

Leasing wächst kräftiger als die Anlageinvestitionen – geringere Dynamik für 2017 erwartet

52

Arno Städtler

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war 2015 durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Für das gesamte Jahr ergab sich daraus ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,7% (nominal: 3,7%). Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. In Ausrüstungsgüter – darunter fallen hauptsächlich Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge – wurden nominal 4,6% (preisbereinigt: 3,7%) mehr investiert als vor Jahresfrist.

Das Leasing insgesamt hat 2015 – mit einem Zuwachs von 3,5% – etwas 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 5,1% auf 51,4 Mrd. Euro, während das Immobilien-Leasing ein kräftiges Minus von 43,5% auf knapp 1 Mrd. Euro verzeichnete. Dadurch erhöhte sich die Leasingquote von 15,2 auf 15,3% und die Mobilienleasingquote von 22,6 auf 22,8%. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 2,1%, das der Hersteller um 6,8%.

Der moderate Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich 2016 fortgesetzt. Die aktuelle Prognose der Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober für die Ausrüstungsinvestitionen liegt bei nominal + 1,8%. Das erscheint angesichts eines BIP von nominal + 3,3% eher moderat. Die Leasingbranche expandierte hingegen kräftig. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt von 2016 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 8,5% auf 56,8 Mrd. Euro, erreicht werden; wobei bei Mobilien ein Plus von 7,2% und bei Immobilien ein Anstieg von knapp 79%, allerdings auf niedrigem Niveau, zu erwarten ist. Damit schneiden die Leasinggesellschaften, nicht zuletzt dank der unerwartet dynamischen Fahrzeugkonjunktur, bei den Mobilien deutlich besser ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasingquote 2016 einen Anstieg auf 16,2% und bei Mobilien von 22,8 auf 24%, falls die Prognosen für die Gesamtwirtschaft eintreffen.

Für 2017 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem nominalen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland von 2,9% (real: 1,4%), also mit einem etwas geringeren Zuwachs als im Vorjahr. Auch für die Ausrüstungsinvestitionen wird eine Wachstumsabschwächung auf nominal 1,4% und real 0,6% angenommen. Daran sollten die Leasinggesellschaften zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Zahl der Leasinganbieter geht 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 Firmen, die die kurzfristige Vermietung (Renting, Carsharing) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen, betreiben (vgl. Städtler 2016), sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften (vgl. Rußig 2016), 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 herstellerunabhän-

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

Die Unternehmensteuerreform von 2008, die Unterwerfung unter eine »moderate« Aufsicht (»KWG-Light«) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an ein Risikomanagementsystem (MaRisk) sowie die Finanzkrise 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; 2015 und 2016 waren es nur noch Einzelfälle. Die Regulierungsdichte stellt zugleich eine hohe Hürde für Neugründungen von Leasinggesellschaften dar.

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

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

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 2014 und 2015 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2015 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2015 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2016. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2015: Leasing wächst leicht überdurchschnittlich

Die konjunkturelle Lage in Deutschland war 2015 durch ein solides und stetiges Wirtschaftswachstum gekennzeichnet. Für das gesamte Jahr ergab sich daraus ein Anstieg des BIP von 1,7% (nominal: 3,7%). Die Wachstumsimpulse kamen auch aus dem Inland. Die Bruttoan-

Tab. 1
Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland 2008–2016 in jeweiligen Preisen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ^{a)}	2016 ^{b)}
Herstellerunabhängiges Leasing									
Investitionen (in Mio. Euro)	27 360	20 000	21 100	21 100	19 420	18 290	19 800	19 450	21 600
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 6,5	- 26,9	5,5	0,0	- 8,0	- 5,8	8,3	- 1,8	11,1
Hersteller-Leasing									
Investitionen (in Mio. Euro)	27 240	22 600	24 500	27 480	28 640	28 520	30 810	32 910	35 200
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	6,3	- 17,0	8,4	12,2	4,2	- 0,4	8,0	6,8	7,0
Anlagenvermietung insgesamt^{c)}									
Investitionen (in Mio. Euro)	54 600	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 360	56 800
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 0,5	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,1	3,5	8,5

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

Quelle: ifo Investitionstest.

Tab. 2
Gesamtwirtschaftliche Investitionen^{a)} in Deutschland 2008–2016 in jeweiligen Preisen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ^{c)}	2016 ^{d)}
Gesamtwirtschaftliche ^{b)} Investitionen (in Mio. Euro)	327 109	279 659	300 939	326 275	318 840	318 050	332 530	342 160	350 790
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	4,0	- 14,5	7,6	8,4	- 2,3	- 0,2	4,6	2,9	2,5
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen (in Mio. Euro) ^{e)}	54 600	42 600	45 600	48 580	48 060	46 810	50 610	52 360	56 800
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 0,5	- 22,0	7,0	6,5	- 1,1	- 2,6	8,1	3,5	8,5
Leasingquote (in %)	16,7	15,2	15,2	14,9	15,1	14,7	15,2	15,3	16,2
darunter: Gesamtwirtschaftliche Ausstattungsinvestitionen ^{f)} (in Mio. Euro)	224 330	178 934	197 083	212 751	206 080	204 510	216 220	225 360	229 900
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	2,8	- 20,2	10,1	7,9	- 3,1	- 0,8	5,7	4,2	2,0
Investitionen des Mobilen- Leasing (in Mio. Euro)	51 080	40 690	41 430	46 400	46 155	45 400	48 930	51 410	55 100
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	3,2	- 20,3	1,8	12,0	- 0,5	- 1,6	7,8	5,1	7,2
Mobilien-Leasingquote (in %)	22,8	22,7	21,0	21,8	22,4	22,2	22,6	22,8	24,0
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^{a)} (in Mio. Euro)	102 779	100 725	103 856	113 524	112 760	113 540	116 310	116 800	120 890
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	6,7	- 2,0	3,1	9,3	- 0,7	0,7	2,4	0,4	3,5
Investitionen des Immobili- en-Leasing (in Mio. Euro)	3 520	1 910	4 170	2 180	1 905	1 410	1 680	950	1 700
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 34,9	- 45,7	118,3	- 47,7	- 12,6	- 26,0	19,1	- 43,5	78,9
Immobilien-Leasingquote (in %)	3,4	1,9	4,0	1,9	1,7	1,2	1,4	0,8	1,4

^{a)} Ohne Wohnungsbau. Zeitreihen vom Statistischen Bundesamt komplett nach oben 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.

lageinvestitionen übertrafen das Vorjahresniveau mit nominal 3,2% deutlich. Dabei wurde in Ausrüstungsgüter, also die Anschaffungen von Maschinen, Geräten und Fahrzeugen, nominal 4,6% (preisbereinigt: 3,7%) und in den Nichtwohnungsbau (nominal: + 0,4%) mehr investiert als 2014.

