

Städtler, Arno

**Article**

## Leasing im Sog der Investitionsflaute - Trotz Einbußen im Neugeschäft werden Marktanteilsgewinne realisiert

ifo Schnelldienst

**Provided in Cooperation with:**

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

*Suggested Citation:* Städtler, Arno (2002) : Leasing im Sog der Investitionsflaute - Trotz Einbußen im Neugeschäft werden Marktanteilsgewinne realisiert, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 55, Iss. 22, pp. 34-42

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/163848>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, wuchs das Neugeschäft in der Branche auch 2001, obwohl die Investitionsausgaben der Wirtschaft um über 4% zurückgingen, die Sparte Großmobilen in Folge verschiedener steuerrechtlicher Änderungen sowie der schweren Krise in der Luftfahrt deutliche Einbußen hinnehmen musste und das Immobilien-Leasing rückläufig war. Als Wachstumsmotor erwies sich erneut das dynamische Breitengeschäft mit Mobilien. Im Jahr 2002 wird die Entwicklung der Branche schließlich doch noch von der anhaltend rezessiven Investitionsentwicklung in Deutschland und den nochmals rückläufigen Neuzulassungen von Straßenfahrzeugen tangiert. Erstmals seit 1994 verfehlt das Leasing-Neugeschäft 2002 das Vorjahresergebnis, und zwar um rund 2%. Da die gesamtwirtschaftlichen Investitionen ohne Wohnungsbau mit - 6,7% noch stärker schrumpfen, steigt die Leasingquote weiter, und zwar von 16,6 auf 17,5%, in Westdeutschland übersprang sie sogar die 20%-Marke. Diese neuerlichen Marktanteilsgewinne dürften nicht zuletzt auch auf die zurückhaltendere Kreditvergabe des Bankensektors gegenüber mittelständischen Unternehmen zurückzuführen sein. Nach den aktuellen Prognosen werden die gesamtwirtschaftlichen Investitionen 2003 nur geringfügig zunehmen. Das ifo Institut geht von einem nominalen Plus von rund 1% aus. Angesichts der angekündigten Änderungen bei Steuern und Abgaben, ist das Verhalten der Investoren allerdings nur schwer abzuschätzen. Noch schwieriger ist es, die möglichen Auswirkungen der geplanten »Leasingsteuer« auf die Investitions- und Leasingentwicklung zu prognostizieren. Ohne diese Maßnahme könnte das Mobilien-Leasing 2003 um etwa 3% zulegen, was wiederum eine Marktanteilserhöhung bedeuten würde.

### 2001: Lebhaftes Mengengeschäft – Einbruch bei Großmobilen

Es war von Anfang an klar, dass das Wachstum der Anlageinvestitionen in Deutschland 2001 gegenüber dem Vorjahr deutlich an Dynamik verlieren würde. Dass sich das Investitionsklima schließlich so drastisch verschlechtern würde, war indessen nicht vorauszusehen. Die Unternehmen schränkten ihre Investitionsausgaben von Quartal zu Quartal stärker ein. Der Schock des 11. September verunsicherte viele Investoren – insbesondere im Mittelstand – vollends. Der nominale Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Investitionen ohne den Wohnungsbau belief sich für 2001 schließlich auf 4,3%. Das Minus betrug bei den Ausstattungsinvestitionen einschließlich der Sonstigen Anlagen 4,3% und im gewerblichen und staatlichen Bau 4,2%.

Das Neugeschäft der Leasinggesellschaften expandierte hingegen um 2,1%. Mit einer Summe von rund 47,4 Mrd. € – verteilt auf 1,41 Mill. neue Verträge – erhöhte sich der Anteil der Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlagezugängen um einen ganzen Pro-

zentpunkt von 15,6 auf 16,6%. Damit wurde der Abstand zu internationalen Leasing-Spitzenreitern, wie etwa den USA oder England, erheblich verkürzt. Offenbar haben sich zahlreiche mittelständische Unternehmen in der wenig übersichtlichen wirtschaftlichen Situation, die im Hinblick auf Investitionsentscheidungen noch durch die verschlechterten Abschreibungssätze und die zunehmende Zurückhaltung der Banken bei der Investitionsfinanzierung zusätzlich belastet wurde, häufiger für das Leasing entschieden.

Das Immobilien-Leasing ging um 5,4% auf rund 7,3 Mrd. € zurück, das Mobilien-Leasing erzielte ein Plus von 3,6% auf über 40 Mrd. €. Bei den herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften stagnierte das Neugeschäft einschließlich der Immobilien, im Mobilienbereich erzielten sie einen Zuwachs von 2% auf 20,7 Mrd. €. Die herstellerabhängigen Leasinggesellschaften investierten 2001 19,3 Mrd. €, das sind 5,4% mehr als im Vorjahr. Ohne die Produktgruppe Flugzeuge, Schiffe und Bahnen errechnet sich für das Mobilien-Leasing des Jahres 2001 eine Wachstumsrate von rund 10%. Der Marktanteil, d.h. der Anteil des Mobilien-

**Tab. 1**  
**Bruttoanlageinvestitionen 1994–2002 in jeweiligen Preisen**  
 Bundesrepublik Deutschland

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>a)</sup>	2002 <sup>b)</sup>
Herstellerunabhängiges Leasing									
Investitionen (in Mill. EUR)	16 930	17 150	20 450	20 720	23 760	24 560	28 050	28 030	27 260
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 4,8	1,3	19,2	1,3	14,7	3,4	14,2	- 0,1	- 2,7
Hersteller-Leasing									
Investitionen (in Mill. EUR)	11 760	12 880	13 760	14 560	16 070	17 690	18 350	19 340	19 140
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	7,0	9,5	6,8	5,8	10,4	10,1	3,7	5,4	- 1,0
Anlagenvermietung insgesamt <sup>c)</sup>									
Investitionen (in Mill. EUR)	28 690	30 030	34 210	35 280	39 830	42 250	46 400	47 370	46 400
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 0,3	4,7	13,9	3,1	12,9	6,1	9,8	2,1	- 2,0

<sup>a)</sup> Vorläufig. – <sup>b)</sup> Anhand der Planangaben berechnet. – <sup>c)</sup> Soweit erfasst.

Quelle: ifo Investitionstest.

