese rechtlich selb-

ständigen Unternehmen der Gebietskörperschaften haben einen wesentlichen Anteil an den Leasinginvestitionen im Verkehrs- und Entsorgungssektor sowie nicht zuletzt für Kliniken. Eine weitere Form staatsnaher Einrichtungen sind die Organisationen ohne Erwerbszweck, wie etwa Forschungsinstitute oder karitative Einrichtungen, die in den letzten Jahren ebenfalls häufiger leasen. Die Gebietskörperschaften, allen voran die Kommunen sind auch in Zukunft eine höchst interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ermittelten für die Kommunen bis zum Jahr 2020 einen Investitionsbedarf von mehr als 700 Mrd. Euro. Dabei handelt es sich vor allem um Infrastrukturprojekte wie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Verwaltungsgebäude, Schulen, Straßen und Kindertagesstätten. Das Difu empfiehlt hierfür auch den Einsatz intelligenter Finanzierungsinstrumente und Public Private Partnership (PPP), um größere Investitionsspielräume zu erhalten (vgl. Wenke-Thiem 2008).

Ein ifo-Gutachten stellte fest, dass es zwar unstrittig ist, dass es in Teilbereichen der öffentlichen Infrastruktur Defizite gibt, die sich negativ auch auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung auswirken können. Eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien zeigt jedoch, dass die gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekte zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen zumindest in hoch entwickelten Ländern im Regelfall eher gering ausfallen. Statt eines breitflächigen Ausbaus von Infrastrukturen sollte der Fokus der künftigen Infrastrukturpolitik in Deutschland daher auf die Instandsetzung sowie auf die Beseitigung von Engpässen gelegt werden. Erhaltungsinvestitionen sollte daher der Vorrang vor dem Neubau von Infrastrukturen gegeben werden (vgl. Ragnitz et al. 2013). Finanzminister Wolfgang Schäuble kündigte am 6. November 2014 im Zuge der jüngsten Steuerschätzung ein Investitionsprogramm über 10 Mrd. Euro für die öffentliche Infrastruktur an. Wenn auch angesichts der Tatsache, dass die öffentlichen Investitionen unter den Abschreibungen liegen, das Vorhaben vielfach als Schritt in die richtige Richtung gesehen wird, kritisieren Volkswirte es massiv: Es komme zu spät und sei zu gering. Die Summe, ab 2016 auf drei Jahre verteilt, ergebe gut 3 Mrd. Euro pro Jahr. Das sind 0,1% im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt – die Wirkung wird also bescheiden sein (vgl. Kissler 2014). Daneben gilt es zu prüfen, ob verschiedene Projekte nicht auch sinnvoll von kompetenten privaten Investoren durchgeführt werden könnten. So hat die Versicherungswirtschaft zu erkennen gegeben, dass sie an derartigen Projekten durchaus interessiert sei, da diese über Jahre hinweg stabile Renditen versprechen, was gegenwärtig bei festverzinslichen Wertpapieren nicht der Fall sei (vgl. Leitel 2015).

Jenseits von Leasing

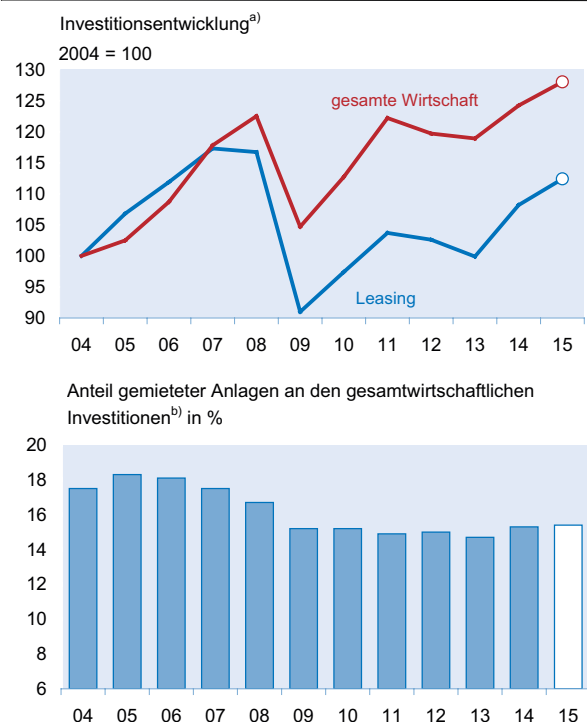
Schon seit einigen Jahren werden von Leasinggesellschaften auch Geschäftsmodelle betrieben, die über das traditionelle

