

Arno Städtler

Leasing und Anlageinvestitionen weiter auf Wachstumskurs – beste Aussichten für 2018

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war auch 2016 durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Für das gesamte Jahr ergab sich daraus ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,9% (nominal: 3,3%). Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. In Ausrüstungsgüter – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – wurden nominal 2,5% (preisbereinigt: 2,2%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2016 – mit einem Zuwachs von 6,1% – wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 5,0% auf 53,8 Mrd. Euro und das Immobilien-Leasing sogar um 63,4% auf gut 1,5 Mrd. Euro. Dadurch erhöhte sich der Marktanteil, also die Leasingquote von 15,1 auf 15,7% kräftig und die Mobilienleasingquote von 22,5 auf 23,1%. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 6,3%, das der Hersteller um 4,4%.

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2017 fortgesetzt. Die aktuellen Prognosen für das BIP belaufen sich nach der jüngsten Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes auf real gut 2%, was nominal ein Plus von mindestens 3,5% bedeuten würde. Der ifo Investitionsindikator, den das ifo Institut und der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen gemeinsam ermitteln, signalisiert für das Jahr 2017 einen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen von nominal 2,3%. Die Leasingbranche expandiert erneut kräftiger. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2017 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 5,7% auf 58,5 Mrd. Euro erreicht werden; wobei bei Mobilien ein Plus von 6,5% und bei Immobilien ein Rückgang von rund 20% zu erwarten ist. Damit schneiden die Leasinggesellschaften, nicht zuletzt dank der unerwartet dynamischen Fahrzeugkonjunktur, bei den Mobilien wieder deutlich besser ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2017 einen Anstieg auf 16,1% und bei Mobilien von 23,1 auf einen neuen Rekordwert von 24,1%.

Für 2018 gehen die aktuellen Prognosen von einem beschleunigten nominalen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland von gut 4,0% (real: gut 2,0%) aus. Für die Ausrüstungsinvestitionen wird sogar, angesichts einer Überauslastung der Kapazitäten, eine sig-

nifikante Wachstumsbeschleunigung auf nominal und real rund 5% angenommen, damit würde die Investitionsquote – nach Jahren des Rückgangs – wieder einmal steigen. Falls auch die Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen auf Wachstumskurs bleiben, sollten die Leasinggesellschaften daran zumindest durchschnittlich partizipieren können.

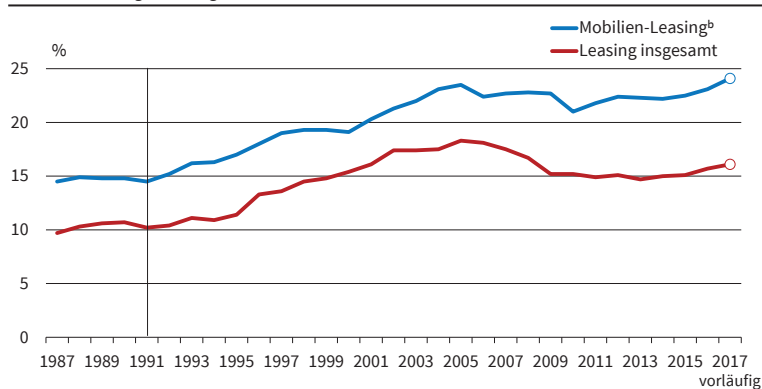
ZAHL DER LEASINGANBIETER GEHT WEITER ZURÜCK

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

Abb. 1

Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland

Anteil des Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen^a



^a Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 neues Statistikkonzept (ESVG).
^b Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen.
 Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest.

© ifo Institut

Firmen, die die kurzfristige Vermietung (Renting, Car-sharing) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen, betreiben (vgl. Städtler 2017), sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften (vgl. Rußig 2017), 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 (»KWGLight«) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an ein Risikomanagementsystem (MaRisk) sowie die Finanzkrise mit der Refinanzierungsproblematik 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; auch 2015 bis 2017 meldeten uns noch etliche Gesellschaften ihr Ausscheiden aus dem Markt, die Konsolidierung der Branche schreitet also voran. Die inzwischen erreichte Regulierungsdichte stellt zugleich eine hohe Hürde für Neugründungen von Leasinggesellschaften dar, insbesondere von mittelständischen.

