



Leasing-Marktbericht

Michael Grömling / Björn Kauder

Auftraggeber: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen

Köln, 01.03.2024

Gutachten



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

Twitter

[@iw_koeln](https://twitter.com/iw_koeln)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](https://www.linkedin.com/company/institut-der-deutschen-wirtschaft)

Facebook

[@IWKoeln](https://www.facebook.com/IWKoeln)

Instagram

[@IW_Koeln](https://www.instagram.com/IW_Koeln)

Autoren

Prof. Dr. Michael Grömling

Leiter des Kompetenzclusters Makroökonomie
und Konjunktur

groemling@iwkoeln.de

0221 – 4981-776

Dr. Björn Kauder

Senior Economist

kauder@iwkoeln.de

0221 – 4981-516

Alle Studien finden Sie unter

www.iwkoeln.de

Stand:

März 2024

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Entwicklung der Investitionen in Deutschland.....	4
2 Entwicklung der Leasing-Branche im abgelaufenen Jahr	6
2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft	6
2.2 Leasing-Quoten	7
2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter.....	8
2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen	10
3 Investitionsperspektiven für das Jahr 2024	11
Literatur	15
Abbildungsverzeichnis.....	16

Zusammenfassung

Die Investitionen in Deutschland leiden unter den gegenwärtigen makroökonomischen Rahmenbedingungen. Bei den realen Bruttoanlageinvestitionen war im Jahr 2023 nochmals ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 0,7 Prozent zu verzeichnen. Damit liegen sie seit nunmehr drei Jahren um mehr oder weniger durchgehend gut 2 ½ Prozent unter dem Niveau von 2019. Die realen Ausrüstungsinvestitionen legten im Jahr 2023 um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Im vierten Quartal 2023 setzte sich der Erholungstrend jedoch nicht weiter fort und sie lagen preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigt zuletzt wieder etwas unter dem Niveau des vierten Quartals 2019. Infolge der stark angestiegenen Finanzierungskosten waren die Bauinvestitionen in den vergangenen drei Jahren rückläufig. Insgesamt lagen sie preisbereinigt im Jahresdurchschnitt 2023 um fast 7 Prozent unter dem letzten Höhepunkt des Jahres 2020. Die sogenannten Sonstigen Anlagen liegen seit Anbeginn der Krisen in preisbereinigter Betrachtung durchgängig unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Im Jahresdurchschnitt 2023 klaffte eine Lücke von fast 3 ½ Prozent.

Die Investitionen der Leasing-Wirtschaft werden besonders durch das Mobilien-Leasing geprägt. Dessen Volumen erhöhte sich im Jahr 2023 auf 73,60 Milliarden Euro (+26,3 Prozent). Dies lag vorrangig am Pkw-Geschäft, welches teilweise durch einen Sondereffekt beeinflusst wurde. Das Immobilien-Leasing war mit einem Volumen von weniger als einer Milliarde Euro weiterhin weniger bedeutend. Positiv war die Dynamik beim Mietkauf, wo das Volumen auf 11,39 Milliarden Euro anstieg (+8,4 Prozent). Die Leasing-Quote der Mobilien (26,7 Prozent) stieg im vergangenen Jahr spürbar an. Bei den Immobilien blieb die Leasing-Quote auf niedrigem Niveau.

Von überragender Bedeutung für die Leasing-Branche ist weiterhin der Bereich Pkw, der für mehr als die Hälfte des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte steht. Am aktuellen Rand zeigt sich weiterhin eine positive Dynamik. Die stärkste Dynamik ist in der Objektgruppe Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge zu beobachten. Der Wert ist jedoch durch Sondereffekte von Großaufträgen verzerrt. Ebenfalls sehr dynamisch entwickelten sich die Objektgruppen Fahrräder & E-Roller, Baumaschinen und Agrartechnik. Einen Rückgang des Leasing-Geschäfts gab es lediglich in der Objektgruppe Immaterielle Wirtschaftsgüter. Unter Berücksichtigung der Preissteigerungen war auch das Leasing-Geschäft mit Produktionsmaschinen rückläufig.

Im Gefolge der krisenbedingten Abschwächung im Jahr 2023 haben sich auch die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft für das Jahr 2024 über den gesamten Jahresverlauf 2023 eingetrübt. Das reale Bruttoinlandsprodukt dürfte in diesem Jahr kaum über das bereits schwache Vorjahresniveau und auch weiterhin nicht über das Produktionsniveau des Jahres 2019 hinauskommen. Die IW-Verbandsumfrage lässt ein schwaches Investitionsjahr 2024 erwarten. Dies deckt sich auch mit den Einschätzungen der meisten Konjunkturprognosen für Deutschland. Etwa drei Viertel der Verbände geht von rückläufigen Investitionen aus.

1 Entwicklung der Investitionen in Deutschland

Die Wirtschaftsleistung ist in Deutschland im Jahr 2023 um 0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken. Für diese gegenwärtige Wirtschaftsschwäche kommen vor allem zwei Erklärungen in Betracht (Bardt et al., 2023): Zum einen wurde die Weltwirtschaft zunehmend von den militärischen Konflikten und den geopolitischen Krisen und deren ökonomischen Folgewirkungen beeinträchtigt. In Kombination mit den weltweit hohen Inflationsraten schwächten sich die globale Investitionstätigkeit und die Konsumnachfrage deutlich ab. Aufgrund ihrer im internationalen Vergleich hohen Weltmarktorientierung leidet die deutsche Wirtschaft in globalen Konjunkturschwächen stärker als eher binnenwirtschaftlich orientierte Volkswirtschaften. Entsprechend setzte sich der im zweiten Halbjahr 2022 begonnene Rückgang beim deutschen Außenhandel im gesamten Jahr 2023 ungebremst fort, und die preisbereinigten Warenausfuhren lagen im Jahr 2023 um insgesamt 2,2 Prozent unter dem entsprechenden Vorjahresniveau. Zum anderen lasten die pandemie- und kriegsbedingten Kostenschocks und die damit einhergehende Inflation auf der konjunkturellen Entwicklung. Die Import-, Erzeuger- und Verbraucherpreise stiegen hierzulande zunächst aufgrund der pandemiebedingten Materialengpässe und dann aufgrund des kriegsbedingten Energiepreisschocks in einer historischen Größenordnung an. So lagen die Erzeugerpreise in Deutschland zum Jahresanfang 2023 um fast 50 Prozent über dem Niveau von Anfang 2020. Die Verbraucherpreise folgten diesen Kostenschocks und die Inflationsraten (Veränderung des nationalen Verbraucherpreisindex gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum) lagen im Winterhalbjahr 2022/2023 bei durchschnittlich rund 8 ½ Prozent. Bis zum Jahresbeginn 2024 gingen die Inflationsraten in Deutschland zwar wieder auf knapp 3 Prozent zurück, sie verstetigten sich mittlerweile jedoch aus binnenwirtschaftlichen Effekten. Diese Kostenschocks und die Preisentwicklung haben zu einer geldpolitischen Straffung mit stark angestiegenen Zinsen geführt. Die Zentralbankzinsen stiegen im Euroraum ausgehend von der Nullzinsgrenze zur Jahresmitte 2022 steil auf 4,5 Prozent im September 2023 an und liegen seitdem auf diesem Niveau. Dies verteuert die konsumbezogene sowie investitionsrelevante Kreditaufnahme und bremst die gesamtwirtschaftliche Nachfrage spürbar ab.

