

Leasing zurück auf der Überholspur 12% Wachstum bei Mobilien 2011 – gedämpfte Erwartungen für 2012

*Sonderdruck
aus ifo Schnelldienst Nr. 23/2011*

im Auftrag des
Bundesverbandes Deutscher
Leasing-Unternehmen e.V.



Kommandantenstraße 80
10117 Berlin
Tel.: 030/20 63 37-0
Fax: 030/20 63 37-30
E-Mail: bdl@leasingverband.de
Internet: <http://www.leasingverband.de>

München, Dezember 2011

Mit einiger Verzögerung hat die bemerkenswerte Verbesserung des Investitionsklimas auch die Leasingbranche erreicht, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der auch in diesem Jahr wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. Im Jahresdurchschnitt von 2010 konnte im Neugeschäft mit Mobilien ein moderates Wachstum von 1,1% auf 41,1 Mrd. Euro generiert werden. Das Immobilien-Leasing hat auf niedrigem Niveau mit rund 120% auf 4,2 Mrd. Euro enorm zugelegt. Dadurch ergab sich für das gesamte Leasing-Neugeschäft 2010 ein Wachstum von nominal 6,5%. Dieser Zuwachs entsprach fast genau der gesamtwirtschaftlichen Investitionsentwicklung (+ 6,4%). Das Mobilien-Leasing expandierte allerdings unterdurchschnittlich, was u.a. mit der im Zuge gehorteter Liquidität sowie reichlich sprudelnder Gewinne deutlich verstärkter Innenfinanzierung vieler Unternehmen, dem starken Einbruch bei den Pkw-Neuzulassungen und dem Rückgang des Privat-Leasings zusammenhing. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften ging um 4% zurück, das der Hersteller stieg um gut 5%.

Das Leasing dürfte 2011 mit dem dynamischen Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Investitionsausgaben nicht nur Schritt halten, sondern sogar schneller expandieren. Die rasante Zunahme der unternehmerischen Investitionstätigkeit im ersten Halbjahr 2011 hat auch die Leasingbranche mitgerissen. Die rege Nachfrage vor allem bei Maschinenbauprodukten, Elektroerzeugnissen und Fahrzeugen, die teilweise immer noch zu Lieferengpässen führt, sorgte für Wachstum. Jedoch war die wirtschaftliche Abkühlung im Laufe des zweiten Halbjahrs auch in der Leasingbranche zu spüren. Dies belegen zumindest die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor. Im Jahresdurchschnitt wird im Neugeschäft mit Mobilien wohl dennoch ein kraftvolles Wachstum von 11,8% auf 46 Mrd. Euro generiert werden können. Das traditionell volatile Immobilien-Leasing dürfte nach dem rasanten Anstieg im Vorjahr um 40% zurückgehen. Dadurch ist für das gesamte Leasing-Neugeschäft 2011 mit einem Wachstum von 7% zu rechnen. Dieser Zuwachs entspricht in etwa der Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober für die gesamtwirtschaftliche Investitionsentwicklung (nominal: + 6,9%). Dies bedeutet für die Leasingquote 2011 einen moderaten Zuwachs von 15,0 auf 15,1%.

Auch bei weiter nachlassender wirtschaftlicher Dynamik sorgen teilweise noch relativ gut gefüllte Auftragsbücher wohl auch 2012 für ein moderates Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland. Wie stark letztlich gebremst wird, hängt vor allem davon ab, ob die USA in die Rezession abrutschen und ob eine weitere Eskalation der Abwärtsspirale in der Eurozone vermieden werden kann. Der aktuelle ifo/BDL Investitionsindikator zeigt auch für das Jahr 2012 noch steigende Ausgaben für Ausrüstungsgüter an. Daran sollten die Leasinggesellschaften zu ihrem fünfzigjährigen Jubiläum zumindest durchschnittlich partizipieren können.

Zahl der Leasinganbieter konsolidiert

Die Erhebungsunterlagen für die jüngste Leasingumfrage, die wie immer als Totalerhebung angelegt ist, wurden an alle bekannten Vermieter von mobilen und immobilien Anlagegütern in Deutschland versandt. Dabei hat der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen seine Mitglieder direkt befragt und das ifo Institut die übrigen Leasinggesellschaften. Die Grundlage des Adressmaterials bilden diejenigen Leasinggesellschaften, die bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleis-

tungsaufsicht (BaFin) als Finanzdienstleistungsunternehmen zugelassen sind. Hinzu kommen die Leasingaktivitäten von Unternehmen, die schwerpunktmäßig in anderen Sektoren der Wirtschaft tätig sind – beispielsweise im Verarbeitenden Gewerbe – und das Vermietungsgeschäft nicht in einer Einheit mit eigener Rechtspersönlichkeit betreiben. Nach wie vor unberücksichtigt bleiben Firmen, die die kurzfristige Vermietung (Renting) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen und Maschinen betreiben (vgl. Städtler 2011), sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften, Developer, Pensionsfonds und

sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die Beteiligung am ifo Investitionstest war auch in diesem Jahr sehr hoch. So konnte für den Bereich der herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften durch Hinzuschätzen der fehlenden Angaben – von fast ausschließlich kleineren Firmen – über ein differenziertes Rechenverfahren ein Gesamtwert der Investitionen ermittelt werden. Für die Herstellervermietung und das Hersteller-Leasing sind nur die Berichtskreisinvestitionen ausgewiesen, da uns wohl nicht alle Produzenten, Händler oder Importeure, die im Vermietgeschäft tätig sind, bekannt sind. Nachdem in der Umfrage jedoch alle bedeutenden Anbieter berücksichtigt wurden, dürfte dieser Bereich der Anlagenvermietung sehr hoch repräsentiert sein.

Die Unternehmensteuerreform von 2008, die Unterwerfung unter eine moderate Aufsicht (»KWG-Light«) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) einschließlich der Umsetzung der organisatorischen Pflichten in Verbindung mit den Mindestanforderungen an das Risikomanagementsystem (MaRisk) sowie die Finanzkrise mit der Refinanzierungsproblematik haben in den letzten Jahren dazu geführt, dass zahlreiche Leasinggesellschaften – vor allem mittelständische – aus dem Markt und damit auch aus dem Berichtskreis des ifo Investitionstests ausgeschieden sind. Gemessen am Bestand war deren Zahl 2009 und 2010 besonders hoch.

Offenbar haben eine überbordende bürokratische Belastung und damit einhergehende zusätzliche Kosten etliche mittelständische Unternehmen dazu veranlasst, die Branche zu verlassen. Diese waren häufig auf bestimmte Investitionsgüter, einzelne Branchen oder regionale Märkte spezialisiert. Ihren Kunden aus dem mittelständischen Gewerbe stehen sie als Geschäftspartner nun nicht mehr zur Verfügung.

Die Begründungen für das bürokratische Reglement, dem die Leasingbranche ohne Not unterworfen wurde, klingen wenig überzeugend. Diese Unternehmen haben die weltweite Finanzkrise weder ausgelöst, noch waren sie an ihr beteiligt. Die Banken, die der Ursprung dieses Dramas waren, standen ja schon immer unter Finanzaufsicht. Das konnte aber nicht verhindern, dass hohe Milliardenbeträge an Verlusten aufgehäuft wurden – sogar bei öffentlichen Kreditinstituten – für die nun letztlich der Steuerzahler aufkommen muss. Auch die nächste drohende folgenreiche Reglementierung ist noch nicht abgewendet. Das »International Accounting Standards Board«, kurz IASB, hat den Entwurf eines völlig neuen Standards zur Bilanzierung – auch für das Leasing – herausgegeben und dafür viel Kritik geerntet. Der IASB stellt die International Financial Reporting Standards (IFRS) auf, die in der EU für Konzernabschlüsse börsennotierter Firmen verbindlich sind. Selbst die Wirt-

schaftsprüfer, denen die neuen Standards eine beachtliche Sonderkonjunktur bescheren dürften, sehen das neue Reglement äußerst kritisch (vgl. o.V. 2010). Das Handelsblatt schrieb hierzu: »Die neuen Vorschläge zur Rechnungslegung sind aufwendig, teuer – und aus deutscher Sicht völlig unsinnig« (vgl. Hennes und Metzger 2010). Die massive Kritik von den verschiedensten Seiten hat den IASB nun doch dazu veranlasst, ein Re-Exposure auszuarbeiten, das für Frühjahr 2012 angekündigt ist. Mit der Fertigstellung des Standards ist daher erst für Ende 2012 und mit seiner verbindlichen Erstanwendung wohl 2017 zu rechnen.

