



# Leasing-Marktbericht

Michael Grömling / Björn Kauder

Auftraggeber: Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen

Köln, 01.03.2022

**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**

Twitter

[@iw\\_koeln](https://twitter.com/iw_koeln)

LinkedIn

[@Institut der deutschen Wirtschaft](https://www.linkedin.com/company/institut-der-deutschen-wirtschaft)

Facebook

[@IWKoeln](https://www.facebook.com/IWKoeln)

Instagram

[@IW\\_Koeln](https://www.instagram.com/IW_Koeln)

#### **Autoren**

##### **Prof. Dr. Michael Grömling**

Leiter der Forschungsgruppe Gesamtwirtschaftliche Analysen und Konjunktur

[groemling@iwkoeln.de](mailto:groemling@iwkoeln.de)

0221 – 4981-776

##### **Dr. Björn Kauder**

Senior Economist

[kauder@iwkoeln.de](mailto:kauder@iwkoeln.de)

0221 – 4981-516

**Alle Studien finden Sie unter**

**[www.iwkoeln.de](http://www.iwkoeln.de)**

**Stand:**

März 2022

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Aktuelle Investitionen in Deutschland .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Entwicklung der Leasing-Branche im abgelaufenen Jahr .....</b>	<b>5</b>
2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft .....	5
2.2 Leasing-Quoten .....	7
2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter.....	8
2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen .....	9
<b>3 Investitionsperspektiven für 2022 .....</b>	<b>10</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>14</b>
<b>Literatur .....</b>	<b>15</b>

## Zusammenfassung

Das vergangene Jahr wurde weiterhin stark durch die Corona-Pandemie geprägt. Die zunächst erwartete Erholung bei der Investitionstätigkeit fiel erheblich schwächer aus als erwartet: Die preisbereinigten Bruttoanlageinvestitionen lagen im Jahresdurchschnitt 2021 zwar über dem Vorjahreswert, gegenüber dem Jahr 2019 besteht jedoch noch eine Investitionslücke von 0,8 Prozent. Während sich die Bauinvestitionen und die Investitionen in immaterielle Kapitalgüter positiv entwickelten, ist die Lage bei den für die Leasing-Branche wichtigen Ausrüstungsinvestitionen weiterhin schwach.

Für die Investitionen der Leasing-Wirtschaft ist besonders das Mobilien-Leasing von großer Bedeutung, dessen Volumen 2021 auf 60,86 Milliarden Euro anstieg (+0,6 Prozent). Dies liegt jedoch noch unter dem Wert von 2019. Das Immobilien-Leasing ist mit 2,09 Milliarden Euro vergleichsweise unbedeutend. Eine positive Dynamik zeigt sich beim Mietkauf, wo das Volumen auf 9,04 Milliarden Euro anstieg (+10,2 Prozent). Die Leasing-Quote der Mobilien (26,7 Prozent) erreichte 2021 noch nicht wieder das Niveau des Jahres 2019, die der Immobilien (1,3 Prozent) hingegen schon.

Mehr als die Hälfte des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte, die 2021 mittels Leasing und teilweise per Mietkauf finanziert wurden, ging in den Bereich Pkw. Damit wird der Anschaffungswert der vergangenen beiden Jahre übertroffen. Bei den Nutzfahrzeugen liegt der Wert ebenfalls höher als in den vergangenen beiden Jahren. Die Produktionsmaschinen sowie der Bereich Büromaschinen und EDV konnten das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreichen. Dies kann an einer allgemeinen Investitionszurückhaltung liegen und dürfte Nachholeffekte nach sich ziehen. Dasselbe gilt für die Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeuge, was zudem der speziellen Situation in der Logistik-Branche geschuldet sein dürfte. Positiv entwickelten sich die sonstigen Ausrüstungen, die Immobilien und die Medizintechnik.

Die Belastungen durch Pandemie, Produktionsstörungen und Preiseffekte dämpfen die wirtschaftliche Dynamik im Jahr 2022. Trotz der Herausforderungen gehen die deutschen Unternehmen mit Zuversicht in das Jahr. Vor allem im Dienstleistungssektor haben sich die Investitionsperspektiven deutlich verbessert. In der Industrie gibt es ebenfalls Branchen, wo sich die Investitionen wieder erholen. Es kann insgesamt gesehen mit einem deutlichen Anstieg der Investitionstätigkeit gerechnet werden. Für die Leasing-Branche besteht die Chance von überdurchschnittlichen Wachstumsraten, besonders wenn sich die erwartete Angebotsknappheit im Automobilssektor entspannt.

## 1 Aktuelle Investitionen in Deutschland

Die Corona-Pandemie hatte auch das Jahr 2021 voll im Griff. Nach dem von vielen Einschränkungen geprägten Winterhalbjahr 2020/2021 kam es ab dem Frühsommer 2021 zu einer kräftigen gesamtwirtschaftlichen Erholung, besonders bei den stark betroffenen Dienstleistern. Diese wurde jedoch infolge der erneut ab dem Herbst 2021 stark aufflammenden Infektionen wieder gestoppt. Die Industrie war aufgrund von Produktionsstörungen infolge fehlender Zulieferungen über das gesamte Jahr 2021 stark beeinträchtigt. In diesem Umfeld überrascht es nicht, dass die zunächst erwartete Erholung bei der Investitionstätigkeit im Inland trotz der anhaltend guten Finanzierungsbedingungen erheblich schwächer ausfiel als zunächst erwartet: Die preisbereinigten Bruttoanlageinvestitionen lagen im Jahresdurchschnitt 2021 um 1,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Damit konnte der Einbruch vom ersten Corona-Jahr in Höhe von 2,2 Prozent noch nicht wettgemacht werden und gegenüber dem Jahr 2019 besteht noch eine Investitionslücke von 0,8 Prozent.

