



Leasing-Marktbericht

Michael Grömling / Tobias Hentze / Björn Kauder

Auftraggeber:

Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V.

Linkstraße 2

10785 Berlin

Köln, 27.02.2026

Gutachten



Herausgeber

Institut der deutschen Wirtschaft Köln e. V.

Postfach 10 19 42

50459 Köln

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) ist ein privates Wirtschaftsforschungsinstitut, das sich für eine freiheitliche Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung einsetzt. Unsere Aufgabe ist es, das Verständnis wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Zusammenhänge zu verbessern.

Das IW in den sozialen Medien

x.com

[@iw_koeln](#)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](#)

Instagram

[@IW_Koeln](#)

Autoren

Prof. Dr. Michael Grömling

Leiter Forschungsgruppe

Makroökonomie und Konjunktur

groemling@iwkoeln.de

0221 – 4981-776

Dr. Tobias Hentze

Leiter des Themenclusters

Staat, Steuern und Soziale Sicherung

hentze@iwkoeln.de

0221 – 4981-748

Dr. Björn Kauder

Senior Economist

Staat, Steuern und Soziale Sicherung

kauder@iwkoeln.de

0221 – 4981-516

Alle Studien finden Sie unter

www.iwkoeln.de

In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit regelmäßig das grammatische Geschlecht (Genus) verwendet. Damit sind hier ausdrücklich alle Geschlechteridentitäten gemeint.

Stand:

Februar 2026

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1 Entwicklung der Investitionen in Deutschland.....	4
2 Entwicklung der Leasing-Branche	6
2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft	6
2.2 Leasing-Quoten	8
2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter.....	8
2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen	10
3 Investitionsperspektiven in Deutschland für das Jahr 2026.....	12
Abbildungsverzeichnis.....	15
Literatur	15

Zusammenfassung

Die Leasing-Branche ist – wie die Gesamtwirtschaft – weiterhin von einem Umfeld wirtschaftlicher Stagnation geprägt. Das reale Bruttoinlandsprodukt liegt auf dem Niveau vor der Corona-Pandemie, die Investitionstätigkeit bleibt schwach. Vor diesem Hintergrund entwickelte sich das Leasing-Neugeschäft im Jahr 2025 nominal moderat positiv, real jedoch stagnierend.

Das Volumen des gesamten Leasing-Neugeschäfts (Mobilien- und Immobilien-Leasing) stieg von 70,13 Milliarden Euro im Jahr 2024 auf 72,04 Milliarden Euro im Jahr 2025 (+2,7 Prozent). Da der BIP-Deflator der Bruttoanlageinvestitionen in ähnlicher Größenordnung lag, ergibt sich inflationsbereinigt eine Stagnation. Das Mobilien-Leasing bleibt mit 71,16 Milliarden Euro (+2,6 Prozent) die mit Abstand bedeutendste Sparte. Das Immobilien-Leasing verzeichnete zwar einen deutlichen prozentualen Anstieg um knapp 10 Prozent auf 0,88 Milliarden Euro, bleibt jedoch aufgrund seines geringen und volatilen Volumens von untergeordneter Bedeutung. Dynamischer entwickelte sich der Mietkauf, dessen Volumen um 6,2 Prozent auf 11,08 Milliarden Euro zunahm. Das gesamte Finanzierungsvolumen der Leasing-Branche (Leasing und Mietkauf) erhöhte sich damit auf 83,12 Milliarden Euro (+3,2 Prozent).

Die gesamtwirtschaftliche Leasing-Quote ist im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Die Mobilien-Leasing-Quote erhöhte sich von 26,0 auf 26,6 Prozent. Hinsichtlich der Objektstruktur dominiert weiterhin der Bereich Pkw und Kombi. Mit einem Volumen von 52,70 Milliarden Euro entfielen 64,1 Prozent des Anschaffungswerts aller über Leasing und Mietkauf finanzierten Objekte auf diese Kategorie (+3,3 Prozent). Die zweitgrößte Objektgruppe bilden Busse, Lkw, Anhänger und Transporter mit 10,69 Milliarden Euro (13,0 Prozent Marktanteil), wobei das Volumen gegenüber dem Vorjahr unverändert blieb. Produktionsmaschinen verzeichneten einen Rückgang um 5,5 Prozent auf 4,96 Milliarden Euro und spiegeln damit die konjunkturelle Schwäche wider. Dagegen wuchs der Bereich IT, Software und Cloud-Anwendungen um 9,0 Prozent auf 2,89 Milliarden Euro. Rückläufig entwickelten sich das Leasing von Fahrrädern und E-Rollern (-8,2 Prozent) sowie die immateriellen Wirtschaftsgüter (-41,6 Prozent). Bei Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen ist der starke nominale Zuwachs im Wesentlichen auf Großaufträge zurückzuführen. Positiv entwickelte sich zudem der Bereich der Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien mit einem Volumen von über einer Milliarde Euro.

Der Pkw-Markt besitzt für die Leasing-Branche weiterhin eine zentrale Bedeutung. Die gesamten Pkw-Neuzulassungen in Deutschland stiegen 2025 leicht um 1,4 Prozent auf 2,86 Millionen Fahrzeuge. Deutlich dynamischer entwickelte sich hingegen die Zahl der bilanzierten Leasing-Verträge (inklusive Mietkauf), die um 4,7 Prozent auf 1,50 Millionen zunahm. Der Anteil der geleasten oder per Mietkauf finanzierten Neuzulassungen erhöhte sich von 2024 auf 2025 damit von 50,8 Prozent auf 52,4 Prozent. Besonders stark wuchs der Bereich batterieelektrischer Fahrzeuge: Die Anzahl der durch Leasing finanzierten BEV stieg um 46,9 Prozent. Der Leasing-Anteil an den BEV-Neuzulassungen nähert sich damit zwei Dritteln.

Insgesamt zeigt sich, dass die Leasing-Branche trotz gesamtwirtschaftlicher Schwäche ihre Marktposition behauptet und in einzelnen Segmenten – insbesondere im Bereich der Elektromobilität – weiter ausbauen konnte. Real stagniert das Neugeschäft zwar, die steigenden Leasing-Quoten und die hohe Bedeutung im Pkw-Segment unterstreichen jedoch die strukturelle Relevanz der Branche für Investitionen und Transformationsprozesse in Deutschland.

