

Arno Städtler

Schwächere Autokonjunktur dämpft Leasingwachstum - Anlageinvestitionen weiter auf Wachstumskurs

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war auch im Jahr 2017 durch ein stetiges und kräftiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Daraus ergab sich ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,2% (nominal: + 3,7%) gegenüber dem Vorjahr. Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. In Ausrüstungsgüter – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – wurden nominal 4,2% (preisbereinigt: 3,7%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2017 – mit einem Zuwachs von 6,4% – noch wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie die neueste ifo Investitionsumfrage bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, die wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 6,9% auf 57,3 Mrd. Euro, das Immobilien-Leasing ging hingegen um gut 12% auf 1,14 Mrd. Euro zurück. Hierdurch erhöhte sich der Marktanteil, also die Leasingquote von 15,5 auf 15,7% und die Mobilienleasing-Quote kräftig von 22,9 auf 23,6%, einen neuen Rekordwert. Das Mobilienleasing-Geschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 2,7%, das der Hersteller um 8,6%.

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2018 fortgesetzt, wenn auch zuletzt mit abnehmender Dynamik. Der ifo Investitionsindikator, den das ifo Institut und der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen gemeinsam ermitteln, signalisiert für das Jahr 2018 einen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen von nominal + 4,5% (real: + 4,1%). Die angezeigte Investitionsdynamik steht damit im Einklang mit dem gesamtwirtschaftlichen Wachstum. Die Leasingbranche expandierte hingegen etwas moderater. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2018 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 3,6% auf 60,6 Mrd. Euro erreicht werden; wobei bei Mobilien ein Plus von 3,1% und bei Immobilien von rund 30% zu erwarten ist. Damit wachsen die Leasinggesellschaften, nicht zuletzt infolge der nachlassenden Fahrzeugkonjunktur, bei den Mobilien etwas weniger stark als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2018 einen leichten Rückgang auf 15,5% und bei Mobilien von 23,6 auf 23,2%.

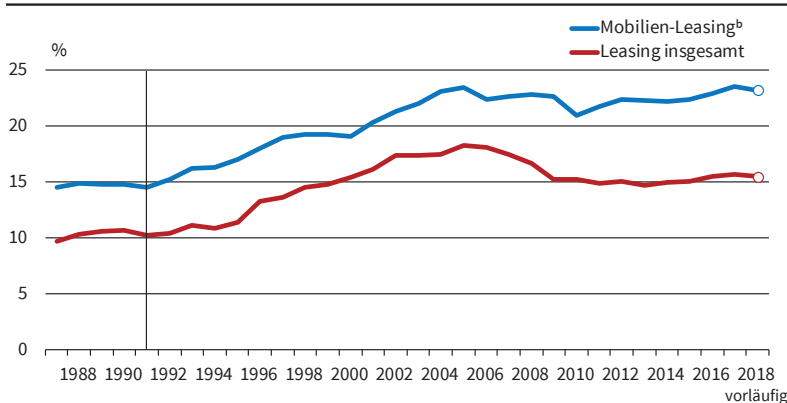
Bei einer nur geringen Veränderung der Wirtschaftsleistung im Jahr 2019 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose für die Ausrüstungsinvestitionen, bei einer anhaltend hohen Auslastung der Kapazitäten, mit einer leichten Wachstumsverlangsamung auf

nominal + 3,4% und real + 2,9%. Damit werden die Ausrüstungsinvestitionen 2019 wohl das sechste Jahr in Folge ausgeweitet. Falls die Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen zumindest das Vorjahresniveau erreichen, sollten die Leasinggesellschaften in ähnlicher Größenordnung zulegen können.

ZAHL DER LEASINGANBIETER WEITER LEICHT RÜCKLÄUFIG

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 Fir-

Abb. 1

Leasingquoten Bundesrepublik DeutschlandAnteil des Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen^a^a Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 neues Statistikkonzept (ESVG).^b Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausstattungsinvestitionen.

Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest.

© ifo Institut

men, die die kurzfristige Vermietung (Renting, Carsharing) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen, betreiben (vgl. Städtler 2018), sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften (vgl. Rußig 2018), Developer, Pensionsfonds und sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die Beteiligung an der ifo Investitionsumfrage 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. Das gilt insbesondere für diejenigen, die das Leasing nicht in einer selbständigen Gesellschaft betreiben. 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) führen schon seit Jahren dazu, dass zahlreiche Leasinggesellschaften – vor allem mittelständische – aus dem Markt und damit auch aus dem Berichtskreis der ifo Investitionsumfragen 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 von 2015 bis 2018 meldeten uns noch etliche Gesellschaften ihr Ausscheiden aus dem Markt, die Konsolidierung der Branche geht also weiter. 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 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 hohen bürokratischen Hürden.

