



Leasing-Marktbericht

Michael Grömling / Tobias Hentze

Auftraggeber:

Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e. V.

Linkstraße 2

10785 Berlin

Köln, 07.03.2025

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 des Kompetenzclusters

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

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:

März 2025

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.....	9
2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen	10
3 Investitionsperspektiven in Deutschland für das Jahr 2025.....	12
Abbildungsverzeichnis.....	15
Literatur	16

Zusammenfassung

Die seit geraumer Zeit anhaltende Investitionskrise in Deutschland hat sich auch im Jahresverlauf 2024 fortgesetzt. Nach den Rückgängen in den Jahren 2022 (-0,2 Prozent) und 2023 (-1,2 Prozent) fielen die realen Bruttoanlageinvestitionen im Jahr 2024 sogar um 2,7 Prozent. Im Jahresdurchschnitt lag das Investitionsvolumen um 6,3 Prozent unter dem des Vor-Corona-Jahres 2019. Die anhaltenden geopolitischen Verwerfungen sind ein Grund für die schwache Investitionstätigkeit vieler Volkswirtschaften: Die globale Abschwächung dämpft die Auslandsnachfrage nach deutschen Investitionsgütern, das deutsche Exportgeschäft und somit auch die Investitionsneigung. Offenkundig hat die deutsche Volkswirtschaft an internationaler Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt, in der Folge kann Deutschland derzeit nicht mehr im lange Zeit möglichen Umfang an dem Wachstum des Welthandels partizipieren. In diesem Umfeld sorgen die Unwägbarkeiten des energiepolitischen Transformationskurs in Deutschland für weitere Verunsicherung. Die immer deutlicher zutage tretenden Infrastrukturdefizite erweisen sich als zusätzliche Hypothek, zumal es bislang nicht gelungen ist, einen Finanzierungsrahmen für eine nachhaltige Investitionsoffensive zu schaffen.

Die Investitionen der Leasing-Wirtschaft werden durch das Mobilien-Leasing geprägt, das im Jahr 2024 knapp 86 Prozent des Geschäfts ausmachte. Gegenüber dem Vorjahr sank das Investitionsvolumen beim Mobilien-Leasing um 4,3 Prozent. Ein Plus von 8,5 Prozent beim Immobilien-Leasing fiel aufgrund des geringen Anteils kaum ins Gewicht, zumal auch beim Mobilien-Mietkauf ein nochmals deutlicheres Minus von 5,3 Prozent aufgetreten ist. Die Leasing-Quote bei den mobilen Investitionsgütern sank gegenüber dem Vorjahr leicht von 26,2 Prozent auf 26,1 Prozent, während sie bei den Immobilien mit 0,4 Prozent auf niedrigem Niveau verharrte.

Unverändert ist das Leasing von Pkw und Kombis von überragender Bedeutung, deshalb fällt der Rückgang gegenüber dem Jahr 2023 (-2,0 Prozent) auch deutlich ins Gewicht. Eine positive Dynamik entwickelte die Objektgruppe der Busse, Lkw, Anhänger und Transporter mit einem leichten Plus von 1,2 Prozent. Allerdings machte das Volumen kaum mehr als ein Fünftel des Investitionsvolumens bei Pkw und Kombis aus. Ebenfalls positive Entwicklungen bei agrartechnischen Investitionsgütern sowie in der Medizintechnik fallen aufgrund des geringen Marktanteils kaum ins Gewicht. Im Bereich der Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge halbierte sich das Leasing-Volumen dagegen (-53,2 Prozent).

Entgegen dem Trend des Gesamtmarktes konnte die Leasing-Branche mehr reinelektrische Pkw (BEV) im Jahr 2024 als Neuwagen anmelden. So wuchs die Anzahl der durch Leasing-Gesellschaften neuzugelassenen BEV um 0,3% auf rund 215.500 Fahrzeuge, während insgesamt die Neuzulassungen von BEV um 27.4% zurückgingen. Dadurch erhöhte sich der Leasing-Anteil von BEV an den Neuzulassungen deutlich auf 56% im Jahr 2024 nach 41% im Jahr 2023. Dies belegt die große Bedeutung dieser Finanzierungsart im Transformationsprozess.

Die Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage lassen ein weiteres Jahr der Investitionsschwäche erwarten und befürchten. Im dritten Jahr infolge überwiegt die Anzahl der teilnehmenden Verbände, die mit negativen Investitionsperspektiven in das neue Jahr blicken. Umso wichtiger ist es jetzt, dass mit der neuen Bundesregierung einerseits klare Perspektiven für die notwendigen Investitionen in die öffentliche Infrastruktur entwickelt und umgesetzt werden. Andererseits wird eine Belebung der privatwirtschaftlichen Investitionstätigkeit in Deutschland nur gelingen, wenn gleichzeitig auch die innovations-, energie-, steuer- und arbeitsmarktpolitischen Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass potenzielle Investoren verlässliche Erwartungen bilden können.

1 Entwicklung der Investitionen in Deutschland

Die schlechten Investitionserwartungen für das Jahr 2024 (vgl. Grömling/Kauder, 2024) haben sich bestätigt, und die seit geraumer Zeit anhaltende Investitionskrise hat sich auch im Jahresverlauf 2024 in Deutschland fortgesetzt. Nach den Rückgängen in den Jahren 2022 (-0,2 Prozent) und 2023 (-1,2 Prozent) gingen die realen Bruttoanlageinvestitionen im Jahr 2024 um 2,7 Prozent zurück. Das Investitionsvolumen lag somit im Jahresdurchschnitt 2024 um 6,3 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2019, also dem Jahr vor den Belastungen durch die Pandemie und durch die geopolitischen Schocks.

