

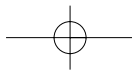
Einbrechende Investitionen und der Gesetzgeber bremsen das Leasing

*Sonderdruck
aus ifo Schnelldienst Nr. 24/2009*

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



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



Einbrechende Investitionen und der Gesetzgeber

bremsen das Leasing

23% weniger Neugeschäft 2009

3

Arno Städtler und Joachim Gürtler

Die Rezession hat ungebremst auf die Leasingbranche durchgeschlagen, wie der neueste ifo Investitionstest bei den deutschen Leasinggesellschaften zeigt, der auch in diesem Jahr wieder zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) durchgeführt wurde. In den ersten drei Quartalen von 2008 erhielt die Entwicklung in der Leasingbranche noch Rückenwind von einer passablen Investitionskonjunktur. Ab dem Spätherbst wurden dann aber sowohl die Investitionstätigkeit als auch das Leasing abrupt ausgebremst. Im Jahresdurchschnitt konnte im Neugeschäft mit Mobilien schließlich noch ein moderates Wachstum von 2,5% auf über 50,8 Mrd. €. generiert werden. Das Immobilien-Leasing brach hingegen um rund 34% ein. Dadurch ging das gesamte Leasing-Neugeschäft 2008 um 1,1% zurück, und der Anteil des Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Investitionen ohne Wohnungsbau reduzierte sich von 17,0 auf 16,1%. Die Mobilien-Leasingquote blieb hingegen unverändert bei 22,1%. Die ohnehin schon sehr pessimistischen Prognosen für die Entwicklung der Anlageinvestitionen im Jahr 2009 wurden von der Realität noch weit übertroffen. Die Ausrüstungsinvestitionen setzten zu Jahresbeginn ihre rasante Talfahrt – trotz wieder eingeführter degressiver Abschreibung – fort. Von dieser Entwicklung wurde das Mobilien-Leasing, im Gegensatz zu den früheren Rezessionen, mit voller Wucht getroffen. Hierfür sind in erster Linie die negativen Auswirkungen der Unternehmensteuerreform von 2008 und die Refinanzierungsproblematik im Gefolge der Bankenkrise verantwortlich. Nach den Trendumfragen des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (vgl. BDL 2009) stürzte das Neugeschäft beim Leasing beweglicher Wirtschaftsgüter von Januar bis September 2009 (nominal) um rund 24% ab. Das ist in der 47-jährigen Geschichte des Leasings in Deutschland ein einmaliger Vorgang und wird auch die Investitionsmöglichkeiten mittelständischer Unternehmen tangieren. Im Jahresdurchschnitt wird sich die Geschäftseinbuße beim Leasing auf fast 23% belaufen, dabei dürfte das Mobilien-Leasing um knapp 23% schrumpfen und das Immobilien-Leasing um 22%. Nach der Herbstprognose der Institute für die gesamtwirtschaftlichen Investitionen, die für 2009 einen Rückgang von nominal gut 13% unterstellt, bedeutet dies für die Leasingquote 2009 einen Rückgang von 16,1 auf 14,4%.

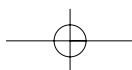
Der laufende Investitionszyklus hat zwar im Jahr 2009 seinen Tiefpunkt durchschritten, die Aussichten auf ein baldiges Anziehen der Investitionsausgaben sind jedoch gering. Die rezessive Entwicklung der Investitionen könnte sogar noch länger andauern. Der ifo/BDL-Investitionsindikator zeigt auch über weite Teile des Jahres 2010 noch rückläufige Ausgaben für Ausrüstungsgüter an. Das Auslaufen der degressiven Abschreibung (diesmal mit einem Satz von 25%) könnte aber zumindest in den letzten Monaten von 2010 zu vorgezogenen Ausrüstungskäufen führen. Die in den beiden Konjunkturpaketen der Bundesregierung bereitgestellten Mittel für öffentliche Investitionen in die Infrastruktur werden in erster Linie die Bauinvestitionen stützen. Bei diesem Szenario bleiben die Geschäftsmöglichkeiten der Leasingbranche eingeschränkt. Für die weitere Entwicklung der Branche wird es darauf ankommen, wie weit die neue Regierung bereit ist, die vor allem für die mittelständischen Leasinggesellschaften belastenden Teile der Unternehmensteuerreform von 2008 – insbesondere die Doppelbesteuerung bei der Gewerbesteuer – nachzubessern.

ifo Investitionserhebung Leasing

Die Erhebungsunterlagen für die jüngste Leasingumfrage, die wie immer als Totalerhebung angelegt ist, wurden an alle bekannten Vermieter von mobilen und immobilien Anlagegütern in Deutschland versandt. Dabei hat der Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen seine Mitglieder befragt und das ifo Institut die übrigen Leasinggesellschaften. Unberücksichtigt bleiben Firmen, die die kurz-

fristige Vermietung (Renting) von Ausrüstungsgütern, wie z.B. Fahrzeugen, betreiben, sowie Immobilienfonds, Bauträgergesellschaften, Developer, Pensionsfonds und sonstige Institutionen, die vor allem gewerbliche Immobilien bauen und vermieten.

Die in den Jahren 2008 und 2009 neu gegründeten Leasinggesellschaften wurden, soweit möglich, bereits in die Erhebung aufgenommen. Die Beteiligung



am ifo Investitionstest war auch in diesem Jahr sehr hoch, vor allem unter den in den Handelsregistern eingetragenen Leasinggesellschaften mit mindestens 500 000 € Nominalkapital. So konnte für den Bereich der herstellerunabhängigen Leasinggesellschaften durch Hinzuschätzen der fehlenden Angaben – von ausschließlich kleineren Firmen – über ein differenziertes Rechenverfahren ein Gesamtwert der Investitionen ermittelt werden. Für die Herstellervermietung und das Hersteller-Leasing sind nur die Berichtskreisinvestitionen ausgewiesen, da uns wohl nicht alle Produzenten, Händler oder Importeure, die im Vermietgeschäft tätig sind, bekannt sind. Nachdem in der Umfrage jedoch alle bedeutenden Anbieter berücksichtigt wurden, dürfte dieser Bereich der Anlagenvermietung sehr hoch repräsentiert sein.

Wie schon in den vergangenen Jahren, sind auch aktuell wieder etliche Leasinggesellschaften – vor allem mittelständische – aus dem Markt und damit auch aus dem Berichtskreis des ifo Investitionstests ausgeschieden. Gemessen am Bestand ist deren Zahl 2009 relativ hoch. Offenbar haben die umstrittene Unternehmensteuerreform von 2008 und die Finanzkrise hier ihre Wirkung entfaltet. Vor allem diejenigen, die solide aufgestellt sind, ein zukunftsorientiertes Geschäftsmodell aufweisen und sowohl ihre Kunden als auch ihre Finanziere von ihrem Produkt überzeugen können, dürften jedoch ohne größere Blessuren bis zum nächsten Aufschwung durchhalten, falls sie nicht wegen einer überbordenden bürokratischen Belastung die Branche verlassen.

Konkret wurden in der Investitionsbefragung die Neuzugänge auf den Anlagekonten der Leasinggesellschaften in den Jahren 2007 und 2008 sowie die Güterstruktur und die Empfängersektoren erhoben. Außerdem wurde nach den effektiven Anschaffungswerten und nach den Buchwerten der am 31. Dezember 2008 noch vermieteten Objekte gefragt. Hinzu kamen Angaben zur Anzahl der 2008 neu kontrahierten und der insgesamt verwalteten Verträge sowie zu den Erwartungen für das Neugeschäft im Jahr 2009. In einer ergänzenden Sonderfrage wurden auch die Stückzahlen der neu vermieteten Straßenfahrzeuge erhoben.

2008: Einbruch im vierten Quartal

Die deutsche Investitionsgüterindustrie wurde im Laufe des zweiten Halbjahrs 2008 mit einem bisher nicht erlebten jähen Absturz bei den Auftragseingängen konfrontiert. Trotz teilweise noch vorhandener Auftragspolster sank die Kapazitätsauslastung rapide, die deutsche Wirtschaft ist im Herbst 2008 in eine schwere Rezession abgeglitten. Noch vor dem Jahreswechsel kam es verbreitet zu Kurzarbeit oder temporären Werksschließungen, wie z.B. in der Automobilindustrie. Angesichts der wegbrechenden Nachfrage nach Industriegütern bewegten sich die Produktions-

kapazitäten in rasantem Tempo von der Normal- in die Unterauslastung. Angesichts dieser prekären Entwicklung hielten sich die Unternehmen im Schlussquartal merklich mit Neuinvestitionen zurück. Dies betraf nicht nur neue Bestellungen, es wurden auch in ungewöhnlichem Maße bereits erteilte Aufträge annulliert. Die Stornoquote vervierfachte sich in einigen Industriezweigen gegenüber dem langfristigen Durchschnitt.