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. 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 2015 und 2016 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2016 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2016 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2017. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2016: LEASING WÄCHST WEITER ÜBERDURCHSCHNITTLICH

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war auch 2016 durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Für das gesamte Jahr ergab sich daraus ein Anstieg des BIP von 1,9% (nominal: 3,3%). Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. Die Bruttoanlageinvestitionen übertrafen das Vorjahresniveau mit nominal 4,3% (real: + 3,1%) deutlich. Dabei wurde in Ausrüstungsgüter, also die Anschaffungen von Maschinen, Geräten und Fahrzeugen, nominal 2,5% (preisbereinigt: 2,2%) und in den Nichtwohnungsbau (nominal: + 2,5%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2016 – mit einem Zuwachs von 6,1% – deutlich besser abgeschnitten als

Tab. 1

Bruttoanlageinvestitionen 2009–2017 in jeweiligen Preisen

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ^a	2017 ^b
	Herstellerunabhängiges Leasing								
Investitionen (in Mio. Euro)	20 000	21 100	21 100	19 420	18 290	19 800	18 410	20 120	21 310
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 26,9	5,5	0,0	- 8,0	- 5,8	8,3	- 7,0	9,3	5,9
	Hersteller-Leasing								
Investitionen (in Mio. Euro)	22 600	24 500	27 480	28 640	28 520	30 810	33 750	35 220	37 200
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 17,0	8,4	12,2	4,2	- 0,4	8,0	9,5	4,4	5,6
	Anlagenvermietung insgesamt ^c								
Investitionen (in Mio. Euro)	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 160	55 340	58 510
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,1	3,1	6,1	5,7

^a Vorläufig, ^b Anhand der Planangaben berechnet, ^c Soweit erfasst.
Quelle: ifo Investitionstest.

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. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 5,0% auf 53,8 Mrd. Euro und das Immobilien-Leasing sogar um 63,4% auf gut 1,5 Mrd. Euro. Das Mobilien-geschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 6,3%, das der Hersteller um 4,4% (vgl. Tab. 1). Dadurch erhöhte sich der Marktanteil, also die Leasingquote (Anteil der gesamten Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvestitionen ohne Wohnungsbau), von 15,1 auf 15,7% kräftig und die Mobilienleasingquote von 22,5 auf 23,1% (vgl. Tab. 2).

Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2016 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasingbranche auf einen Wert für das Bruttoanlagevermögen von rund 203 Mrd. Euro, verteilt auf rund 4,8 Mio. Verträge.

STRASSENFAHRZEUGE ERNEUT WACHSTUMSTREIBER

Rund drei Viertel des Neugeschäfts der Leasinggesellschaften entfallen aktuell auf Straßenfahrzeuge, daher ist die Branche in hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig, diese nahm 2016 einen recht günstigen Verlauf. Der Dezember beschloss das Jahr mit einem kräftigen Wachstum von 7,9% im Neugeschäft. Für das Gesamtjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 4,5%, dabei stieg der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen, der sechs Jahre in Folge zu Gunsten der gewerblichen – die zu den Investitionen gezählt werden – schrumpfte, erstmals wieder an, und zwar auf nunmehr 35,0% (2015: 34,2%; vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2017a). Auch der Nutzfahrzeugmarkt war 2016 mit + 7,0% im Aufwind.

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, Assistanceleistungen 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 2016 neu zugelassenen Leasing-Fahrzeuge beläuft sich auf 1 556 000, das sind fast 8% mehr als 2015. Der Anteil der Leasing-Fahrzeuge an den gesamten Neuzulassungen des Jahres 2016 in der Bundesrepublik erreichte damit 39,6% nach 38,6% im Jahr 2015.

Wertmäßig entfielen 76,5% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge. Deren Anteil am Anschaffungswert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe in Deutschland (Leasingquote) stellte sich auf rund 67%. Das heißt, dass das Leasing auch 2016 die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Von den 1 556 000 im Jahr 2016 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 332 700 Pkw und Kombi (+ 8,3%) sowie 223 300 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+ 5,7%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 313 080 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 242 920 (vgl. Tab. 3).

Die Maschinen für die Produktion verzeichneten 2016 – bei einem nur moderaten Anstieg von 0,8% – einen Rückgang ihres Anteils an den gesamten Leasinginvestitionen von 8,6 auf 8,2%; damit konnten sie gleichwohl 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