In der aktuellen Investitionsbefragung wurden die Neuzugänge auf den Anlagekonten der Leasinggesellschaften in den Jahren 2009 und 2010 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2010 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2010 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2011. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2010: Zögerliche Erholung des Mobilien-Leasings

Nachdem sich die Wachstumsrate für das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Auftaktquartal von 2010 mit 0,5% noch relativ bescheiden ausnahm, waren die Zahlen, die das Statistische Bundesamt im August zur wirtschaftlichen Entwicklung im zweiten Quartal bekanntgab sensationell. Das BIP legte preisbereinigt um 2,2% zu, das war der stärkste Anstieg im wiedervereinigten Deutschland. Der ifo Geschäftsklimaindex kletterte im August auf 106,7 Punkte, den höchsten Stand seit drei Jahren, nachdem er schon im Juli den stärksten Anstieg gegenüber dem Vormonat seit der Wiedervereinigung hingelegt hatte. Trotz der Abschwächung der Wachstumsdynamik im zweiten Halbjahr erreichte das Wachstum des BIP im Jahr 2010 schließlich den respektablen Wert von 3,7%. Dieser rasante Anstieg der wirtschaftlichen Aktivität überraschte Unternehmen, Verbände und professionelle Prognostiker gleichermaßen. Nachdem anfänglich insbesondere die Exporte die Konjunktur befeuert, zogen auch die Investitionen der Unternehmen in Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Ausrüstungen, an und auch das Konsumklima verbesserte sich. Das schnelle Umsetzen von Aufträgen – vor allem aus der boomenden internationalen Nachfrage – in die Produktion verdankte die Industrie vor allem dem zuvor intensiv genutzten Instrument Kurzarbeit. Die Kapazitäten konnten somit schnell hochgefahren werden, und deren Auslastung näherte sich rasch wieder dem mehrjährigen Durchschnittswert an. Fast genauso schnell wie ihre Produktionskapazitäten stockten die Unternehmen ihre Investitionsbudgets auf.

Tab. 1
Bruttoanlageinvestitionen 2004–2011 in jeweiligen Preisen
Bundesrepublik Deutschland

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ^{a)}	2011 ^{b)}
	Herstellerunabhängiges Leasing							
Investitionen (in Mill. Euro)	25 260	26 570	28 720	29 260	27 360	20 000	21 550	21 840
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 8,0	5,2	8,1	1,9	- 6,5	- 26,9	7,7	1,3
	Hersteller-Leasing							
Investitionen (in Mill. Euro)	21 540	23 420	23 655	25 630	27 240	22 600	23 820	26 700
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	16,4	8,7	1,0	8,3	6,3	- 17,0	5,4	12,1
	Anlagenvermietung insgesamt ^{c)}							
Investitionen (in Mill. Euro)	46 800	49 990	52 375	54 890	54 600	42 600	45 370	48 540
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	1,8	6,8	4,8	4,8	- 0,5	- 22,0	6,5	7,0

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

Quelle: ifo Investitionstest.

Im Jahresdurchschnitt belief sich der Zuwachs bei den Ausüstungsinvestitionen einschließlich der sonstigen Anlagen schließlich nominal auf beachtliche 9%, und auch die Investitionen in den Nichtwohnungsbau legten um 1,6% zu.

Erst mit einiger Verzögerung hat die bemerkenswerte Verbesserung des Investitionsklimas auch die Leasingbranche erreicht, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt. Im Jahresdurchschnitt von 2010 konnte im Neugeschäft mit Mobilien ein moderates Wachstum von 1,1% auf 41,1 Mrd. Euro generiert werden. Das Immobilien-Leasing hat auf niedrigem Niveau mit rund 120% auf 4,2 Mrd. Euro enorm zugelegt. Dadurch ergab sich für das gesamte Leasing-Neugeschäft 2010 ein Wachstum von 6,5%. Dieser Zuwachs entsprach fast genau der gesamtwirtschaftlichen Investitionsentwicklung (+ 6,4%). Das Mobilien-Leasing expandierte allerdings unterdurchschnittlich, was u.a. mit der im Zuge gehorteter Liquidität sowie reichlich sprudelnder Gewinne deutlich verstärkter Innenfinanzierung vieler Unternehmen, dem starken Einbruch bei den Pkw-Neuzulassungen und dem Rückgang des Privat-Leasings zusammenhing. Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften ging um 4% zurück, das der Hersteller stieg um gut 5% (vgl. Tab. 1).

Die Leasingquote, also der Anteil der gesamten Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvestitionen (ohne Wohnungsbau) in der Bundesrepublik blieb 2010 unverändert bei 15,0%. Beim Mobilien-Leasing reduzierte sich die Quote wegen seiner unterdurchschnittlichen Geschäftsentwicklung hingegen von 22,3 auf 20,7% (vgl. Tab. 2).

Die effektiven Anschaffungswerte aller noch vermieteten Wirtschaftsgüter – ohne Berücksichtigung der Abschreibungen – summierten sich am 31. Dezember 2010 für die gesamte Leasingbranche auf rund 238 Mrd. Euro, verteilt auf rund 5,1 Millionen Verträge.

Die deutsche Leasingindustrie konnte sich einige Jahre 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 bzw. Joint Ventures. Da die Finanzkrise auch diese Zielländer besonders schwer getroffen hat, ist das Auslandsgeschäft der deutschen Leasingbranche 2009 leicht und 2010 beträchtlich geschrumpft.

Drastischer Rückgang bei Pkw-Zulassungen wurde aufgefangen

Etwa zwei Drittel des Neugeschäfts der Leasinggesellschaften entfallen jährlich auf Straßenfahrzeuge, daher sind sie in hohem Maße von der Entwicklung in diesem Marktsegment abhängig, die in den letzten Jahren extrem war. Die Autokonjunktur wurde 2009 mittels der staatlichen Abwrackprämie, die ein boomendes Privatkundengeschäft nach sich zog, künstlich beatmet. Immerhin schnellten die Neuzulassungen privater Halter um reichlich 90% nach oben, während die gewerblichen Zulassungen um 23% einbrachen. Insgesamt legten die Pkw-Zulassungen um 23,2% zu. Die damit ausgelösten statistischen Sondereffekte sind noch

Tab. 2
Gesamtwirtschaftliche Investitionen^{a)} 2003–2011 in jeweiligen Preisen
Bundesrepublik Deutschland