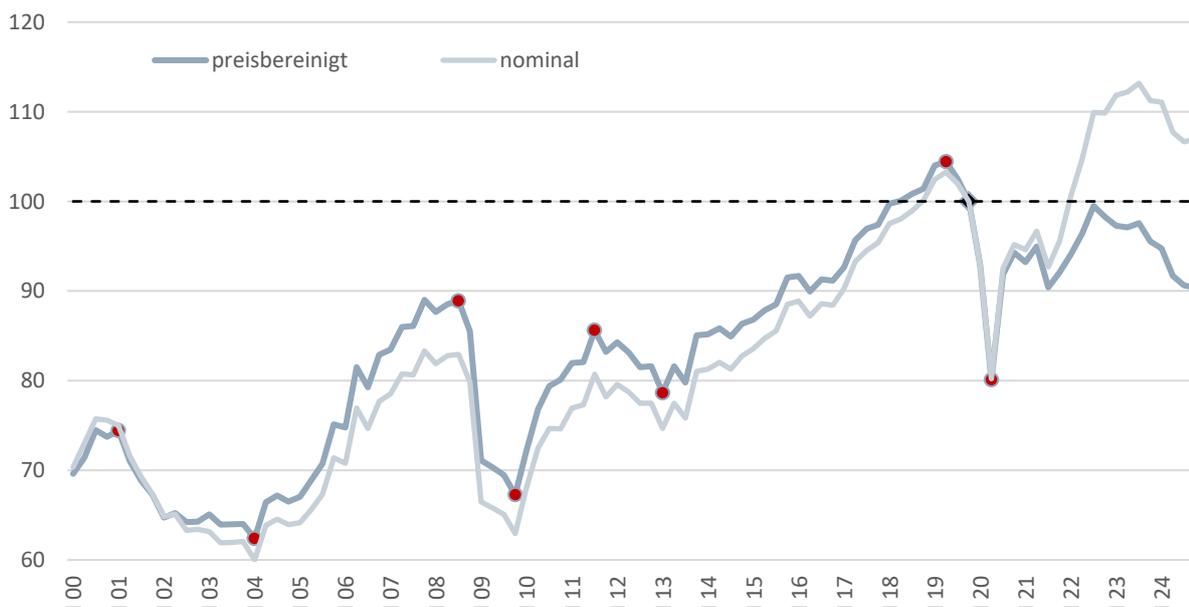
Die anhaltenden geopolitischen Verwerfungen beeinträchtigen direkt die Investitionstätigkeit in vielen Volkswirtschaften. Die globale Abschwächung dämpft die Auslandsnachfrage nach deutschen Industriegütern, das deutsche Exportgeschäft und somit die Investitionsneigung. Zudem kann Deutschland derzeit offensichtlich nicht mehr im Ausmaß früherer Gewohnheiten am Welthandel partizipieren. Der Sachverständigenrat (SVR, 2024, 57 f.) verweist in diesem Kontext besonders auf den Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Infolge der multiplen Kostenschocks durch stark angestiegene Energiepreise, höhere Rohstoff- und Materialkosten wegen der globalen Logistikprobleme und höherer Arbeitskosten hat die deutsche Industrie an preislicher Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt. Hinzu kam eine Aufwertung des effektiven Wechselkurses des Euro gegenüber einer Reihe von internationalen Wettbewerbern. Seit Anfang des Jahres 2025 wirken die möglichen Beeinträchtigungen des Investitionsklimas durch eine unwägbar und konfrontative Politik der USA (Grömling, 2025). Unter rein wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten bleibt abzuwarten, ob und wie der grenzüberschreitende Handel – etwa über US-Einfuhrzölle und durch Gegenreaktionen der betroffenen Volkswirtschaften – beschränkt wird. Eine Modellrechnung des IW (Obst et al., 2024) zeigt, dass mit einer protektionistischen Zollpolitik der USA und Gegenreaktionen in der Europäischen Union (EU) insbesondere weitere Investitionsausfälle in Deutschland zu befürchten sind.

Im Umfeld dieser externen Anpassungslasten herrscht eine gesamtwirtschaftliche Investitionskrise in Deutschland. Die seit nunmehr drei Jahren wirkende Baurezession führt zu einer deutlich gesunkenen Nachfrage nach industriellen Vorleistungsgütern und bausepezifischen Investitionsgütern. In der Industrie sind erhebliche Rückgänge bei den Ausrüstungsinvestitionen zu verzeichnen. Die angesprochenen geopolitischen Verwerfungen belasten nicht nur direkt die Investitionstätigkeit in vielen Volkswirtschaften und offensichtlich besonders deutlich in Deutschland. Vielmehr erzeugen die politischen Unsicherheiten auch ein von ökonomischen Unwägbarkeiten geprägtes Wirtschaftsleben, das generell mit Vorsicht und Attentismus einhergeht. Zudem sorgen Verunsicherungen im Kontext der energiepolitischen Transformation sowie der unklare und unstete wirtschaftspolitische Kurs in Deutschland für schwache Investitionsanreize und Zurückhaltung bei den Unternehmen und den Konsumenten. Im November 2024 wurde die bisherige Regierungskoalition aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP beendet. Damit stellt sich zum Jahresanfang 2025 die Frage, ab wann eine neue Bundesregierung handlungsfähig sein wird, und was dies für die künftigen Rahmenbedingungen für die dringend notwendigen Investitionen am Standort Deutschland bedeutet. Konkret geht es dabei um Steuerbelastung und Sozialabgaben, Sicherheit und Kosten der Energieversorgung, Rahmenbedingungen für Transformation, Bürokratieeffizienz und Regulierungskosten, Arbeitsmarktordnung, Forschungsbedingungen, Modernisierung und Finanzierung von Infrastrukturen sowie Wahrnehmung und Finanzierung von innerer und äußerer Sicherheit.

Bei der Bewertung der gesamtwirtschaftlichen Investitionstätigkeit kommt den **Ausrüstungsinvestitionen** eine zentrale Bedeutung zu. Dabei handelt es sich um Investitionen in Maschinen, Geschäftsausstattungen und Nutzfahrzeuge. Diese Kapitalgüter sind neben dem technischen und organisatorischen Wissen und den immateriellen Kapitalgütern wichtige Treiber für die technologische Erneuerung und Modernisierung einer Volkswirtschaft („capital embodied technological change“). Abbildung 1-1 veranschaulicht, dass diese Investitionen seit nunmehr fünf Jahren durchgehend unter dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie liegen. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass bei den Ausrüstungsgütern auch die ansteigenden Investitionen in militärische Ausrüstungen statistisch erfasst werden. Aber offensichtlich sind die Einschränkungen und Verunsicherungen infolge der geopolitischen Verwerfungen für die gesamten Ausrüstungsinvestitionen in Deutschland erheblich bedeutsamer. Nach dem Rückgang im Jahr 2023 (-0,8 Prozent gegenüber 2022) war im Jahr 2024 ein Einbruch in einer Größenordnung von 5,5 Prozent in realen Werten zu verzeichnen. Das ist nochmals deutlich schlechter als zum Jahresanfang 2024 erwartet wurde. Die realen Ausrüstungsinvestitionen lagen somit im Jahr 2024 um gut 10 Prozent unter dem Niveau von 2019. Innerhalb des Aggregats der Ausrüstungsgüter war im Jahr 2024 sowohl im Bereich Maschinen/Geräte (einschließlich militärischer Waffensysteme) ein starker Rückgang (-5,9 Prozent) als auch im Bereich Fahrzeuge (--4,7 Prozent) zu verzeichnen. Um Preiseffekte bei der Analyse und bei der Bewertung der Investitionstätigkeit zu berücksichtigen, sind in Abbildung 1-1 neben den preisbereinigten Werten auch die nominalen Investitionsausgaben dargestellt. Mit Blick auf die Jahre 2022 und 2023 ist zu erkennen, dass sich die nominalen Ausrüstungsinvestitionen erheblich besser entwickelt hatten als die realen Ausgaben in diesem Bereich. Im dritten Quartal 2023 wurde das Vorkrisenniveau von Ende 2019 mit 13 Prozent sogar deutlich übertroffen. Dies beruhte in erster Linie auf den hohen Preisanstiegen bei diesen Investitionsgütern. Mit Blick auf das Jahr 2024 war sowohl bei den preisbereinigten als auch bei den nominalen Ausrüstungsinvestitionen wieder ein starker Rückgang zu verzeichnen. Das nominale Investitionsvolumen lag um knapp 4 Prozent unter dem Niveau von 2023.

