Leasing und Anlageinvestitionen wachsen im Gleichschritt

Moderates Wachstum für 2016 prognostiziert

Arno Städtler

Das Leasing insgesamt hat 2014 mit einem kräftigen Zuwachs von 8,3 Prozent wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben. Das zeigt der jüngste Ifo-Investitionstest bei den deutschen Leasing-Gesellschaften. Der Autor stellt in diesem Beitrag die Ergebnisse der jüngsten Befragung vor, die das Ifo-Institut alljährlich in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) durchführt.

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

DER AUTOR:

Arno Städtler,
München,

arbeitet seit 1973 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung mit dem Arbeitsschwerpunkt Investitions- und Branchenforschung. Er ist Autor des jährlichen Reports „Leasing in Deutschland“.

E-Mail: staedtler@ifo.de

Das Leasing insgesamt hat 2014 – mit einem kräftigen Zuwachs von 8,3 Prozent – wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie der neueste Ifo-Investitionstest bei den deutschen Leasing-Gesellschaften zeigt. Hierfür war einerseits das Immobilien-Leasing verantwortlich, das ein kräftiges Plus von 20,6 Prozent auf 1,7 Milliarden Euro erzielte, und andererseits das Neugeschäft mit Mobilien, das um 7,9 Prozent auf 49 Milliarden Euro expandierte. Dadurch erhöhte sich die Leasing-Quote von 14,7 auf 15,3 Prozent und die Mobilien-Leasing-Quote von 22,2 auf 23,0 Prozent. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 7,8 Prozent, das der Hersteller um 8,0 Prozent (siehe Tabelle 1, Seite 23).

Wachstum des Neugeschäfts

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2015 fortgesetzt. Die aktuelle Prognose der Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober für die Ausrüstungsinvestitionen liegt bei nominal +4,5 Prozent.[1] Die Leasing-Branche entwickelte sich ähnlich. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des Ifo-Instituts im Leasing-Sektor. Im Jahresdurchschnitt von 2015 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von drei Prozent auf 52,2 Milliarden Euro möglich sein; wobei man bei Mobilien von einem Plus von 4,1 Prozent und bei Immobilien von einem Rückgang von 28,8 Prozent ausgeht. Damit schnitten die Leasing-Gesellschaften bei den Mobilien geringfügig schlechter ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasing-Quote im Jahr 2015 ein unverändertes Niveau von 15,3 Prozent und bei Mobilien einen minimalen Rückgang von 23,0 auf 22,9 Prozent, falls die Prognosen für die Gesamtwirtschaft eintreffen.

Für 2016 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem realen Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland, und zwar in Vorjahreshöhe. Im Jahresdurchschnitt geht sie beim BIP von einem realen Plus von 1,8 Prozent (nominal +3,2 Prozent) aus und bei den Ausrüstungsinvestitionen von einem Wachstum von nominal wie real knapp vier Prozent. Daran sollten die Leasing-Gesellschaften zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Die Erhebung

Die Erhebungsunterlagen für die jüngste Leasing-Umfrage, die wie immer als Totalerhebung angelegt war, gingen an alle bekannten Vermieter beziehungsweise Leasing-Anbieter von mobilen und immobilen Anlage-

1) Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2015), „Deutsche Konjunktur stabil – Wachstumspotenziale heben“, Ifo-Schnelldienst 68 (19), 3–62.

gütern in Deutschland. Dabei hat der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) seine Mitglieder direkt befragt und das Ifo-Institut die übrigen Leasing-Gesellschaften. Die Grundlage des Adressmaterials bilden Leasing-Gesellschaften, die bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) als Finanzdienstleistungsunternehmen zugelassen sind. Hinzu kommen diejenigen Leasing-Unternehmen, die sich schwerpunktmäßig in anderen Sektoren der Wirtschaft betätigen – beispielsweise im verarbeitenden Gewerbe – und das Vermietungsgeschäft nicht in einer Einheit mit eigener Rechtspersönlichkeit betreiben. Nach wie vor unberücksichtigt bleiben Firmen, welche die kurzfristige Vermietung (Renting, Carsharing) von Ausrüstungsgütern, wie zum Beispiel Fahrzeugen und Maschinen, betreiben[2)], sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften[3)], Developer, Pensionsfonds und sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die Beteiligung am Ifo-Investitionstest war wiederum sehr hoch. So ließ sich für den Bereich der hersteller-unabhängigen Leasing-Gesellschaften durch Hinzuschätzen der fehlenden Angaben – von meist kleineren Firmen – über ein differenziertes Rechenverfahren ein Gesamtwert der Investitionen ermitteln. Für die Herstellervermietung und das Hersteller-Leasing (Captives) sind nur die Berichtskreisinvestitionen ausgewiesen, da nicht alle Produzenten, Händler oder Importeure, die sich auch im Vermietgeschäft betätigen, bekannt sind. Nachdem in der Umfrage jedoch alle bedeutenden Anbieter berücksichtigt wurden, dürfte dieser Bereich der Anlagenvermietung ebenfalls sehr hoch repräsentiert sein.

Konsequenzen aus Reglementierungen

Zahlreiche Leasing-Gesellschaften – vor allem mittelständische – sind aus dem Markt und damit aus dem Berichtskreis des Ifo-Investitionstests ausgeschieden. Dies ist als Konsequenz vor dem Hintergrund der Unternehmensteuerreform von 2008, der Unterwerfung unter eine „moderate“ Aufsicht („KWG-Light“) durch die BaFin einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) sowie die Finanzkrise zu sehen. Gemessen am Bestand war deren Zahl 2009 und 2010 besonders hoch, in den Jahren 2011 bis 2014 setzte sich dieser Trend in abgeschwächter Form fort; 2015 waren es nur noch Einzelfälle. Die Regulierungsdichte stellt zugleich eine hohe Hürde für Neugründungen von Leasing-Gesellschaften 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 Leasing-Unternehmen dazu veranlasst, aufzugeben. Diese waren häufig auf bestimmte Investitionsgüter, einzelne Branchen oder regionale Märkte spezialisiert. Ihren Kunden aus dem mittelständi-

2) Städtler, A. (2015), „Vermietung beweglicher Sachen“, VR Branchen-Special Nr. 64 vom Dezember.
3) Rußig, V. (2015), „Bauträger“, VR Branchen-Special Nr. 100 vom Dezember.