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ^{c)}	2011 ^{d)}
Gesamtwirtschaftliche Investitionen ^{b)} (in Mill. Euro)	261 150	263 680	270 480	294 460	319 550	333 130	283 390	301 470	322 160
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 2,5	1,0	2,6	8,9	8,5	4,2	- 14,9	6,4	6,9
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen ^{e)} (in Mill. Euro)	45 970	46 800	49 990	52 375	54 890	54 600	42 600	45 370	48 540
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 2,8	1,8	6,8	4,8	4,8	- 0,5	- 22,0	6,5	7,0
Leasingquote (in %)	17,6	17,7	18,5	17,8	17,2	16,4	15,0	15,0	15,1
darunter:									
Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinvestitionen ^{f)} (in Mill. Euro)	171 950	177 650	185 520	203 770	222 240	229 220	182 160	198 590	215 200
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 10,8	3,3	4,4	9,8	9,1	3,1	- 20,5	9,0	8,4
Investitionen des Mobilien-Leasings (in Mill. Euro)	38 450	41 830	44 250	44 880	49 480	51 080	40 690	41 140	46 000
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	0,5	8,8	5,8	1,4	10,2	3,2	- 20,3	1,1	11,8
Mobilien-Leasingquote (in %)	22,4	23,5	23,9	22,0	22,3	22,3	22,3	20,7	21,4
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^{a)} (in Mill. Euro)	89 200	86 030	84 960	90 690	97 310	103 910	101 230	102 880	106 960
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 8,7	- 3,6	- 1,2	6,7	7,3	6,8	- 2,6	1,6	4,0
Investitionen des Immobilien-Leasings (in Mill. Euro)	7 520	4 970	5 740	7 495	5 410	3 520	1 910	4 230	2 540
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 16,5	- 33,9	15,5	30,6	- 27,8	- 34,9	- 45,7	121,5	- 40,0
Immobilien-Leasingquote (in %)	8,4	5,8	6,8	8,3	5,6	3,4	1,9	4,1	2,4

^{a)} Ohne Wohnungsbau. Zeitreihen vom Statistischen Bundesamt revidiert. – ^{b)} Bruttoanlageinvestitionen nach neuem Statistikkonzept (ESVG). – ^{c)} Vorläufig. – ^{d)} Anhand der Planangaben berechnet. – ^{e)} Soweit erfasst. – ^{f)} Einschließlich sonstiger Anlagen (z.B. Software).

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

heute in verschiedenen Wirtschaftsbereichen zu beobachten, so auch in der Leasingbranche.

Dem Boom von 2009 folgte 2010 der Einbruch bei den neu zugelassenen Pkw auf 2,92 Mill. Einheiten (- 23,4%). Der kräftige Rückgang ging allein auf das Konto des im Gefolge der Abwrackprämie 2009 boomenden Privatkundensegments zurück, während sich bei den besonders leasingrelevanten gewerblichen Pkw-Zulassungen – nach dem Einbruch von 2009 – im Jahr 2010 ein markanter Zuwachs von fast 18% einstellte, ebenso wie bei den Nutzfahrzeugen (+ 16,5%). Davon profitierten auch die Leasinggesellschaften; es gelang ihnen trotz der stark rückläufigen Gesamtzulassungen ein Plus beim Fahrzeug-Leasing zu generieren (Stück: + 1,3%; Wert: + 3,9%). Dabei war das Pkw-Leasing mit Privatkunden wertmäßig stark rückläufig (- 13,4%).

Um ihr Produkt attraktiv zu halten, offerierten die Leasinggesellschaften laufend neue Angebotsvarianten. Im Mittelpunkt dieser Aktionen standen zuletzt nicht nur günstige Leasingraten, sondern auch zusätzliche Dienstleistungspakete auch für Einzelfahrzeuge, die bisher eher aus dem Flot-

tengeschäft bekannt waren. Bei diesem »Bundling« werden beispielsweise Versicherungen, Garantieverlängerungen, Assistancelösungen und Inspektionsschecks offeriert. Der Branche geht es dabei nicht zuletzt auch darum, mehr Kunden in ihre Verkaufsräume zu locken und den Marktanteil zu erhöhen. Viele Flottenbetreiber haben inzwischen ihre Car Policy geändert (vgl. o.V. 2009a). Neben Downsizing sind auch dauerhafte Flottenverkleinerungen zu beobachten, beispielsweise dadurch, dass eine verringerte Zahl von Leasingfahrzeugen durch kürzerfristige Lösungen – wie sie inzwischen auch von verschiedenen Autoherstellern angeboten werden – ergänzt wird, um die Flottenauslastung zu erhöhen und damit die Fixkosten zu senken. Ein völlig neuartiges Erwerbsmodell zur Steigerung des Leasinggeschäfts hat 2010 ein französischer Hersteller gestartet. Eine neue Limousine der oberen Mittelklasse wird nicht mehr zum Kauf angeboten, sondern ausschließlich per Leasing (vgl. Specht 2010).

Die Zahl der neu verleasteten Fahrzeuge stieg 2010 um rund 1,3% auf 1 184 980. Gemessen an den gesamten Neuzulassungen in der Bundesrepublik steigerte sich der Marktanteil des Leasings in diesem Produktsegment somit deut-

Tab. 3
Kraftfahrzeug-Leasing 2010

Investitionen des Fahrzeug-Leasings ^{a)} in Mill. Euro	28 510
Stückzahlen	1 184 980
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing in Mill. Euro	7 140
Stückzahlen	296 830
Herstellerabhängiges Leasing in Mill. Euro	21 370
Stückzahlen	888 150
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland Stückzahlen	3 374 227
davon:	
Leasing-Fahrzeuge in %	35,1
^{a)} Neuzugänge.	

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

lich von 26,9 auf 35,1%. Wertmäßig entfielen 62,7% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge (2009: 64,4%). Deren Anteil am Wert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe (Leasingquote) stellte sich auf rund 63,3% (2009: 64%). Das heißt, dass das Leasing auch 2010 die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Von den 1 184 980 in 2010 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 014 080 Pkw und Kombi (- 0,6%) sowie 170 900 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (+ 14%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 296 830 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 888 150 (vgl. Tab. 3).

Der Computer- und Kommunikationsbereich hat zwar dem auslaufenden Kondratieff-Zyklus seinen Namen gegeben, zählt indessen heute nicht mehr zu den Wachstumstreibern, er ist aber noch immer einer der innovativsten in der Wirtschaft. Jeder, der sich mit ihm beschäftigt, muss sich dem rasanten Entwicklungstempo und der teils enormen Markt- und Preisvolatilität anpassen, das gilt natürlich auch für die Leasinggesellschaften. Die Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, die bis 1984 im Leasinggeschäft immer dominiert hatten, verloren in den Folgejahren – mit dem Siegeszug des PCs – kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasinginvestitionen. Dieser Trend konnte ab 1997 gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2010. Die Leasinginvestitionen gingen in diesem Segment gegenüber 2009 aber »nur« um 7% zurück; das ist angesichts der hier immer noch anhaltenden Preisenkungsrunden ein ordentliches Ergebnis und zeigt auch

die unterdurchschnittliche Konjunktorempfindlichkeit dieses Segments. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasingvolumen verringert sich damit von 11,8 auf 10,3%. Das reichte aber immerhin seit langem wieder einmal für den zweiten Platz unter den neu verleasteten Gütern. Das Wachstum dieser Produktgruppe wird bei nominaler Betrachtung allerdings stark unterzeichnet, da bei EDV-Anlagen und Büroequipment einschließlich der Software die Preise seit vielen Jahren rückläufig sind. Experten gehen davon aus, dass dieser Preisverfall zwar an Tempo verliert, aber noch nicht beendet ist.

Seit dem Ende der 1980er Jahre werden in Deutschland Software-Leasingverträge auch separat von Hardware-Verträgen angeboten. Dieses Marktsegment wächst seit einigen Jahren kontinuierlich und bietet den Leasinggesellschaften die Möglichkeit, an der zügigen Expansion dieser immateriellen Wirtschaftsgüter zu partizipieren.

Das Verarbeitende Gewerbe konnte zwar 2010 seine Produktion kräftig steigern, bei den Investitionen hielten sich die Unternehmen dieses Sektors aber noch zurück; das galt offenbar auch für die Leasingengagements. Die Maschinen für die Produktion erreichten 2010 nur noch einen Anteil von 9,5% (2009: 10,6%) an den gesamten Leasinginvestitionen, das bedeutet Rang 3. Nach der EU-einheitlichen Gütersystematik zählen hierzu auch Gabelstapler, Flurförderfahrzeuge und Baugeräte.

Die »sonstigen Ausrüstungsgüter« einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2010 als Leasinggüter etwas weniger nachgefragt, sie hatten ein Minus von knapp 3% zu verzeichnen, damit verminderte sich ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen von 7,0 auf 6,4%, das bedeutet weiterhin Platz 4. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasinggütern, die auch recht unterschiedliche Entwicklungen aufzuweisen haben.