1 Entwicklung der Investitionen in Deutschland

Die deutsche Wirtschaft hat sich auch im Jahr 2025 nicht wirklich aus ihrer langjährigen Bewegungslosigkeit lösen kann. Das reale Bruttoinlandsprodukt lag gerade einmal um 0,2 Prozent über dem Vorjahr und damit aber mehr oder weniger noch auf dem Produktionsniveau des Jahres 2019. Dies erklärt sich zum Teil aus der anhaltenden Exportschwäche, die vor allem die industrielle Wertschöpfung belastet und entsprechend in die verbundenen unternehmensnahen Dienstleistungen hineinwirkt. Die preisbereinigten Ausfuhren lagen nach den Rückgängen in den beiden Vorjahren nunmehr im Jahr 2025 um 0,4 Prozent unter dem Niveau von 2024. Die Warenexporte, auf die hierzulande rund vier von fünf Ausfuhren entfallen, gingen sogar um 1,0 Prozent zurück. Die schwächere Dynamik der Weltwirtschaft im Gefolge der Handelskonflikte, des Protektionismus und der allgemeinen geopolitischen Umbrüche beeinträchtigen anhaltend das deutsche Ausfuhrgeschäft. Hinzu kommen preisliche Wettbewerbsnachteile durch hohe Arbeits-, Energie- und Bürokratiekosten sowie die Aufwertung des Euro gegenüber wichtigen Handelspartnern. Erfreulicherweise konnte sich der private Konsum im Jahr 2025 wieder erholen und legte um 1,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Die Konsumdynamik blieb trotz der sich normalisierenden Inflationsraten von gut 2 Prozent jedoch auch im vergangenen Jahr unter ihrem Potenzial. Die zunehmende Arbeitslosigkeit, der Verlust an industrieller Beschäftigung und die insgesamt gedämpften Beschäftigungsperspektiven belasteten das Konsumklima in Deutschland (Bardt et al., 2025).

Die langwierige Investitionskrise in Deutschland mit ihren auch dämpfenden Auswirkungen auf das Leasing-Geschäft konnte im Jahr 2025 nicht überwunden werden. Die gesamten Bruttoanlageinvestitionen lagen um 0,2 Prozent unter dem bereits schlechten Vorjahresvolumen. Mit Ausnahme der leichten Erholung im Jahr 2021 waren die gesamten Investitionen in Deutschland in den letzten sechs Jahren rückläufig und im Jahresdurchschnitt 2025 lagen die realen Bruttoanlageinvestitionen um fast 8 Prozent unter dem Jahresvolumen von 2019. Besorgniserregend ist dabei der starke Rückgang der privatwirtschaftlichen Investitionen, auf die rund 85 Prozent der nominalen Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland entfallen. Diese waren in preisbereinigter Rechnung im Jahr 2025 um gut 11 Prozent niedriger als 2019. Dagegen sind die staatlichen Investitionen in den letzten Jahren deutlich angestiegen und sie übertrafen zuletzt das Niveau von 2019 um fast 15 Prozent. Die Investitionserwartungen der vom Institut der deutschen Wirtschaft traditionell zum Jahresende befragten Verbände hatten für das Jahr 2025 kein Ende der privatwirtschaftlichen Investitionskrise erkennen lassen (Grömling, 2024; Grömling/Hentze, 2025). Nur 9 Verbände rechneten mit einem Plus im vergangenen Jahr, dagegen 20 Verbände mit einem Minus. Dieses unterm Strich negative Erwartungsbild hatte sich im Jahr 2025 dann auch faktisch bewahrheitet. Das schlechte Auslandsgeschäft und die damit verbundenen Verunsicherungen beeinträchtigten das Investitionsklima. Hinzu kamen die Verunsicherungen im Kontext der energiepolitischen Transformation. Wirtschaftspolitische Maßnahmen der neuen Regierung hatten noch keine sichtbaren Wirkungen gezeigt (Bardt/Grömling, 2025).

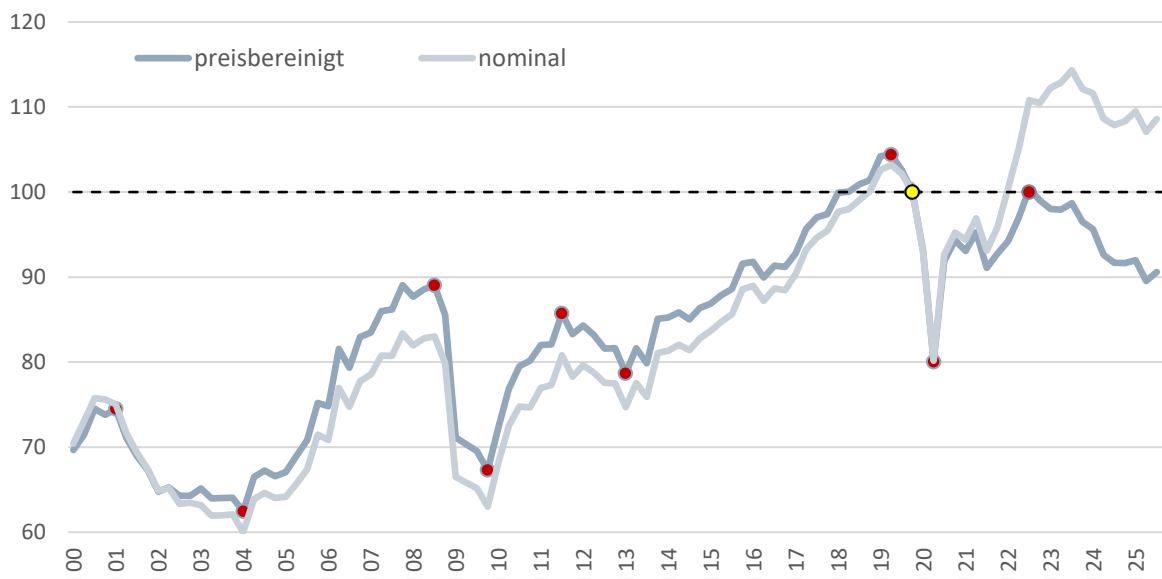
Mit Blick auf die einzelnen Investitionsbereiche, die im Rahmen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen abgegrenzt und dargestellt werden, zeigt sich unverändert ein gemischtes Bild. Zunehmend positiv verlaufen die Investitionen in Sonstigen Anlagen. Nach dem Pandemiebedingten Einbruch im ersten Quartal 2020 war mit Ausnahme des deutlichen Rückgangs im ersten Quartal 2024 ein durchgehender Anstieg in den letzten Jahren zu verzeichnen. Zu diesen immateriellen Kapitalgütern zählen die Ausgaben von Unternehmen und Staat für Forschung und Entwicklung, Software und Datenbanken. Im Jahr 2025 lagen diese Investitionen in preisbereinigter Rechnung um gut 16 Prozent über dem Jahresdurchschnitt von 2019. Dies

signalisiert einen Strukturwandel hin zu immateriellen und für die Digitalisierung wichtigen Produktionsgütern und kann als auch ein positives Signal für den Investitionsstandort Deutschland verstanden werden.

Dagegen sind die realen Bauinvestitionen im Jahr 2025 weiter zurückgegangen. Das Vorjahresniveau wurde um 0,6 Prozent unterschritten und das Investitionsvolumen von 2019 um 13 Prozent. Der Wohnungsbau blieb auch im vergangenen Jahr schwach, da er unter hohen Bau- und Finanzierungskosten leidet und auf politische Impulse angewiesen ist. Mit dem sogenannten „Bauturbo“ sowie der Reaktivierung der Neubauförderung für Effizienzhäuser hat die Bundesregierung verbesserte Rahmenbedingungen geschaffen (Bardt et al., 2025). Auch die beabsichtigten beschleunigten Planungs- und Genehmigungsverfahren sind unterstützend. Die im Rahmen des Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) vorgesehenen Mehrausgaben dürften insgesamt positiv wirken, vor allem im Tiefbau und im öffentlichen Nichtwohnungsbau (Hentze et al., 2025).