Das Statistische Bundesamt stellte fest, dass die Investitionstätigkeit der Unternehmen in den letzten drei Monaten des Jahres 2008 regelrecht eingebrochen ist. Nachdem die Ausrüstungsinvestitionen im zweiten Quartal noch um nominal 6,3% und im dritten Quartal um 5,3% zugelegt hatten, gab es im vierten Quartal ein Minus von 3,5%. Im Jahresdurchschnitt wuchsen die Ausrüstungsinvestitionen einschließlich der sonstigen Anlagen schließlich nur noch um 2,5% nach + 9,3% (revidiert) im Jahr 2007. Damit ist dieser Investitionszyklus, der fünf Jahre lang für Wachstum bei den Ausrüstungsinvestitionen sorgte, beendet.

Dieser Entwicklung der Investitionstätigkeit folgte das Leasing weitgehend. Wie die Ergebnisse des jüngsten ifo Investitionstests zeigen, verringerte sich das Leasing-Neugeschäft 2008 um 1,1% auf 54,4 Mrd. €, bei fast 1,8 Mill. Verträgen.

Dieses Ergebnis resultierte aus einem moderaten Zuwachs beim Mobilien-Leasing (+ 2,5%) und einem kräftigen Rückgang beim Immobilien-Leasing (- 34,3%). Das Mobiliengeschäft der herstellerunabhängigen Gesellschaften ging um 2,8% zurück. Die Unternehmen aus dem Bereich Herstellervermietung und -Leasing generierten dagegen ein Plus im Neugeschäft von 7,4% (vgl. Tab. 1).

Durch die stark rückläufige Entwicklung beim Immobilien-Leasing verringerte sich die Leasingquote, also der Anteil der gesamten Leasinginvestitionen an den gesamtwirtschaftlichen Anlageinvestitionen (ohne Wohnungsbau) in der Bundesrepublik 2008 von 17,0 auf 16,1%. Beim Mobilien-Leasing blieb die Quote hingegen unverändert bei 22,1% (vgl. Tab. 2).

Die effektiven Anschaffungswerte aller noch vermieteter Wirtschaftsgüter – ohne Berücksichtigung der Abschreibungen – summierten sich am 31. Dezember 2008 für die gesamte Leasingbranche auf knapp 250 Mrd. €, verteilt auf rund 5,1 Mill. Verträge.

Fahrzeug-Leasing noch auf Wachstumskurs – Big Tickets stark rückläufig

Die Autokonjunktur nahm 2008 wieder Fahrt auf, das wirkte sich positiv auf die Leasingbranche aus, denn Stra-

Tab. 1
Bruttoanlageinvestitionen 2001–2009 in jeweiligen Preisen
Bundesrepublik Deutschland

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ^{a)}	2009 ^{b)}
	Herstellerunabhängiges Leasing								
Investitionen (in Mill. €)	28 630	28 830	27 470	25 260	26 570	28 720	29 400	26 880	20 280
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	2,1	0,7	- 4,7	- 8,0	5,2	8,1	2,4	- 8,6	- 24,6
	Hersteller-Leasing								
Investitionen (in Mill. €)	18 600	18 440	18 500	21 540	23 420	23 650	25 620	27 520	21 800
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	1,4	- 0,9	0,3	16,4	8,7	1,0	8,3	7,4	- 20,8
	Anlagenvermietung insgesamt ^{c)}								
Investitionen (in Mill. €)	47 230	47 270	45 970	46 800	49 990	52 370	55 020	54 400	42 080
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	1,8	0,1	- 2,8	1,8	6,8	4,8	5,1	- 1,1	- 22,6

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

Quelle: ifo Investitionstest.

Tab. 2
Gesamtwirtschaftliche Investitionen^{a)} 2001–2009 in jeweiligen Preisen
Bundesrepublik Deutschland

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 ^{c)}	2009 ^{d)}
Gesamtwirtschaftliche Investitionen ^{b)} (in Mill. €)	290 670	268 590	263 620	266 100	272 630	296 190	322 780	337 420	292 500
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 3,6	- 7,6	- 1,9	0,9	2,5	8,6	9,0	4,5	- 13,3
Zum Vergleich: Leasing-Investitionen ^{e)} (in Mill. €)	47 230	47 270	45 970	46 800	49 990	52 375	55 020	54 400	42 080
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	1,8	0,1	- 2,8	1,8	6,8	4,8	5,1	- 1,1	- 22,6
Leasingquote (in %)	16,2	17,6	17,4	17,6	18,3	17,7	17,0	16,1	14,4
darunter: Gesamtwirtschaftliche Ausstattungsinvestitionen ^{f)} (in Mill. €)	192 270	176 380	173 680	179 380	186 700	204 950	224 030	229 720	186 000
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 4,1	- 8,3	- 9,7	3,3	4,1	9,8	9,3	2,5	- 19,0
Investitionen des Mobilien- Leasings (in Mill. €)	39 780	38 260	38 450	41 830	44 250	44 880	49 600	50 840	39 300
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	3,0	- 3,8	0,5	8,8	5,8	1,4	10,5	2,5	- 22,7
Mobilien-Leasingquote (in %)	20,7	21,7	22,1	23,3	23,7	21,9	22,1	22,1	21,1
Gesamtwirtschaftliche Bauinvestitionen ^{g)} (in Mill. €)	98 400	92 210	89 940	86 720	85 930	91 240	98 750	107 700	106 500
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 2,5	- 6,3	- 8,6	- 3,6	- 0,9	6,2	8,2	9,1	- 1,1
Investitionen des Immobilien- Leasings (in Mill. €)	7 450	9 010	7 520	4 970	5 740	7 495	5 420	3 560	2 780
Veränderungen gegenüber dem Vorjahr (in %)	- 4,0	20,9	- 16,5	- 33,9	15,5	30,6	- 27,7	- 34,3	- 21,9
Immobilien-Leasingquote (in %)	7,6	9,8	8,4	5,7	6,7	8,2	5,5	3,3	2,6

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

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

Benfahrzeuge sind für sie die mit großem Abstand wichtigste Gütergruppe. Die Inlandszulassungen von Pkw erhöhten sich von Januar bis Juli gegenüber dem Vorjahr um 3,3% und bei Lkw sogar um 5,6%. In den folgenden Monaten waren dann teils kräftige Rückgänge der Zulassungszahlen zu beobachten – allein im November belief sich das Minus auf knapp 18%. Außerdem ist bereits ein deutliches Downsizing bei Modellen und Motoren auch beim Leasing festzustellen. Angesichts der Produktionsstilllegungen in der Autoindustrie in den letzten Wochen des Jahres stellte sich 2008 schließlich insgesamt ein Minus bei den Fahrzeugkäufen (in Stück) von 1,8% ein. Wertmäßig konnte hingegen das Vorjahresniveau gehalten werden. Wesentlich besser als der Markt entwickelte sich 2008 das Auto-Leasing.

Die Zahl der neu verleaste Fahrzeuge erhöhte sich 2008 immerhin um fast 6% auf 1 364 200. Gemessen an den gesamten Neuzulassungen in der Bundesrepublik stieg der Marktanteil des Leasings in diesem Produktsegment somit deutlich von 36,3 auf 37,4%. Wertmäßig entfielen 62,1% der Leasinginvestitionen auf Straßenfahrzeuge (2007: 58,3%), und deren Anteil am Wert der gesamten gewerblichen Fahrzeugkäufe (Leasingquote) stellte sich auf 58,4% (2007: 55,3%). Das heißt, dass das Leasing auch 2008 die eindeutig bedeutendste Beschaffungsform bei Fahrzeuginvestitionen geblieben ist.

Von den 1 364 200 im Jahr 2008 neu vermieteten Straßenfahrzeugen waren 1 177 100 Pkw und Kombi (+ 7,2%) sowie 187 100 Lkw, Busse, leichte Nutzfahrzeuge und Anhänger (- 4,2%). Von den markenunabhängigen Leasinggesellschaften wurden rund 349 200 Straßenfahrzeuge neu vermietet, im Bereich des Hersteller-Leasings rund 1 015 000 (vgl. Tab. 3).

Tab. 3
Kraftfahrzeug-Leasing 2008

Investitionen des Fahrzeug-Leasings ^{a)} in Mill. €	33 800
Stückzahlen	1 364 200
davon:	
Herstellerunabhängiges Leasing in Mill. €	9 340
Stückzahlen	349 200
Herstellerabhängiges Leasing in Mill. €	24 460
Stückzahlen	1 015 000
Gesamte Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland Stückzahlen	3 650 180
davon: Leasing-Fahrzeuge in %	37,4
^{a)} Neuzugänge.	

Quelle: ifo Investitionstest; Kraftfahrt-Bundesamt.

Den zweiten Platz unter den neu verleaste Gütern behaupteten auch 2008 wieder die Maschinen für die Produktion. Ihr Anteil beträgt jetzt 13,4% (2007: 13,2%) der gesamten Leasinginvestitionen. Nach der EU-einheitlichen Gütersystematik zählen hierzu auch Gabelstapler, Flurförderfahrzeuge und Baugeräte.