Auf dem Gebiet der Telekommunikation besteht beispielsweise nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern auch auf teure Vermittlungstechnik, Sendeanlagen und Satelliten erstreckt. Diese Technologien erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem wachsenden Bedarf an neuen Fernsehdiensten, Handy-TV und vor allem schnellen und breitbandigen Internetverbindungen zwischen den Kontinenten investieren die Satellitenbetreiber massiv in neue Kapazitäten. Mit dem Angebot neuer Mobilfunkdienste steigt auch der Bedarf an Übertragungseinrichtungen enorm. Zahlreiche Funkstationen befinden sich bereits im Eigentum von Leasinggesellschaften und anderen Vermietern. Wegen der Überlastung der Mobilfunkinfrastruktur müssen die Anbie-

Abb. 1
Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland



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

^{b)} Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen. 2011: vorläufig.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

ter in großem Rahmen in ihre Netze investieren und eine Vielzahl zusätzlicher Antennen installieren. Mobilfunkmasten, die im Schnitt Platz für fünf Antennen bieten und eine Investitionssumme von 200 000 bis 300 000 Euro erfordern, sind eine immobilienähnliche Anlageform und bilden inzwischen eine eigene Assetklasse (vgl. Horn 2010).

Last but not least zählen auch die Produkte der Medizintechnik zur Rubrik der sonstigen Ausrüstungsgüter. Der weltweit wachsende Markt für Medizintechnik umfasst sowohl Massenprodukte als auch Hightech-Artikel, die fast alle auch auf dem Wege des Leasings vertrieben werden. Sogar für aufwendige Spitzentechnologien, wie Protonenquellen wurden Leasingkonzepte entwickelt. Die deutschen Medizintechnikanbieter rangieren in der international führenden Topliga weit oben und erweitern ständig ihre Systemkompetenzen um Dienstleistungen, zu denen auch Finanzdienstleistungen wie das Leasing zählen. Diese Instrumente können dazu beitragen, den beträchtlichen Investitionsstau in deutschen Krankenhäusern aufzulösen, der nach Angaben der Deutschen Krankenhausgesellschaft auf über 40 Mrd. Euro geschätzt wird.

Auf Platz 5 landeten Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude mit 6,2%, gefolgt von Produktionsgebäuden, La-

gerhalten, sonstigen Bauten sowie die kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen mit 3,0%.

Weit abgeschlagen belegten die Big Tickets, wie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge 2010 den siebten und letzten Platz (Anteil: 1,9%), obwohl die Leasingengagements dieser Gütergruppe im Jahr 2010 um 9% zunahmen. Sie verloren gegenüber dem Jahr 2008 fast die Hälfte ihres Volumens. Dieses Produktsegment hat seit jeher eine sehr volatile Entwicklung aufzuweisen. Angesichts des sehr hohen Leasinganteils bei Flugzeugen mag deren geringer Anteil am deutschen Leasingportfolio verwundern. Dieser Markt ist jedoch stark international und von sehr großen Playern geprägt, die sich auf die wettbewerbsfähigsten Standorte, nicht zuletzt unter steuerlichem Aspekt, konzentrieren.

Land- und Energiewirtschaft, Staat sowie Handel erhöhten ihre Leasingengagements am deutlichsten

Der Dienstleistungssektor ist der größte Bereich in der deutschen Wirtschaft und der Gewinner im Strukturwandel. Seit dem Jahr 1996 ist er auch unangefochten die Nummer 1 im Leasing. Die Leasinggesellschaften erhöhten 2010 ihre Investitionen in diesem Wirtschaftsbereich um 2,5% und platzierten mit 32% rund ein Drittel ihres Neugeschäfts in diesem äußerst facettenreichen Wirtschaftsbereich. Der Sektor wird in Deutschland hinsichtlich seiner Bedeutung noch häufig unterschätzt, was wohl auch daran liegt, dass er ein sehr heterogenes Konglomerat von Gewerbezweigen ist. Es erstreckt sich vom Hotel- und Gaststättengewerbe über Banken, Versicherungen, Rundfunkanstalten, Filmgesellschaften, Internetprovider, Autovermieter, EDV- und Multimedia-Dienstleister, Unternehmensberater, Verlage, Werbeagenturen, Callcenter, Bewachungs- und Reinigungsunternehmen bis hin zu mittelständischen Selbständigen wie Ärzten, Rechtsanwälten, Architekten, Ingenieurbüros, Steuerberatern, Maklern und privaten Stellenvermittlern. In diesen Berufsgruppen machen die besonders leasinggeeigneten Fahrzeuge und Büromaschinen einschließlich EDV-Anlagen den größten Teil des Investitionsbedarfs aus, weshalb sie schon immer eine interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften waren. Besonders bei den unternehmensnahen Dienstleistern entstehen nach wie vor neue Arbeitsplätze, die mit Investitionsgütern von hoher Leasingaffinität ausgestattet werden.

Das Verarbeitende Gewerbe war von Anfang an der wichtigste Kunde der Leasinggesellschaften und konnte diese Position 30 Jahre lang halten. Danach ging sein Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen ziemlich stetig zurück; seit 2005 erhöhte er sich tendenziell wieder. Im Jahr 2010 steigerte dieser Sektor seine Leasingengagements mit

+ 2,8% nur unterdurchschnittlich, weshalb sich sein Anteil von 20,1 auf 19,4% reduzierte. Dies bedeutet aber weiterhin Rang 2. Auch der Handel gehört zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasingkunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Seit 1998 bewegte sich sein Anteil an den Leasinginvestitionen gelegentlich auch nach oben. 2007 nahmen die Leasingengagements des Handels sogar sprunghaft um über 25% zu, wodurch sein Anteil von 12,7 auf 15,3% hochschnellte. Seit 2008 liegt hier der Anteil an den Leasinginvestitionen konstant bei reichlich 12%. So auch 2010 (12,3%), das reichte erneut für den dritten Platz.

Als in den Jahren 1979 bis 1982 die inländischen Pkw-Käufe permanent zurückgingen, entschlossen sich die Autoproduzenten in Deutschland, angesichts des abschreckenden Beispiels der schon damals in den USA praktizierten Rabattschleuderei, ihr Marketing neu auszurichten. Sie »erfanden« das Privat-Leasing mit sehr attraktiven Mietkonditionen, um die Rabattaktionen beim Neuwagenkauf nicht völlig aus dem Ruder laufen zu lassen, und erreichten damit damals – sozusagen aus dem Stand – einen Anteil von 11% an den gesamten Leasinginvestitionen. In der Folgezeit war die Entwicklung dieser Sparte zwar aufwärts gerichtet, aber von beträchtlichen Schwankungen gekennzeichnet.

Nach einem Zuwachs um 10% im Jahr 1999 war das Privat-Leasing (Straßenfahrzeuge) von 2000 bis 2002 rückläufig. Im Jahr 2003 belebten sich die Geschäfte in diesem Segment merklich und 2004 sogar um über 20%. 2005 war das Wachstum deutlich geringer. Im Jahr 2006 führten die Effekte im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung von 2007 zu einem Rückgang des privaten Auto-Leasings. Mit einem unterdurchschnittlichen Wachstum (+ 3,9%) verminderte sich der Anteil diese Marktsegments an den Leasinginvestitionen von 10,6 auf 10,5%. Im Jahr 2008 sorgte schließlich eine Expansion um 15% für einen Anteil von 12,2% und beförderte diese Kundengruppe auf Rang 4. Die herstellernahen Gesellschaften, die hier mit einem Marktanteil von über 90% klar dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Autoleasing die Entwicklung dieser Leasingsparte maßgeblich.

