

# Mecklenburg-Vorpommern Monitor Regionalwirtschaft

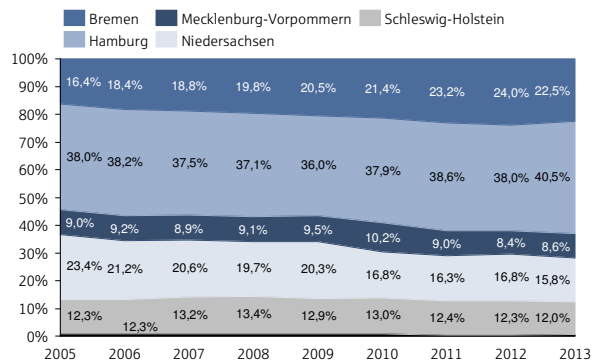
25. Juli 2014 • Ausgabe 02/2014

## Schifffahrt & Hafenlogistik – Gut Behauptet

**Schifffahrt und Hafenwirtschaft von hoher Bedeutung für den Güterverkehr**

Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise, sind die Schifffahrt und die damit verbundene Hafenwirtschaft nach wie vor für den weltweiten Gütertausch von großer Bedeutung. Laut der Europäischen Kommission werden 74% der Güter von außerhalb der EU und 37% des innereuropäischen Binnenhandels über Seehäfen abgewickelt.<sup>1</sup> In Deutschland profitieren alle Küstenländer mit ihren Häfen und der dort angesiedelten Hafenlogistik (Be- und Entladen, An- und Ablieferung, Lotsendienste, Schlepperdienste, Fährdienste etc.) hiervon. Dies gilt natürlich auch für Mecklenburg-Vorpommern, was diesbezüglich im Folgenden näher betrachtet werden soll.

**Mecklenburg-Vorpommern mit stabilem Anteil am deutschen Seegüterverkehr ...**



Quelle: Destatis, NORD/LB Research

**Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern: Zuletzt leicht verbesserter Marktanteil**

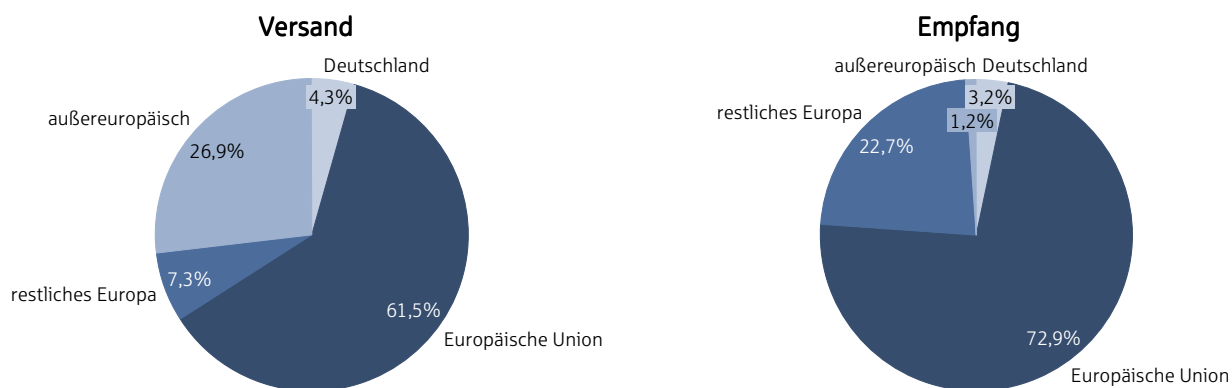
Das Seegüteraufkommen in Deutschland ist zwischen 2005 und 2013 von 284.865 Tsd. Tonnen auf 297.472 Tsd. Tonnen gestiegen. Dies entspricht einem CAGR von 0,5%. Das geringe Wachstum wurde vor allem durch den deutlichen Einbruch des Güterumschlags im Rahmen der Wirtschaftskrise verursacht, der bis heute nicht vollständig aufgeholt werden konnte. Allerdings musste im Vergleich zu 2012 ein leichter Rückgang der beförderten Tonnage um 0,4% hingenommen werden, was auf die anhaltende Finanzkrise zurückzuführen sein dürfte. Beim Vergleich der Küstenländer lassen sich folgende Aussagen treffen:

- ◆ Unter den deutschen Küstenländern hat Bremen, nachdem es zwischen 2005 und 2012 kontinuierlich seinen Anteil am Seegüterumschlag steigern konnte, in 2013 einen um 6,6% niedrigeren Güterumschlag hinnehmen müssen.
- ◆ Hamburg hat seinen herausragenden Marktanteil beim Güterumschlag noch einmal um 6,6% steigern können.
- ◆ Mecklenburg-Vorpommern hat im Zeitablauf einen weitgehend stabilen Marktanteil gehabt und konnte als einziges Bundesland – neben Hamburg – die beförderte Menge in 2103 steigern und zwar um 2,3%.
- ◆ Die beiden anderen relevanten Bundesländer mussten zuletzt Verluste beim Güterumschlag hinnehmen. Dies gilt vor allem für Niedersachsen, das nahezu kontinuierlich an Bedeutung verloren hat.

