

Kaum Hoffnung auf rasche Belebung der Ausrüstungsinvestitionen – Geschäftslage im Leasingsektor noch immer schlecht

23

Joachim Gürtler und Arno Städtler

Die deutsche Konjunktur ist denkbar schlecht ins neue Jahr gestartet. Nach zwei überraschend guten Quartalen stagnierte die Wirtschaftsleistung im Schlussquartal 2009. Damit endete das ohnehin schwarze Jahr für die deutsche Wirtschaft mehr als enttäuschend; gegenüber dem Vorjahr brach das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 5,0% ein (vgl. Statistisches Bundesamt 2010a). Zuletzt hatte die größte Volkswirtschaft der Eurozone vor sechs Jahren einen BIP-Rückgang wegstecken müssen. Der war mit – 0,2% allerdings vergleichsweise winzig ausgefallen. Für den historischen Einbruch im vergangenen Jahr sorgte vor allem der massive Rückgang der Exporte sowie der Ausrüstungsinvestitionen. Kunden aus aller Welt scheuten aufgrund der unsicheren Situation Investitionen in ihren Maschinenpark. Die Exporte gingen nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes um nominal 16,7% zurück, die Investitionen in Ausrüstungen sanken – trotz wieder eingeführter degressiver Abschreibung – um sagenhafte 21,6%. In der Quartalsbetrachtung fiel das Minus im dritten Quartal (mit 21,9%) und im vierten Quartal (mit 19,1%) nur unwesentlich schwächer aus als in den vorangegangenen Vierteljahren (vgl. Statistisches Bundesamt 2010b). Zugleich vergaben die deutschen Banken um rund 18% weniger Darlehen an Unternehmen und Selbständige als vor Jahresfrist. Das ist laut KfW ein neuer Negativrekord am Markt für Unternehmenskredite (vgl. Osman 2010).

Der strenge Winter hat die Hoffnungen auf eine rasche Erholung der deutschen Wirtschaft zunichte gemacht; im Februar 2010 unterbrach das ifo Geschäftsklima für die gewerbliche Wirtschaft seinen zehntonatigen Aufwärtstrend. Diese Eintrübung wurde zwar durch den überraschend starken Anstieg des Stimmungsindikators im März wieder wettgemacht, die Lageeinschätzung ist mit per saldo – 15% aber nach wie vor äußerst unerfreulich, lediglich die Erwartungen für das Sommerhalbjahr (mit per saldo + 6%) sprechen für eine moderate Fortsetzung des Erholungsprozesses. Das Geschäftsklima befindet sich auch im Frühjahr 2010 noch immer in der Unterkühlungszone. Es fällt schwer, die gegenwärtigen weltwirtschaftlichen Entwicklungen anhand bisheriger Erfahrungen zu beurteilen. Verlässliche Prognosen über die konjunkturelle Entwicklung bewegen sich daher in einem extrem schwierigen Datenumfeld. Da die Ausrüstungsinvestitionen als Cycle Makers gelten, stellt sich die Frage, ob die Signale der Stimmungsindikatoren bereits eine Trendwende beim Investitionsklima einläuten könnten oder ob auch 2010 und darüber hinaus mit einem weiteren Schrumpfen der Ausrüstungsinvestitionen zu rechnen ist.

Mobilien-Leasing: Desolate Geschäftslage – aber optimistische Geschäftserwartungen

Erste positive Signale des ifo Geschäftsklimas für die deutsche Leasingwirtschaft zum Jahreswechsel 2010/11 nähren die Hoffnung, dass sich das Leasinggeschäft nach dem dramatischen Absturz gefangen hat. Dennoch verlässt der Geschäftsklimaindikator nur mühsam das Konjunkturtal, erst zu Beginn des laufenden Jahres bewegte sich der Indikator wieder im positiven Bereich. Ausschlaggebend für die leichte Aufhellung im Januar und Februar waren in erster Linie die überaus optimistischen Geschäftserwartungen. Die Geschäftslage hängt dagegen noch immer in der »Tiefkühlzone« fest. Zu Früh-

jahrsbeginn 2010 bewertete knapp jeder zweite Testteilnehmer seinen Geschäftsgang als schlecht, 46% noch als befriedigend, und nur 6% der Befragten empfanden ihre derzeitige Geschäftssituation als gut. Die Geschäftserwartungen hatten bereits im Auftaktquartal 2009 ihr historisches Tief verlassen, und ab dem Frühjahr überwogen wieder die zusehenden Geschäftsaussichten. Dennoch haben sich die frostigen Lageurteile kaum von der Stelle bewegt – im März 2010 tendierten sie sogar noch weiter nach unten. Im Durchschnitt des letzten halben Jahres – wengleich mit großen Schwankungen – schätzten per saldo rund 38% der Testteilnehmer ihre Geschäftsperspektiven als günstig ein. Zu dieser Einschätzung dürfte nicht unwe-