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland

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



Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

Neben dieser Investitionskrise im Bereich der Ausrüstungen befindet sich Deutschland in einer ausgeprägten Baukrise. Nach dem starken Anstieg der preisbereinigten **Bauinvestitionen** im Jahr 2020 um 4 Prozent, war seitdem ein durchgehender Rückgang von jährlich 3 bis 4 Prozent zu verzeichnen. Damit lagen die realen Bauinvestitionen im Jahresdurchschnitt 2024 um über 13 Prozent unter dem Niveau des Jahres 2020. Auch hier ist die nominale Entwicklung aufgrund der ansteigenden Preise bei Weitem nicht so schlecht. Die dahinterstehenden hohen Baukosten reflektieren die mit der Pandemie und dem Krieg verbundenen Material- und Energieprobleme, aber auch hohe Regulierungskosten. Gleichwohl ist der Bedarf an zusätzlichen Investitionen im Wohnungsbau und im öffentlichen Bau hoch (Grömling et al., 2024). Die Bauwirtschaft und die Bauinvestitionen leiden jedoch seit geraumer Zeit unter den gestiegenen Finanzierungs- und Baukosten sowie unter der insgesamt schwachen Investitionstätigkeit in Deutschland. Im Gefolge des kriegsbedingten Energiepreisschocks und der damit einhergehenden hohen Inflation waren die Zinsen nach einer langen Niedrigzinsphase zwischenzeitig deutlich angestiegen.

Im Kontext der gesamtwirtschaftlichen Investitionstätigkeit sorgen die sogenannten **Sonstigen Anlagen** für einen erfreulichen Lichtblick. Dies ist allerdings erst auf Basis von revidierten Daten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) zu sehen (vgl. zur vormaligen noch schlechten Bewertung Grömling/Kauder, 2024). Bei diesen Kapitalgütern, auf die mittlerweile knapp 18 Prozent der gesamten Investitionen in Bruttoanlagegüter entfallen, handelt es sich um Ausgaben für Forschung und Entwicklung sowie für Software und Datenbanken. Diese immateriellen Kapitalgüter sind neben den Ausrüstungen von zentraler Bedeutung für den technologischen Fortschritt und die allgemeine Digitalisierung. Nach dem starken Einbruch im ersten Quartal 2020 war hier nunmehr auf Basis von stark revidierten Daten eine durchgehende Erholung zu verzeichnen und im Jahresdurchschnitt 2024 wurde das Niveau von 2019 um über 12 Prozent übertroffen. Diese partiell erfreuliche Entwicklung bei den immateriellen Investitionsgütern ändert jedoch nichts an dem schlechten Gesamtbefund der Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland.

2 Entwicklung der Leasing-Branche

Auf die Leasing-Branche wirkten in den vergangenen Jahren dieselben Schocks wie auf die Gesamtwirtschaft. Nach dem Ende der Coronapandemie drückten zunächst die Folgen des Kriegs in der Ukraine und die damit verbundene Energiepreiskrise negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung. Zusätzlich setzte eine erhöhte Inflation ein, und die Zinsen stiegen entsprechend. Vor diesem Hintergrund zeigt dieser Abschnitt, wie sich die Leasing-Branche im Jahr 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 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

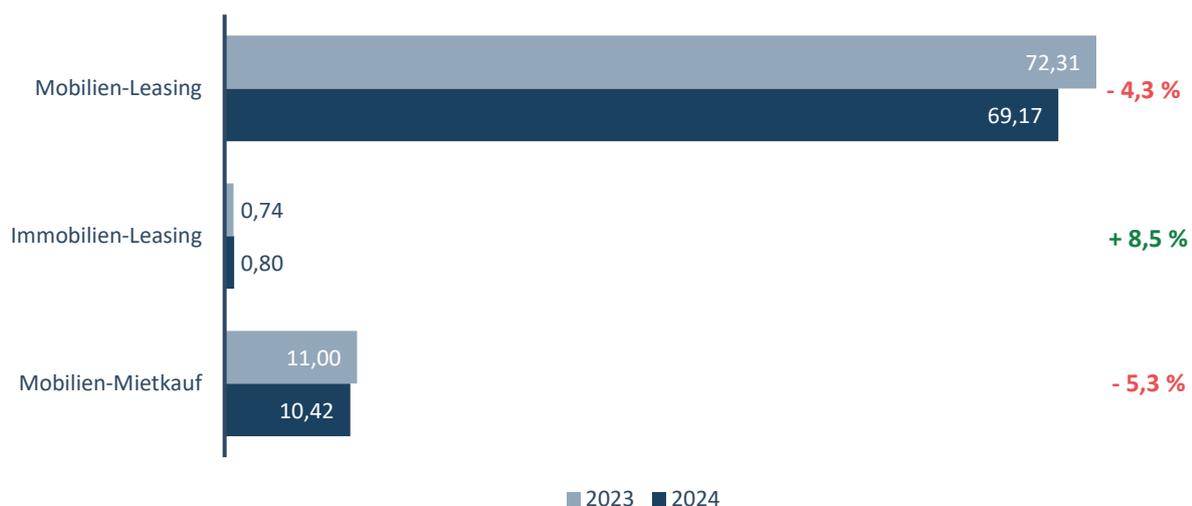
In der Leasing-Branche erfolgt eine Unterscheidung zwischen Leasing und Mietkauf. Das reine Leasing-Geschäft stellt die Investitionen der Leasing-Wirtschaft für ihre Kunden dar. Mietkäufe werden zwar durch die Leasing-Branche finanziert, gelten jedoch nach strenger Definition nicht als Investitionen 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. Dabei ergeben sich Besonderheiten im Betrachtungszeitraum, auf die in Abschnitt 2.4 gesondert eingegangen wird.