Das Leasing insgesamt hat 2015 – mit einem Zuwachs von 3,5% – etwas besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der auch in diesem Jahr wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 5,1% auf 51,4 Mrd. Euro, während das Immobilien-Leasing ein kräftiges Minus von 43,5% auf knapp 1 Mrd. Euro verzeichnete. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 2,1%, das der Hersteller um 6,8% (vgl. Tab. 1).

Die Leasingquote, also der Anteil der gesamten Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvesti-

tionen (ohne Wohnungsbau) in der Bundesrepublik erhöhte sich dadurch 2015 von 15,2 auf 15,3%. Beim Mobilien-Leasing stieg die Quote von 22,6 auf 22,8% (vgl. Tab. 2).

Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2015 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasingbranche auf einen Wert für das Bruttoanlagevermögen von rund 207 Mrd. Euro, verteilt auf rund 4,7 Mio. Verträge.

Die deutsche Leasingindustrie konnte sich zu Anfang des Jahrhunderts an einer dynamischen Entwicklung ihrer Auslandsaktivitäten erfreuen. Sie profitierte von den lebhaften Exportaktivitäten der deutschen Wirtschaft, vor allem mit den osteuropäischen Beitrittsländern. Der Expansions-schwerpunkt lag dabei weniger beim Cross-Border-Leasing, sondern im Bereich des Offshoring, also in der Gründung von Auslandsdependancen bzw. Joint Ventures. Da die Finanzkrise auch diese Zielländer besonders schwer getroffen hat, schrumpfte das Auslandsgeschäft der deutschen Leasingbranche 2010 deutlich und bewegt sich seither auf niedrigerem Niveau; 2015 war ein moderater Zuwachs zu beob-

achten. Einige Gesellschaften haben sich inzwischen auch aus diesem Geschäft zurückgezogen.

Wachstum vor allem bei Straßenfahrzeugen

Etwa 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 2015 einen günstigen Verlauf. Der Dezember beendete das Jahr mit einem kräftigen Wachstum von 7,7% im Neugeschäft. Für das Gesamtjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 5,6%, dabei ging der Anteil der privaten Neuzulassungen zu Gunsten der gewerblichen – die zu den Investitionen gezählt werden – erneut zurück. Das sechste Jahr in Folge schrumpfte der Privatanteil der Pkw-Neuzulassungen auf nunmehr 34,2% (2014: 36,2%; vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2016a). Auch der Nutzfahrzeugmarkt war 2015 mit + 4,3% 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, Assistenzleistungen 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 2015 neu zugelassenen Leasing-Fahrzeuge beläuft sich auf 1 444 880, das sind gut 6% mehr als 2014. Der Anteil der Leasing-Fahrzeuge an den gesamten Neuzulassungen des Jahres 2015 in der Bundesrepublik erreichte damit 38,6% nach 38,4% in 2014.

Wertmäßig entfielen 74,5% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge. Deren Anteil am Anschaffungswert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe in Deutschland (Leasingquote) stellte sich auf und 68%. Das heißt, dass das Leasing auch 2015 die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Von den 1 444 880 2015 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 226 860 Pkw und Kombi (+ 5,6%) sowie 218 020 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+ 9,2%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 307 560 Straßenfahrzeuge neu ver-

Tab. 3
Kraftfahrzeug-Leasing 2015

Investitionen des Fahrzeug-Leasing ^{a)} (in Mio. Euro)	38 870
Stückzahlen	1 444 880
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing (in Mio Euro)	8 745
Stückzahlen	307 600
Herstellerabhängiges Leasing (in Mio. Euro)	30 125
Stückzahlen	1 137 280
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland (Stückzahlen)	3 742 522
davon:	
Leasing-Fahrzeuge (in %)	38,6
^{a)} Neuzugänge.	

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

mietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 137 280 (vgl. Tab. 3).

Die Maschinen für die Produktion verzeichneten 2015 – bei einem nur moderaten Anstieg von 1,8% – eine Rückgang ihres Anteils an den gesamten Leasinginvestitionen von 10,5 auf 10,3%; damit konnten sie Rang 2 unter den Leasinggütern behaupten. Nach der EU-einheitlichen Gütersystematik zählt hierzu eine sehr breite Palette von Geräten. Das Spektrum reicht von Werkzeugmaschinen über Pressen, Webmaschinen, Waschanlagen, Wiege- und Messmaschinen bis zu Gabelstaplern und Baugeräten.

Der Computer- und Kommunikationsbereich hat zwar dem auslaufenden Kondratieff-Zyklus seinen Namen gegeben, zählte 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 gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2015. Die Leasinginvestitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 5,9%, 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 7,7 auf 7,0% zurück. Das reichte gleichwohl wieder für den dritten Platz bei den neu verleaste Gütern.

Im Zuge der technischen und organisatorischen Anforderungen, die im Zusammenhang mit der weiteren Digitalisie-

rung der Wertschöpfungskette (»Industrie 4.0«) stehen, sollte der Investitionsbedarf bei IKT-Produkten künftig erheblich zunehmen.

Die »sonstigen Ausrüstungsgüter« einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2015 als Leasinggüter etwas stärker nachgefragt als im Vorjahr. Sie hatten ein Plus von 4% zu verzeichnen; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen wieder 5,6%. Das bedeutet weiterhin Platz 4. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasinggütern, die auch recht unterschiedliche Entwicklungen aufzuweisen haben.