**Dr. Eberhard Brezski**  
+49 511 361 2972  
eberhard.brezski@nordlb.de

<sup>1</sup> Quelle: Mitteilung der Kommission: Häfen als Wachstumsmotor, Mai 2013; Europe's Seaports 2030: Challenges ahead, Mai 2013

## Mecklenburg-Vorpommerns Seegüterumschlag im Versand und Empfang nach Regionen 2013



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, NORD/LB Research

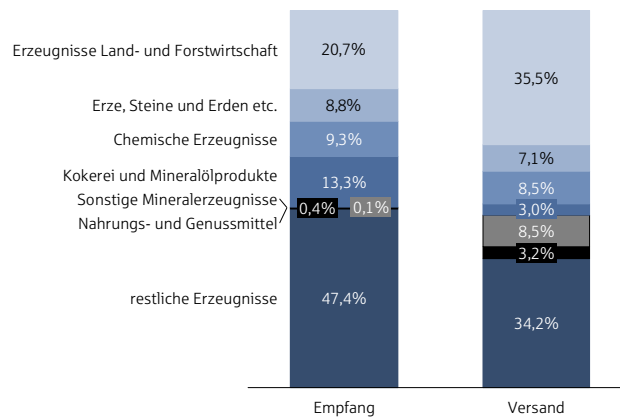
### EU verliert an Bedeutung für den Güterumschlag im Seegüterverkehr

Die Analyse des Seegüterverkehrs in Mecklenburg Vorpommern zeigt, dass vor allem der Handel mit EU-Partnern der Wachstumstreiber ist. Dabei stehen insbesondere die Ostsee-Anrainerstaaten und hier vor allem Dänemark, Finnland und Schweden im Vordergrund. In 2013 hat alleine Schweden ein Anteil von 28,3% der über Seehäfen versandten Güter und ein Anteil von 23,2% der empfangenen Güter. Mecklenburg-Vorpommern ist damit, was letztlich auch nicht weiter überrascht, ein integrierter Bestandteil der Güter- und Warenströme im Ostseeraum. Allerdings haben sich in 2013 gegenüber dem Vorjahr einige wesentliche Änderungen ergeben:

- ◆ Im Versand fiel der Anteil der EU von 72,1% in 2012 auf 61,5% in 2013 und lag damit noch unterhalb des Anteils von 67,5% in 2005. Dies dürfte Ausdruck der anhaltenden Finanzkrise in der Eurozone sein. Auch der Versand in das übrige Europa war leicht rückläufig. Dieser fiel von 1.116,3 Tsd. t in 2012 auf 934,5 Tsd. t in 2013. Hiervon profitierte vor allem der außereuropäische Versand, der gegenüber 2012 um 99,1% auf 3.432,5 Tsd. t anstieg und damit auf einen Anteil von 26,9% (2012: 14,%) kam.
- ◆ Im Empfang zeigt sich ein etwas anderes Bild. Hier fiel der Anteil der EU von von 74,6% in 2012 nur auf 72,9% in 2013. Davon profitierten – im Gegensatz zum Versand – nicht außereuropäische Häfen, die ebenfalls etwas nachgaben, sondern Häfen im übrigen Europa. Diese konnten ihren Anteil von 19,9% in 2012 auf 22,7% in 2013 ausdehnen. Hierzu dürfte vor allem – wie auch die nachfolgende kurze Analyse der Güterarten zeigt – die geographische Nähe zu Ostseeanrainerstaaten wie Russland und Norwegen beigetragen haben.
- ◆ Interessant ist noch zu erwähnen, dass 2013 immerhin im Versand 4,3% der Güter und im Empfang 23,2% der Güter ihren Bestimmungsort in anderen deutschen Seehäfen haben oder von dort kommen. Gegenüber 2012 sind dies weitgehend stabile Anteile.

Diese hohe Bedeutung der EU ist angesichts der geographischen Lage von Mecklenburg-Vorpommern nicht weiter überraschend. Die Ostsee-Anrainerstaaten sind natürlich und historisch gewachsene Handelspartner. Dies wird auch dadurch unterstrichen, dass 2013 immerhin noch 30,1% des Güterumschlags via Fähren (2003: 37,8%) erfolgt ist. Gleichwohl ist im Zuge der anhaltenden Finanzkrise eine leichte strukturelle Verschiebung zugunsten der Häfen außerhalb der EU zu konstatieren.