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland

Saison- und arbeitstäglich bereinigte Ausrüstungsinvestitionen, Index 4. Quartal 2019 = 100



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Die Ausrüstungsinvestitionen, zu denen Maschinen, Geschäftsausstattungen, Nutzfahrzeuge sowie militärische Güter zählen, lagen auf Basis preisbereinigter Werte im Gesamtjahr 2025 um gut 11 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2019. In Abbildung 1-1 sind auf Basis von preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigten Daten die Probleme in diesem zentralen Investitionsbereich deutlich erkennbar. Die Erholung der Ausrüstungsinvestitionen nach dem starken Einbruch im Jahr 2020 wurde mit den geopolitischen Verwerfungen, die mit der russischen Invasion in der Ukraine ausgelöst wurden und mit den globalen Handelskonflikten ihre Fortsetzung erfahren, ab dem Jahr 2022 gestoppt. Seitdem sind diese Investitionen erneut deutlich eingebrochen. Vor allem die Investitionen in Maschinen und Geräte (einschließlich militärischer Waffensysteme) unterschritten im vergangenen Jahr nochmals das schlechte Vorjahresergebnis, und zwar um 2,7 Prozent. Dies weist deutlich darauf hin, dass die insbesondere an diesem Bereich festmachbare Investitionskrise in Deutschland bislang nicht überwunden wurde. Die für die nächsten Jahre beabsichtigten

Verbesserungen der investiven Rahmenbedingungen durch die neue Bundesregierung zeigten bislang noch keine Wirkung auf die Investitionsneigung der Unternehmen (Bardt/Grömling, 2025). Für Bewegung im gesamten Aggregat der Ausrüstungsgüter sorgen bislang starke Schwankungen bei den Fahrzeuginvestitionen. Diese lagen im Jahr 2025 aber auch um fast 12 Prozent unter dem Niveau von 2019.

In Abbildung 1-1 werden wie in den vorhergehenden Analysen (Grömling/Kauder, 2024; Grömling/Hentze, 2025) neben den preisbereinigten Werten auch die nominalen Investitionsausgaben dargestellt. Dies soll aufzeigen, dass bei der Analyse und Bewertung der Investitionstätigkeit in Deutschland auch Preiseffekte relevant sind. Während die preisbereinigten Ausrüstungsinvestitionen im Jahr 2025 um 11 Prozent unter dem Jahresdurchschnitt von 2019 lagen, übertrafen die nominalen Investitionen dieses Vergleichsniveau um gut 7 Prozent. Die Divergenz erklärt sich aus den zwischenzeitig hohen Preisanstiegen bei diesen Investitionsgütern aufgrund der starken Kostenanstiege durch verknappte Materialien und hohe Energiekosten. Dies war vor allem im Jahr 2022 der Fall. Mit Blick auf die letzten beiden Jahre war sowohl bei den preisbereinigten als auch bei den nominalen Ausrüstungsinvestitionen ein Rückgang zu verzeichnen. Das nominale Investitionsvolumen lag im Jahr 2025 um 3,7 Prozent unter dem Niveau von 2023 – auf realer Ebene waren es 7,2 Prozent.

2 Entwicklung der Leasing-Branche

Die Leasing-Branche sieht sich prinzipiell denselben Entwicklungen ausgesetzt wie die Gesamtwirtschaft. Das Bruttoinlandsprodukt liegt gegenwärtig real auf dem gleichen Niveau wie vor der Corona-Pandemie, die Arbeitslosigkeit steigt und die Investitionen bleiben schwach. In diesem Umfeld jahrelanger wirtschaftlicher Stagnation steht auch die Leasing-Branche vor Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund zeigt dieser Abschnitt, wie sich die Leasing-Branche im Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 entwickelt hat. Zuerst erfolgt eine Darstellung der Investitionen im gesamten Leasing-Sektor. Anschließend werden Leasing-Quoten berechnet, um den Anteil der Leasing-Branche an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen zu zeigen. Darauf folgend werden einzelne Objektgruppen und ihre Relevanz für die Leasing-Branche betrachtet. Abschließend wird der Sektor Personenkraftwagen (Pkw) genauer untersucht, der nach wie vor eine erhebliche Bedeutung für die Leasing-Branche aufweist.

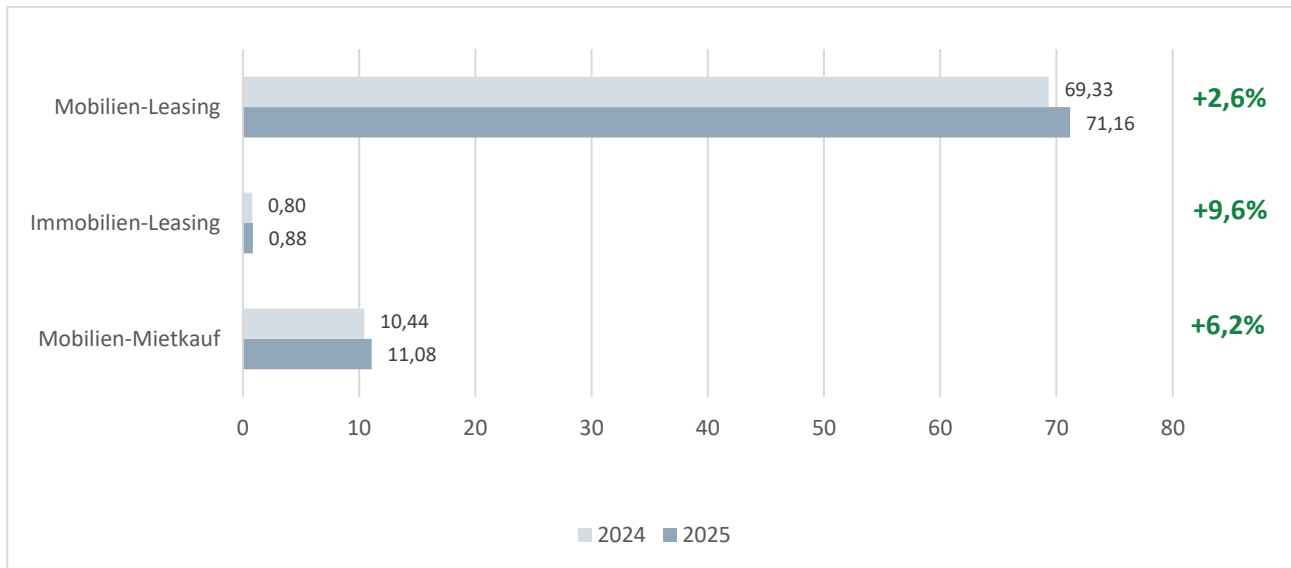
2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft

In der Leasing-Branche erfolgt eine Unterscheidung zwischen Leasing und Mietkauf. Das reine Leasing-Geschäft stellt die Investitionen der Leasing-Wirtschaft für ihre Kunden dar. Mietkäufe werden zwar durch die Leasing-Branche finanziert, gelten jedoch nach strenger Definition nicht als Investitionen der Branche. Dies liegt an der unterschiedlichen bilanziellen Zuordnung zwischen Leasing und Mietkauf. Nur im Leasing-Geschäft wird das Wirtschaftsgut in der Bilanz der Leasing-Gesellschaft erfasst, während beim Mietkauf der Kunde das Objekt bilanziert. Im Folgenden wird neben dem Leasing auch der Mietkauf zu Vergleichszwecken betrachtet. Es ist zu beachten, dass die vorliegenden Zahlen Prognosen darstellen, die auf der Entwicklung in der vorläufigen Vollerhebung des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) basieren und auf die gesamte Leasing-Branche hochgerechnet werden. Die vorläufige Vollerhebung basiert auf den bilanzierten Verträgen. Somit ist der Zeitpunkt der Auslieferung eines Leasing-Objekts maßgeblich und nicht etwa der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.

