

# Mecklenburg-Vorpommern Monitor Regionalwirtschaft

29. Juni 2015 • Ausgabe 02/2015

## Schifffahrt & Hafenlogistik – Stabile Marktposition in Deutschland

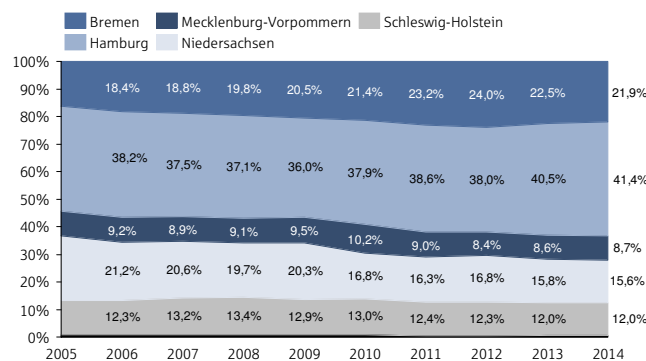
### Schifffahrt und Hafenwirtschaft von hoher Bedeutung für den Güterverkehr

Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise, sind die Schifffahrt und die damit verbundene Hafenwirtschaft nach wie vor für den weltweiten Gütertausch von großer Bedeutung. Dies verdeutlichen die folgenden Zahlen:

- ◆ Rund 90,0% der weltweit gehandelten Güter werden über den Seeweg transportiert.<sup>1</sup>
- ◆ 50,3% der wertmäßigen deutschen Ex- und Importe 2014 im Extrahandel werden über den Seeweg abgewickelt. Im Intrahandel betrug der Anteil immerhin noch 4,2%.<sup>2</sup>
- ◆ Circa zwei Drittel des wertmäßigen deutschen seewärtigen Außenhandels werden über deutsche Seehäfen abgewickelt.<sup>3</sup>

Dementsprechend profitieren alle deutschen Küstenländer mit ihren Häfen und der dort angesiedelten Hafenlogistik (Be- und Entladen, An- und Ablieferung, Lotsendienste, Schlepperdienste, Fährdienste etc.) von dieser Entwicklung. Dies gilt natürlich auch für Mecklenburg-Vorpommern.

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



Quelle: Destatis, NORD/LB Research

### Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern: Stabile Marktposition

Das Seegüteraufkommen in Deutschland ist zwischen 2005 und 2014 von 284.865 Tsd. Tonnen auf 304.250 Tsd. Tonnen gestiegen. Dies entspricht einer CAGR von 0,7%. 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. Für 2014 kann allerdings ein deutliches Wachstum von 2,2% konstatiert werden und damit eine Verbesserung gegenüber der eher stagnierenden Phase zwischen 2011 und 2013.

Mit Ausnahme von Bremen verzeichneten 2014 alle Küstenländer ein Wachstum im Seegüterumschlag. Allerdings schnitten nur Hamburg (+4,5%) und Mecklenburg-Vorpommern (+3,1%) besser ab als der bundesdeutsche Durchschnitt. Dementsprechend konnten beide Länder ihren Anteil am deutschen Seegüterverkehr ausbauen (Hamburg) bzw. stabilisieren (Mecklenburg-Vorpommern).

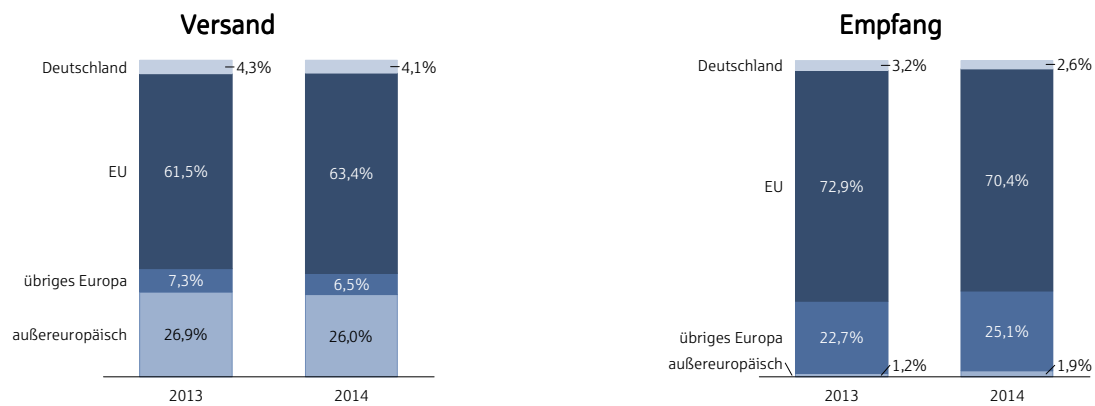
Dr. Eberhard Brezski  
+49 511 361 2972  
eberhard.brezski@nordlb.de