**Vorleistungsgüter dominieren den Güterumschlag in den Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns**



Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, NORD/LB Research

**Land- und Forstwirtschaft steht an erster Stelle beim Güterumschlag**

Im Hinblick auf die Gütergruppen ist auffällig, dass sowohl der Versand als auch der Empfang von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft dominiert wird. Mit einem Anteil von 35,5% ist diese Gütergruppe für den Versand noch deutlich wichtiger als für den Empfang (20,7%).

Darüber hinaus sind noch die folgenden Gütergruppen sowohl für den Versand als auch für den Empfang von Bedeutung:

- ◆ Chemische Erzeugnisse (8,5% Versand, 9,3% Empfang)
- ◆ Erze, Steine und Erden etc. (7,1% Versand, 8,8% Empfang)

Bei allen anderen Produkten existieren deutliche Unterschiede zwischen Versand und Empfang.

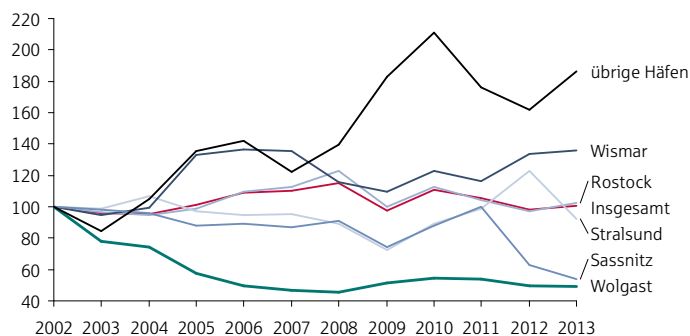
So sind z.B. sonstige Mineralerzeugnisse (Gips, Zement, Glas etc.) bzw. Nahrungs- und Genussmittel für den Versand mit 8,5% bzw. 3,2% von Bedeutung, wohingegen sie im Empfang keine wesentliche Größenordnung haben.

Umgekehrt sind Kokerei- und Mineralölprodukte für den Empfang mit einem Anteil von 13,3% weitaus wichtiger als für den Versand mit 3,0%.

Insgesamt kann damit festgehalten werden, dass der mengenmäßige Güterumschlag der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern von Erzeugnissen bestimmt wird, die tendenziell eher den Vorleistungsgütern zuzurechnen sind.

Positiv zu vermerken ist, dass die Güterart Maschinen und Ausrüstungen im Versand von 116,6 Tsd. t in 2012 auf 152,6 Tsd. t in 2013 und damit um 30,8% gewachsen ist. Das Volumen ist zwar noch relativ gering, doch ist dies durchaus ein Indikator für die zunehmende Bedeutung des Maschinenbaus im Land, die auch in deren Umsatz- und Beschäftigtenentwicklung zum Ausdruck kommt.

**Rostock und Wismar bauen ihre Bedeutung als Seehäfen weiter aus**



Quelle: Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern, NORD/LB Research

### Rostock dominiert und Wismar legt als Seegüterhafen weiter zu

Rostock ist der dominierende Seehafen in Mecklenburg-Vorpommern:

- ◆ 2013 wurden 69,4% der 25.644,5 Tsd. t im Seegüterverkehr des Bundeslandes über den Hafen von Rostock abgewickelt. Gegenüber 2012 ist eine Steigerung von 914,8 Tsd. t bzw. von 5,4%. Angesichts dieser Bedeutung von Rostock überrascht es nicht, dass die Entwicklung dieses Hafens auch mit der Gesamtentwicklung im Seegüterverkehr weitgehend identisch ist.
- ◆ Rostock ist auch der wichtigste Hafen im Passagierverkehr. 76,4% der rund 3 Mio. Passagiere in 2013 wurden in Rostock abgefertigt. Gegenüber 2012 ist dies ein leichter Rückgang von 1,9%, von dem Sassnitz und die Usedomer Häfen profitiert haben.
- ◆ Vor diesem Hintergrund ist dann auch nachvollziehbar, dass immerhin 36,4% der Güter im Fährverkehr transportiert werden. In 2012 betrug der Anteil allerdings noch 39,1%, so dass auch hier ein leichter Rückgang konstatiert werden kann. Gleichwohl profitiert Rostock nach wie vor von seinem RoRo-Terminal.