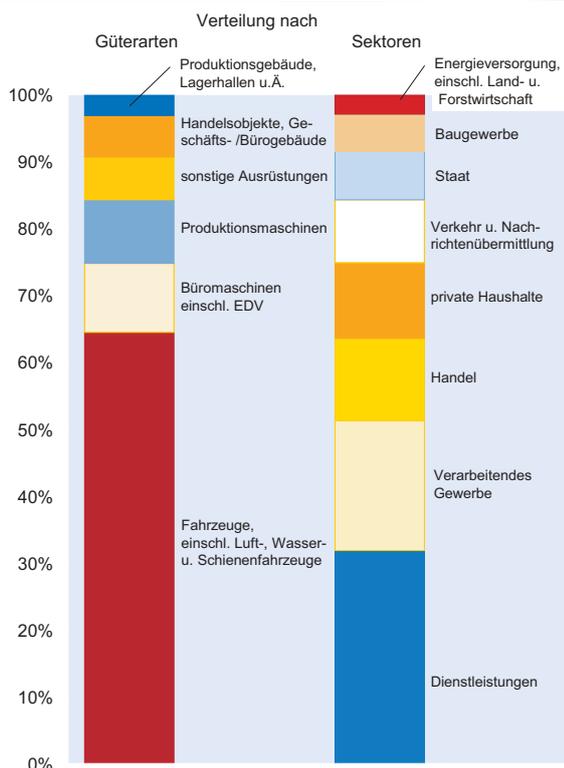
2009 – dem Jahr der Abwrackprämie – profitierte das Privat-Leasing nicht davon, dass sich die privaten Autokäufe gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelten. Die Sparte verlor wertmäßig sogar fast 12% gegenüber dem Vorjahr, bestritt damit aber gleichwohl 14% (2008: 12,1%) der Leasinginvestitionen, das reichte sogar für den dritten Rang. In Stückzahlen gerechnet war das Minus nicht so groß, da die privaten Käufer überwiegend Klein- und Kompaktwagen orderten. Angesichts der besonderen Situation promoteten offenbar etliche Hersteller in diesem Kundensegment die Absatzfinanzierung per Kredit stärker als das Leasing. Mit dem enormen Rückgang der privaten Zulassungen im Jahr 2010 schmolz auch das Privat-Leasing dahin, wertmäßig belief sich das Minus auf 13,5% und sein Anteil am gesamten Leasingneugeschäft ging auf 11,3% zurück.

Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge gehörten 2010 zu den Produktgruppen, die als Leasinggüter verstärkt nachgefragt wurden. Trotzdem ging der Anteil des Sektors Verkehr- und Nachrichtenübermittlung am Leasingportfolio des Jahres 2010 von 10,0 auf 9,4% leicht zurück, das bedeutet Rang 5.

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

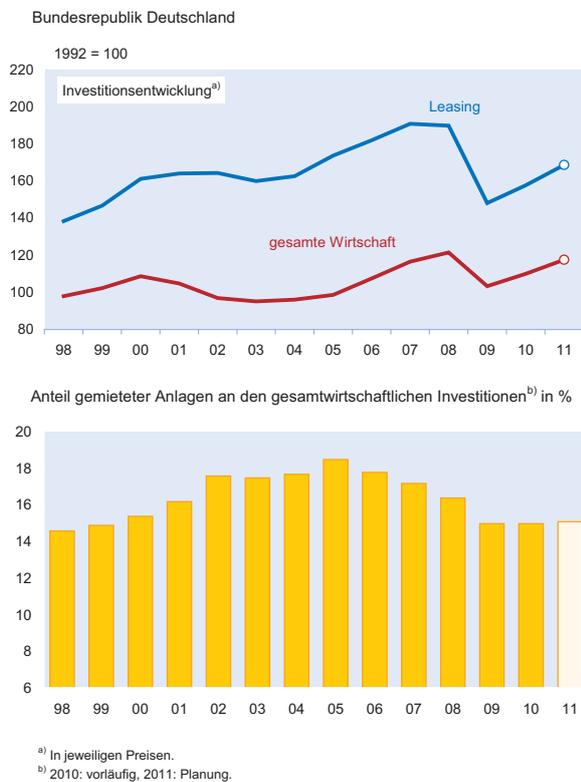
Offenbar haben aber die geleaste Polizeiflotten in einigen Bundesländern, die neuen Leasingfahrzeuge der Bundeswehr und diverse geleaste öffentliche Immobilienprojekte eine Initialzündung ausgelöst, die nun für wesentlich mehr Leasingtransaktionen im Staatssektor sorgten. Die Bundeswehr,

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2010



Quelle: ifo Investitionstest.

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten



Quelle: ifo Investitionstest Anlagenvermietung; Statistisches Bundesamt.

die seit 2002 ihren gesamten Fuhrpark an Straßenfahrzeugen auf Leasing umstellt, will mit diesem Flottenmanagementkonzept ihre Fuhrparkkosten um 30% verringern.

Seit dem Jahr 2003 nehmen die Leasinginvestitionen des Staates tendenziell zu, teilweise sogar sprunghaft. Dem enormen Wachstum von 2005, von über 60%, folgten 2006 und 2007 allerdings Rückgänge, wodurch der Anteil des Staates an den gesamten Investitionen der Leasingbranche von 3,7 auf 2,8% zurückfiel. Ein Wachstum seiner Leasinginvestitionen von 35% sorgte 2008 für ein Ansteigen des Anteils auf 3,8%, aber schon 2009 fiel dieser wieder auf 3,1% zurück und konnte sich 2010 jedoch wieder auf 7,2% mehr als verdoppeln. Auslöser dieser starken Schwankungen sind vor allem sehr große Immobilienprojekte, die diskontinuierlich anfallen, bei Mobilien zeigt die Entwicklung gleichmäßiger nach oben. Wenn man nicht nur den Staat im engeren Sinne, also die Gebietskörperschaften und die Sozialversicherung mit berücksichtigt, sondern auch die Eigengesellschaften der öffentlichen Hand mit eigener Rechtspersönlichkeit, verdoppelt sich der Leasinganteil nahezu. Derartige Kapitalgesellschaften, insbesondere in den Bereichen Personennahverkehr, Energieerzeugung und Abwasserentsorgung werden statistisch nicht dem Staat, sondern den

zuständigen fachlichen Wirtschaftsbereichen zugeordnet. Das gilt entsprechend auch für geleaste Straßenbahnen, Kraftwerke oder Kläranlagen. Diese rechtlich selbständigen Unternehmen der Gebietskörperschaften haben einen wesentlichen Anteil an den Leasinginvestitionen im Verkehrs- und Entsorgungssektor sowie nicht zuletzt für Kliniken. Eine weitere Form staatsnaher Einrichtungen sind die Organisationen ohne Erwerbszweck, wie etwa Forschungsinstitute oder karitative Einrichtungen, die in den letzten Jahren ebenfalls häufiger leasen.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. 2007 gab es sogar einen enormen Wachstumssprung von + 33%. Dadurch kletterte sein Anteil am gesamten Leasingvolumen von 4,6 auf 5,8%, der sich 2008 auf 5,4% reduzierte. Im Jahr 2009 gingen die Leasingengagements hier zwar um rund ein Fünftel zurück, der Anteil blieb aber konstant, im Jahr 2010 erhöhte er sich auf 5,6%. Dagegen fallen die selbst bilanzierten Investitionen seit 2000 kräftig zurück und haben inzwischen ein außergewöhnlich niedriges Niveau erreicht. Die Bauwirtschaft fährt angesichts einer teils sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit konsequent ihre eigenen Investitionen zurück und bedient sich intensiv des Angebots von allen Arten von Vermietungsdienstleistungen. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasingquote aller Sektoren und setzt noch stärker das Renting, also die kurzfristige Anmietung ein (vgl. Städtler 2011).