<sup>1</sup> Quelle: IHK Nord - Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für unsere Volkswirtschaft, Mai 2015

<sup>2</sup> Quelle: Destatis, Außenhandel 2014; Intrahandel = Handel mit Ländern innerhalb der EU. Extrahandel = Handel mit Ländern außerhalb der EU.

<sup>3</sup> Quelle: IHK Nord - Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für unsere Volkswirtschaft, Mai 2015

## Mecklenburg-Vorpommerns Seegüterumschlag im Versand und Empfang nach Regionen 2013 und 2014



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

### EU hat hohe Bedeutung für den Seegüterverkehr von Mecklenburg-Vorpommern

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. Vor allem mit Dänemark und Schweden wurden der Gütertausch im Seeverkehr noch einmal deutlich gesteigert:<sup>4</sup>

- ◆ Dänemark hatte gegenüber 2013 ein Plus von 23,2% im Versand und von 14,7% im Empfang.
- ◆ Schweden wuchs um 4,1% im Versand und 3,8% im Empfang, so dass mittlerweile 31,0% im Versand und 23,0% im Empfang alleine auf diesen Handelspartner entfallen.

Angesichts der Integration des Bundeslandes in die Güter- und Warenströme im Ostseeraum ist dies allerdings nicht überraschend. Dennoch lassen sich gegenüber 2013 einige Änderungen feststellen:

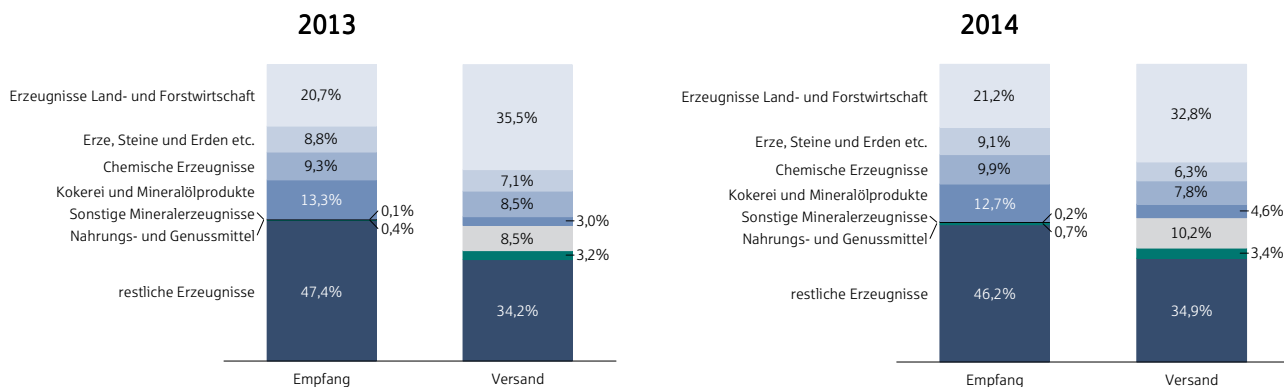
- ◆ Im Versand hat sich der Anteil der EU erholt und liegt nunmehr bei 63,4% (VJ: 61,5%). Dies liegt freilich immer noch unterhalb des Werts von 72,1% in 2012 und dürfte Ausdruck der anhaltenden Finanzkrise in der Eurozone sein. Der Versand in die übrigen Zielgebiete war dagegen leicht rückläufig.
- ◆ Im Empfang zeigt sich ein etwas anderes Bild. Hier fiel der Anteil der EU von 72,9% in 2013 nur auf 70,4% in 2014. Davon profitierten vor allem die Handelsbeziehungen zum übrigen Europa. Hierzu dürfte nicht zuletzt die geographische Nähe zu Ostseeanrainerstaaten wie Russland und Norwegen beigetragen haben.
- ◆ Interessant ist zudem, dass 2014 immerhin im Versand 4,1% der Güter und im Empfang 2,6% der Güter ihren Bestimmungsort in anderen deutschen Seehäfen haben oder von dort kommen. Gegenüber 2013 sind dies relativ stabile Anteile.