Ähnliches gilt auch für den Hafen Sassnitz, dessen Güterverkehr im Wesentlichen ebenfalls von seiner Bedeutung als Fährhafen abhängt. In diesem Hafen wurden 2013 sogar 78,2% der Güter über Fähren umgeschlagen. Gleichwohl sank das Seegüteraufkommen gegenüber 2012 um 14,7%, wohingegen das Passagieraufkommen um 4,9% zulegen konnte. Strukturelle Veränderungen im Seegüterverkehr – der Ausbau von Container oder Bulk-Ladungen zulasten von LKW- und Eisenbahnfracht – wirkt sich schnell und unmittelbar auf diesen Hafen aus. Insgesamt präsentiert er sich aber relativ stabil.

Gewinner unter den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern ist Wismar, das seinen Anteil am Güterumschlag im Seeverkehr abermals ausbauen konnte. Allerdings fiel das Wachstum mit 1,7% gegenüber dem Vorjahr etwas schwächer aus. In absoluten Zahlen wurden 2013 über 3,8 Mio. t Güter umgeschlagen, so dass der Hafen unangefochten der zweitgrößte Seegüterhafen im Land ist. Hierzu dürfte der konsequente Ausbau des Hafens als „multi-purpose-port“ beigetragen haben, der auf den Stärken im Schüttgutbereich und den Branchen Holz- und Metallverarbeitung beruht.

Die übrigen Häfen in Mecklenburg-Vorpommern sind dagegen in Bezug auf Güterumschlag und Passagieraufkommen eher von untergeordneter Bedeutung.

Die drei großen Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern haben sich gut im Konzert der großen deutschen Häfen platziert. Dies spricht für eine gute Wettbewerbsposition im Transportnetzwerk Richtung Skandinavien, Baltische Staaten und Russland. Beim Güterumschlag ist Rostock – allerdings mit deutlichem Abstand – nach Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven der viertgrößte Seehafen, was dessen Gewicht unterstreicht. Wismar liegt knapp hinter Emden auf Platz 12 und Sassnitz auf den sechzehnten Platz. Da sich auch noch Stralsund und Vierow unter den 20 umschlagsstärksten Häfen befinden, wird noch einmal die Position von Mecklenburg-Vorpommern in den europäischen Transportnetzwerken unterstrichen.<sup>2</sup>

Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung<sup>3</sup>, stellt den drei großen Häfen des Bundeslandes eine langfristig gute Wachstumsprognose aus. Es ist folglich davon auszugehen, dass sich ihre gute Stellung innerhalb der deutschen Seehäfen weiter festigen dürfte.<sup>4</sup>

### Sassnitz, Wismar und Rostock unter den 20 größten deutschen Häfen ...

<sup>2</sup> Quelle: Destatis, Seeschifffahrt 2013

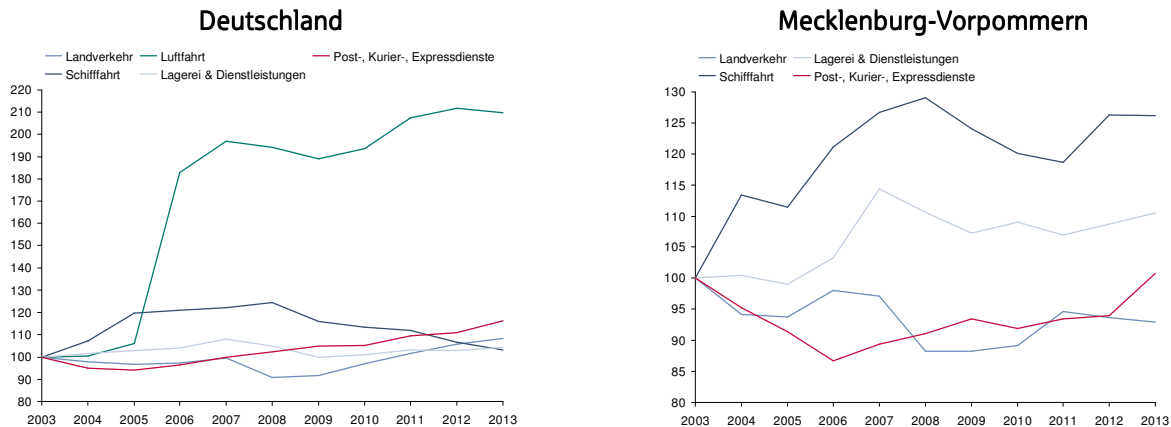
<sup>3</sup> Quelle: MWP, IHS, Uniconsult, Fraunhofer CML: Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose, Berlin, Juli 2013

<sup>4</sup> Vgl. Mecklenburg-Vorpommern Report 2/2013: Schifffahrt & Hafenlogistik – Mit Potenzial auf Mehr, www.nordlb.de

