

Schwächere Autokonjunktur dämpft Leasing-Wachstum

Anlageinvestitionen weiter auf Wachstumskurs

Nach einem Rekordjahr 2017 entwickelte sich die Leasing-Branche 2018 weniger dynamisch als die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Insgesamt kommen deutsche Leasing-Unternehmen auf ein Neugeschäft von rund 70 Milliarden Euro, davon nimmt Mietkauf ein Volumen von rund 9 Milliarden Euro ein. Im Mobilien-Leasing wurde ein Plus von 3,1 Prozent und bei Immobilien von rund 30 Prozent erreicht. Für das aktuelle Jahr rechnet der Branchenverband mit einem Neugeschäftswachstum von 3 bis 4 Prozent. (Red.)

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hielt 2018 an, verlor aber an Dynamik. Die Herbstprognosen für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2018 beliefen sich, nach der Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes für das dritte Quartal 2018, auf real 1,7 Prozent, das würde ein nominales Plus von 3,5 Prozent bedeuten.¹⁾ Allerdings sank die Stimmung unter den deutschen Firmenchefs im November deutlich. Der Ifo-Geschäftsklimaindex ist im November auf 102,0 Punkte gefallen, nach 102,9 Punkten im Oktober. Dies ist der dritte Rückgang in Folge. Die Unternehmen schätzten die aktu-



ARNO STÄDTLER

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



E-Mail:
staedtler@ifo.de

elle Lage schlechter ein, wenn auch ausgehend von einem noch hohen Niveau. Ihre Erwartungen trübten sich ebenfalls ein. Dies deutet zusammen mit anderen Indikatoren auf ein Wirtschaftswachstum von allenfalls 0,3 Prozent im vierten Quartal hin. Die deutsche Konjunktur kühlt ab (siehe Abbildung 1, Seite 8).²⁾

Der Ifo-Investitionsindikator, den das Ifo-Institut und der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) gemeinsam ermitteln, signalisierte im Oktober für das Jahr 2018 einen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen von nominal 4,5 Prozent. Die Investitionen im Nichtwohnbau sollen um real 2,1 Prozent zunehmen, was nominal ein Plus von über 6 Prozent ergeben dürfte.

Die Investitionsentwicklung wäre damit sogar noch etwas dynamischer als im Vorjahr. Ursächlich dafür dürften auch der inzwischen schon lange anhaltende Aufschwung und die ständige Zunahme des Auslastungsgrads der deutschen Wirtschaft seit 2013 sein, die inzwischen in eine Überauslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten übergegangen ist, insbesondere im Baugewerbe.³⁾ Daher ist damit zu rechnen, dass auch kapazitätserweiternde Investitionen vorgenommen wurden.

Angesichts der ausgelasteten, teils überausgelasteten Kapazitäten, ist in

diesem Zusammenhang 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. Seit Jahren steigt die Zahl der Beschäftigten in Deutschland scheinbar unaufhaltsam. Wie das Statistische Bundesamt mitteilte, setzte sich der Anstieg der Erwerbstätigkeit im dritten Quartal 2018 fort. Mit 45,04 Millionen Erwerbstätigen, die ihren Arbeitsort in Deutschland hatten, wurde erstmals nach der Wiedervereinigung die 45-Millionen-Marke für ein Quartalsergebnis überschritten. Im Vergleich zum dritten Quartal 2017 wuchs die Zahl der Erwerbstätigen kräftig um 556 000 Personen oder 1,3 Prozent.⁴⁾

Leasing-Wachstum 2018 verliert an Dynamik

Die Leasing-Branche entwickelte sich im Jahr 2018 etwas weniger dynamisch als die Anlageinvestitionen der Wirtschaft. Dies belegen die Ergebnisse der Ifo-Investitionsumfrage im Leasing-Sektor. Im Jahresdurchschnitt von 2018 dürfte im Neugeschäft ein Wachstum von 3,6 Prozent auf 60,6 Milliarden Euro erreicht worden sein, das ist der bisher höchste Wert der Branche. Wobei bei Mobilien ein Plus von 3,1 Prozent und bei Immobilien ein Zuwachs von rund 30 Prozent erreicht wurde. Damit wuchs das Neugeschäft der Leasing-Gesellschaften, infolge der schwächeren Fahrzeugkonjunktur, etwas weniger als die gesamtwirtschaftlichen Investitionen. Dies bedeutet für die Leasing-Quote 2018 einen leichten Rückgang auf 15,5 Prozent und bei Mobilien vom Rekordniveau 23,6 auf 23,2 Prozent (siehe Abbildung 2, Seite 9).