Tab. 2

Gesamtwirtschaftliche Investitionen^a 2009–2017 in jeweiligen Preisen

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ^c	2017 ^d
Gesamtwirtschaftliche ^b Investitionen (in Mio. Euro)	279 659	300 939	326 275	318 840	317 565	337 495	344 430	351 635	363 780
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 14,5	7,6	8,4	- 2,3	- 0,4	6,3	2,1	2,1	3,5
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen (in Mio. Euro) ^e	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 180	55 340	58 510
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,1	3,1	6,1	5,7
Leasingquote (in %)	15,2	15,2	14,9	15,1	14,7	15,0	15,1	15,7	16,1
darunter: Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinvestitio- nen ^f (in Mio. Euro)	178 934	197 083	212 751	206 080	204 025	220 500	228 280	232 620	237 980
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 20,2	10,1	7,9	- 3,1	- 1,0	8,1	3,5	1,9	2,3
Investitionen des Mobilien-Leasing (in Mio. Euro)	40 690	41 430	46 400	46 155	45 400	48 930	51 250	53 820	57 300
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 20,3	1,8	12,0	- 0,5	- 1,6	7,8	4,7	5,0	6,5
Mobilien-Leasingquote (in %)	22,7	21,0	21,8	22,4	22,3	22,2	22,5	23,1	24,1
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^g (in Mio. Euro)	100 725	103 856	113 524	112 760	113 540	116 995	116 150	119 015	125 800
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 2,0	3,1	9,3	- 0,7	0,7	3,0	- 0,7	2,5	5,7
Investitionen des Immobilien-Leasing (in Mio. Euro)	1 910	4 170	2 180	1 905	1 410	1 680	930	1 520	1 210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 45,7	118,3	- 47,7	- 12,6	- 26,0	19,1	- 44,6	63,4	- 20,4
Immobilien- Leasingquote (in %)	1,9	4,0	1,9	1,7	1,2	1,4	0,8	1,3	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.

Namen gegeben, zählte indessen 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 vorübergehend gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2016. Die Leasinginvestitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 10,4%, hierbei sind allerdings die hier teilweise

immer noch anhaltenden Preissenkungstendenzen zu beachten; real fällt das Ergebnis besser aus. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasingvolumen ging damit von 6,9 auf 5,8% deutlich zurück. Das reichte diesmal nur noch für den vierten Platz bei den neu verleasten Gütern.

Die Entwicklung der Produktgruppe IT, EDV-Anlagen und Büroequipment einschließlich der Software verläuft seit vielen Jahren unterdurchschnittlich, teilweise ist sie sogar rückläufig. Auch, wenn im Internet viele IT-Leistungen gratis angeboten werden und die Preise hier lange zurückgingen, wird das Wachstum bei nominaler Betrachtung zwar unterzeichnet, andererseits prägen diese Produkte als Leittechnologie, wie keine anderen unser Zeitalter. Sie sind ubiquitär, kein Wirtschaftsbereich kommt heute ohne sie aus und die fortschreitende Digitalisierung wird deren Verbreitung noch weiter vorantreiben.

Tab. 3

Kraftfahrzeug-Leasing 2016

Investitionen des Fahrzeug-Leasing ^a (in Mio. Euro)	42 330
Stückzahlen	1 556 000
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing (in Mio. Euro)	9 530
Stückzahlen	313 080
Herstellerabhängiges Leasing (in Mio. Euro)	32 800
Stückzahlen	1 242 920
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland (Stückzahlen)	3 932 467
davon:	
Leasing-Fahrzeuge (in %)	39,6

^aNeuzugänge.

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

Ständige Innovationen bei Hard- und Software bedeuten auch eine relativ rasche technische Obsoleszenz, was eigentlich zu einer dynamischen Investitionstätigkeit und zu einem hohen Anteil an den gesamten Ausrüstungsinvestitionen führen müsste. Dem ist aber bisher keineswegs so. Die Investitionsausgaben für Maschinen und Fahrzeuge sind im Durchschnitt der letzten Jahre etwa doppelt so hoch ausgefallen wie die für IT-Produkte. Es scheint bei öffentlichen und privaten Investoren eine Scheu vor ausreichenden und vor allem größeren Neuinvestitionen im IT-Bereich zu geben, die sich nicht nur aus Kostenüberlegungen speist. Wie Berechnungen zeigen, sind die Überschreitungen der geplanten Kosten und Termine bei IT-Projekten oft um ein Mehrfaches höher als bei den hinlänglich bekannten staatlichen Großprojekten (vgl. Walk und Müller 2016).

Bei weiter fortschreitender Digitalisierung werden Unternehmen, die keine moderne und leistungsfähige EDV haben, wohl kaum wettbewerbsfähig bleiben können. Insbesondere 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.

Es gibt jedoch inzwischen Indizien, die für eine Stärkung der IT-Investitionen sprechen. Einerseits hat sich in dem Segment ein erheblicher Nachholbedarf angestaut, ganz zu schweigen von den nötigen Investitionen in die Datensicherheit. Aber auch das 40 Jahre alte »Moore's Law«, wonach sich die Anzahl der Transistoren bzw. integrierten Schaltkreise auf einem Computerchip alle zwei Jahre verdoppelt, wird nach Expertenmeinung seine Gültigkeit verlieren, weil inzwischen die Grenzen der Physik in diesem Sektor erreicht seien (vgl. Dörner 2016). Das exponentielle Wachstum der Leistung der Computerchips führte dazu, dass die Preise für eine bestimmte Leistungseinheit, und damit auch für die verkauften Endgeräte, stetig zurückgingen.