**Beschäftigungseffekte der Hafenvirtschaft können nicht isoliert werden ...**

Bis hierhin kann festgehalten werden: Der Seeverkehr und die Hafenvirtschaft sind wichtige Bestandteile der Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern und weisen auch weitere Wachstumspotenziale auf. Nachfolgend werden wir die Beschäftigungseffekte näher betrachten. Allerdings gestatten die vorhandenen Daten hierbei keine vollumfängliche Analyse dieser Teilbereiche der Logistikbranche. Ursächlich hierfür ist, dass einige Unternehmen sowohl im Landverkehr als auch im Seeverkehr tätig sind, sowie Lagerei und Frachtumschlag nicht nach Hafenvirtschaft und Landverkehr getrennt werden.

**Indizierte Entwicklung der Beschäftigung in der Logistikbranche (2003 = 100)**



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, NORD/LB

**Schifffahrt ist weiterhin Beschäftigungstreiber für Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern**

Die Struktur der Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten offenbart interessante Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen dem bundesdeutschen Durchschnitt und Mecklenburg-Vorpommern:

- ◆ Die Schifffahrt ist in Deutschland insgesamt nur minimal gewachsen und zuletzt sogar gesunken. Zwischen 2003 und 2013 wuchs die Zahl Beschäftigten immerhin noch mit einem CAGR von 0,3%.
- ◆ In Mecklenburg-Vorpommern wies die Schifffahrt zwischen 2003 und 2013 einen CAGR von 2,3% auf, so dass dieses Segment ein wesentlicher Beschäftigungstreiber ist. Allerdings ist die Anzahl der Beschäftigten in 2013 nicht weiter angewachsen, so dass der höhere Güterumschlag in 2013 ohne zusätzliches Personal bewältigt wurde.
- ◆ In Mecklenburg-Vorpommern scheint zudem – wie die Entwicklungsverläufe induzieren – eine relativ hohe Korrelation zwischen Schifffahrt und „Lagerei & Dienstleistungen“ vorzuliegen. Ein durchaus erheblicher Teil der Arbeitsplätze im Bereich „Lagerei & Dienstleistungen“ basiert anscheinend direkt oder indirekt auf die durch den Seeverkehr induzierte Hafenvirtschaft.
- ◆ In Deutschland fiel die Beschäftigungsentwicklung in dem Bereich „Lagerei & Dienstleistungen“ dagegen vergleichsweise niedrig aus, da eine deutliche Zunahme der Beschäftigten nur in der Luftfahrt beobachtbar war und sich alle anderen Bereiche lediglich moderat entwickelt haben.
- ◆ Der Landverkehr hat 2013 in Deutschland Beschäftigung aufgebaut (+2,6%), wohingegen er in Mecklenburg-Vorpommern Personal abgebaut hat (-0,7%).
- ◆ Die von der Schifffahrt unabhängigen Post-, Kurier- und Expressdienste haben 2013 sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern zugelegt.

Insgesamt kann damit festgehalten werden, dass die Schifffahrt der zentrale Beschäftigungstreiber in der Logistik-Branche von Mecklenburg-Vorpommern ist.

### Logistik in Mecklenburg-Vorpommern wichtiger für die Beschäftigung als in Deutschland

Die Bedeutung der Schifffahrt als Beschäftigungstreiber resultiert dabei weniger aus dem originären Beschäftigten. Diese stiegen zwar von 1.860 in 2003 auf 2.346 in 2013 und damit um 26,1%, doch ist dies absolut gesehen relativ klein. Bedeutender sind die indirekten Beschäftigungseffekte die von der Schifffahrt ausgehen:

- ◆ Die Güter müssen in die Häfen transportiert werden bzw. ausgehend von diesen im Land verteilt werden, was vor allem positive Nachfrageeffekte im Landverkehr auslöst.
- ◆ Der ganze Bereich Lagerei und Dienstleistungen wird von der Schifffahrt beeinflusst, da z.B. Lagerbetriebe in den Häfen oder in Hafennähe angesiedelt sind, Schiffsmakler Dienstleistungen erbringen, in den Häfen Logistik-Dienstleistungen nachgefragt werden und ähnliches.

In der Summe führt dies dazu, dass der gesamte Bereich Verkehr und Lagerei in Mecklenburg-Vorpommern 2013 einen Anteil von 5,7% an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat. Im bundesdeutschen Durchschnitt liegt der Anteil bei 5,2%. Ohne Seehäfen ist zu vermuten, dass diese Branche in Mecklenburg-Vorpommern eher unterdurchschnittlich ausgeprägt wäre.