Besonders bedeutsam ist das Mobilien-Leasing für die Investitionen der Leasing-Wirtschaft (vgl. Abbildung 2-1). Von 2023 auf 2024 sank das Volumen des Mobilien-Leasings auf Basis der vorliegenden Zahlen von 72,31 auf 69,17 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Rückgang von 4,3 Prozent. Wie in Abschnitt 2.4 ausgeführt wird, ist für das Jahr 2023 ein Sondereffekt im Bereich Pkw und Kombi zu berücksichtigen. Von 2022 auf 2023 war der Wert um mehr als 26 Prozent gestiegen. Insgesamt passt der Rückgang von 2023 auf 2024 jedoch zur wirtschaftlichen Stagnation und einer damit verbundenen Zurückhaltung.

Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2023 auf 2024 in Prozent (grün/rot)



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

Weiter sehr gering ist das Niveau beim Immobilien-Leasing, auch wenn eine leichte Dynamik von 2023 zu 2024 zu erkennen ist. Der Anstieg von 0,74 auf 0,80 Milliarden Euro entspricht einem Plus von 8,5 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, sank folglich von 73,0 auf 70,0 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Rückgang von 4,2 Prozent. Die Daten sind aufgrund der Erhebungsform nicht preisbereinigt. Der BIP-Deflator der Bruttoanlageinvestitionen dürfte im vergangenen Jahr bei etwa 3 Prozent gelegen haben. Unter Berücksichtigung dieser Preisentwicklung im Jahr

2024 fällt der Rückgang des inflationsbereinigten (realen) Leasing-Neugeschäfts noch stärker aus. Ein wesentlicher Grund für den Rückgang ist, dass im Jahr 2024 wieder verstärkt Rabatte gewährt wurden.

Eine nochmals schwächere Entwicklung zeigt sich beim Mietkauf. Hier sank das Volumen nominal um 5,3 Prozent von 11,00 auf 10,42 Milliarden Euro. Real ist der Rückgang entsprechend noch größer.

Das gesamte Finanzierungsvolumen der Leasing-Branche – bestehend aus Leasing und Mietkauf – lag hochgerechnet auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten im Jahr 2024 bei 80,39 Milliarden Euro, nach 84,04 Milliarden Euro im Jahr 2023. Dies entspricht einem Minus von 4,4 Prozent.

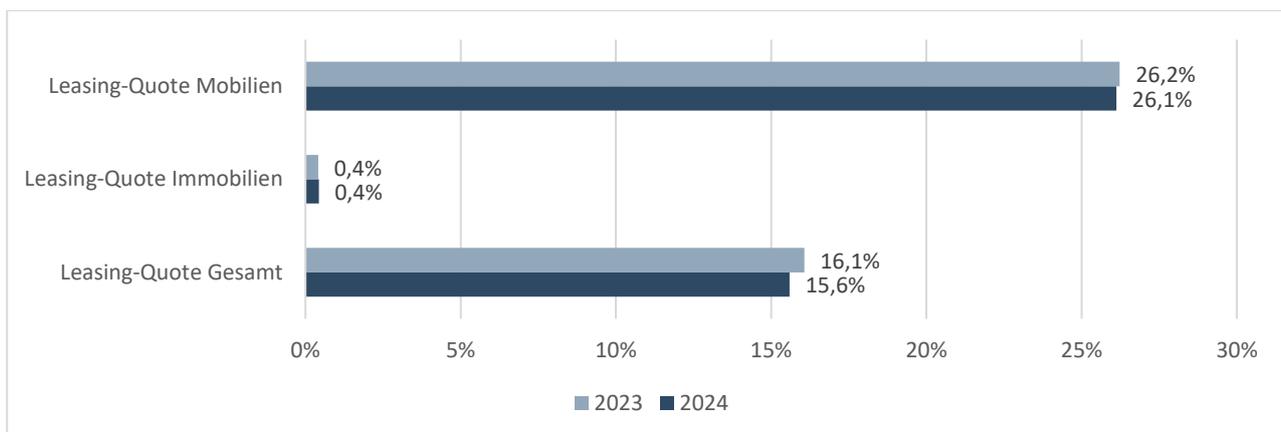
2.2 Leasing-Quoten

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 sank die Leasing-Quote von 26,2 Prozent im Jahr 2023 auf 26,1 Prozent im Jahr 2024. Der Rückgang der Quote ist teilweise auf einen Sondereffekt des Jahres 2023 im Bereich Pkw und Kombi zurückzuführen (vgl. Abschnitt 2.4).

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 0,4 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 sank von 16,1 Prozent im Jahr