Leasing hinausgehen oder es sinnvoll ergänzen, die aber auf der Ebene ihrer Kompetenzen als Finanz-, Investitions- und Dienstleistungsexperten liegen. Die Umsätze in diesem Segment erreichen heute schon mehrere Milliarden Euro jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote reicht von traditionellem Mietkauf, der 2015, ebenso wie in den Jahren zuvor, alleine schon ein Volumen von 6,7 Mrd. Euro erreichte und vor allem im Nutzfahrzeuggeschäft zur Anwendung kommt, über zusätzliche Services, wie Asset- und Facility-Management, Bauconsulting, Fuhrparkmanagement, Versicherungen, strukturierte Finanzierungen, Fondskonzeptionen, Advising und Packaging bis zur Autovermietung (Renting); selbst die neuen Car-Sharing-Modelle zählen dazu. Diese Aktivitäten ermöglichen den Gesellschaften, sich über zusätzliche bzw. ergänzende Dienstleistungen und divergierende Leistungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern – insbesondere dem Investitionskredit der Banken – abzuheben und Erträge zu erzielen.

Zudem können diejenigen, die im Bereich der Big Tickets engagiert sind, die hier übliche enorme Volatilität des Auftragsengangs abfedern.

Der ifo Investitionstest misst die Entwicklung der Leasingbranche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zu-

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten
Bundesrepublik Deutschland



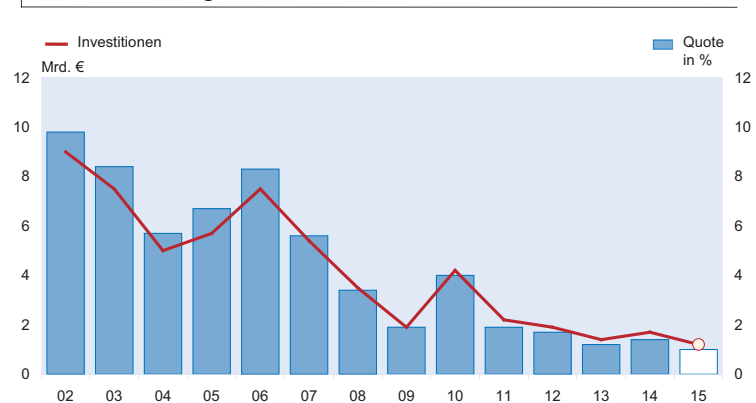
^{a)} In jeweiligen Preisen.

^{b)} 2014: vorläufig, 2015: Planung.

Quelle: ifo Investitionstest Anlagenvermietung; Statistisches Bundesamt.

gang an aktivierungsfähigen Investitionsgütern. Schon definitionsgemäß ist hier das Geschäft mit den werthaltigen zusätzlichen Services nicht enthalten, die seit Jahren einen erheblichen Beitrag zum Umsatz und Ertrag der Leasinggesellschaften leisten und die bei Kunden häufig den Ausschlag bei der Entscheidung für das Leasing geben. Dies gilt auch für sehr liquide Unternehmen. Besonders häufig ist dies beim Autoleasing mit Full Service, bei Büromaschinen und EDV-Equipment, bei Immobilien sowie bei Big Tickets, wie etwa Flugzeugen der Fall. Neue Möglichkeiten auf diesem Betätigungsfeld eröffnen die Energiewende und die neuen Antriebe für Straßenfahrzeuge.