### Aktuelle Zahlen zu Umsatz und Anzahl Betriebe liegen zurzeit nicht vor

Umsatzzahlen für 2012 liegen – wie auch die Anzahl der Betriebe – für Mecklenburg-Vorpommern zurzeit nicht vor, so dass auf eine Fortschreibung zum letztjährigen Bericht verzichtet wird.

### Fazit: Mecklenburg-Vorpommerns Seehäfen haben sich im Wettbewerb gut behauptet

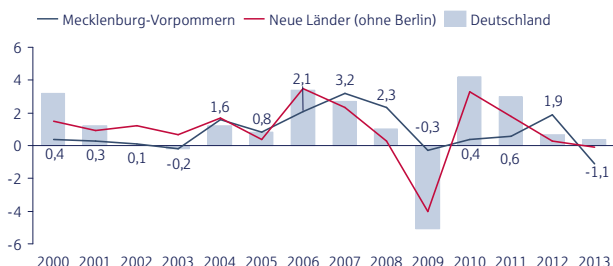
Mecklenburg-Vorpommern hat seine Wettbewerbsposition im Seegüterverkehr in Deutschland gut behauptet. Neben Hamburg ist es das einzige Bundesland das die umgeschlagene Gütermenge, wenn auch nur in einem geringen Ausmaß, steigern konnte. Im Zeitablauf hat das Bundesland damit eine stabile Entwicklung gezeigt. Dafür spricht auch, dass sich die fünf größten Häfen des Bundeslandes unter 20 größten Häfen – gemessen am Güterumschlag – befinden. Da ein Gutachten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Häfen von Rostock, Wismar und Sassnitz auch gute Wachstumsprognosen verbindet, dürfte sich diese stabile Entwicklung fortsetzen.

### Eine weitere Stärkung der Schifffahrt und Hafenlogistik ist möglich

Voraussetzung hierfür ist, dass das Land seine geographischen Stärken in Richtung Skandinavien, Polen, Baltische Staaten und Russland weiter systematisch nutzt und sich mit diesen in die globalen Transportnetzwerke einbindet. Unter dieser Voraussetzung sollte auch der positive Beschäftigungstrend in dieser Branche anhalten.

## Konjunktur, Zahlen und Fakten

### Reales BIP 2013 deutlich unter dem Bundesdurchschnitt



Die Konjunktur hat sich 2013 bundesweit noch einmal abgekühlt. Dies gilt auch für Mecklenburg-Vorpommern. Ende des Jahres 2013 liegt das BIP-Wachstum mit -1,1% deutlich unter dem deutschen Durchschnitt von 0,4%.

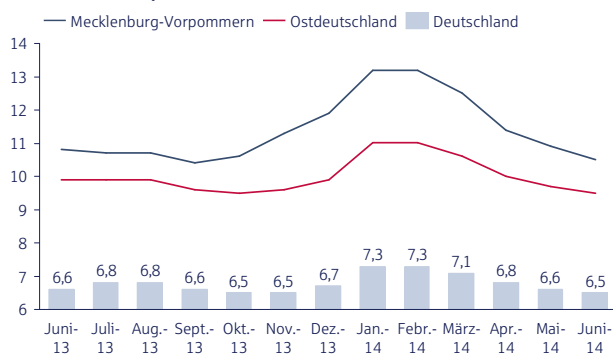
Wesentlich hierfür ist:

- das verarbeitende Gewerbe, dessen Bruttowertschöpfung real um 2,7% zurückgegangen ist,
- das Baugewerbe, dessen Bruttowertschöpfung um 1,8% gesunken ist, sowie
- der Dienstleistungssektor, der seine Bruttowertschöpfung real um 0,9% verringerte.

Diese Entwicklungen konnten von der um 4,9% gestiegenen realen Bruttowertschöpfung des Agrarsektors nicht kompensiert werden.

Quelle: Destatis, NORD/LB

### Arbeitslosenquote deutlich über Bundesdurchschnitt

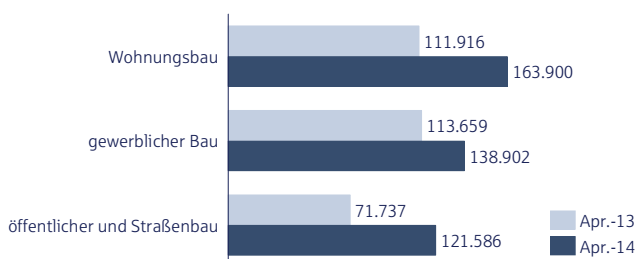


Die Arbeitslosenquote liegt in Mecklenburg-Vorpommern über dem bundes- und ostdeutschen Durchschnitt. Im Juni 2014 lag die Arbeitslosenquote mit 10,5% minimal unter dem Vorjahreswert (10,8%).