Leasing an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungskäufen (nach neuem Statistikgesetz; einschließlich sonstiger Anlagen) des Jahres 2001 erhöhte sich von 19,5 auf 21,1% (vgl. Tab. 2).

**Tab. 2**  
**Gesamtwirtschaftliche Investitionen<sup>a)</sup> 1994–2002 in jeweiligen Preisen**  
 Bundesrepublik Deutschland

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 <sup>c)</sup>	2002 <sup>d)</sup>
Gesamtwirtschaftliche <sup>b)</sup> Investitionen (in Mill. EUR)	263 220	262 270	257 410	259 000	270 300	281 920	297 850	285 090	265 880
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	+ 1,2	- 0,4	- 1,9	0,6	4,4	4,3	5,7	- 4,3	- 6,7
<i>Zum Vergleich:</i>									
Leasing-Investitionen (in Mill. EUR) <sup>e)</sup>	28 690	30 030	34 210	35 280	39 830	42 250	46 400	47 370	46 400
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 0,3	4,7	13,9	3,1	12,9	6,1	9,8	2,1	- 2,0
Leasingquote (in %)	10,9	11,5	13,3	13,6	14,7	15,0	15,6	16,6	17,5
<i>Darunter:</i>									
Gesamtwirtschaftliche Ausrüstungsinvestitionen <sup>f)</sup> (in Mill. EUR)	143 240	145 490	148 780	155 150	169 630	180 950	198 620	190 070	176 680
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 0,8	1,6	2,3	4,3	9,3	6,7	9,8	- 4,3	- 7,0
Investitionen des Mobili- en-Leasing (in Mill. EUR)	23 180	24 800	26 780	29 680	33 270	35 360	38 640	40 030	39 100
Veränderungen gegen- über dem Vorjahr (in %)	- 1,0	7,0	8,0	10,8	12,1	6,3	9,3	3,6	- 2,3
Mobilen-Leasingquote (in %)	16,2	17,0	18,0	19,1	19,6	19,5	19,5	21,1	22,1

<sup>a)</sup> Ohne Wohnungsbau. – <sup>b)</sup> Brutto-Anlageinvestitionen nach neuem Statistikkonzept (ESVG). – <sup>c)</sup> Vorläufig. – <sup>d)</sup> Anhand der Planangaben berechnet. – <sup>e)</sup> Soweit erfasst. – <sup>f)</sup> Einschließlich sonstiger Anlagen (z.B. Software).

Quelle: ifo Investitionstest, Statistisches Bundesamt.

Weiter rückläufig war auch 2001 das grenzüberschreitende Leasing. Nachdem der Anteil des Cross-Border-Leasing am gesamten Neugeschäft der deutschen Leasinggesellschaften im Jahr 1997 mit 4,7% seinen Höhepunkt erreicht hatte, war er danach tendenziell rückläufig und lag 2001 nur noch bei 1%. Das liegt vor allem daran, dass derartige Geschäfte besonders im Bereich der Big Tickets gemacht werden, und hier wiederum hauptsächlich mit Flugzeugen, Schiffen und Bahnen. Diese Großmobilen waren – insbesondere nach der Einführung des § 2b Einkommensteuergesetz – stark rückläufig, das prosperierende Mengengeschäft wird hingegen nur selten grenzüberschreitend abgewickelt, sondern zum Beispiel durch Kauf oder die Gründung einer Gesellschaft im Ausland. Derartige Engagements erscheinen dann im Ausland als Domestic-Leasing.

Das Import-Leasing hat in Deutschland in den letzten Jahren ebenfalls eine wesentlich stärkere Bedeutung erlangt. Dabei handelt es sich jedoch häufig um Geschäfte, die in Deutschland nicht als Leasing im Sinne der Leasingerlasse gelten, sie haben nur den Namen gemeinsam. Die Anlagen werden i.d.R. auch nicht verkauft, sondern vermietet und zurückgemietet und stehen somit weiter in der Bilanz des deutschen Betriebes. So wurden z.B. über amerikanische Investorenmodelle hochkomplexe und sehr langfristige Cross-Border-Transaktionen, beispielsweise Fahrzeuge für Nahverkehrsbetriebe und Klärwerke in Deutschland, finanziert. In einigen Bundesländern sollen inzwischen kaum mehr Straßenbahnwagen fahren, die nicht formal einem US-Trust gehören (Schmitt 2002). Der Netto-Barwertvorteil bei Vertragsabschluss beträgt für die Kommunen bzw. deren Eigenbetriebe meist 3 bis 5% des Geschäftsvolumens, die Kosten trägt der US-Steuerzahler. Trotzdem sieht beispielsweise die bayerische Staatsregierung diese Liquiditätsspritzen kritisch, da das Verfahren Unwägbarkeiten des ausländischen Steuerrechts beinhaltet (Kristlbauer 2002). Derartige Transaktionen werden im ifo Investitionstest Anlagenvermietung jedoch nicht erfasst.

Die Summe der effektiven Anschaffungswerte aller noch vermieteten Wirtschaftsgüter, ohne Berücksichtigung der Abschreibungen, belief sich am 31. Dezember 2001 für die gesamte Leasingbranche auf rund 201,7 Mrd. €, verteilt auf rund 4,5 Mill. Verträge. Die Buchwerte des Anlagenbestandes summierten sich auf 116,8 Mrd. €.

### Überdurchschnittliches Wachstum bei Maschinen und IT-Produkten

Nach einem beachtlichen Minus im Jahr 2000 von 11,1% blieb die Automobilkonjunktur auch 2001 schwach; die Pkw-Zulassungen gingen nochmals um 1,1% zurück, die Nutzfahrzeuge sogar um 7,1%. Das Neugeschäft im Kraftfahrzeug-Leasing konnte dennoch zulegen. Der wertmäßige Zu-

wachs in dieser Sparte belief sich auf 5,6%. Der Anteil des Fahrzeug-Leasing an den gesamten Leasinginvestitionen stieg dadurch von 48,8 auf 50,9%. Von den 1 112 000 (+ 3,3%) in 2001 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 006 200 (+ 3,5%) Pkw und Kombi sowie 105 800 (+ 1,3%) Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger. Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 333 000 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasing rund 779 000 (vgl. Tab. 3). Da die gesamten Neuzulassungen in der Bundesrepublik 2001 um 1,7% abnahmen, stieg der Marktanteil des Leasing in diesem Produktsegment von 28,8 auf 30,2% kräftig. Wertmäßig ist der Anteil des Leasing an den gesamten Fahrzeuginvestitionen der deutschen Wirtschaft auf über 54% geklettert. Das heißt, dass das Leasing inzwischen die bevorzugte Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geworden ist.