In diesem Jahr zeigte sich erneut die starke Abhängigkeit des Leasings von den Fahrzeuginvestitionen. Die Automobilkonjunktur schwächte sich zuletzt – wie erwartet – ab, Experten gehen für das Gesamtjahr von Stagnation aus.⁵⁾ Bei Pkw-Zulassungen ist in den ersten zehn Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 1,4 Prozent aufgelaufen; bei den Nutzfahrzeugen waren es dagegen fast 6 Prozent, im Oktober kam es noch zu einem zweistelligen Plus.⁶⁾ Die weiterhin günstige Konjunkturentwicklung und der boomende Onlinehandel mit seinen Transportanforderungen dürften für anhaltende Nachfrage sorgen.

Unter Berücksichtigung des jüngsten Sondereffekts bei den Zulassungen von Pkw, der mit der Einführung des neuen Verbrauchsprüfverfahrens WLTP⁷⁾ zusammenhing, erwiesen sich damit Straßenfahrzeuge – trotz einer Wachstumsverlangsamung gegenüber dem Vorjahr – erneut als ein Treiber der Ausrüstungsinvestitionen. Denn die Investitionsrisiken sind vergleichsweise gering. Überschaubare Abschreibungs- und Leasing-Dauern sowie berechenbare Restwerte auf einem gut funktionierenden

Secondhand-Markt sorgen für klare Kalkulationsgrundlagen. Die aktuelle Autonachfrage wird zudem von einem steigenden Ersatzbedarf gespeist, denn das Alter der Pkw im deutschen Flottenbestand steigt seit Jahren an und betrug zu Jahresbeginn 2018 im Durchschnitt 9,4 Jahre (2017: 9,3 Jahre).

Von Januar bis Oktober 2018 blieb der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen (plus 5,3 Prozent) mit 36,3 Prozent, die dem privaten Verbrauch zuzuordnen sind, auf niedrigem Niveau, legte aber deutlich zu. Das heißt, der Anteil der gewerblich zugelassenen Pkw (minus 0,7 Prozent), die zu den Investitionen zählen, war mit 63,2 Prozent weiter sehr hoch, aber rückläufig. Bei den Nutzfahrzeugen, die als guter Konjunkturindikator gelten, gab es in diesem Zeitraum einen Zuwachs von 5 Prozent; im Oktober kam es sogar zu einem zweistelligen Plus.

Das höchste Wachstum unter den Leasing-Gütern erzielten 2018 die Immobilien mit plus 30 Prozent, gefolgt von den Produktionsmaschinen einschließlich der Baugeräte mit rund plus

9 Prozent und den Sonstigen Ausrüstungsgütern, das sind vor allem Geräte der Nachrichten- und Signaltechnik sowie Medizintechnik mit plus 6 Prozent. Die Fahrzeugsparte erzielte diesmal nur ein Plus von etwa 3 Prozent und die EDV-Anlagen und Büromaschinen von 2 Prozent, was real jedoch eine höhere Zunahme bedeutet. Die einzige Produktgruppe bei den Leasing-Investitionen mit einem Rückgang waren Großmobilen wie Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge (minus 22 Prozent, siehe Abbildung 3, Seite 12).