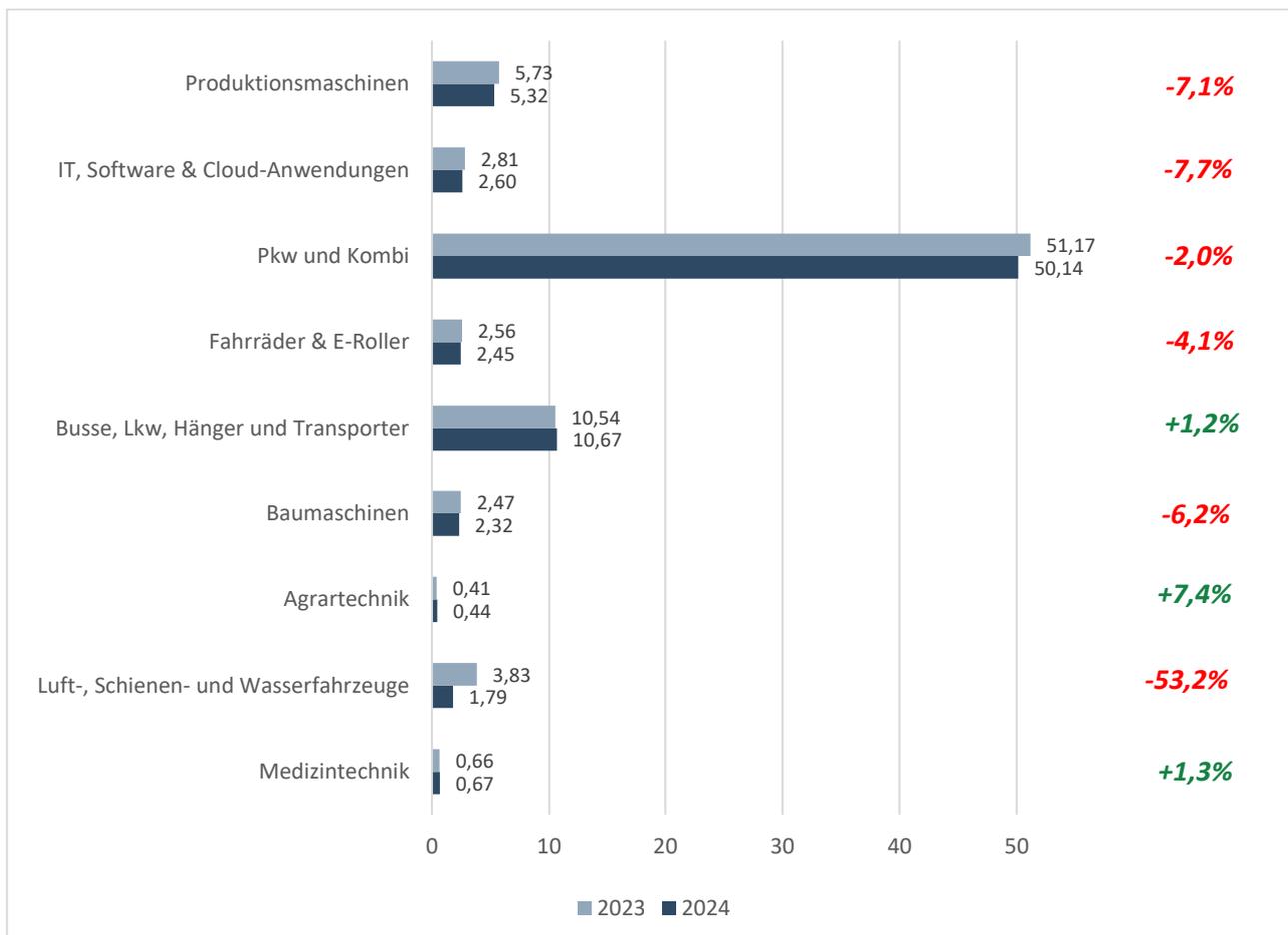
2023 auf 15,6 Prozent im Jahr 2024. Dieser Rückgang kann mit dem zuvor niedrigeren Gewicht des leasingstarken Mobilien-Sektors relativ zum leasingschwachen Immobilien-Sektor erklärt werden.

2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter

Die für die Leasing-Wirtschaft bedeutendste Objektgruppe sind die **Pkw**, wie aus Abbildung 2-3 ersichtlich wird. Im Jahr 2024 flossen 50,14 Milliarden Euro und damit 65,2 Prozent des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte, die mittels Leasing und teilweise per Mietkauf finanziert wurden, in den Bereich Pkw und Kombi. Im Jahr 2023 betrug das Volumen 51,17 Milliarden Euro. Der Anschaffungswert dieser Objektgruppe liegt damit 2,0 Prozent unter dem Wert von 2023. Abermals sei darauf verwiesen, dass die Werte nicht preisbereinigt sind. Der Anteil des Mietkaufs ist bei Pkw weitgehend zu vernachlässigen. Zu beachten ist indes, dass die Lieferkettenproblematik des Jahres 2022 zu einer gewissen Verzerrung der Wachstumswerte im Vergleichszeitraum 2023 führte.

Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro; Änderungen des Volumens von 2023 auf 2024 in Prozent (grün/rot)



Die Volumina wurden auf zwei Nachkommastellen gerundet, die Änderungen in Prozent basieren auf den exakten Werten; der Wert von Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen ist durch Sondereffekte von Großaufträgen in 2023 verzerrt.

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 2024 ein Volumen von 10,67 Milliarden Euro, nach 10,54 Milliarden Euro im Jahr 2023.

Somit stieg das Volumen um 1,2 Prozent an, unter anderem wohl auch aufgrund von Preiseffekten. Der Marktanteil dieser Objektgruppe lag bei 13,9 Prozent.

Der Anstieg des Volumens beim Leasing von **Fahrrädern und E-Rollern** ist zunächst einmal zum Erliegen gekommen. Nach starken Zuwächsen in den Vorjahren wurde im vergangenen Jahr ein Volumen von 2,45 Milliarden Euro erreicht, was einem Rückgang von 4,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Auch die Anzahl der geleasten Fahrräder und E-Roller ist rückläufig (-2,7 Prozent). Ein Grund für den etwas geringeren Rückgang bei den Stückzahlen gegenüber den Anschaffungswerten könnte eine hohe Wettbewerbsintensität im Markt sein, die sich in Preiskämpfen zeigt und aufgrund sinkender Nachfrage zur Gewährung hoher Rabatte führt. Der Marktanteil von Fahrrädern und E-Rollern am Anschaffungswert aller Leasing-Objekte liegt bei 3,2 Prozent.

Ein deutlicher Rückgang zeigt sich bei den **Produktionsmaschinen**. Der Anschaffungswert in dieser Objektgruppe sank im Jahr 2024 auf 5,32 Milliarden Euro, nach 5,73 Milliarden Euro im Jahr 2023. Dies entspricht einem Rückgang von 7,1 Prozent. Angesichts des konjunkturellen Abschwungs dürfte sich diese Entwicklung fortsetzen. Mit einem Anteil von 6,9 Prozent an allen Leasing-Objekten, die mittels Leasing oder Mietkauf finanziert wurden, sind die aggregierten Produktionsmaschinen weiterhin die drittstärkste Objektgruppe.

Einen Rückgang musste auch die Objektgruppe **IT, Software und Cloud-Anwendungen** verzeichnen, deren Volumen 2024 um 7,7 Prozent von 2,81 auf 2,60 Milliarden Euro sank. Der Anteil an allen Objektgruppen liegt bei 3,4 Prozent. Ebenfalls rückläufig im Jahr 2024 war der Bereich **Baumaschinen**, der um 6,2 Prozent sank. Das Volumen betrug im vergangenen Jahr 2,32 Milliarden Euro, nach 2,47 Milliarden Euro im Jahr 2023. Der Marktanteil der Baumaschinen lag bei 3,0 Prozent. Bei den **Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen** ist 2024 gegenüber 2023 ein drastischer Rückgang um 53,2 Prozent von 3,83 Milliarden Euro auf 1,79 Milliarden Euro zu beobachten. Allerdings war es im Jahr 2023 zu einem außergewöhnlich deutlichen Anstieg durch Sondereffekte von Großaufträgen gekommen, so dass sich bereinigt um die Großaufträge von 2023 auf 2024 ein Wachstum von schätzungsweise 40 Prozent ergibt. Der Marktanteil der Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge betrug im Jahr 2024 rund 2,3 Prozent. Unterschiedliche Dynamiken sind bei den drei kleinsten Objektgruppen ersichtlich. Bei der **Medizintechnik** zeigt sich ein Zuwachs von 0,66 Milliarden Euro auf 0,67 Milliarden Euro oder um 1,3 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,9 Prozent). Ein größeres Plus weist die Objektgruppe **Agrartechnik** auf. Hier wuchs das Volumen von 0,41 Milliarden Euro auf 0,44 Milliarden Euro oder um 7,4 Prozent (Anteil an allen Objektgruppen: 0,6 Prozent).