Nachdem das Leasing von Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen im Jahr 2000 nochmals aufgeblüht war, ist es 2001 um fast 50% eingebrochen, und diese Big Tickets erreichten nur noch einen Anteil von 2,8% an den gesamten Leasinginvestitionen. Dafür sorgten die geänderten steuerlichen Rahmenbedingungen und die schwere Krise in der internationalen Luftfahrt. Das alte Recht galt zwar nur bis zum 4. März 1999, es gab aber Übergangsregelungen für Altfonds, die bis zum 31. Dezember 2000 liefen.

Der Computer- und Kommunikationsbereich ist heute einer der innovativsten in der Wirtschaft. Jeder, der sich mit ihm beschäftigt, muss sich dem rasanten Entwicklungstempo anpassen, das gilt natürlich auch für die Leasinggesellschaften. Die Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, die bis 1984 im Leasinggeschäft immer dominiert hat-

**Tab. 3**  
**Kraftfahrzeug-Leasing**

	2000	2001
Investitionen des Fahrzeug-Leasing <sup>a)</sup> in Mill. EUR	22 660	23 930
Stückzahlen	1 077 000	1 112 000
davon: Herstellerunabhängiges Leasing in Mill. EUR	7 153	7 565
Stückzahlen	304 500	333 000
Herstellerabhängiges Leasing in Mill. EUR	15 507	16 365
Stückzahlen	773 000	779 000
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland <sup>b)</sup> Stückzahlen	3 740 522	3 678 133
davon: Leasing-Fahrzeuge in %	28,8	30,2
<small>a) Neuzugänge. – b) Ohne Kraftfahrzeuganhänger privater Haushalte, Krafträder und Ackerschlepper.</small>		

Quelle: ifo Investitionstest, Kraftfahrt-Bundesamt.

ten, verloren in den Folgejahren – mit dem Siegeszug des PC – kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasinginvestitionen. Dieser Trend konnte 1997 gestoppt werden. Im Jahr 2001 expandierte das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung um 12%, sein Anteil stieg dadurch von 11,9 auf 12,7% deutlich an. Das Wachstum dieses Segments wird bei nominaler Betrachtung sogar noch unterzeichnet, da bei EDV-Anlagen und Büroequipment die Preise seit Jahren rückläufig sind.

Auf dem Gebiet der Telekommunikation gibt es einen erheblichen Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern auch auf teure Vermittlungstechnik und Satelliten erstreckt. Fernmeldesatelliten erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem Angebot neuer Mobilfunkdienste steigt auch der Bedarf an Übertragungseinrichtungen enorm. Zahlreiche Funkmasten befinden sich bereits im Eigentum von Leasinggesellschaften. Alleine in Deutschland stehen derzeit etwa 40 000 Sendemasten, und in den nächsten Jahren sollen mit der Einführung des UMTS-Standards noch mal so viele hinzukommen. In China wurde kürzlich sogar ein komplettes Mobilfunknetz geleast (Müller 2001).

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

Leasinggesellschaften investieren seit einigen Jahren jedoch nicht nur in Computerprogramme, sondern auch in andere urheberrechtlich schutzfähige Werke, wie z. B. Kino- und Fernsehfilme. Meist wurden dafür Fonds aufgelegt. Zu den Innovationen der jüngeren Zeit gehört auch das Leasing von Strom- und Gasnetzen bzw. den entsprechenden Rechten. Unternehmen investieren in beträchtlichem Umfang in immaterielle Wirtschaftsgüter, nicht zuletzt die vielen Neugründungen im Dienstleistungssektor. Die Wachstumsdynamik wird auf dem weiteren Weg in die Informationsgesellschaft wohl noch zunehmen. Das Statistische Bundesamt trägt dieser Entwicklung Rechnung, indem es ab 1999 die Anlageinvestitionen in immaterielle Güter nachweist.

Auf den dritten Platz vorgerückt sind diesmal die sonstigen Ausrüstungsgüter einschließlich Nachrichten- und Signaltechnik (9,5%), gefolgt von der Sparte Maschinen für die Produktion, ihr Anteil beträgt jetzt 8,6%. Nach der neuen EU-einheitlichen Gütersystematik zählen hierzu auch Gabelstapler, Flurförderfahrzeuge und Baugeräte. Wegen der rückläufigen Entwicklung des Immobilien-Leasing erreichten Handelsobjekte sowie Geschäfts- und Bürogebäude mit

einem Anteil von 8,5% an den gesamten Leasinginvestitionen des Jahres 2001 nur noch den fünften Platz.

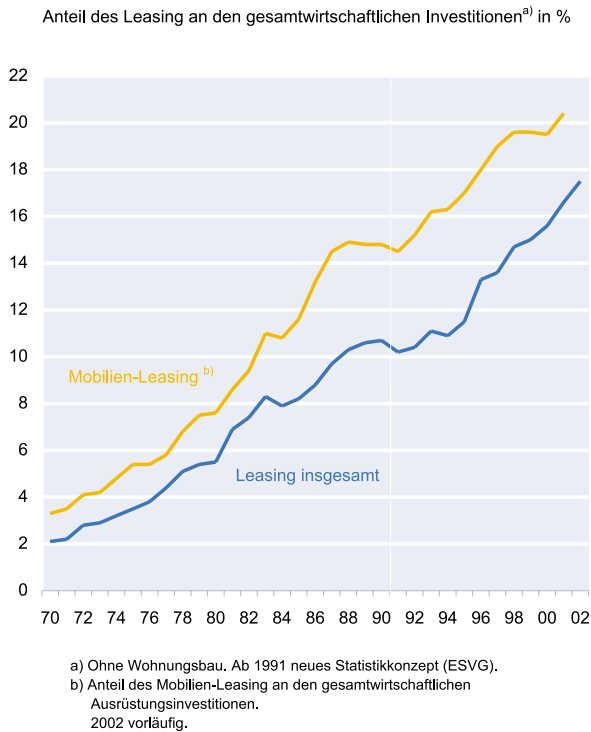
Die Nummer 6 im Leasinggeschäft waren 2001 Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten sowie komplette Produktions- und Versorgungsanlagen (7,0%). Letztere werden ab 1996 zu den Immobilien gezählt. Dies entspricht dem Konzept der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung. Steuerlich können diese Anlagen und Betriebsvorrichtungen jedoch in vielen Fällen auch als Mobilien behandelt werden.