Die hohe Bedeutung der EU ist angesichts der geographischen Lage nicht weiter überraschend. Die Ostsee-Anrainerstaaten sind natürlich und historisch gewachsene Handelspartner des Landes. Dies wird auch dadurch unterstrichen, dass 2014 immerhin noch 29,7% des Güterumschlags via Fähren (2003: 37,8%) erfolgt ist.

Das Land profitiert angesichts dieser Zahlen vor allem vom Kurzstreckenseeverkehr, dem auch die EU eine zunehmende Bedeutung beimisst und entsprechend fördert.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Quelle: Statistik-MV

<sup>5</sup> Hierzu gehört u.a. das b2mos-Projekt (Business to Motorways of the Sea) und ein Förderfazilität in Höhe von 500 bis 900 Mio. Euro für Meeresautobahnen im Rahmen des Connecting Europe-Programmes.

**Mecklenburg-Vorpommerns Seegüterumschlag im Versand und Empfang nach Regionen 2013 und 2014**


Quelle: Statistisches Amt 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 32,8% ist diese Gütergruppe für den Versand noch deutlich wichtiger als für den Empfang (21,2%), wobei der Versand aber gegenüber dem Vorjahr leicht an Bedeutung verloren hat.

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

- ◆ Chemische Erzeugnisse (6,3% Versand, 9,9% Empfang)
- ◆ Erze, Steine und Erden etc. (6,3% Versand, 9,1% 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 10,2% bzw. 3,4% von Bedeutung, wohingegen sie im Empfang keine wesentliche Größenordnung haben.

Umgekehrt sind Kokerei- und Mineralölprodukte für den Empfang mit einem Anteil von 12,7% weitaus wichtiger als für den Versand mit 4,6%. Allerdings ist dies eine Güterart, bei der Versand in 2014 gestiegen ist.

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.

Bei den restlichen Erzeugnissen sind vor allem „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“, „Maschinen und Ausrüstungen“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ von Bedeutung.

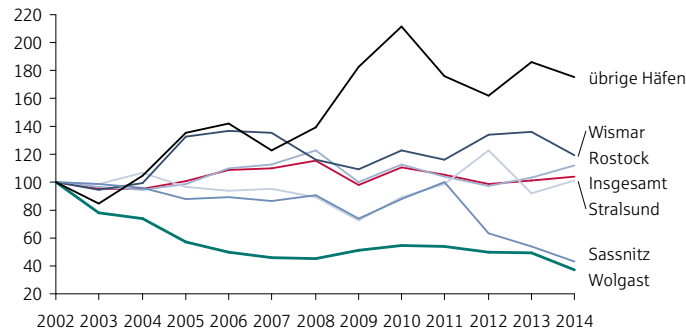
**Der Empfang hat sich 2014 im Vergleich zum Versand positiv entwickelt.**

Auffällig ist zudem, dass der mengenmäßige Versand 2014 gegenüber 2013 um 1,1% zurückgegangen ist, wohingegen der Empfang um 7,3% gestiegen ist.

Im Empfang haben vor allem die Gütergruppen „Kohle, Rohöl und Erdgas“ (+20,0%), „Chemische Erzeugnisse“ (+14,6%), „Kokerei- und Mineralerzeugnisse“ (+2,8%), „Nahrungs- und Genussmittel“ (+78,6%) sowie „Erzeugnisse der Land- & Forstwirtschaft, Fischerei“ (+9,7%) zugelegt. Im Versand wiesen dagegen die folgenden Gütergruppen einen Zuwachs auf: „Kokerei- und Mineralerzeugnisse“ (+49,7%), „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (+18,8%), „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ (+16,6%) und „Nahrungs- und Genussmittel“ (+7,2%).

Der Seegüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern wird damit vor allem durch Vorleistungsgüter und Nahrungs- und Genussmittel determiniert.