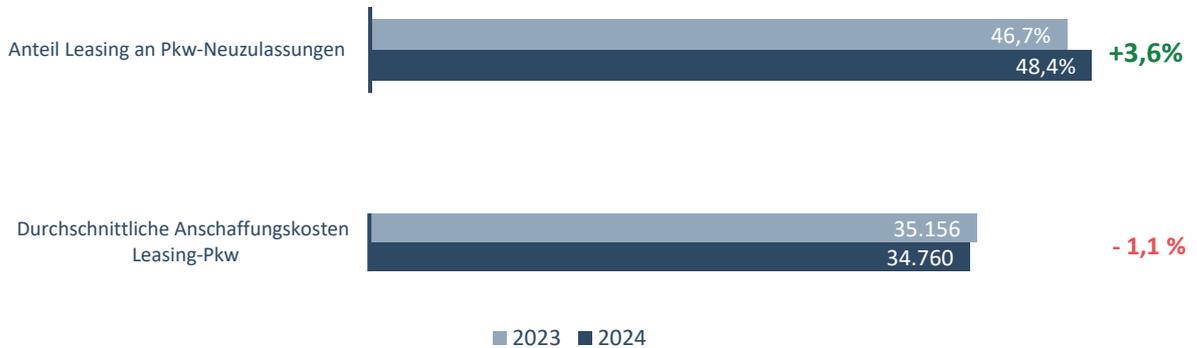
Zuletzt sei außerhalb der genannten Objektgruppen noch auf die Dynamik des Leasings im Bereich der **Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien** hingewiesen. Hier zeigte sich im vergangenen Jahr ein deutlicher Zuwachs von 23,0 Prozent, der teilweise preisgetrieben sein dürfte. In der Folge wurde erstmals die Marke von 1 Milliarde Euro überschritten.

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 seitwärts entwickelt: Die Neuzulassungen lagen hierzulande im Jahr 2024 bei 2,82 Millionen Pkw, nach 2,84 Millionen Einheiten im Jahr 2023 (Kraftfahrt-Bundesamt, 2025). Dies entspricht einem leichten Minus von 0,7 Prozent.

Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt

Angaben in Prozent und Euro, Änderungen von 2023 auf 2024 in Prozent (grün/rot)



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

Einen leichten Anstieg verzeichnet dagegen die Leasing-Branche: Die auf Basis der vorliegenden Zahlen prognostizierte Anzahl der bilanzierten Leasing-Verträge (inklusive Mietkauf) stieg um 4,5 Prozent. Nach 1,32 Millionen Verträgen im Jahr 2023 lag der Wert im Jahr 2024 bei 1,38 Millionen. Dabei ist als Sondereffekt zu berücksichtigen, dass aufgrund der Lieferkettenproblematik im Kfz-Sektor der Jahreswert 2023 verzerrt ist, da schätzungsweise 50.000 Fahrzeugbestellungen des Jahres 2022 erst im Jahr 2023 bilanzwirksam geworden. Daher ist die Entwicklung im Jahr 2024 eindrücklicher als es der Anstieg von 4,5 Prozent ausweist. 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 2024 48,4 Prozent, nach 46,7 Prozent im Jahr 2023.

Im Jahr 2024 verzeichnete der gesamte Pkw-Markt einen leichten Rückgang des durchschnittlichen Anschaffungswerts auf 43.530 Euro, im Vergleich zu 44.630 Euro im Jahr 2023 (Deutsche Automobil Treuhand, 2025). Dies entspricht einem Rückgang von 2,5 Prozent. Im Leasing-Markt zeigte sich ein moderater Rückgang, wobei der durchschnittliche Anschaffungswert für Pkw von 35.156 Euro im Jahr 2023 auf 34.760 Euro im Jahr 2024 fiel, was einem Rückgang von 1,1 Prozent entspricht.

Entgegen dem Trend des Gesamtmarktes konnte die Leasing-Branche mehr reinelektrische Pkw (BEV) im Jahr 2024 als Neuwagen anmelden. So wuchs die Anzahl der durch Leasing-Gesellschaften neuzugelassenen BEV um 0,3% auf rund 215.500 Fahrzeuge. Die vom KBA veröffentlichten Daten der Neuzulassungen von BEV belegen hingegen einen Rückgang von 27.4%. Dadurch erhöhte sich der Leasing-Anteil von BEV an den Neuzulassungen deutlich auf 56% im Jahr 2024 nach 41% im Jahr 2023. Dies zeigt, dass diese Finanzierungsart einen entscheidenden Anteil an Transformationsprozessen haben kann.

3 Investitionsperspektiven in Deutschland für das Jahr 2025

Nach den Rückgängen der gesamten Wirtschaftsleistung in Deutschland in den Jahren 2023 und 2024 wird auch für das laufende Jahr keine Trendwende erwartet. Vielmehr liegen die Konjunkturprognosen für Deutschland im Jahr 2025 mehr oder weniger an der Nulllinie (vgl. Bardt et al., 2024). Damit dürfte auch in diesem Jahr das Produktionsniveau des Jahres 2019 nicht nennenswert übertroffen werden. Deutschland verharnt offensichtlich auch weiterhin in der Schockstarre. Diese insgesamt schlechten Perspektiven reflektieren auch den Befund der IW-Verbandsumfrage vom Jahresende 2024 (vgl. Grömling, 2024a): Demnach gehen 20 Verbände von einer rückläufigen Produktion in ihrer Branche im Jahr 2025 aus. An der Befragung haben sich insgesamt 49 Verbände (einschließlich des Leasing-Verbands) aus der Breite der Volkswirtschaft beteiligt. 13 Verbände rechnen mit einer gleichbleibenden Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 und 16 Verbände mit einem Zuwachs. Damit dominieren unterm Strich nach wie vor die Pessimisten, jedoch merklich weniger stark als für die beiden vorhergehenden Jahre. Die aktuelle Auswertung der IW-Verbandsumfrage liefert damit aber noch kein Signal für eine nennenswerte konjunkturelle Wende, und es lässt sich vielmehr daraus ableiten, dass die deutsche Wirtschaft auch im Jahr 2025 nicht von der Stelle kommt.