Tabelle 1: Gesamtwirtschaftliche Investitionen[a)] 2006 bis 2014 in jeweiligen Preisen Bundesrepublik Deutschland

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014[c)]	2015[d)]
Gesamtwirtschaftliche[b)] Investitionen (in Millionen Euro)	290060	314530	327109	279659	300939	326275	319822	317593	331842	341830
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	6,0	8,4	4,0	-14,5	7,6	8,4	-2,0	-0,7	4,5	3,0
Zum Vergleich: **Leasing-Investitionen** (in Millionen Euro)[e)]	52375	54890	54600	42600	45600	48580	48060	46810	50700	52210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	4,8	4,8	-0,5	-22,0	7,0	6,5	-1,1	-2,6	8,3	3,0
Leasing-Quote (in Prozent)	18,1	17,5	16,7	15,2	15,2	14,9	15,0	14,7	15,3	15,3
Darunter: **Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinvestitionen[f)]** (in Millionen Euro)	200540	218210	224330	178934	197083	212751	207192	204091	213239	222780
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	6,3	8,8	2,8	-20,2	10,1	7,9	-2,6	-1,5	4,5	4,5
Investitionen des Mobilien-Leasings (in Millionen Euro)	44880	49480	51080	40690	41430	46400	46155	45400	49000	51000
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	1,4	10,2	3,2	-20,3	1,8	12,0	-0,5	-1,6	7,9	4,1
Mobilien-Leasing-Quote (in Prozent)	22,4	22,7	22,8	22,7	21,0	21,8	22,3	22,2	23,0	22,9
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen[a)] (in Millionen Euro)	89520	96320	102779	100725	103856	113524	112630	113502	118603	119050
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	5,4	7,6	6,7	-2,0	3,1	9,3	-0,8	0,8	4,5	0,4
Investitionen des Immobilien-Leasings (in Millionen Euro)	7495	5410	3520	1910	4170	2180	1905	1410	1700	1210
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in Prozent)	30,6	-27,8	-34,9	-45,7	118,3	-47,7	-12,6	-26,0	20,6	-28,8
Immobilien-Leasing-Quote (in Prozent)	8,4	5,6	3,4	1,9	4,0	1,9	1,7	1,2	1,4	1,0

[a)] Ohne Wohnungsbau. Zeitreihen vom Statistischen Bundesamt komplett nach oben revidiert. – [b)] Brutto-Anlageinvestitionen nach neuem Statistikkonzept (ESVG). – [c)] Vorläufig. – [d)] Anhand der Planangaben berechnet. – [e)] Soweit erfasst. – [f)] Einschließlich sonstiger Anlagen; ohne Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.

Quelle: Ifo-Investitionstest, Statistisches Bundesamt, Berechnungen des Ifo-Instituts

schen Gewerbe stehen sie als Geschäftspartnern inzwischen nicht mehr zur Verfügung. Dieser Kollateralschaden ist der Preis für die hohe Regulierungsdichte.

Die Begründungen für das bürokratische Reglement, dem die Leasing-Branche 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 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 Prozent.[4] Und eine europäische Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte stellte fest: Die Ausfallraten beim Leasing sind gering und deutlich niedriger als bei vergleichbaren Kreditportfolios.

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

Wachstumsimpulse

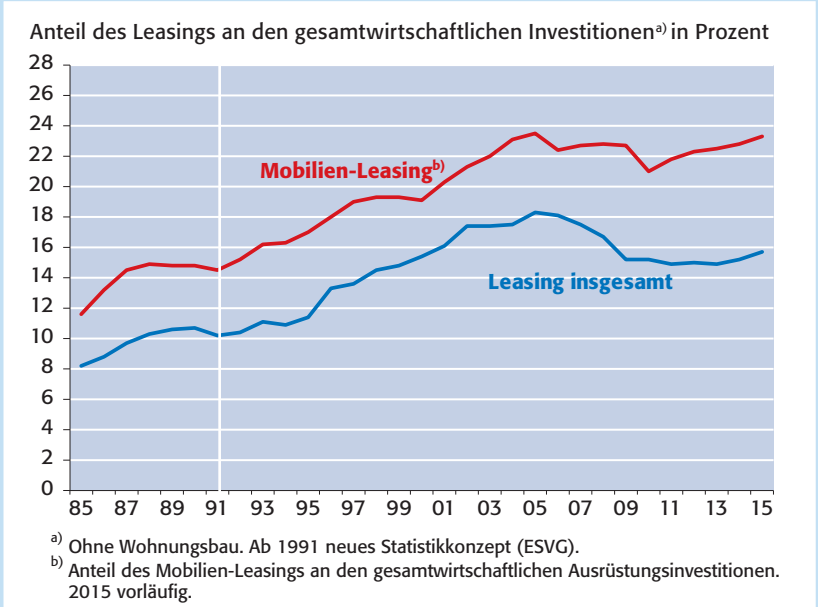
Die konjunkturelle Entwicklung hat 2014, nach dem schwungvollen Jahresauftakt und der Schwächephase im Sommer, zum Jahresende wieder Fahrt aufgenommen. Für das gesamte Jahr 2014 ergab sich daraus ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,6 Prozent (nominal 3,4 Prozent). Die Wachstumsimpulse kamen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

Das Leasing insgesamt hat 2014 – mit einem kräftigen Zuwachs von 8,3 Prozent – wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben (+4,5 Prozent). Hierfür waren sowohl das Immobilien-Leasing, das ein kräftiges Plus von 20,6 Prozent auf 1,7 Milliarden Euro erzielte als auch das Neugeschäft mit Mobilien verantwortlich, das um 7,9 Prozent auf 49 Milliarden Euro expandierte, wozu in erster Linie die Zuwächse bei Maschinen und Fahrzeugen beitrugen. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 7,8 Prozent, das der Hersteller um 8,0 Prozent.

Leasing-Quote und Produktgruppen

Die Leasing-Quote, also der Anteil der gesamten Leasing-Investitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvestitionen (ohne Wohnungsbau) in der Bundesrepublik erhöhte sich 2014 von 14,7 auf 15,3 Prozent. Beim Mobilien-Leasing stieg die Quote kräftig von 22,2 auf 23,0 Prozent (siehe Abbildung). Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2014 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasing-Branche auf einen Wert für das Brutto-Anlagevermögen

Abbildung: Leasing-Quoten Bundesrepublik Deutschland



[a] Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 neues Statistikkonzept (ESVG).
[b] Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen. 2015 vorläufig.