## Rostock ist der zentrale Wachstumstreiber



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

## Rostock dominiert und Wismar legt als Seegüterhafen weiter zu

Rostock ist der maritime Kraftzentrum in Mecklenburg-Vorpommern:

- ◆ 2014 wurden 73,6% (VJ: 69,4%) der 26.477,9 Tsd. t im Seegüterverkehr des Bundeslandes über den Hafen von Rostock abgewickelt. Gegenüber 2013 ist eine Steigerung von 1.689,0 Tsd. t bzw. von 9,5%. Angesichts dieser Bedeutung von Rostock überrascht es nicht, dass die Entwicklung des Hafens auch mit der Gesamtentwicklung im Seegüterverkehr weitgehend identisch ist.
- ◆ 40,0% des Seegüterverkehrs in Rostock wird über den Fährverkehr abgewickelt. Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein Plus von 10,4%.
- ◆ Rostock ist auch der wichtigste Hafen im Passagierverkehr. 81,0% der gut 3 Mio. Passagiere in 2014 wurden in Rostock abgefertigt. Gegenüber 2013 ist dies ein Plus von 7,7%. Im Vergleich hierzu hat Sassnitz 19,9% und die Usedomer Häfen 6,0% verloren.
- ◆ Rostock hat damit seine beherrschende Stellung in Mecklenburg-Vorpommern deutlich ausgebaut und profitiert insbesondere der gut ausgebauten Infrastruktur, wie z.B. dem RoRo-Terminal.

Gegenüber Rostock haben die beiden anderen wichtigen Seehäfen Wismar und Sassnitz 2014 an Bedeutung verloren. In Wismar war das Seegüteraufkommen um 12,5% rückläufig und in Sassnitz sogar um 20,4%. Das Seegüteraufkommen im Fährverkehr reduzierte sich in Sassnitz sogar um 43,5%. Allerdings besteht zwischen den beiden Häfen aus unserer Sicht ein grundlegender Unterschied. Im Hinblick auf die analysierte Zeitreihe (2002 bis 2014) lässt sich für Wismar insgesamt ein Wachstumstrend identifizieren, wohingegen für Sassnitz genau das Gegenteil der Fall ist.<sup>6</sup> Der Wachstumstrend für Wismar dürfte nicht zuletzt auf den konsequenten Ausbau des Hafens als „multi-purpose-port“ zurückzuführen sein, wohingegen Sassnitz anscheinend keinen entscheidenden komparativen Vorteil hat.

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 sind nach wie vor gut im Konzert der großen deutschen Häfen platziert. Dies spricht für eine gute Wettbewerbsposition im Transportnetzwerk Richtung Skandinavien, Baltische Staaten und Russland.

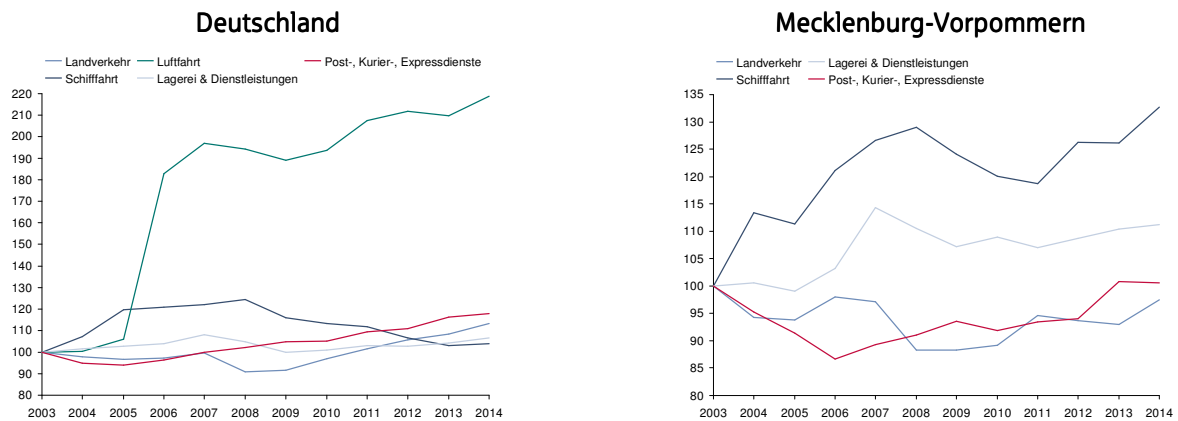
Beim Güterumschlag hat Rostock seine Platzierung als viertgrößter Seehafen nach Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven untermauert. Wismar liegt 2014 knapp hinter Kiel auf Platz 13 (VJ: 12) und Sassnitz auf den sechzehnten Platz.<sup>7</sup>

## Rostock hat seine Wettbewerbsposition in Deutschland gefestigt

<sup>6</sup> Auch im Passagieraufkommen ist für Sassnitz ein nahezu kontinuierlich rückläufiger Trend zu verzeichnen.