Diese Entwicklung scheint sich nun stark abzuwächen. Jüngste Ergebnisse der amtlichen Statistik lassen erkennen, dass die nominale und die reale Entwicklung bei IT-Investitionen nur noch geringfügig divergieren, und zwar sowohl bei Hard- als auch bei Software. In den Jahren seit 2014 verzeichnen diese

Produkte nominal wie real ordentliche Wachstumsraten. Die Preise weisen schon ab 2009 eine geringere Volatilität als in der Vergangenheit und eher einen Seitwärtstrend auf.

Falls im Zuge der weiteren Digitalisierung der Wirtschaft die Nachfrage nach IT-Produkten und insbesondere Softwarelösungen stark zunimmt, könnte es schnell zu Personalengpässen bei den einschlägigen Anbietern kommen, was letztlich auch zu Preiserhöhungen führen würde.

Nachdem sich auch das Gewicht bei den IT-Investitionen immer mehr von der Hardware zur personalintensiven Software verschiebt, ist hier jetzt eher mit steigenden Preisen zu rechnen.

Wenn die IT-Investitionen deutlich zunehmen, eröffnen sich auch für die Leasinggesellschaften Marktchancen, denn mit dem Computer-Leasing begann die Erfolgsgeschichte der Branche in Deutschland vor über 50 Jahren. Bis 1984 dominierte diese Produktgruppe das Neugeschäft der Leasingbranche deutlich, danach setzten sich die Straßenfahrzeuge an die Spitze.

Die »sonstigen Ausrüstungsgüter« einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2016 als Leasinggüter etwas weniger nachgefragt als im Vorjahr. Sie hatten ein Minus von 2,1% zu verzeichnen; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen mit 6,0% gleichwohl den dritten Platz. 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 investieren 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. 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.

Auf Platz 5 landeten die Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude mit 2,0%. Weit abgeschlagen belegten die kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten (0,7%), gleichauf mit den Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen den letzten Platz. Diese Big Tickets verzeichneten 2016 ein Wachstum um 62%, das reichte aber nur für eine Erhöhung ihres Anteils von 0,5 auf 0,7%. Das erscheint 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 Großmobilen 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 wettbewerbsfähigsten Standorte, nicht zuletzt unter steuerlichem Aspekt, konzentrieren. Seit einigen Jahren engagieren sich hier verstärkt chinesische Investoren, auch durch Zukäufe bedeutender ausländischer Unternehmen, darunter auch Marktführer. 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.

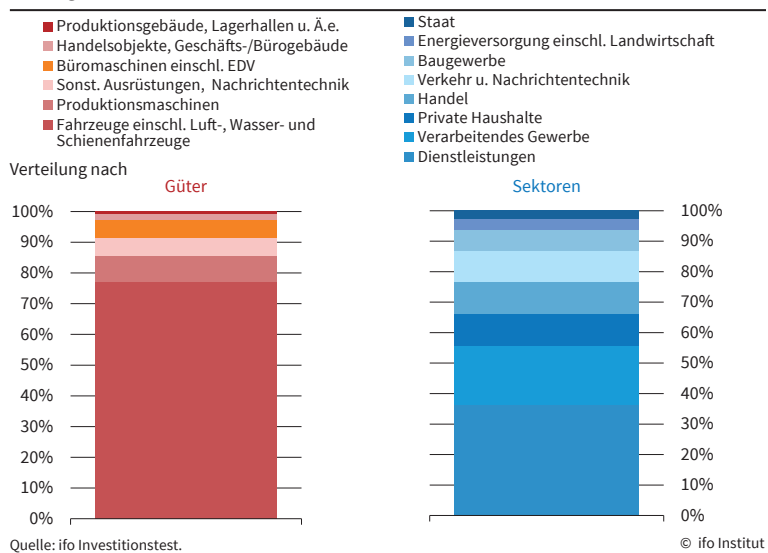
ERHÖHTE LEASING-ENGAGEMENTS IN ALLEN WIRTSCHAFTSBEREICHEN

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 2016 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um 6,6% und platzierten mit 36,5% 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. 2015 hat der Sektor seine eigenen Investitionen nominal um 3,9% gesteigert und damit den Höchststand von 1964 wieder erreicht (vgl. Statistisches Bundesamt 2017a). Die neuen Leasingengagements wurden hier mit 3,8% nur moderat angehoben, weshalb sich sein Anteil von 19,6 auf 19,2% verminderte. Dies bedeutet jedoch weiterhin unangefochten Rang 2. Auch der Handel gehört zu den

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2016



traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasingkunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Seit 1998 bewegte sich sein Anteil an den Leasinginvestitionen gelegentlich auch 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; 2016 reichte ein Wachstum von 5,7% um den Anteil (10,6%) knapp zu halten, das reichte diesmal aber nur noch für den fünften Platz.