Mietkauf, Services und Renting

Seit einigen Jahren betreiben Leasing-Gesellschaften Geschäftsmodelle, die über das traditionelle Leasing hinausgehen oder es sinnvoll ergänzen, die auf der Ebene ihrer Kompetenzen als Finanz-, Investitions- und Dienstleistungsexperten liegen. Die Umsätze in diesem Segment liegen heute im zweistelligen Milliarden-Euro-Bereich jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote

Abbildung 1: Gesamtwirtschaftliche Investitionen^{a)} 2009 bis 2018 in jeweiligen Preisen Bundesrepublik Deutschland

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

a) Ohne Wohnungsbau. Zeitreihen vom Statistischen Bundesamt revidiert. – b) Brutto-Anlageinvestitionen 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

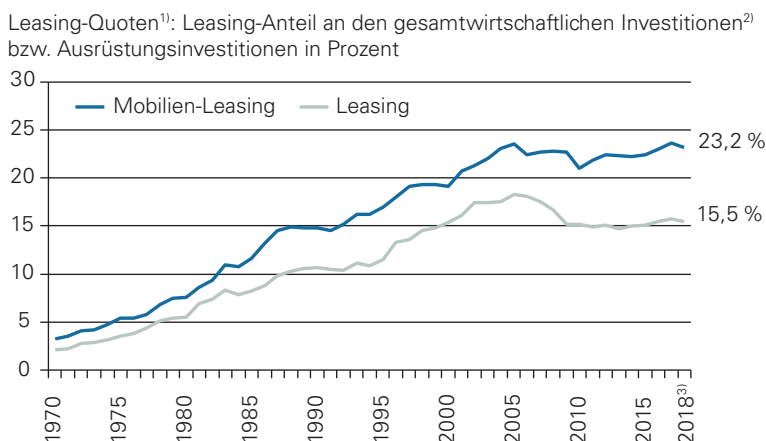
reicht von traditionellem Mietkauf, der inzwischen ein Volumen von gut 9 Milliarden Euro erreicht und vor allem im Nutzfahrzeuggeschäft zur Anwendung kommt, über zusätzliche Services, wie Asset- und Facility-Management, Bauconsulting, Fuhrparkmanagement, Versicherungen, strukturierte Finanzierungen, Fondskonzeptionen, Advising und Packaging bis zur Autovermietung (Renting); selbst die neuen Carsharing-Modelle zählen dazu.

Die Ifo-Investitionsumfrage misst die Entwicklung der Leasing-Branche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zugang an aktivierungsfähigen Investitionsgütern. Definitionsgemäß ist darin 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 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 sowie die Digitalisierung.

Zahl der Anbieter sinkt

Die Totalerhebung für die jüngste Leasing-Umfrage bezieht alle bekannten Vermieter beziehungsweise Leasing-Anbieter von mobilen und immobilien Anlagegütern in Deutschland ein. Dabei hat der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen seine Mitglieder direkt befragt und das Ifo-Institut die übrigen Leasing-Gesellschaften, die bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) als Finanzdienstleistungsunternehmen zugelassen sind. Hinzu kommen die Leasing-Aktivitäten von Unternehmen, die in anderen Sektoren der Wirtschaft tätig sind – beispielsweise im verarbeitenden Gewerbe – und das Vermietungsgeschäft nicht in einer Einheit mit eigener Rechtspersönlichkeit be-

Abbildung 2: Leasing-Quoten Bundesrepublik Deutschland



1) Ab 1991 nach neuem Statistikkonzept (ESVG) berechnet. 2) Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 einschließlich Neue Bundesländer. 3) 2018 anhand von Planangaben berechnet. Quelle: Ifo-Investitionstest, Statistisches Bundesamt

treiben. Nach wie vor unberücksichtigt bleiben Firmen, die die kurzfristige Vermietung (Renting, Carsharing) von Ausrüstungsgütern, wie Fahrzeugen und Maschinen, betreiben⁹⁾, sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften⁹⁾, Developer, Pensionsfonds und sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die Beteiligung an der Ifo-Investitions-umfrage war sehr hoch. Durch Hinzu-schätzen der fehlenden Angaben – von meist kleineren Firmen – konnte für die herstellerunabhängigen Leasing-Gesellschaften über ein differenziertes Rechenverfahren ein Gesamtwert der Investitionen ermittelt werden. Für die Herstellervermietung und das Hersteller-Leasing (Captives) sind nur die Berichtskreisinvestitionen ausgewiesen, da nicht alle Produzenten, Händler oder Importeure, die im Vermietgeschäft tätig sind, bekannt sind. Das gilt insbesondere für diejenigen, die das Leasing nicht in einer selbstständigen Gesellschaft betreiben.