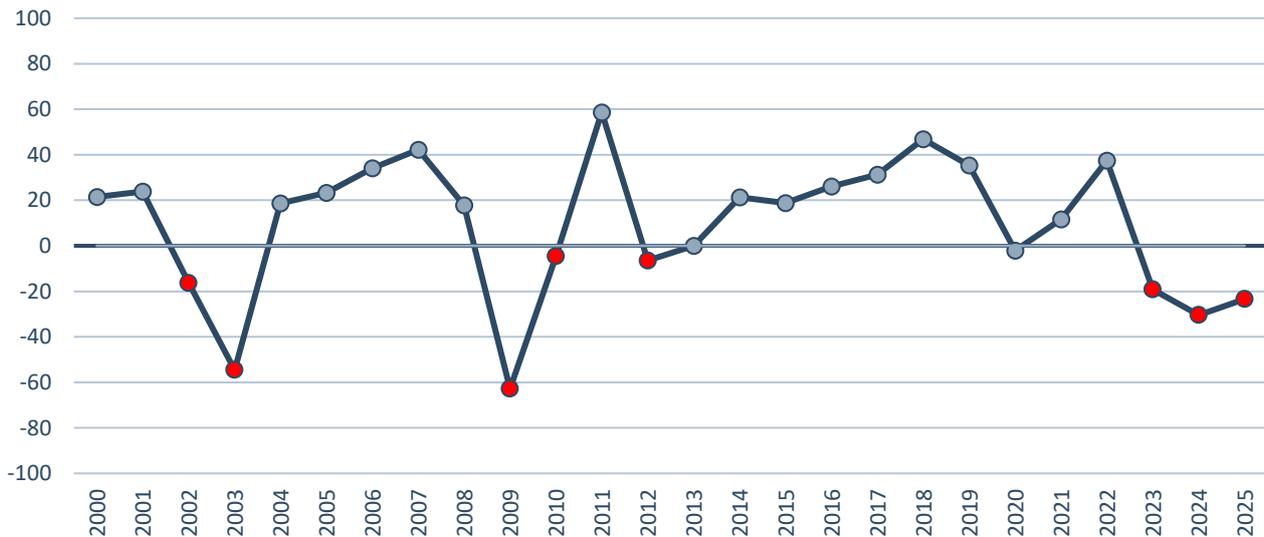
Vor dem Hintergrund der schwachen Konjunkturperspektiven und der anhaltenden Verunsicherungen (vgl. Abschnitt 1) bleiben die Investitionsperspektiven für Deutschland auch weiterhin gedämpft. Für Entlastung sorgen allenfalls die wieder rückläufigen Finanzierungskosten infolge der Zinswende. Die verhaltenen Investitionsaussichten werden zum einen von den Ergebnissen der IW-Konjunkturumfrage unter gut 2.000 Unternehmen im Spätherbst letzten Jahres untermauert (Grömling, 2024b). Demnach ist der Anteil der Unternehmen, die für das Jahr 2025 mit niedrigeren Investitionen planen (40 Prozent), erheblich höher als das Gewicht der Firmen mit höheren Investitionsausgaben (23 Prozent). Zum andern sprechen auch die Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage für eine eher schwache Investitionskonjunktur in 2025 (Grömling, 2024a): Bei den Investitionserwartungen gaben 20 Verbände an, dass in ihrem Bereich im Jahr 2025 weniger investiert werden wird. Lediglich neun der 47 Verbände, die sich an dieser Frage beteiligt haben, rechnen mit höheren Investitionen. In 18 Verbänden wird von einem gleichbleibenden Investitionsvolumen ausgegangen. Im Vergleich mit der letztjährigen Befragung (Grömling/Kauder, 2024) fand ein leichter Wechsel von Verbänden mit rückläufigen hin zu stabilen Investitionserwartungen statt.

In Abbildung 3-1 werden die aktuellen Investitionserwartungen der Verbände in Deutschland für das Jahr 2025 in gewohnter Weise in den langfristigen Kontext der Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage seit dem Jahr 2000 eingeordnet (vgl. hierzu auch die Auswertungen für die letzten Jahre gemäß Grömling/Kauder, 2022; 2023; 2024). 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. Durch diese Normierung wird zum einen die Verlaufsfigur nicht verändert, sondern lediglich auf die schwankende Teilnehmerzahl angepasst. Zum anderen wird eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse und intertemporale Einordnung ermöglicht. Wie auch in den beiden Vorjahren signalisiert der negative Saldenwert eher einen Rückgang der Investitionstätigkeit in Deutschland im Jahr 2025. Im Vergleich mit dem Vorjahr hat sich der Investitionssaldo verbessert und liegt wieder auf dem Erwartungsniveau für 2023. Für eine historische Einordnung der aktuellen Investitionsperspektiven muss darauf verwiesen werden, dass die schwach negativen Erwartungen und der daraus abgeleitete Saldenwert für das Jahr 2020 vor dem Hintergrund zu verstehen ist, dass die Coronapandemie zum Befragungszeitraum Ende 2019 nicht zu erahnen war. Das gleiche gilt für die Einordnung der 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. Die insgesamt negativen Investitionsperspektiven für das Jahr 2025 erreichen bei Weitem nicht die Tiefe wie zu Zeiten der Strukturkrise (2001 bis 2004) oder der globalen Finanzmarktkrise 2008/2009. Der aktuelle Befund markiert jedoch den längsten Zeitraum mit durchgehend negativen Investitionserwartungen seit 2000.

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 variiert; Investitionsperspektiven der Verbände beziehen sich auf die Erwartungen der von den Verbänden vertretenen Branchen.

Quellen: IW-Verbandsumfragen

Mit Blick auf die in der IW-Verbandsumfrage repräsentierten Verbände – wobei sich deren Investitionsperspektiven auf die Erwartungen der von den Verbänden vertretenen Branchen und nicht auf die gesamtwirtschaftliche Investitionstätigkeit beziehen –, wird im Bereich der Industrie ausschließlich in der Pharmaindustrie eine höhere Investitionstätigkeit in diesem Jahr gesehen. Dazu kommen die positiven Investitionspläne in der Energie-, Wasser- und Entsorgungswirtschaft. Auch im Dienstleistungssektor ist eine optimistische Investitionsperspektive nur in wenigen Branchen (Speditionen, private Banken, Versicherungswirtschaft, Tourismus, Informations- und Messewirtschaft) zu verzeichnen. Stabile Investitionen melden innerhalb der Industrie zum Beispiel die Chemieindustrie, der Maschinen- und Anlagebau oder die Elektroindustrie. Dagegen wird in der Automobilindustrie am Standort Deutschland von einem niedrigeren Investitionsbudget ausgegangen. Auch in vielen energieintensiven Industrien – zum Beispiel Stahlindustrie, Gießereien, Stahl- und Metallverarbeitung, Keramik-, Glas- und Kunststoffindustrie – stehen Investitionskürzungen an. Das gilt ebenso für die Bauwirtschaft, die baunahen Industriezweige und das Handwerk. In der Dienstleistungsökonomie sind die Investitionspläne nur in wenigen Ausnahmen (Gastgewerbe, Groß- und Außenhandel sowie Immobilienwirtschaft) negativ und größtenteils stabil.