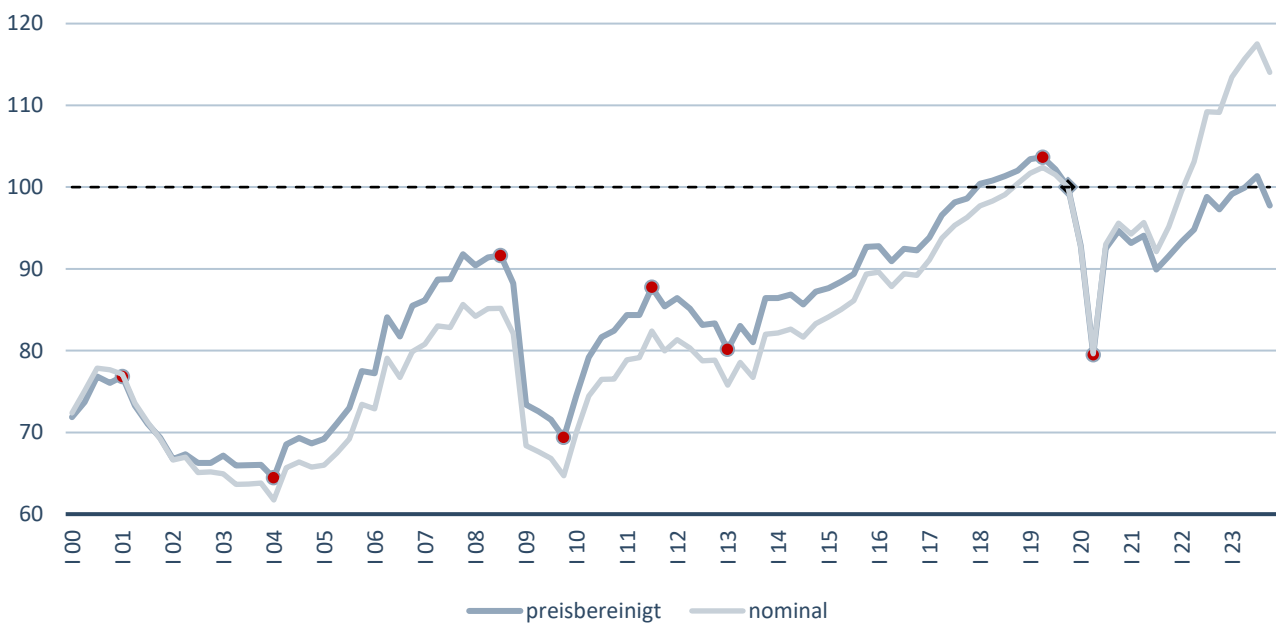
Unter diesen makroökonomischen Rahmenbedingungen leiden die Investitionen in Deutschland. Die realen Bruttoanlageinvestitionen konnten zwar nach dem pandemiebedingten Einbruch im zweiten Quartal 2020 bis zum Jahresbeginn 2021 nahezu auf ihr Vorkrisenniveau zurückkommen. Danach gingen sie jedoch wieder zurück und infolge der zulieferungsbedingten Produktionsprobleme, der geopolitischen Verunsicherungen und der steigenden Finanzierungskosten liegen sie seit nunmehr drei Jahren um mehr oder weniger durchgehend gut 2 ½ Prozent unter dem Niveau von 2019. Dabei war im Jahr 2023 nochmals ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 0,7 Prozent zu verzeichnen. Mit Blick auf die drei großen Investitionsbereiche waren in den vergangenen Jahren und am aktuellen Rand folgende Entwicklungen eingetreten:

Bei den **Ausrüstungsinvestitionen** kam die anfängliche Erholung nach dem überaus starken Einbruch im zweiten Quartal 2020 (14,4 Prozent gegenüber dem Vorquartal und 23,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr) schnell wieder zum Erliegen, und sie lagen beim Ausbruch des Ukrainekriegs immer noch um rund 10 Prozent unter dem Vorkrisenniveau von 2019. In Abbildung 1-1 wird die aktuelle Entwicklung bei diesen Investitionen, zu denen Maschinen, Geräte, Geschäftsausstattungen und gewerblich genutzte Fahrzeuge zählen, auch in den Kontext der beiden großen Krisen der vergangenen beiden Dekaden (Strukturkrise 2001/2004 und Finanzmarktkrise 2008/2009) eingeordnet. Trotz der geopolitischen Verwerfungen kam es im Jahresverlauf 2022 zu einer weiteren Erholung. Dabei gilt zu bedenken, dass in diesem Aggregat auch militärische Waffensysteme verbucht werden. Nach dem Zuwachs in Höhe von 4 Prozent im Jahr 2022 legten die realen Ausrüstungen im Jahr 2023 nochmals um 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Im vierten Quartal 2023 setzte sich der

Erholungstrend jedoch nicht weiter fort und die preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigten Ausrüstungsinvestitionen lagen zuletzt wieder etwas unter dem Niveau des vierten Quartals 2019. In Abbildung 1-1 sind neben den preisbereinigten Werten auch die nominalen Investitionsausgaben in diesem Bereich abgebildet. Dabei ist zu erkennen, dass die nominalen Ausrüstungsinvestitionen in den vergangenen beiden Jahren sehr stark angestiegen sind und zuletzt das Vorkrisenniveau von Ende 2019 mit rund 14 Prozent deutlich übertrafen. In dieser nominalen Dynamik schlugen sich die ebenfalls hohen Preisanstiege für diesen Bereich der Investitionsgüter nieder. Im Jahresdurchschnitt 2023 lagen die nominalen Ausrüstungsinvestitionen um gut 14 Prozent über dem Niveau von 2019 – preisbereinigt liegen sie um gut 2 Prozent darunter.

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland

Saison- und arbeitstäglich bereinigte Ausrüstungsinvestitionen, Index 4. Quartal 2019 = 100



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Die sogenannten **Sonstigen Anlagen** liegen seit Anbeginn der Krisen in preisbereinigter Betrachtung durchgängig unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Im Jahresdurchschnitt 2023 klappte eine Lücke von fast 3 ½ Prozent. Bei diesen Investitionen handelt es sich um Ausgaben für immaterielle Investitionsgüter, zu denen im Wesentlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung und für Software und Datenbanken zählen. Es ist durchaus besorgniserregend, dass diese Investitionen, die für den technologischen Fortschritt und die allgemeine Digitalisierung von hoher Bedeutung sind, in den vergangenen beiden Jahren in realer Betrachtung rückläufig waren. Zum Teil ist dies auch durch die Materialprobleme im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie und den Preisanstiegen zu begründen. Zum anderen dürfte sich auch die allgemeine krisenbedingte Verunsicherung in diesem Investitionsbereich niederschlagen.