Die Unterwerfung der Leasing-Gesellschaften unter eine „moderate“ Aufsicht („KWG light“) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an das Risikoma-

agement (MaRisk) führen schon seit Jahren dazu, dass zahlreiche – vor allem mittelständische – Leasing-Gesellschaften aus dem Markt 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; von 2015 bis 2018 meldeten etliche Gesellschaften ihr Ausscheiden aus dem Markt, die Konsolidierung der Branche geht also weiter. Die inzwischen erreichte Regulierungsdichte stellt zugleich eine hohe Hürde für Neugründungen von Leasing-Gesellschaften dar.

Leasing-Quote erreicht 2017 Rekordniveau

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

Das Leasing insgesamt hat 2017 – mit einem Zuwachs von 6,4 Prozent –

noch wesentlich besser abgeschnitten als die gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben, wie die neueste Ifo-Investitionsumfrage bei den deutschen Leasing-Gesellschaften zeigt. Dabei expandierte das Neugeschäft mit Mobilien um 6,9 Prozent auf 57,3 Milliarden Euro, das Immobilien-Leasing ging hingegen um gut 12 Prozent auf 1,14 Milliarden Euro zurück. Dadurch erhöhte sich der Marktanteil, also die Leasing-Quote von 15,5 auf 15,7 Prozent und die Mobilienleasing-Quote kräftig von 22,9 auf 23,6 Prozent, einen neuen Rekordwert. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften stieg um 2,7 Prozent, das der Hersteller um 8,6 Prozent.

Die effektiven Anschaffungswerte aller am 31. Dezember 2017 noch vermieteten Anlagen (ohne AfA) addierten sich in der gesamten Leasing-Branche auf einen Wert für das Brutto-Anlagevermögen von rund 198 Milliarden Euro, verteilt auf rund 4,9 Millionen Verträge.

Straßenfahrzeuge als Wachstumstreiber

Rund drei Viertel des Neugeschäfts der Leasing-Gesellschaften entfielen 2017 auf Straßenfahrzeuge, daher blieb die Branche in sehr hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig, die 2017 einen eher günstigen Verlauf nahm. Im Gesamtjahr ergab sich ein Zuwachs von 1,8 Prozent. Dabei stieg der Anteil der privaten Pkw-Neuzulassungen, der sechs Jahre in Folge zugunsten der gewerblichen schrumpfte, erstmals wieder an, und zwar auf nunmehr 35,6 Prozent (2016: 35,0 Prozent)¹⁰⁾. Auch der Nutzfahrzeugmarkt war 2017 mit plus 4,7 Prozent erneut im Aufwind.

Im Jahr 2017 konnten die Captives mit den zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen um 15 Prozent wachsen. In Zeiten mit extrem niedrigen Finanzierungskosten, geringen Problemen bei der Beschaffung von Krediten und zugleich recht komfortabler Eigenkapitalausstattung vieler Unternehmen er-

leichtern derartige Leistungen den Wettbewerb mit konkurrierenden Angeboten.

Die Zahl der 2017 neu zugelassenen Leasing-Fahrzeuge belief sich auf 1 590 000, das waren 4,6 Prozent mehr als 2016. Der Anteil der Leasing-Fahrzeuge an den gesamten Neuzulassungen des Jahres 2017 in der Bundesrepublik erreichte damit 39,7 Prozent (2016: 39,6 Prozent).

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

Von den 1 590 000 im Jahr 2017 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 365 000 Pkw und Kombi (plus 5,1 Prozent) sowie 225 000 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (plus 1,5 Prozent). Von den markenunabhängigen Leasing-Gesellschaften wurden rund 313 000 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Hersteller-Leasing rund 1 277 000.