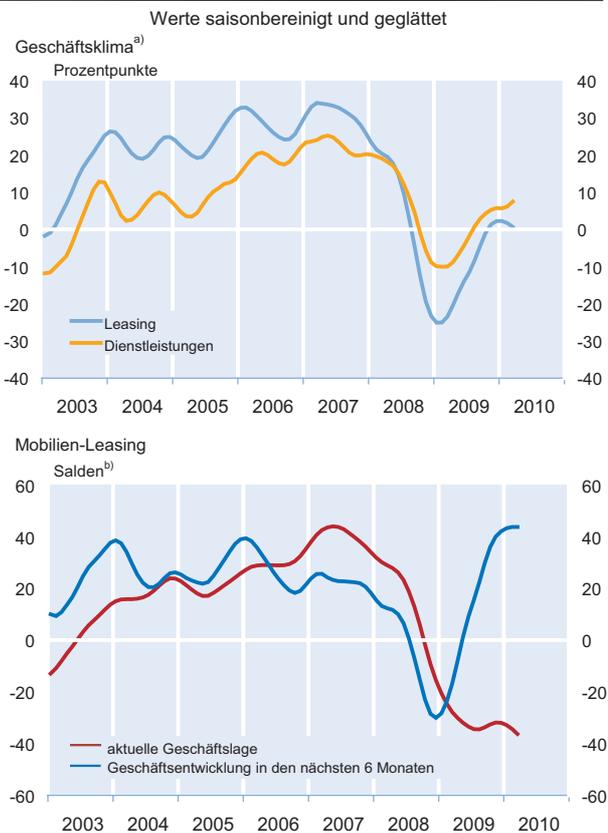
sentlich die Tatsache beigetragen haben, dass die Bundesregierung jüngst durch eine Gesetzesänderung (zum §19 GewStDV) einen Kollateralschaden aus der Unternehmenssteuerreform 2008 beseitigt hat: Die damals eingeführten gewerbesteuerlichen Hinzurechnungsregeln hatten eine Doppelbesteuerung des Finanzierungsaufwands von Leasing-Investitionen sowohl beim Leasingnehmer als auch bei den Leasing-Unternehmen bewirkt. Auch einige Teile des kürzlich verabschiedeten Wachstumsbeschleunigungsgesetzes lassen hoffen, dass es nun im Themenkomplex »Investitionen – Abschreibungen – Leasing« zu Verbesserungen kommen wird. Die kräftig nach oben tendierenden Erwartungen lassen zumindest Hoffnung auf eine baldige Erholung des Leasinggeschäfts erkennen.

Auch der geglättete Geschäftsklimaindikator (nach dem STAMP 6.02-Testverfahren bereinigt¹) deutete bis zum Frühjahr 2009 auf eine kräftige Wachstumsabschwächung hin. Bei der Gegenüberstellung der Zeitreihen »Mobilen-Leasing« und »unternehmensnahe Dienstleister« (ohne Handel, Kreditgewerbe, Leasing, Versicherungen und Staat) fällt auf, dass sich die Leasinggesellschaften über einen langen Zeitraum in einer günstigeren konjunkturellen Verfassung befanden als die ausgewählten Dienstleister, das Geschäftsklima im Leasingbereich erschien bis zu den Herbstmonaten 2007 spürbar freundlicher (vgl. Abb. 1). Danach gingen beide Zeitreihen im konjunkturellen Gleichlauf nach unten, die Abschwächung war dabei im Leasingsektor allerdings ausgeprägter, aufgrund der Konzentration des Geschäfts auf die besonders konjunktursensiblen Investitionsgüter. Die Abwärtsdynamik kam in den ersten Monaten 2009 sowohl im Dienstleistungsgewerbe als auch im Leasingbereich zum Stillstand. Der Geschäftsklimaindikator im Dienstleistungsgewerbe erreichte im August bereits wieder die Nulllinie, die Unternehmen äußerten sich ab den Herbstmonaten 2009 im Großen und Ganzen zufrieden über ihre augenblickliche Geschäftslage. Im Leasingbereich weichen hingegen die Erwartungs- und die Lageeinschätzung stark voneinander ab. Die Urteile zur aktuellen Geschäftslage beendeten schlecht und recht ihre Talfahrt, die Erwartungskomponente ist indes seit fast einem Jahr nach oben gerichtet. Diese Konstellation deutet üblicherweise eine Trendwende an, die Lage sollte sich bald ändern.