Auf dem Gebiet der Telekommunikation besteht beispielsweise nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern auch auf teure Vermittlungstechnik, Sendeanlagen und Satelliten erstreckt. Diese Technologien erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem wachsenden Bedarf an neuen Fernsehdiensten, Handy-TV und vor allem schnellen und breitbandigen Internetverbindungen zwischen den Kontinenten 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. Sogar für aufwendige Spitzentechnologien, wie Protonenquellen wurden Leasingkonzepte entwickelt. Die deutschen Medizintechnikanbieter rangieren in der international führenden Topliga weit oben und erweitern ständig ihre Systemkompetenzen um Dienstleistungen, zu denen auch Finanzdienstleistungen wie das Leasing zählen. Diese Instrumente können dazu beitragen, den beträchtlichen Investitionsstau in deutschen Krankenhäusern, der bereits mehrfach festgestellt wurde, aufzulösen. Eine ifo-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bundesländer, die für die Finanzierung der Krankenhausinfrastruktur zuständig sind, seit Jahren ihre Haushaltsmittel für Krankenhausinvestitionen reduzieren. So seien allein im Jahr 2011 über 700 Mio. Euro zu wenig investiert worden, um den abschreibungsbedingten Wertverlust des Kapitalstocks zu stoppen (vgl. Rösel 2013). Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO und das Deutsche Krankenhausinstitut (DKI) stellten in einer Stu-

die fest, dass fehlende Investitionsmittel mehr und mehr die Versorgung in den Krankenhäusern erheblich beeinträchtigen. Nur noch ein Viertel der rund 2000 Kliniken sei in der Lage, die notwendigen Investitionen für patientenorientierte Vorsorge, Fürsorge und Heilung zu bestreiten (vgl. o.V. 2015b).

Auf Platz 5 landeten die Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude mit 1,8%, gefolgt von kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten. Weit abgeschlagen belegten die Big Tickets, wie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge, den letzten Platz. Sie verminderten 2015 ihren Anteil von 1,1 auf 0,8%, 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 Leasingengagements in den meisten 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 2015 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um moderate 1,5% und platzierten mit 35,9% 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 Gewerbebranchen 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 Selbstständigen wie Ärzten, Rechtsanwälten, Architekten, Inge-

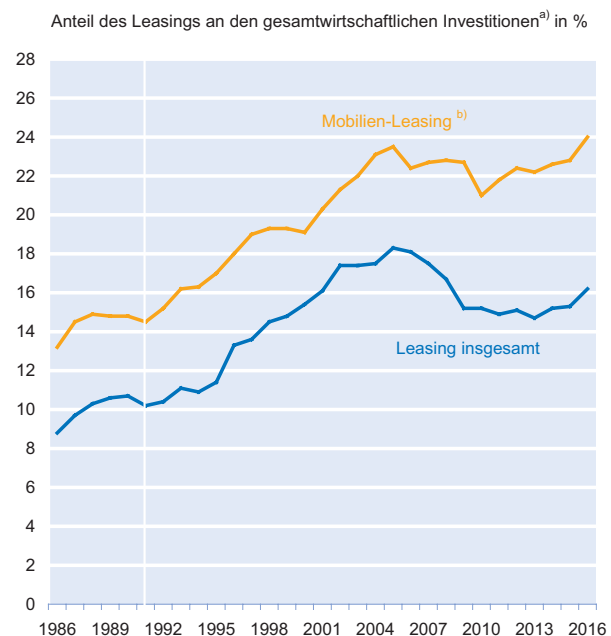
nieurbüros, Steuerberatern, Maklern und privaten Stellenvermittlern. In diesen Berufsgruppen machen die besonders leasinggeeigneten Fahrzeuge und Büromaschinen einschließlich EDV-Anlagen den größten Teil des Investitionsbedarfs aus, weshalb sie schon immer eine interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften 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 3,5% gesteigert und damit den Höchststand von 2008 fast wieder erreicht (vgl. Statistisches Bundesamt 2016a). Die neuen Leasingengagements wurden indessen mit 7,3% deutlich angehoben, weshalb sich sein Anteil von 18,9 auf 19,7%. Dies bedeutet weiterhin unangefochten Rang zwei. 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 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; 2015 reichte ein Wachstum von 3,5% um den Anteil zu halten und den vierten 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 hier mit einem Marktanteil von über 90% klar dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasingssparte maßgeblich.

Im Jahr 2015 hatte das Privat-Leasing – bei steigenden Pkw-Zulassungen (+5,6%) – ein moderates Plus von 4,7% zu verzeichnen. Sein Anteil am gesamten Leasingneugeschäft stieg damit von 10,9 auf 11,1%; das reichte um den dritten Rang zu halten, dicht gefolgt vom Handel und dem Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung. Dieser verminderte seine Leasinginvestitionen 2015 um 1,5%, wo-

Abb. 1
Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland



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

^{b)} Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungs-investitionen. 2016: vorläufig.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

durch sein Anteil am Leasingportfolio von 10,7 auf 10,2% zurückging, was nun Rang 5 bedeutete.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich auch 2015 mit einem Plus von gut 7% fort, wodurch der Leasinganteil hier von 6,6 auf 6,8% anstieg. Dagegen fallen die selbst bilanzierten Investitionen seit 2000 zum Teil kräftig zurück und haben heute, an der Größe des Sektors 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 noch stärker das Renting, also die kurzfristige Anmietung ein (vgl. Städtler 2016).

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 2015 gab es einen minimalen Rückgang der Leasingengagements um 0,3%. Das reichte immerhin, um den vorletzten Platz zu halten. Dieses relativ niedrige Niveau geht einerseits auf die Zurückhaltung der Energiewirtschaft bei neuen Projekten, aber auch auf die bisher teils weniger für Leasing geeigneten Investitionsgüter der Landwirtschaft zurück. Nach Einschätzung von Fachleuten vollzieht sich hier allerdings gerade die vierte industrielle Revolution. Nicht nur die Informationstechnologie gewinnt seit Jahren deutlich an Bedeutung, auch die Mechanisierung nimmt unaufhörlich zu. Auch wegen des Fachkräftemangels wird zunehmend Arbeit durch Kapital ersetzt. Bis zu 300 000 Euro kosten heute die leistungsfähigsten Großtraktoren, die reichlich mit Elektronik ausgestattet sind. Um ähnliche Dimensionen geht es auch bei modernen Erntemaschinen (vgl. Dostert 2013).