Abb. 4
Immobilien-Leasing



Investitionen des Immobilien-Leasings gemessen an den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen ohne Wohnungsbau.
2015: Schätzung.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

2015: Leasing und gesamtwirtschaftliche Investitionen legen das gleiche Wachstumstempo vor

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2015 fortgesetzt. Die Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober 2015 ging von einem Anstieg der nominalen Bruttoanlageinvestitionen von 3,7% (real: + 2,4%) für das Gesamtjahr 2015 aus, davon + 4,5% (real: + 4,4%) für die Ausrüstungsinvestitionen. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 1,5% zurückgehen, was nominal ein hauchdünnes Plus bedeuten dürfte (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2015). Dass der Aufschwung 2015 nicht kräftiger ausfällt, liegt an der weiterhin moderaten Investitionstätigkeit der deutschen Wirtschaft. Die Ausrüstungsinvestitionen nehmen mit 4,5% zwar so stark zu wie im Vorjahr. In Anbetracht der relativ guten Konjunktur und der niedrigen Zinsen ist das jedoch eine im historischen Vergleich wenig dynamische Entwicklung, wie der Sachverständigenrat in seinem aktuellen Herbstgutachten feststellte. Angesichts der ungewöhnlich günstigen Finanzierungsbedingungen deutet die insgesamt moderate Investitionsentwicklung auf relativ verhaltene Erwartungen der Unternehmen über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung hin, und es stellt sich die Frage, ob der Investitionsstandort Deutschland hinreichend attraktiv ist (vgl. Sachverständigenrat 2015).

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Wirtschaft neben den Anlageinvestitionen nach wie vor auch erheblich in die Gewinnung neuer Mitarbeiter und in die Qualifizierung des vorhandenen Personals investiert. Trotz des eher moderaten Wirtschaftswachstums steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich mitteilte, wurde im dritten Quartal 2015 mit 43,2 Mio. Erwerbstätigen ein neuer Höchststand bei der Erwerbstätigkeit seit der Wiedervereinigung erreicht (vgl. Statistisches Bundesamt 2015b).

Die deutsche Wirtschaft will auch weiter neue Mitarbeiter einstellen. Das ifo Beschäftigungsbarometer stieg im Oktober auf 109,9 Punkte, von 109,1 im Vormonat. Dies ist der höchste Wert seit Januar 2012. Der Arbeitsmarktzahlen werden sich damit anhaltend positiv entwickeln. Die Investitionen in Humankapital (wie z.B. innerbetriebliche Weiterbildung) werden in der VGR nicht berücksichtigt. Gerade dem Einsatz hochqualifizierten Personals kommt aber aus Wettbewerbsgesichtspunkten sowie aus Sicht der Innovationsfähigkeit von Unternehmen eine wesentliche Bedeutung zu (vgl. Sauer und Strobel 2015). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Herausforderungen im Rahmen der Maßnahmen, die unter dem Stichwort »Industrie 4.0« beschrieben werden. Experten weisen darauf hin, dass bisher die Lösungen vor allem in der Technik gesucht werden. Dabei spielen gerade der Mensch im Innovationsprozess eine wichtige Rolle: als Mitgestalter und Koproduzent, als Anwender und Innovator (vgl. Buhr 2015).

Die Leasingbranche entwickelte sich in diesem Jahr ähnlich wie die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2015 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 3% auf 52,2 Mrd. Euro, erreicht werden; wobei bei Mobilien ein Plus von 4,1% und bei Immobilien ein Rückgang von 28,8% zu erwarten ist. Damit schneiden die Leasinggesellschaften bei den Mobilien geringfügig schlechter ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2015 ein unverändertes Niveau von 15,3% und bei Mobilien einen minimalen Rückgang von 23,0 auf 22,9%, falls die derzeitigen Prognosen für die Gesamtwirtschaft Realität werden.

Eine wesentliche Stütze für das Leasing in diesem Jahr sind die Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur entwickelte sich im bisherigen Jahresverlauf von 2015 unerwartet günstig. Bei den Pkw-Neuzulassungen ist in den ersten zehn

Monaten ein Plus von 5,1% aufgelaufen, wobei es aber im Oktober nur noch für einen Zuwachs von 1,1% reichte. Für das Gesamtjahr ist daher eher mit einer Steigerung von etwas weniger als 5% zu rechnen, zumal noch nicht abzusehen ist, wie sich die Dieselpolitik auf die Verkäufe auswirken wird. Dabei ging der Anteil der privaten Neuzulassungen, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, zu Gunsten der gewerblichen erneut zurück, und zwar auf 35,5% (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2015b). Das heißt, der Anteil der Fahrzeuge, die zu den Investitionen zählen, war mit 65,5% rekordverdächtig hoch. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es von Januar bis Oktober einen Zuwachs von 3%; hier war zuletzt mit + 7% ein überdurchschnittliches Wachstum erzielt worden.