Die Begründungen für das bürokratische Reglement, dem die Leasingbranche ohne Not unterworfen wurde, klingen noch immer wenig überzeugend. 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 2016 und 2017 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2017 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2017 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2018. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2017: LEASINGQUOTE ERREICHT REKORDNIVEAU

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war auch im Jahr 2017 durch ein stetiges und kräftiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Daraus ergab sich ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2,2% (nominal: + 3,7%) gegenüber dem Vorjahr.

Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. In Ausrüstungsgüter – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – wurden nominal 4,2% (preisbereinigt: 3,7%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2017 – mit einem Zuwachs von 6,4% – noch wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitions-

Tab. 1

Bruttoanlageinvestitionen 2010–2018 in jeweiligen Preisen

Bundesrepublik Deutschland

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ^a	2018 ^b
	Herstellerunabhängiges Leasing								
Investitionen (in Mio. Euro)	21 100	21 100	19 420	18 290	19 800	18 410	19 940	20 470	22 080
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	5,5	0,0	-8,0	-5,8	8,3	-7,0	8,3	2,7	7,9
	Hersteller-Leasing								
Investitionen (in Mio. Euro)	24 500	27 480	28 640	28 520	30 810	33 750	34 980	37 980	38 500
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	8,4	12,2	4,2	-0,4	8,0	9,5	3,6	8,6	1,4
	Anlagenvermietung insgesamt ^c								
Investitionen (in Mio. Euro)	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 160	54 920	58 450	60 580
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	7,0	6,5	-1,1	-2,6	8,1	3,1	5,3	6,4	3,6

^a Vorläufig. ^b Anhand der Planangaben berechnet. ^c Soweit erfasst.

Quelle: ifo Investitionstest.

ausgaben, wie die neueste ifo Investitionsumfrage bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, die wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 6,9% auf 57,3 Mrd. Euro, das Immobilien-Leasing ging hingegen um gut 12% auf 1,14 Mrd. Euro zurück. Dadurch erhöhte sich der Marktanteil, also die Leasingquote von 15,5% auf 15,7% und die Mobilienleasingquote kräftig von 22,9% auf 23,6% (vgl. Tab. 2). Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 2,7%, das der Hersteller um 8,6% (vgl. Tab. 1).

Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2017 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasingbranche auf einen Wert für das Bruttoanlagevermögen von rund 198 Mrd. Euro, verteilt auf rund 4,9 Mio. Verträge.

STRASSENFAHRZEUGE BLIEBEN WACHSTUMSTREIBER

Rund drei Viertel des Neugeschäfts der Leasinggesellschaften entfielen 2017 auf Straßenfahrzeuge, daher blieb die Branche in sehr hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig, die 2017 einen eher günstigen Verlauf nahm. Im Gesamtjahr ergab sich ein Zuwachs von 1,8%. Dabei stieg der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen, der sechs Jahre in Folge zu Gunsten der gewerblichen schrumpfte, erstmals wieder an, und zwar auf nunmehr 35,6% (2016: 35,0%; vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2018a). Auch der Nutzfahrzeugmarkt war 2017 mit + 4,7% erneut 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 beispiels-

weise attraktive Versicherungspakete, Garantieverlängerungen, Assistenzleistungen und Inspektionschecks offeriert. Im Jahr 2017 konnten die Captives mit den zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen um 15% wachsen. 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 2017 neu zugelassenen Leasingfahrzeuge belief sich auf 1 590 000, das waren 4,6% mehr als 2016. Der Anteil der Leasingfahrzeuge an den gesamten Neuzulassungen des Jahres 2017 in der Bundesrepublik erreichte damit 39,7% nach 39,6% 2016.

Wertmäßig entfielen 78,1% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge, das ist ein neuer Rekordwert. Deren Anteil am Anschaffungswert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe in Deutschland (Leasingquote) stellte sich auf knapp 67%. Das heißt, dass das Leasing auch 2017 mit zwei Dritteln Marktanteil die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Von den 1 590 000 im Jahr 2017 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 365 000 Pkw und Kombi (+ 5,1%) sowie 225 000 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+ 1,5%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 313 000 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 277 000 (vgl. Tab. 3).