Die realen **Bauinvestitionen** konnten sich zwar bis zum Jahr 2022 über dem Vorkrisenniveau halten und wirkten während der Pandemie den Rückgängen bei den Ausrüstungen entgegen. Infolge der stark angestiegenen Finanzierungskosten waren die Bauinvestitionen, vor allem im Bereich des Wohnungsbaus in den vergangenen drei Jahren rückläufig. Insgesamt lagen die preisbereinigten Bauinvestitionen im Jahresdurchschnitt 2023 um fast 7 Prozent unter dem letzten Höhepunkt des Jahres 2020.

2 Entwicklung der Leasing-Branche im abgelaufenen Jahr

Auf die Leasing-Branche wirkten in den vergangenen Jahren dieselben Schocks wie auf die Gesamtwirtschaft. Nach dem Ende der Corona-Pandemie drückten zunächst die Folgen des Kriegs in der Ukraine und die damit verbundene Energiepreiskrise negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung. Zusätzlich setzte eine erhöhte Inflation ein, und die Zinsen stiegen entsprechend. Vor diesem Hintergrund zeigt dieser Abschnitt, wie sich die Leasing-Branche im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 entwickelt hat. Zuerst erfolgt eine Darstellung der Investitionen im gesamten Leasing-Sektor. Anschließend werden Leasing-Quoten berechnet, um den Anteil der Leasing-Branche an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen zu zeigen. Darauffolgend werden einzelne Objektgruppen und ihre Relevanz für die Leasing-Branche betrachtet. Abschließend wird der Sektor Personenkraftwagen (Pkw) genauer untersucht, der nach wie vor eine erhebliche Bedeutung für die Leasing-Branche aufweist.

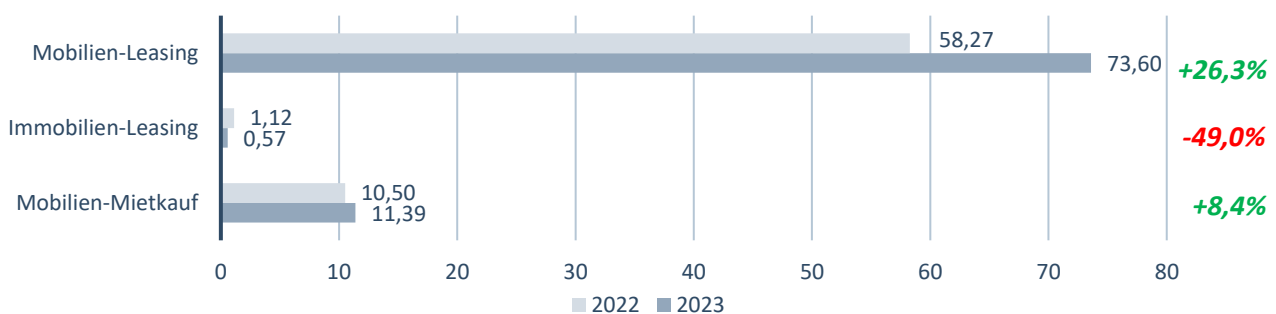
2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft

In der Leasing-Branche erfolgt eine Unterscheidung zwischen Leasing und Mietkauf. Das reine Leasing-Geschäft stellt die Investitionen der Leasing-Wirtschaft für ihre Kunden dar. Mietkäufe werden zwar durch die Leasing-Branche finanziert, gelten jedoch nach strenger Definition nicht als Investitionen der Branche. Dies liegt an der unterschiedlichen bilanziellen Zuordnung zwischen Leasing und Mietkauf. Nur im Leasing-Geschäft wird das Wirtschaftsgut in der Bilanz der Leasing-Gesellschaft erfasst, während beim Mietkauf der Kunde das Objekt bilanziert. Im Folgenden wird neben dem Leasing auch der Mietkauf zu Vergleichszwecken betrachtet. Es ist zu beachten, dass die vorliegenden Zahlen Prognosen darstellen, die auf der Entwicklung in der vorläufigen Vollerhebung des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) basieren und auf die gesamte Leasing-Branche hochgerechnet werden. Die vorläufige Vollerhebung basiert auf den bilanzierten Verträgen. Somit ist der Zeitpunkt der Auslieferung eines Leasing-Objekts maßgeblich und nicht etwa der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses. Dabei ergeben sich Besonderheiten im Betrachtungszeitraum, auf die in Abschnitt 2.4 gesondert eingegangen wird.

Besonders das Mobilien-Leasing ist für die Investitionen der Leasing-Wirtschaft bedeutend (siehe Abbildung 2-1). Von 2022 auf 2023 stieg das Volumen des Mobilien-Leasings auf Basis der vorliegenden Zahlen von 58,27 auf 73,60 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Zuwachs von 26,3 Prozent. Wie in Abschnitt 2.4 ausgeführt wird, ist dieser Zuwachs teilweise durch einen Sondereffekt im Bereich Pkw und Kombi beeinflusst.

Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2022 auf 2023 in Prozent (grün/rot)



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Rückläufig scheint die Dynamik beim Immobilien-Leasing zu sein, und dies auf sehr niedrigem Niveau. Der Rückgang von 1,12 auf 0,57 Milliarden Euro entspricht einem Minus von 49,0 Prozent. Es sollte jedoch betont werden, dass das Immobilien-Leasing ein volatiles Geschäft mit geringem Gesamtvolumen ist. Aufgrund des prognostischen Charakters und der relativ kleinen Datengrundlage sind die Zahlen daher mit Vorsicht zu interpretieren.

Das Volumen des gesamten Leasing-Neugeschäfts, bestehend aus Immobilien- und Mobilien-Leasing, erhöhte sich folglich von 59,39 auf 74,17 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Zuwachs von 24,9 Prozent. Die Daten sind aufgrund der Erhebungsform nicht preisbereinigt. Der BIP-Deflator der Bruttoanlageinvestitionen dürfte im vergangenen Jahr bei etwa 4 Prozent gelegen haben. Einen noch stärkeren Anstieg sollten die Preise im Kfz-Sektor durch den im Berichtszeitraum zu beobachtenden Wegfall von Rabatten infolge der angespannten Angebotslage aufweisen. Unter Berücksichtigung dieser Preisentwicklung im Jahr 2023 ist entsprechend von einem etwas geringeren Anstieg des inflationsbereinigten (realen) Leasing-Neugeschäfts auszugehen.

Eine nominal leicht positive Dynamik zeigt sich auch beim Mietkauf. Hier stieg das Volumen um 8,4 Prozent von 10,50 auf 11,39 Milliarden Euro. Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung ergibt sich real indes ein kleinerer Zuwachs.