Weiterhin trübe Aussichten für die Ausrüstungsinvestitionen

Die Ausrüstungsinvestitionen wurden von der Finanz- und Wirtschaftskrise besonders hart getroffen: Nach aktuellem Rechenstand brachen die Investitionen in Maschinen, Geräte und Fahrzeuge im Jahr 2009 in jeweiligen Preisen um – 21,6% auf rund 159 Mrd. € ein; sie sind damit auf das Ni-

Abb. 1
Unternehmensnahe Dienstleister und Leasing



^{a)} Durchschnitt der Salden aus den Prozentsätzen der positiven und der negativen Meldungen zu den Größen "Geschäftslage" und "Geschäftserwartungen".

^{b)} Differenz aus den Prozentanteilen der positiven und negativen Firmenmeldungen.

Quelle: ifo Konjunkturtest Dienstleistungen.

veau von 2005 zurückgeworfen worden. Derart starke Rückgänge sind bei keiner anderen Komponente des Bruttoinlandsprodukts zu verzeichnen. Mit diesem Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen ging eine sechsjährige Periode mit ausgeprägter Investitionsdynamik zu Ende; seit dem Berichtsjahr 2003 hatten dadurch die Ausrüstungsinvestitionen insgesamt um nominal reichlich 35% zugenommen.

Von dieser Entwicklung wurde das Mobilen-Leasing, im Gegensatz zu früheren Rezessionen, mit voller Wucht getroffen. Hierfür sind in erster Linie die Auswirkungen der Unternehmensteuerreform von 2008 und die Refinanzierungsproblematik im Gefolge der Bankenkrise verantwortlich. Nach dem ifo Investitionstest Leasing, der zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen durchgeführt wurde, stürzte das Neugeschäft beim Leasing beweglicher Wirtschaftsgüter im Jahr 2009 (nominal) um rund 23% ab (vgl. Städtler und Gürtler 2009). Das ist in der 47-jährigen Geschichte des Leasings in Deutschland ein einmaliger Vorgang und tangiert auch die Investitionsmöglichkeiten mittelständischer Unternehmen. Nach den Ergebnissen der Trendumfragen des Bundesverbands Deut-

¹ Im Detail beschreiben dieses Testverfahren Koopmann et al. (2000).

scher Leasing-Unternehmen sind vom Rückgang alle Objektgruppen mit Ausnahme des relativ kleinen Bereichs der Medizintechnik betroffen (vgl. BDL 2010). Am stärksten war das Minus bei Schiffen, Flugzeugen und Schienenfahrzeugen (- 68%) sowie bei den immateriellen Wirtschaftsgütern (- 42%), aber auch bei den Maschinen für die Produktion ergab sich ein Rückgang von mehr als einem Drittel.

Zum Jahresauftakt konnte die deutsche Industrie sich über einen kräftigen Zuwachs bei den Auftragseingängen freuen. Im Januar belief sich das Plus gegenüber dem Vormonat auf 4,3%, wozu aber auch überdurchschnittlich viele Großaufträge beitrugen (vgl. o.V. 2010a). Im Dezember waren die Orders noch um 1,6% gesunken. Die deutschen Maschinen- und Anlagenbauer – immerhin der zweitwichtigste deutsche Wirtschaftszweig – durchlaufen in diesen Monaten ein Wechselbad der Gefühle. Nach einem Plus im Dezember und einem Minus im Januar füllen sich nun wieder die Auftragsbücher. Das Bestellniveau lag aber im Februar immer noch um 20% unter dem Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2008 (vgl. Weishaupt 2010). Die Prognosen für das BIP-Wachstum im ersten Quartal 2010 sind eher verhalten, es wird nur mit einer »Schwarzen Null« gerechnet. Auch im weiteren Verlauf des Jahres dürfte sich die Wachstumsdynamik in Grenzen halten. Dafür sorgen der auslaufende Lagerzyklus, die geringeren fiskalischen Impulse und die Kehrseite der Abwrackprämie (Pkw-Neuzulassungen Januar bis März 2010: - 22,8%; vgl. Statistisches Bundesamt 2010a). Die Nachfrage nach Ausrüstungsgütern wird vor allem durch die enorm niedrige Kapazitätsauslastung, die geringe Planungssicherheit und Finanzierungsschwierigkeiten gedämpft. Viele Unternehmen räumen der Sicherung ihrer Liquidität eine höhere Priorität ein als früher und begrenzen eher ihre Investitionspläne. Andererseits gibt es Hinweise, dass die teilweise reichlich vorhandene Liquidität nicht in Investitionsprojekte der realen Wirtschaft hierzulande, sondern in spekulative Anlagen mit oft zweifelhafter Bonität ins Ausland fließt, weil diese höhere Gewinne versprechen (vgl. Einecke 2009). In diesem Zusammenhang gilt es auch den nach wie vor hohen Nettokapitalexport Deutschlands zu beachten (vgl. Irsch 2010).