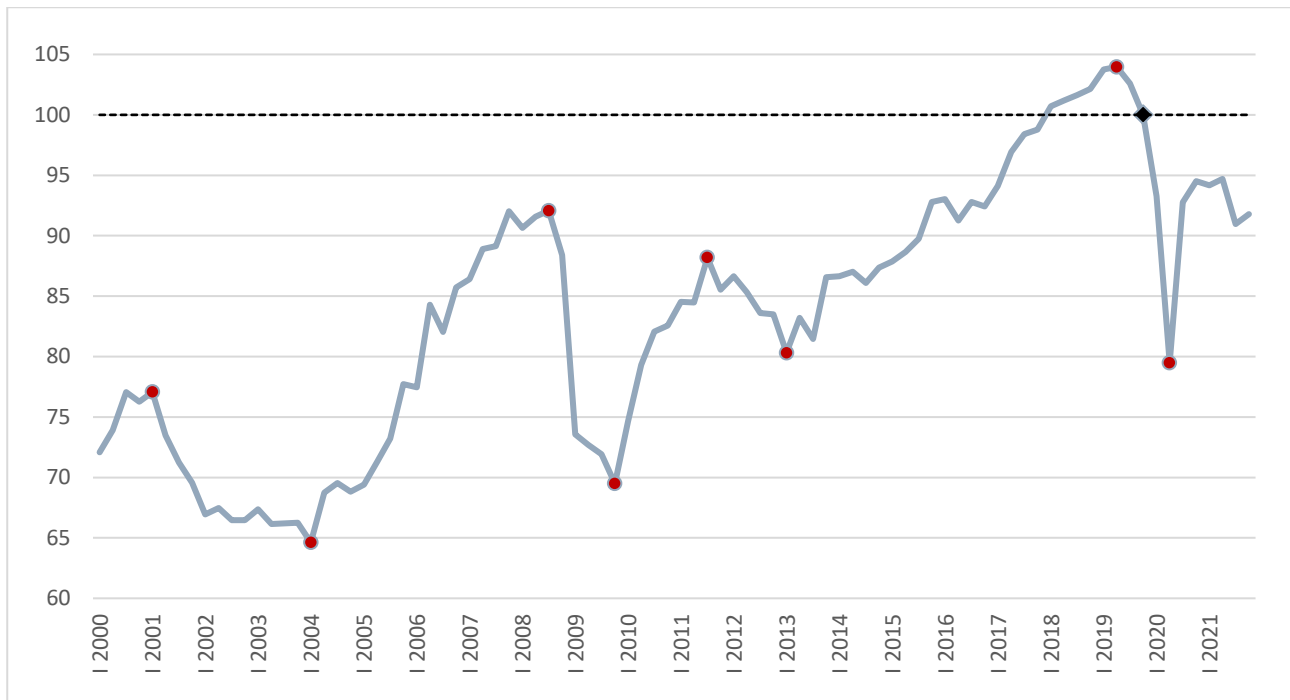
Darüber hinaus können die gesamten Ausfälle bei den Bruttoanlageinvestitionen in Deutschland in den beiden bisherigen Corona-Jahren auf Basis einer Modellrechnung geschätzt werden (Grömling, 2022). Dazu wurde eine kontrafaktische Wirtschaftsentwicklung als Orientierung herangezogen: Wenn es die Pandemie nicht gegeben hätte, wären die gesamten Investitionen in Deutschland in den vergangenen beiden Jahren in preisbereinigter Betrachtung um gut 60 Milliarden Euro höher ausgefallen. Dies stellt nicht nur die kurzfristigen Einbußen an Investitionsnachfrage infolge der Pandemie dar, vielmehr wirkt dies auch langfristig über die entgangenen Kapitalstockeffekte bremsend auf die wirtschaftliche Entwicklung.

Bei der Bewertung der jüngeren Investitionstätigkeit sind die deutlich unterschiedlichen Entwicklungen bei den einzelnen Investitionskategorien zu beachten: Während die Bauinvestitionen und die Investitionen in immaterielle Kapitalgüter (etwa Datenbanken oder Forschung) in den beiden Corona-Jahren gegenüber dem Vorjahr sogar anstiegen, war bei den Ausrüstungsinvestitionen im Jahr 2020 ein Einbruch in Höhe von 11,2 Prozent zu verzeichnen. Dieser wurde mit dem Anstieg von 3,4 Prozent im Jahr 2021 bei Weitem nicht kompensiert. Zu den Ausrüstungsinvestitionen zählen vor allem Fahrzeuge, Maschinen und Geschäftsausstattungen. Diese Güter bilden wiederum den Investitionsgüterbereich ab, der für das Leasing-Geschäft von hoher Bedeutung ist.

Abbildung 1-1 zeigt mit Blick auf das Jahresende 2021, wie hoch die noch zu schließende Investitionslücke bei den Ausrüstungsgütern ist. Allein gegenüber dem unmittelbaren Stand vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie (viertes Quartal 2019) besteht noch ein Aufholpotenzial von gut 8 Prozent. Die Abbildung zeigt auch, dass die Investitionstätigkeit bereits im Jahr 2019 rückläufig war (Grömling, 2021a). Wird der Höhepunkt des vergangenen Investitionszyklus als Orientierungsmarke gewählt, dann bestand zuletzt noch eine Lücke von knapp 12 Prozent. Zugleich ordnet Abbildung 1-1 die Fallhöhe infolge der Corona-Pandemie und die (unterbrochene) Erholungsdynamik in den Kontext der vorhergehenden drei Investitionskrisen und ihrer jeweiligen Aufschwungsverläufe ein. Im Gegensatz zu früheren Erholungsphasen haben bislang die Produktions- und Lieferverzögerungen von Investitionsgütern neben den immer wieder aufkommenden Verunsicherungen durch die Pandemie die Normalisierung der Investitionstätigkeit beeinträchtigt.

### Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland

Preis-, saison- und arbeitstäglich bereinigte Ausrüstungsinvestitionen; Index 4. Quartal 2019 = 100



Schätzung für 4. Quartal 2021.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Institut der deutschen Wirtschaft

## 2 Entwicklung der Leasing-Branche im abgelaufenen Jahr

Die wirtschaftlichen Turbulenzen der Corona-Pandemie gingen auch an der Leasing-Branche nicht spurlos vorbei. Dieser Abschnitt stellt dar, wie sich die Leasing-Branche im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 entwickelt hat. Dabei werden die Indikatoren des vergangenen Jahres an einigen Stellen auch den Werten des Jahres 2019 gegenübergestellt, um erkennen zu können, wo sich die Leasing-Branche in Relation zu der Zeit vor der Pandemie befindet. Zunächst werden die Investitionen der gesamten Leasing-Wirtschaft dargestellt. Im zweiten Schritt werden Leasing-Quoten berechnet, welche den Anteil der Leasing-Wirtschaft an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen aufzeigen. Anschließend wird betrachtet, wie bedeutend einzelne Objektgruppen für die Leasing-Branche sind. Zuletzt wird – aufgrund der überragenden Bedeutung für die Leasing-Branche – der Fokus auf den Pkw-Sektor gelegt.