Die Maschinen für die Produktion verzeichneten 2017 – bei einem Anstieg von 3,9% – einen leichten Rückgang ihres Anteils an den gesamten Leasinginvestitionen von 8,2 auf 8,1%; 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,

Tab. 2

Gesamtwirtschaftliche Investitionen^a 2009–2018 in jeweiligen Preisen

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ^c	2018 ^d
Gesamtwirtschaftliche ^b Investitionen (in Mio. Euro)	279 659	300 939	326 275	318 840	317 565	337 495	345 217	354 352	371 504	391 300
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 14,5	7,6	8,4	- 2,3	- 0,4	6,3	2,3	2,6	4,8	5,3
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen (in Mio. Euro) ^e	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 180	54 920	58 450	60 580
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,1	3,1	5,3	6,4	3,6
Leasingquote (in %)	15,2	15,2	14,9	15,1	14,7	15,0	15,1	15,5	15,7	15,5
darunter: Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinves- titionen ^f (in Mio. Euro)	178 934	197 083	212 751	206 080	204 025	220 500	228 717	234 172	243 214	254 300
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 20,2	10,1	7,9	- 3,1	- 1,0	8,1	3,7	2,4	3,9	4,6
Investitionen des Mobi- lien-Leasing (in Mio. Euro)	40 690	41 430	46 400	46 155	45 400	48 930	51 250	53 620	57 310	59 100
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 20,3	1,8	12,0	- 0,5	- 1,6	7,8	4,7	4,6	6,9	3,1
Mobilien-Leasingquote (in %)	22,7	21,0	21,8	22,4	22,3	22,2	22,4	22,9	23,6	23,2
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^a (in Mio. Euro)	100 725	103 856	113 524	112 760	113 540	116 995	116 500	120 180	128 290	137 000
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 2,0	3,1	9,3	- 0,7	0,7	3,0	- 0,4	3,2	6,7	6,8
Investitionen des Immobilien-Leasing (in Mio. Euro)	1 910	4 170	2 180	1 905	1 410	1 680	930	1 300	1 140	1 480
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 45,7	118,3	- 47,7	- 12,6	- 26,0	19,1	- 44,6	39,8	- 12,3	29,8
Immobilien- Leasingquote (in %)	1,9	4,0	1,9	1,7	1,2	1,4	0,8	1,1	0,9	1,1

^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.

Webmaschinen, Waschanlagen, Wiege- und Messmaschinen bis zu Gabelstaplern, Höhenzugangstechnik und Baugeräten.

Der Computer- und Kommunikationsbereich hat zwar dem laufenden Kondratieff-Zyklus seinen 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 PC – 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 2017. Die Leasinginvestitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 1,7%, hierbei sind allerdings die hier teilweise immer noch anhaltenden Preissenkungs-

Tab. 3

Kraftfahrzeug-Leasing 2017

Investitionen des Fahrzeug-Leasings ^a (in Mio. Euro)	45 670
Stückzahlen	1 590 000
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing (in Mio. Euro)	9 570
Stückzahlen	313 000
Herstellerabhängiges Leasing (in Mio. Euro)	36 100
Stückzahlen	1 277 000
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland (Stückzahlen)	4 002 101
davon:	
Leasing-Fahrzeuge (in %)	39,7

^aNeuzugänge.

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

tendenzen zu beachten; real fällt das Ergebnis besser aus. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasingvolumen ging damit von 5,3 auf 4,9% deutlich zurück. Das reichte nur noch für den vierten Platz bei den neu verleasteten 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 und schneller vorantreiben.

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 und Verbreitung 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 sind (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 abzuschwächen. Die Ergebnisse der amtlichen Statistik aus den letzten Jahren 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 meist ordentliche Wachstumsraten. Die Preise weisen schon ab 2009 eine geringere Volatilität als in der Vergangenheit 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 anziehenden 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 2017 als Leasinggüter weniger nachgefragt als im Vorjahr. Sie hatten ein Minus von 5,4% zu verzeichnen; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen mit 5,7% 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, Server, Sendeanlagen und Satelliten erstreckt. Diese Technologien erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem rapide 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 Immobilien mit 2,0%. Hierbei handelt es sich um Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude, komplette Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten. Schließlich gefolgt von Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen auf dem letzten Platz. Diese Big Tickets verzeichneten zwar 2017 ein kräftiges Wachstum von 83%, allerdings auf niedrigem Niveau, das reichte aber nur für eine Erhöhung ihres Anteils von 0,7 auf 1,2%. 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 große bankenabhängige Leasinggesellschaften enga-