Der primäre Sektor der Wirtschaft, also die Energie- und Wasserversorgung, der Bergbau sowie die Land- und Forstwirtschaft, hatte 1997 seinen Leasinganteil fast halbiert, konnte ihn 1998 wieder steigern, fiel 1999 wieder von 3,6 auf 3,0% zurück, stieg 2000 schließlich wieder auf 4,7% und ging seit 2001 wieder zurück, bis er 2004 seinen Tiefpunkt mit 1,7% erreichte. Seither bewegt sich sein Anteilswert bei rund 2%. Im Jahr 2010 nahmen die Leasinginvestitionen in diesem Bereich um über 50% zu, wodurch der Anteil am gesamten Leasingportfolio auf 2,8% stieg.

Finanzdienstleistungen und mehr

Schon seit einigen Jahren werden in den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von Leasinggesellschaften auch Geschäftsmodelle ausgearbeitet, die über das traditionelle Leasing hinausgehen oder es sinnvoll ergänzen, die aber auf der Ebene ihrer Kompetenzen als Finanz-, Investitions- und Dienstleistungsexperten liegen. Die Umsätze in diesem Segment erreichen heute schon mehrere Milliarden Euro jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote reicht von traditionellem Mietkauf, der 2010 alleine schon ein Volumen von etwa 4,5 Mrd. Euro erreichte, über zusätzliche Services, wie Asset- und Facility-Management, Bauconsulting, Fuhrparkmanagement, strukturierte Finan-

zierungen, Fondskonzeptionen, Advising und Packaging bis zur Autovermietung (Renting). Diese Aktivitäten ermöglichen den Gesellschaften, sich über zusätzliche bzw. ergänzende Dienstleistungen und divergierende Leistungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern – insbesondere dem Investitionskredit der Banken – abzuheben und Erträge zu erzielen.

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

Der ifo Investitionstest misst die Entwicklung der Leasingbranche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zugang an aktivierungsfähigen Investitionsgütern. Schon definitionsgemäß ist hier das Geschäft mit den werthaltigen zusätzlichen Services nicht enthalten, die seit Jahren einen erheblichen Beitrag zum Umsatz und Ertrag der Leasinggesellschaften leisten und die bei Kunden häufig den Ausschlag bei der Entscheidung für das Leasing geben, dies gilt auch für sehr liquide Unternehmen. Besonders häufig ist dies beim Autoleasing 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.

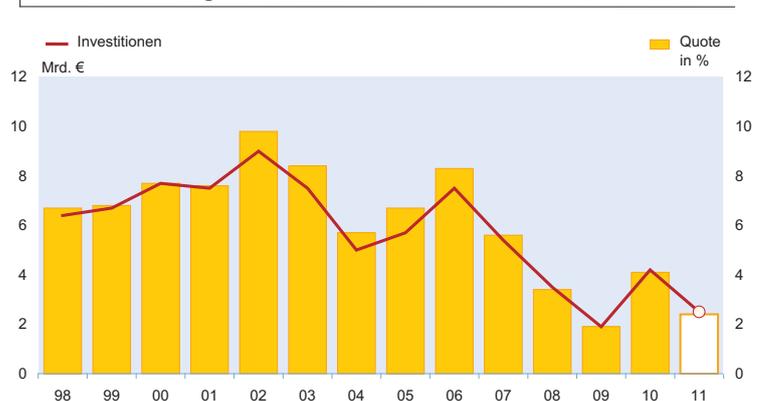
2011: Auf dem Höhepunkt des Booms

So positiv die überaus guten Zahlen waren, die das Statistische Bundesamt im Mai zur wirtschaftlichen Entwicklung im Auftaktquartal von 2011 bekannt gab (Bruttoinlandsprodukt gegenüber Vorjahr preisbereinigt: + 5,2%) und die die Fachwelt aus Unternehmen, Verbänden und professionellen Prognostikern gleichermaßen überraschten, so irritiert war man Mitte August über die unerwartet negative erste Schätzung der Statistikbehörde zur gesamtwirtschaftlichen Produktion im zweiten Quartal (+ 0,1% gegenüber Vorquartal bzw. 2,8% gegen Vorjahresquartal; im November auf + 0,3/+ 3,0% revidiert). Nachdem viele Ökonomen im Frühjahr mit Staunen den rasanten Wachstumskurs in Deutschland beobachtet und dann ihre Jahresprognosen für 2011 rasch erhöht hatten, sorgten die amtlichen Zahlen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im zweiten Quartal allenthalben für teils kräftige Abwärtskorrekturen. Zur Entwicklung im dritten Quartal überschrieb das Amt seine Mitteilung mit: »Aufschwung setzt sich fort«. Denn das BIP wuchs um 0,5% gegenüber dem Vorquartal und um 2,5% gegenüber dem Vorjahr. Fast alle Prognosen se-

hen nun den Zuwachs beim Bruttoinlandsprodukt für das laufende Jahr (2011) bei rund 3% und unterstellen dabei eine merkliche Konjunkturabkühlung im Schlussquartal. Nachdem zu Beginn des laufenden Aufschwungs insbesondere die Exporte die Konjunktur befeuert hatten, zogen bald auch die Kräfte des Binnenmarkts, und hier insbesondere die hohen Investitionen der Unternehmen in Maschinen, Fahrzeuge sowie sonstige Ausrüstungen, rapide an und bewirkten, dass es für die deutsche Wirtschaft auch im zweiten und dritten Quartal 2011 noch bergauf ging. Allein bei den Ausrüstungsinvestitionen betrug der nominale Zuwachs gegenüber der Vorjahresperiode in den ersten drei Quartalen: 15,1; 9,6; und 7,6%; vgl. Statistisches Bundesamt 2011). Diesmal zählten auch die Industrieunternehmen zu den Treibern des Wachstums. Nach den Ergebnissen des ifo Investitionstests ist 2011 mit einem Wachstum der nominalen Bruttoanlageinvestitionen des Verarbeitenden Gewerbes um 14% zu rechnen (vgl. Weichselberger 2011).

Der Investitionsboom des Jahres 2011 wurde auch dadurch unterstützt, dass Finanzierungen zumeist ohne größere Probleme erhältlich und zudem noch immer preiswert sind. Die Kredithürde für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands ist im November leicht gesunken, nachdem sie zuvor zwei Monate in Folge gestiegen war. Der Anteil von Unternehmen, der über eine restriktive Kreditvergabe durch die Banken klagt, hat um 0,7 Prozentpunkte auf 22,4% abgenommen. Die Stresssituation bei einigen Banken hat derzeit keine gravierenden Auswirkungen auf die Kreditversorgung der Unternehmen in Deutschland. Noch immer profitiert der deutsche Kapitalmarkt davon, dass die Anleger in der Krise den sicheren Hafen suchen (vgl. Sinn 2011a). Damit unterscheidet sich hier die Situation grundsätzlich von der in den USA. Dort sitzen die Konzerne auf »Bergen« von Geld, aber der Mittelstand kommt derzeit kaum an Kredite, wie der US-

Abb. 4
Immobilien-Leasing



Investitionen des Immobilien-Leasings gemessen an den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen ohne Wohnungsbau.
2011: Schätzung.

Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

Ökonom Joseph Stiglitz kürzlich im Handelsblatt ausgeführt hat (vgl. Stiglitz 2011).

Der Optimismus von Unternehmen und Verbrauchern hat zuletzt unter dem Trommelfeuer von Horrormeldungen über die Weltwirtschaft und die Wertpapierbörsen sowie einer vielerorts überforderten Politik etwas gelitten. Angesichts der Abkühlung der Weltwirtschaft und der Besorgnis erregenden Zuspitzung der Schuldenkrise in Europa erscheint die Situation der Wirtschaft in Deutschland gegenwärtig jedoch noch einigermaßen günstig. So hat sich der ifo Geschäftsklimaindex für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands im November erstmals seit vier Monaten wieder etwas verbessert. Der leichte Anstieg resultiert aus geringfügig weniger skeptischen Geschäftserwartungen der Unternehmen. Die aktuelle Geschäftslage ist den Firmenangaben zufolge unverändert positiv. Die deutsche Wirtschaft schlägt sich also vor dem Hintergrund der internationalen Verwerfungen weiterhin vergleichsweise gut (vgl. Sinn 2011b).