Quelle: Ifo-Investitionstest; Statistisches Bundesamt

4) O.V. (2015a), „Warnung vor Schattenbanken", Süddeutsche Zeitung vom 30. Oktober, 21.

von rund 221 Milliarden Euro, verteilt auf rund fünf Millionen Verträge.

Die deutsche Leasing-Industrie 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 Expansionsschwerpunkt lag dabei weniger beim Cross-Border-Leasing, sondern im Bereich des Offshoring, also in der Gründung von Auslandsdependancen beziehungsweise Joint Ventures. Da die Finanzkrise diese Zielländer besonders schwer getroffen hat, schrumpfte das Auslandsgeschäft der deutschen Leasing-Branche 2010 deutlich und bewegt sich seither auf niedrigem Niveau. Einige Gesellschaften haben sich deshalb aus diesem Geschäft zurückgezogen.

Straßenfahrzeuge: Über zwei Drittel des Neugeschäfts der Leasing-Gesellschaften entfallen jährlich auf Straßenfahrzeuge, daher ist die Branche in hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig. Die Pkw-Neuzulassungen nahmen 2014 hierzulande einen ähnlichen Verlauf wie die Ausrüstungsinvestitionen insgesamt. Nur wenige Monate waren von Minusraten geprägt. Der Dezember beschloss das Jahr mit einem kräftigen Wachstum von 6,7 Prozent. Für das Gesamtjahr bedeutete dies einen Zuwachs von 2,9 Prozent, dabei ging der Anteil der privaten Neuzulassungen zugunsten der gewerblichen – die als Investitionen gezählt werden – erneut zurück. Das fünfte Jahr in Folge schrumpfte der Privatanteil bei den Pkw-Neuzulassungen auf nunmehr 36,2 Prozent (2013: 37,9 Prozent).[5] Der Nutzfahrzeugmarkt war 2014, im Gegensatz zum Vorjahr, ebenfalls im Aufwind (+ 3,7 Prozent).

Die Leasing-Gesellschaften offerieren schon seit Jahren laufend neue Angebotsvarianten, um die Wettbe-

Tabelle 2: Kraftfahrzeug-Leasing 2014

Investitionen des Fahrzeug-Leasings[a] in Millionen Euro	36 365
Stückzahlen	1 364 100
Davon: Herstellerunabhängiges Leasing in Millionen Euro	8 335
Stückzahlen	290 400
Herstellerabhängiges Leasing in Millionen Euro	28 030
Stückzahlen	1 073 700
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland	3 551 475
Davon: Leasing-Fahrzeuge in Prozent	38,4

[a] Neuzugänge

Quelle: Ifo-Investitionstest, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

5) Kraftfahrt-Bundesamt (2015a), „Fahrzeugzulassungen im Dezember 2014“, Pressemitteilung Nr. 1/2015.

werbsfähigkeit ihres Produkts zu steigern. Im Mittelpunkt dieser Aktionen standen zuletzt nicht nur günstige Leasing-Raten, sondern ebenso zusätzliche Dienstleistungspakete auch für Einzelfahrzeuge, die früher eher aus dem Flottengeschäft bekannt waren. Bei diesem „Bundling" werden beispielsweise attraktive Versicherungspakete, Garantieverlängerungen, Assistance-Leistungen und Inspektionsschecks offeriert. Bei den Kunden kommen diese Komplettpakete offenbar gut an, auch bei solchen, bei denen der Finanzierungsaspekt nicht im Vordergrund steht. In Zeiten mit extrem niedrigen Finanzierungskosten, geringen Problemen bei der Beschaffung von Krediten und zugleich recht komfortabler Eigenkapitalausstattung vieler Unternehmen erleichtern derartige Leistungen den Wettbewerb mit konkurrierenden Angeboten.

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

Von den 1 364 100 im Jahr 2014 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 162 000 Pkw und Kombi (+6,3 Prozent) sowie 202 100 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+6,3 Prozent). Von den markenunabhängigen Leasing-Gesellschaften wurden rund 290 400 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 073 700 (siehe Tabelle 2, Seite 25).

Produktionsmaschinen: Die Maschinen für die Produktion erreichten 2014 – bei einem kräftigen Anstieg von fast zwölf Prozent – eine Steigerung ihres Anteils an den gesamten Leasing-Investitionen von 10,1 auf 10,5 Prozent; damit konnten sie den zweiten Rang unter den Leasing-Gütern 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.

Informationstechnologie: 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 für die Leasing-Gesellschaften ebenfalls. Die Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, die bis 1984 im Leasing-Geschäft immer dominiert hatten, verloren in den Folgejahren – mit dem Siegeszug des PCs – kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasing-Investitionen. Dieser Trend konnte ab 1997 gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2014. Die Leasing-Investitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 4,6 Prozent, dabei sind allerdings die hier immer noch anhaltenden Preissenkungstendenzen zu beachten; real dürfte das Ergebnis besser ausfallen. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasing-Volumen ging damit von 8,7 auf 7,7 Prozent zurück. Das reichte gleichwohl wieder für den dritten Platz bei den neu verleasten Gütern. Die Entwicklung dieser Produktgruppe wird bei nominaler Betrachtung allerdings unterzeichnet, da bei EDV-Anlagen und Büroequipment einschließlich der Software die Preise seit vielen Jahren rückläufig sind. Und von Expertenseite heißt es: Dieser Preisverfall verliert zwar an Tempo, ist aber noch nicht beendet.