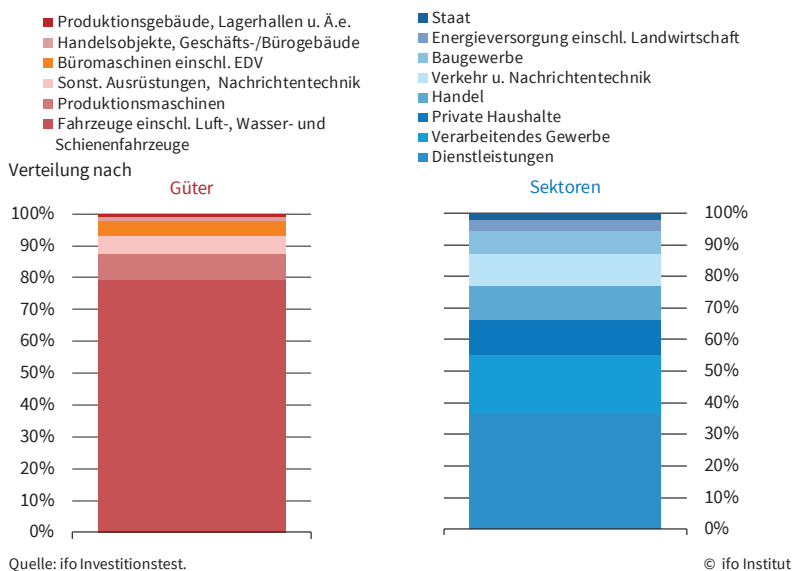
giert, die seit Jahren bei mobilen wie immobilien Big Tickets sehr zurückhaltend agieren.

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 2017 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um 6,4% 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.

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2017



Danach ging sein Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen ziemlich stetig zurück; seit 2005 erhöhte er sich tendenziell wieder. 2017 hat der Sektor seine eigenen Investitionen nominal nur um 2,6% und damit deutlich unterdurchschnittlich gesteigert (vgl. Statistisches Bundesamt 2018a). Die neuen Leasingengagements wurden hier 2017 mit 5,2% auch nur unterdurchschnittlich angehoben, weshalb sich sein Anteil von 19,0 auf 18,8% verminderte. Dies bedeutet jedoch 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 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 lag 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. Mit einem kräftigen Zuwachs an Leasinggütern von 9,5% 2017 stieg sein Anteil von 10,5 auf 10,8%, das reichte, um auf den vierten Platz vorzurücken.

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 alleine unter sich aufteilen, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasingssparte maßgeblich.

Im Jahr 2017 hatte das Privat-Leasing – bei steigenden Pkw-Zulassungen (+ 2,7%) – ein beachtliches Plus von 9,2% zu verzeichnen. Sein Anteil am gesamten Leasingneugeschäft erhöhte sich damit von 10,8 auf 11,3%; das reichte um den dritten Rang bequem zu halten, dicht gefolgt vom Handel und dem Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung. Letzterer erhöhte seine Leasinginvestitionen 2017 um 6,2%, wodurch sein Anteil am Leasingportfolio bei 10,1% stagnierte, was nun Rang 5 bedeutete.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich auch 2017 mit einem kräftigen Plus von 7,2% fort, was einen Leasinganteil von 7,2% bedeutete. In dieser erhöhten Nachfrage nach Bauequipment und Straßenfahrzeugen zeigt sich auch die hohe Auslastung der Kapazitäten bei einer sehr lebhaften Baukonjunktur. Die selbst bilanzierten Investitionen dieses Sektors haben, an seiner Größe gemessen, noch immer ein relativ niedriges Niveau. Die geräteintensive Bau-

wirtschaft investiert angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit eher vorsichtig und bedient sich intensiv des Angebots aller Arten von Vermietungsdienstleistern aus der Sharing Economy. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasingquote aller Sektoren und setzt auch stark auf das Renting, also die kurzfristige Anmietung (vgl. Städler 2018).

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. Im Jahr 2017 gab es eine moderate Zunahme der Leasingengagements um 3,6%, wodurch der Anteilswert hier von 3,4 auf 3,3% leicht zurückging. 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 konnte er 2015 bei stagnierenden Leasinginvestitionen nicht halten, der Anteil ging auf 2,5% zurück, ein Niveau, das auch im Jahr 2016 galt. Im Jahr 2017 war der Staat der einzige Sektor, bei dem die Leasingengagements zurückgingen (– 8,4%), wodurch auch sein Leasinganteil niedriger ausfiel (2,2%). 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 Gebiets-

körperschaften 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, wenngleich oft auch schwierige Zielgruppe für die Leasinggesellschaften.