Das Geschäftsklima der Leasinggesellschaften verbessert sich seit dem Jahresbeginn 2015 tendenziell, wie die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor belegen. Die Geschäftslageurteile erreichten im Juli mit + 36% ihren Höhepunkt, blieben damit aber unter dem Maximum des Jahre 2014 mit + 39% (August). In diesem Jahr pendelten die Werte von August bis November um die 30%-Marke, das ist immer noch ein sehr komfortables Niveau. Die Geschäftserwartungen erreichten im März mit + 27% ein Zwischenhoch, das im Juni mit + 28% noch übertroffen wurde. Nach einem etwas schwächeren Juli (+ 22%) gab es dann wieder einen klaren Zuwachs bei den Optimisten (August + 26%), der in den folgenden Monaten wieder etwas nachließ, im November hat er allerdings deutlich auf + 8% nachgegeben. Das deutet auf eine nachlassende Dynamik hin. Das vierte Quartal dürfte gegenüber dem dritten ein spürbar geringeres Wachstum aufweisen, da es sich auch mit dem recht hohen Wachstum des Schlussquartals im Vorjahr messen muss.

Für das Wachstum der Leasinginvestitionen 2015 ist vor allem die Fahrzeugsparte verantwortlich, die ein Plus von fast 6% erreichen wird, aber auch die Produktionsmaschinen mit + 4%. Bei den übrigen Produktgruppen waren leichte Rückgänge zu verzeichnen. Das Immobilien-Leasing, das in den vergangenen Jahren kontinuierlich an Bedeutung verlor, verzeichnete 2015 ein Minus von knapp 29% auf rund 1,2 Mrd. Hier und bei Großmobilen zeigt sich die Zurückhaltung der bankenabhängigen Leasinggesellschaften bei Großprojekten.

2016: Ähnliche Entwicklung wie im Vorjahr zu erwarten

Für 2016 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem realen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland, und zwar in Vorjahreshöhe. Im Jahresdurchschnitt wird für das BIP ein nominales Plus von 3,2% (real: + 1,8%) angenommen und für die Ausrüstungsinvestitionen ein Wach-

tum von nominal wie real knapp 4%. Auch für die Investitionen in den Nichtwohnbau ist, nach dem Rückgang im Vorjahr, für 2016 ein Zuwachs von real 2,1% veranschlagt, der sich nominal auf etwa 4% belaufen dürfte. An dieser Entwicklung sollten die Leasinggesellschaften zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Jüngere Prognosen sehen die Aussichten für das kommende Jahr eine Nuance vorsichtiger. Der Sachverständigenrat rechnet laut seinem im November vorgelegten Gutachten damit, dass sich im Jahr 2016 die verhaltene wirtschaftliche Entwicklung fortsetzt, und zwar mit einer Zuwachsrate des BIP von real 1,6% (nominal: 3,2%). Dieser Zuwachs im Prognosezeitraum wird aller Voraussicht nach wieder binnenwirtschaftlich getragen sein. Dabei sollen zwar die Konsumausgaben den größten Wachstumsbeitrag zum BIP liefern, für die Ausrüstungsinvestitionen wird gleichwohl noch ein Zuwachs von nominal 3,6% (real: + 3,4%) angenommen (vgl. Sachverständigenrat 2015).