Das gesamte Finanzierungsvolumen der Leasing-Branche – bestehend aus Leasing und Mietkauf – lag hochgerechnet auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten im Jahr 2023 bei 85,55 Milliarden Euro, nach 69,89 Milliarden Euro im Jahr 2022. Dies entspricht einem Plus von 22,4 Prozent.

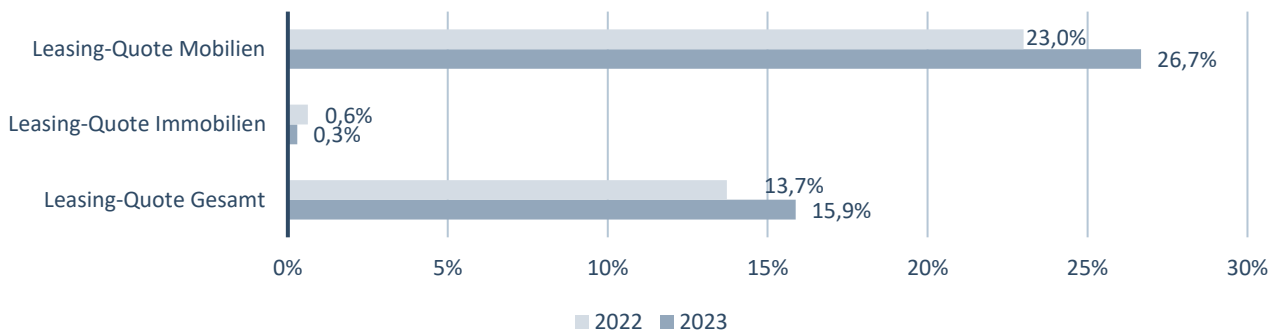
2.2 Leasing-Quoten

Um die Relevanz der Leasing-Wirtschaft einzuschätzen, sind die Investitionen der Branche (also ohne Mietkauf) gesamtwirtschaftlich einzuordnen. Hierfür werden Leasing-Quoten berechnet, die den Anteil der Leasing-Wirtschaft an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen abbilden. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen der Leasing-Quote für Mobilien, der Leasing-Quote für Immobilien und der gesamtwirtschaftlichen Leasing-Quote. Die Leasing-Quote für Mobilien wird durch das Verhältnis des Anschaffungswerts der geleasten Objekte zu den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen berechnet, die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge umfassen. Bei der Leasing-Quote für Immobilien wird der Anschaffungswert den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen (ohne Wohnbauten) gegenübergestellt. Die gesamtwirtschaftliche Leasing-Quote bezieht sich auf die Summe der gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen und der Bauinvestitionen (ohne Wohnbauten).

In Abbildung 2-2 sind die drei genannten Leasing-Quoten dargestellt. Bei den Mobilien stieg die Leasing-Quote von 23,0 Prozent im Jahr 2022 auf 26,7 Prozent im Jahr 2023 an. Der Anstieg der Quote lässt sich mit einem höheren Wachstum des Mobilien-Leasings gegenüber den gesamten Ausrüstungsinvestitionen erklären. Dieser Effekt liegt teilweise an einem Sondereffekt im Bereich Pkw und Kombi (siehe Abschnitt 2.4).

Abbildung 2-2: Leasing-Quoten

Angaben in Prozent



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Bei den Immobilien fällt die Leasing-Quote außerordentlich gering aus. Sie ist zudem binnen eines Jahres von 0,6 Prozent auf 0,3 Prozent gefallen. Nochmals sei darauf hingewiesen, dass die Daten zum Immobilien-Leasing anfällig für Prognosefehler sind und daher mit Vorsicht interpretiert werden sollten.

Die gesamte Leasing-Quote stieg von 13,7 Prozent im Jahr 2022 auf 15,9 Prozent im Jahr 2023 an. Dieser Zuwachs kann mit dem zuvor niedrigeren Gewicht des leasing-starken Mobiliensektors relativ zum leasing-schwachen Immobiliensektor begründet werden.

2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter

Die für die Leasing-Wirtschaft bedeutendste Objektgruppe sind die Pkw, wie aus Abbildung 2-3 ersichtlich ist. Im Jahr 2023 flossen 53,07 Milliarden Euro und damit 62,7 Prozent des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte, die mittels Leasing und teilweise per Mietkauf finanziert wurden, in den Bereich **Pkw und Kombi**. Im Jahr 2022 betrug das Volumen noch 43,32 Milliarden Euro. Der Anschaffungswert dieser Objektgruppe liegt damit 22,5 Prozent über dem Wert von 2022. Abermals sei darauf verwiesen, dass die Werte nicht preisbereinigt sind, und somit der Anstieg teilweise der Inflation geschuldet ist. Ein Hinweis auf die Preissteigerung dieser Objektgruppe könnte die Steigerung der durchschnittlichen Anschaffungspreise um 4,9 Prozent sein (siehe Abschnitt 2.4). Der Anteil des Mietkaufs ist bei Pkw weitgehend zu vernachlässigen. Zu beachten ist indes, dass die Lieferkettenproblematik zu einer gewissen Verzerrung der Wachstumswerte im Betrachtungszeitraum führt (siehe Kasten in Abschnitt 2.4).