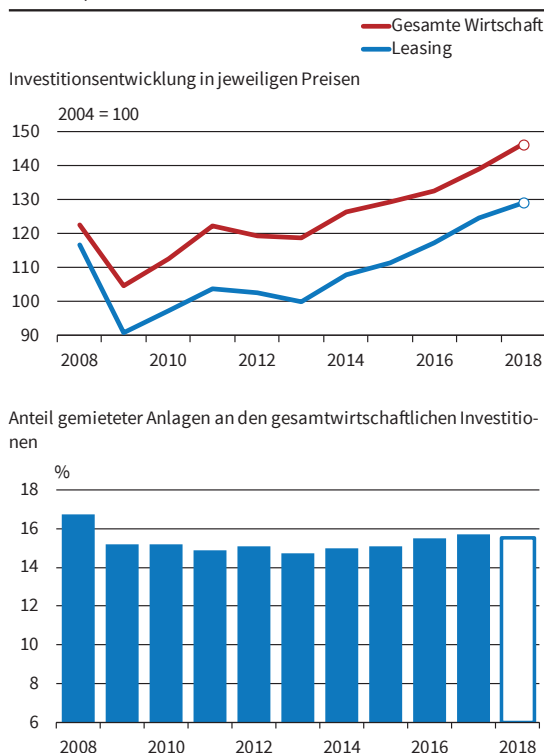
Ein ifo-Gutachten stellte fest, dass es zwar unstrittig ist, dass es in Teilbereichen der öffentlichen Infrastruktur Defizite gibt, die sich negativ auch auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung auswirken können. Eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien zeigt jedoch, dass die gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekte zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen zumindest in hoch entwickelten Ländern im Regelfall eher gering ausfallen (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 liegen heute schon im zweistelligen Milliarden Eurobereich jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote reicht von traditionellem Mietkauf, der inzwischen allein schon ein Volumen von gut 9 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 Carsharing-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.

Die ifo Investitionsumfrage 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 die-

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten
Bundesrepublik Deutschland



2018: Planung.
Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest Anlagenvermietung. © ifo Institut

sem Betätigungsfeld eröffnen die Energiewende und die neuen Antriebe für Straßenfahrzeuge sowie die Digitalisierung.

2018: SCHWÄCHERE AUTOKONJUNKTUR DÄMPFT LEASINGWACHSTUM

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hält an, verliert aber an Dynamik. Die aktuellen Prognosen für das BIP im Jahr 2018 belaufen sich, nach der jüngsten Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes für das dritte Quartal 2018, auf real 1,7%, das würde ein nominales Plus von 3,5% bedeuten (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2018). Allerdings sank die Stimmung unter den deutschen Firmenchefs im November deutlich. Der ifo Geschäftsklimaindex ist im November auf 102,0 Punkte gefallen, nach 102,9 Punkten im Oktober. Dies ist der dritte Rückgang in Folge. Die Unternehmen schätzten die aktuelle Lage schlechter ein, wenn auch von einem noch hohen Niveau ausgehend. Ihre Erwartungen trübten sich ebenfalls ein. Dies deutet zusammen mit anderen Indikatoren auf ein Wirtschaftswachstum von allenfalls 0,3% im vierten Quartal hin. Die deutsche Konjunktur kühlt sich ab (vgl. Fuest 2018).

Der ifo Investitionsindikator, den das ifo Institut und der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen gemeinsam ermitteln, signalisierte im Okto-

ber für das Jahr 2018 einen Anstieg der Ausrüstungs-investitionen von nominal 4,5%. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 2,1% zunehmen, was nominal ein Plus von über 6% ergeben dürfte.

Die Investitionsentwicklung wäre damit sogar noch etwas dynamischer als im Vorjahr. Ursächlich hierfür dürfte auch der inzwischen schon lange 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 auch kapazitätserweiternde Investitionen vorgenommen werden.

Angesichts der ausgelasteten, teils auch überausgelasteten Kapazitäten, ist in diesem Zusammenhang 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. Seit Jahren steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich mitteilte, setzte sich der Anstieg der Erwerbstätigkeit im dritten Quartal 2018 fort. Mit 45,04 Mio. Erwerbstätigen, die ihren Arbeitsort in Deutschland hatten, wurde erstmals nach der Wiedervereinigung die 45-Millionen-Marke für ein Quartalsergebnis überschritten. Im Vergleich zum dritten Quartal 2017 wuchs die Zahl der Erwerbstätigen kräftig um 556 000 Personen oder 1,3% (vgl. Statistisches Bundesamt 2018b).