Besonders bedeutsam ist das Mobilien-Leasing für die Investitionen der Leasing-Wirtschaft (vgl. Abbildung 2-1). Von 2024 auf 2025 stieg das Volumen des Mobilien-Leasings auf Basis der vorliegenden Zahlen von 69,33 auf 71,16 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Anstieg von 2,6 Prozent.

Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2024 auf 2025 in Prozent (grün)



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Weiter sehr gering ist das Niveau beim Immobilien-Leasing, auch wenn eine gewisse Dynamik von 2024 zu 2025 zu erkennen ist. Der Anstieg von 0,80 auf 0,88 Milliarden Euro entspricht einem Plus von 9,6 Prozent. Es sollte jedoch betont werden, dass das Immobilien-Leasing ein volatiles Geschäft mit geringem Gesamtvolumen ist. Aufgrund des prognostischen Charakters und der relativ kleinen Datengrundlage sind die Zahlen daher mit Vorsicht zu interpretieren.

Das Volumen des gesamten Leasing-Neugeschäfts, bestehend aus Immobilien- und Mobilien-Leasing, stieg folglich von 70,13 auf 72,04 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,7 Prozent, welcher etwa zur Hälfte durch ein Großprojekt bei Schienenfahrzeugen zu erklären ist (siehe Abschnitt 2.3). Die Daten sind aufgrund der Erhebungsform nicht preisbereinigt. Der BIP-Deflator der Bruttoanlageinvestitionen dürfte im vergangenen Jahr bei etwa ebenfalls 2,7 Prozent gelegen haben. Unter Berücksichtigung dieser Preisentwicklung im Jahr 2025 ergibt sich inflationsbereinigt (real) eine Stagnation des Leasing-Neugeschäfts.

Eine positive Entwicklung zeigt sich beim Mietkauf. Hier stieg das Volumen nominal um 6,2 Prozent von 10,44 auf 11,08 Milliarden Euro. Auch real zeigt sich somit ein deutliches Plus.

Das gesamte Finanzierungsvolumen der Leasing-Branche – bestehend aus Leasing und Mietkauf – lag hochgerechnet auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten im Jahr 2025 bei 83,12 Milliarden Euro, nach 80,57 Milliarden Euro im Jahr 2024. Dies entspricht einem Plus von 3,2 Prozent.

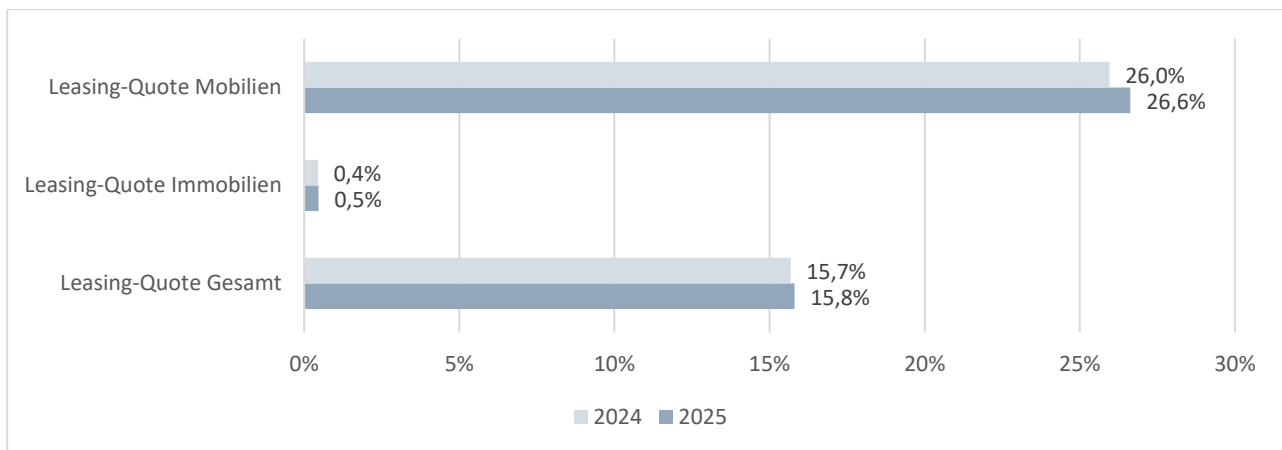
2.2 Leasing-Quoten

Um die Relevanz der Leasing-Wirtschaft einzuschätzen, sind die Investitionen der Branche (also ohne Mietkauf) gesamtwirtschaftlich einzuordnen. Hierfür werden Leasing-Quoten berechnet, die den Anteil der Leasing-Wirtschaft an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen abbilden. Dabei erfolgt eine Unterscheidung zwischen der Leasing-Quote für Mobilien, der Leasing-Quote für Immobilien und der gesamtwirtschaftlichen Leasing-Quote. Die Leasing-Quote für Mobilien wird durch das Verhältnis des Anschaffungswerts der geleasten Objekte zu den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen berechnet, die Maschinen, Geräte und Fahrzeuge umfassen. Bei der Leasing-Quote für Immobilien wird der Anschaffungswert den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen (ohne Wohnbauten) gegenübergestellt. Die gesamtwirtschaftliche Leasing-Quote bezieht sich auf die Summe der gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen und der Bauinvestitionen (ohne Wohnbauten).

In Abbildung 2-2 sind die drei genannten Leasing-Quoten dargestellt. Bei den Mobilien stieg die Leasing-Quote von 26,0 Prozent im Jahr 2024 auf 26,6 Prozent im Jahr 2025.

Abbildung 2-2: Leasing-Quoten

Angaben in Prozent



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Bei den Immobilien fällt die Leasing-Quote außerordentlich gering aus und stagniert bei etwa einem halben Prozent. Nochmals sei darauf hingewiesen, dass die Daten zum Immobilien-Leasing anfällig für Prognosefehler sind und daher mit Vorsicht interpretiert werden sollten. Die gesamte Leasing-Quote stieg von 15,7 Prozent im Jahr 2024 geringfügig auf 15,8 Prozent im Jahr 2025.