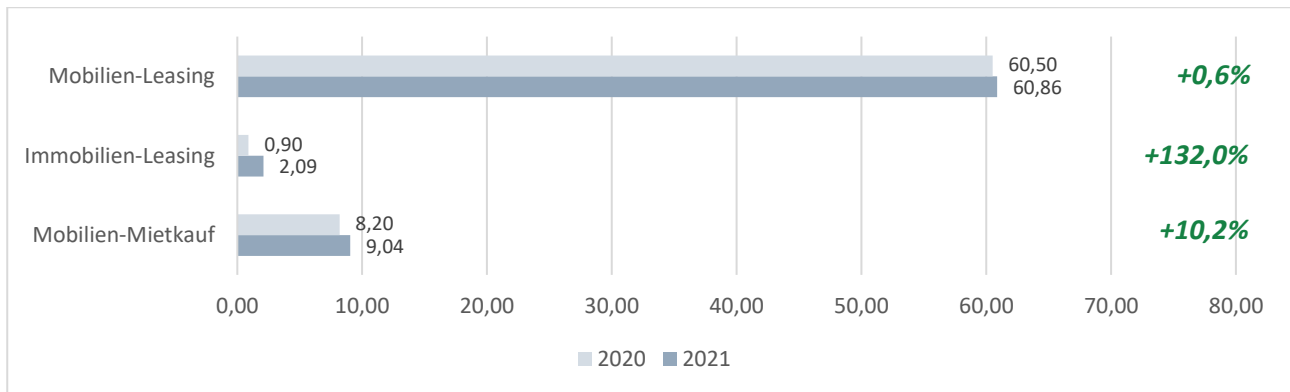
### 2.1 Investitionen der Leasing-Wirtschaft

In der Leasing-Wirtschaft ist zwischen dem reinen Leasing-Geschäft und dem Mietkauf zu unterscheiden. Das reine Leasing-Geschäft stellt die Investitionen der Leasing-Wirtschaft für ihre Kunden dar. Mietkäufe hingegen werden zwar durch die Leasing-Wirtschaft finanziert, es handelt sich hierbei jedoch nach strenger Definition nicht um Investitionen der Branche, denn Leasing und Mietkauf unterscheiden sich in der bilanziellen Zuordnung. Nur im Leasing-Geschäft wird das Wirtschaftsgut bei der Leasing-Gesellschaft bilanziert. Zu Vergleichszwecken wird im Folgenden neben dem Leasing auch der Mietkauf betrachtet. Zu beachten ist, dass die aktuellen Zahlen Prognosen darstellen, welche die Entwicklung in der Teilerhebung des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) auf die gesamte Leasing-Wirtschaft hochrechnen.

In Abbildung 2-1 bestätigt sich, dass für die Investitionen der Leasing-Wirtschaft besonders das Mobilien-Leasing von großer Bedeutung ist. Von 2020 auf 2021 stieg das Volumen des Mobilien-Leasings auf Basis der vorliegenden Zahlen von 60,50 auf 60,86 Milliarden Euro, was einem Zuwachs von 0,6 Prozent entspricht. Dies liegt noch 8,0 Prozent unter dem Wert von 2019, sodass das Niveau aus der Zeit vor der Corona-Pandemie noch nicht wieder erreicht wird.

### Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2020 auf 2021 in Prozent (grün)



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

Sehr stark scheint auf den ersten Blick die Dynamik beim Immobilien-Leasing zu sein, wenngleich auf sehr niedrigem Niveau. Der Sprung von 0,90 auf 2,09 Milliarden Euro entspricht einem Zuwachs von 132 Prozent. Allerdings handelte es sich bei dem Wert des Jahres 2020 um einen Ausreißer nach unten. Von 2019 auf 2020 hatte sich der Wert in etwa halbiert. Der Grund hierfür dürfte in der Unsicherheit zu Beginn der Corona-Pandemie zu finden sein. Es ist davon auszugehen, dass sich potenzielle Leasing-Nehmer zurückhielten und ferner die Banken ihre Bereitschaft zur Finanzierung zurückfuhren. Insofern ist das enorme Wachstum beim Immobilien-Leasing größtenteils eine Kompensation des Einbruchs im Jahr zuvor. Dennoch wird der Wert von 2019 nunmehr um 22,9 Prozent übertroffen.

Das gesamte Leasing-Neugeschäft (Immobilien- und Mobilien-Leasing) stieg somit von 61,40 auf 62,95 Milliarden Euro. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,5 Prozent.

Eine deutlich positive Dynamik zeigt sich beim Mietkauf. Hier stieg das Volumen um 10,2 Prozent von 8,20 auf 9,04 Milliarden Euro. Über die Gründe kann nur spekuliert werden. Da aufgrund der Corona-Pandemie von einer geringeren Bereitschaft zur Kreditfinanzierung bei Kreditinstituten auszugehen ist, wurde es Leasing-Unternehmen ermöglicht, einzuspringen. Ein weiterer Grund mag in Fördermitteln im Verkehrsbereich liegen. Da die Nutzung von Fördermitteln häufig die Bilanzierung beim Förderempfänger voraussetzt, können diese Leasing nicht nutzen und nehmen stattdessen den Mietkauf wahr. Tatsächlich wird der Mietkauf überwiegend bei Nutzfahrzeugen gewählt. Zu einem großen Teil dürfte der Zuwachs jedoch ein Nachholeffekt sein, nachdem das Volumen des Mietkaufs im Jahr 2020 um 8,9 Prozent zurückgegangen war.

Das gesamte Finanzierungsvolumen der Leasing-Branche erreichte 2021 mit Leasing und Mietkauf 71,99 Milliarden Euro, nach 69,60 Milliarden Euro im Jahr 2020. Dies entspricht einem Plus von 3,4 Prozent.