Optimismus ist beim ifo Geschäftsklimaindex für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands zu erkennen. Er ist deutlich gestiegen, von 108,2 Punkten im Oktober auf 109,0 Punkte im November. Die Einschätzungen zur aktuellen Geschäftslage haben sich wieder verbessert. Auch der Optimismus mit Blick auf die zukünftigen Geschäfte nahm das dritte Mal in Folge zu. Die deutsche Wirtschaft zeigt sich von der zunehmenden weltweiten Unsicherheit unbeeindruckt. Nicht einmal die Anschläge von Paris haben sich in den Daten negativ bemerkbar gemacht (vgl. Sinn 2015). Die Geschäftserwartungen der Unternehmen haben aktuell einen Horizont bis zum Frühjahr; das lässt hoffen, dass bei nicht verschlechterten Rahmenbedingungen, der moderate Wachstumskurs der Wirtschaft beibehalten wird. Zumal auch die ZEW-Konjunkturerwartungen für Deutschland im November positiv klingen. Der Index steigt gegenüber dem Vormonat um 8,5 Punkte auf einen Stand von 10,4 Punkten (langfristiger Mittelwert: 24,8 Punkte). Dies ist der erste Zugewinn nach sieben Rückgängen in Folge. »Der Ausblick für die deutsche Volkswirtschaft hellt sich gegen Ende des Jahres etwas auf. Konjunkturpessimismus aufgrund der Terroranschläge in Paris ist nicht erkennbar. Die robuste deutsche Konjunktur dürfte sich insbesondere auf die derzeitige Konsumfreude der Deutschen, den erneut gesunkenen Außenwert des Euro und die voranschreitende Erholung in den Vereinigten Staaten stützen« (vgl. Fuest 2015).

Insgesamt ist also für 2016 – nach derzeitigem Prognosestand – mit nochmals steigenden Ausgaben für die Ausrüstungsgüter und für die Leasingengagements zu rechnen. Die von Energie sparenden Technologien getriebene Investitionswelle ist ein Hoffnungsträger für die Leasingbranche über 2016 hinaus. Daneben dürfte die unter dem Schlagwort »Industrie 4.0« beschriebene vierte industrielle Revolution beträchtliche Investitionen anstoßen, vor allem auf mittlere Frist.

Darunter versteht man im Produktionsumfeld die echtzeitnahe Vernetzung von Maschinen, Menschen und Objekten aller an einer Wertschöpfung beteiligten Bereiche über das Internet. Fachleute sehen Industrie 4.0 als wesentlichen Treiber für den Erhalt und den Ausbau der Konkurrenzfähigkeit Deutschlands (vgl. Wimber 2014). Laut einer Umfrage wollen deutsche Industrieunternehmen pro Jahr 40 Mrd. Euro in die Fabrik der Zukunft investieren, allen voran die Informations- und Kommunikationsindustrie (vgl. Freitag 2014).

Auch früher wurden schon neue Technologien maßgeblich via Leasing verbreitet, wie schon in der Gründungsphase der institutionellen Leasinggesellschaften vor über 50 Jahren, zu Beginn der Computer-Ära bzw. des digitalen Zeitalters. Die Chancen für die Leasingindustrie, wieder zu den Pionieren bei der Verbreitung innovativer Wirtschaftsgüter zu gehören, stehen also nicht schlecht. Für eine Finanzierung durch Banken kommen neue Produkte mit rascher technischer Obsoleszenz und schwer einschätzbarer technischer Reife weniger in Frage, es sei denn, es handelt sich bei den Banken um Institute von Herstellern.

Die Leasing-Wirtschaft sieht daher im Thema Industrie 4.0 für sich erhebliches Wachstumspotenzial, wie deren Verband kürzlich darlegte: Hier stehen immense Investitionen an, um Deutschlands Position als Leitanbieter von Industrie-4.0-Technologien zu sichern. Experten schätzen bis 2020 ein jährliches Investitionsvolumen der deutschen Industrie von 40 Mrd. Euro. Doch Investitionen in Industrie 4.0 stellen auch eine Herausforderung dar, denn der Investitionsbegriff verändert sich gänzlich. Es geht nicht mehr nur um klassische Anlageninvestitionen, sondern verstärkt um innovative Prozesse, die finanziert werden müssen. »Weiche Investitionen« in immaterielle Werte wie Software und Patente gewinnen an Bedeutung. Die Leasing-Branche fühlt sich prädestiniert dafür, diese Investitionen zu realisieren, da in den Gesellschaften Ingenieure arbeiten, die mit ihrem Know-how die neuen Prozesse und Geschäftsmodelle bewerten und begleiten können (vgl. BDL 2015).

Literatur

BDL (2015), »Industrie 4.0 – Chancen und Herausforderungen für die Leasing-Wirtschaft«, Pressemitteilung, 19. November.