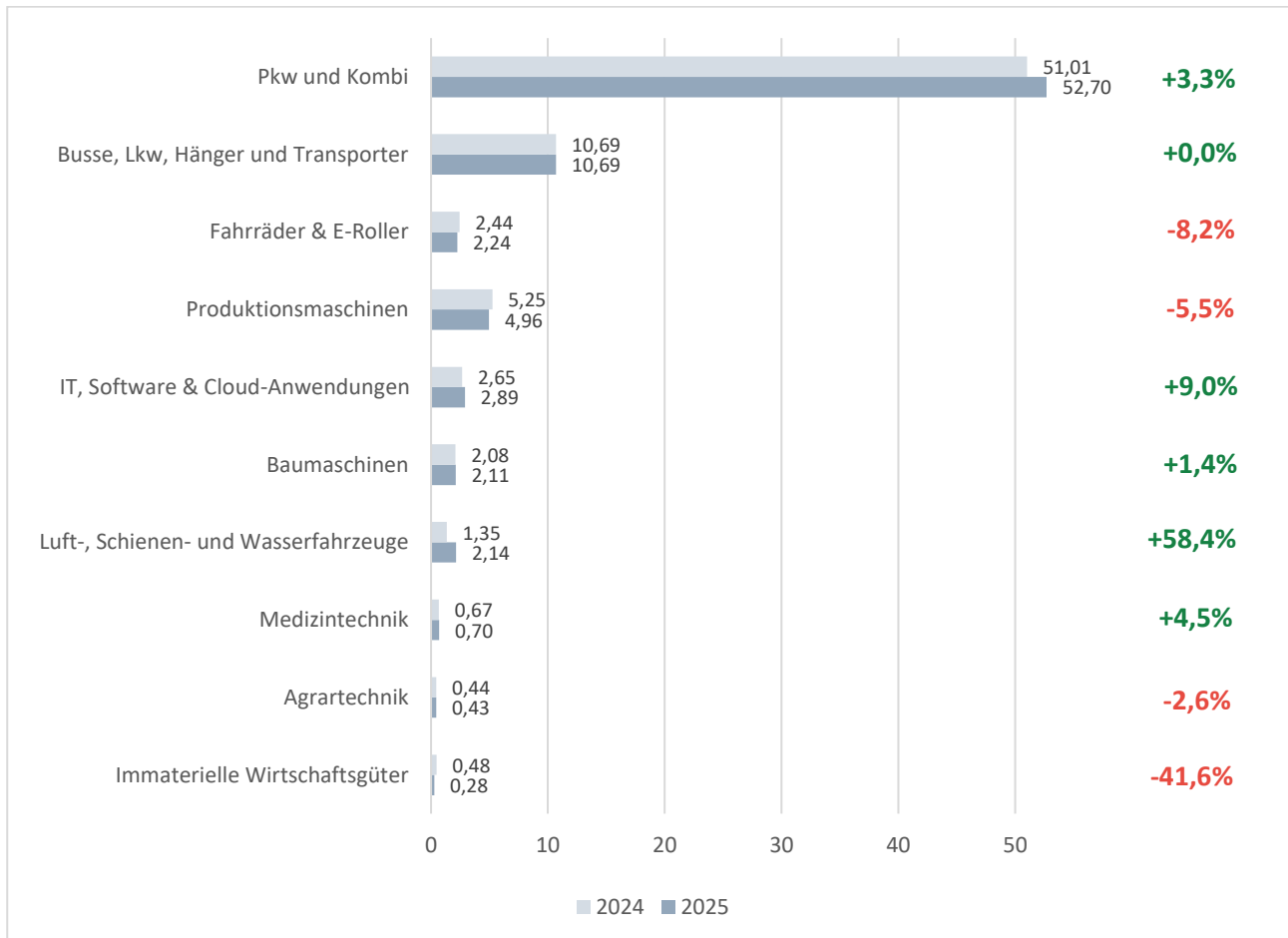
2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter

Die für die Leasing-Wirtschaft bedeutendste Objektgruppe sind **Pkw und Kombi**, wie aus Abbildung 2-3 ersichtlich wird. Im Jahr 2025 flossen 52,70 Milliarden Euro und damit 64,1 Prozent des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte, die mittels Leasing und teilweise per Mietkauf finanziert wurden, in den Bereich Pkw und Kombi. Im Jahr 2024 betrug das Volumen 51,01 Milliarden Euro. Der Anschaffungswert dieser Objektgruppe liegt damit 3,3 Prozent über dem Wert von 2024. Abermals sei darauf verwiesen, dass die Werte nicht preisbereinigt sind. Insgesamt zeigte sich jedoch ein starkes Jahr insbesondere der herstellernahen Leasing-

Gesellschaften und auch ein deutlicher Anstieg bei den batterieelektrischen Fahrzeugen (siehe Abschnitt 2.4). Der Anteil des Mietkaufs ist bei Pkw weitgehend zu vernachlässigen.

Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro; Änderungen des Volumens von 2024 auf 2025 in Prozent (grün/rot)



Die Volumina wurden auf zwei Nachkommastellen gerundet, die Änderungen in Prozent basieren auf den exakten Werten.

Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Institut der deutschen Wirtschaft

Auch die zweitbedeutendste Objektgruppe ist im Verkehrssektor zu finden. Auf **Busse, Lkw, Anhänger und Transporter** entfiel 2025 ein Volumen von 10,69 Milliarden Euro, was genau dem Wert des Jahres 2024 entspricht. Der Marktanteil dieser Objektgruppe lag bei 13,0 Prozent.

Nach Jahren des Wachstums beim Leasing von **Fahrrädern und E-Rollern** ist im zweiten Jahr in Folge ein Rückgang des Volumens zu verzeichnen. Im vergangenen Jahr ergab sich ein Volumen von 2,24 Milliarden Euro, was einem Minus von 8,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Auch die Anzahl der geleasten Fahrräder und E-Roller ist rückläufig (-6,9 Prozent). Neben verringerten realen Einkommen dürfte die schwache Entwicklung in einer gewissen Sättigung begründet liegen. Der Marktanteil von Fahrrädern und E-Rollern am Anschaffungswert aller Leasing-Objekte lag bei 2,7 Prozent.

Ein deutlicher Rückgang zeigt sich auch bei den **Produktionsmaschinen**. Der Anschaffungswert in dieser Objektgruppe sank im Jahr 2025 auf 4,96 Milliarden Euro, nach 5,25 Milliarden Euro im Jahr 2024. Dies

entspricht einem Rückgang von 5,5 Prozent und ist konsistent mit dem schwachen Bild der Konjunktur. Mit einem Anteil von 6,0 Prozent an allen Leasing-Objekten, die mittels Leasing oder Mietkauf finanziert wurden, sind die aggregierten Produktionsmaschinen weiterhin die drittstärkste Objektgruppe.

Ein deutliches Wachstum zeigt sich in der Objektgruppe **IT, Software und Cloud-Anwendungen**, deren Volumen 2025 um 9,0 Prozent von 2,65 Milliarden Euro auf 2,89 Milliarden Euro anstieg. Der Zuwachs basiert zumeist auf Software, die mit Hardware zusammen verleast wird. Der Anteil an allen Objektgruppen lag bei 3,5 Prozent. Leicht zulegen konnte im Jahr 2025 der Bereich **Baumaschinen**, der um 1,4 Prozent anstieg. Das Volumen betrug im vergangenen Jahr 2,11 Milliarden Euro, nach 2,08 Milliarden Euro im Jahr 2024. Ein Grund für den etwas überraschenden Anstieg könnten erste Auswirkungen des Sondervermögens sein, das mit einem Kapazitätsaufbau im Bausektor einhergehen dürfte. Der Marktanteil der Baumaschinen lag bei 2,6 Prozent. Bei den **Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen** ist 2025 gegenüber 2024 ein drastischer Zuwachs um 58,4 Prozent von 1,35 Milliarden Euro auf 2,14 Milliarden Euro zu beobachten. Allerdings ist der deutliche Anstieg im Jahr 2025 durch Großaufträge zustande gekommen, so dass sich bereinigt um die Großaufträge von 2024 auf 2025 ein Rückgang von schätzungsweise 15,5 Prozent ergibt. Der Marktanteil der Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge betrug im Jahr 2025 rund 2,6 Prozent.