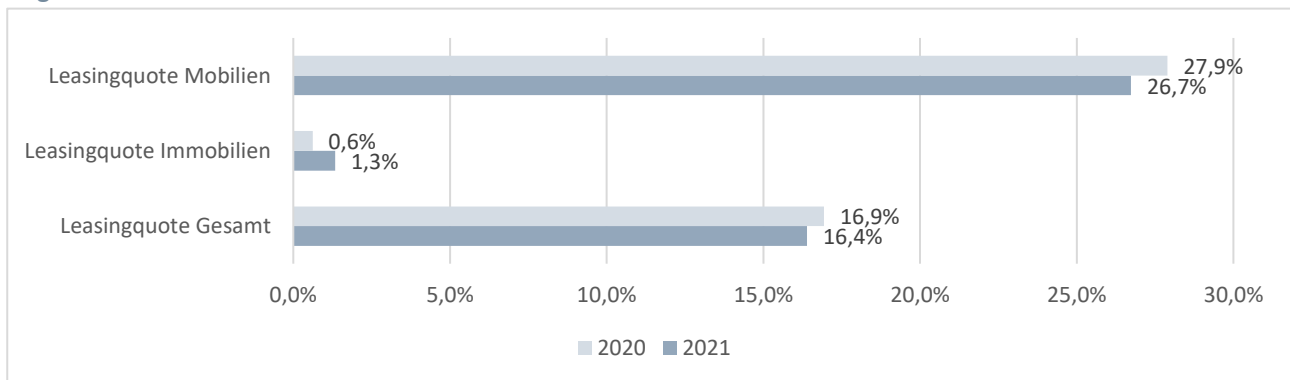
## 2.2 Leasing-Quoten

Um die Bedeutung der Leasing-Wirtschaft abschätzen zu können, sind die Investitionen der Leasing-Wirtschaft (also ohne Mietkauf) gesamtwirtschaftlich einzuordnen. Hierzu werden Leasing-Quoten berechnet, welche den Anteil der Leasing-Wirtschaft an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen abbilden. Es wird zwischen der Leasing-Quote der Mobilien, der Leasing-Quote der Immobilien und der gesamtwirtschaftlichen Leasing-Quote unterschieden. Für die Berechnung der Leasing-Quote der Mobilien wird der entsprechende Anschaffungswert der Leasing-Objekte in Relation gesetzt zu den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen, welche Maschinen und Geräte sowie Fahrzeuge umfassen. Im Fall der Leasing-Quote der Immobilien wird der Anschaffungswert den gesamtwirtschaftlichen Bauinvestitionen – ohne Wohnbauten – gegenübergestellt. Für die gesamtwirtschaftliche Leasing-Quote wird die Summe aus gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen und Bauinvestitionen ohne Wohnbauten herangezogen.

Abbildung 2-2 verdeutlicht die Leasing-Quoten. Bei den Mobilien ging die Leasing-Quote im Jahr 2021 auf 26,7 Prozent zurück, nach 27,9 Prozent im Jahr 2020. Dies kann damit begründet werden, dass Unternehmen in der Krise Leasing nutzten, um ihre Liquidität zu sichern. Mit der Leasing-Quote von 26,7 Prozent wird im Jahr 2021 auch das Niveau des Jahres 2019 verfehlt (27,5 Prozent).

**Abbildung 2-2: Leasing-Quoten**

Angaben in Prozent



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

Bei den Immobilien ist die Leasing-Quote außerordentlich gering, wenngleich sie sich binnen eines Jahres von 0,6 auf 1,3 Prozent mehr als verdoppelte. Dieser Anstieg ist allein in einem gewachsenen Leasing-Volumen, und nicht etwa in einem Rückgang der Investitionen in Nichtwohnbauten begründet. Durch diese Kompensation des Corona-Einbruchs erreicht auch die Immobilien-Leasing-Quote in etwa wieder den Wert aus der Zeit vor der Corona-Pandemie (2019: 1,2 Prozent).

Die gesamte Leasing-Quote ging von 2020 auf 2021 von 16,9 auf 16,4 Prozent zurück, im Jahr 2019 betrug die gesamte Leasing-Quote sogar noch 17,8 Prozent. Diese Rückgänge folgen aus dem früher höheren Gewicht des leasingstarken Mobiliensektors relativ zum leasingschwachen Immobiliensektor.