<sup>7</sup> Quelle: Destatis, Seeschifffahrt 2014

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



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, NORD/LB

### Schifffahrt ist ein wichtiger Beschäftigungsfaktor für die Logistikbranche in Mecklenburg-Vorpommern

Die Entwicklung bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Logistikbranche verdeutlicht die im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt hohe Bedeutung der Schifffahrt für die Logistik und den Arbeitsmarkt des Küstenlandes.

- ◆ Der Landverkehr ist in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern mit einem Anteil von 36,7% bzw. 37,9% ein wichtiger Arbeitgeber in der Logistikbranche, was angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs unmittelbar nachvollziehbar ist. Allerdings ist der Beschäftigtenanteil des Landverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern – im Gegensatz zu Deutschland insgesamt – rückläufig. 2003 betrug er noch 40,8%.
- ◆ Sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern ist die Anzahl der Beschäftigten im Bereich „Post-, Kurier-, Expressdienste“ fast kontinuierlich gestiegen, wobei der Beschäftigtenanteil in der Branche weitgehend konstant geblieben ist.<sup>8</sup>
- ◆ Die Schifffahrt ist in Deutschland naturgemäß nur von untergeordneter Bedeutung<sup>9</sup> und weist seit 2009<sup>10</sup> eine deutlich rückläufige Trendkurve aus. Stattdessen ist im bundesdeutschen Durchschnitt die Luftfahrt von Bedeutung. Diese hat im Betrachtungszeitraum einen Beschäftigungsaufbau vollzogen und mittlerweile einen Beschäftigtenanteil von 4,0% (2003: 2,1%) in der Logistikbranche.
- ◆ In Mecklenburg-Vorpommern wies die Schifffahrt dagegen zwischen 2003 und 2014 ein CAGR von 2,6% auf und weitete damit ihren Beschäftigtenanteil von 6,5% in 2003 auf 8,3% in 2014 aus. Allerdings muss bei der Interpretation berücksichtigt werden, dass mit AIDA Cruises ein wichtiger Arbeitgeber seinen Unternehmenssitz in Rostock hat.
- ◆ In Mecklenburg-Vorpommern scheint zudem, wie die Entwicklungskurven induzieren, eine gewisse Korrelation zwischen der Schifffahrt und dem Bereich „Lagerei & Dienstleistungen“ vorzuliegen. Zumindest konnte dieser Bereich der Logistikbranche seinen Anteil an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Branche von 34,9% in 2003 auf 36,9% in 2014 steigern, wohingegen er in Deutschland rückläufig war (2014: 42,8%, 2003: 45,3%). Der gestiegene Seegüterumschlag dürfte ein Grund für die positive Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern gewesen sein.

<sup>8</sup> Deutschland: 15,0%; Mecklenburg-Vorpommern: 17,1%.

<sup>9</sup> Beschäftigungsanteil der Schifffahrt 2014 = 1,6%.

<sup>10</sup> Zwischen 2008 und 2014 ging die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Schifffahrt um 16,5% zurück.

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

Zahlen für die Umsätze und die Anzahl der Betriebe für die verschiedenen Bereiche der Logistikbranche liegen für Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern in detaillierter Form nur für das Jahr 2012 vor, so dass auf eine detaillierte Analyse verzichtet wird.

Für 2013 lassen sich jedoch die folgenden allgemeinen Aussagen treffen:<sup>11</sup>

- ◆ Der Anteil der Logistik an den gesamten Umsätzen aus Lieferung und Leistung beträgt in Deutschland 3,5% und in Mecklenburg-Vorpommern 4,1%. Dies unterstreicht, dass die Logistik in Mecklenburg-Vorpommern eine etwas höhere Bedeutung hat als in bundesdeutschen Durchschnitt.
- ◆ Der Logistikumsatz je Betrieb beträgt in Deutschland 1.908,1 TEUR und in Mecklenburg-Vorpommern 766,7 TEUR. Dies ist ein Indiz dafür, dass die Branche in Mecklenburg-Vorpommern kleinteiliger organisiert ist.