Die Autoproduzenten in Deutschland »erfanden« in den 1970er Jahren das Privat-Leasing 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 dieses Segment nahezu allein unter sich aufteilen, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasingssparte maßgeblich.

Im Jahr 2016 hatte das Privat-Leasing – bei steigenden Pkw-Zulassungen (+ 4,5%) – ein Plus von 3,5% zu verzeichnen. Sein Anteil am gesamten Leasingneugeschäft verminderte sich damit von 11,0 auf 10,7%; das reichte um den dritten Rang zu halten, dicht gefolgt vom Handel und dem Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung. Dieser erhöhte seine Leasinginvestitionen 2016 um 3,8%, sein Anteil am Leasingportfolio ging von 10,2 auf 10,0% zurück, was nun Rang 5 bedeutete.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich auch 2016 mit einem kräftigen Plus von gut 11% fort, wodurch der Leasinganteil hier von 6,8 auf 7,1% anstieg. In dieser erhöhten Nachfrage nach Bauequipment und Straßenfahrzeugen zeigt sich auch die hohe Auslastung der Kapazitäten. Die selbst bilanzierten Investitionen dieses Sektors haben, an seiner Größe gemessen, noch immer ein relativ niedriges Niveau. Die geräteintensive Bauwirtschaft investiert angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit eher vorsichtig und bedient sich intensiv des Angebots aller Arten von Vermietungsdienstleistern. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasingquote aller Sektoren und setzt auch stark auf das Renting, also die kurzfristige Anmietung (vgl. Städtler 2017).

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 wie-

der 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. Im Jahr 2016 gab es hingegen eine beachtliche Zunahme der Leasingengagements um 29%, wodurch der Anteilswert von 2,8 auf 3,4% anstieg. Das reichte um den vorletzten Platz zu halten.

Die rote Laterne unter den Leasingkunden hält – wie üblich – der Staat. 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, macht der Staat in Deutschland von allen Wirtschaftsbereichen seit Jahren am wenigsten vom Leasing Gebrauch.

Im Jahr 2014 stiegen die Leasingengagements des Staates zwar um gut 3%, sein Anteil am Leasingportfolio reduzierte sich gleichwohl auf 2,7%, dieses Niveau hielt er auch 2015 bei stagnierenden Leasinginvestitionen. Im Jahr 2016 gab es zwar bei den Leasingengagements eine Zunahme um 3,1%, der Anteil ging trotzdem auf 2,4% zurück. Auslöser für die Volatilität der staatlichen Leasingengagements 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 selbständigen 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 häufiger leasen. Die Gebietskörperschaften, allen voran die Kommunen, sind auch in Zukunft eine höchst interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften.

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).

JENSEITS VON LEASING UND KWG

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 inzwischen allein schon ein Volumen von 8,5 Mrd. Euro erreicht 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.

Der ifo Investitionstest misst die Entwicklung der Leasingbranche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zugang 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 Auto-Leasing 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.

2017: LEASING BOOMT – MARKTANTEIL AUF REKORDNIVEAU

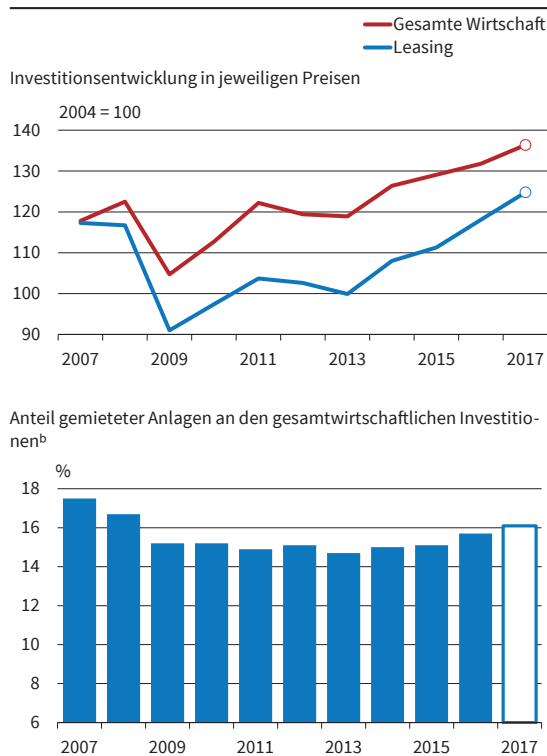
Der kräftige Aufschwung der deutschen Wirtschaft hält an. Die aktuellen Prognosen für das BIP belaufen sich, nach der jüngsten Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes für das dritte Quartal 2017, auf real 2,3%,

das würde ein nominales Plus von fast 4% bedeuten (vgl. Fuest 2017a). Der ifo Investitionsindikator, den das ifo Institut und der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen gemeinsam ermitteln, signalisierte im September für das Jahr 2017 einen Anstieg der Ausstattungsinvestitionen von nominal 2,3%. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 3% zunehmen, was nominal ein Plus von etwa 6% ergeben dürfte.