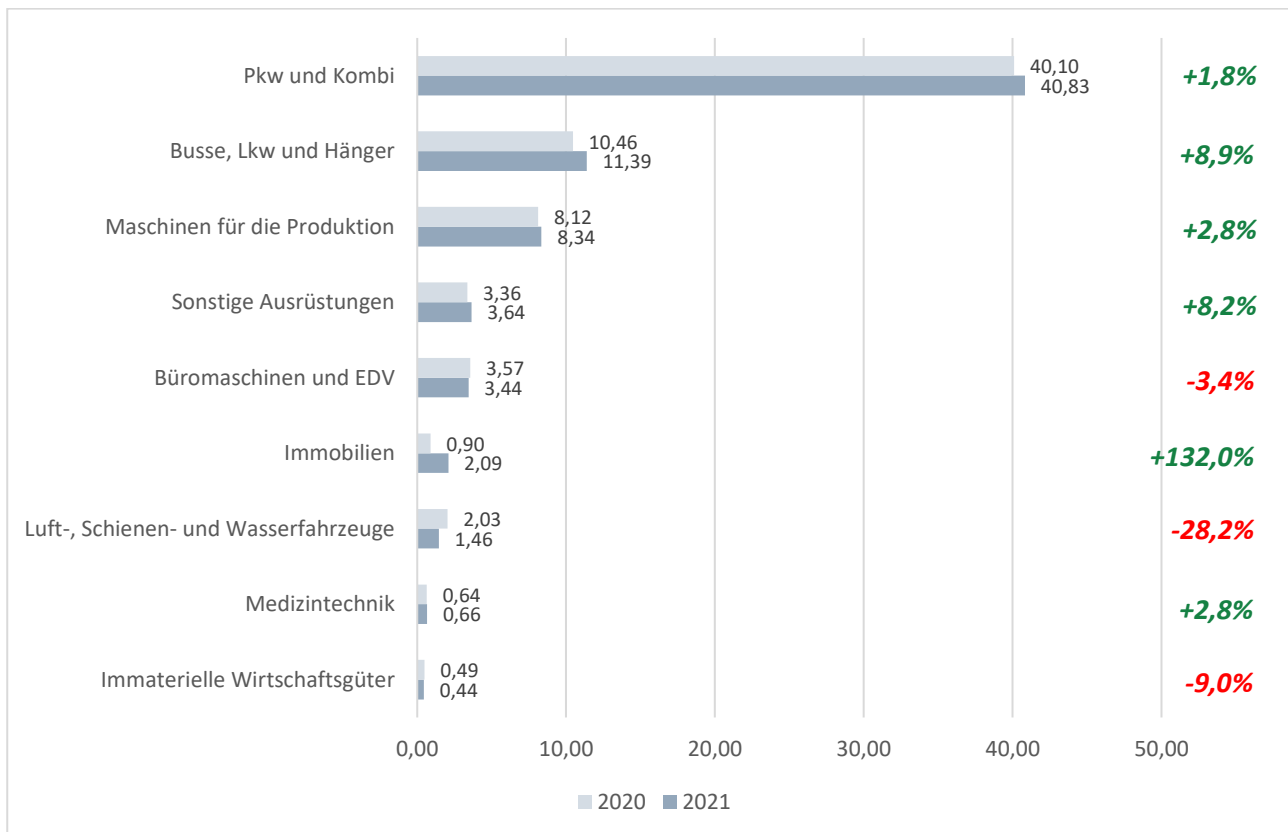


## 2.3 Aufteilung der von der Leasing-Branche finanzierten Wirtschaftsgüter

Von überragender Bedeutung für die Leasing-Wirtschaft ist die Objektgruppe Personenkraftwagen (Pkw), wie Abbildung 2-3 zeigt. Im Jahr 2021 gingen 40,83 Milliarden Euro und damit 55,7 Prozent des Anschaffungswerts der Leasing-Objekte, die mittels Leasing und teilweise per Mietkauf finanziert wurden, in den Bereich Pkw, nach 40,10 Milliarden Euro im Jahr 2020. Der Anschaffungswert dieser Objektgruppe liegt damit 1,8 Prozent über dem Wert von 2020 (und ebenso über dem Niveau von 2019 – dem Vor-Pandemie-Jahr). Der Anteil des Mietkaufs ist bei Pkw beinahe zu vernachlässigen. Interessant ist der Vergleich des Anschaffungswerts des Bereichs Pkw mit den Stückzahlen. Der aggregierte Anschaffungswert stieg von 2020 auf 2021 um 1,8 Prozent, wohingegen die Stückzahlen um 2,2 Prozent zurückgingen. Offenkundig hat sich der Fokus auf höherpreisige Modelle verschoben, seitdem sich die Pkw-Hersteller aufgrund des Mangels an Vorprodukten auf die Produktion margenstarker Modelle konzentrieren. Derweil brach der Absatz mittels Leasing oder Mietkaufs im vierten Quartal 2021 um etwa ein Sechstel ein, mutmaßlich ebenfalls aufgrund des Mangels an Vorprodukten und somit einer Angebotsknappheit. Noch nicht ausgelieferte Verträge sowie die Investitionserwartungen sollten für kräftige Nachholeffekte sorgen, sobald der Mangel an Vorprodukten ausläuft. Anhand der Objektgruppen lässt sich auch der Mobilitätswandel der Leasing-Branche ablesen: Das Fahrrad-Leasing nimmt zu und dürfte mittlerweile ein Volumen von etwa 1 Milliarde Euro im Jahr erreicht haben.

**Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf**

Volumen in Milliarden Euro, Änderungen des Volumens von 2020 auf 2021 in Prozent (grün/rot)



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

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

Nutzfahrzeuge (Busse, Lkw und Anhänger) mussten im Pandemiejahr 2020 einen deutlichen Rückgang verbuchen. Im Jahr 2021 stieg das Volumen der Anschaffungswerte für Leasing und Mietkauf jedoch um deutliche 8,9 Prozent von 10,46 auf 11,39 Milliarden Euro an. Damit liegt der Wert wieder über dem Wert von 2019 (Anteil an allen Objektgruppen: 15,5 Prozent). In dieser Objektgruppe wird traditionell etwa ein Viertel der Anschaffungswerte durch Mietkauf realisiert.

Der Anteil der Produktionsmaschinen an allen Objektgruppen betrug im Jahr 2021 11,4 Prozent bei einem Volumen von 8,34 Milliarden Euro, nach 8,12 Milliarden Euro im Jahr 2020. Der Anschaffungswert liegt damit 2,8 Prozent über dem Wert von 2020, allerdings noch unter dem Wert von 2019. Dies kann an einer allgemeinen Investitionszurückhaltung aufgrund wirtschaftlicher Unsicherheiten liegen und dürfte Nachholeffekte nach sich ziehen. Beinahe die Hälfte des Volumens an Produktionsmaschinen entfällt auf den Mietkauf. Einen Zuwachs konnten auch die sonstigen Ausrüstungen verzeichnen, deren Volumen 2021 um 8,2 Prozent von 3,36 auf 3,64 Milliarden Euro anstieg (und damit auch über dem Wert von 2019 liegt; Anteil an allen Objektgruppen: 5,0 Prozent). In dieser Kategorie befinden sich gegenwärtig unter anderem noch Fahrräder, die ab der kommenden Datenerhebung durch den BDL separat ausgewiesen werden. Der Immobilienbereich konnte sein Volumen von 0,90 auf 2,09 Milliarden Euro mehr als verdoppeln und damit den Einbruch des Jahres 2020 mehr als wettmachen (Anteil an allen Objektgruppen: 2,9 Prozent).

Ein Rückgang ist in der Objektgruppe Büromaschinen und EDV zu verzeichnen, wo der Anschaffungswert um 3,4 Prozent von 3,57 auf 3,44 Milliarden Euro sank (Anteil an allen Objektgruppen: 4,7 Prozent). Der Wert liegt ferner unter dem Wert von 2019. Dies dürfte wiederum in einer allgemeinen Investitionszurückhaltung begründet liegen. Ein deutlicher Rückgang von 28,2 Prozent ist bei den Luft-, Schienen- und Wasserfahrzeugen (2,03 auf 1,46 Milliarden Euro; Anteil an allen Objektgruppen: 2,0 Prozent) ersichtlich. Im Vergleich zum Jahr 2019 – welches allerdings ein deutlicher Ausreißer nach oben war – hat sich der Anschaffungswert ebenfalls stark reduziert. Dies dürfte der speziellen Situation in der Logistik-Branche geschuldet sein. Hier sind ebenfalls Nachholeffekte zu erwarten. Zudem ist dieser Sektor aufgrund langer Planungszeiträume besonders volatil.