Der Computer- und Kommunikationsbereich zählt zwar heute nicht mehr zu den Wachstumstreibern, er ist aber noch immer einer der innovativsten in der Wirtschaft. Jeder, der sich mit ihm beschäftigt, muss sich dem rasanten Entwicklungstempo und der teils enormen Markt- und Preisvolatilität anpassen, das gilt natürlich auch für die Leasinggesellschaften. Die Büromaschinen und Datenverarbeitungsanlagen, die bis 1984 im Leasinggeschäft immer dominiert hatten, verloren in den Folgejahren – mit dem Siegeszug des PCs – kontinuierlich Anteile an den gesamten Leasinginvestitionen. Dieser Trend konnte seit 1997 gestoppt werden. Seit dem Jahr 2002 – nach Jahrtausendwende und Euroumstellung – musste das EDV-Leasing bei nominaler Betrachtung aber größtenteils wieder Rückgänge hinnehmen, so auch 2008. Die Leasinginvestitionen gingen in diesem Segment gegenüber 2007 um 4,5% zurück; das ist angesichts der hier immer noch anhaltenden Preissenkungen und der wesentlich stärkeren Einbrüche in den übrigen Produktkategorien ein ordentliches Ergebnis. Der Anteil des IT-Bereichs am gesamten Leasingvolumen reduzierte sich von 8,1 auf 7,8%. Das Wachstum dieser Produktgruppe wird bei nominaler Betrachtung allerdings stark unterzeichnet, da bei EDV-Anlagen und Büroequipment einschließlich der Software die Preise seit vielen Jahren rückläufig sind. Experten gehen davon aus, dass dieser Preisverfall noch nicht beendet ist.

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

Die »sonstigen Ausrüstungsgüter« einschließlich Nachrichten-, Medizin- und Signaltechnik sowie immaterieller Wirtschaftsgüter wurden 2008 überdurchschnittlich nachgefragt, sie hatten ein Plus von 6,4% zu verzeichnen, damit erhöhte sich ihr Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen von 6,8 auf 7,3%, das bedeutet Platz 4. In dieser Gruppe gibt es neben hochpreisigen immateriellen Assets ein extrem heterogenes Bündel von Leasinggütern, die auch recht unterschiedliche Entwicklungen aufzuweisen hatten.

Auf dem Gebiet der Telekommunikation besteht beispielsweise nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf, der sich nicht nur auf relativ niedrigpreisige Endgeräte, sondern auch auf teure Vermittlungstechnik, Sendeanlagen

und Satelliten erstreckt. Diese Technologien erfordern einen enormen Kapitalbedarf, der auch mittels Leasing gedeckt werden kann. Mit dem wachsenden Bedarf an neuen Fernsehdiensten, Handy-TV und vor allem schnellen und breitbandigen Internetverbindungen zwischen den Kontinenten investieren die Satellitenbetreiber massiv in neue Kapazitäten. Mit dem Angebot neuer Mobilfunkdienste steigt auch der Bedarf an Übertragungseinrichtungen enorm. Zahlreiche Funkstationen befinden sich bereits im Eigentum von Leasinggesellschaften. Unternehmen investieren auch in beträchtlichem Umfang in immaterielle Wirtschaftsgüter, nicht zuletzt die Neugründungen im Dienstleistungssektor.

Schließlich zählen auch die Produkte der Medizintechnik zur Rubrik der sonstigen Ausrüstungsgüter. Der weltweit wachsende Markt für Medizintechnik umfasst sowohl Massenprodukte als auch Hightech-Artikel, die fast alle auch auf dem Wege des Leasings vertrieben werden. Sogar für aufwendige Spitzentechnologien wie Protonenquellen wurden Leasingkonzepte entwickelt. Die deutschen Medizintechnikanbieter rangieren in der international führenden Topliga weit oben und erweitern ständig ihre Systemkompetenzen um Dienstleistungen, zu denen auch Finanzdienstleistungen wie das Leasing zählen. Diese Instrumente können dazu beitragen, den beträchtlichen Investitionsstau in deutschen Krankenhäusern aufzulösen, der nach Angaben der Deutschen Krankenhausgesellschaft auf 40 Mrd. € geschätzt wird. Andere Experten halten diesen Ansatz sogar für eher konservativ.

Auf Platz 5 landeten die Produktionsgebäude, Lagerhallen, sonstige Bauten sowie die kompletten Produktions- und Versorgungsanlagen mit 3,6%. Den sechsten und letzten Platz teilen sich 2008 mit je 2,9% Handelsobjekte, Geschäfts- und Bürogebäude sowie Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeuge, letztere verloren gegenüber 2007 fast ein Viertel ihres Volumens. Dieses Produktsegment hat seit jeher eine sehr volatile Entwicklung aufzuweisen. Das Leasing von Luft-, Wasser- und Schienenfahrzeugen war in der Periode 2001/2002 eingebrochen. Dafür sorgten damals die geänderten steuerlichen Rahmenbedingungen und die schwere Krise in der internationalen Luftfahrt. In den Jahren 2003 und 2004 nahmen dann die Leasinginvestitionen bei diesen Big Tickets wieder um 20 und 30% zu. 2005 und 2006 folgte ein kräftiger Rückgang. Im Jahr 2007 erlebte das Segment einen Boom mit einer Wachstumsrate von 69%.

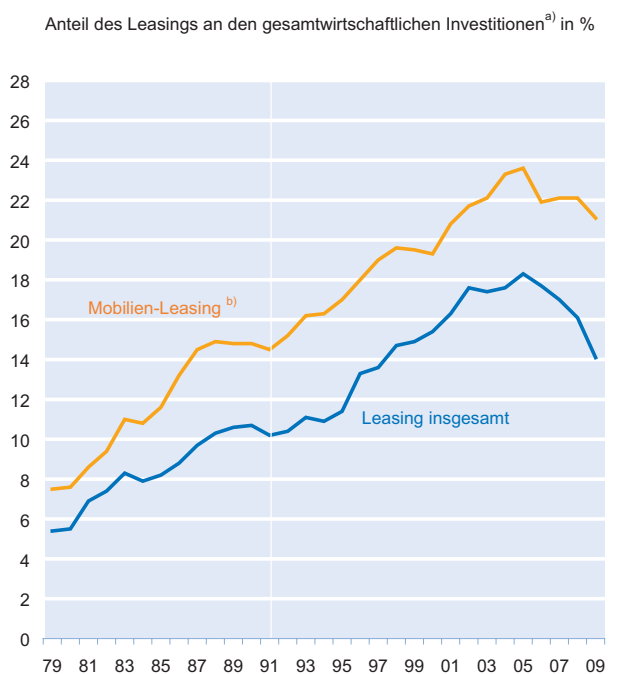
Dienstleistungsunternehmen, der Staat und die privaten Haushalte steigerten ihre Leasingengagements am kräftigsten

Seit dem Jahr 1996 ist der Dienstleistungssektor als größter Bereich der deutschen Wirtschaft und Gewinner im

Strukturwandel unangefochten auch die Nummer 1 im Leasing. Die Leasinggesellschaften erhöhten hier auch 2008 ihre Investitionen um rund 5% und platzierten damit ein knappes Drittel ihres Neugeschäfts in diesem äußerst facettenreichen Wirtschaftsbereich. Dieser Sektor wird in Deutschland hinsichtlich seiner Bedeutung noch häufig unterschätzt, was wohl auch daran liegt, dass er ein sehr heterogenes Konglomerat von Gewerbezweigen ist. Es erstreckt sich vom Hotel- und Gaststättengewerbe über Banken, Versicherungen, Rundfunkanstalten, Filmgesellschaften, Internetprovider, Autovermieter, EDV- und Multimedia-Dienstleister, Unternehmensberater, Verlage, Werbeagenturen, Callcenter, Bewachungs- und Reinigungsunternehmen bis hin zu mittelständischen Selbständigen wie Ärzten, Rechtsanwälten, Architekten, Ingenieurbüros, Steuerberatern, Maklern und privaten Stellenvermittlern. In diesen Berufsgruppen machen die besonders leasinggeeigneten Fahrzeuge und Büromaschinen einschließlich EDV-Anlagen den größten Teil des Investitionsbedarfs aus, weshalb sie schon immer eine interessante Zielgruppe für die Leasinggesellschaften waren. Besonders bei den unternehmensnahen Dienstleistern entstehen nach wie vor neue Arbeitsplätze, die mit Investitionsgütern von hoher Leasingaffinität ausgestattet werden.

Das verarbeitende Gewerbe war von Anfang an der wichtigste Kunde der Leasinggesellschaften und konnte diese

Abb. 1
Leasingquoten Bundesrepublik Deutschland



^{a)} Ohne Wohnungsbau. Ab 1991 neues Statistikkonzept (ESVG).
^{b)} Anteil des Mobilien-Leasings an den gesamtwirtschaftlichen Ausrüstungsinvestitionen. 2009: vorläufig.