Die Leasingbranche entwickelte sich in diesem Jahr etwas weniger dynamisch als die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Dies belegen die Ergebnisse der ifo Investitionsumfrage im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2018 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 3,6% auf 60,6 Mrd. Euro erreicht werden, das ist der bisher höchste Wert der Branche. Wobei bei Mobilien ein Plus von 3,1% und bei Immo-

lien ein Zuwachs von rund 30% zu erwarten ist. Damit wächst das Neugeschäft der Leasinggesellschaften, infolge der schwächeren Fahrzeugkonjunktur, etwas weniger als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2018 einen leichten Rückgang auf 15,5% und bei Mobilien vom Rekordniveau 23,6 auf 23,2%.

Auch in diesem Jahr zeigte sich wieder die starke Abhängigkeit des Leasings von den Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur schwächte sich zuletzt – wie erwartet – ab, Experten gehen für das Gesamtjahr von Stagnation aus (vgl. Bandmann und Ruben 2018). Bei Pkw-Zulassungen ist in den ersten zehn Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 1,4% aufgelaufen; bei den Nutzfahrzeugen waren es dagegen fast 6%, hier kam es im Oktober noch zu einem zweistelligen Plus (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2018b). Hier dürften die weiterhin eher günstige Konjunkturentwicklung und der boomende Onlinehandel mit seinen Transportanforderungen für eine anhaltende Nachfrage sorgen.

Auch bei Berücksichtigung des jüngsten Sonder-effekts bei den Zulassungen von Pkw, der mit der Einführung des neuen Verbrauchs-Prüfverfahrens WLTP zusammenhing, erweisen sich damit Straßenfahrzeuge – trotz einer Wachstumsverlangsamung gegenüber dem Vorjahr – erneut als ein Treiber der Ausrüstungsinvestitionen. Denn 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 aktuelle Autonachfrage wird auch von einem steigenden Ersatzbedarf gespeist, denn das Alter der Pkw im Flottenbestand steigt seit Jahren an und betrug zu Jahresbeginn im Durchschnitt 9,4 Jahre (2017: 9,3 Jahre).

Von Januar bis Oktober blieb der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen (+ 5,3%) mit 36,3%, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, auf niedri-

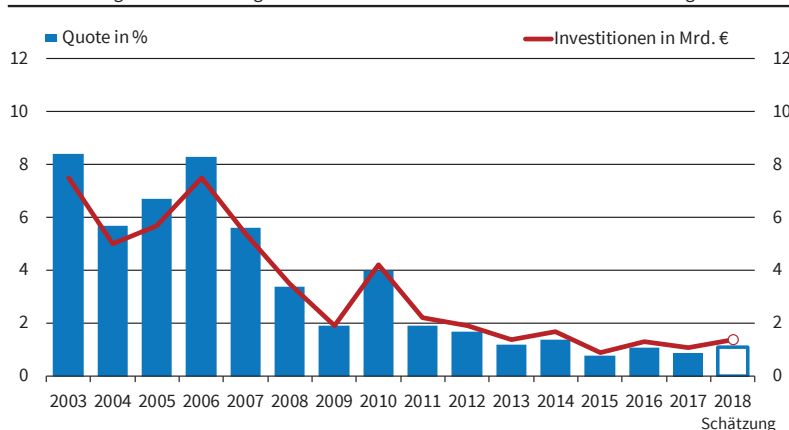
gem Niveau, legte aber deutlich zu. Das heißt, der Anteil der gewerblich zugelassenen Pkw (- 0,7%), die zu den Investitionen zählen, war mit 63,2% weiter sehr hoch, war aber rückläufig. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es in diesem Zeitraum einen Zuwachs von 5%; hier kam es im Oktober sogar zu einem zweistelligen Plus.

Das höchste Wachstum unter den Leasinggütern erzielten 2018 die Immobilien mit + 30%, gefolgt von den Produktionsmaschinen einschließlich der Baugeräte mit

Abb. 4

Immobilien-Leasing

Investitionen gemessen an den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen ohne Wohnungsbau



Quelle: Statistisches Bundesamt; ifo Investitionstest.

© ifo Institut

rund +9% und den Sonstigen Ausrüstungsgütern, das sind vor allem Geräte der Nachrichten- und Signaltechnik sowie Medizintechnik mit +6%. Die Fahrzeugsparte erzielte diesmal nur ein Plus von etwa 3% und die EDV-Anlagen und Büromaschinen eines von 2%, was real jedoch eine höhere Zunahme bedeutet. Die einzige Produktgruppe mit einem Minus bei den Leasinginvestitionen waren Großmobilen wie Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge (-22%).

2019: ETWAS LANGSAMER VORAN?