Unterschiedliche Dynamiken sind bei den drei kleinsten Objektgruppen ersichtlich. Bei der **Medizintechnik** zeigt sich ein Zuwachs von 0,67 Milliarden Euro auf 0,70 Milliarden Euro oder von 4,5 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,9 Prozent). Ein leichtes Minus weist die Objektgruppe **Agrartechnik** auf. Hier sank das Volumen von 0,44 Milliarden Euro auf 0,43 Milliarden Euro oder um 2,6 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,5 Prozent). Die **immateriellen Wirtschaftsgüter** verzeichneten den größten relativen Rückgang unter allen Objektgruppen. Das Volumen sank hier um 41,6 Prozent von 0,48 Milliarden Euro auf 0,28 Milliarden Euro (Anteil an allen Objektgruppen: 0,3 Prozent).

Zuletzt sei in der Kategorie „Sonstige Güter“ auf die Dynamik des Leasings im Bereich der **Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien** hingewiesen. Hier zeigte sich im vergangenen Jahr erneut ein deutlicher Zuwachs, womit sich das Niveau über der Marke von 1 Milliarde Euro einpendelt.

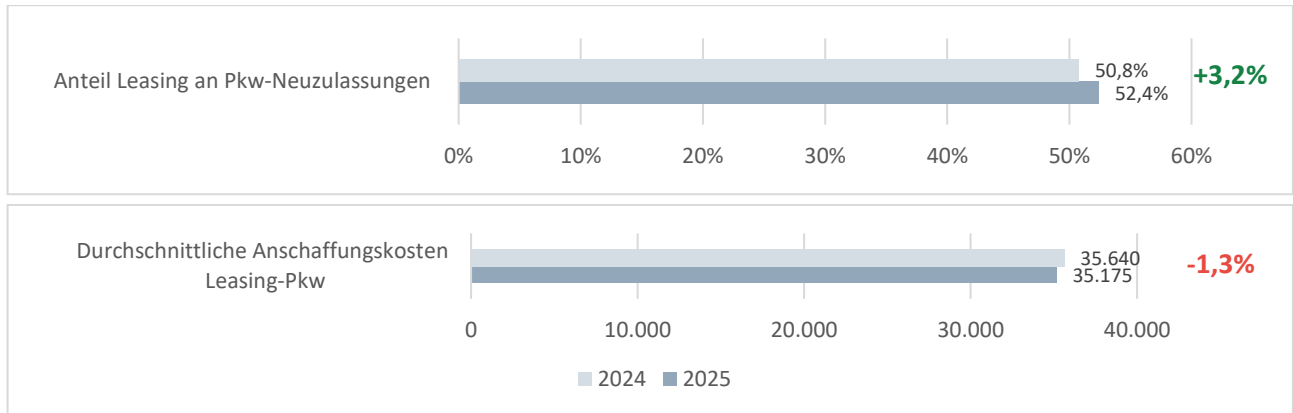
2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen

Der Pkw-Markt ist für die Leasing-Branche von überragender Bedeutung (Abbildung 2-4). Ebenso ist auch die Leasing-Branche für den Pkw-Markt wichtig. Der gesamte Pkw-Markt – nicht auf Leasing beschränkt – hat sich nur leicht positiv entwickelt: Die Neuzulassungen lagen hierzulande im Jahr 2025 bei 2,86 Millionen Pkw, nach 2,82 Millionen Einheiten im Jahr 2024 (Kraftfahrt-Bundesamt, 2026). Dies entspricht einem Plus von 1,4 Prozent. Ein Blick darauf, wie sich die Zulassungszahlen bei den einzelnen Herstellern entwickelt haben, offenbart dabei deutliche Unterschiede.

Einen stärkeren Anstieg verzeichnete dagegen die Leasing-Branche: Die auf Basis der vorliegenden Zahlen prognostizierte Anzahl der bilanzierten Leasing-Verträge (inklusive Mietkauf) stieg um 4,7 Prozent. Nach 1,43 Millionen Verträgen im Jahr 2024 lag der Wert im Jahr 2025 bei 1,50 Millionen. Der Anteil der geleasten oder per Mietkauf finanzierten neu zugelassenen Pkw an allen neu zugelassenen Pkw stieg ebenfalls an. Wie Abbildung 2-4 zeigt, betrug der Leasing-Anteil im Jahr 2025 52,4 Prozent, nach 50,8 Prozent im Jahr 2024.

Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt

Angaben in Prozent und Euro, Änderungen von 2024 auf 2025 in Prozent (grün/rot)



Quellen: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen; Deutsche Automobil Treuhand; Kraftfahrt-Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Im Jahr 2025 verzeichnete der gesamte Pkw-Markt einen leichten Anstieg des durchschnittlichen Anschaffungswerts auf 44.560 Euro, im Vergleich zu 43.530 Euro im Jahr 2024 (Deutsche Automobil Treuhand, 2026). Dies entspricht einem Anstieg von 2,4 Prozent. Im Leasing-Markt zeigte sich ein moderater Rückgang, wobei der durchschnittliche Anschaffungswert für Pkw von 35.640 Euro im Jahr 2024 auf 35.175 Euro im Jahr 2025 fiel, was einem Minus von 1,3 Prozent entspricht.

Der positive Trend des gesamten Marktes für Leasing-Pkw wurde wesentlich durch den Zuwachs bei batterieelektrischen Pkw (BEV) getrieben. So wuchs die Anzahl der durch Leasing-Gesellschaften neu zugelassenen BEV im Jahr 2025 um 46,9 Prozent auf rund 356.000 Fahrzeuge. Der absolute Zuwachs von etwa 114.000 BEV überkompensierte den Rückgang bei Verbrennern, der bei etwa 90.000 Fahrzeugen lag. Die vom Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlichten Daten der Neuzulassungen von BEV im gesamten Pkw-Markt zeigen einen Zuwachs von 43,2 Prozent. Dadurch erhöhte sich der Leasing-Anteil an den BEV-Neuzulassungen auf annähernd zwei Drittel. Damit zeigt sich, dass diese Finanzierungsart einen entscheidenden Anteil an Transformationsprozessen haben kann.