Die eher schwache Investitionsentwicklung des Jahres 2016 scheint somit überwunden. Ursächlich hierfür dürfte auch der inzwischen acht Jahre anhaltende Aufschwung und die ständige Zunahme des Auslastungsgrads der deutschen Wirtschaft seit 2013 sein, die inzwischen in eine Überauslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten übergegangen ist, insbesondere im Baugewerbe (vgl. Wohlrabe und Wollmershäuser 2017). Daher ist damit zu rechnen, dass kapazitätserweiternde Investitionen zunehmen.

In diesem Zusammenhang ist jedoch 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. Bei eher moderatem Wirtschaftswachstum steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich mitteilte, wurde im dritten Quartal 2017 mit 44,5 Mio. Erwerbstätigen (+1,5% gegenüber Vorjahr) ein neuer Höchststand

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten
Bundesrepublik Deutschland

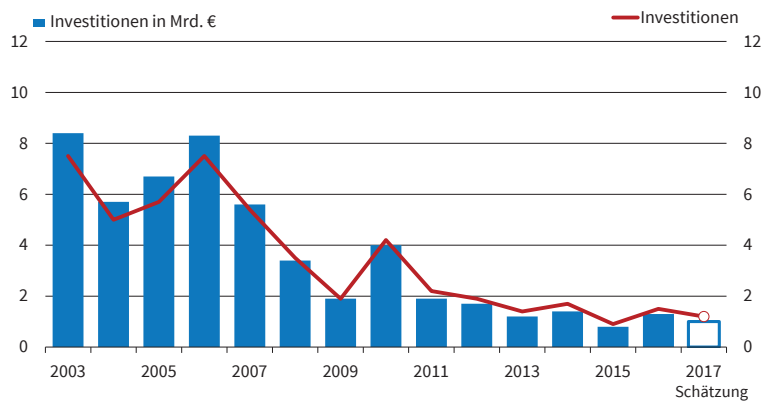


2017: Planung.
Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest Anlagenvermietung. © ifo Institut

Abb. 4

Immobilien-Leasing

Investitionen gemessen an den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen ohne Wohnungsbau



Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest.

© ifo Institut

bei der Erwerbstätigkeit seit der Wiedervereinigung erreicht (vgl. Statistisches Bundesamt 2017b).

Die Leasingbranche entwickelte sich in diesem Jahr wesentlich dynamischer als die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Dies belegen die Ergebnisse des ifo Investitionstests im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2017 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 5% auf 58,1 Mrd. Euro erreicht werden, das ist der bisher höchste Wert der Branche. Wobei bei Mobilien ein Plus von 6,5% und bei Immobilien ein Rückgang von rund 20% zu erwarten ist. Damit schneiden die Leasinggesellschaften, nicht zuletzt dank der unerwartet dynamischen Fahrzeugkonjunktur, deutlich besser ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2017 einen Anstieg auf 16% und bei Mobilien von 23,1 auf 24,1%, ein neues Rekordniveau.

Eine wesentliche Stütze für das Leasing in diesem Jahr waren wieder die Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur entwickelte sich im bisherigen Jahresverlauf von 2017 unerwartet günstig. Bei Pkw-Zulassungen ist in den ersten zehn Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 2,3% aufgelaufen; bei den Nutzfahrzeugen waren es rund 2,7%, hier kam es im Oktober zu einem kräftigen Plus von gut 15% (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2017b). Straßenfahrzeuge erweisen sich damit – wie schon im Vorjahr – zu einem Treiber der Ausrüstungsinvestitionen. Hier sind die Investitionsrisiken vergleichsweise gering. Überschaubare Abschreibungs- und Leasingdauern sowie berechenbare Restwerte auf einem gut funktionierenden Second-Hand-Markt sorgen für klare Kalkulationsgrundlagen. Die gegenwärtig florierende Autokonjunktur wird auch von einem steigenden Ersatzbedarf gespeist, denn der Bestand der Flotte war zu Jahresbeginn im Durchschnitt 9,3 Jahre alt (2016: 9,2 Jahre).