Bei einer wohl nur geringen Veränderung der Wirtschaftsleistung in Deutschland im Jahr 2019 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose für die Ausrüstungsinvestitionen, bei einer anhaltend hohen Auslastung der Kapazitäten, mit einer Wachstumsverlangsamung auf nominal +3,4% und real +2,9%. Damit werden die Ausrüstungsinvestitionen 2019 wohl das sechste Jahr in Folge ausgeweitet.

Bei den dabei auch 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 für 2019 ein Zuwachs von real 2,1% veranschlagt, der sich nominal auf etwa 7% belaufen dürfte. Angesichts der voll ausgelasteten bzw. überlasteten Kapazitäten in der Bauwirtschaft dürften im Produktionsablauf verstärkt Engpässe auftreten, so dass sich Aufträge stauen.

Allerdings haben die Risiken für die weitere Konjunkturentwicklung in Deutschland und der Welt zuletzt deutlich zugenommen, was Abwärtsrevisionen bei den aktuellen Prognosen bedeuten kann. Der Handelskonflikt mit den USA, die Sorgen um den Nahen Osten und um bestimmte Länder des Euroraums, in erster Linie Italien, verunsichern die Unternehmen und können zu Investitionszurückhaltung führen.

Die Unsicherheit deutscher Unternehmen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung ist zuletzt deutlich größer geworden. Das ifo Streuungsmaß, das monatlich im Rahmen der ifo Konjunkturumfragen berechnet wird, hat zwischen Mai und September 2018 um 6,2 Punkte zugelegt (vgl. Abb. 5). Ähnlich kräftige Anstiege in einem vergleichbaren Zeitraum gab es zuletzt während der Weltfinanzkrise in den Jahren 2008 und 2009. Maßgeblich getrieben wird die zunehmende Unsicherheit durch die Unternehmen im Verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor, wo das Streuungsmaß seit Mai um 7,3 bzw. 6,6 Punkte gestiegen ist. Auch im Handel und im Bauhauptgewerbe hat die so gemessene Unsicherheit zugenommen; jedoch war der Anstieg deutlich geringer (vgl. Grimme und Wollmershäuser 2018).

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gibt es also Risiken, die die Wachstumsphantasie begrenzen und insbesondere die Investitionstätigkeit treffen können. Für die deutsche Konjunktur resultieren sie auch daraus, dass Unternehmen Teile ihrer Investitionsvorhaben in den nach der bereits beschlossenen Unternehmenssteuerreform steuerlich attraktiver gewordenen USA realisieren und somit Teile der bisherigen Produktion des Verarbeitenden Gewerbes ebenso verlagert werden. Mit dem sich abzeichnenden Ende der ultraexpansiven Geldpolitik seitens der EZB dürften sich überdies die Finanzierungsbedingungen der Unternehmen im Prognoseverlauf graduell verschlechtern.

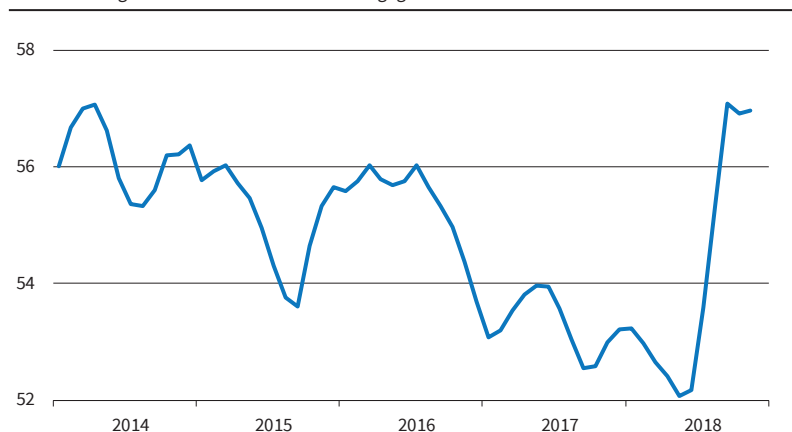
Ob die Autokonjunktur nochmals zulegen kann, ist derzeit noch nicht abzusehen. Nachholbedarf besteht hier allerdings, angesichts des hohen Durchschnittsalters der Flotte, weiterhin. Die weitere Zunahme der wirtschaftlichen Aktivität und der florierende Onlinehandel sprechen jedenfalls für eine steigende Nachfrage nach Nutzfahrzeugen. Falls die Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen zumindest das Vorjahresniveau erreichen, sollten die Leasinggesellschaften in ähnlicher Größenordnung zulegen können wie die gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen.