Im Zuge der technischen und organisatorischen Anforderungen, die im Zusammenhang mit der Einführung von **Industrie 4.0** stehen, dürfte der Investitionsbedarf bei IKT-Produkten erheblich zunehmen. Eine kürzlich veröffentlichte Untersuchung stellte hierzu fest: Fast drei Viertel der deutschen Unternehmen (72 Prozent) fühlen sich sehr gut auf die digitale Transformation vorbereitet. Wenn es allerdings um den notwendigen Um- und Ausbau der IT-Infrastruktur geht, zeigt sich ein umfangreicher Bedarf an Investitionen in neue Systeme und Infrastrukturen. Noch immer fließen mehr als zwei Drittel der IT-Investitionen in den Betrieb der bestehenden IT-Infrastruktur und Anwendungslandschaft. Lediglich 33 Prozent 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 Prozent) fordern eine Erhöhung des Budgets um zehn bis 30 Prozent. Nur der Einsatz einer breitgefächerten Applikationsbasis verspricht langfristig Erfolg, dessen sind sich die Unternehmen bei der Auswahl neuer Technologien bewusst.[6)]

Sonstige Ausrüstungsgüter: Die „sonstigen Ausrüstungsgüter" einschließlich Nachrichten-, Medizin-

6) O.V. (2015b), „Zwei Drittel der IT-Budgets fließen in die bestehende Infrastruktur", online verfügbar unter: www.computerwoche.de, 10. November.

und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2014 als Leasing-Güter stärker nachgefragt als im Vorjahr. Sie verzeichneten ein Plus von sieben Prozent; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasing-Investitionen wieder 5,6 Prozent. Das bedeutet weiterhin Platz vier. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasing-Gütern, die recht unterschiedliche Entwicklungen aufweisen.

Auf dem Gebiet der **Telekommunikation** besteht beispielsweise nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern ebenso 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. Das Angebot neuer Mobilfunkdienste führt zu einem enorm steigenden Bedarf an Übertragungseinrichtungen. Zahlreiche Funkstationen befinden sich bereits im Eigentum von Leasing-Gesellschaften 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 die Produkte der **Medizintechnik** zur Rubrik der sonstigen Ausrüstungsgüter. Der weltweit wachsende Markt für Medizintechnik, der bis 2020 jährlich um etwa fünf Prozent wachsen soll[7], 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 Leasing-Konzepte entwickelt. Die deutschen Medizintechnikanbieter rangieren in der international führenden Topliga weit oben und erweitern ständig ihre Systemkompetenzen um Serviceleistungen, zu denen Finanzdienstleistungen wie das Leasing zählen. Diese Instrumente können dazu beitragen, den beträchtlichen Investitionsstau in deutschen Krankenhäusern aufzulösen.

Die Bundesländer, bei denen die Zuständigkeit für die Finanzierung der Krankenhausinfrastruktur liegt, reduzieren seit Jahren ihre Haushaltsmittel für Krankenhausinvestitionen, wie eine Ifo-Studie belegt. So seien alleine im Jahr 2011 über 700 Millionen Euro zu wenig investiert worden, um den abschreibungsbedingten Wertverlust des Kapitalstocks zu stoppen.[8] Kürzlich stellten die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO und das Deutsche Krankenhausinstitut (DKI) in einer Studie fest: Fehlende Investitionsmittel beeinträchtigen mehr und mehr die Versorgung in den Krankenhäusern ganz erheblich. Nur noch ein Viertel der rund 2 000 Kliniken sei in der Lage, die notwendigen Investitionen für patientenorientierte Vorsorge, Fürsorge und Heilung zu bestreiten.[9]

Anlagen und Bauten: Auf Platz fünf landeten die Immobilien mit 3,3 Prozent, darunter Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude (2,5 Prozent), gefolgt von kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten (0,8 Prozent). Weit abgeschlagen belegten die Big Tickets, wie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge den letzten Platz. Sie konnten 2014 ihren Anteil von 0,8 auf 1,2 Prozent steigern, das erscheint aber im Vergleich mit den Niveaus in den Jahren vor 2009 sehr niedrig. Die Leasing-Engagements in dieser Gütergruppe verloren seither über zwei Drittel ihres Volumens. Dieses Produktsegment der Großmobilien weist seit jeher eine sehr volatile Entwicklung auf. Angesichts des weltweit sehr hohen Leasing-Anteils bei Flugzeugen und des Wachstums in diesem Produktsegment mag deren geringer Anteil am deutschen Leasing-Portfolio 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, unter anderem durch Zukäufe bedeutender ausländischer Unternehmen. Daneben leidet das Flugzeuggeschäft in Deutschland – ähnlich wie das Immobilien-Leasing – auch unter der Reglementierung im Gefolge der Unterstellung unter die Bankenaufsicht. Zudem waren hier früher vor allem bankenabhängige Leasing-Gesellschaften engagiert, die seit Jahren bei mobilen wie immobilen Big Tickets sehr zurückhaltend agieren.

Dienstleistungssektor: Der Dienstleistungssektor ist der größte Bereich in der deutschen Wirtschaft und der Gewinner im Strukturwandel. Seit dem Jahr 1996 steht er unangefochten an der Spitze im Leasing. Die Leasing-Gesellschaften erhöhten 2014 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um rund elf Prozent und platzierten mit 36,4 Prozent über ein Drittel ihres Neugeschäfts in diesem äußerst facettenreichen Wirtschaftsbereich. Dieser Sektor wird in Deutschland hinsichtlich seiner Bedeutung noch häufig unterschätzt, was wohl daran liegt, dass es sich um ein sehr heterogenes Konglomerat von Gewerbezweigen handelt. 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 mittel-

7) Telgheder, M. (2015), „Spardruck trifft Medizintechniksparte“, online verfügbar unter: www. handelsblatt.com, 10. November.
8) Rösel, F. (2013), „Kränkelnde Krankenhäuser – Ursachen und Auswirkungen des Rückgangs der Krankenhausinvestitionen der Länder“, Ifo Dresden berichtet 20 (05), 3–15.
9) O.V. (2015c), „Studie: Gravierender Investitionsstau in Krankenhäusern“, online verfügbar unter: www.sueddeutsche.de, 10. November.

ständischen Selbstständigen, wie etwa Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten, Ingenieure, Steuerberater, Makler und private Stellenvermittler. 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 Leasing-Gesellschaften waren. Besonders bei unternehmensnahen Dienstleistern entstehen nach wie vor neue Arbeitsplätze, die mit Investitionsgütern von hoher Leasing-Affinität ausgestattet werden.

Verarbeitendes Gewerbe: Das verarbeitende Gewerbe war seit Gründung der ersten Leasing-Gesellschaften deren wichtigster Kunde und konnte diese Position 30 Jahre lang halten. Danach ging sein Anteil an den gesamten Leasing-Investitionen ziemlich stetig zurück; seit 2005 erhöhte er sich tendenziell wieder. 2014 hat dieser Sektor seine Investitionen nominal um 2,1 Prozent gesteigert[10)], das galt auch für die neuen Leasing-Engagements. Diese wurden unterdurchschnittlich um rund zwei Prozent angehoben, weshalb sich der Anteil des verarbeitenden Gewerbes von 20,1 auf 18,9 Prozent verminderte. Dies bedeutet gleichwohl weiterhin unangefochten Rang zwei.