Die rasante Zunahme der unternehmerischen Investitionstätigkeit in den ersten neun Monaten von 2011 hat auch die Leasingbranche mitgerissen, jedoch war die wirtschaftliche Abkühlung zum Jahresende hin auch hier zu spüren. Dies belegen zumindest die Ergebnisse der Konjunkturumfragen des ifo Instituts im Leasingsektor: Auffallend spät hat die deutsche Leasingbranche wieder Tritt gefasst. Seit dem Frühjahr 2009 überwiegen zwar die zuversichtlichen Geschäftserwartungen, die Urteile zur aktuellen Geschäftslage haben aber erst mit beträchtlicher Verzögerung reagiert. Es dauerte immerhin fast zwei Jahre, bis sich positive und negative Urteile zur Lage wieder im Gleichgewicht befanden. Erst in den frühen Herbstmonaten 2010 überwogen wieder die günstigen Geschäftslageurteile, einen markanten Sprung nach oben gab es dann in den Wintermonaten. Bis zur Jahresmitte 2011 kletterten die Lageurteile unaufhaltsam nach oben, danach ist aber eine Trendwende eingetreten. Dennoch berichtete im September immer noch jeder fünfte Testteilnehmer über eine gute Geschäftssituation, im Oktober (+ 12,6%) und November (+ 5,4%) fielen die Werte jedoch deutlich ab. Der Zenit der optimistischen Geschäftserwartungen wurde bereits am Jahresanfang 2011 überschritten, von März bis Oktober rauschten die Erwartungen um rund 45 Prozentpunkte nach unten, blieben aber noch im positiven Bereich. Erst im November zeigten sich die Geschäftserwartungen wieder freundlicher.

Die Gemeinschaftsdiagnose führender Forschungsinstitute vom Oktober geht für die gesamtwirtschaftlichen Investitionen ohne den Wohnungsbau 2011 von einem nominalen Zuwachs von fast 7% aus. Dabei dürften die Ausgaben für Käufe von Ausrüstungen und sonstigen Anlagen um rund 8,4% zunehmen und die Investitionen im Nichtwohnungsbau um rund 4%.

Wie die Ergebnisse des jüngsten ifo Investitionstests zeigen, werden die Investitionen der Leasinggesellschaften 2011 beträchtlich zunehmen. Im Jahresdurchschnitt wird im Neugeschäft mit Mobilien wohl noch ein Wachstum von 11,8% auf rund 46 Mrd. Euro generiert werden können. Das Immobilien-Leasing dürfte, nach der enormen Expansion in Vorjahr, 2011 um 40% auf gut 2,5 Mrd. Euro zurückgehen. Dadurch ist für das gesamte Leasing-Neugeschäft 2011 mit einer Zunahme von 7% zu rechnen. Dieser Zuwachs übertrifft die gesamtwirtschaftliche Investitionsentwicklung, wodurch die Leasingquote insgesamt geringfügig von 15,0 auf 15,1% zunimmt. Die Mobilien-Leasingquote steigt hingegen kräftig von 20,7 auf 21,4%.

Das Leasinggeschäft wurde auch 2011 maßgeblich von der Entwicklung auf dem Markt für Straßenfahrzeuge tangiert. Die ersten zehn Monate des Jahres 2011 haben bereits hohe Wachstumsraten bei den Neuzulassungen gebracht (Pkw: + 9,8%; Nutzfahrzeuge: + 20,0%), und die Lieferzeiten für etliche Fahrzeugtypen sind immer noch beachtlich. Die Wachstumserwartungen der Experten für das Gesamtjahr sind daher recht optimistisch, sie gehen bei den Pkw-Zulassungen von einem Plus von 8 bis 9% aus, das Plus bei den Nutzfahrzeugen dürfte sich im zweistelligen Bereich bewegen; der Anteil der gewerblichen Zulassungen wird sich von rund 57 in 2010 auf knapp 60% erhöhen (vgl. Hild 2011).

Für etliche Fahrzeuge gibt es immer noch Lieferfristen, trotzdem trüben sich die Geschäftsaussichten der Hersteller ein. Um ihr Produkt attraktiv zu halten, offerierten die Leasinggesellschaften ständig neue Angebotsvarianten. Im Mittelpunkt dieser Aktionen standen zuletzt nicht nur günstige Leasingraten, sondern auch zusätzliche Dienstleistungspakete. Der Branche geht es dabei nicht zuletzt auch darum, mehr Kunden in ihre Verkaufsräume zu locken und den Marktanteil zu erhöhen, denn eine baldige Rückkehr zu dem Niveau der Neuzulassungen und Kfz-Investitionen, wie es in den Jahren von 1991 bis 2006 herrschte, ist nicht sehr wahrscheinlich.

2012: Eingetrübte Aussichten

Die Abkühlung der Weltwirtschaft und die Zuspitzung der Schuldenkrise in Europa werden 2012 auch die Situation der Wirtschaft in Deutschland tangieren. Lange Zeit zeigte sich die Realwirtschaft in Deutschland ziemlich robust gegenüber diesen Einflüssen, erste Schwächezeichen sind aber bereits zu erkennen; die Sorge vor einem stärkeren Übergreifen ist gewachsen. Bezüglich der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr sind die Unternehmen skeptischer als bislang. Angesichts der internationalen Turbulenzen schlägt sich die deutsche Wirtschaft aber noch vergleichsweise gut. Die Bundesbank geht davon aus, dass

das Risiko für Einbußen bei der Festigkeit der Binnenkonjunktur steigt, die binnenwirtschaftlichen Kräfte das Wachstum aber am Leben halten; die Unternehmen hätten ihre Investitionsabsichten bisher kaum korrigiert (vgl. o.V. 2011a).

Auch bei weiter nachlassender wirtschaftlicher Dynamik sorgen noch relativ gut gefüllte Auftragsbücher wohl auch 2012 für ein moderates Wachstum der wirtschaftlichen Leistung in Deutschland (vgl. Heilmann 2011). Wie stark gebremst wird, hängt vor allem davon ab, ob die USA in die Rezession abrutschen und ob eine weitere Eskalation der Abwärtsspirale in der Eurozone vermieden werden kann (vgl. Piper 2011). Die Weltwirtschaft gerät immer stärker in den Sog der Schuldenkrise, wie die Ergebnisse des ifo World Economic Survey (WES) vom vierten Quartal 2011 zeigen. Für die Verschlechterung des Weltwirtschaftsklimas waren vor allem die weniger zuversichtlichen Erwartungen für die nächsten sechs Monate maßgeblich, sie blieben aber noch im positiven Bereich. Dabei schlägt sich die deutsche Wirtschaft aber noch vergleichsweise gut. Die wirtschaftliche Dynamik wird sich zwar 2012 auch hierzulande spürbar abschwächen, weil die temporär wirksamen Faktoren, wie die expansiven geld- und finanzpolitischen Maßnahmen weggefallen sind und auch die Exporte schwächer – aber nach Einschätzung des Bundesverbandes Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA) immerhin noch um 6% – expandieren werden (vgl. o.V. 2011b), es ist aber nicht mit einem Abgleiten in eine Rezession zu rechnen. Die Gemeinschaftsdiagnose vom Herbst geht für das Jahr 2012 zwar ebenfalls von einer Abschwächung, aber nicht von einer Rezession aus; das BIP-Wachstum dürfte knapp 1% betragen; für das zweite Halbjahr ist sogar wieder mit einem leichten Anstieg im Konjunkturverlauf zu rechnen. Auch die OECD geht davon aus, dass die deutsche Wirtschaft ab Mitte 2012 wieder Fahrt aufnimmt und 2013 sogar robust wachsen soll (vgl. o.V. 2011c). Bei all diesen Prognosen sind allerdings keine externen Schocks einkalkuliert, wie etwa der Zusammenbruch der Eurozone, über den inzwischen öffentlich diskutiert wird (vgl. Schmoll 2011).