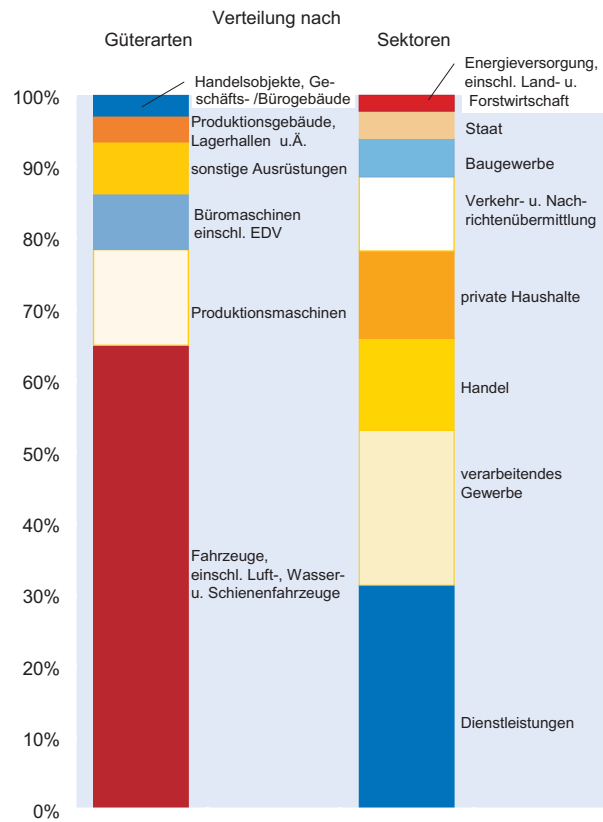
Position 30 Jahre lang halten, danach ging sein Anteil an den gesamten Leasinginvestitionen ziemlich stetig zurück. Seit 2005 erhöhte er sich in diesem Sektor wieder, zuletzt erreichte sein Anteil einen Wert von 21,7%. Dies bedeutet weiterhin Rang 2. Auch der Handel gehört zu den traditionellen Wirtschaftsbereichen, die als Leasingkunden jahrelang an Gewicht verloren hatten. Seit 1998 bewegte sich sein Anteil an den Leasinginvestitionen gelegentlich auch nach oben. 2007 nahmen die Leasingengagements des Handels sogar sprunghaft um über 25% zu, wodurch sein Anteil von 12,7 auf 15,3% hochschnellte; 2008 reduzierten sich hier die Leasinginvestitionen jedoch um rund 18%. Der Anteil von 12,9% reichte aber erneut für den dritten Platz. Diese auffälligen Bewegungen werden meist durch das Immobilien-Leasing ausgelöst.

Nach einem Zuwachs um 10% im Jahr 1999 war das Privat-Leasing (Straßenfahrzeuge) von 2000 bis 2002 rückläufig. Im Jahr 2003 belebten sich die Geschäfte in diesem Segment merklich und 2004 sogar um über 20%. 2005 war das Wachstum deutlich geringer. Im Jahr 2006 führten die Effekte im Vorfeld der Mehrwertsteuererhöhung von 2007 zu einem Rückgang des privaten Auto-Leasings. Mit einem unterdurchschnittlichen Wachstum (+ 3,9%) verminderte sich der Anteil dieses Marktsegments an den Leasinginvestitionen von 10,6 auf 10,5%. Im Jahr 2008 sorgte ein Wachstum von 15% für einen Anteil von 12,2% und beförderte diese Kundengruppe schließlich auf Rang 4. Derart kräftige Wachstumsschwankungen sind im Privat-Leasing nicht ungewöhnlich. Die Hersteller, die hier mit einem Marktanteil von über 90% klar dominieren, beeinflussen mit unterschiedlich starken Verkaufsanreizen für den Autokredit oder das Auto-Leasing die Entwicklung dieser Leasingsparte maßgeblich. Auch im Jahr 2008 promoteten einige Hersteller das Privat-Leasing, einige sogar sehr intensiv. Im Mittelpunkt dieser Aktionen standen nicht nur günstige Leasingraten, sondern auch zusätzliche Dienstleistungspakete. Bei diesem »Bundling« werden beispielsweise Versicherungen, Garantieverlängerungen, Assistanceleistungen und Inspektionsschecks offeriert. Der Autobranche ging es dabei nicht zuletzt auch darum, wieder mehr private Kunden in ihre Verkaufsräume zu locken, denn 1992 wurden noch zwei Drittel aller neuen Pkw von Privatpersonen zugelassen, 2008 ist dieser Anteil auf rund 40% zusammengeschrumpft.

Der starke Rückgang bei den Big Tickets schlägt sich 2008 beim Sektor Verkehr- und Nachrichtenübermittlung nieder. Sein Anteil am Leasingportfolio des Jahres 2008 verminderte sich damit von 12,1 auf 10,4%, das bedeutet Rang 5.

Das Baugewerbe weist seit vielen Jahren ein zumindest durchschnittliches Wachstum seiner Leasingengagements auf. 2007 gab es sogar einen enormen Wachstumssprung

Abb. 2
Leasinginvestitionen 2008



Quelle: ifo Investitionstest.

von + 33%. Dadurch kletterte sein Anteil am gesamten Leasingvolumen von 4,6 auf 5,8%, der sich 2008 auf 5,4% reduzierte. Dagegen fallen dessen selbst bilanzierte Investitionen seit 2000 kräftig zurück und haben inzwischen ein außergewöhnlich niedriges Niveau erreicht. Die Bauwirtschaft fährt angesichts einer sehr volatilen Auftragslage seit geraumer Zeit konsequent ihre eigenen Investitionen zurück und bedient sich intensiv des Angebots von allen Arten von Vermietungsdienstleistern. Sie hat inzwischen die mit Abstand höchste Leasingquote aller Sektoren und setzt noch stärker das Renting, also die kurzfristige Anmietung, ein (vgl. Städtler 2009).

Über Jahrzehnte hinweg hielt der Staat als Leasingkunde die rote Laterne. Seit dem Jahr 2003 nehmen seine Leasinginvestitionen indessen tendenziell zu, teilweise sogar sprunghaft. Dem enormen Wachstum von 2005, von über 60%, folgten 2006 und 2007 allerdings Rückgänge, wodurch der Anteil des Staates an den gesamten Investitionen der Leasingbranche von 3,7 auf 2,8% zurückfiel. Ein Wachstum seiner Leasinginvestitionen von 35% sorgte 2008 für ein Ansteigen des Anteils auf 3,8%. Auslöser dieser starken Schwankungen sind vor allem sehr große Immobilienprojekte, die diskontinuierlich anfallen, bei Mobilien zeigt die Entwicklung weiter nach oben. Wenn man nicht nur den

Staat im engeren Sinne, also die Gebietskörperschaften und die Sozialversicherung mit berücksichtigt, sondern auch die Eigengesellschaften der öffentlichen Hand mit eigener Rechtspersönlichkeit, verdoppelt sich der Leasinganteil nahezu. Derartige Kapitalgesellschaften, insbesondere in den Bereichen Personennahverkehr, Energieerzeugung und Abwasserentsorgung, werden statistisch nicht dem Staat, sondern den zuständigen fachlichen Wirtschaftsbereichen zugeordnet. Das gilt entsprechend auch für geleaste Straßenbahnen, Kraftwerke oder Kläranlagen. Diese rechtlich selbständigen Unternehmen der Gebietskörperschaften haben einen wesentlichen Anteil an den Leasinginvestitionen im Verkehrs- und Entsorgungssektor sowie nicht zuletzt für Kliniken. Eine weitere Form staatsnaher Einrichtungen sind die Organisationen ohne Erwerbszweck, wie etwa Forschungsinstitute, die in den letzten Jahren ebenfalls häufiger leasen.

Der primäre Sektor der Wirtschaft, also die Energie- und Wasserversorgung, der Bergbau sowie die Land- und Forstwirtschaft, hatte 1997 seinen Leasinganteil fast halbiert, konnte ihn 1998 wieder steigern, fiel 1999 wieder von 3,6 auf 3,0% zurück, stieg 2000 schließlich wieder auf 4,7% und ging seit 2001 wieder zurück, bis er 2004 seinen Tiefpunkt mit 1,7% erreichte. Seither bewegt sich sein Anteilswert bei rund 2%. Im Jahr 2008 stieg er schließlich von 2,1 auf 2,2%. Der Zuwachs der Leasinginvestitionen von über 4%, ging größtenteils auf das Konto der Landwirtschaft.