Handel: Der Handel gehört ebenfalls zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasing-Kunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Seit 1998 bewegte sich sein Anteil an den Leasing-Investitionen gelegentlich wieder nach oben. 2007 nahmen die Leasing-Engagements des Handels sogar sprunghaft um über 25 Prozent zu, wodurch sein Anteil von 12,7 auf 15,3 Prozent hochschnellte. Von 2008 bis 2013 lag hier der Anteil an den Leasing-Investitionen konstant bei reichlich zwölf Prozent. Im Jahr 2014 verminderte er als einziger Sektor seine Leasing-Investitionen, und zwar um knapp sechs Prozent, was seinen Anteilswert auf 10,7 Prozent reduzierte, das reichte nicht mehr für den dritten Platz, sondern nur noch für den fünften.

Privat-Leasing: 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 elf Prozent an den gesamten Leasing-Investitionen. 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 Prozent klar dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Auto-Kredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasing-Sparte maßgeblich.

Im Jahr 2014 verzeichnete das Privat-Leasing – bei leicht rückläufigen Pkw-Zulassungen – ein moderates Plus von gut zwei Prozent. Sein Anteil am gesamten Leasing-Neugeschäft ging von 11,5 auf 10,9 Prozent zurück; das reichte jedoch für den dritten Rang, dicht gefolgt vom Sektor **Verkehr- und Nachrichtenübermittlung**. Dieser steigerte seine Leasing-Investitionen 2014 um 37 Prozent, wodurch sein Anteil am Leasing-Portfolio von 8,5 auf 10,8 Prozent kletterte, was nun Rang vier bedeutet.

Baugewerbe: Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasing-Engagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich 2014 mit einem Plus von rund elf Prozent fort, wodurch der Leasing-Anteil hier von 6,4 auf 6,6 Prozent anstieg. Dagegen fallen die selbst bilanzierten Investitionen seit 2000 zum Teil kräftig zurück und liegen 2014 nur auf dem Niveau von 1999. Die Bauwirtschaft fährt angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit konsequent ihre eigenen Investitionen zurück und bedient sich intensiv des Angebots aller Arten von Vermietungsdienstleistern. Sie weist inzwischen die mit Abstand höchste Leasing-Quote aller Sektoren auf und setzt noch stärker das Renting, also die kurzfristige Anmietung ein.[11)]

Energie- und Wasserversorgung: Der primäre Sektor der Wirtschaft, also die Energie- und Wasserversorgung, der Bergbau sowie die Land- und Forstwirtschaft, hatte 1997 seinen Leasing-Anteil fast halbiert, 2000 stieg er schließlich wieder auf 4,7 Prozent und ging seit 2001 wieder zurück, bis er 2004 seinen Tiefpunkt mit 1,7 Prozent erreichte. Seither bewegt sich sein Anteilswert bei rund zwei Prozent. Im Jahr 2010 nahmen die Leasing-Investitionen in diesem Bereich um über die Hälfte zu, wodurch der Anteil am gesamten Leasing-Portfolio auf 2,9 Prozent anstieg. Diesen Wert konnte er 2011 und 2012 mit 2,8 Prozent, nicht ganz halten; 2013 und 2014 stieg der Wert jeweils um einen Zehntelpunkt. Das reichte immerhin, um vom letzten auf den vorletzten Platz vorzurücken. Dieses relativ niedrige Niveau geht unter anderem 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, die Mechanisierung nimmt ebenso unaufhörlich zu. Wegen des Fachkräftemangels ersetzt man zunehmend Arbeit durch Kapital. Bis zu 300 000 Euro kosten heute die leistungsfähigsten Großtraktoren, die reichlich mit Elektronik ausgestattet sind. Um ähnliche Dimensionen geht es bei modernen Erntemaschinen.[12)]

Der Staat: Die öffentliche Hand ist selbst einer der größten Investoren in Deutschland und beeinflusst so, über die Wahl ihrer Finanzierungsmittel

10) Statistisches Bundesamt (2015a), „Investitionen der Industrie im Jahr 2014: + 2,1 Prozent zum Vorjahr", Pressemitteilung Nr. 423, 18. November.
11) Vgl. Städtler 2015.
12) Dostert, E. (2013), „Feldversuche", Süddeutsche Zeitung vom 12. November, 18.

beziehungsweise die Art der Durchführung von Investitionen, die Höhe der gesamtwirtschaftlichen Leasing-Quote. Aus verschiedenen, teilweise nichtökonomischen Gründen, machte der Staat in Deutschland von allen Wirtschaftsbereichen bis vor einigen Jahren am wenigsten vom Leasing Gebrauch. Seit dem Jahr 2003 nehmen die Leasing-Investitionen des Staates tendenziell zu, teilweise sogar sprunghaft. Dem enormen Wachstum von 2005, von über 60 Prozent, folgten 2006 und 2007 allerdings Rückgänge, wodurch der Anteil des Staates an den gesamten Investitionen der Leasing-Branche von 3,7 auf 2,8 Prozent zurückfiel. Ein Wachstum seiner Leasing-Investitionen von 35 Prozent sorgte 2008 für ein Ansteigen des Anteils auf 3,8 Prozent, aber schon 2009 fiel dieser wieder auf 3,1 Prozent zurück und konnte sich 2010 jedoch wieder auf 7,2 Prozent mehr als verdoppeln und pendelte sich 2011 mit 3,9 Prozent wieder auf sein durchschnittliche Niveau ein. 2013 gab es wieder ein kräftiges Minus von 20 Prozent, wodurch der Leasing-Anteil von 3,4 auf 2,8 Prozent zurückging. Im Jahr 2014 stiegen die Leasing-Engagements des Staates zwar um gut drei Prozent, sein Anteil am Leasing-Portfolio reduzierte sich gleichwohl auf 2,7 Prozent, damit hält er nun die rote Laterne unter den Leasing-Kunden. Zu den Auslösern dieser starken Schwankungen gehören 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 Leasing-Anteil 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 für geleaste Straßenbahnen, Kraftwerke oder Kläranlagen. Diese rechtlich selbstständigen Unternehmen der Gebietskörperschaften haben einen wesentlichen Anteil an den Leasing-Investitionen im Verkehrs- und Entsorgungssektor sowie nicht zuletzt für Kliniken.