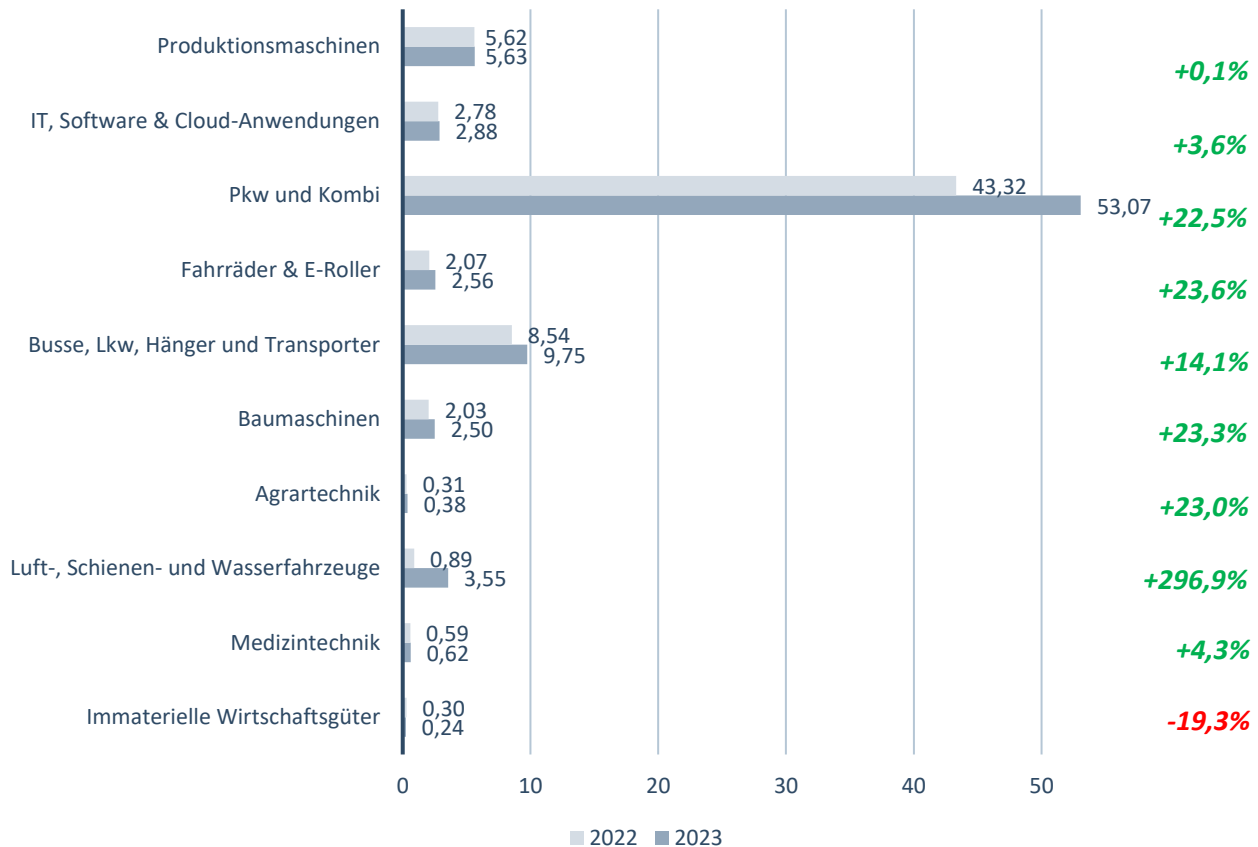
Auch die zweitbedeutendste Objektgruppe ist im Verkehrssektor zu finden. Auf **Busse, Lkw, Anhänger und Transporter** entfiel 2023 ein Volumen von 9,75 Milliarden Euro, nach 8,54 Milliarden Euro im Jahr 2022. Somit stieg das Volumen um 14,1 Prozent an, unter anderem wohl auch aufgrund von Preiseffekten bei Bussen. Der Marktanteil dieser Objektgruppe lag bei 11,5 Prozent. Die Lieferkettenproblematik, die in der Objektgruppe Pkw und Kombi zum Tragen kommt (siehe Kasten unter 2.4), dürfte die Objektgruppe Busse, Lkw, Anhänger und Transporter gleichsam betreffen und somit die Wachstumswerte erhöhen.

Der Blick auf die Objektgruppen verdeutlicht auch den Mobilitätswandel der Leasing-Branche: Das Leasing von **Fahrrädern und E-Rollern** wächst deutlich. Im vergangenen Jahr wurde ein Volumen von 2,56 Milliarden Euro erreicht, was einem Zuwachs von 23,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht – und dies trotz

einer hohen Wettbewerbsintensität im Markt, die sich in Preiskämpfen zeigte. Somit weist diese Objektgruppe eine der dynamischsten Entwicklungen aller Objektgruppen auf. Der Marktanteil von Fahrrädern und E-Rollern am Anschaffungswert aller Leasing-Objekte liegt mit 3,0 Prozent noch im niedrigen Bereich.

Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2022 auf 2023 in Prozent (grün/rot)



Die Volumina wurden auf zwei Nachkommastellen gerundet. Die Änderungen in Prozent basieren auf den exakten Werten. Der Wert von Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen ist durch Sondereffekte von Großaufträgen verzerrt.

Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Keine merkliche Veränderung zeigt sich bei den **Produktionsmaschinen**. Der Anschaffungswert in dieser Objektgruppe stieg im Jahr 2023 leicht auf 5,63 Milliarden Euro, nach 5,62 Milliarden Euro im Jahr 2022. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,1 Prozent. Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung ist dies gleichbedeutend mit einem real rückläufigen Geschäft, das mit dem konjunkturellen Abschwung zusammenhängen dürfte. Mit einem Anteil von 6,6 Prozent an allen Leasing-Objekten, die mittels Leasing oder Mietkauf finanziert wurden, sind die aggregierten Produktionsmaschinen weiterhin die drittstärkste Objektgruppe.

Nominal einen leichten Zuwachs konnte auch die Objektgruppe **IT, Software und Cloud-Anwendungen** verzeichnen, deren Volumen 2023 um 3,6 Prozent von 2,78 auf 2,88 Milliarden Euro anstieg. Unter Berücksichtigung der Preisentwicklung ergibt sich jedoch ein leichter Rückgang. Der Anteil an allen Objektgruppen liegt bei 3,4 Prozent. Eine der stärksten Dynamiken zeigte sich im Bereich **Baumaschinen**, der um 23,3 Prozent zulegte. Das Volumen betrug im vergangenen Jahr 2,50 Milliarden Euro, nach 2,03 Milliarden Euro im Jahr 2022. Der Marktanteil der Baumaschinen lag bei 3,0 Prozent. Auch bei den **Luft-, Schienen- und Wasser-**

fahrzeugen ist eine positive Entwicklung zu beobachten. Der Anstieg von 0,89 Milliarden Euro auf 3,55 Milliarden Euro entspricht beinahe einer Vervierfachung. Der Marktanteil der Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge betrug 4,2 Prozent. Die Werte sind indes durch Sondereffekte von Großaufträgen verzerrt. Nach Bereinigung verbleibt dennoch ein starker Zuwachs von 25,3 Prozent.

Unterschiedliche Dynamiken sind bei den drei kleinsten Objektgruppen ersichtlich. Bei der **Medizintechnik** zeigt sich ein Zuwachs von 0,59 Milliarden Euro auf 0,62 Milliarden Euro oder um 4,3 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,7 Prozent). Ein deutliches Plus zeigt sich in der Objektgruppe **Agrartechnik**. Hier wuchs das Volumen von 0,31 Milliarden Euro auf 0,38 Milliarden Euro oder um 23,0 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,4 Prozent). Der einzige Rückgang über alle Objektgruppen zeigt sich bei den **immateriellen Wirtschaftsgütern** (unter anderem Patente und Lizenzen). Mit einem Anschaffungswert von 0,24 Milliarden Euro, nach 0,30 Milliarden Euro im Jahr zuvor, ergibt sich ein Rückgang von 19,3 Prozent. Der Anteil an allen Objektgruppen liegt damit bei lediglich 0,3 Prozent.

Zuletzt sei außerhalb der genannten Objektgruppen noch auf die Dynamik des Leasings im Bereich der **Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien** hingewiesen. Hier zeigte sich im vergangenen Jahr ein deutlicher Zuwachs von 22,3 Prozent, der teilweise preisgetrieben sein sollte.