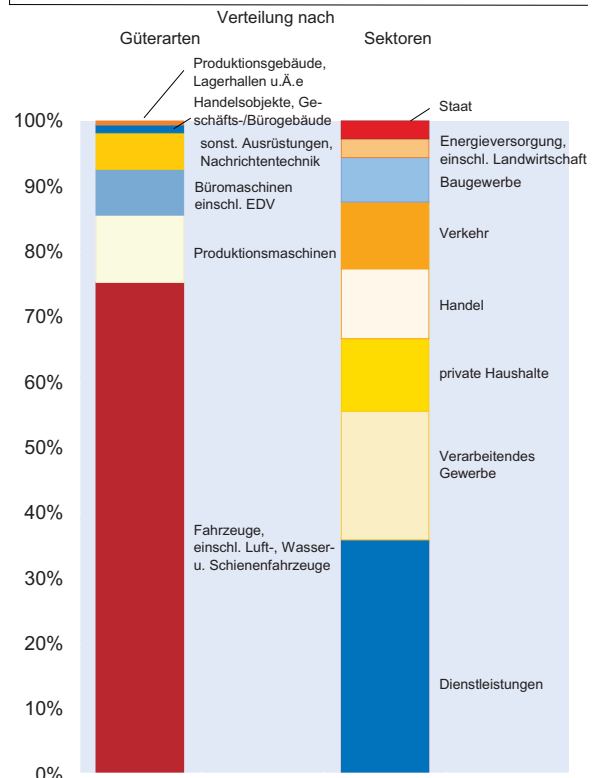
Die öffentliche Hand ist selbst einer der größten Investoren in Deutschland und beeinflusst so, über die Wahl ihrer Finanzierungsmittel bzw. die Art der Durchführung von Investitionen, auch die Höhe der gesamtwirtschaftlichen Leasingquote. Aus verschiedenen, teilweise auch nichtökonomischen Gründen machte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

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. Damit hält er weiter die rote Laterne unter den Leasingkunden. 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 ebenfalls häufiger leasen. Die Gebietskörperschaften, allen voran die Kommunen, sind auch in Zukunft eine höchst interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ermittelte für die Kommunen bis zum Jahr 2020 einen Investitionsbedarf von

mehr als 700 Mrd. Euro. Dabei handelt es sich vor allem um Infrastrukturprojekte wie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Verwaltungsgebäude, Schulen, Straßen und Kindertagesstätten. Das Difu empfiehlt hierfür auch den Einsatz intelligenter Finanzierungsinstrumente und Public Private Partnership (PPP), um größere Investitionsspielräume zu erhalten (vgl. Wenke-Thiem 2008).

Ein ifo-Gutachten stellte fest, dass es zwar unstrittig ist, dass es in Teilbereichen der öffentlichen Infrastruktur Defizite gibt, die sich negativ auch auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung auswirken können. Eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien zeigt jedoch, dass die gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekte zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen zumindest in hoch entwickelten Ländern im Regelfall eher gering ausfallen. Statt eines breitflächigen Ausbaus von Infrastrukturen sollte der Fokus der künftigen Infrastrukturpolitik in Deutschland daher auf die Instandsetzung sowie auf die Beseitigung von Engpässen gelegt werden. Erhaltungsinvestitionen sollte daher der Vorrang vor dem Neubau von Infrastrukturen gegeben werden (vgl. Ragnitz et al. 2013). Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble kündigte am 6. November 2014 im Zuge der Steuerschätzung ein Investitionsprogramm über 10 Mrd. Euro für die öffentliche Infrastruktur an. Wenn auch angesichts der Tatsache, dass die öffentlichen Investitionen unter den Abschreibungen liegen, das Vorhaben vielfach als Schritt in die richtige Richtung gesehen wird, kritisieren

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2015



Quelle: ifo Investitionstest.

Volkswirte es massiv: Es komme zu spät und sei zu gering. Die Summe, ab 2016 auf drei Jahre verteilt, ergebe gut 3 Mrd. Euro pro Jahr. Das sind 0,1% im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt – die Wirkung wird also bescheiden sein (vgl. Kissler 2014). Daneben gilt es zu prüfen, ob verschiedene Projekte nicht auch sinnvoll von kompetenten privaten Investoren durchgeführt werden könnten. So hat die Versicherungswirtschaft zu erkennen gegeben, dass sie an derartigen Projekten durchaus interessiert sei, da diese über Jahre hinweg stabile Renditen versprechen, was gegenwärtig bei festverzinslichen Wertpapieren nicht der Fall sei (vgl. Leitel 2015).

Jenseits von Leasing

Schon seit einigen Jahren werden von Leasinggesellschaften auch Geschäftsmodelle betrieben, die über das traditionelle Leasing hinausgehen oder es sinnvoll ergänzen, die aber auf der Ebene ihrer Kompetenzen als Finanz-, Investitions- und Dienstleistungsexperten liegen. Die Umsätze in diesem Segment erreichen heute schon mehrere Milliarden Euro jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote reicht von traditionellem Mietkauf, der 2016, ebenso wie in den Jahren zuvor, alleine schon ein Volumen von rund 7,5 Mrd. Euro erreichte und vor allem im Nutzfahrzeuggeschäft zur Anwendung kommt, über zusätzliche Services, wie Asset- und Facility-Management, Bauconsulting, Fuhrparkmanagement, Versicherungen, strukturierte Finanzierungen, Fondskonzeptionen, Advising und Packaging bis zur Autovermietung (Renting); selbst die neuen Car-Sharing-Modelle zählen dazu. Diese Aktivitäten ermöglichen den Gesellschaften, sich über zusätzliche bzw. ergänzende Dienstleistungen und divergierende Leistungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern – insbesondere dem Investitionskredit der Banken – abzuheben und Erträge zu erzielen.