Eine weitere Form staatsnaher Einrichtungen bilden die Organisationen ohne Erwerbszweck, wie etwa Forschungsinstitute oder karitative Einrichtungen, die in den letzten Jahren ebenfalls häufiger leasten. Die Gebietskörperschaften, allen voran die Kommunen bleiben auch in Zukunft eine höchst interessante Zielgruppe für die Leasing-Gesellschaften. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ermittelte für die Kommunen bis zum Jahr 2020 einen Investitionsbedarf von mehr als 700 Milliarden Euro. Dabei handelt es sich vor allem um Infra-

CICone®

Sie brauchen eine individuell maßgeschneiderte Lösung und keine Software von „der Stange“?

Wir haben sie!

Wir entwickeln seit fast 30 Jahren mit großem Erfolg Softwarelösungen für Leasing und Finanzierung. Mit dieser langjährigen Erfahrung, interdisziplinärem Fachwissen am Markt, einem erfahrenen Team sowie einem ausgefeilten Projekt- und Qualitätsmanagement haben wir uns als einer der führenden Anbieter etabliert.

Mit über 250 Installationen in mehr als 15 Ländern und einer Referenzliste, die sich sehen lassen kann, sind wir sicher auch für Sie der richtige Partner und können Ihnen eine maßgeschneiderte Lösung für Ihre Bedürfnisse und Anforderungen bieten.

Kontaktieren Sie uns und wir stellen Ihnen unser Portfolio gerne vor!

CIC Software
Bajuwarenring 12
D-82041 Oberhaching
fon: +49 89 63839-100
fax: +49 89 63839-101
email: info@cic-software.de
www.cic-software.de

strukturprojekte wie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Verwaltungsgebäude, Schulen, Straßen und Kindertagesstätten. Das Difu empfiehlt hierfür den Einsatz intelligenter Finanzierungsinstrumente und Public Private Partnership (PPP), um größere Investitionsspielräume zu erhalten.[13)]

Wie ein Ifo-Gutachten feststellte, ist es zwar unstrittig, dass es in Teilbereichen der öffentlichen Infrastruktur Defizite gibt, die sich negativ auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung auswirken können; eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien zeigt jedoch, die gesamtwirtschaftlichen Wachstumseffekte zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen zumindest in hoch entwickelten Ländern fallen im Regelfall eher gering aus. Statt eines breitflächigen Ausbaus von Infrastrukturen wäre es daher besser, den Fokus der künftigen Infrastrukturpolitik in Deutschland auf die Instandsetzung sowie auf die Beseitigung von Engpässen zu legen. Erhaltungsinvestitionen sollte daher der Vorrang vor dem Neubau von Infrastrukturen gegeben werden.[14)]

Finanzminister Wolfgang Schäuble kündigte am 6. November 2014 im Zuge der jüngsten Steuerschätzung ein Investitionsprogramm über zehn Milliarden Euro für die öffentliche Infrastruktur an. Wenngleich angesichts der Tatsache, dass die öffentlichen Investitionen unter den Abschreibungen liegen, das Vorhaben vielfach als Schritt in die richtige Richtung gesehen wird, kritisieren Volkswirte es massiv: Es komme zu spät und sei zu gering. Die Summe, ab 2016 auf drei Jahre verteilt, ergebe gut drei Milliarden Euro pro Jahr. Das macht 0,1 Prozent im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt aus – also eine bescheidene Wirkung.[15)] Daneben gilt es zu prüfen, ob verschiedene Projekte von kompetenten privaten Investoren durchgeführt werden können. So zeigte sich die Versicherungswirtschaft an derartigen Projekten durchaus interessiert, da diese über Jahre hinweg stabile Renditen versprächen, was gegenwärtig bei festverzinslichen Wertpapieren nicht der Fall sei.[16)]

Jenseits von Leasing

Schon seit einigen Jahren betreiben Leasing-Gesellschaften Geschäftsmodelle, 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 mit deutlich steigender Tendenz. Die Palette der Angebote reicht von traditionellem Mietkauf, der 2015, ebenso wie in den Jahren zuvor, alleine schon ein Volumen von 6,7 Milliarden 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 beziehungsweise ergänzende Dienstleistungen und divergierende Leistungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern – insbesondere dem Investitionskredit der Banken – abzuheben und Erträge zu erzielen. Zudem können diejenigen, die sich im Bereich der Big Tickets engagieren, die hier übliche enorme Volatilität des Auftragseingangs abfedern.

Der Ifo-Investitionstest misst die Entwicklung der Leasing-Branche 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 Leasing-Gesellschaften leisten und die bei Kunden häufig den Ausschlag bei der Entscheidung für das Leasing geben. Dies gilt auch für sehr liquide Unternehmen. Besonders häufig kommt dies beim Auto-Leasing mit Full Service, bei Büromaschinen und EDV-Equipment, bei Immobilien sowie bei Big Tickets wie etwa Flugzeugen vor. Neue Möglichkeiten auf diesem Betätigungsfeld eröffnen die Energiewende und die neuen Antriebe für Straßenfahrzeuge.

Konjunkturelle Erholung

Die konjunkturelle Erholung der deutschen Wirtschaft hat sich 2015 fortgesetzt. Die Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober 2015 ging von einem Anstieg der nominalen Bruttoanlageinvestitionen von 3,7 Prozent (real +2,4 Prozent) für das Gesamtjahr 2015 aus, davon +4,5 Prozent (real +4,4 Prozent) für die Ausrüstungsinvestitionen. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 1,5 Prozent zurückgehen, was nominal ein hauchdünnes Plus bedeuten dürfte.[17)]

Weshalb der Aufschwung 2015 nicht kräftiger ausfiel, lag an der weiterhin moderaten Investitionstätigkeit der deutschen Wirtschaft. Die Ausrüstungsinvestitionen nahmen mit 4,5 Prozent zwar so stark zu wie im Vorjahr. In Anbetracht der relativ guten Konjunktur und der niedrigen Zinsen ist das jedoch eine im historischen Vergleich wenig dynamische Entwicklung, wie der Sachverständigenrat in seinem aktuellen Herbstgutachten feststellte. Angesichts der ungewöhnlich günstigen Finanzierungsbedingungen deutet die insgesamt moderate Investitionsentwicklung auf relativ verhaltene