2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen

Der Pkw-Markt ist für die Leasing-Branche von übertragender Bedeutung. Ebenso ist auch die Leasing-Branche für den Pkw-Markt wichtig. Der gesamte Pkw-Markt – nicht auf Leasing beschränkt – hat sich zuletzt klar positiv entwickelt: Die Neuzulassungen lagen hierzulande im Jahr 2023 bei 2,84 Millionen Pkw, nach 2,65 Millionen Einheiten im Jahr 2022 (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2024). Dies entspricht einem Zuwachs von 7,3 Prozent. Bereits im Vorjahr war die Anzahl der Neuzulassungen angestiegen. Der Grund für den Zuwachs ist bei den gewerblichen Haltern zu sehen. Einem Anstieg von 12,4 Prozent bei den gewerblichen Haltern steht ein Rückgang von 1,9 Prozent im privaten Sektor gegenüber.

Von dieser positiven Dynamik profitiert auch die Leasing-Branche: Die auf Basis der vorliegenden Zahlen prognostizierte Anzahl der bilanzierten Leasing-Verträge (inklusive Mietkauf) stieg um 16,8 Prozent. Nach 1,21 Millionen Verträgen im Jahr 2022 lag der Wert im Jahr 2023 bei 1,42 Millionen. Der Anteil der geleasteten oder per Mietkauf finanzierten neu zugelassenen Pkw an allen neu zugelassenen Pkw stieg an. Wie Abbildung 2-4 zeigt, betrug der Leasing-Anteil im Jahr 2023 49,8 Prozent, nach 43,0 Prozent im Jahr 2022. Zu beachten ist, dass aufgrund der Lieferkettenproblematik im vergangenen Jahr überproportional viele Pkw bilanziert wurden, die noch im vorangegangenen Jahr kontrahiert wurden (siehe Kasten rechts).

Besonderheit der Daten im Jahr 2023:

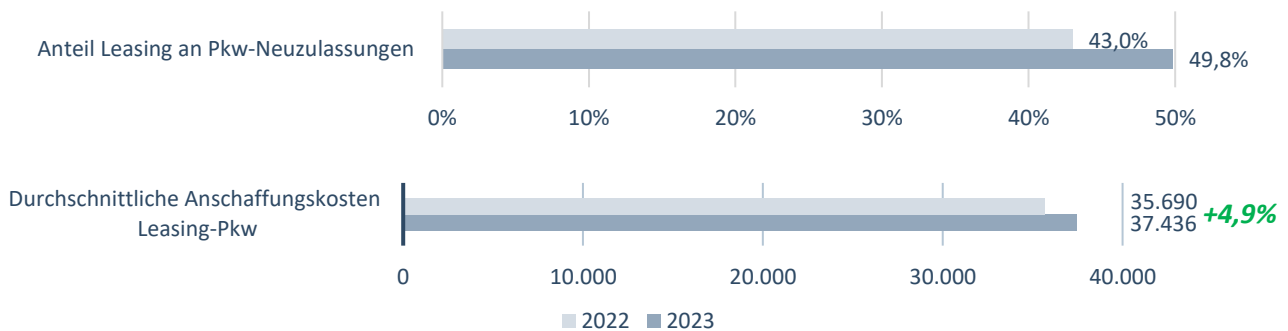
Die Bilanzierung eines Objekts bei der Leasing-Gesellschaft erfolgt erst mit Auslieferung des Objekts. Der Leasing-Vertrag kann aber bereits im vorangegangenen Jahr abgeschlossen worden sein. Überhänge durch noch nicht ausgelieferte Objekte sind in Relation zum Gesamtmarkt im Normalfall nicht signifikant, sodass der Unterschied zwischen den kontrahierten und den bilanzierten Verträgen in den Statistiken zumeist gering ausfällt.

Aufgrund der Lieferkettenproblematik im Kfz-Sektor ist jedoch ein großer Überhang von Bestellungen des Jahres 2022 erst im Jahr 2023 bilanzwirksam geworden. Der BDL schätzt die Zahl auf über 50.000 Fahrzeuge.

Im Jahr 2023 verzeichnete der gesamte Pkw-Markt einen Anstieg des durchschnittlichen Anschaffungswerts auf 44.630 Euro, im Vergleich zu 42.790 Euro im Jahr 2022 (Deutsche Automobil Treuhand, 2024). Dies entspricht einem Zuwachs von 4,3 Prozent. Im Leasing-Markt zeigte sich ein noch deutlicherer Anstieg, wobei der durchschnittliche Anschaffungswert für Pkw von 35.690 Euro im Jahr 2022 auf 37.436 Euro im Jahr 2023 anstieg, was einem Zuwachs von 4,9 Prozent entspricht.

Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt

Angaben in Prozent und Euro, Änderung von 2022 auf 2023 in Prozent (grün)



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Deutsche Automobil Treuhand; Kraftfahrt-Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

3 Investitionsperspektiven für das Jahr 2024

Im Gefolge der krisenbedingten Abschwächung im Jahr 2023 haben sich auch die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft für das Jahr 2024 über den gesamten Jahresverlauf 2023 eingetrübt. Im Durchschnitt der Prognosen, die von Consensus Forecast monatlich gesammelt und aufbereitet werden (Consensus Economics, 2024), kommt das reale Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr kaum über das bereits schwache Vorjahresniveau und auch weiterhin nicht über das Produktionsniveau des Jahres 2019 hinaus. Deutschland verharrt in einer seiner längsten Stagnationsphasen in den vergangenen sieben Dekaden (Grömling, 2024).

Diese schwachen Wirtschaftsaussichten werden auch von den Ergebnissen der IW-Verbandsumfrage vom Jahreswechsel 2023/2024 untermauert (Grömling, 2023). Die schwache Entwicklung der Weltwirtschaft infolge der geopolitischen Verwerfungen, die geldpolitische Straffung infolge der hohen Inflation sowie die Verunsicherungen der Unternehmen und Haushalte infolge der haushaltspolitischen Unklarheiten in Deutschland lasten auf den gesamtwirtschaftlichen Aussichten. Nur neun der 47 vom IW befragten Wirtschaftsverbände sehen für dieses Jahr ein höheres Produktionsniveau. Kein einziger Verband geht von einer wesentlich höheren Produktion aus. Dagegen sprechen 23 Verbände von einem Produktions- oder Geschäftsrückgang. Von gleichbleibenden Wirtschaftsaktivitäten im Jahr 2024 gehen 15 Verbände aus. Mit dem Saldo aus positiven und negativen Konjunkturerwartungen ist ein Rückprall der Erwartungshaltung auf das Ergebnis der IW-Verbandsumfrage vom Jahreswechsel 2022/2023 zu erkennen. Das Vorjahresbild war stark von den Gefahren einer Energiemangellage und den damit verbundenen Konjunkturrisiken geprägt.

Vor allem die Einordnung des aktuellen Ergebnisses in das langfristige Bild zeigt, dass nur bei drei Befragungen in den letzten drei Dekaden ein derartig pessimistisches Erwartungsbild zu verzeichnen war: während der Wiedervereinigungskrise 1993, der Finanzmarktkrise 2009 sowie der Energiekrise ab 2022. Die Pandemie,

die im Frühjahr 2020 ausbrach, und ihre gewaltigen Folgen konnten in der Befragung vom Dezember 2019 nicht vorhergesehen werden. Aus der Einordnung dieses aktuellen Stimmungsbilds in die Historie der IW-Verbandsbefragungen der letzten drei Dekaden lässt sich jedenfalls keine Erholung der gesamtwirtschaftlichen Leistung im Jahr 2024 ableiten (Grömling, 2023).