Eine zunehmend wachsende Objektgruppe stellt die Medizintechnik dar, welche um 2,8 Prozent gegenüber 2020 zulegen konnte (Anteil an allen Objektgruppen: 0,9 Prozent). Neben pandemiebedingten Investitionen und Modernisierungen sollte hier besonders die Digitalisierung, wie vorbereitende Investitionen für die digitale Gesundheitskarte, relevant sein. Ein deutlicher Rückgang zeigt sich bei den immateriellen Wirtschaftsgütern (–9,0 Prozent).

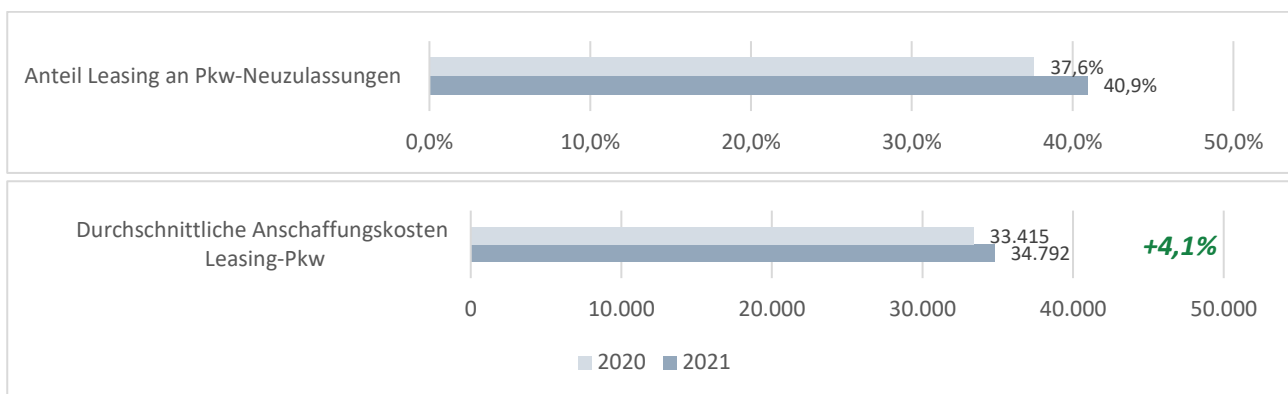
## 2.4 Anteil der von der Leasing-Branche finanzierten Pkw an Pkw-Neuzulassungen

Der Pkw-Markt ist nicht nur hochbedeutend für die Leasing-Branche, sondern umgekehrt spielt die Leasing-Branche auch eine wichtige Rolle im Pkw-Markt. Doch zunächst wird ein Blick auf den gesamten Pkw-Markt geworfen: Im Jahr 2021 wurden in der Bundesrepublik 2,62 Millionen Pkw neu zugelassen, nach 2,92 Millionen Einheiten im Jahr 2020. Dies entspricht einem abermals deutlichen Rückgang von 10,1 Prozent. Bereits im Jahr zuvor war die Anzahl der Neuzulassungen, ausgehend von 3,61 Millionen Einheiten im Jahr 2019, um 19,1 Prozent zurückgegangen. Für die negative Entwicklung der Zulassungszahlen zeichnen die bereits genannten Lieferengpässe verantwortlich, die vor allem bei Elektronikbauteilen zu beklagen sind.

Die Leasing-Branche musste bei der Anzahl der Leasing-Verträge (inklusive Mietkauf) ebenfalls einen Rückgang verzeichnen, welcher jedoch vergleichsweise moderat ausfiel: Leasing und Mietkauf gingen um 2,2 Prozent zurück und lagen im Jahr 2021 bei 1,07 Millionen, nach 1,10 Millionen im Jahr 2020. Allerdings gab es im Vorjahr bereits ein Minus von 14,6 Prozent (Leasing und Mietkauf 2019: 1,29 Millionen). Der Anteil der geleasten oder per Mietkauf finanzierten neu zugelassenen Pkw an allen neu zugelassenen Pkw stieg aufgrund des rapide geschrumpften Gesamtmarkts deutlich um 3,3 Prozentpunkte an. Wie Abbildung 2-4 zeigt, betrug der Anteil im Jahr 2021 etwa 40,9 Prozent, nach 37,6 Prozent im Jahr 2020 (2019: 35,6 Prozent). Folglich haben Unternehmen, wenn sie in Fahrzeuge investierten, dies verstärkt über Leasing getan.

#### Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt

Angaben in Prozent bzw. Euro, Änderung von 2020 auf 2021 in Prozent (grün)



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

Der durchschnittliche Anschaffungswert für Pkw stieg im gesamten Markt von 36.340 Euro im Jahr 2020 auf 37.790 Euro im Jahr 2021, was einem Zuwachs von 4,0 Prozent entspricht (2019: 33.580 Euro). Im Leasing-Markt lag der Anstieg mit 4,1 Prozent noch minimal darüber. Hier stieg der durchschnittliche Anschaffungswert für Pkw von 33.415 Euro im Jahr 2020 auf 34.792 Euro im Jahr 2021 (2019: 30.439 Euro). Wiederum zeigt sich, dass sich die Pkw-Hersteller aufgrund des Chipmangels auf die Produktion höherpreisiger Modelle konzentrieren, die höhere Renditen erbringen (vgl. Abschnitt 2.3).