13) Wenke-Thiem, S. (2008), „Bis 2020 sind kommunale Investitionen von mehr als 704 Milliarden Euro notwendig“, RKW Informationen Bau-Rationalisierung 37 (2), 9.
14) Ragnitz, J., Eck, A. Scharf, S., Thater, C., Wieland, B. (2013), „Öffentliche Infrastrukturinvestitionen: Entwicklung, Bestimmungsfaktoren und Wachstumswirkungen“, Endbericht zum Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, Ifo Dresden.
15) Kissler, A. (2014), „Schäubles 10-Milliarden-Programm fällt bei Volkswirten durch“, online verfügbar unter: www.wsj.com, 7. November.
16) Leitel, K. (2015), „Zum Allianz-Airport, bitte!“, Handelsblatt, September, 29.
17) Vgl. Fn. 1.

Erwartungen der Unternehmen über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung hin, und es stellt sich die Frage, ob der Investitionsstandort Deutschland hinreichend attraktiv ist.[18)]

In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Wirtschaft neben den Anlageinvestitionen nach wie vor erheblich in die Gewinnung neuer Mitarbeiter und in die Qualifizierung des vorhandenen Personals investiert. Trotz des eher moderaten Wirtschaftswachstums steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt kürzlich mitteilte, wurde im dritten Quartal 2015 mit 43,2 Millionen Menschen ein neuer Höchststand bei der Erwerbstätigkeit seit der Wiedervereinigung erreicht.[19)]

Die deutsche Wirtschaft will weiterhin neue Kräfte einstellen. Das Ifo-Beschäftigungsbarometer stieg im Oktober auf 109,1 Punkte, von 108,6 im Vormonat. Das ist der höchste Wert seit Januar 2012. Die Arbeitsmarktzahlen dürften sich damit anhaltend positiv entwickeln. Die Investitionen in Humankapital (wie zum Beispiel innerbetriebliche Weiterbildung) finden in der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) keine Berücksichtigung. Gerade dem Einsatz hochqualifizierten Personals kommt aber aus Wettbewerbsgesichtspunkten sowie aus Sicht der Innovationsfähigkeit von Unternehmen eine wesentliche Bedeutung zu.[20)] Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Herausforderungen im Rahmen der Maßnahmen, die unter dem Stichwort „Industrie 4.0“ beschrieben werden. Bisher würden die Lösungen vor allem in der Technik gesucht, kritisieren Experten. Dabei spiele gerade der Mensch im Innovationsprozess eine wichtige Rolle: als Mitgestalter und Koproduzent, als Anwender und Innovator.[21)]

Die Leasing-Branche entwickelte sich in diesem Jahr ähnlich wie die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Dies belegen die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des Ifo-Instituts im Leasing-Sektor. Im Jahresdurchschnitt von 2015 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von drei Prozent auf 52,2 Milliarden Euro, erreicht worden sein; wobei bei Mobilien ein Plus von 4,1 Prozent und bei Immobilien ein Rückgang von 28,8 Prozent erwartet wurde. Damit schnitten die Leasing-Gesellschaften bei den Mobilien geringfügig schlechter ab als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasing-Quote des Jahres 2015 ein unverändertes Niveau von 15,3 Prozent und bei Mobilien einen minimalen Rückgang von 23,0 auf 22,9 Prozent, falls die derzeitigen Prognosen für die Gesamtwirtschaft Realität werden.

Eine wesentliche Stütze für das Leasing waren im Berichtszeitraum die Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur entwickelte sich unerwartet günstig. Bei den Pkw-Neuzulassungen lief in den ersten zehn Monaten ein Plus von 5,1 Prozent auf, wobei es aber im Oktober nur noch für einen Zuwachs von 1,1 Prozent reichte. Für das Gesamtjahr ist daher eher mit einer Steigerung von etwas weniger als fünf Prozent zu rechnen, zumal sich noch nicht absehen lässt, wie sich der VW-Diesel-Skandal auf die Verkäufe auswirkt. Dabei ging der Anteil der privaten Neuzulassungen, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, zugunsten der gewerblichen erneut zurück, und zwar auf 35,5 Prozent.[22)] Das heißt, der Anteil der Fahrzeuge, die zu den Investitionen zählen, war mit 65,5 Prozent rekordverdächtig hoch. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es von Januar bis Oktober einen Zuwachs von drei Prozent; hier war zuletzt mit plus sieben Prozent ein überdurchschnittliches Wachstum erzielt worden.

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

Für das Wachstum der Leasing-Investitionen 2015 war vor allem die Fahrzeugsparte verantwortlich, die ein Plus von fast sechs Prozent erreicht hat, aber außerdem die Produktionsmaschinen mit plus vier Prozent. Bei den übrigen Produktgruppen waren leichte Rückgänge zu verzeichnen. Das Immobilien-Leasing, das in den vergangenen Jahren kontinuierlich an Bedeutung verlor, verzeichnete 2015 ein Minus von knapp 29 Prozent auf rund 1,2 Milliarden. Hier und bei Großmobilien zeigt sich die Zurückhaltung der bankenabhängigen Leasing-Gesellschaften bei Großprojekten.