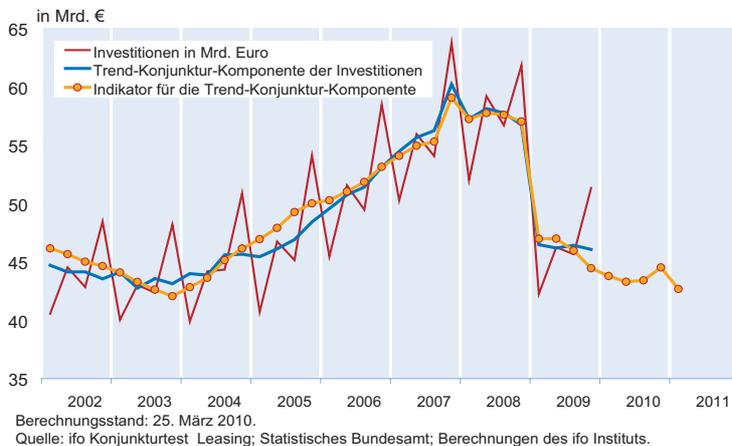
Die Bundesregierung will der schwachen Nachfrage nach Investitionsgütern mit einer Reihe von Fördermaßnahmen begegnen. Die Wiedereinführung der degressiven Abschreibung für die Jahre 2009 und 2010, diesmal mit einem Satz von 25%, setzt zwar prinzipiell an der richtigen Stelle an, um die Investitionsbereitschaft der Unternehmen anzuregen; es ist aber zu befürchten, dass die Wirkung – ebenso wie bei der befristeten Aussetzung der Kfz-Steuer sowie der Sonderabschreibung nach §7g EStG² – in der aktuellen konjunkturellen Situation und bei den unterausgelasteten Kapazitäten in der Industrie viel zu schwach sein wird, um die Investitionsentwicklung nennenswert zu stimulieren.

Der auf den Lagebeurteilungen der Leasinggesellschaften basierende Investitionsindikator³, der gemeinsam vom ifo Institut und dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) ermittelt wird, lässt nach dem extremen Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen einschließlich der sonstigen Anlagen – um mehr als ein Fünftel 2009 – auch im Jahr 2010 keine nennenswerte Belebung der Investitionstätigkeit erkennen. Zum Jahresende wird das Auslaufen der degressiven Abschreibung allerdings zu vorgezogenen Ausrüstungskäufen führen, was aber höchstwahrscheinlich Anfang des Jahres 2011 wieder eine technische Reaktion nach unten auslösen wird (vgl. Abb. 2). Bei der ökonomischen Analyse wurden diese Effekte aus den Erfahrungswerten früherer Abschreibungserleichterungen separiert und in der Modellrechnung entsprechend berücksichtigt. Der Investitionsindikator zeigt demzufolge in den ersten drei Quartalen 2010 einen Rückgang zwischen 2 und 3%, zu leicht anziehenden Ausrüstungskäufen kommt es nach der Modellrechnung lediglich im Jahresschlussquartal. Für den Durchschnitt des Jahres 2010 bedeutet dies ein nominales Minus in einer Größenordnung von 1 bis 2%. Ein wesentlicher Risikofaktor ist die fortbestehende enorme Unterauslastung der Produktionskapazitäten. Die Maschinen und Anlagen nutzten die Industrieunternehmen im Januar nach den Ergebnissen des ifo Konjunkturtests zwar nur zu 75%, aber stärker als im vergangenen Frühjahr (2009). Die Vorleistungs- und die Investitionsgüterhersteller setzten ihre vorhandenen Geräte sogar in etwas noch niedrigerem Umfang ein. Darüber hinaus bewerteten knapp 46% der Industrieunternehmen ihre Produktionskapazitäten im Hinblick auf die erwartete Nachfrage in den nächsten zwölf Monaten als zu hoch, bei den Investitionsgüterproduzenten liegt dieser Wert sogar bei 52%. Auch der neu berechnete Investitionsindikator signalisiert für die ersten drei Monate des