**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 überdurchschnittlich 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. Allerdings sind in Bezug auf Sassnitz – angesichts der relativ stark rückläufigen Entwicklung – gewisse Zweifel angebracht. Zumindest wäre es aus unserer Sicht angezeigt, die komparativen Stärken und Schwächen dieses Hafens zu analysieren, so dass die Entwicklung der letzten Jahre gestoppt und umgekehrt werden kann.

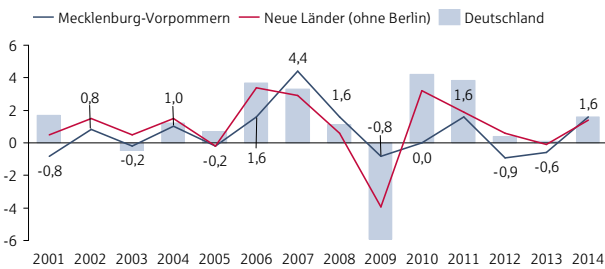
**Der Kurstreckenseeverkehr  
eröffnet gute Chancen für  
die Seehäfen des Landes  
und die damit verbundenen  
Leistungen**

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. Dies gilt umso mehr, als der Kurstreckenseeverkehr nach dem Willen der EU-Kommission zukünftig an Bedeutung gewinnen soll und entsprechend gefördert wird. Insoweit sollten für die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gute Perspektiven zum Erhalt und Ausbau ihrer Marktposition vorhanden sein. Vor diesem Hintergrund sollte auch der positive Beschäftigungstrend in dieser Branche anhalten.

<sup>11</sup> Quelle: Destatis

## Konjunktur, Zahlen und Fakten

### Reales BIP 2014 im Bundesdurchschnitt

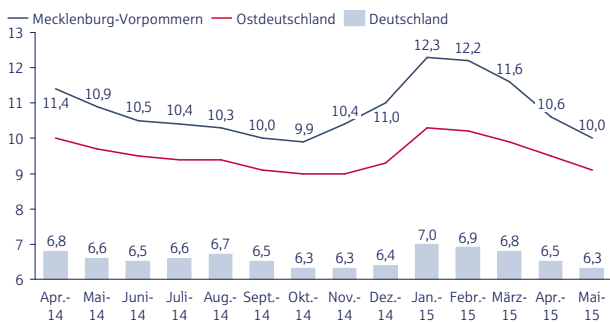


Quelle: Destatis, NORD/LB

Die Konjunktur hat sich in 2014 wieder erholt und damit den Negativtrend der beiden letzten Jahre durchbrochen. Mit 1,6% entsprach das reale BIP-Wachstum exakt dem bundesdeutschen Durchschnitt.

Wesentlicher Grund hierfür war das die Konjunktur insbesondere von binnenkonjunkturellen Kräften beeinflusst wurde, von denen Mecklenburg-Vorpommern aufgrund seines starken Dienstleistungssektors besonders profitiert. Auch für 2015 rechnen wir für Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wachstum in Höhe des bundesdeutschen Niveaus (1,8%).

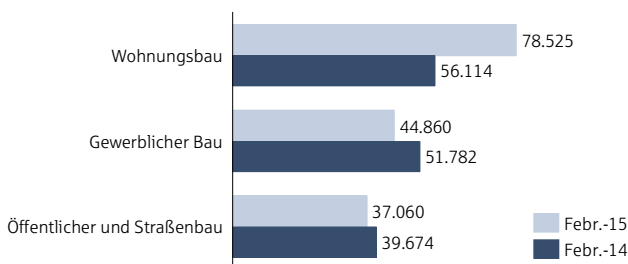
### Arbeitslosenquote deutlich über Bundesdurchschnitt



Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Arbeitslosenquote liegt in Mecklenburg-Vorpommern nach wie vor über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Allerdings fällt auf, dass die Arbeitslosenquote seit April unterhalb der in den Vorjahresmonaten liegt, so dass sich die Arbeitsmarktsituation etwas zu entspannen scheint. Gleichwohl existieren vor allem bei den Langzeitarbeitslosen nach wie vor strukturelle Probleme, die einer schnellen Angleichung der Arbeitslosenquote an den bundesdeutschen Durchschnitt entgegenstehen.