Positiv festzuhalten ist, dass in den ersten Monaten des laufenden Jahres die Arbeitslosenquote jeweils etwas unter den gleichen Vorjahreszeiträumen lag, so dass sich eine langsame Verbesserung einstellt.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

### Baugewerbe hat sich gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert

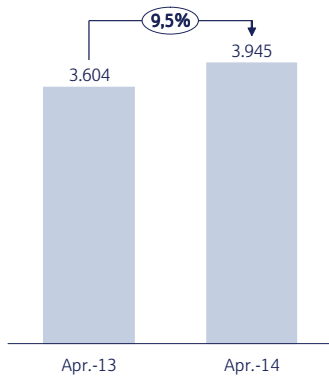


Die Umsätze des Bauhauptgewerbes haben sich in Mecklenburg-Vorpommern in Vergleich zum Vorjahr erhöht. Sie stiegen von EUR 279,9 Mio. im April 2013 auf EUR 424,5 Mio. im April 2014. Dies entspricht einer Steigerung von 51,7%. Dieses Wachstum war in allen Segmenten des Bauhauptgewerbes zu beobachten und ist maßgeblich auf die im Vergleich zum Vorjahr deutlich mildere Witterung zurückzuführen, die die Durchführung von entsprechenden Projekten gestattete.

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern



**Industrieumsätze zeigen sich im April 2014 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich verbessert**

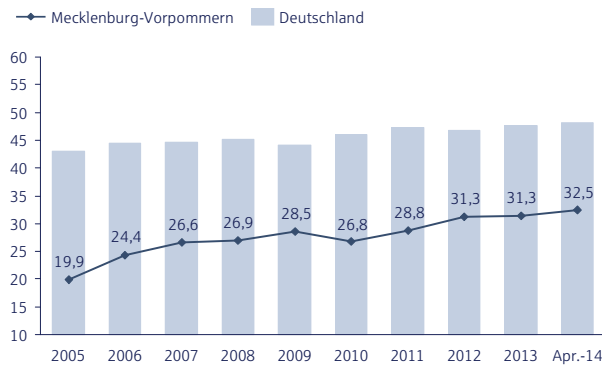


Das verarbeitende Gewerbe (incl. Bergbau, Gewinnung Steine & Erden) wies im April 2014 einen um 9,5% höheren Umsatz aus als im April 2013. Im April 2014 betrug der Umsatz EUR 3.945 Mio.

Eine branchenbezogene Auswertung auf Basis unterjähriger Zahlen kann leider nicht mehr vorgenommen werden, da diese letztmalig im Juni 2013 veröffentlicht wurden. Für das laufende Jahr existieren nur Aussagen zu dem gesamten Umsatz des verarbeitenden Gewerbes.

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

**Exportquote kontinuierlich verbessert**



Die Exportquote hat sich per Ende April 2014 auf 32,5% verbessert. Damit hat Mecklenburg-Vorpommern eine Exportquote, die immer noch deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (48,2%) liegt. Allerdings ist festzustellen, dass sich mit der zunehmenden Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Landes auch dessen Exportquote kontinuierlich erhöht hat. Von 19,9% in 2005 stieg sie auf 32,5% in 2014.

Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Destatis, NORD/LB

Weitere Informationen zu den Konjunktur-, Zins- und Wechselkursprognosen des NORD/LB Research Analysten- und Volkswirtschaftsteam werden u. a. in der monatlich erscheinenden Publikation Economic Adviser veröffentlicht. Erhältlich unter [www.nordlb.de](http://www.nordlb.de).



**Ansprechpartner in der NORD/LB****Sector & Regional Research**

Torsten Windels	+49 (511) 361-2008	Leitung Research / Volkswirtschaft	torsten.windels@nordlb.de
Dr. Martina Noß	+49 (511) 361-8701	Leitung Sector & Regional Research / Luftfahrt	martina.noss@nordlb.de
Dr. Eberhard Brezski	+49 (511) 361-2972	Regionalwirtschaft	eberhard.brezski@nordlb.de
Natalja Kenkel	+49 (511) 361-9315	Regionalwirtschaft	natalja.kenkel@nordlb.de
Claudia Drangmeister	+49 (511) 361-6564	Immobilien	claudia.drangmeister@nordlb.de
Karin Meibeyer	+49 (511) 361-2537	Erneuerbare Energien	karin.meibeyer@nordlb.de
Thomas Wybierek	+49 (511) 361-2337	Schifffahrt	thomas.wybierek@nordlb.de
Martin Kerl	+49 (511) 361-8449	Support	martin.kerl@nordlb.de