Im Kontext der insgesamt pessimistischen Produktions- und Geschäftserwartungen der Wirtschaftsverbände für das Jahr 2024 fallen die Einschätzungen zu den Investitionen in den jeweils vertretenen Wirtschaftsbereichen ebenfalls eher pessimistisch aus. Zum einen prägt die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Inflation die investiven Rahmenbedingungen der Unternehmen. Die Aussichten für die Weltkonjunktur sind aufgrund der instabilen geopolitischen Lage, der restriktiven Geldpolitik und der volatilen Energiepreise eher schwach. Beim globalen Warenhandel ist nur von einer moderaten Erholung auszugehen. Darunter leidet eine handelsoffene Volkswirtschaft wie Deutschland besonders. Zum anderen schafft die insgesamt unsichere Haushaltslage des Staates in Deutschland und der unklare Kurs der Wirtschaftspolitik hausgemachte Verunsicherungen für Investoren. Das gilt nicht nur in der kurzen Frist, sondern vielmehr auch für das mittelfristige Investitionsengagement am Standort Deutschland. Eine unsichere Haushaltsführung des Staates gefährdet generell die Planungssicherheit von Unternehmen. Da die Verbandsbefragung nach der Urteilsverkündung des Bundesverfassungsgerichts im November 2023 zur Haushaltsfinanzierung in Deutschland erfolgte, konnten die Verbände auf die damit einhergehenden Verunsicherungen und Implikationen für die jeweiligen Branchen eingehen.

Von den insgesamt 47 an der IW-Verbandsbefragung vom Jahresende 2023 teilnehmenden Wirtschaftsverbänden haben alle eine Einschätzung zu den Produktionserwartungen geliefert. Mit Ausnahme der Stahlindustrie haben 46 Branchen eine Investitionsaussicht abgegeben. Der Stahlverband nahm nicht an der Investitionsfrage teil und verweist in diesem Zusammenhang auf die hohe Unsicherheit hinsichtlich der Investitionen in den Unternehmen der Branche.

- Für das laufende Jahr gehen nur acht Verbände von höheren Investitionen in ihrem Wirtschaftsbereich aus. Das entspricht nahezu dem Vorjahreswert von neun Verbänden. Dazu gehört wie im Vorjahr die Energie- und Wasserwirtschaft, was sich aus den aktuellen Versorgungsnotständen sowie aus den säkularen Transformationsbedarfen erklären lässt. Neben der Pharmaindustrie zählen im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes dazu die Metallindustrie sowie die Glasindustrie. Im Bereich der Dienstleister haben zum Beispiel Banken und Versicherungen bessere Investitionsperspektiven als im Jahr 2023.
- Dagegen gehen nunmehr 22 Verbände von niedrigeren Investitionen im Jahr 2024 aus – im Vorjahr waren es 17 Verbände. Das trifft im Großen und Ganz auf die meisten Industriebranchen zu. Insbesondere die Verschlechterung der investiven Rahmenbedingungen und der Verlust an preislicher Wettbewerbsfähigkeit belastet die Investitionsneigung in diesem Wirtschaftssektor (Grömling/Bardt, 2023). In Anbetracht der Nachfrageschwäche im Baubereich fallen die Investitionspläne in der gesamten bauwirtschaftlichen Wertschöpfungskette auch für das Jahr 2024 schlecht aus. Im Bereich der Dienstleistungsökonomie sprechen der Groß- und Außenhandel und das Gastgewerbe von voraussichtlich niedrigeren Investitionen in ihrer Branche.

Während die Anzahl der Verbände mit niedrigeren Investitionen im Vergleich mit der letztjährigen Verbandsbefragung angestiegen ist, ging die Anzahl der Verbände, die von gleichbleibenden Investitionen in ihrer Branche ausgehen, von 22 auf 16 zurück. Mit Blick auf das Jahr 2024 haben somit nicht mehr die Verbände mit stabilen Investitionen die Oberhand, sondern die pessimistischen Wirtschaftsvertretungen. Zu bedenken ist,

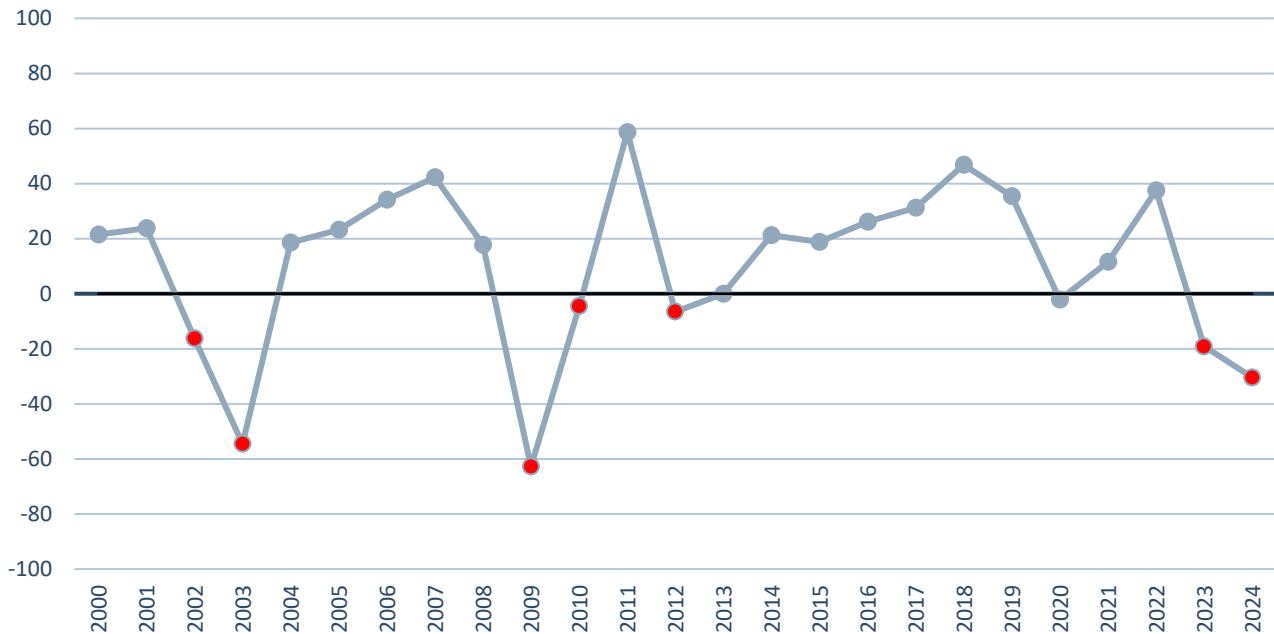
dass generell aus den Saldenwerten keine absolute Entwicklung (Rückgang oder Zuwachs) der Investitionen direkt abgeleitet werden kann, da das Investitionsvolumen in den einzelnen Branchen unterschiedlich hoch ausfällt und zudem in den Branchen auch unterschiedliche Investitionsstrukturen bestehen. Gleichwohl liefert die breit angelegte Verbandsbefragung ein aussagekräftiges Stimmungsbild zur Investitionstätigkeit in Deutschland. Vor diesem Hintergrund signalisiert die IW-Verbandsbefragung ein schwaches Investitionsjahr 2024. Dies deckt sich auch mit den Einschätzungen der meisten Konjunkturprognosen für Deutschland. Gemäß Consensus Forecasts (Consensus Economics, 2024) wird im Durchschnitt über alle Prognosen für die preisbereinigten Ausrüstungsinvestitionen in Deutschland im Jahr 2024 nur ein leichter Zuwachs von 0,5 Prozent erwartet. Dabei reicht die Streuung von einem Zuwachs in Höhe von 4,2 Prozent bis zu einem Rückgang in Höhe von 2,8 Prozent. Gemäß der Investitionsprognose des Instituts der deutschen Wirtschaft vom Dezember 2023, die in dieser Zusammenstellung ebenfalls berücksichtigt wird, wird bei den realen Ausrüstungsinvestitionen eine Stagnation erwartet (Bardt et al., 2023).