Von Januar bis Oktober blieb der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen mit 35,4%, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, auf niedrigem Niveau, legte aber geringfügig zu. Das heißt, der Anteil

der Fahrzeuge, die zu den Investitionen zählen, war mit 64,5% weiter sehr hoch. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es in diesem Zeitraum einen Zuwachs von 2,7%; hier kam es im Oktober sogar zu einem kräftigen Plus von gut 15%.

Für das Wachstum der Leasinginvestitionen 2017 war vor allem die Fahrzeugsparte verantwortlich, die ein Plus von etwa 6% erreichen wird, aber auch die Produktionsmaschinen mit rund +4%. Wachstumsspitzenreiter sind, von niedrigem Niveau kommend, Großmobilen

wie Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge, die um über 100% zulegen konnten. Die einzige Produktgruppe mit einem klaren Minus bei den Leasinginvestitionen waren die Immobilien mit –20%; EDV-Anlagen und Büromaschinen verfehlten das Vorjahresniveau nur geringfügig, real bedeutet dies jedoch eine Zunahme.

2018: BESTE AUSSICHTEN

Für 2018 gehen die aktuellen Prognosen von einem beschleunigten nominalen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland von gut 4,0% (real: gut 2,0%) aus. Auch die Investitionen sollen diesmal spürbar zur gesamtwirtschaftlichen Expansion beitragen. Für die Ausrüstungsinvestitionen wird sogar, angesichts einer Überauslastung der Kapazitäten, eine signifikante Wachstumsbeschleunigung auf nominal und real rund 5% angenommen.

Der Sachverständigenrat geht davon aus, dass die Überauslastung der deutschen Wirtschaft weiter steigt. Angesichts der zu geringen Kapazitäten dürfte die Investitionsdynamik hoch bleiben (vgl. Sachverständigenrat 2017). Bei den erwarteten Erweiterungsinvestitionen besteht für die Leasingunternehmen die Chance, bei einer Reihe von Investitionsgütern noch stärker ins Geschäft zu kommen, nicht nur bei Fahrzeugen.

Für die Investitionen in den Nichtwohnbau ist, nach dem Anstieg im Vorjahr von real rund 3%, für 2018 nur noch ein Zuwachs von real 1,4% veranschlagt, der sich nominal auf etwa 4,5% belaufen dürfte. Angesichts der voll ausgelasteten Kapazitäten in der Bauwirtschaft dürften im Produktionsablauf verstärkt Engpässe auftreten, so dass sich Aufträge stauen.

Ob die Autokonjunktur nach der überaus positiven Entwicklung von 2016 und 2017 nochmals deutlich zulegen kann, ist derzeit noch nicht zu beantworten. Nachholbedarf besteht angesichts des hohen Durchschnittsalters der Flotte. Die merkliche Zunahme der wirtschaftlichen Aktivität und der florierende Onlinehandel sprechen jedenfalls für eine steigende Nach-

frage nach Nutzfahrzeugen. Insgesamt sind die Chancen für eine weitere Geschäftsbelebung für die Leasinggesellschaften im Jahr 2018 also gut.

Der Leasingverband erklärte kürzlich, dass er auf der Basis der aktuellen Prognosen für die Ausrüstungsinvestitionen, im Jahr 2018 mit einem Plus im Neugeschäft von mindestens 5% rechnet (vgl. Wittkowski 2017).

Für eine dynamische Entwicklung der Ausrüstungsinvestitionen im nächsten Jahr spricht laut der Gemeinschaftsdiagnose Folgendes: »Ab dem Schlussquartal 2017 dürften die günstigen Rahmenbedingungen wieder die Oberhand gewinnen: Das wirtschaftliche Umfeld ist nach wie vor anregend, und die Stimmung unter den vom ifo Institut befragten Investitionsgüterherstellern befindet sich auf Rekordniveau. Die Auftragsbücher des Verarbeitenden Gewerbes sind prall gefüllt, und die Kapazitätsauslastung ist seit geraumer Zeit überdurchschnittlich hoch sowie in der Tendenz aufwärts gerichtet. Dies spiegelt sich auch im Order-Capacity-Index der Deutschen Bundesbank wider, laut dem mehr Bestellungen eingehen, als mit den bestehenden Produktionskapazitäten abgearbeitet werden können. Für den weiteren Prognosezeitraum ist mit einer weiterhin robusten Ausweitung der Ausrüstungsinvestitionen zu rechnen. In den Jahren 2018 und 2019 dürften die Investitionen dann um jahresdurchschnittlich real 4,3% bzw. 3,5% steigen. Damit werden die Ausrüstungsinvestitionen 2019 wohl das sechste Jahr in Folge ausgeweitet« (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2017).

Über den gesamten Prognosehorizont hinweg stützen zudem die günstigen Finanzierungsbedingungen die Investitionstätigkeit.