Die Maschinen für die Produktion verzeichneten 2017 – bei einem Anstieg von 3,9 Prozent – einen leichten Rückgang ihres Anteils an den gesamten Leasing-Investitionen von 8,2 auf 8,1 Prozent; damit konnten sie gleichwohl Rang 2 unter den Leasing-Gütern behaupten.

Die Sonstigen Ausrüstungsgüter einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2017 als Leasing-Güter weniger nachgefragt als im Vorjahr. Sie hatten ein Minus von 5,4 Prozent zu verzeichnen; damit erreichte ihr Anteil an den gesamten Leasing-Investitionen mit 5,7 Prozent gleichwohl den dritten Platz. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasing-Gütern,

die auch recht unterschiedliche Entwicklungen aufzuweisen haben.

Der Computer- und Kommunikationsbereich ist noch immer einer der innovativsten in der Wirtschaft, dennoch zählte er in den vergangenen Jahren nicht mehr zu den Wachstumstreibern. Dem rasanten Entwicklungstempo und der teils enormen Markt- und Preisvolatilität müssen sich auch die Leasing-Gesellschaften stellen. Hatten Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen bis 1984 im Leasing-Geschäft dominiert, verloren sie in den Folgejahren kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasing-Investitionen. Dieser Trend konnte ab 1997 vorübergehend gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2017. Die Leasing-Investitionen in diesem Segment verringerten sich nominal um 1,7 Prozent, wobei die teilweise immer noch anhaltenden Preissenkungstendenzen zu beachten sind; real fällt das Ergebnis besser aus. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasing-Volumen ging damit von 5,3 auf 4,9 Prozent deutlich zurück. Das reichte nur noch für den vierten Platz bei den neu verleasten Gütern.

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 eher mit anziehenden Preisen zu rechnen.

Auf Platz fünf landeten die Immobilien mit 2,0 Prozent. Dabei handelt es sich um Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude, komplette Produktions- und Versorgungsanlagen sowie Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten. Schließlich gefolgt von Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen auf dem letzten Platz. Diese Big Tickets verzeichneten zwar 2017 ein

kräftiges Wachstum von 83 Prozent, allerdings auf niedrigem Niveau, das reichte aber nur für eine Erhöhung ihres Anteils von 0,7 auf 1,2 Prozent. Das erscheint 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 Großmobilen hat seit jeher eine sehr volatile Entwicklung aufzuweisen. 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, auch durch Zukäufe bedeutender ausländischer Unternehmen, darunter auch Marktführer. Daneben leidet das Flugzeuggeschäft in Deutschland – ähnlich wie das Immobilien-Leasing – unter der Reglementierung im Gefolge der Unterstellung unter die Bankenaufsicht. Zudem waren früher vor allem große bankenabhängige Leasing-Gesellschaften engagiert, die seit Jahren bei mobilen wie immobilien Big Tickets sehr zurückhaltend agieren.

Steigerung in fast allen Wirtschaftssektoren

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 eins im Leasing. Die Leasing-Gesellschaften erhöhten 2017 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um 6,4 Prozent und platzierten mit 36,5 Prozent 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 Gewer-

bezweigen 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, Ingenieurbüros, Steuerberatern, Maklern und privaten Stellenvermittlern. In diesen Berufsgruppen machen die besonders leasing-geeigneten 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 den unternehmensnahen Dienstleistern entstehen nach wie vor neue Arbeitsplätze, die mit Investitionsgütern von hoher Leasing-Affinität ausgestattet werden.

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 stetig zurück; seit 2005 erhöhte er sich tendenziell wieder. 2017 hat der Sektor seine eigenen Investitionen nominal nur um 2,6 Prozent und damit deutlich unterdurchschnittlich gesteigert.¹¹⁾ Die neuen Leasing-Engagements wurden 2017 mit 5,2 Prozent auch nur unterdurchschnittlich angehoben, weshalb sich sein Anteil von 19,0 auf 18,8 Prozent verminderte. Dies bedeutet jedoch weiterhin unangefochten Rang zwei.