### 3 Investitionsperspektiven für 2022

Der Start in das Jahr 2022 wird – wie schon im Vorjahr – durch erneut stark ansteigende Infektionen belastet. Teile des Dienstleistungssektors leiden ein weiteres Mal unter eingeschränkten Geschäftsmöglichkeiten und vorsichtigen Kunden. Dazu kommen Produktionsstörungen in Teilen der Industrie, der Bauwirtschaft und auch im Dienstleistungsbereich aufgrund fehlender Zulieferungen aus dem Inland und besonders aus dem Ausland. Nachholeffekte, Sonderkonjunkturen und gestörte Logistikketten sorgen für anhaltende Störungen der Betriebsabläufe – ebenfalls in diesem Jahr (Bardt/Grömling, 2022). Dies schlägt sich in höheren Produktionskosten der Unternehmen nieder, was neben anderen Faktoren zu einem Preisauftrieb auf der Konsumebene geführt hat. Diese Belastungen durch Pandemie, Produktionsstörungen und die Preiseffekte sind ein globales Phänomen und dämpfen die weltwirtschaftliche Dynamik im Jahr 2022. Hinzu kommt eine Verschärfung der geopolitischen Lage. Die Gefahr einer militärischen Eskalation in der Ukraine ist real und die wirtschaftlichen Auswirkungen sind schwer kalkulierbar. Die direkten ökonomischen Effekte für Deutschland – über ausfallende Lieferanten, wegfallende Kunden und Einschränkungen von eigener Produktion vor Ort –

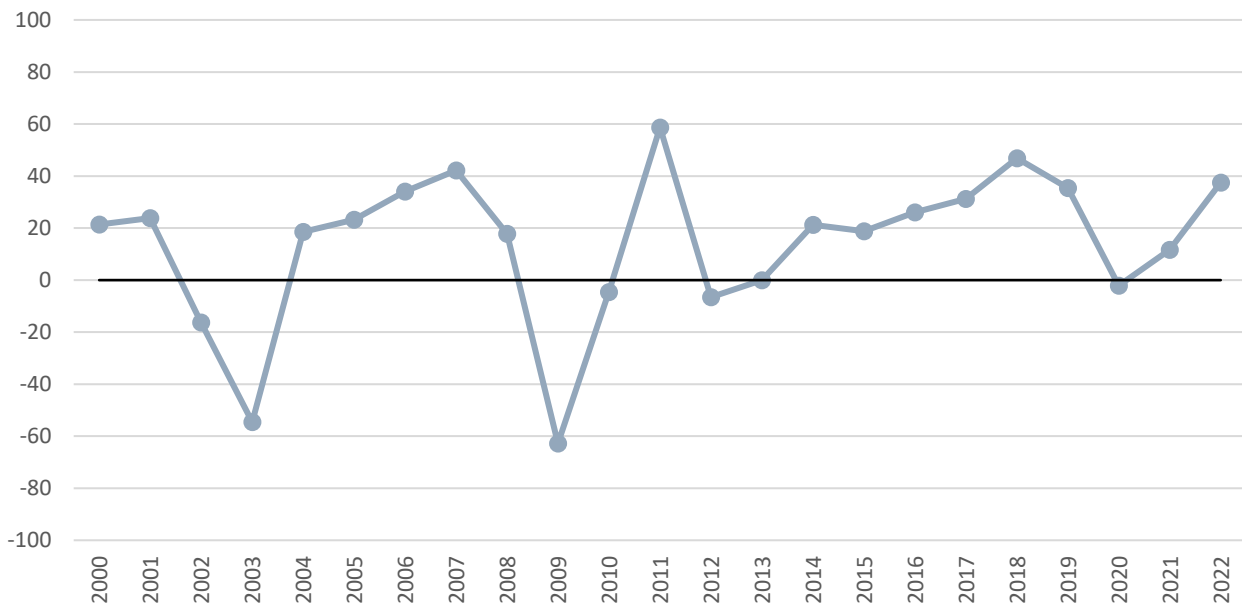
erscheinen überschaubar. Große Risiken bergen fehlende Energie- und Rohstofflieferungen aus Russland sowie Unwägbarkeiten über den globalen Warentransport und die Energie- und Rohstoffpreisentwicklung. Ob dies ernsthafte Bremsspuren in den Investitionsplänen der deutschen Unternehmen zur Folge hat, ist zum jetzigen Zeitpunkt offen. Jedenfalls sind bislang keine Einbußen beim weltwirtschaftlichen Erholungstempo sichtbar.

Trotz dieser vielfältigen Herausforderungen gehen die deutschen Unternehmen mit relativ hoher Zuversicht in das Jahr 2022. Aufgestauter Konsum und längst überfällige Investitionen warten auf ihre Realisierung und diese Nachholbedarfe nähren trotz der bestehenden Risiken einen breiten Optimismus. Zumindest erwartet keiner der 48 traditionell zum Jahresende vom Institut der deutschen Wirtschaft (IW) befragten Wirtschaftsverbände für 2022 einen Produktions- oder Geschäftsrückgang (Grömling, 2021b).

Diese Zuversicht hinsichtlich der bestehenden Geschäftspotenziale in diesem Jahr reflektiert sich auch in den Investitionsplänen: Die Hälfte der vom IW befragten 48 Verbände rechnet für 2022 mit höheren Investitionen in ihrer Branche. Weitere 18 Verbände gehen von Investitionen in gleicher Größenordnung wie im Jahr 2021 aus und nur noch in sechs Wirtschaftsbereichen wird ein Rückgang bei den Investitionen erwartet. Damit nimmt der Saldo aus positiven und negativen Bewertungen der anstehenden Investitionstätigkeit einen im Vergleich mit den beiden Vorjahren wieder hohen Wert an. Gemäß der IW-Konjunkturumfrage vom November 2021 dominieren ebenfalls die hinsichtlich ihrer eigenen Investitionstätigkeit optimistisch aufgestellten Unternehmen (Grömling, 2021c).

### Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände

Saldo aus positiven und negativen Investitionserwartungen für das jeweils angegebene Jahr in Prozent der teilnehmenden Verbände<sup>1)</sup>



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

Quelle: IW-Verbandsumfragen

Um die Verbesserung der Investitionsperspektiven zu erkennen, werden in Abbildung 3-1 die Einschätzungen der 48 Verbände vom Jahresende 2021 in den intertemporalen Kontext eingeordnet. Da die Anzahl der an der IW-Umfrage teilnehmenden Verbände nicht konstant ist, wird der Saldo jeweils auf die Anzahl der teilnehmenden Verbände bezogen. Damit wird die Verlaufsfigur nicht verändert, sondern lediglich auf die schwankende Teilnehmerzahl normiert. Der relative Saldenwert für das Jahr 2022 signalisiert wieder ein Erwartungsniveau wie im Jahr 2018 – das von einer faktisch hohen Investitionstätigkeit geprägt war. Auch im langfristigen Vergleich kann der aktuelle Saldenwert als durchaus optimistisch bewertet werden. Bei der Interpretation der absoluten Salden oder der relativen Saldenwerte lässt sich keine absolute Entwicklung direkt ableiten, da das Investitionsvolumen in den einzelnen Branchen unterschiedlich hoch ausfällt und zudem in den Branchen unterschiedliche Investitionsstrukturen bestehen.