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

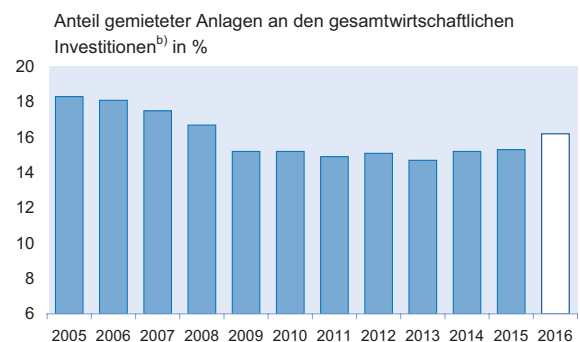
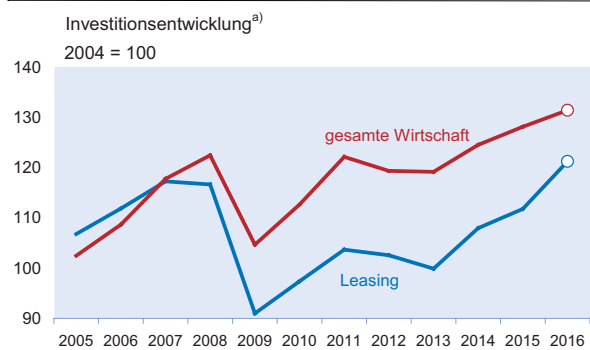
Der ifo Investitionstest misst die Entwicklung der Leasingbranche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zugang an aktivierungsfähigen Investitionsgütern. Schon definitionsgemäß ist hier das Geschäft mit den werthaltigen zusätzlichen Services nicht enthalten, die seit Jahren einen erheblichen Beitrag 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.

2016: Leasing wächst weit überdurchschnittlich – Marktanteil auf Rekordniveau

Der moderate Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich 2016 fortgesetzt. Die Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober 2016 ging von einem Anstieg des nominalen BIP von 3,3% (real: + 1,9%) für das Gesamtjahr 2016 aus, davon + 1,8% (real: + 1,0%) für die Ausrüstungsinvestitionen. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 1,6% zunehmen, was nominal ein Plus von rund 3,5% bedeuten dürfte (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2016). Dass der Aufschwung 2016 nicht kräftiger ausfällt, liegt an der weiterhin moderaten Investitionstätigkeit der deutschen Wirtschaft, die Investitionsquote sinkt. In Anbetracht der relativ guten Konjunktur und der extrem niedrigen Zinsen ist das jedoch eine im historischen Vergleich wenig dynamische Entwicklung. Angesichts der ungewöhnlich günstigen Finanzierungsbedingungen deutet die insgesamt moderate Investitionsentwicklung auf relativ verhaltene Erwartungen der Unternehmen über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung hin, und es stellt sich die Frage, ob der Investitionsstandort Deutschland hinreichend attraktiv ist (vgl. Sachverständigenrat 2015).

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Wirtschaft neben den Anlageinvestitionen nach wie vor auch erheblich in die Gewinnung neuer Mitar-

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten
Bundesrepublik Deutschland



^{a)} In jeweiligen Preisen.

^{b)} 2015: vorläufig, 2016: Planung.

Quelle: ifo Investitionstest Anlagenvermietung; Statistisches Bundesamt.

beiter und in die Qualifizierung des vorhandenen Personals investiert. Trotz des eher moderaten Wirtschaftswachstums steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich mitteilte, wurde im dritten Quartal 2016 mit 43,7 Mio. Erwerbstätigen ein neuer Höchststand bei der Erwerbstätigkeit seit der Wiedervereinigung erreicht (vgl. Statistisches Bundesamt 2016b).

Die deutsche Wirtschaft will auch weiter neue Mitarbeiter einstellen. Das ifo Beschäftigungsbarometer stieg im Oktober auf 110,7 Punkte, von 110,2 im Vormonat. Dies ist der zweithöchste jemals gemessene Wert. Der Arbeitsmarktzahlen dürften sich damit anhaltend positiv entwickeln. Die Investitionen in Humankapital (wie z.B. innerbetriebliche Weiterbildung) werden in der VGR nicht berücksichtigt. Gerade dem Einsatz hochqualifizierten Personals kommt aber aus Wettbewerbsgesichtspunkten sowie aus Sicht der Innovationsfähigkeit von Unternehmen eine wesentliche Bedeutung zu (vgl. Sauer und Strobel 2015). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Herausforderungen im Rahmen der Maßnahmen, die unter dem Stichwort »Industrie 4.0« beschrieben werden. Experten weisen darauf hin, dass bisher die Lösungen vor allem in der Technik gesucht werden. Dabei spiele gerade der Mensch im Innovationsprozess eine wichtige Rolle: als Mitgestalter und Koproduzent, als Anwender und Innovator (vgl. Buhr 2015). Das ZEW stellte in einer Untersuchung dazu fest: »Die meisten Unternehmen haben erkannt, dass die digitale Transformation kein rein technologisches Thema ist. Der Einsatz neuer Technologien, die zunehmende Vernetzung sowie die inzwischen hohe Bedeutung von Daten als Produktionsfaktor verändern die Art der Tätigkeiten in Unternehmen. Investitionen in die Digitalisierung erfordern somit auch Investitionen in das Humankapital der Beschäftigten« (Bertschek 2016).

Die Leasingbranche entwickelte sich in diesem Jahr wesentlich dynamischer als die Anlageinvestitionen der Wirtschaft.

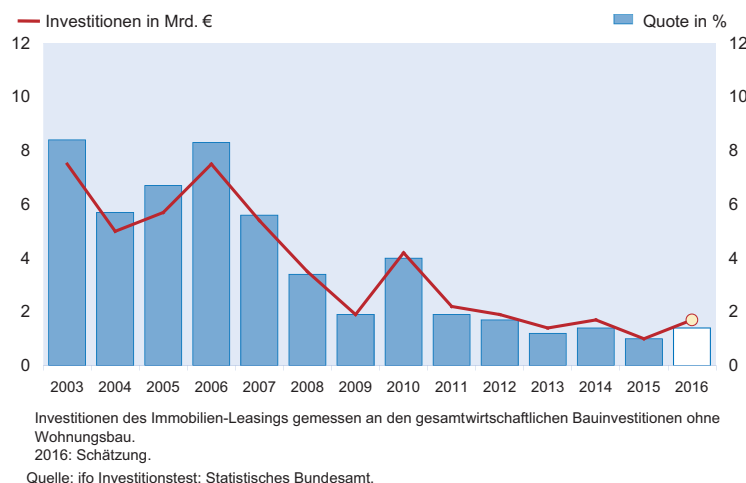
Dies belegen die Ergebnisse des ifo Investitionstests im Leasingsektor.