3 Investitionsperspektiven in Deutschland für das Jahr 2026

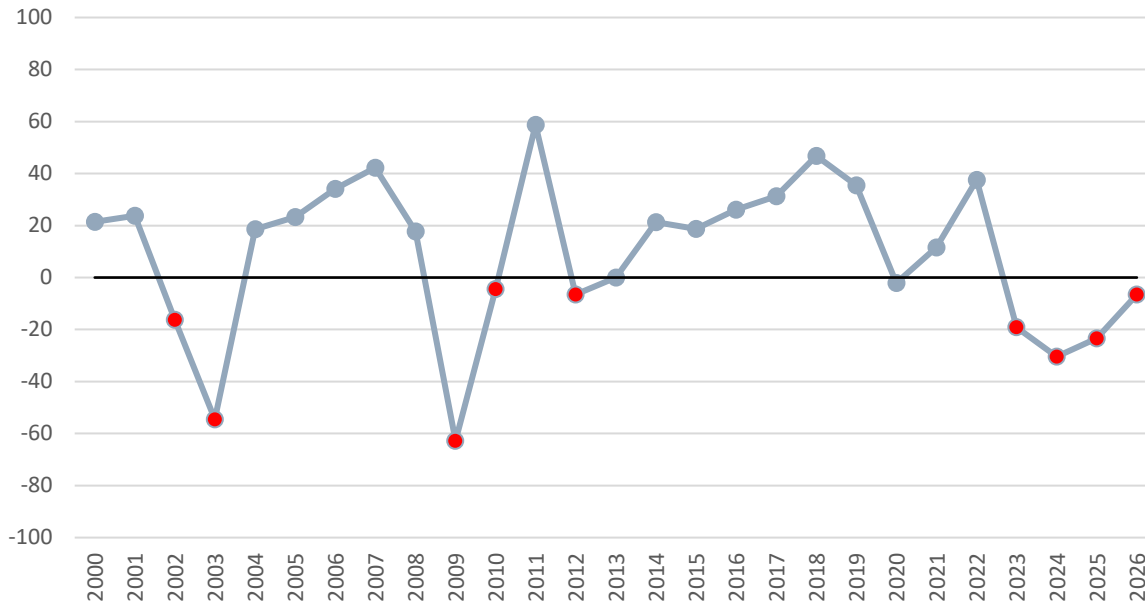
Nach Jahren der Bewegungslosigkeit wird für die deutsche Wirtschaft in diesem Jahr ein moderates Wachstum von rund 1 Prozent erwartet. Die Streuweite gemäß Consensus Forecasts vom Februar 2026 (Consensus Economics, 2026) reicht dabei von 0,7 Prozent bis 1,8 Prozent. Die allesamt ein besseres Wirtschaftsjahr 2026 signalisierenden Konjunkturprognosen werden auch vom Ergebnis der aktuellen IW-Verbandsumfrage untermauert (Grömling, 2025a). An der Befragung vom Jahresende 2025 haben sich insgesamt 46 Verbände (einschließlich des BDL) aus der Breite der Volkswirtschaft beteiligt. Davon erwarten 19 Verbände in diesem Jahr eine höhere Produktion als 2025. Mit 18 erwartet nahezu die gleiche Anzahl an Verbänden eine gleichbleibende Wirtschaftsleistung ihrer Branche. Dagegen gehen 9 Wirtschaftsverbände von einem Rückgang im Jahr 2026 aus. Die Anzahl der pessimistisch gestimmten Verbände ist seit dem Höchstwert 2023 durchgehend gesunken. Von einem dominierenden Optimismus ist das aktuelle Erwartungsbild jedoch noch ein gutes Stück entfernt und aus dem leicht positiven Saldo lässt sich keine starke wirtschaftliche Dynamik und hohe Aufschwungsqualität ableiten.

Wie bereits im Rahmen der IW-Verbandsumfrage vom Jahreswechsel 2024/2025 fallen die Beschäftigungs- und Investitionserwartungen auch für 2026 deutlich schlechter aus als die Produktions- und Geschäftsperspektiven (zu den Beschäftigungsperspektiven siehe Grömling, 2025a). Dies untermauert die Einschätzung, dass eine umfassende konjunkturelle Wende in Deutschland mit einer nennenswerten Dynamik im Jahr 2026 nicht in Aussicht steht. Die insgesamt verhaltenen Investitionsaussichten für das laufende Jahr decken sich auch mit den Investitionserwartungen gemäß der IW-Konjunkturumfrage unter rund 2.000 Unternehmen vom Herbst 2025 (Grömling, 2025b). Auf Basis der aktuellen Verbandsumfrage (Grömling, 2025a) haben für dieses Jahr insgesamt die Verbände, die für ihre Branche rückläufige Investitionen erwarten, noch leicht die Oberhand: Während 14 Verbände geringe Investitionsausgaben melden, rechnen 11 Verbände mit höheren Investitionen im Vergleich mit dem Jahr 2025. In 21 von 46 Verbänden wird von stabilen Investitionen im Jahr 2026 ausgegangen. Für das Jahr 2025 gingen noch 20 Verbände von niedrigeren und nur 9 von höheren Investitionen aus.

Somit lässt sich aus dem aktuellen Befund keine kräftige und umfassende Erholung der Investitionstätigkeit in Deutschland ableiten. Dies wird auch aus der Einordnung des aktuellen Befundes in den langfristigen Kontext der Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage erkennbar (Abbildung 3-1). Da die Anzahl der an der IW-Umfrage teilnehmenden Verbände nicht konstant ist, wird der Saldo aus positiven und negativen Meldungen jeweils auf die Anzahl der teilnehmenden Verbände normiert. Dadurch wird die Verlaufsfigur nicht verändert, sondern lediglich an die schwankende Teilnehmerzahl angepasst. Zudem wird eine intertemporale Vergleichbarkeit der Ergebnisse ermöglicht (siehe hierzu auch die Auswertungen für die letzten Jahre gemäß Grömling/Kauder, 2022; 2023, 2024 und Grömling/Hentze, 2025). Die schwach negativen Erwartungen und der daraus abgeleitete Saldenwert für das Jahr 2020 sind vor dem Hintergrund zu verstehen, dass die Corona-Pandemie zum Befragungszeitraum Ende 2019 nicht zu erahnen war. Das gleiche gilt für die überaus positiven Investitionserwartungen für das Jahr 2022. Zum Befragungszeitpunkt Ende 2021 war die russische Invasion in der Ukraine und die damit einhergehenden Belastungen für das Investitionsklima in Deutschland ebenfalls nicht vorherzusehen.

Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände

Saldo aus positiven und negativen Investitionserwartungen für das jeweils angegebene Jahr in Prozent der teilnehmenden Verbände¹⁾



1) Relative Betrachtung, weil die Anzahl der teilnehmenden Verbände nicht konstant ist. Investitionsperspektiven der Verbände beziehen sich auf die Erwartungen der von den Verbänden vertretenen Branchen.

Quelle: IW-Verbandsumfragen

Während die deutlich negativen Saldenwerte für die Investitionspläne für die letzten drei Jahre einen Rückgang der Investitionen signalisierten – der dann auch eingetreten war – weisen die aktuellen Befragungswerte eher auf eine mehr oder weniger stabile Investitionstätigkeit hin. Jedenfalls gehen die vom IW befragten Verbände in Summe nicht von einer deutlichen Erholung der Investitionstätigkeit in diesem Jahr aus. Gleichwohl stehen hinter diesem Gesamtbefund auch deutlich voneinander abweichende Erwartungen.