² Kleine und mittlere Betriebe (mit höchstens 335 000 € Eigenkapital in der Bilanz) können unter bestimmten Voraussetzungen (ab 2008) für neue bewegliche abnutzbare Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens im Jahr der Anschaffung und in den folgenden vier Jahren neben der normalen Abschreibung Sonderabschreibungen bis zu 20% der Anschaffungskosten geltend machen. Diese Regeln gelten jetzt auch für gebraucht erworbene Wirtschaftsgüter.

³ Dieser Forschungsansatz basiert auf den Urteilen zur aktuellen Geschäftslage durch die Leasinggesellschaften aus dem monatlichen ifo Konjunkturtest Dienstleistungen. Der methodische Ansatz zur Schätzung der Ausrüstungsinvestitionen benutzt ein strukturelles Zeitreihenmodell, das die Zeitreihen in ihre Komponenten Trend und Zyklen, Saison- und irreguläre Komponenten zerlegt. Es ergibt sich ein Prognosehorizont von vier Quartalen – bei der aktuellen Berechnung also bis zum ersten Vierteljahr 2011; zur Methode vgl. Gürtler und Städtler (2007). Unter normalen Umständen wird auf kurze Frist der Trend als gegeben angenommen. Der stufenförmige Rückgang der Ausrüstungsinvestitionen im ersten Quartal 2009 weist jedoch darauf hin, dass als Folge der weltweiten Wirtschaftskrise jetzt nicht nur ein zyklischer Rückgang, sondern auch ein Absacken des mittelfristigen Trends in Rechnung zu stellen ist. Dieser externe Einfluss wird bei der vorliegenden Prognose durch eine Dummyvariable berücksichtigt; der durch die Veränderung der Geschäftslage vorgegebene zyklische Abschwung bewegt sich somit in der Prognoseperiode ab 2009 um ein niedrigeres Trendniveau als in den Jahren vorher. Ende 2007 hatte das Auslaufen von zeitlich befristeten Abschreibungserleichterungen zur merklichen Vorzieheffekten bei den Investitionsausgaben geführt. Dieser statistisch signifikante Wert (in Höhe von 2,6 Mrd. €) wurde in der ökonometrischen Analyse im vierten Quartal 2010 in die Prognose eingerechnet.

Abb. 2
Trüber Ausblick für die Ausrüstungsinvestitionen



Jahres 2011 einen weiteren Dämpfer. Die Investitionsflaute hält an: In der letzten Rezession zog sie sich über zwölf Quartale hin. Aufgrund der weiterhin enormen Unterauslastung der Produktionskapazitäten verliert auch das Erweiterungsmotiv für die Investitionsplanung der Unternehmen spürbar an Bedeutung.

Beim Leitprodukt des Leasings, den Straßenfahrzeugen, gibt es seit den letzten Monaten des Jahres 2008 tiefe Bremspuren bei den Neuzulassungen. Die Absatzflaute im Segment großvolumiger Pkw, aber auch bei den Nutzfahrzeugen, und nicht zuletzt auch noch ein Downsizing, dämpften im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung des Mobilienleasings in Deutschland überproportional; hinzu kamen die höheren Finanzierungskosten und die schwierigere Refinanzierung. Das Leasinggeschäft wird auch 2010 vor allem von der Entwicklung auf dem Markt für Straßenfahrzeuge tangiert. Nachdem sich die Zahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen 2009 auf 3,81 Mill. Stück (+ 23,2%) belaufen hat (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2010b), ist für 2010 nur noch mit 2,8 bis 2,9 Mill. Einheiten zu rechnen (vgl. Hild 2010). Der kräftige Rückgang um etwa ein Viertel wird vor allem das 2009 im Gefolge der Abwrackprämie boomende Privatkundensegment betreffen, während bei den leasingrelevanten gewerblichen Zulassungen – nach dem Einbruch von 2009 – im laufenden Jahr eher ein Zuwachs wahrscheinlich ist. Schon im Zeitraum Januar/Februar zogen die Zulassungen gewerblicher Fahrzeughalter deutlich an, und ihr Anteil stieg auf 60% (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2010c). Diese Belebung ging allerdings allein auf das Konto der Pkw, bei Nutzfahrzeugen wurde ein Rückgang von 6% registriert. Besonders große Einbußen mussten weiterhin die schweren Fahrzeuge verkraften (Sattelzugmaschinen: – 26,3%). Im Jahresdurchschnitt stehen die Chancen für eine Erholung des Fahrzeug-Leasings nicht schlecht, das nun endgültige Auslaufen von in 2009 verlängerten Auto-Leasingverträgen lässt für den Bereich der typischen

Leasingfahrzeuge sogar auf ein moderates Wachstum hoffen.