Finanzdienstleistungen und mehr

Besondere Bilanzierungsregeln und die hausgemachten Probleme beim Auto-Leasing in den USA, dem Mutterland des Leasings, haben es mit sich gebracht, dass das Leasing dort heute nicht mehr die bevorzugte Finanzierungsform für Investitionsgüter ist. Die dortigen Leasinggesellschaften können sich nicht mehr nur auf dieses Finanzierungsangebot beschränken. Der ehemalige Leasingverband der USA nennt sich deshalb jetzt »Equipment Leasing and Finance Association« (vgl. Demberg 2008). Schon seit einigen Jahren werden auch in den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von deutschen Leasinggesellschaften Geschäftsmodelle entwickelt, die über das traditionelle Leasing hinausgehen oder es sinnvoll ergänzen, die aber auf der Ebene ihrer Kompetenzen als Finanz-, Investitions- und Dienstleistungsexperten liegen. Die Umsätze in diesem Segment erreichen inzwischen schon mehrere Milliarden Euro jährlich und haben deutlich steigende Tendenz. Die Palette der Angebote reicht vom traditionellen Mietkauf, der 2008 um 21% zulegte, über zusätzliche Services, wie Asset- und Facility-Management, Bauconsulting, Fuhrparkmanagement, Sonderfinanzierungen, Fondskonzeptionen, Advising und Packaging bis zur Autovermietung (Renting). Diese Aktivitäten er-

möglichen den Gesellschaften, sich über zusätzliche bzw. ergänzende Dienstleistungen und divergierende Leistungsmerkmale gegenüber anderen Wettbewerbern – insbesondere dem Investitionskredit der Banken – abzuheben und Erträge zu erzielen. Zudem können diejenigen, die im Bereich der Big Tickets engagiert sind, die hier übliche enorme Volatilität des Auftragseingangs abfedern.

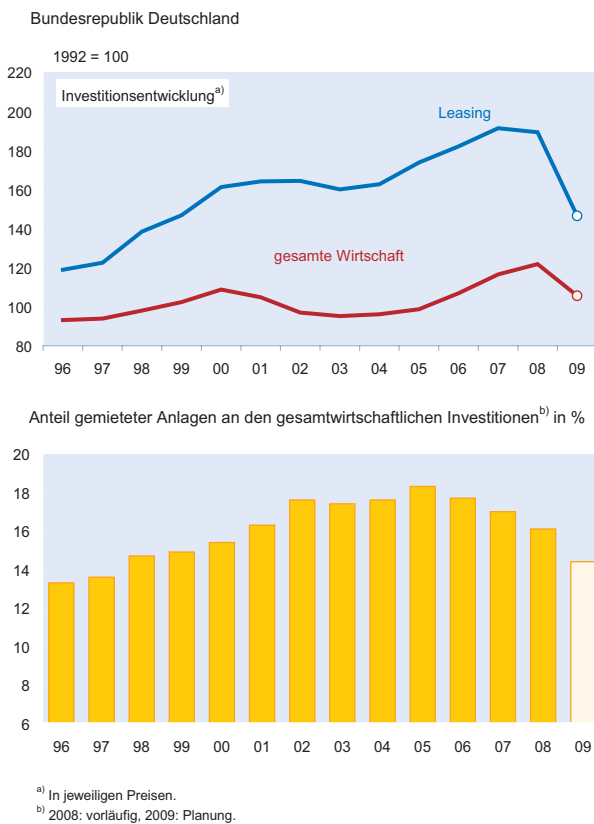
Der ifo Investitionstest misst die Entwicklung der Leasingbranche an ihrem bilanzierten Neugeschäft, also dem Zugang an aktivierungsfähigen Investitionsgütern. Schon definitionsgemäß ist hier das Geschäft mit den werthaltigen zusätzlichen Services nicht enthalten, die seit Jahren einen erheblichen Beitrag zum Umsatz und Ertrag der Leasinggesellschaften leisten und die bei Kunden häufig den Ausschlag bei der Entscheidung für das Leasing geben, dies gilt auch für sehr liquide Unternehmen. Besonders häufig ist dies beim Auto-Leasing mit Full Service, bei Büromaschinen und EDV-Equipment, bei Immobilien sowie bei Big Tickets, wie etwa Flugzeugen, der Fall.

2009: Im Griff der Rezession

Mitte August dieses Jahres gab es erste hoffnungsvolle Zahlen zu den Exporten und Auftragseingängen der Industrie sowie überraschend gute Nachrichten der Statistiker aus Wiesbaden. Bei aller Freude über die unerwartet positive erste Schätzung des Statistischen Bundesamts zum BIP im zweiten und dann auch im dritten Quartal 2009 sollte man daraus nicht ableiten, dass die Wirtschaftskrise überwunden ist. Nachdem die deutsche Wirtschaft vier Quartale in Folge geschrumpft war, wuchs sie im zweiten Quartal gegenüber den ersten drei Monaten des Jahres um 0,4% (drittes Quartal: + 0,7%), gegenüber dem Vorjahr gab es allerdings ein Minus von 7,1%. Als Stützen dieses moderaten Wachstums erwiesen sich der private Verbrauch, vor allem getrieben durch die »Abwrackprämie« und staatlich geförderte Kurzarbeit, der Staatskonsum sowie die Bauinvestitionen, die vom staatlichen Konjunkturprogramm profitieren. Dies ist also ein geborgter Aufschwung, vielleicht auch nur ein Zwischenhoch. Die Bundesbank warnte sogar vor einer zweiten Runde der Finanzkrise, ausgelöst durch eine Zunahme der Insolvenzen von Firmen und Privatleuten (vgl. o.V. 2009a).

Die Ausrüstungsinvestitionen brachen jedoch – trotz wieder eingeführter degressiver Abschreibung – erneut ein. Nach einem drastischen Rückgang im ersten Quartal um nominal 21,1% fiel das Minus im zweiten Quartal mit 24,4% noch etwas höher aus und belief sich im dritten Quartal auf – 21,9%. Von dieser Entwicklung wurde das Mobilen-Leasing, im Gegensatz zu den früheren Rezessionen, mit voller Wucht getroffen. Hierfür sind auch die Auswirkungen der umstrittenen Unternehmensteuerreform von

Abb. 3
Leasing: Entwicklung und Quoten



Quelle: ifo Investitionstest Anlagenvermietung; Statistisches Bundesamt.

2008 und die Refinanzierungsproblematik im Gefolge der Bankenkrise verantwortlich. Nach den Trendumfragen des Bundesverbands Deutscher Leasing-Unternehmen (vgl. BDL 2009) stürzte das Neugeschäft beim Leasing beweglicher Wirtschaftsgüter von Januar bis September 2009 (nominal) um rund 24% ab. Das ist in der 47-jährigen Geschichte des Leasings in Deutschland ein einmaliger Vorgang und wird auch die Investitionsmöglichkeiten mittelständischer Unternehmen tangieren.

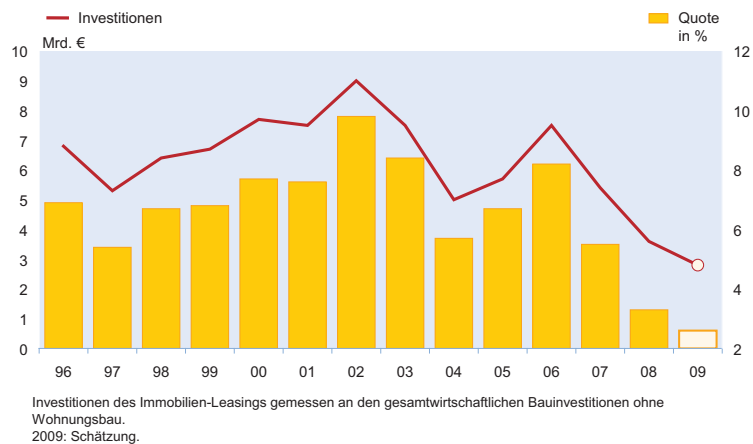
Bereits im zweiten Halbjahr 2008 brach der investitionsgetriebene Boom der Weltwirtschaft schlagartig zusammen, und im Zuge der einbrechenden Nachfrage nach Industriegütern bewegten sich dann die Produktionskapazitäten in rasantem Tempo von der Normal- in die Unterauslastung. Dies betraf nicht nur neue Bestellungen, es wurden auch in ungewöhnlichem Maße bereits erteilte Aufträge annulliert. Hinzu kommt, dass selbst diejenigen Unternehmen, die noch Investitionen planen, oft Pro-

bleme haben, entsprechende Kredite zu erhalten. Verschiedene Wirtschaftsverbände befürchten sogar, dass der Kreditmangel demnächst noch zunehmen könnte. In diesem Zusammenhang warnte jüngst die Bundesbank vor weiteren Verlusten im Bankensektor, und die Ratingagentur S&P konstatierte, dass die meisten Banken weltweit unterkapitalisiert seien (vgl. Schrörs, Schreiber und Mai 2009). Angesichts dieser prekären Situation halten sich die Unternehmen merklich mit Neuinvestitionen zurück. Eine bislang nicht gekannte Volatilität im Wirtschaftsgeschehen erschwert zudem nicht nur die Investitionsplanung, sondern mindert wohl auch die Investitionsbereitschaft.