### Kräftiges Wachstum im Dienstleistungssektor

Der Bereich »Sonstige Dienstleistungen« ist als größter Sektor der deutschen Wirtschaft und Gewinner im Strukturwandel seit 1996 auch die Nummer 1 im Leasing. Die Leasinggesellschaften platzierten 2001 32,2% ihrer Investitionen in diesem äußerst heterogenen Wirtschaftsbereich, der schon deutlich mehr investiert als das verarbeitende Gewerbe und der als einziger Wirtschaftsbereich seit Jahren einen steilen Aufwärtstrend bei der Wertschöpfung vorzuweisen hat. (vgl. Monatsberichte der Deutschen Bundesbank). Dennoch wird dieser Sektor in Deutschland noch häufig unterschätzt, was wohl auch daran liegt, dass er ein sehr heterogenes Konglomerat von Gewerbebranchen ist. Es erstreckt sich vom Hotel- und Gaststättengewerbe über Rundfunkanstalten, Filmgesellschaften, Internetprovider, Autovermieter, EDV-Dienstleister, Multimedia-Dienstleister, Unternehmensberater, Verlage, Werbeagenturen, Call-Center, 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 Vermietungsfirmen waren. Bei Vergleichen mit der neuesten Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung des Statistischen Bundesamtes (VGR) ist zu beachten, dass es dort die Bezeichnung »Sonstige Dienstleistungen« nicht mehr gibt, dieser Bereich heißt jetzt »Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleister«. Nach der neuen europäischen Klassifikation (NACE Rev. 1) existieren auch die Bezeichnungen »Staat« und »Private Organisationen ohne Erwerbszweck« nicht mehr. Mit geringen Einschränkungen lässt sich jedoch der Sektor Sonstige Dienstleistungen weiterhin aus den Einzelangaben der VGR generieren.

Fast 35 Jahre lang war das verarbeitende Gewerbe der wichtigste Kunde der Leasinggesellschaften, sein Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen ging dann einige Jahre zurück; 2000 und 2001 ist er jedoch wieder stark angestiegen, und zwar zuletzt von 19,8 auf 22,1%. Dies bedeutet

**Abb. 1**  
**Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland**



Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

Rang 2. Die relativ günstige, maßgeblich vom Export getriebene Industriekonjunktur hat dazu beigetragen. Mit Abstand am stärksten ist der Leasingeinsatz wieder im Investitionsgütergewerbe gestiegen. Auch der Handel gehört zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasingkunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Von 1998 bis 2000 ist sein Anteil an den Leasinginvestitionen allerdings wieder deutlich gestiegen. Im Jahr 2001 reduzierte sich der Wert wieder von 16,8 auf 13,1%, das reichte aber noch für Platz drei. Auf den vierten Rang behauptete sich der Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung, obwohl sein Anteil am Leasingportfolio des Jahres 2001 von 13,1 auf 11,0% deutlich zurückging.

Nach einem Zuwachs um 10% im Jahr 1999 war das Privat-Leasing (Straßenfahrzeuge) 2000 und 2001 rückläufig, sein Anteil an den Leasinginvestitionen hat sich dadurch aktuell von 10 auf 9,6% vermindert; dies bedeutet unverändert Rang 5. Derartige Wachstumsschwankungen sind im Privat-Leasing nicht ungewöhnlich. Die Hersteller, die hier deutlich dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen die Entwicklung dieser Leasingssparte maßgeblich.

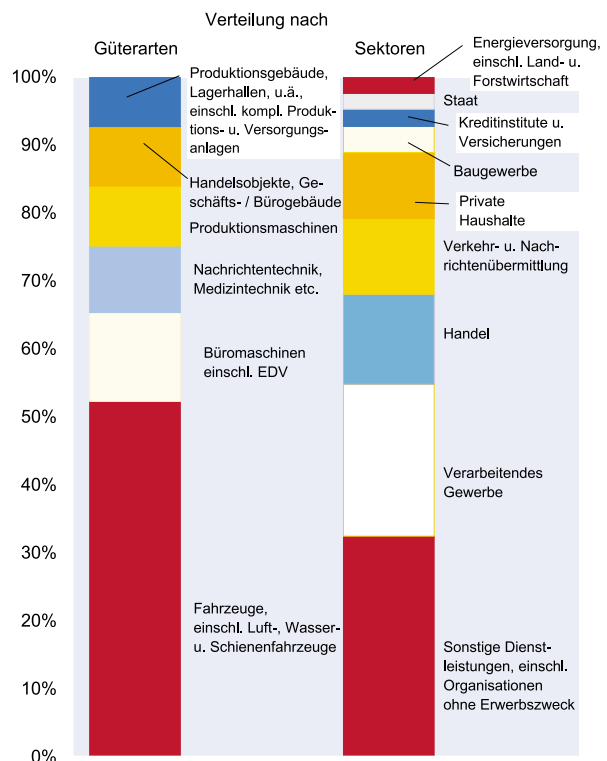
Der primäre Sektor der Wirtschaft, also die Energie- und Wasserversorgung, der Bergbau und die Landwirtschaft hat-

te 1997 seinen Anteil 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 sank im Jahr 2001 wieder auf 2,3%. Derartige Sprünge sind hier nicht selten, was z.T. auch mit den sehr großvolumigen Anlagen zusammenhängt, die von den Versorgungsunternehmen installiert werden. In den siebziger Jahren hielten diese Unternehmen sogar längere Zeit den dritten Platz in der Rangordnung der Leasingkunden. Danach hatte die Investitionstätigkeit, vor allem der Elektrizitätswirtschaft, infolge laufend nach unten korrigierter Energiebedarfsprognosen viel von ihrer Dynamik verloren, ja es wurden sogar Anlagen stillgelegt. Das tangierte auch den Einsatz des Leasing im Versorgungssektor. Im Jahr 1989 erreichte dessen Anteil am gesamten Leasingvolumen mit 0,9% seinen Tiefpunkt. In den neunziger Jahren ist der Anteil wieder tendenziell angestiegen.