Der Leasingverband (BDL) erklärte kürzlich, dass er auf der Basis der aktuellen Prognosen für die Ausrüstungsinvestitionen, im Jahr 2019 mit einem Plus im Neugeschäft von 3% bis 4% rechnet.

Wachstumschancen sieht der BDL auch in der Digitalisierung: Eine Studie im Auftrag der KfW belege, dass Leasing nach dem Cashflow die zweithäufigste Finanzierungsform für Digitalisierungsprojekte sei. Zudem werde die Grundidee des Leasings – Nutzen statt Eigentum

Abb. 5

Wachsende Unsicherheit: ifo Streuungsmaß Deutschland^a
Saisonbereinigt und mit 3-Monatsdurchschnitt geglättet



^a Verarbeitendes Gewerbe, Dienstleistungssektor, Handel und Bauhauptgewerbe.
Quelle: ifo Konjunkturumfragen, November 2018.

© ifo Institut

– durch die Digitalisierung neu aufgeladen und könne neue Kundengruppen und Marktpotenziale für Leasing erschließen. Die Digitalisierung wirke als Treiber für nutzungs-basierte Abrechnungen beim Leasing, denn sie ermögliche neue Finanzierungs- und Servicemodelle durch die Erfassung und den Austausch nutzungs-basierter Daten. Der Leasing-Kunde zahle in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nutzung des Wirtschaftsguts. Was beim Kopierer bereits gang und gäbe sei, lasse sich auch auf andere Objekte und Branchen übertragen. Mit Pay-per-use-Modellen könne der Nutzer die Leistung gemäß seines tatsächlichen Bedarfs an Betriebsstunden, Kopien, Scans oder Speicherplatz in der Cloud abrufen. Er spare Anschaffungskosten, laufende Kosten und binde kein Kapital (vgl. BDL 2018).

LITERATUR

Bandmann, A. und C. Ruben (2018), »Banken und Leasing-Gesellschaften der Automobilhersteller mit Bestwerten«, *Finanzierung Leasing Factoring* 65(4), 150–154.

BDL (2018), »Leasing-Markt 2018«, Pressemitteilung, 21. November, verfügbar unter: <https://bdl.leasingverband.de/presse-aktuelles/pressemitteilungen/leasing-markt-2018-2018-11-21/>.

Dörner, S. (2016), »Das fundamentale Computergesetz gilt nicht mehr«, *welt.de*, 17. Februar, verfügbar unter: https://www.welt.de/print/die_welt/wirtschaft/article152315745/Fundamentales-Computer-Gesetz-gilt-nicht-mehr.html.

Fuest, C. (2018), »Ifo Geschäftsklima sinkt – Ergebnisse der Ifo Konjunkturumfragen im November 2018«, 26. November, verfügbar unter: www.ifo.de/de/w/TRXo9abx.

Grimme, C. und T. Wollmershäuser (2018), »Unsicherheit deutscher Unternehmen deutlich gestiegen«, *ifo Schnelldienst* 72(20), 3–4.

Kraftfahrt-Bundesamt (2018a), »Fahrzeugzulassungen im Dezember 2017«, Pressemitteilung Nr. 1, verfügbar unter: <http://europe.autonews.com/assets/PDF/CA11375514.PDF>.

Kraftfahrt-Bundesamt (2018b), »Fahrzeugzulassungen im Oktober 2018«, Pressemitteilung Nr. 24, 2. November, verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/Fahrzeugzulassungen/pm24_2018_n_10_18_pm_komplett.html.

Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2018), »Aufschwung verliert an Fahrt – Weltwirtschaftliches Klima wird rauer«, *ifo Schnelldienst* 71(19), 3–67.

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. (2018), »Bauträger«, *VR Branchen special* Nr. 100, Dezember, Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken.

Städtler, A. (2018), »Vermietung beweglicher Sachen«, *VR Branchen special* Nr. 64, Dezember, Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken.

Statistisches Bundesamt (2018a), »Industrie steigert im Jahr 2017 Investitionen um 2,6% gegenüber 2016«, Pressemitteilung Nr. 445, 16. November, verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/11/PD18_445_422.html.

Statistisches Bundesamt (2018b), »Über 45 Millionen Erwerbstätige im 3. Quartal 2018«, Pressemitteilung Nr. 437, 13. November, verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2018/11/PD18_437_133321.html.

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

Walk, K. und C. Müller (2016), »Der Bischof und andere Sünden«, *Handelsblatt*, 16. September, 32–33.

Wohlraube, K. und T. Wollmershäuser (2017), Zur Konstruktion einer gesamtwirtschaftlichen Ifo Kapazitätsauslastung, *ifo Schnelldienst* 70(15), 26–30.