Die Bundesregierung will der einbrechenden Nachfrage nach Investitionsgütern mit einer Reihe von Fördermaßnahmen begegnen. Die Wiedereinsetzung der degressiven Abschreibung für die Jahre 2009 und 2010, diesmal mit einem Satz von 25%, setzt daher zwar prinzipiell an der richtigen Stelle an, um die Investitionsbereitschaft der Unternehmen anzuregen, es ist aber zu befürchten, dass die Wirkung – ebenso wie die befristete Aussetzung der Kfz-Steuer – in der aktuellen konjunkturellen Situation und den unterausgelasteten Kapazitäten in der Industrie viel zu schwach sein wird, um eine rezessive Investitionsentwicklung zu verhindern. Diese Maßnahme könnte aber zumindest gegen Ende des Jahres 2010 zu vorgezogenen Ausrüstungskäufen führen. Die in den beiden Konjunkturpaketen der Bundesregierung bereitgestellten Mittel für öffentliche Investitionen in die Infrastruktur werden in erster Linie die Bauinvestitionen stützen.

Erste positive Signale des ifo Geschäftsklimas für die deutsche Leasingwirtschaft im Jahresschlussquartal 2009 nähren zumindest die Hoffnung, dass sich das Leasinggeschäft nach dem dramatischen Absturz gefangen hat. Ausschlag-

Abb. 4
Immobilien-Leasing



Quelle: ifo Investitionstest; Statistisches Bundesamt.

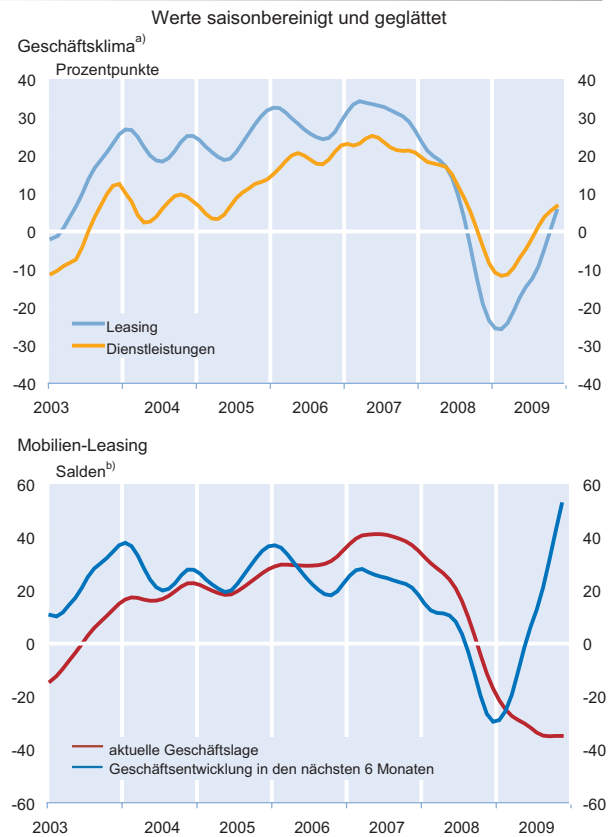
gebend für die leichte Aufhellung am aktuellen Rand waren in erster Linie die optimistischeren Geschäftserwartungen. Die Geschäftslage ist nach wie vor als katastrophal zu bezeichnen, die aktuellen Urteile scheinen aber einen Halt nach unten gefunden zu haben. Im November 2009 bewerteten zwei Fünftel der Testteilnehmer ihren Geschäftsgang als schlecht, 51% als befriedigend, und nur 9% der Befragten empfanden ihre derzeitige Geschäftssituation als gut. Die Geschäftserwartungen hatten zwar vor Jahresfrist (November 2008: per saldo – 52%) ein gänzlich neues Tief ausgelotet, seither nahmen aber die skeptischen Stimmen zügig ab, und seit April 2009 überwogen bereits wieder die positiven Meldungen. Im November 2009 zeigten sich immerhin per saldo 37% der Leasingunternehmen zuversichtlich in Bezug auf die Geschäftsentwicklung im nächsten halben Jahr.

Auch der geglättete Geschäftsklimaindikator (nach dem STAMP 6.02-Testverfahren bereinigt¹) tendiert seit den Frühjahrsmonaten 2009 nach oben und übersprang im Oktober wieder die Nulllinie. 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. 5). 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 rezessionsgeplagten Investitionsgüter.

Die Gemeinschaftsdiagnose vom Herbst 2009 geht davon aus, dass die Ausrüstungsinvestitionen inklusive der sonstigen Anlagen 2009 preisbereinigt um rund 20% zurückgehen werden, während für die Investitionen in den Nichtwohnungsbau ein Minus von etwa 2% erwartet wird. Dieser Einbruch bei den Ausrüstungsinvestitionen hat die Geschäftsgrundlage der Leasingbranche enorm eingeschränkt, insbesondere in Anbetracht des Absturzes beim Absatz von gewerblich genutzten Straßenfahrzeugen. Davon sind nicht nur Pkw betroffen, auch der ungewöhnlich lange Boom bei Nutzfahrzeugen ist zu Ende gegangen. Für 2009 ist hier mit einem kräftigen Zulassungsminus von etwa einem Viertel zu rechnen. Anders als in den vorangegangenen Rezessionsperioden sind diesmal nicht nur einzelne Investitionsgütergruppen und Abnehmerbranchen rückläufig, sondern das gesamte Spektrum. Dadurch entfallen Ausgleichseffekte, die früher die Konjunkturausschläge auf das Leasinggeschäft deutlich gedämpft hatten.

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

Abb. 5
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.

Der auf den Lagebeurteilungen der Leasinggesellschaften basierende Investitionsindikator², der zusammen vom ifo Institut und dem Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen (BDL) ermittelt wird, lässt für 2009 einen rekordverdächtigen Rückgang bei den Ausrüstungsinvestitionen

² 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 vierten Quartal 2010; 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 ökonomischen Analyse im vierten Quartal 2010 in die Prognose eingerechnet.

einschließlich der sonstigen Anlagen erkennen. Demnach droht 2009 im Jahresdurchschnitt ein (nominales) Minus von knapp einem Fünftel, und auch im Jahr 2010 ist von einem Rückgang auszugehen, der allerdings bei weitem nicht mehr so hoch ausfallen wird wie 2009 (vgl. Abb. 6).

Nach den Ergebnissen des ifo Investitionsindikators werden die Ausrüstungsinvestitionen bis zu den Herbstmonaten noch deutlich zurückgehen. Im späteren Verlauf des Jahres dürften sich dann allerdings mit dem Auslaufen der degressiven Abschreibung gewisse Vorzieheffekte ergeben. In der ökonometrischen Analyse wurden diese Effekte aus den Erfahrungswerten früherer Abschreibungserleichterungen separiert und in der Modellrechnung entsprechend berücksichtigt. Der Indikator zeigt dementsprechend in den ersten drei Quartalen 2010 einen Rückgang zwischen 4 und 5%, zu anziehenden Ausrüstungskäufen kommt es nach der Modellrechnung lediglich im Jahreschlussquartal. Alles in allem ergibt sich für 2010 eine Schrumpfung der Ausgaben für Maschinen, Geräte und Fahrzeuge in einer Größenordnung von rund 3% und damit einen Rückfall auf das Investitionsniveau des Jahres 2003. In der letzten Rezession zog sich die Investitionsflaute über zwölf Quartale hin. Aufgrund der weiterhin enormen Unterauslastung der Produktionskapazitäten verliert auch das Erweiterungsmotiv der Unternehmen für die Investitionsplanung spürbar an Bedeutung. Lediglich auf Rationalisierungs- und Ersatzzwecke gerichtete Investitionen werden 2010 verstärkt auf der Agenda der Unternehmen stehen.

Die Automobilindustrie ist der größte Investor im verarbeitenden Gewerbe. Im Gegensatz zu den boomenden Verkäufen überwiegend kleinerer Autos an private Nutzer im Zuge der Abwrackprämie läuft das Geschäft mit gewerblichen Kunden noch immer äußerst schleppend. Von Januar bis

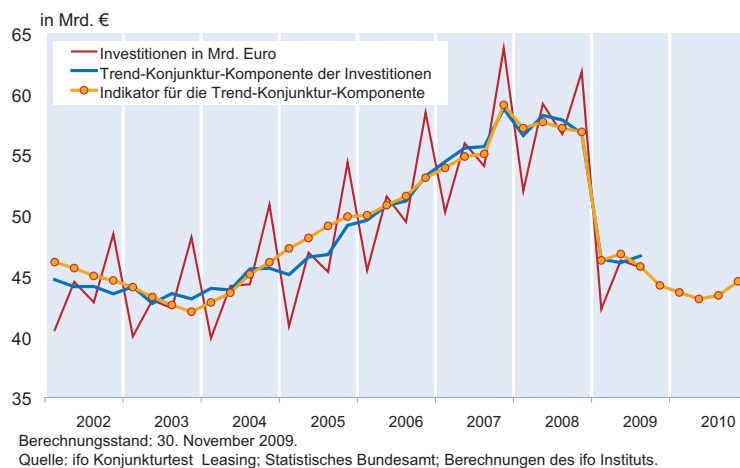
November wurden gegenüber dem Vorjahr rund 28% weniger Nutzfahrzeuge neu zugelassen (vgl. VDA 2009).