Nur geringe Veränderungen hat es beim Baugewerbe (3,8%), den Kreditinstituten und Versicherungen (3,4%) sowie dem Staat (2,5%) gegeben.

Die Leasinginvestitionen des Staates haben 2001 um rund 5% zugenommen. Gemessen an den eigenen Investitionen des Staates sind das nur etwa 3%, damit bildet die Öffentliche Hand nach wie vor das Schlusslicht unter den Lea-

**Abb. 2**  
**Leasinginvestitionen 2001**



Quelle: ifo Investitionstest.



singkunden. Immerhin kommen die intensivsten Nutzer des Leasing in der Privatwirtschaft, der Handel und das Baugewerbe, auf Leasingquoten von rund 30%. Der Staat ist selbst einer der größten Investoren in Deutschland und beeinflusst so, über die Wahl seiner Finanzierungsmittel bzw. die Art der Durchführung von Investitionen, auch die Höhe der gesamtwirtschaftlichen Leasingquote. Aus verschiedenen, teilweise auch nichtökonomischen Gründen macht die Öffentliche Hand in Deutschland von allen Wirtschaftsbe-  
reichen am wenigsten vom Leasing Gebrauch.

Vielleicht findet aber das Beispiel der Bundeswehr Nachahmer, die ihren gesamten Fuhrpark an Straßenfahrzeugen auf Leasing umstellt (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 11. Juni 2002). Rund 100 000 teils veraltete bundeswehregene Kraftfahrzeuge sollen durch etwa 50 000 neue Leasingwagen ersetzt werden. Mit diesem Flotten-Management-Konzept will die Bundeswehr ihre Fuhrparkkosten um 30% verringern.

### 2002: Rückläufiges Neugeschäft

Die rezessive Investitionsentwicklung in Deutschland hält an. In den ersten neun Monaten des Jahres 2002 reduzierten sich die Ausgaben für Ausrüstungsgüter und sonstige Anlagen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nominal um über 8%. Die Investitionen erweisen sich damit als die Achillesferse der Konjunktorentwicklung. Ausschlaggebend hierfür sind die gering ausgelasteten Produktionskapazitäten bei anhaltend schwacher Gesamtnachfrage und die Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Hinzu kommen verstärkte Finanzierungs- und Ertragsprobleme vieler mittelständischer Unternehmen sowie die Börsenschwäche und die gestiegenen Risikoprämien bei Unternehmensanleihen (Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, November 2002, S. 22).

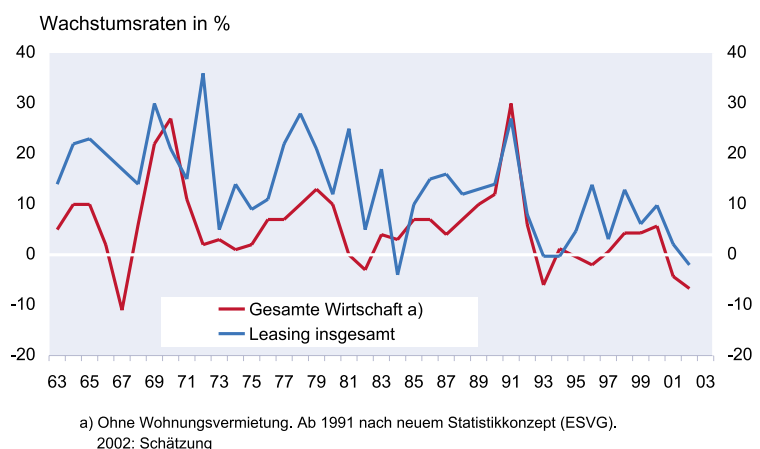
Das Geschäftsklima der Leasinggesellschaften und der daraus berechnete Investitionsindex, die zusammen vom ifo Institut und dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) ermittelt werden, deuteten zwar schon Ende 2001 einen unteren Wendepunkt bei der Investitionsbereitschaft der Unternehmen an. Danach haben sich die Geschäftslageurteile der Leasinggesellschaften jedoch wieder deutlich eingetrübt, im dritten Quartal 2002 überwogen sogar erstmalig die negativen Stimmen, das Neugeschäft war rückläufig. Daraus lässt sich ableiten, dass auch im vierten Quartal die gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen nochmals zurückgehen.

Mit einem moderaten Anziehen der Investitionskonjunktur in der deutschen Wirtschaft ist aber erst im Verlauf des Jahres 2003 zu rechnen. Eventuell kommt es in einigen Fällen noch in den letzten Wochen von 2002 zu einem Vorziehen von Investitionsprojekten, um der von der Bundesregierung für 2003 angekündigten weiteren Verschlechterung der Abschreibungsbedingungen zuvor zu kommen, bzw. zu einer Realisierung von bisher aufgeschobenen Investitionen.

Das aktuelle Leasing-Geschäftsklima wird von der schlechten Lagebeurteilung im dritten Quartal dominiert, die von den optimistischen Erwartungen für die nächsten Monate nicht kompensiert werden konnte. So tief lag der Geschäftsklimaindex bisher nur im Jahr 1993; damals war das Mobilien-Leasing mit 5,9% rückläufig, und die gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungskäufe brachen um 12% ein. Derartige Werte sind für das Jahr 2002 nicht zu erwarten, denn 1993 waren für diese Entwicklung nicht nur konjunkturelle Faktoren maßgebend, sondern es handelte sich dabei auch um eine Normalisierung nach dem Vereinigungsboom. Wegen der schwachen Entwicklung in den ersten neun Monaten wird 2002 im Jahresdurchschnitt bei den Ausrüstungsinvestitionen und sonstigen Anlagen mit einem deutlichen Minus abschließen; das ifo Institut geht davon aus, dass sich der Rückgang im Jahresdurchschnitt auf rund 7% gegenüber 2001 belaufen wird. Die auch im internationalen Vergleich äußerst schwache Investitionsentwicklung setzt sich also fort. Nach Berechnungen des Instituts der deutschen Wirtschaft legten zwischen 1991 und 2001 die realen Ausrüstungsinvestitionen hierzulande lediglich um 0,5% pro Jahr zu – gegenüber 4,7% im OECD-Durchschnitt (Informationsdienst des Instituts der deutschen Wirtschaft 2002).