Zudem hat die Stimmung in den deutschen Chefetagen ein neues Allzeithoch erreicht. Die Stimmung in den deutschen Chefetagen ist hervorragend. Der ifo Geschäftsklimaindex stieg im November auf einen neuen Rekordwert von 117,5 Punkten, nach 116,8 im Oktober. Dies war auf deutlich optimistischere Erwartungen der Unternehmen zurückzuführen. Die Unternehmen bewerten die Geschäftslage nicht mehr ganz so positiv wie im Vormonat. Die deutsche Wirtschaft steuert auf eine Hochkonjunktur zu. Die aktuellen Zahlen deuten auf ein Wirtschaftswachstum von 0,7% im vierten Quartal hin und damit auf 2,3% für das Gesamtjahr 2017 (vgl. Fuest 2017a).

Die deutsche Industrie rechnet auch mit steigenden Exporten. Die ifo Exporterwartungen sind von 18,9 Saldenpunkten im September auf 20,9 Saldenpunkte im Oktober gestiegen. Dies ist der höchste Wert seit Februar 2011. Wichtigster Treiber dieser Entwicklung ist der Aufschwung in der Eurozone (vgl. Fuest 2017b).

Insgesamt ist also für 2018 – nach derzeitigem Prognosestand – mit nochmals steigenden Ausgaben für die Ausrüstungsgüter und für die Leasingengagements zu rechnen.

LITERATUR

- Dörner, S. (2016), »Das fundamentale Computergesetz gilt nicht mehr«, *Welt N24*, 16. Februar, verfügbar unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/webwelt/article152297214/Das-fundamentale-ComputerGesetz-gilt-nicht-mehr.html>.
- Fuest, C. (2017a), »ifo Geschäftsklimaindex setzt Rekordjagd fort – Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im November 2017«, Pressemitteilung, ifo Institut, 24. November, verfügbar unter: www.ifo.de/de/w/352eL3McM.
- Fuest, C. (2017b), »ifo Exporterwartungen steigen deutlich – ifo Exporterwartungen – Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im Oktober 2017«, Pressemitteilung, ifo Institut, 27. Oktober, verfügbar unter: www.ifo.de/de/w/3mr5BMRer.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2017a), »Fahrzeugzulassungen im Dezember 2016«, Pressemitteilung Nr. 1, 4. Januar, verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/Fahrzeugzulassungen/pm01_2017_n_12_16_pm_komplett.html.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2017b), »Fahrzeugzulassungen im Oktober 2017«, Pressemitteilung Nr. 27, 2. November, verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2017/Fahrzeugzulassungen/pm27_2017_n_10_17_pm_komplett.html.
- Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2017), »Aufschwung weiter kräftig – Anspannungen nehmen zu«, *ifo Schnelldienst* 70(19), 3–60.
- Ragnitz, J., A. Eck, S. Scharf, C. Thater und B. Wieland (2013), »Öffentliche Infrastrukturinvestitionen: Entwicklung, Bestimmungsfaktoren und Wachstumswirkungen«, Endbericht zum Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, ifo Dresden.
- Rußig, V. (2017), »Bauträger«, VR Branchen special Nr. 100, Dezember.
- Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, (2017), Für eine zukunftsorientierte Wirtschaftspolitik, Jahrestgutachten 2017/18, 8. November, Wiesbaden.
- Städtler, A. (2017), »Vermietung beweglicher Sachen«, VR Branchen special Nr. 64, Dezember.
- Statistisches Bundesamt (2017a), »Investitionen der Industrie im Jahr 2016 um 3,9% höher als im Vorjahr«, Pressemitteilung Nr. 412, 16. November, verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/11/PD17_412_422.html.
- Statistisches Bundesamt (2017b), »2017: Gute Entwicklung der Erwerbstätigkeit hält an«, Pressemitteilung Nr. 411, 16. November, verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/11/PD17_411_13321.html.
- Telgheder, M. (2015), »Spardruck trifft Medizintechniksparte«, *www.handelsblatt.com*, 10. November, verfügbar unter: <http://www.handelsblatt.com/technik/zukunftdergesundheit/siemens-braun-fresenius-und-co-spardruck-trifft-medizintechnikbranche/12563348.html>.
- Walk, K. und C. Müller (2016), »Der Bischof und andere Sünden«, *Handelsblatt*, 16. September, 32f.
- Wittkowski, B. (2017), »Leasingbranche appelliert an Berlin«, *Börsenzeitung*, 23. November, 4.
- Wohlrahe, K. und T. Wollmershäuser (2017), Zur Konstruktion einer gesamtwirtschaftlichen ifo Kapazitätsauslastung, *ifo Schnelldienst* 70(15), 26–30.