Die Investitionsbereitschaft der Unternehmen ist in hohem Maße von den wirtschaftlichen Perspektiven abhängig. Die Gemeinschaftsdiagnose vom Herbst geht von einem Wachstum der nominalen Bruttoanlageinvestitionen ohne den Wohnungsbau von rund 2,5% aus, davon + 2,6% für die Ausrüstungsinvestitionen. Die Investitionen im Nichtwohnbau (Hoch- und Tiefbau), die 2011 noch nominal um 4% zulegen konnten, werden wohl 2012 nur noch um 2% wachsen. Das Transaktionsvolumen mit Immobilien hatte sich laut Gewos GmbH 2010 ziemlich kräftig erholt. Für 2011 wird in allen Bauwerkskategorien nochmals eine starke, für 2012 aber nur noch eine moderate Zunahme der Immobilienumsätze erwartet (rund 145 bzw. 151 Mrd. Euro; rund + 11 bzw. + 4 ½%; vgl. Rußig 2011).

Für die Ausrüstungsinvestitionen einschließlich der sonstigen Anlagen ist der ifo/BDL-Investitionsindikator derzeit noch deutlich optimistischer als die Mehrheit der Prognostiker, er signalisiert immerhin einen nominalen Anstieg von etwa 6% 2012 und sieht auch für das Auftaktquartal einen deutlichen Zuwachs.

Bei der Automobilkonjunktur wird es 2012 deutliche Bremspuren geben. Zwar dürfte der Einbruch in Deutschland nicht so stark ausfallen wie im Durchschnitt Westeuropas (reichlich – 5%; vgl. o.V. 2011d); nach ersten Schätzungen wird im kommenden Jahr hierzulande ein leichter Rückgang der Pkw-Neuzulassungen um knapp 2% erwartet (vgl. Karpstein 2011). Wie die Leasinggesellschaften jedoch zuletzt 2010 unter Beweis stellten, können sie auch in einer solchen Situation noch Wachstum generieren. Das fällt aber deutlich geringer aus als in einem guten Autojahr.

Insgesamt ist also für 2012 mit steigenden Ausgaben für Ausrüstungsgüter zu rechnen. Daran sollten die Leasinggesellschaften zu ihrem fünfzigjährigen Jubiläum zumindest durchschnittlich partizipieren können. Die Branche geht jedenfalls optimistisch ins neue Jahr; die Lieferfristen – vor allem bei Maschinenbauprodukten – sorgen noch bis ins zweite Quartal von 2012 hinein für eine Belebung des Neugeschäfts (vgl. o.V. 2011e).

Die von energiesparenden Technologien getriebene Investitionswelle ist ein Hoffnungsträger für die Leasingbranche in den nächsten Jahren. Die Leasinggesellschaften werden wieder einmal gefragte Experten bei der Markteinführung der neuen Produkte sein, die im Gefolge knapper und teurer Energieressourcen in großer Zahl nachgefragt werden. Das sind neben neuen Generationen von Straßenfahrzeugen insbesondere Anlagen zur dezentralen Energieerzeugung aus nachwachsenden Rohstoffen, Maschinen und Elektroanlagen. Auch früher wurden schon neue Technologien maßgeblich via Leasing verbreitet, wie auch in der Gründungsphase der institutionellen Leasinggesellschaften vor 50 Jahren, zu Beginn der Computer-Ära bzw. des digitalen Zeitalters. 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 Ableger von Herstellern.

Die Deutsche Bundesbank schreibt dazu: »Leasing kann insoweit die Rolle eines Investitionsmotors übernehmen, wie die Ausweitung der Investitionsgüternachfrage nicht an Finanzierungs- oder Besicherungsproblemen investitionswilliger Firmen scheitert. Die Vermeidung von Finanzierungsrestriktionen bei innovativen Unternehmen fördert zudem die zügige Markteinführung neuer Technologien und Produkte und beschleunigt damit den technologischen Diffusionsprozess (o.V. 2011f).«

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) geht davon aus, dass der »Hochlauf« von Autos mit alternativen Antrieben erst in den Jahren 2013 bis 2015 sichtbar werde (vgl. Fromm 2010). Bis 2013 wollen 23 Hersteller in die Serienproduktion von Elektromobilen einsteigen (o.V. 2009b). Immerhin zeigen aber einige deutsche Hersteller mit Kleinserien von Elektroautos, die sie per Leasing oder Miete in einigen Ballungsräumen weltweit auf die Straße gebracht haben, schon jetzt Flagge.

Literatur

- Fromm, T. (2010), »Im Rausch der Geschwindigkeit«, *Süddeutsche Zeitung* vom 3. Dezember, 25.
- Heilmann, D. (2011), »Kritisch wird es erst 2012«, *Handelsblatt*, 8. September, 9.
- Hennes, M. und S. Metzger (2010), »Der unbekannte Feind aus London«, *Handelsblatt* vom 21. September, 18.
- Horn, P. (2010), »Rein in die Nische«, *Süddeutsche Zeitung* vom 3. Dezember, V1.
- Hild, R. (2011), »Kraftfahrzeuggewerbe«, *VR Branchen special* Nr. 20, Dezember.
- Karpstein, M. (2012), »ZDK erwartet für 2012 rund 3,1 Millionen Neuzulassungen«, online verfügbar unter: www.automobilwoche.de, 17. November.
- o.V. (2009a), »Fuhrparks auf Sparkurs«, online verfügbar unter: www.autoflotte.de, 16. September.
- o.V. (2009b), »Infineon hofft auf Ökoautos«, *Süddeutsche Zeitung*, 14. Oktober, 24.
- o.V. (2010), »IDW-Chef: „Mehr Rechenschaft ablegen«, *Handelsblatt*, 21. September, 19.
- o.V. (2011a), »Schuldenkrise bremst Wachstumsmotor aus«, online verfügbar unter: www.handelsblatt.de, 21. November.
- o.V. (2011b), »Deutscher Export knackt die Billionen-Grenze«, online verfügbar unter: www.focus.de, 29. November.
- o.V. (2011c), »OECD glaubt an Deutschlands Wirtschaft«, online verfügbar unter: www.focus.de, 29. November.
- o.V. (2011d), »Westeuropäischer Automarkt bricht 2012 ein«, online verfügbar unter: www.automobilwoche.de, 21. November.
- o.V. (2011e), »Leasingbranche versprüht Optimismus«, *Börsenzeitung*, 24. November, 5.
- (o.V. 2011f), »Leasingfinanzierung in Deutschland«, *Deutsche Bundesbank Monatsbericht* Juli, 42.
- Piper, N. (2011), »Hilflos am Abgrund«, *Süddeutsche Zeitung*, 9. August, 2.
- Rußig, V. (2011), »Immobilienmakler«, *VR Branchen special* Nr. 90, November.
- Schmoll, T. (2011), »Euro-Zone blickt in den Abgrund«, online verfügbar unter: www.ftd.de, 29. November.
- Sinn, H.-W. (2011a), »Kredithürde niedriger« – Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im November 2011, www.cesifo-group.de, 30. November.
- Sinn, H.-W. (2011b), »ifo Geschäftsklimaindex leicht gestiegen« – Ergebnisse des ifo Konjunkturtests im November 2011, online verfügbar unter: www.cesifo-group.de, 24. November.
- Specht, M. (2010), »Auto kaufen war gestern«, *Süddeutsche Zeitung*, 22. November, 38.
- Städtler, A. (2011), »Vermietung beweglicher Sachen«, *VR Branchen special* Nr. 64, Dezember.
- Statistisches Bundesamt (2011), »Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 3. Quartal 2011«, Pressemitteilung Nr. 435, 24. November.
- Stiglitz, J. (2011), »... das wäre für Deutschland eine Katastrophe«, *Handelsblatt*, 29. August, 7.
- Weichselberger, A. (2011), »Westdeutsche Industrie: Rege Investitionstätigkeit im Jahr 2011«, *ifo Schnelldienst* 64 (15), 43–47.