Um den Status der Investitionsperspektiven in Deutschland bewerten zu können, werden in Abbildung 3-1 die aktuellen Einschätzungen der Verbände in gewohnter Weise in den langfristigen Kontext eingeordnet (siehe hierzu auch Grömling/Kauder, 2022; 2023). Da die Anzahl der an der IW-Umfrage teilnehmenden Verbände nicht konstant ist, wird der Saldo aus positiven und negativen Meldungen jeweils auf die Anzahl der teilnehmenden Verbände normiert. Damit wird die Verlaufsfigur nicht verändert, sondern lediglich auf die schwankende Teilnehmerzahl angepasst.

Der relative Saldenwert für das Jahr 2024 signalisiert eher einen Rückgang der Investitionstätigkeit in Deutschland. Im Vergleich mit dem Vorjahr haben sich wie bereits angesprochen die Investitionsperspektiven sichtbar eingetrübt. Mit positivem Willen kann darauf verwiesen werden, dass das hier abgebildete Investitionsklima nicht in die Tiefen wie zu Zeiten der Strukturkrise, die von 2001 bis 2004 andauerte, oder der globalen Finanzmarktkrise 2008/2009 eingebrochen ist. Es wurde bereits darauf verwiesen, dass die Erwartungen und der daraus abgeleitete Saldenwert für das Jahr 2020 vor dem Hintergrund zu verstehen ist, dass die Corona-Pandemie zum Befragungszeitraum Ende 2019 nicht zu erahnen war. Das gleiche gilt für die überaus positiven Investitionserwartungen für das Jahr 2022. Zum Befragungszeitpunkt Ende 2021 war die russische Invasion in der Ukraine und die damit einhergehenden Belastungen für das Investitionsklima in Deutschland ebenfalls nicht vorherzusehen.

Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände

Saldo aus positiven und negativen Investitionserwartungen für das jeweils angegebene Jahr in Prozent der teilnehmenden Verbände¹⁾



1) Relative Betrachtung, weil die Anzahl der teilnehmenden Verbände nicht konstant ist. Investitionsperspektiven der Verbände beziehen sich auf die Erwartungen der von den Verbänden vertretenen Branchen.

Quelle: IW-Verbandsumfragen

Die gegenwärtigen geopolitischen Konflikte mit ihren vielfältigen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft und auf die Nachfrage- und Produktionsbedingungen in Deutschland belasten das Investitionsklima. Gemäß der IW-Verbandsumfrage ist für das Jahr 2024 keine Verbesserung bei den Investitionen in Deutschland zu erwarten. Eine Erholung der Investitionen ist jedoch dringend erforderlich. Über die vergangenen Jahre hat sich ein beträchtlicher Investitionsausfall aufgebaut. Schätzungen des Instituts der deutschen Wirtschaft (Grömling, 2024) beziffern die Ausfälle bei den Investitionen in Ausrüstungen, Bauten und immaterielle Kapitalgüter bezogen auf die vergangenen vier Jahre auf insgesamt 155 Milliarden Euro. Das entspricht gut 5 ¼ Prozent der gesamten Bruttoanlageinvestitionen in diesen vier Jahren. Besorgniserregend ist vor diesem Hintergrund der Befund einer Zusatzfrage im Rahmen der IW-Konjunkturumfrage (Grömling/Wiechers/Wortmann, 2024). Demnach stellt für knapp zwei von drei Unternehmen in Deutschland die Grundausrichtung der Wirtschaftspolitik ein Risiko bei ihren Investitionsentscheidungen dar. Die Unzufriedenheiten mit dem Ausmaß an Bürokratie und Regulierungen, mit dem Niveau der Unternehmensteuern und mit dem Zustand der öffentlichen Infrastrukturen sind zentrale Investitionshemmnisse. Diese wirtschaftspolitisch verursachten Handikaps blockieren nicht nur die Überwindung der bereits seit dem Jahr 2019 erkennbaren Investitionsschwäche in Deutschland. Vielmehr hemmen sie die Unternehmen auch, die großen Herausforderungen dieser Dekade durch die demografische Entwicklung, die klimaneutrale Transformation sowie die geökonomischen Veränderungen angehen und bewältigen zu können.

Literatur

- Bardt, Hubertus et al., 2023, IW-Konjunkturprognose Winter 2023. Hausgemachte Probleme verschärfen konjunkturelle Schwäche, IW-Report, Nr. 65, Köln
- Consensus Economics, 2024, Consensus Forecasts. Survey of International Economic Forecasts, February 2024, London
- Deutsche Automobil Treuhand, 2024, DAT-Report 2024, Kurzbericht, Stuttgart
- Grömling, Michael, 2023, Keine Erholung in Sichtweite. Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage für 2024, IW-Report, Nr. 66, Köln
- Grömling, Michael, 2024, Wirtschaftliche Auswirkungen der Krisen in Deutschland, IW-Report, Nr. 11, Köln
- Grömling, Michael / Bardt, Hubertus, 2023, Unternehmen befürchten dauerhafte Kostenbelastungen, in: Wirtschaftsdienst, Heft 103, Nr. 8, S. 539–545
- Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2022, Leasing-Marktbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin
- Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2023, Leasing-Marktbericht 2023, Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin
- Grömling, Michael / Wiechers, Ralph / Wortmann, Olaf, 2024, Bedeutung von Standortfaktoren und Megatrends für die Investitionstätigkeit in Deutschland, IW-Report, Nr. 10, Köln
- Kraftfahrt-Bundesamt, 2024, Neuzulassungen, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/neuzulassungen_node.html [20.02.2024]

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland	5
Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf	6
Abbildung 2-2: Leasing-Quoten	8
Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf	9
Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt.....	11
Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände.....	14