Im Jahresdurchschnitt von 2016 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 8,5% auf 56,8 Mrd. Euro erreicht werden, das ist der bisher höchste Wert der Branche. Wobei bei Mobilien ein Plus von 7,2% und bei Immobilien ein Anstieg von knapp 79%, allerdings auf niedrigem Niveau, 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 in 2016 einen Anstieg auf 16,2% und bei Mobilien von 22,8 auf 24%, ein neues Rekordniveau, falls die derzeitigen Prognosen für die Gesamtwirtschaft Realität werden.

Eine wesentliche Stütze für das Leasing in diesem Jahr sind die Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur entwickelte sich im bisherigen Jahresverlauf von 2016 unerwartet günstig. Bei den Pkw-Neuzulassungen ist in den ersten zehn Monaten ein Plus von 4,9% aufgelaufen, wobei aber im Oktober ein Rückgang von 5,6% zu verzeichnen war. Für das Gesamtjahr ist daher mit einer geringeren Steigerung zu rechnen. Der VDA erwartet einen Zuwachs von gut 3% (vgl. Menzel 2016). Von Januar bis Oktober blieb der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen mit 35,2%, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, auf niedrigem Niveau (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2016b). Das heißt, der Anteil der Fahrzeuge, die zu den Investitionen zählen war mit 64,8% weiter sehr hoch. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es in diesem Zeitraum einen Zuwachs von 8%; hier kam es jedoch im Oktober zu einem kräftigen Rückgang von – 15%.

Das Geschäftsklima der Leasinggesellschaften konnte das hohe Niveau der ersten Jahreshälfte in der zweiten nicht halten, wie die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor belegen. Sie erreichten im Januar mit + 36% ihren Höhepunkt, lagen im Juni bei + 23,7%, im Oktober bei + 22,5%, im November aber nur noch bei + 13,9%. Verglichen mit anderen Wirtschaftsbereichen ist das immer noch ein sehr komfortables Niveau. Es waren auch weniger die Geschäftslageurteile, die für diesen Rückgang verantwortlich waren. Sie hatten bis August über der Schwelle von + 30 Punkten gelegen, im Oktober bei +25% und im November bei + 13,9%. Die Geschäftserwartungen blieben indessen, nach dem Hoch von + 25% im Januar den Rest des Jahres deutlich unter dieser Marke. Nach einem Stimmungstief im Sommer gab es dann im September und Oktober wieder einen Zuwachs bei den Optimisten auf + 20%. Im November hat der Saldo allerdings deutlich, auf + 6% nachge-

Abb. 4
Immobilien-Leasing



geben. Das deutet auf eine spürbar nachlassende Dynamik hin. Das vierte Quartal dürfte gegenüber dem dritten ein geringeres Wachstum aufweisen, da es sich auch mit dem recht hohen Wachstum des Schlussquartals im Vorjahr messen muss.

Für das Wachstum der Leasinginvestitionen 2016 war vor allem die Fahrzeugsparte verantwortlich, die ein Plus von etwa 8% erreichen wird, aber auch die Produktionsmaschinen mit rund + 6%. Wachstumsspitzenreiter sind, von niedrigem Niveau kommend, Großmobilen wie Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge sowie Immobilien, die jeweils um rund 80% zulegen konnten. Die einzige Produktgruppe mit einem klaren Minus bei den Leasinginvestitionen waren EDV-Anlagen und Büromaschinen (rund – 8%).

Mehr IT-Investitionen?

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.

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 jüngste 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).

Ab und zu wird öffentlich, mit welch betagtem Equipment heute noch gearbeitet wird, und das nicht nur in Deutschland, sondern auch in etlichen anderen Industrieländern. So wird im US-Verteidigungsministerium Pentagon nach einem Bericht des US-Rechnungshofs (GAO) moniert, dass bei verschiedenen Anwendungen noch mit völlig veralteten Computern und mit Floppy-Disks aus den frühen 1970er Jahren operiert wird. Auch im US-Finanzministerium würden noch vollkommen veraltete Systeme benutzt (vgl. n-tv.de 2016).

Bei seinem Amtsantritt hat der neue Vorstandschef einer deutschen Großbank die IT als eines der größten Probleme der Bank bezeichnet. »Wir haben lausige, schrecklich ineffiziente Systeme« (vgl. Maisch und Osman 2016). Auch andere Häuser scheinen diese Probleme zu kennen, wie die Boston Consulting Group feststellte: Die IT vieler Banken ist stark veraltet. Viele der Programme sind so alt, dass die Mitarbeiter, die sie warten könnten, in Rente sind. Fest steht, dass die Banken nun viele Milliarden in ihre EDV investieren müssen (vgl. Schreiber 2016).

Deutschlands Mittelstand droht nach einer Studie der KfW-Bankengruppe den Anschluss bei der Digitalisierung zu verlieren: Die mittelständische Wirtschaft schöpft das Potenzial der Digitalisierung bei weitem noch nicht aus (vgl. o.V. 2016a).

Kurios mutet ein Bericht aus Japan an. Im Land der Technik-Pioniere werden noch heute im großen Stil Computer aus den 1990er Jahren als Second-Hand-Geräte an kleine Hersteller aus der Provinz bis hin zum multinationalen Automobilzulieferer verkauft. Ersatzteile für diese Rechner wurden noch bis 2010 produziert (vgl. Nagel 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. Eine 2015 veröffentlichte Untersuchung stellte hierzu fest: Fast drei Viertel der deutschen Unternehmen (72%) fühlen sich sehr gut auf die Digitale Transformation vorbereitet. Wenn es allerdings um den notwendigen Um- und Ausbau der IT-Infrastruktur geht, zeigt sich, dass es noch umfangreicher Investitionen in neue Systeme und Infrastrukturen bedarf. Noch immer fließen mehr als zwei Drittel der IT-Investitionen in den Betrieb der bestehenden IT-Infrastruktur und Anwendungslandschaft. Lediglich 33% wenden die Unternehmen dafür auf, neue, dynamische Infrastrukturen aufzubauen – sogenannte Next-Generation-Infrastructures –, die auf die speziellen Anforderungen der digitalen Transformation im Hinblick auf Flexibilität, Agilität und Skalierbarkeit ausgerichtet sind. Ohne erhebliche Investitionen wird es indes nicht gehen: Die meisten Unternehmen erachten eine Aufstockung ihres IT-Budgets als notwendig. Vier von fünf Befragten (82%) fordern eine Erhöhung des Budgets um 10 bis 30%. Bei der Auswahl neuer Technologien sind sich die Unternehmen bewusst, dass nur der Einsatz einer breitgefächerten Applikationsbasis langfristig erfolgversprechend ist (vgl. o.V. 2015c).