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 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,



White Clarke Group

LEADING FINANCE TECHNOLOGY

Intelligente Finanzsoftware

EINZELHANDEL | FLOTTE
MOBILIEN | GROSSHANDEL



Kreditvergabe & Point-of-Sale



Kredit- & Antragsmanagement



Vertragsverwaltung



Prozessautomatisierung



Innovation, Sicherheit und Compliance

Bleiben Sie auf der Überholspur

Die White Clarke Group ist ein weltweit führender Anbieter von End-to-End-Software für Kreditvergabe und Vertragsmanagement für die Finanzierung von Fahrzeugen, Objekten, Geräten und Konsumgütern.

Planen Sie Ihre Reise mit uns und besuchen Sie unsere Website:
whiteclarkgroup.com

die dieses Segment nahezu alleine unter sich aufteilen, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Auto-Kredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasing-Sparte maßgeblich.

Im Jahr 2017 hatte das Privat-Leasing – bei steigenden Pkw-Zulassungen (plus 2,7 Prozent) – ein beachtliches Plus von 9,2 Prozent zu verzeichnen. Sein Anteil am gesamten Leasing-Neugeschäft erhöhte sich damit von 10,8 auf 11,1 Prozent; das reichte für den dritten Rang.

Der Handel gehört zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasing-Kunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Von 2008 bis 2013 liegt der Anteil an den Leasing-Investitionen konstant bei reichlich 12 Prozent. Im Jahr 2014 verminderte er seine Leasing-Investitionen, und zwar um knapp 6 Prozent, was seinen Anteilswert auf 10,7 Prozent reduzierte. Mit einem kräftigen Zuwachs an Leasing-Gütern von 9,5 Prozent im Jahr 2017 stieg sein Anteil von 10,5 auf 10,8 Prozent, das reichte, um auf den vierten Platz vorzurücken, dicht gefolgt vom Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung. Dieser erhöhte seine Leasing-Investitionen 2017 um 6,2 Prozent, wodurch sein Anteil am Leasing-Portfolio bei 10,1 Prozent stagnierte, was nun Rang fünf bedeutete.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches

Wachstum seiner Leasing-Engagements auf. Dieser Aufwärtstrend setzte sich 2017 mit einem kräftigen Plus von 7,2 Prozent fort, was einen Leasing-Anteil von 7,2 Prozent bedeutete. In dieser erhöhten Nachfrage nach Bauequipment und Straßenfahrzeugen zeigt sich zudem die hohe Auslastung der Kapazitäten bei einer sehr lebhaften Baukonjunktur. Die selbst bilanzierten Investitionen dieses Sektors haben an seiner Größe gemessen, noch immer ein relativ niedriges Niveau. Die geräteintensive Bauwirtschaft investiert angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit eher vorsichtig und bedient sich intensiv des Angebots aller Arten von Vermietungsdienstleistern aus der Sharing Economy. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasing-Quote aller Sektoren und setzt auch stark auf das Renting, also die kurzfristige Anmietung.¹²⁾

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 2 Prozent. Im Jahr 2010 nahmen die Leasing-Investitionen in diesem Bereich um über 50 Prozent zu, wodurch der Anteil am gesamten Leasing-Portfolio auf 2,9 Prozent anstieg. Diesen Wert konnte er 2011 und 2012 mit 2,8 Pro-

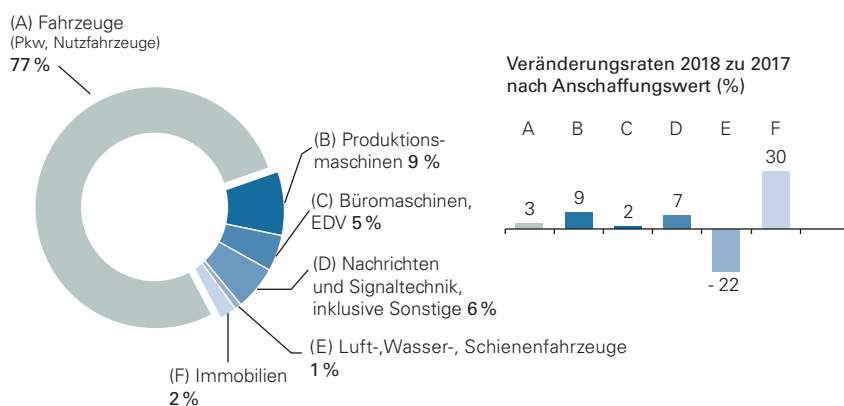
zent nicht ganz halten; 2013 und 2014 stieg der Wert jeweils um einen Zehntelpunkt. Im Jahr 2017 gab es eine moderate Zunahme der Leasing-Engagements um 3,6 Prozent, wodurch der Anteilswert von 3,4 auf 3,3 Prozent leicht zurückging. Das reichte um den vorletzten Platz zu halten.