- Im Rahmen der IW-Verbandsumfrage (Grömling, 2025a) wird mit Blick auf die Industrie lediglich in der Pharmaindustrie, im Luft- und Raumfahrzeugbau, im Maschinenbau sowie in der Gummiindustrie mit höheren Investitionen als im Jahr 2025 geplant. Hinzu kommen wie im Vorjahr die positiven Investitionspläne in der Energie-, Wasser- und Entsorgungswirtschaft. Zunehmende Investitionen meldet das Baugewerbe, wohingegen die Bauindustrie und das Handwerk von niedrigeren Investitionsbudgets ausgehen. Im Dienstleistungssektor sind höhere Investitionsabsichten wie in der Umfrage für das Jahr 2025 ebenfalls auf wenige Branchen beschränkt (Finanz- und Versicherungswirtschaft sowie Gastgewerbe).
- Gleichbleibende Investitionen erwarten weite Teile der Industrie und der Dienstleistungsökonomie. Innerhalb der Industrie sind das zum Beispiel die Elektroindustrie, Feinmechanik/Optik oder Schiffbau/Meerestechnik. Auch eher baunahe Bereiche wie Steine/Erden, Glasindustrie, Holz- und Kunststoff sowie Immobilienwirtschaft halten ihre Investitionsbudget konstant. Die Bereiche Informationswirtschaft, Messe- und Werbewirtschaft, Medien und Zeitschriften wollen ebenfalls gleich viel investieren wie im Jahr 2025.

- Dagegen wird beispielsweise in der Automobilindustrie, in der Chemieindustrie sowie in der gesamten Papierwirtschaft von niedrigeren Investitionen im Jahr 2026 ausgegangen. Hier schlagen sich die hohen Anpassungslasten durch die geopolitischen Verwerfungen, aber auch die insgesamt ungünstigen Standortbedingungen für Investitionen in den energieintensiven Wirtschaftsteilen der Volkswirtschaft nieder. Das gilt zudem für die Gießereien und die Keramische Industrie. Unter den Dienstleister sind die Investitionsaussichten im Groß- und Außenhandel sowie bei den Speditionen schlechter als im Vorjahr.

Gemäß der Konjunkturprognosen, die zum Jahresanfang 2026 vorliegen, wird mit Blick auf die Ausrüstungsinvestitionen im Durchschnitt von einem Zuwachs von real knapp 3 Prozent ausgegangen (Consensus Economics, 2026). Die Streuweite reicht dabei gleichwohl von real knapp einem halben Prozent bis über 6 Prozent. Einen weiteren Rückgang prognostiziert derzeit keine Institution. Als Begründung für die Trendwende sprechen in erster Linie die über die letzten Jahre aufgebauten und hohen Ersatzbedarfe. Hinzu kommen die allmählich einsetzenden Investitionen im militärischen Bereich. Die Änderungen an der Schuldenbremse und die Einrichtung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität werden zumindest die nominalen Investitionsausgaben des Staates in den nächsten Jahren begünstigen (Hentze et al., 2025). Gleichwohl werden auch weiterhin langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren den Mittelabfluss bremsen. Hinzu kommt, dass der größere fiskalische Spielraum teilweise zum Ausgleich von Haushaltsdefiziten genutzt wird und die Politik das Versprechen ausschließlich zusätzlicher Investitionen nicht einhalten und so das langfristige Potenzial des Sondervermögens nicht ausschöpft wird (Hentze, 2025; SVR, 2025).

Von entscheidender Bedeutung wird neben den geopolitischen Rahmenbedingungen sein, ob und wie ausgeprägt sich die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen für Investitionen am Standort Deutschland verbessern. In diesem Kontext wurde auf Basis der IW-Konjunkturumfrage vom Herbst 2025 evaluiert, wie bestimmte Maßnahmen und wirtschaftspolitische Entscheidungen von den Unternehmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf ihre eigene Investitionstätigkeit im Jahr 2026 und mittelfristig darüber hinaus bewertet werden (Bardt/Grömling, 2025). Insgesamt wird bei allen analysierten Maßnahmen mit ansteigenden Wirkungen im Zeitablauf gerechnet. Positive Wirkungen auf die Unternehmensinvestitionen werden vor allem mit einem Bürokratieabbau und einer Senkung der Energiekosten erwartet. An dritter Stelle stehen die Beschleunigung und Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung. Mittelfristig steigt auch die Bedeutung von niedrigeren Unternehmenssteuern und besseren Abschreibungsbedingungen für privatwirtschaftliche Investitionen. Die Wirkungen höherer staatlicher Investitionen rangieren im Mittelfeld. Als Investitionsbremse erweist sich im Urteil der Unternehmen die fehlende Reformbereitschaft der Bundesregierung zur Stabilisierung der Sozialversicherungen. Die Unternehmen befürchten weitere ansteigende Sozialbeiträge insbesondere in der Renten- und Krankenversicherung und damit steigende Lohnnebenkosten. Die Ergebnisse der IW-Befragung zeigen, dass kurz- und mittelfristig keine großen branchenspezifischen Unterschiede bestehen. Wichtige Verbesserungen der Standort- und Investitionsbedingungen kommen vielmehr der gesamten Volkswirtschaft zugute.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland	5
Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf	7
Abbildung 2-2: Leasing-Quoten	8
Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf	9
Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt.....	11
Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände.....	13

Literaturverzeichnis

Bardt, Hubertus et al., 2025, Immerhin ein Plus. IW-Konjunkturprognose Winter 2025, IW-Report, Nr. 64, Köln

Bardt, Hubertus / Grömling, Michael, 2025, Wirken die Maßnahmen der neuen Bundesregierung auf Investitionen in Deutschland? Ergebnisse einer Unternehmensbefragung, in: IW-Trends, 52. Jg., Nr. 4, S. 71-88

Consensus Economics, 2026, Consensus Forecasts. Survey of International Economic Forecasts, February 2026, London

Deutsche Automobil Treuhand, 2026, DAT-Report 2026, Kurzbericht, https://www.dat.de/fileadmin/de/images/produkte/DAT_Report/DAT_Report_NEW/2026/DAT-Report-2026-Kurzbericht.pdf [9.2.2025]

Grömling, Michael, 2024, Unterm Strich Null. Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage für 2025, IW-Report, Nr. 50, Köln

Grömling, Michael, 2025a, IW-Verbandsumfrage für 2026. Ein Ende der Misere?, IW-Report, Nr. 69 Köln

Grömling, Michael, 2025b, Stimmungsumschwung lässt auf sich warten. IW-Konjunkturumfrage Herbst 2025, IW-Report, Nr. 51, Köln

Grömling, Michael / Hentze, Tobias, 2025, Leasing-Marktbericht 2025, Gutachten im Auftrag des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2022, Leasing-Marktbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2023, Leasing-Marktbericht 2023, Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2024, Leasing-Marktbericht 2024, Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin

Hentze, Tobias, 2025, Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität: Ein Verschiebebahnhof mit vielen Gleisen, IW-Kurzbericht, Nr. 91, Köln

Hentze, Tobias et al., 2025, Ökonomische Restriktionen für die Umsetzung des Finanzpakets, IW-Policy Paper, Nr. 6, Köln

Kraftfahrt-Bundesamt, 2026, Fahrzeugzulassungen im Dezember 2025 – Jahresbilanz, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm01_2026_n_12_25_pm_komplett.html [9.2.2026]

Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, 2025, Perspektiven für morgen schaffen – Chancen nicht verspielen, Jahresgutachten 2025/2026, Wiesbaden