Immer mehr Unternehmen entscheiden sich auch für externe Dienstleister, um ihre IT auf dem neuesten Stand und die Kosten im Griff zu halten. Wie eine aktuelle Umfrage zeigt, misst eine Mehrheit der Entscheider in den befragten Un-

ternehmen dem Outsourcing, dem Public Cloud Computing sowie den Managed Cloud Services eine hohe oder sehr hohe Bedeutung für die Zukunft bei. Die Verschiebung zu externen Cloud-Strukturen schlägt sich auch in den Investitionsplänen nieder: Laut Umfrage wird der Anteil am IT-Budget, den der Rechenzentrum-Betrieb einnimmt, deutlich sinken (vgl. Reisberger 2016).

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 abzuschwächen. 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 2014 und 2015 verzeichneten 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.

2017: Schwächeres Wachstum zu erwarten

Für 2017 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem nominalen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland, und zwar von 2,9% (real: 1,4%), also mit einem etwas geringeren Plus als im Vorjahr. Auch für die Ausrüstungs-

investitionen wird eine Wachstumsabschwächung auf nominal 1,4% und real 0,6% angenommen.

Für die Investitionen in den Nichtwohnbau ist, nach dem Anstieg im Vorjahr von real 1,6%, für 2017 nur noch ein Zuwachs von real 0,7% veranschlagt, der sich nominal auf etwa 3,5% belaufen dürfte. Da die Autokonjunktur wohl hinter der überraschend positiven Entwicklung von 2016 zurückbleiben wird, dürfte auch die Dynamik beim Neugeschäft der Leasinggesellschaften im Jahr 2017 nicht mehr den Schwung von 2016 aufweisen. Der BDL erklärte, dass seine Erwartungen für das Jahr 2017 deutlich gedämpft seien. Er befürchtet, dass der Wahlerfolg von Donald Trump in den amerikanischen Präsidentschaftswahlen die Investitionszurückhaltung der deutschen Unternehmen noch verstärken wird (vgl. o.V. 2016). Der Leasingverband rechnet, auf der Basis der aktuellen Prognosen für die Ausrüstungsinvestitionen, mit einem Plus im Neugeschäft von 2 bis 3%.

Die zögerliche Entwicklung der Ausrüstungsinvestitionen im nächsten Jahr begründet die Gemeinschaftsdiagnose wie folgt: »Zuletzt haben sich die Geschäftserwartungen aufgehellt. Vor dem Hintergrund der etwas kräftigeren Weltwirtschaft und der weiterhin robusten Binnenkonjunktur dürften zudem die Kapazitäten im Verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich im Jahr 2017 leicht überdurchschnittlich ausgelastet bleiben. Neben Ersatzinvestitionen sollten daher mehr und mehr auch Erweiterungsinvestitionen an Bedeutung gewinnen. Über den gesamten Prognosehorizont hinweg stützen die günstigen Finanzierungsbedingungen die Investitionstätigkeit. Gemessen daran und an der robusten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bleibt die Sachkapitalbildung aber eher verhalten. Die expansive Geldpolitik dürfte nicht in dem Maße auf die Unternehmensinvestitionen durchschlagen, wie dies aus der Erfahrung früherer Konjunkturzyklen zu erwarten wäre. Dazu könnte beitragen, dass die ausgesprochen niedrigen langfristigen Zinsen nicht nur die Geldpolitik widerspiegeln, sondern auch darauf hindeuten, dass die Wachstumsperspektiven und damit die künftige Rendite von Sachinvestitionen niedrig eingeschätzt werden, zumal sich das Produktivitätswachstum in den vergangenen Jahren trendmäßig abgeschwächt hat« (vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose 2016).

Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft ist im Herbst weiterhin gut. Der ifo Geschäftsklimaindex blieb im November unverändert bei 110,4 Punkten (saisonbereinigt korrigiert). Die Unternehmer waren erneut zufriedener mit ihrer aktuellen Geschäftslage. Sie waren mit Blick auf die kommenden Monate jedoch etwas weniger optimistisch. Der Aufschwung in Deutschland bleibt intakt. Die deutsche Wirtschaft scheint von der Wahl Donald Trumps zum US-Präsidenten vorerst unbeeindruckt (vgl. Fuest 2016a). Allerdings erwartet die deutsche Industrie einen langsameren Exportanstieg. Die ifo Exporterwartungen sanken von 13,9 Saldenpunkten im Oktober auf 6,9 Saldenpunkte im November. Das

Ergebnis der US-Wahl scheint Verunsicherung bei den deutschen Exporteuren hervorgerufen zu haben (vgl. Fuest 2016b).

Insgesamt ist also für 2017 – nach derzeitigem Prognosestand – mit nochmals steigenden Ausgaben für die Ausrüstungsgüter und für die Leasingengagements zu rechnen, allerdings bei merklich nachlassendem Wachstumstempo.