Im Jahr 2017 war der Staat der einzige Sektor, bei dem die Leasing-Engagements zurückgingen (minus 8,4 Prozent), wodurch auch sein Leasing-Anteil niedriger ausfiel (2,2 Prozent). Auslöser für die Volatilität der staatlichen Leasing-Engagements 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 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 auch für geleaste Straßenbahnen, Kraftwerke oder Kläranlagen. Die Gebietskörperschaften sind auch in Zukunft eine höchst interessante Zielgruppe.

2019: Etwas langsamer voran?

Bei einer nur geringen Veränderung der Wirtschaftsleistung in Deutschland im Jahr 2019 rechnet die Gemeinschaftsdiagnose für die Ausrüstungsinvestitionen – bei einer anhaltend hohen Auslastung der Kapazitäten – mit einer leichten Wachstumsverlangsamung auf nominal plus 3,4 Prozent und real plus 2,9 Prozent. Damit werden die Ausrüstungsinvestitionen 2019 wohl das sechste Jahr in Folge ausgeweitet. Falls die Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen zumindest das Vorjahresniveau erreichen, sollten die Leasing-Gesellschaften in ähnlicher Größenordnung zulegen können.

Abbildung 3: Leasing-Neugeschäft 2018 nach Gütern



Quelle: BDL, Ifo-Investitionstest basierend auf Planangaben

Bei den dabei erwarteten Erweiterungsinvestitionen besteht für die Leasing-Unternehmen die Chance, bei einer Reihe von Investitionsgütern noch stärker ins Geschäft zu kommen, nicht nur bei Fahrzeugen.

Für die Investitionen in den Nichtwohnbau ist für 2019 ein Zuwachs von real 2,1 Prozent veranschlagt, der sich nominal auf etwa 7 Prozent belaufen dürfte. Angesichts der voll ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Kapazi-

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen gibt es also Risiken, die die Wachstumsfantasie begrenzen und insbesondere die Investitionstätigkeit treffen können. Für die deutsche Konjunktur resultieren sie auch daraus, dass Unternehmen Teile ihrer Investitionsvorhaben in den nach der bereits beschlossenen Unternehmensteuerreform steuerlich attraktiver gewordenen USA realisieren und somit Teile der bisherigen Produktion des verarbeitenden Gewerbes ebenso verlagert werden.

»Der BDL sieht Wachstumschancen in der Digitalisierung.«

täten in der Bauwirtschaft dürften im Produktionsablauf verstärkt Engpässe auftreten, sodass sich Aufträge stauen.

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

Die Unsicherheit deutscher Unternehmen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung ist zuletzt deutlich größer geworden. Das Ifo-Streuungsmaß, das monatlich im Rahmen der Ifo-Konjunkturumfragen berechnet wird, hat zwischen Mai und September 2018 um 6,2 Punkte zugelegt. Ähnlich kräftige Anstiege in einem vergleichbaren Zeitraum gab es zuletzt während der Weltfinanzkrise in den Jahren 2008 und 2009. Maßgeblich getrieben wird die zunehmende Unsicherheit durch die Unternehmen im verarbeitenden Gewerbe und im Dienstleistungssektor, bei denen das Streuungsmaß seit Mai um 7,3 beziehungsweise 6,6 Punkte gestiegen ist. Im Handel und im Bauhauptgewerbe hat die so gemessene Unsicherheit ebenfalls zugenommen; jedoch war der Anstieg deutlich geringer.¹³⁾

Mit dem sich abzeichnenden Ende der ultraexpansiven Geldpolitik seitens der Europäischen Zentralbank dürften sich überdies die Finanzierungsbedingungen der Unternehmen im Prognoseverlauf graduell verschlechtern.