Buhr, D. (2015), »Weit mehr als Technik: Industrie 4.0«, *ifo Schnelldienst* 68(10), 10–11.

computerwoche.de (2015), »Zwei Drittel der IT-Budgets fließen in die bestehende Infrastruktur«, 10. November, verfügbar unter: www.computerwoche.de.

Dostert, E. (2013), »Feldversuche«, *Süddeutsche Zeitung*, 12. November, 18.

Freitag, L. (2014), »Deutsche Unternehmen wollen 40 Milliarden Euro investieren«, *WirtschaftsWoche*, 14. Oktober, verfügbar unter: www.wiwo.de.

Fuest, C. (2015), »ZEW-Konjunkturerwartungen – Konjunkturausblick verbessert sich«, Pressemitteilung, 17. November.

Kissler, A. (2014), »Schäubles 10-Milliarden-Programm fällt bei Volkswirten durch«, 7. November, verfügbar unter: www.wsj.com.

Leitel, K. (2015), »Zum Allianz-Airport, bitte!«, *Handelsblatt*, September, 29.

Kraftfahrt-Bundesamt (2015a), »Fahrzeugzulassungen im Dezember 2014«, Pressemitteilung Nr. 1/2015.

Kraftfahrt-Bundesamt (2015b), »Fahrzeugzulassungen im Oktober 2015«, Pressemitteilung Nr. 26/2015.

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2015), »Deutsche Konjunktur stabil – Wachstumspotenziale heben«, *ifo Schnelldienst* 68(19), 3–62.

Ragnitz, J., A. Eck, S. Scharf, Chr. Thater und B. Wieland (2013), *Öffentliche Infrastrukturinvestitionen: Entwicklung, Bestimmungsfaktoren und Wachstumswirkungen*, Endbericht zum Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, ifo Institut, München, Dresden.

Rösel, F. (2013), »Kränkelnde Krankenhäuser – Ursachen und Auswirkungen des Rückgangs der Krankenhausinvestitionen der Länder«, *ifo Dresden berichtet* 20(5), 3–15.

Rußig, V. (2015), »Bauträger«, *VR Branchen special* Nr. 100, Dezember.

Sachverständigenrat, (2015), *Zukunftsfähigkeit in den Mittelpunkt, Jahrestgutachten 2015/16*, 11. November, Wiesbaden.

Sauer, St. und Th. Strobel (2015), »Aktuelle Ergebnisse der ifo Investorenrechnung: Investitionen in geistiges Eigentum gewinnen an Bedeutung«, *ifo Schnelldienst* 68(6), 40–42.

Sinn, H.-W. (2015), »ifo Geschäftsklimaindex steigt merklich – Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im November 2015«, *Pressemitteilung* 24. November, verfügbar unter: www.cesifo-group.de.

Städler, A. (2015), »Vermietung beweglicher Sachen«, *VR Branchen special* Nr. 64, Dezember.

Statistisches Bundesamt (2015a), »Investitionen der Industrie im Jahr 2014: + 2,1% zum Vorjahr«, Pressemitteilung Nr. 423, 18. November.

Statistisches Bundesamt (2015b), »Mehr als 43 Millionen Erwerbstätige im 3. Quartal 2015«, Pressemitteilung Nr. 421, 17. November.

Statistisches Bundesamt (2015c), »Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 3. Quartal 2015«, Pressemitteilung Nr. 430, 24. November.

sueddeutsche.de (2015), »Studie: Gravierender Investitionsstau in Krankenhäusern«, 10. November, verfügbar unter: www.sueddeutsche.de.

Süddeutsche Zeitung (2015), »Warnung vor Schattenbanken«, 30. Oktober, 21.

Telgheder, M. (2015), »Spardruck trifft Medizintechniksparte«, *Handelsblatt*, 10. November, verfügbar unter: www.handelsblatt.com.

Wenke-Thiem, S. (2008), »Bis 2020 sind kommunale Investitionen von mehr als 704 Milliarden Euro notwendig«, *RKW Informationen Bau-Rationalisierung* 37(2), 9.

Wimber, A.-C. (2014), »Eine Revolution mit Ansage«, *Süddeutsche Zeitung*, 16. Juli, 23.