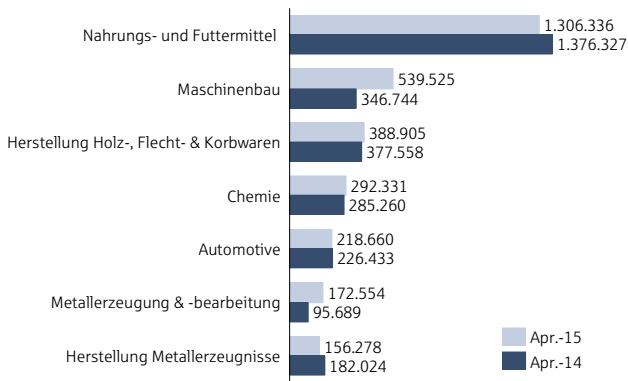
### Baugewerbe hat sich gegenüber dem Vorjahr verbessert



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Die Umsätze des Bauhauptgewerbes haben sich in Mecklenburg-Vorpommern in den ersten beiden Monaten des Jahres im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Sie wuchsen von EUR 147,6 Mio. im Februar 2014 auf EUR 160,4 Mio. im Februar 2015. Dies entspricht einer Steigerung von 8,8%. Dieses Wachstum ist aber alleine auf die positive Entwicklung im Wohnungsbau zurückzuführen, der seinen Umsatz um 39,9% anhub. Der Gewerbliche Bau und der „Öffentliche & Straßenbau“ sind dagegen mit 13,4% bzw. 6,6% rückläufig.

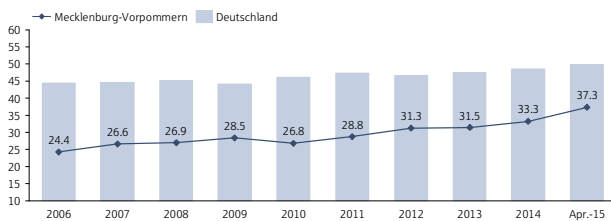
### Industrieumsätze zeigen sich im April 2015 kumulativ gegenüber dem Vorjahreszeitraum verbessert



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Das verarbeitende Gewerbe ist gut in das neue Jahr gestartet. Per April 2015 wurde mit 4.177,7 Mio. Euro ein Umsatz erzielt, der um 5,2 % höher lag als im gleichen Vorjahreszeitraum. Unter den wichtigen Branchen haben nur die Nahrungs- und Futtermittel, die Automotive-Branche und die Herstellung von Metallerzeugnissen Umsatzrückgänge hinnehmen müssen. Die übrigen wesentlichen Branchen konnten dagegen ihren Umsatz ausweiten. Besonders deutlich fällt der Anstieg im Maschinenbau und der Metallerzeugung und -bearbeitung aus, die ihren Umsatz um 55,6% bzw. 124,5% anheben konnten.

### Exportquote aktuell deutlich verbessert



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

Die Exportquote hat sich per Ende April 2014 auf 37,7% verbessert. Damit hat Mecklenburg-Vorpommern eine Exportquote, die immer noch deutlich unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (49,8%) liegt. Allerdings ist festzustellen, dass sich die Exportquote des Landes wesentlich dynamischer entwickelt hat als die Deutschlands, die lediglich von 48,5% per Dezember 2014 auf 49,8% im April 2015 stieg. Im Vergleich konnte Mecklenburg-Vorpommern seine Exportquote im gleichen Zeitraum von 33,3% auf 37,3% steigern. Im Zusammenspiel mit der kontinuierlichen Verbesserung seit 2005 ist dies ein Zeichen für die zunehmende Wettbewerbsfähigkeit der Industrie des Landes.

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
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
Christin Plewinske	+49 (385) 543-1052	Sparkassen-Konsortial-Ost	christin.plewinske@nordlb.de

### Relationship Management

Jens Reimann	+49 (385) 543-1053	Relationship Management	jens.reimann@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 unterliegt der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Straße 108, 53117 Bonn sowie Marie-Curie-Straße 24-28, 60439 Frankfurt am Main. 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 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: 29. Juni 2015**