Literatur

- Bertscheck, I. (2016), »Digitalisierung braucht Weiterbildung«, Pressemitteilung, 10. November, verfügbar unter: <http://www.zew.de/de/presse/presse-archiv/digitalisierung-braucht-weiterbildung/?cHash=90196b9f33d-10165f66f69fb94bdc726>.
- Buhr, D. (2015), »Weit mehr als Technik: Industrie 4.0«, *ifo Schnelldienst* 68(10), 10–11.
- Dörner, S. (2016), »Das fundamentale Computergesetz gilt nicht mehr«, *Welt N24*, 16. Februar, verfügbar unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/webwelt/article152297214/Das-fundamentale-Computer-Gesetz-gilt-nicht-mehr.html>.
- Dostert, E. (2013), »Feldversuche«, *Süddeutsche Zeitung*, 12. November, 18.
- Fuest, C. (2016a), »ifo Geschäftsklimaindex nach Trump-Wahl unverändert – Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im November 2016«, 24. November, verfügbar unter: www.ifo.de/de/w/3hwRosbMp.
- Fuest, C. (2016b), »Nach Trump-Wahl: Deutlicher Dämpfer für die Exporterwartungen der deutschen Industrie – ifo Exporterwartungen, Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im November 2016«, 25. November, verfügbar unter: www.ifo.de/de/w/wDtgqAy.
- Kissler, A. (2014), »Schäubles 10-Milliarden-Programm fällt bei Volkswirten durch«, *The Wall Street Journal*, 7. November, verfügbar unter: <http://www.wsj.de/nachrichten/SB11550989027533334316504580262543754749752>.
- Leitel, K. (2015), »Zum Allianz-Airport, bittel!«, *Handelsblatt*, September, 29.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2016a), »Fahrzeugzulassungen im Dezember 2015«, Pressemitteilung, 6. Januar, verfügbar unter: http://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016/Fahrzeugzulassungen/pm01_2016_n_12_15_pm_komplett.html?nn=716864.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2016b), »Fahrzeugzulassungen im Oktober 2016«, Pressemitteilung, 2. November, verfügbar unter: http://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2016/Fahrzeugzulassungen/pm01_2016_n_12_15_pm_komplett.html?nn=716864.
- Maisch, M. und Y. Osman (2016), »Chaostage bei der Deutschen Bank«, *Handelsblatt*, 6. Juni, 29.
- Menzel, S. (2016), »Starker September verspricht goldenen Oktober«, *Handelsblatt*, 5. Oktober, verfügbar unter: www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/automarkt-deutschland-starker-september-verspricht-goldenen-oktober/14645310.html.
- Nagel, M. (2016), »Computer aus den 90ern zwingen Abenomics in die Knie«, *Finanzen 100*, 8. Juli, verfügbar unter: www.finanzen100.de/finanznachrichten/wirtschaft/geldpolitik-an-ihren-grenzen-computer-aus-den-90ern-zwingen-abenomics-in-die-knie_H778041688_296083/.
- n-tv.de* (2016), »US-Armee nutzt noch Floppy-Disks«, 26. Mai.
- o.V. (2015a), »Warnung vor Schattenbanken«, *Süddeutsche Zeitung*, 30. Oktober, 21.
- o.V. (2015b), »Studie: Gravierender Investitionsstau in Krankenhäusern«, *sueddeutsche.de*, 10. November, verfügbar unter: <http://www.sueddeutsche.de/news/gesundheitsstudie-gravierender-investitionsstau-in-krankenhaeusern-dpa-urn-newsml-dpa-com-20090101-151110-99-01224>.
- o.V. (2015c), »Zwei Drittel der IT-Budgets fließen in die bestehende Infrastruktur«, *Computerwoche*, 10. November, verfügbar unter: <http://www.computerwoche.de/a/zwei-drittel-der-it-budgets-fliesen-in-die-bestehende-infrastruktur.3218893>.
- o.V. (2016a), »Mittelstand wenig digital«, *Süddeutsche Zeitung*, 19. August, 17.
- o.V. (2016b), »Leasingunternehmen verzeichnen Rekordjahr«, *Handelsblatt*, 25. November.
- Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2016), »Deutsche Wirtschaft gut ausgelastet – Wirtschaftspolitik neu ausrichten heben«, *ifo Schnelldienst* 69(19), 3–60.
- Ragnitz, J., A. Eck, S. Scharf, Chr. Thater und B. Wieland (2013), *Öffentliche Infrastrukturinvestitionen: Entwicklung, Bestimmungsfaktoren und Wachstumswirkungen*, Endbericht zum Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, ifo Dresden.
- Reisberger, P. (2016), »Anwender investieren weniger ins eigene Rechenzentrum«, *Computerwoche*, 8. November, verfügbar unter: <http://www.computerwoche.de/a/anwender-investieren-weniger-ins-eigene-rechenzentrum.3326484>.
- Rösel, F. (2013), »Kränkelnde Krankenhäuser – Ursachen und Auswirkungen des Rückgangs der Krankenhausinvestitionen der Länder«, *ifo Dresden berichtet* 20(5), 3–15.
- Rußig, V. (2016), »Bauträger«, *VR Branchen special* Nr. 100, Dezember.
- Sachverständigenrat (2015), *Zukunftsfähigkeit in den Mittelpunkt, Jahresgutachten 2015/16*, Wiesbaden.
- Sauer, S. und Th. Strobel (2015), »Aktuelle Ergebnisse der ifo Investorenrechnung: Investitionen in geistiges Eigentum gewinnen an Bedeutung«, *ifo Schnelldienst* 68(6), 40–42.
- Schreiber, M. (2016), »Die nächste Panne kommt bestimmt«, *Süddeutsche Zeitung*, 20. Juli, 20.
- Städtler, A. (2016), »Vermietung beweglicher Sachen«, *VR Branchen special* Nr. 64, Dezember.
- Statistisches Bundesamt (2016a), »Industrie investierte 2015 knapp 60 Milliarden in Sachanlagen«, Pressemitteilung, 16. November.
- Statistisches Bundesamt (2016b), »43,7 Millionen Erwerbstätige im 3. Quartal 2016«, Pressemitteilung, 17. November.
- Statistisches Bundesamt (2015c), »Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 3. Quartal 2015«, Pressemitteilung, 24. November.
- Telgheder, M. (2015), »Spardruck trifft Medizintechniksparte«, *Handelsblatt*, 10. November, verfügbar unter: <http://www.handelsblatt.com/technik/zukunftdergesundheit/siemens-braun-fresenius-und-co-spar-druck-trifft-medizintechnikbranche/12563348.html>.
- Walk, K. und C. Müller (2016), »Der Bischof und andere Sünden«, *Handelsblatt*, 16. September, 32–33.
- Wenke-Thiem, S. (2008), »Bis 2020 sind kommunale Investitionen von mehr als 704 Milliarden Euro notwendig«, *RKW Informationen Bau-Rationalisierung* 37(2), 9.