Die aktuellen Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage untermauern also auch für das Jahr 2025, dass die Investitionstätigkeit und die damit verbundene Fortentwicklung des produktiven Kapitalstocks nicht weiter vorankommt. Es wird sich zeigen, ob die neue Regierung diese langwierigen Konsequenzen der aktuellen

Investitionsschwäche für das Produktionspotenzial am Standort Deutschland ernst nimmt und eine Verbesserung der investiven Rahmenbedingungen ernsthaft auf ihre Agenda setzt und umsetzt. Die ausgefallenen Investitionen in den letzten Jahren bedingen einen mittlerweile hohen Nachholbedarf in Deutschland. Neben diesen aktuellen Investitionsdefiziten besteht aufgrund von großen Herausforderungen ein immenser Investitionsbedarf in Deutschland (Hüther, 2025).

Der **demografische Wandel** und der dadurch absehbare Rückgang an Erwerbspersonen erfordert einen Mehreinsatz an Produktionskapital und technologischem Wissen, um das Produktionspotenzial und den damit einhergehenden Lebensstandard auf dem gegenwärtigen Niveau halten zu können. Die fortschreitende **Digitalisierung** der gesamten Volkswirtschaft (Staat, Unternehmen und Haushalte) und der **allgemeine technologische Fortschritt** erfordern neben den direkt dafür notwendigen Investitionen in immaterielles Kapital (Forschung/Entwicklung, Datenbanken) auch Investitionen in komplementäres Sachkapital und Infrastrukturen. Als Beispiele zählen mit Blick auf Künstliche Intelligenz etwa Rechenzentren und die dafür erforderliche Energieinfrastruktur. Durch den absehbaren **Klimawandel** sind vielfältige ökonomische Anpassungen und **Transformationen** zu erwarten. Die klimapolitischen Ziele und der damit verbundene „Strukturwandel auf Termin“ erfordern von Unternehmen, privaten Haushalten und dem Staat zusätzliche Investitionen. Die **geopolitischen Veränderungen** begründen ebenfalls neue unternehmerische und öffentliche Anlageinvestitionen. Dazu zählen etwa im privatwirtschaftlichen Bereich notwendige Aufwendungen für eine Reorganisation der Produktionsprozesse, um internationale Lieferketten abzusichern und ökonomisch resilienter agieren zu können. Die von hohen Unwägbarkeiten geprägte globale Geopolitik erfordert auch massive Investitionsausgaben im öffentlichen Sektor für militärische Ausrüstungen. Dabei müssen auch aufgewachsene Defizite aufgrund der unzureichenden Investitionen in der Vergangenheit kompensiert werden. Dies gilt gleichermaßen für die dringend notwendige Modernisierung und den Ausbau der öffentlichen **Infrastrukturen** in Deutschland. Neben den Verkehrsinfrastrukturen sind Versorgungsinfrastrukturen (zum Beispiel Energienetze, digitale Infrastruktur) eine wichtige Voraussetzung für eine auf Fortschritt ausgerichtete Volkswirtschaft. Bei der Bewältigung dieser hohen Investitionsbedarfe nimmt die Leasing-Branche in Deutschland eine zentrale Rolle ein.

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

Literatur

Bardt, Hubertus et al., 2024, Es wird nicht besser, IW-Konjunkturprognose Winter 2024, IW-Report, Nr. 45, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-es-wird-nicht-besser.html> [17.2.2025]

Deutsche Automobil Treuhand, 2025, DAT-Report 2025, <https://www.dat.de/report/> [12.2.2025]

Grömling, Michael, 2024a, Unterm Strich Null. Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage für 2025, IW-Report, Nr. 50, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-ergebnisse-der-iw-verbandsumfrage-fuer-2025.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael, 2024b, Keine Signale für eine Wende, IW-Konjunkturumfrage Herbst 2024., IW-Report, Nr. 47, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-keine-signale-fuer-eine-wende.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael, 2025, Auswirkungen der neuen US-Regierung auf Unternehmen in Deutschland, IW-Report, Nr. 2, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-auswirkungen-der-neuen-us-regierung-auf-unternehmen-in-deutschland.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael et al., 2024, Volkswirtschaftliche Bedeutung der Bauwirtschaft, Gutachten im Auftrag des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie e.V., Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-voigtlaender-volkswirtschaftliche-bedeutung-der-bauwirtschaft.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2022, Leasing-Marktbericht. Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-bjoern-kauder-leasing-marktbericht-2022.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2023, Leasing-Marktbericht 2023, Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-bjoern-kauder-leasing-marktbericht-2023.html> [17.2.2025]

Grömling, Michael / Kauder, Björn, 2024, Leasing-Marktbericht 2024, Gutachten im Auftrag des Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Köln/Berlin, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-groemling-bjoern-kauder-leasing-marktbericht-2024.html> [17.2.2025]

Hüther, Michael, 2025, Eine Agenda für die neue Legislaturperiode. Wettbewerbsfähigkeit und Transformation, IW-Policy Paper, Nr. 1, Köln, <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-huether-wettbewerbsfaehigkeit-und-transformation.html> [17.2.2025]

Kraftfahrt-Bundesamt, 2025, Fahrzeugzulassungen im Dezember 2024 – Jahresbilanz, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2025/pm01_2025_n_12_24_pm_komplett.html [12.2.2025]

Obst, Thomas / Sultan, Samina / Matthes, Jürgen, 2024, Was droht den transatlantischen Handelsbeziehungen unter Trump 2.0?, Von Zollerhöhungen und Vergeltungsmaßnahmen, IW-Report, Nr. 42, Berlin/Köln,

<https://www.iwkoeln.de/studien/thomas-obst-samina-sultan-juergen-matthes-was-droht-den-transatlantischen-handelsbeziehungen-unter-trump-20.html> [17.2.2025]

SVR – Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, 2024, Versäumnisse angehen, entschlossen modernisieren, Jahresgutachten 2024/2025, Wiesbaden, <https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/jahresgutachten-2024.html> [17.2.2025]