Beim Leitprodukt des Leasings, den Straßenfahrzeugen, hat es bereits in den letzten Monaten von 2008 tiefe Bremspuren und auch ein Downsizing gegeben. Die Absatzflaute bei den großvolumigen Pkw, aber auch im Segment der Nutzfahrzeuge, dämpfte im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung des Mobilien-Leasings in Deutschland überproportional; hinzu kommen die höheren Finanzierungskosten und die schwierigere Refinanzierung. Hier macht sich bemerkbar, dass die Straßenfahrzeuge mit rund 66% einen sehr hohen Anteil am Mobilien-Leasing haben, während nur rund 28% der gesamtwirtschaftlichen Mobilieninvestitionen auf diese Fahrzeuge entfallen.

Die extrem schwache Geschäftsentwicklung im Mobilien-Leasing wurde von dem enormen Rückgang des Privat-Leasings mit verursacht. Schon im ersten Halbjahr 2009 wurden 25% weniger Neuwagen an private Kunden verleast als vor Jahresfrist, die Zahl der kreditfinanzierten Einheiten schnellte dagegen um 61% nach oben (vgl. AKA 2009). Der moderne Autokredit kommt dabei nicht selten im Leasing-Look daher. Im gesamten Jahr 2009 dürfte sich das Privat-Leasing etwa halbieren. Einige Hersteller haben offenbar generell ihren Absatz stärker auf die Kreditfinanzierung umgestellt und das Leasinggeschäft entsprechend zurückgefahren (vgl. Fasse 2009). Eine weitere Schwächung des Neugeschäftsvolumens resultiert aus einem Downsizing bei den Gewerbekunden und vielen Verlängerungen von bestehenden Leasingverträgen. Dieses Verhalten ist nicht nur auf konjunkturelle Gründe zurückzuführen, sondern vor allem auch auf die Restwertproblematik. Großvolumige Autos waren auf dem Second-Hand-Markt nur noch schwer und zudem mit enormen Abschlägen auf den bis dahin üblichen Preis zu veräußern. Diese Vertragsverlängerungen minderten

zunächst die Nachfrage nach Neuwagen, diese Anschaffungen dürften aber größtenteils 2010 nachgeholt werden. Eine baldige Rückkehr zu dem Niveau, das vor der Weltwirtschaftskrise herrschte, ist gleichwohl nicht wahrscheinlich. Viele Flottenbetreiber haben inzwischen ihre »Car Policy« geändert (vgl. o.V. 2009b). Neben Downsizing sind auch dauerhafte Flottenverkleinerungen zu beobachten, beispielsweise dadurch, dass eine verringerte Zahl von Leasingfahrzeugen durch kürzerfristige Lösungen ergänzt wird, um die Flottenauslastung zu erhöhen und damit die Fixkosten zu senken. Der weltweite Einbruch bei der Personen- und Güterbeförderung sowie die nachlassenden Finanzierungsmöglichkeiten – vor allem für Großprojekte – ließen 2009 auch die Nachfrage nach Flugzeugen, Schiffen und Bahnen dras-

Abb. 6
Ausrüstungsinvestitionen bleiben schwach



tisch zurückgehen. Das spürten auch die Leasinggesellschaften, sie verzeichneten bei diesen Big Tickets 2009 um fast 60% weniger Neugeschäft.

Die Entwicklung des Immobilien-Leasings ist – wie immer – nur schwer einzuschätzen. Die Rahmenbedingungen sind durchwachsen: Im Nichtwohnbau (Hoch- und Tiefbau) droht 2009 ein deutlicher Rückgang (etwa – 2,0%), wobei der gewerbliche Bau massiv zurückgeht (rund – 5%), aber der öffentliche Bau dank umfangreicher Konjunkturprogramme – deren vollständige und zeitgerechte Umsetzung vorausgesetzt – deutlich zulegt (etwa + 6%; Bauinvestitionen insgesamt: – 1,4%). Für 2010 wird eine noch kräftigere (reale) Ausweitung des öffentlichen Baus erwartet (etwa + 10%), der gewerbliche Bau sinkt aber weiter ab (rund – 3%; Nichtwohnbau insgesamt: knapp + 1%). (vgl. Rußig 2009). Die Leasinggesellschaften rechnen für 2009 mit einem weiteren starken Rückgang ihrer Immobiliensparte um rund 20%.

Im Jahr 2009 nahmen die Leasingengagements des Staates wieder deutlich zu. Offenbar haben die geleaste Polizeiflotten, die Leasingfahrzeuge der Bundeswehr und diverse geleaste öffentliche Immobilienprojekte eine Initialzündung ausgelöst, die nun für wesentlich mehr Leasingtransaktionen im Staatssektor sorgen. Die Bundeswehr, die seit 2002 ihren gesamten Fuhrpark an Straßenfahrzeugen auf Leasing umgestellt hat, will mit diesem Flotten-Management-Konzept ihre Fuhrparkkosten um 30% verringern. Der Anteil der geleaste Polizeiautos ist inzwischen auf 80% angestiegen (vgl. Wollrab 2008).

Die deutsche Leasingindustrie konnte sich in den letzten Jahren an einer dynamischen Entwicklung ihrer Auslandsaktivitäten erfreuen. Sie profitierte von den lebhaften Exportaktivitäten der deutschen Wirtschaft, vor allem mit den osteuropäischen Beitrittsländern. Der Expansionsschwerpunkt lag dabei weniger beim Cross-Border-Leasing, sondern im Bereich des Offshoring, also in der Gründung von Auslandsdependancen bzw. Joint Ventures. Da die Finanzkrise inzwischen auch diese Zielländer besonders schwer getroffen hat, ist 2009 auch das Auslandsgeschäft der deutschen Leasingbranche beträchtlich geschrumpft.

2010: Hoffnung auf ein moderates Wachstum

Inzwischen mehren sich die Anzeichen für eine Erholung der Wirtschaft. Wichtige Indikatoren deuten auf eine Stabilisierung der Lage hin und verleiten einige Experten zu mutigen Wachstumsprognosen. So hat der ehemalige »Wirtschaftsweise« Bert Rürup im November 2009 für die deutsche Wirtschaft im Jahr 2010 ein Wachstum um 2,2% vorhergesagt. Einige Auguren sind dagegen wesentlich vorsichtiger und weisen darauf hin, dass die konjunkturelle Besserung noch

keineswegs nachhaltig, sondern von temporär wirksamen Faktoren angetrieben sei, wie den expansiven geld- und finanzpolitischen Maßnahmen. Auch die Bundeskanzlerin warnte kürzlich davor, dass die Krise länger dauern und tiefer sein werde, als noch vor wenigen Monaten erwartet (vgl. Heß, Murphy und Rinke 2009). Das Investitionsklima wird sich angesichts der weiter geringen Kapazitätsauslastung und der zurückhaltenden Kreditvergabe der Banken 2010 wohl nur mäßig aufhellen. Viele Unternehmen räumen der Sicherung ihrer Liquidität eine höhere Priorität ein und reduzieren ihre Investitionspläne. Die Gemeinschaftsdiagnose vom Herbst 2009 geht für das Jahr 2010 von einem geringen nominalen Minus (– 0,5%) bei den Ausrüstungsinvestitionen aus. Der ifo/BDL-Investitionsindikator deutet sogar auf einen wesentlich stärkeren Rückgang hin. Auch die Deutsche Bundesbank schätzt, dass die gewerblichen Investitionen 2010 um etwa 6% zurückgehen könnten (vgl. o.V. 2009c). Das erwartete moderate Wachstum der Investitionen im Nichtwohnungsbau von rund 1% resultiert aus einem Minus im Wirtschaftsbau von 3% und einem kräftigen Zuwachs beim öffentlichen Bau von 10%.

Solange aber die Investitionen nicht wieder anspringen, wird es auch generell um das Wirtschaftswachstum schlecht bestellt sein, denn es gilt: »Nachhaltiges Wachstum erreicht man nur durch Investitionen. Deutschland hatte in den vergangenen Jahren die niedrigste Nettoinvestitionsquote unter allen OECD-Ländern. Da darf man sich nicht wundern, wenn das Land nicht mehr wächst. Wir haben den Löwenanteil unserer Ersparnisse ins Ausland geschafft, anstatt zu Hause zu investieren« (Sinn 2009).