Der nominale Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Investitionen ohne den Wohnungsbau wird für 2002 auf 6,7% und im gewerblichen und staatlichen Bau auf rund 6% veran-

Abb. 3  
Entwicklung der Anlageinvestitionen



Quelle : ifo Investitionstest Anlagenvermietung und ifo Investorenrechnung.

schlägt. Die nun bereits zwei Jahre andauernde Investitionsschwäche ist Besorgnis erregend. Schließlich stehen Investitionen für Arbeitsplätze und internationale Wettbewerbsfähigkeit. In den Jahren 1975 und 1982 hatte die Bundesregierung, bei wesentlich weniger ausgeprägter Investitionsschwäche Investitionszulagen gewährt. Im Jahr 2001 hat man hingegen die allgemeinen Abschreibungssätze für viele Investitionsgüter vermindert, und 2003 sollen nach den Plänen der Bundesregierung weitere Einschränkungen bei den Abschreibungen erfolgen.

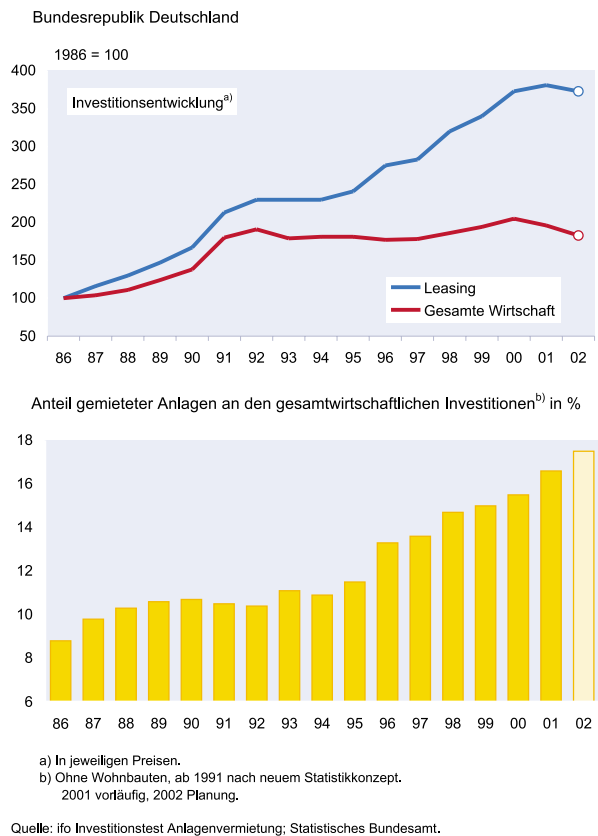
Wie die Ergebnisse der jüngsten Leasingumfrage des ifo Instituts zeigen, werden die Investitionen der Leasinggesellschaften die prognostizierte Wachstumsrate für die Gesamtwirtschaft deutlich übertreffen, das Neugeschäft der Leasingbranche wird nach den Plänen der Leasinggesellschaften 2002 dennoch um 2% auf 46,4 Mrd. € zurückgehen. Damit steigt die Leasingquote beträchtlich, und zwar von 16,6 auf 17,5%, in Westdeutschland sogar auf über 20%. Die herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften investieren 2002 um 2,7% weniger als im Vorjahr. Bei Mobilien beträgt das Minus sogar 3,5%, bei Immobilien 0,5%. Im Bereich Herstellervermietung und -Leasing geht das Neugeschäft um 1% zurück. Angesichts der anhaltend schwachen Automobilkonjunktur ist dieses Ergebnis beachtlich. Immerhin gehen die Pkw-Zulassungen nun zum dritten Mal in Folge zurück. Im Jahr 2002 dürfte das Minus bei 2,5% liegen. Auf Straßenfahrzeuge entfällt immerhin über die Hälfte des aktuellen Neugeschäfts der Leasingbranche.

Das Leasing ist 2002 vor allem im Dienstleistungssektor und im verarbeitenden Gewerbe vorangekommen. Letzteres bewahrt mit seiner überdurchschnittlichen Investitionsentwicklung – der Rückgang beträgt hier »nur« rund 2% – den deutschen Investitionsgütermarkt vor einem noch stärkeren Einbruch (Weichselberger 2002). Der Handel und das Baugewerbe schränken ihre Investitionsausgaben hingegen wesentlich stärker ein.

Der Erfolg des Leasing basiert derzeit vor allem darauf, dass das Leasing die bedeutendste Alternative zum Investitionskredit der Banken darstellt (Horn 2000) sowie auf innovativen Finanzierungs- und Dienstleistungskonzepten. Zugleich konnte das breit gefächerte Portfolio der Leasingbranche sowohl auf der Produkt- als auch auf der Kundenseite weiter optimiert werden.

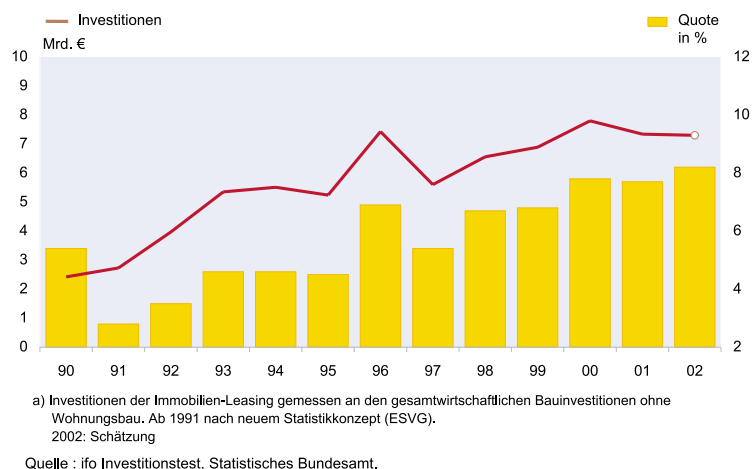
Bei den Big Tickets, wie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen, gab es 2002 einen weiteren Rückgang, der, wie weiter oben beschrieben, primär durch Steuerrechtsände-

Abb. 4  
Neugeschäft rückläufig - Leasingquote steigt weiter



rungen und die schwere Krise in der Luftfahrt ausgelöst wurde. Auch in der Schifffahrt herrscht gegenwärtig Flaute, es werden eher Schiffe stillgelegt, als neue angeschafft. Rechnet man 2001 und 2002 die Großmobilen heraus, so beläuft sich der Rückgang beim Mobilien-Leasing 2002 auf - 1,9%.