Auch wenn die Rahmenbedingungen sich zunehmend verbessern, dürften die Leasinggesellschaften nur allmählich zur gewohnten Wachstumsdynamik zurückfinden. Sollte sich die Refinanzierungsproblematik nicht deutlich abschwächen, werden sie ihren Markt noch nicht voll ausschöpfen können. Auch für die Gesamtwirtschaft könnte sich die Finanzierungsfrage als Achillesferse des Aufschwungs erweisen (vgl. o.V. 2010). Besonders fatal wäre es, wenn die Investitionstätigkeit unter einer zu restriktiven Kreditvergabe leiden würde, denn nachhaltiges Wirtschaftswachstum erreicht man nur durch Investitionen (vgl. Sinn 2009). Bei der gezielten Förderung ist auch die

Regierung gefragt. Ein rasches Ende der Investitionsschwäche ist vor diesem Hintergrund kaum zu erwarten, Ende 2010 dürfte das Investitionsvolumen dann in etwa auf dem Durchschnittsniveau von 2005 liegen.

Literatur

- Balser, M. (2010), »Deutschland droht eine längere Stagnation«, *Süddeutsche Zeitung*, 23. März, 26.
- BDL (2010), »Trendmeldung IV. Quartal 2009«, Ergebnisse, 22. Februar.
- Einecke, H. (2009), »Operation Geldentzug«, *Süddeutsche Zeitung*, 30. November, 17.
- Gürtler, J. und A. Städtler (2007), »Ausgezeichnete Geschäftslage beim Leasing – Boom bei den Ausrüstungsinvestitionen«, *ifo Schnelldienst* 60(12), 54–57.
- Hild, R. (2010), »Kräftiges Plus der Pkw-Produktion in Deutschland zu erwarten«, *ifo Schnelldienst* 63(5), 44–49.
- Irsch, N. (2010), »Wie der Lebensstandard gehalten werden kann«, *Süddeutsche Zeitung*, 8. März, 18.
- Koopmann, S.J., A.C. Harvey et al. (2000) STAMP: *Structural Time Series Analyser, Modeller and Predictor*, Timberlake Consultants Press, London.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2010a), »Pressemitteilung Nr. 11/2010 – Fahrzeugzulassungen im März 2010«, www.kba.de, 6. April.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2010b), »Pressemitteilung Nr. 1/2010 – Fahrzeugzulassungen im Dezember 2009«, www.kba.de, 6. Januar.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2010c), »Pressemitteilung Nr. 7/2010 – Fahrzeugzulassungen im Februar 2010«, www.kba.de, 2. März.
- O. V. (2010b), »Unternehmen leiden unter Kreditklemme«, *Süddeutsche Zeitung*, 15. März, 17.
- O.V. (2010a), »Saftiges Auftragsplus gleicht Dämpfer aus«, *Handelsblatt*, 8. März, 21.
- Osman, Y. (2010), »Kreditgeschäft schrumpft im Rekordtempo«, *Handelsblatt*, 9. März, 38–39.
- Sinn, H.-W. (2009), »Der völlig falsche Weg«, FOCUS Online, www.focus.de, 19. Oktober.
- Städtler, A. und J. Gürtler (2009), »Einbrechende Investitionen und der Gesetzgeber bremsen das Leasing«, *ifo Schnelldienst* 62(24), 65–77.
- Statistisches Bundesamt (2010a), »Schnellmeldung zur Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2010«, Pressemitteilung Nr. 50 des Statistischen Bundesamtes, 12. Februar.
- Statistisches Bundesamt (2010b), »Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2009«, Pressemitteilung Nr. 61 des Statistischen Bundesamtes, 22. Februar.
- Weishaupt, G. (2010), »Starker Februar lässt die Maschinenbauer hoffen«, *Handelsblatt*, 1. April, 23.