Das Leasinggeschäft wird vor allem von der Entwicklung auf dem Markt für Straßenfahrzeuge tangiert. Einige Hersteller planen auch für 2010 noch Kurzarbeit (vgl. o.V. 2009d). Nachdem sich die Zahl der neu zugelassenen Pkw 2009 auf rund 3,9 Mill. belaufen wird, ist für 2010 nur noch mit 2,8 bis 2,9 Mill. Einheiten zu rechnen (vgl. Hild 2009). Der kräftige Rückgang um etwa ein Viertel wird vor allem das 2009 im Gefolge der Abwrackprämie boomende Privatkundensegment betreffen, während bei den gewerblichen Zulassungen – nach dem Einbruch von 2009 – im laufenden Jahr wohl ein Zuwachs, zumindest aber eine Bodenbildung wahrscheinlich ist. Auch das dann endgültige Auslaufen von 2009 verlängerten Auto-Leasingverträgen lässt für die typischen Leasingfahrzeuge auf Wachstum hoffen. Der nächste Boom in dieser Sparte wird aber wohl noch ein wenig auf sich warten lassen, denn soweit aus Publikationen der deutschen Autoindustrie zu erkennen ist, kann nicht damit gerechnet werden, dass Elektroautos und andere völlig neu konzipierte, verbrauchsarme Fahrzeuge schon 2010 in großer Stückzahl auf den deutschen Markt kommen. Dies ist wohl erst ab dem Jahr 2011 zu erwarten. Bis 2013 wollen 23 Hersteller in die Serienproduktion von Elektromobilen einsteigen (vgl. o.V. 2009e). Immerhin zeigen aber einige deut-

14 Daten und Prognosen

sche Hersteller mit Kleinserien von Elektroautos, die sie per Leasing oder Miete in einigen Ballungsräumen weltweit auf die Straße gebracht haben, schon jetzt Flagge und weisen darauf hin, wohin die Reise demnächst gehen wird. Die breite Markteinführung Energie sparender Technologien ist eine große Chance für die Leasinggesellschaften, denn sie werden wieder gefragte Experten bei der Markteinführung der neuen Produkte sein, die im Gefolge knapper und teurer Energieressourcen in großer Zahl geordert werden. Das sind neben neuen Generationen von Straßenfahrzeugen insbesondere Anlagen zur Energieerzeugung aus nachwachsenden Rohstoffen, Maschinen und Elektroanlagen. Auch früher wurden schon neue Technologien maßgeblich via Leasing verbreitet.

Die Bundesregierung will dafür sorgen, dass Deutschland ein Leitmarkt für Elektromobilität wird und dafür auch Fördermittel bereitstellen; im Jahr 2020 sollen eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren (vgl. Tartler 2008). Nicht alle Leasinggesellschaften wollen oder können so lange warten. Einige haben sich schon seit Ende 2008 ganz oder teilweise vom Markt zurückgezogen, weil sie offenbar auf überschaubare Frist – auch wegen mehrerer gravierender Probleme im Gefolge der Unternehmensteuerreform von 2008 – zu geringe Chancen für eine ausreichend ertragreiche Geschäftsentwicklung sehen.

Der laufende Investitionszyklus hat zwar im Jahr 2009 seinen Tiefpunkt durchschritten, die Aussichten auf ein merkliches Anziehen der Investitionsausgaben 2010 sind jedoch gering. Die rezessive Entwicklung der Investitionen könnte sogar noch länger andauern, obwohl Deutschland keineswegs überinvestiert ist. Im Gegenteil, die Nettoinvestitionsquote ist hier die niedrigste unter allen OECD-Ländern. Der ifo/BDL-Investitionsindikator zeigt auch über weite Teile des Jahres 2010 noch rückläufige Ausgaben für Ausrüstungsgüter an. Das Auslaufen der degressiven Abschreibung (diesmal mit einem Satz von 25%) könnte aber zumindest in den letzten Monaten von 2010 zu vorgezogenen Ausrüstungskäufen führen. Die in den beiden Konjunkturpaketen der Bundesregierung bereitgestellten Mittel für Investitionen in die Infrastruktur werden in erster Linie die Bauinvestitionen stützen, kommen aber auch Krankenhäusern und deren Gerätepark zugute (vgl. v. Richthofen 2009). Die Ausgaben für Medizintechnik sind weniger konjunkturtauglich und zeigten zuletzt auch eine dynamische Entwicklung im Portfolio der Leasingbranche.

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 nicht voll ausschöpfen können. Die Eigenkapitalbasis vieler Banken dürfte sich jedoch 2010 zunächst einmal verschlechtern, weil ihnen nochmals hohe

Abschreibungen auf Wertpapiere und Kredite drohen. Dies gilt als limitierender Faktor für die Vergabe von Krediten, zumindest so lange bis der Verbriefungsmarkt wieder voll funktionsfähig ist (vgl. Drost und Osman 2009). Für die weitere Entwicklung der Branche wird es darauf ankommen, wie weit die neue Bundesregierung bereit ist, die vor allem für mittelständische Leasinggesellschaften belastenden Teile der Unternehmensteuerreform von 2008 nachzubessern. Einige Teile des jüngst verabschiedeten Wachstumsbeschleunigungsgesetzes lassen aber hoffen, dass im Themenkomplex »Investitionen – Abschreibungen – Leasing« Verbesserungen gegenüber dem Status quo kommen werden. Die Leasinggesellschaften leiden schon genug unter den schwierigen Markt- und Refinanzierungsbedingungen, die weitere Belastung durch die Anforderungen der neuen Finanzaufsicht wirken also prozyklisch, vor allem auch für die mittelständischen Gesellschaften. Die Begründungen für das bürokratische Reglement, dem die Leasingbranche ohne Not unterworfen wurde, klingen wenig überzeugend. Diese Unternehmen haben die weltweite Finanzkrise weder ausgelöst, noch waren sie an ihr beteiligt. Die Banken, die der Ursprung dieses Dramas waren, stehen ja schon immer unter Finanzaufsicht, das konnte aber nicht verhindern, dass hohe Milliardenbeträge an Verlusten aufgehäuft wurden – sogar bei öffentlichen Kreditinstituten – für die nun letztlich der Steuerzahler aufkommen muss.

Wie schon im Vorjahr, werden aus den genannten Gründen auch 2010 wieder etliche Leasinggesellschaften – vor allem mittelständische – aus dem Markt ausscheiden (vgl. Köhler 2009). Diese sind häufig auf bestimmte Investitionsgüter, einzelne Branchen oder regionale Märkte spezialisiert. Ihren Kunden aus dem mittelständischen Gewerbe werden sie als Geschäftspartner fehlen.

Literatur

- AKA (2009), »Halbjahresergebnisse 2009«, Arbeitskreis der Banken und Leasinggesellschaften der Automobilwirtschaft online, September.
- BDL (2009), »Trendmeldung III. Quartal 2009«, Ergebnisse, Oktober.
- Demberg, G. (2008), »Leasing mit im Paket«, *Handelsblatt*, 18. Juni, 29.
- Drost, F. und Y. Osman (2009), »Wie verhindert man die große Kreditklemme?«, *Handelsblatt*, 4. Dezember, 8.
- Fasse, M. (2009), »BMW baut die Finanzsparte um«, *Handelsblatt*, 6. Juli, 12.
- Gürtler, J. und A. Städtler (2007), »Ausgezeichnete Geschäftslage beim Leasing – Boom bei den Ausrüstungsinvestitionen«, *ifo Schnelldienst* 60(12), 54–57.
- Koopmann, S. J., A. C. Harvey et al. (2000) *STAMP: Structural Time Series Analyser, Modeller and Predictor*, Timberlake Consultants Press, London.
- Heß, D., M. Murphy und A. Rinke (2009), »Merkel erwartet weitere Krisenjahre«, *Handelsblatt*, 25. November, 2.
- Hild, R. (2009), »Kraftfahrzeuggewerbe«, in *VR Branchen special* Nr. 20, vom Dezember.
- Köhler, P. (2009), »Zahl der Leasinganbieter sinkt«, *Handelsblatt* online, 29. Juli.
- Richthofen, v.D. (2008), »Kliniken lösen den Investitionsstau auf«, *Handelsblatt*, 18. November, 58.
- Rußig, V. (2009), »Immobilienmakler«, *VR Branchen Special* Nr. 90 vom November.
- Schrörs, M., M. Schreiber und C. Mai (2009), »Deutsche Banken auf wackeligem Boden«, *Financial Times Deutschland* online, 25. November.

- Sinn, H.-W. (2009), »Wachstum erreicht man nur durch Investitionen«, *Focus online*, 19. Oktober.
- Städtler, A. (2009), »Vermietung beweglicher Sachen«, *VR Branchen Special* Nr. 64 vom Dezember.
- Tartler, J. (2008), »Koalition schiebt Elektroautos an«, *Financial Times Deutschland online*, 26. November.
- VDA, (2009), »Monatszahlen«, *Verband der Automobilindustrie online*, November.
- Wollrab, S. (2008), »Deutsche Leasingbranche will von Finanzkrise profitieren«, *Reuters online*, 25. November.
- o.V. (2009a), »Bundesbank warnt vor zweiter Runde in der Finanzkrise«, *Spiegel online*, 17. August.
- o.V. (2009b), »Fuhrparks auf Sparkurs«, *Autoflotte online*, 16. September.
- o.V. (2009c), »Perspektiven der deutschen Wirtschaft – Gesamtwirtschaftliche Vorausschätzungen 2009 und 2010«, *Deutsche Bundesbank*, Monatsbericht Juni, 22.
- o.V. (2009d), »Daimler lässt auch 2010 kurzarbeiten«, *Financial Times Deutschland online*, 12. November.
- o.V. (2009e), »Infineon hofft auf Ökoautos«, *Süddeutsche Zeitung*, 14. Oktober, 24.