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

Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) erklärte kürzlich, dass er auf der Basis der aktuellen Prognosen für die Ausrüstungsinvestitionen im Jahr 2019 mit einem Plus im Neugeschäft von 3 bis 4 Prozent rechnet.

Wachstumschancen sieht der BDL insbesondere in der Digitalisierung: Eine Studie im Auftrag der Kreditanstalt für Wiederaufbau belegt, dass Leasing nach dem Cashflow die zweithäufigste Finanzierungsform für Digi-

talierungsprojekte sei. Zudem werde die Grundidee des Leasings – Nutzen statt Eigentum – durch die Digitalisierung neu aufgeladen und könne neue Kundengruppen und Marktpotenziale für Leasing erschließen. Die Digitalisierung wirke als Treiber für nutzungs-basierte Abrechnungen beim Leasing, denn sie ermögliche neue Finanzierungs- und Servicemodelle durch die Erfassung und den Austausch nutzungsbasierter Daten. Der Leasing-Kunde zahle in Abhängigkeit von der tatsächlichen Nutzung des Wirtschaftsguts. Was beim Kopierer bereits gang und gäbe sei, lasse sich auch auf andere Objekte und Branchen übertragen. Mit Pay-per-use-Modellen könne der Nutzer die Leistung gemäß seines tatsächlichen Bedarfs an Betriebsstunden, Kopien, Scans oder Speicherplatz in der Cloud abrufen. Er spare Anschaffungskosten, laufende Kosten und binde kein Kapital.¹⁴⁾

Fußnoten

1) Vgl. Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose (2018), „Aufschwung verliert an Fahrt – Weltwirtschaftliches Klima wird rauer“, ifo Schnelldienst 71 (19), 3-67.

2) Vgl. Fuest, C. (2018), „ifo Geschäftsklima sinkt“ – Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im November 2018; verfügbar unter: www.cesifo-group.de, 26. November.

3) Vgl. Wohlrabe, K. und Wollmershäuser, T. (2017), Zur Konstruktion einer gesamtwirtschaftlichen Ifo Kapazitätsauslastung, ifo Schnelldienst 15/2017, 26-30.

4) Vgl. Statistisches Bundesamt (2018b), „Über 45 Millionen Erwerbstätige im 3. Quartal 2018“, Pressemitteilung Nr. 437, 13. November.

5) Vgl. Bandmann, A. und Ruben, C. (2018), „Banken und Leasing-Gesellschaften der Automobilhersteller mit Bestwerten“, Finanzierung Leasing Factoring 65 (4), 150-154.

6) Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (2018b), „Fahrzeugzulassungen im Oktober 2018“, Pressemitteilung Nr. 24/2018.

7) Das Kürzel WLTP steht für „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“.

8) Vgl. Städtler, A. (2018), „Vermietung beweglicher Sachen“, VR Branchen special Nr. 64 vom Dezember.

9) Vgl. Rußig, V. (2018), „Bauträger“, VR Branchen special Nr. 100 vom Dezember.

10) Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt (2018a), „Fahrzeugzulassungen im Dezember 2017“, Pressemitteilung Nr. 1/2018.

11) Vgl. Statistisches Bundesamt (2018a), „Industrie steigert im Jahr 2017 Investitionen um 2,6 Prozent gegenüber 2016“, Pressemitteilung Nr. 445, 16. November.

12) Vgl. Städtler, A. (2018), „Vermietung beweglicher Sachen“, VR Branchen special Nr. 64 vom Dezember.

13) Vgl. Grimme, C. und Wollmershäuser, T. (2018), „Unsicherheit deutscher Unternehmen deutlich gestiegen“, ifo Schnelldienst 72 (20), 3-4.

14) Vgl. BDL (2018), Pressemitteilung, 21. November.