**Finanzierung**

Carsten Hüncken	+49 (511) 361-2414	Leitung Verbund	carsten.huencken@nordlb.de
Berit Zimmermann	+49 (391) 589-1505	Sparkassen-Konsortial-Ost	berit.zimmermann@nordlb.de
Jörn Zimmermann	+49 (385) 543-1050	Sparkassen-Konsortial-Ost	joern.zimmermann@nordlb.de
Ute Wojtasik	+49 (385) 543-1048	Sparkassen-Konsortial-Ost	ute.wojtasik@nordlb.de
Jutta Siewert	+49 (385) 543-1021	Sparkassen-Konsortial-Ost	jutta.siewert@nordlb.de
Veronika Bietzig	+49 (385) 543-1051	Sparkassen-Konsortial-Ost	veronika.bietzig@nordlb.de
Christin Plewinske	+49 (385) 543-1052	Sparkassen-Konsortial-Ost	christin.plewinske@nordlb.de

**Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern**

Dr. Ronald Machner	+49 (385) 6363-1201	Geschäftsleitung	ronald.machner@lfi-mv.de
Robert Fankhauser	+49 (385) 6363-1204	Geschäftsleitung	robert.fankhauser@lfi-mv.de

## Wichtige Hinweise

Die vorstehende Studie ist erstellt worden von der NORDDEUTSCHEN LANDESBANK GIROZENTRALE („NORD/LB“). Die NORD/LB untersteht der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Diese Studie und die hierin enthaltenen Informationen wurden ausschließlich zu Informationszwecken erstellt und werden ausschließlich zu Informationszwecken bereitgestellt. Es ist nicht beabsichtigt, dass die Studie einen Anreiz für Investitionstätigkeiten darstellt. Sie wird für die persönliche Information des Empfängers mit dem ausdrücklichen, durch den Empfänger anerkannten Verständnis bereitgestellt, dass sie kein direktes oder indirektes Angebot, keine Empfehlung, keine Aufforderung zum Kauf, Halten oder Verkauf sowie keine Aufforderung zur Zeichnung oder zum Erwerb von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten und keine Maßnahme, durch die Finanzinstrumente angeboten oder verkauft werden könnten, darstellt.

Alle hierin enthaltenen tatsächlichen Angaben, Informationen und getroffenen Aussagen sind Quellen entnommen, die von uns für zuverlässig erachtet wurden. Da insoweit allerdings keine neutrale Überprüfung dieser Quellen vorgenommen wird, können wir keine Gewähr oder Verantwortung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der hierin enthaltenen Informationen übernehmen. Die aufgrund dieser Quellen in der vorstehenden Studie geäußerten Meinungen und Prognosen stellen unverbindliche Werturteile unserer Analysten dar. Veränderungen der Prämissen können einen erheblichen Einfluss auf die dargestellten Entwicklungen haben. Weder die NORD/LB, noch ihre die Organe oder Mitarbeiter können für die Richtigkeit, Angemessenheit und Vollständigkeit der Informationen oder für einen Renditeverlust, indirekte Schäden, Folge- oder sonstige Schäden, die Personen entstehen, die auf die Informationen, Aussagen oder Meinungen in dieser Studie vertrauen (unabhängig davon, ob diese Verluste durch Fahrlässigkeit dieser Personen oder auf andere Weise entstanden sind), die Gewähr, Verantwortung oder Haftung übernehmen

Die vorstehenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf den Zeitpunkt der Erstellung dieser Unterlagen und können sich jederzeit ändern, ohne dass dies notwendig angekündigt oder publiziert wird. Eine Garantie für die fortgeltende Richtigkeit der Angaben wird nicht gegeben.

Diese Studie stellt keine Anlage-, Rechts-, Bilanzierungs- oder Steuerberatung sowie keine Zusicherung dar, dass ein Investment oder eine Strategie für die individuellen Verhältnisse des Empfängers geeignet oder angemessen ist, und kein Teil dieser Studie stellt eine persönliche Empfehlung an einen Empfänger der Studie dar. Jeder Empfänger sollte, bevor er eine Anlageentscheidung trifft, im Hinblick auf die Angemessenheit von Investitionen in Finanzinstrumente oder Anlagestrategien, die Gegenstand dieser Studie sind, sowie für weitere und aktuellere Informationen im Hinblick auf bestimmte Anlagemöglichkeiten sowie für eine individuelle Anlageberatung einen unabhängigen Anlageberater konsultieren.

Die Weitergabe dieser Studie an Dritte sowie die Erstellung von Kopien, ein Nachdruck oder sonstige Reproduktion des Inhalts oder von Teilen dieser Studie ist nur mit unserer vorherigen schriftlichen Genehmigung zulässig.

**Redaktionsschluss: 25. Juli 2014**