Abb. 5  
Immobilien-Leasing





Auf der Abnehmerseite halten jetzt mehrere Blöcke ähnlich große Anteile am gesamten Leasinggeschäft, das sind das Produzierende Gewerbe, der Sektor Sonstige Dienstleistungen, der Handel sowie der Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung. Die investitionsstarken Infrastrukturbereiche weisen noch ein erhebliches unausgeschöpftes Potential für das Leasing auf. Der schwierigste Kunde für die Leasinggesellschaften ist auch 2002 der Staat. Es bleibt abzuwarten, ob die überaus angespannte Finanzsituation bei den Gebietskörperschaften und hier insbesondere bei den Gemeinden, zu einem stärkeren Einsatz des Leasing im öffentlichen Sektor führen wird. Für Wachstum sorgte hier bisher vor allem die anhaltende Privatisierung von staatlichen Unternehmen, insbesondere bei den Kommunen. Die Erfahrung zeigt, dass privatisierte Unternehmen wesentlich stärker vom Leasing Gebrauch machen als die rein staatlichen.

Da die Leasingkunden heute aus allen Bereichen der Wirtschaft kommen, ergeben sich automatisch Ausgleichsmechanismen, die selbst starke Wachstumsschwankungen in einzelnen Sektoren der Wirtschaft erheblich dämpfen können. Das Leasing ist deshalb generell weniger konjunkturempfindlich als die meisten anderen Wirtschaftsbereiche. Die nun 40-jährige dynamische Entwicklung der Leasingbranche in Deutschland war nur möglich, weil immer neue Investitionsgüter die Schrittmacherfunktion übernahmen und ständig zusätzliche Kundensegmente erschlossen werden konnten. So waren in den sechziger und siebziger Jahren vor allem Büromaschinen und EDV-Anlagen sowie Großimmobilien, wie Bürogebäude, SB-Warenhäuser und Kraftwerke, die Wachstumsmotoren. In den achtziger Jahren begann dann der Siegeszug des Auto-Leasing, der bis heute anhält. In der jüngeren Vergangenheit gelang es den deutschen Leasinggesellschaften schließlich vermehrt immaterielle Wirtschaftsgüter zu vermieten und sich stärker in den Markt für Big Tickets, also vor allem Flugzeuge, Schiffe, Bahnen sowie komplette Produktions- und Versorgungsanlagen, einzuschalten.

### 2003: Moderates Wachstum oder weiterer Rückgang?

Die Entwicklung der Anlageinvestitionen und des Leasing im Jahr 2003 hängen nicht unwesentlich davon ab, welche der geplanten Änderungen der Bundesregierung bei Steuern und Abgaben tatsächlich umgesetzt werden und zu welchem Zeitpunkt. Prognosen sind daher gegenwärtig mit einem hohen Risiko behaftet. Vom Potential her könnten die Leasinggesellschaften ein Plus im Neugeschäft von etwa 3% erzielen. Diese Wachstumsrate läge erneut über der aktuellen Prognose für die gesamtwirtschaftliche Investitionsentwicklung ohne den Wohnungsbau, die auf rund 1% lautet. Dabei dürften die Ausgaben für Ausrüstungskäufe um gut 2% zunehmen und die Investitionen im Nicht-

wohnungsbau um etwa 1% schrumpfen. Die Leasingbranche erhält also auch 2003 von der gesamtwirtschaftlichen Investitionsentwicklung nur geringe Wachstumsimpulse, in erster Linie muss das Neugeschäft wieder über die Gewinnung neuer Kunden bzw. weiterer Marktanteile gegenüber dem Investitionskredit und dem Barkauf von Investitionsgütern gesteigert werden. Wenn die Bundesbank auch gegenwärtig noch keine Kreditklemme in Deutschland feststellen kann (vgl. Handelsblatt vom 22. Oktober 2002), so sehen sich mittelständische Unternehmen doch zunehmend mit härteren Kreditverhandlungen bei ihren Banken konfrontiert (Köhler 2002). Die Investitionen der Wirtschaft in die für die Leasingbranche wichtigste Gütergruppe, die Straßenfahrzeuge, könnten im Laufe des Jahres 2003 – nach der Schwäche in der Periode 2000 bis 2002 – aus zyklischen Gründen wieder etwas steigen, sicher ist dies freilich angesichts der angekündigten Erhöhung der »Dienstwagensteuer« um 50% nicht (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21. November 2002). Es gibt bereits Prognosen, die von einem neuerlichen Rückgang der Inlandszulassungen sprechen (Büschemann 2002). Vom Großmobilen-Leasing gehen 2003 – angesichts des bereits niedrigen Niveaus – zumindest keine weiteren kontraktiven Einflüsse auf das Neugeschäft der Leasinggesellschaften aus. Schließlich wird es unabhängig von der nationalen Steuergesetzgebung in Deutschland und auch in konjunkturell ungünstigen Zeiten weiterhin Flugzeug-Leasing geben, es ist allerdings die Frage aus welchen Ländern diese Verträge generiert werden. Angesichts der beträchtlichen Auftragsvolumina in diesem Segment lohnt es sich, die weltweit fähigsten Wirtschaftsjuristen und Steuerexperten einzusetzen, um den Kunden die attraktivsten Standorte und Vertragsbedingungen bieten zu können. Das Flugzeug-Leasing wird auch deshalb ein interessantes Produkt bleiben, weil diese hochpreisigen Fahrzeuge heute oft nur noch in Verbindung mit attraktiven Finanzierungs- und Dienstleistungsangeboten abgesetzt werden können. Nicht selten gibt bei der Entscheidung der Kunden für den einen oder den anderen Produktanbieter das günstigere Finanzierungs- und Dienstleistungsangebot den Ausschlag. Angesichts der weltweiten Krise in der Luftfahrt ist es auch durchaus denkbar, dass verschiedene Airlines aus Gründen der Liquiditätssicherung nun noch stärker auf das Leasing setzen, ebenso wie Newcomer (Henkel 2002).

Schließlich zählen auch Eisenbahnen zu den leasingfähigen Großimmobilien, und es ist nicht ausgeschlossen, dass bei den zahlreichen und volumenstarken Investitionsprojekten der Deutschen Bahn auch Leasinggesellschaften zum Zuge kommen.