Die IW-Verbandsumfrage zeigt, dass sich vor allem im Dienstleistungssektor die Investitionsperspektiven für 2022 deutlich verbessert haben. Unter den in der Umfrage beteiligten Dienstleistungsverbänden gibt es keinen, der für seine Branche rückläufige Investitionen erwartet. Im Gastgewerbe, Einzelhandel und der Tourismuswirtschaft werden für 2022 gleichbleibende Investitionen erwartet. Die erwartete Investitionsbelegung ergibt sich in einigen Branchen (etwa dem Finanzsektor oder der Informationswirtschaft) auch aus den langfristigen Notwendigkeiten zur permanenten Erneuerung des Kapitalstocks – angetrieben durch die Digitalisierung. Für die Leasing-Branche bedeutet dies, dass der Sektor mit dem größten Anteil an der Leasing-Nachfrage vor einem überproportionalen Nachholeffekt steht. Entsprechend positiv sollte sich das Geschäft mit dieser Branche im Gesamtjahr 2022 entwickeln.

In der Industrie gibt es ebenfalls Branchen, wo sich die Investitionen nach den Rückgängen in den Jahren 2020 und 2021 wieder erholen. Das gilt für den Maschinenbau oder die Druckindustrie. Einen Anstieg der Investitionen erwarten ebenfalls die Bauwirtschaft und die Baustoffindustrie – obwohl dort die Investitionstätigkeit aufgrund der Pandemie erheblich weniger gelitten hat als in anderen Industriesparten und in den Dienstleistungsbereichen. Innerhalb der Industrie gibt es Bereiche, in denen die Investitionen im Jahr 2022 eher auf der Stelle treten – wie in der Chemie- und Pharmaindustrie oder in der Automobilindustrie. Und nicht zuletzt weisen einige wenige Industrieverbände – etwa Schiffbau/Meerestechnik, Papierindustrie oder Bergbau – darauf hin, dass in ihrem Bereich die Investitionen unter dem Niveau von 2021 liegen werden. In Teilen reflektiert dies strukturelle Anpassungsprozesse, welche die Investitionstätigkeit insgesamt belasten. Auch in diesem Sektor sollte Leasing kapitalschonend einen Beitrag für eine zügige Transformation leisten können, die für eine höhere Produktivität notwendig sein wird.

Vor diesem Hintergrund kann für das Jahr 2022 insgesamt gesehen mit einem deutlichen Anstieg der Investitionstätigkeit in Deutschland gerechnet werden. Die Finanzierungsbedingungen der Unternehmen dürften trotz einsetzender Zinserhöhungen weiterhin sehr günstig bleiben und eine Erholung begünstigen. Dabei ist immer auch der in Abbildung 1-1 sichtbare tiefe Einbruch im Jahr 2020 und die nur moderate Erholung im Jahr 2021 zu bedenken. Zudem wird die Verwirklichung der Investitionspläne von der Lieferbarkeit der Investitionsgüter bestimmt. Nicht zuletzt leidet auch die Herstellung von Investitionsgütern unter Lieferengpässen und Produktionsstörungen. Insgesamt dürfte sich mit der erwarteten Entspannung bei den Liefer- und Produktionsverzögerungen und der Hoffnung auf eine anhaltende Zurückdrängung der Pandemielasten der über die vergangenen Quartale aufgestaute Investitionsbedarf stimulierend bemerkbar machen. Für das Jahr 2022 kann mit einem Zuwachs bei den realen Ausrüstungsinvestitionen in einer Größenordnung von rund 5 Prozent gerechnet werden (Bardt et al., 2021). Für die Leasing-Branche besteht die Chance von Wachstumsraten über diesem Wert, besonders wenn sich die erwartete Angebotsknappheit im Automobilssektor entspannt.

Gleichwohl besteht bei den Prognosen eine hohe Streuweite – sie reicht zum Jahresanfang 2022 gemäß Consensus Forecasts (Consensus Economics, 2022) von nahezu einer Stagnation der Ausrüstungsinvestitionen bis zu einem Wachstum von über 10 Prozent. Jedenfalls kann es nach derzeitiger Einschätzung des von Produktionsproblemen, Pandemie und Preiseffekten und den geopolitischen Unwägbarkeiten geprägten Investitionsumfelds als anspruchsvoll eingeschätzt werden, wenn bis zum Jahresende 2022 das Vorkrisenniveau bei den realen Ausrüstungsinvestitionen erreicht werden soll.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1: Investitionszyklen in Deutschland .....	5
Abbildung 2-1: Investitionen und Mietkauf .....	6
Abbildung 2-2: Leasing-Quoten .....	7
Abbildung 2-3: Objektgruppen in Leasing und Mietkauf .....	8
Abbildung 2-4: Leasing im Pkw-Markt.....	10
Abbildung 3-1: Investitionsperspektiven deutscher Wirtschaftsverbände.....	11

## Literatur

Bardt, Hubertus / Grömling, Michael 2022, Anhaltende Produktionslücken durch Vorleistungsengpässe, in: Wirtschaftsdienst, 102. Jg., Nr. 2, S. 123–126

Bardt, Hubertus / Demary, Markus / Grömling, Michael / Hentze, Tobias / Hüther, Michael / Obst, Thomas / Pimpertz, Jochen / Schaefer, Thilo / Schäfer, Holger, 2021, Produktionsstörungen, Preiseffekte und Pandemie-Politik – IW-Konjunkturprognose Winter 2021, in: IW-Trends, 48. Jg., Nr. 4, Online-Sonderausgabe Nr. 2.2021, S. 3–40

Consensus Economics, 2022, Consensus Forecasts. Survey of International Economic Forecasts, January 2022, London

Grömling, Michael, 2021a, Den Investitionspfad sichern! Jahresbericht Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen, Berlin

Grömling, Michael, 2021b, Klare Signale für Wachstum – Ergebnisse der IW-Verbandsumfrage 2021, IW-Report, Nr. 47, Köln

Grömling, Michael, 2021c, Zuversichtliche Investitionspläne für 2022, in: VDI nachrichten, 17.12.2021, Nr. 50/51/52, S. 4

Grömling, Michael, 2022, Ökonomische Verluste nach zwei Jahren Corona-Pandemie in Deutschland, IW-Kurzbericht, Nr. 3, Köln