Erwartungen 2016

Für 2016 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose erneut mit einem rea-

18) Sachverständigenrat, (2015), „Zukunftsfähigkeit in den Mittelpunkt“, Jahresgutachten 2015/16, 11. November.
19) Statistisches Bundesamt (2015b), „Mehr als 43 Millionen Erwerbstätige im 3. Quartal 2015“, Pressemitteilung Nr. 421, 17. November. Statistisches Bundesamt (2015c), „Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 3. Quartal 2015“, Pressemitteilung Nr. 430, 24. November.
20) Sauer, S. und Strobel, T. (2015), „Aktuelle Ergebnisse der Ifo-Investorenrechnung: Investitionen in geistiges Eigentum gewinnen an Bedeutung“, Ifo-Schnelldienst 68 (6), 40–42.
21) Buhr, D. (2015), „Weit mehr als Technik: Industrie 4.0“, Ifo-Schnelldienst 68 (10), 10-11.
22) Kraftfahrt-Bundesamt (2015b), „Fahrzeugzulassungen im Oktober 2015“, Pressemitteilung Nr. 26/2015.

len Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland, und zwar in Vorjahreshöhe. Im Jahresdurchschnitt geht man für das BIP von einem nominalen Plus von 3,2 Prozent (real +1,8 Prozent) aus, und für die Ausrüstungsinvestitionen erwartet man ein Wachstum von nominal wie real knapp vier Prozent. Auch für die Investitionen in den Nichtwohnbau ist, nach dem Rückgang im Vorjahr, für 2016 ein Zuwachs von real 2,1 Prozent veranschlagt, der sich nominal auf etwa vier Prozent belaufen dürfte. An dieser Entwicklung sollten die Leasing-Gesellschaften zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Jüngere Prognosen sehen die Aussichten für das kommende Jahr eine Nuance vorsichtiger. Der Sachverständigenrat rechnet laut seinem im November vorgelegten Gutachten für 2016 mit der Fortsetzung der verhaltenen wirtschaftlichen Entwicklung, und zwar mit einer Zuwachsrate des BIP von real 1,6 Prozent (nominal: 3,2 Prozent). Dieser Zuwachs im Prognosezeitraum wird aller Voraussicht nach wieder binnenwirtschaftlich getragen sein. Dabei sollen zwar die Konsumausgaben den größten Wachstumsbeitrag zum BIP liefern, für die Ausrüstungsinvestitionen wird gleichwohl noch ein Zuwachs von nominal 3,6 Prozent (real: +3,4 Prozent) angenommen.[23)]

Ifo-Geschäftsklimaindex

Der Ifo-Geschäftsklimaindex für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands lässt Optimismus erkennen. Er zeigt einen deutlichen Anstieg von 108,2 Punkten im Oktober auf 109,0 Punkte im November. Die Einschätzungen zur aktuellen Geschäftslage haben sich wieder verbessert. Der Optimismus mit Blick auf die zukünftigen Geschäfte nahm das dritte Mal in Folge zu. Die deutsche Wirtschaft zeigt sich von der zunehmenden weltweiten Unsicherheit unbeeindruckt. Nicht einmal die Terroranschläge von Paris im vergangenen November haben sich in den Daten negativ bemerkbar gemacht.[24)] Die Geschäftserwartungen der Unternehmen weisen aktuell einen Horizont bis zum Frühjahr auf; das lässt hoffen, dass bei nicht verschlechterten Rahmenbedingungen, der moderate Wachstumskurs der Wirtschaft erhalten bleibt – zumal die ZEW-Konjunkturerwartungen für Deutschland im November 2015 positiv klangen.

Der Index stieg gegenüber dem Vormonat um 8,5 Punkte auf einen Stand von 10,4 Punkten (langfristiger Mittelwert: 24,8 Punkte). Dies war der erste Zugewinn nach sieben Rückgängen in Folge. „Der Ausblick für die deutsche Volkswirtschaft hellt sich gegen Ende des Jahres etwas auf. Konjunkturpessimismus aufgrund der Terroranschläge in Paris ist nicht erkennbar. Die robuste deutsche Konjunktur dürfte sich insbesondere auf die derzeitige Konsumfreude der Deutschen, den erneut gesunkenen Außenwert des Euro und die voranschreitende Erholung in den Vereinigten Staaten stützen“.[25)]

Industrie 4.0

Insgesamt ist also für 2016 mit nochmals steigenden Ausgaben für die Ausrüstungsgüter und für die Leasing-Engagements zu rechnen. Die von energiesparenden Technologien getriebene Investitionswelle stellt für die Leasing-Branche über 2016 hinaus einen Hoffnungsträger dar. Daneben dürfte die unter dem Schlagwort „Industrie 4.0“ beschriebene vierte industrielle Revolution beträchtliche Investitionen anstoßen. Darunter versteht man im Produktionsumfeld die echtzeitnahe Vernetzung von Maschinen, Menschen und Objekten aller an einer Wertschöpfung beteiligten Bereiche über das Internet. Fachleute sehen Industrie 4.0 als wesentlichen Treiber für den Erhalt und den Ausbau der Konkurrenzfähigkeit Deutschlands.[26)] Deutsche Industrieunternehmen wollen bis 2020 pro Jahr 40 Milliarden Euro in die Fabrik der Zukunft investieren, allen voran die Informations- und Kommunikationsindustrie.[27)]

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

Die Leasing-Wirtschaft sieht daher im Thema Industrie 4.0 für sich erhebliches Wachstumspotenzial, wie deren Verband kürzlich darlegte: Hier stehen wie gesagt immense Investitionen an, um Deutschlands Position als Leitanbieter von Industrie 4.0-Technologien zu sichern. Doch derartige Investitionen stellen eine Herausforderung dar, denn der Investitionsbegriff verändert sich gänzlich. Es geht nicht mehr nur um klassische Anlageninvestitionen, sondern verstärkt um innovative Prozesse, die finanziert werden müssen. „Weiche Investitionen“ in immaterielle Werte wie Software und Patente gewinnen an Bedeutung. Die Leasing-Branche fühlt sich prädestiniert dafür, diese Investitionen zu realisieren, da in den Gesellschaften Ingenieure arbeiten, die mit ihrem Know-how die neuen Prozesse und Geschäftsmodelle bewerten und begleiten können.[28)] ◄

23) Vgl. Fn. 18.
24) Sinn, H.-W. (2015), „Ifo-Geschäftsklimaindex steigt merklich – Ergebnisse des Ifo-Konjunkturtests im November 2015“, online verfügbar unter: www.cesifo-group.de, 24. November.
25) Fuest, C. (2015), „ZEW-Konjunkturerwartungen – Konjunkturausblick verbessert sich“, online verfügbar unter: www.zew.de, Pressemitteilung vom 17.November.
26) Wimber, A-C. (2014), „Eine Revolution mit Ansage“, Süddeutsche Zeitung vom 16. Juli, 23.
27) Freitag, L. (2014), „Deutsche Unternehmen wollen 40 Milliarden Euro investieren“, online verfügbar unter: www.wiwo.de, 14. Oktober.
28) BDL (2015), „Industrie 4.0 – Chancen und Herausforderungen für die Leasing-Wirtschaft“, Pressemitteilung, 19. November.