Zu den wenigen Wirtschaftsbereichen, die 2003 nennenswerte Steigerungen ihrer Investitionsbudgets vorweisen können, gehört das Verarbeitende Gewerbe und hier insbesondere die exportstarke Investitionsgüterindustrie. Die vom

Binnenmarkt abhängigen Sektoren, wie vor allem Bauwirtschaft, Handel und Dienstleistungen für private Haushalte werden im Jahr 2003 wohl kein Investitionswachstum aufweisen. Generell ist der Einschaltungsgrad des Leasing im gewerblichen Mittelstand noch ausbaufähig. Im Breitengeschäft böten sich den Leasinggesellschaften daher 2003 erneut Wachstumschancen.

Wachstumsimpulse wird das Leasing in Deutschland aus der weiteren Internationalisierung des Geschäfts erfahren. Zwar dürften deutsche Leasinggesellschaften nun verstärkt durch Direktinvestitionen im Ausland aktiv werden, diese erscheinen anders als die echten Cross-Border-Engagements meist nicht in den Inlandsbilanzen; auf der anderen Seite ist mit einem weiteren Zuzug ausländischer Anbieter auf den deutschen Markt zu rechnen, was zu einem Wachstum der Leasinginvestitionen in Deutschland führen kann.

Schließlich übernehmen die Leasinggesellschaften nun verstärkt Investitionsrisiken auf dem Wege des Operating-Leasing oder des Asset Management und feilen weiter an ihrem Dienstleistungsprofil, das vom Investitionsconsulting bis zum Full-Service-Leasing reicht. Damit kann das Marktpotential noch besser ausgeschöpft und die Wertschöpfung erhöht werden.

Last but not least profitiert das Leasing auch mittelfristig sehr davon, dass die Banken ihr Geschäft mit Investitionskrediten – insbesondere für mittelständische Unternehmen – aus Rentabilitäts- und Risikoerwägungen zurückfahren (vgl. Handelsblatt vom 27. November 2001). Diese Entwicklung wird oft fälschlicher Weise schon jetzt mit dem neuen Baseler Eigenkapitalakkord (Basel II) in Verbindung gebracht, der frühestens ab 2005 von den Banken fordert, ihre Risikopositionen im Firmenkundenkreditgeschäft verstärkt durch Eigenkapitaleinlagen abzusichern, denn seit der Mitte der neunziger Jahre trägt das zinsabhängige Geschäft immer weniger zum Ertrag der Kreditinstitute bei; die Zinsspanne hat 2001 einen neuen Tiefstand erreicht. Dafür ist nach Feststellungen der Bundesbank u.a. »der hohe Anteil des marginarmen Kreditgeschäfts« verantwortlich (Vgl. Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, September 2000).

Falls die vom Bundeskabinett am 20. November 2002 beschlossene »Leasingsteuer« allerdings tatsächlich eingeführt werden sollte, ist zu befürchten, dass die Entwicklung des Leasing 2003 deutlich hinter seinem Potential zurückbleiben wird und auch einige Unternehmen aufgeben müssen (vgl. Handelsblatt.com vom 18. November 2002). Für die Ermittlung der Gewerbeertragssteuer sollen tatsächliche Aufwendungen für Mieten und Leasing beim Leasingnehmer zu 25% dem Gewerbeertrag zugerechnet, also versteuert werden.

Der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen hat versucht, die möglichen Verluste im Neugeschäft für 2003

zu quantifizieren: Wenn die Bundesregierung ihre Ankündigung wahr mache, eine Leasingsteuer einzuführen, die Abschreibungsfrist für Gewerbeimmobilien zu verlängern und die Dienstwagen höher zu besteuern, würden die Investitionen beim Immobilien-Leasing um 80%, beim Auto-Leasing um 20% und beim allgemeinen Mobilien-Leasing um 10 bis 20% zurückgehen (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 29. November 2002). Dies hätte auch negative Auswirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Investitionsentwicklung, denn der Bankensektor kann derzeit gar nicht in größerem Umfang Leasing durch Investitionskredite substituieren.

## Literatur

- Büschemann, K.-H. (2002), »Autobranche vor Rezession«, *Süddeutsche Zeitung* vom 25. November, 21.
- Henkel, I. (2002), »EasyJet gibt Rekordiauftrag an Airbus«, *Süddeutsche Zeitung* vom 15. Oktober.
- Horn, K.W. (2000), »Firmenchefs und ihre Finanzierung«, *Impulse* (12), 32.
- Köhler, P. (2002), »Banken dünne Kreditangebote aus«, *Handelsblatt* vom 11. September, 21.
- Kristlbauer, M. (2002), »Stadt will Gasnetz an Amis verpachten«, *Münchner Merkur* vom 23./24. November.
- Monatsberichte der Deutschen Bundesbank* (2000), September.
- Monatsberichte der Deutschen Bundesbank*, saisonbereinigte Wirtschaftszahlen.
- Müller, O. (2001), »Chinas Mobilfunk investieren Milliarden«, *Handelsblatt* vom 7. Dezember, 21.
- o.V. (2001), »Geschäft mit Mittelstand nicht profitabel genug«, *Handelsblatt* vom 27. November.
- o.V. (2002), »Bundesbank sieht keine Kreditklemme«, *Handelsblatt* vom 22. Oktober 2002, 25.
- o.V. (2002) »Bundeswehr-Fuhrpark nimmt Betrieb auf«, *Süddeutsche Zeitung* vom 11. Juni.
- o.V. (2002), »Eichel und die vierzig räuberischen Maßnahmen«, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 21. November, 13.
- o.V. (2002), »Konjunkturlage in Deutschland« *Monatsbericht der Deutschen Bundesbank*, November.
- o.V. (2002), »Leasingbranche: Das werden nicht alle überleben«, *Handelsblatt.com* vom 18. November.
- o.V. (2002), »Mit vielen Risiken behaftet«, *Informationsdienst des Instituts der deutschen Wirtschaft* (41), 5.
- o.V. (2002), »Wirtschaftsklima bricht auf breiter Front ein«, *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 29. November, 11.
- Schmitt, P. (2002), »Gewinnbringer aus Übersee«, *Süddeutsche Zeitung* vom 6. November, 55.
- Weichselberger, A. (2002), »Westdeutsche Industrie: 2002 Kürzung der Investitionsausgaben«, *ifo Schnelldienst* 55 (16), 27–32.