

Schifffahrt & Hafenlogistik – Schwieriges Umfeld hinterlässt Spuren

Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft von hoher Bedeutung für den Güterverkehr

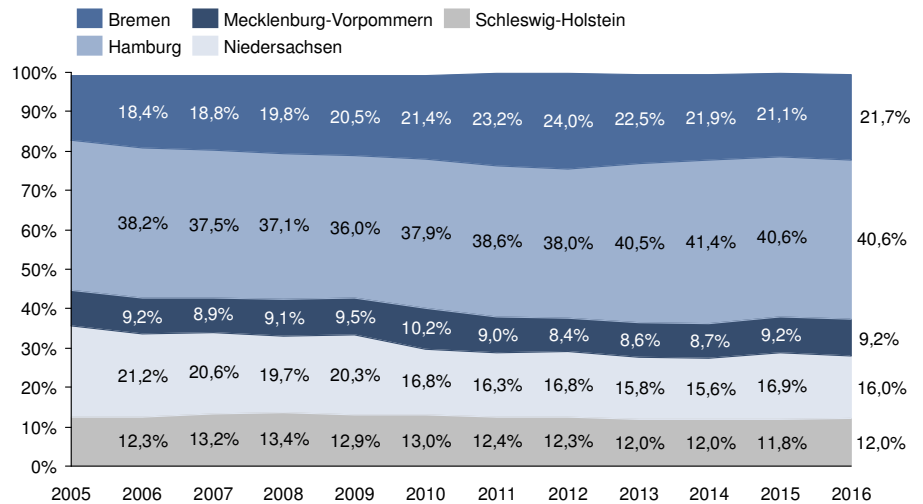
Trotz der anhaltenden Schifffahrtskrise, sind die Schifffahrt und die damit verbundene Hafenwirtschaft nach wie vor für den weltweiten Gütertausch von großer Bedeutung. Im Hinblick auf Deutschland wird dies durch die folgenden Zahlen verdeutlicht:

49,1% der wertmäßigen deutschen Ex- und Importe 2016 im Extrahandel werden über den Seeweg abgewickelt. Im Intrahandel betrug der Anteil immerhin noch 3,7%.¹ Gegenüber 2015 (50,2% bzw. 4,0%) sind die Quoten freilich leicht rückläufig, was nicht zuletzt auf die eher minimal gestiegene Exportquote (49,7% zu 49,4%) zurückzuführen sein dürfte.

Insgesamt ist das Seegüteraufkommen in Deutschland zwischen 2005 und 2016 von 284.865 Tsd. Tonnen auf 296.465 Tsd. Tonnen gestiegen. Dies entspricht einer CAGR von 0,4%. Das geringe Wachstum ist nach dem deutlichen Einbruch des Güterumschlags im Rahmen der Wirtschaftskrise durch zyklische und strukturelle Änderungen² in der Transportnachfrage verursacht. Diese führten dazu, dass der Seegüterumschlag immer noch 7,5% unter dem Niveau von 2008 liegt und in 2016 nur um 0,1% gegenüber dem Vorjahr anstieg.

Relativ stabile Trends im Güterumschlag nach Bundesländern erkennbar

Anteile der Bundesländer am Seegüterverkehr



Quelle: Destatis, NORD/LB Research

Mecklenburg-Vorpommern: Stabile Marktposition in Deutschland

Von diesen Entwicklungen profitieren auch die deutschen Küstenländer und unter ihnen Mecklenburg-Vorpommern mit ihren Häfen und der dort angesiedelten Hafenlogistik (Be- und Entladen, An- und Ablieferung, Lotsendienste, Schlepperdienste, Fährdienste etc.). Innerhalb der bundesdeutschen Länder sind diesbezüglich seit 2013 weitgehend konstante Marktanteile zu beobachten. Zwar gibt es immer wieder einmal leichte Veränderungen, die aber unseres Erachtens nicht auf fundamentale, anhaltende Wettbewerbsnachteile zurückzuführen sind.

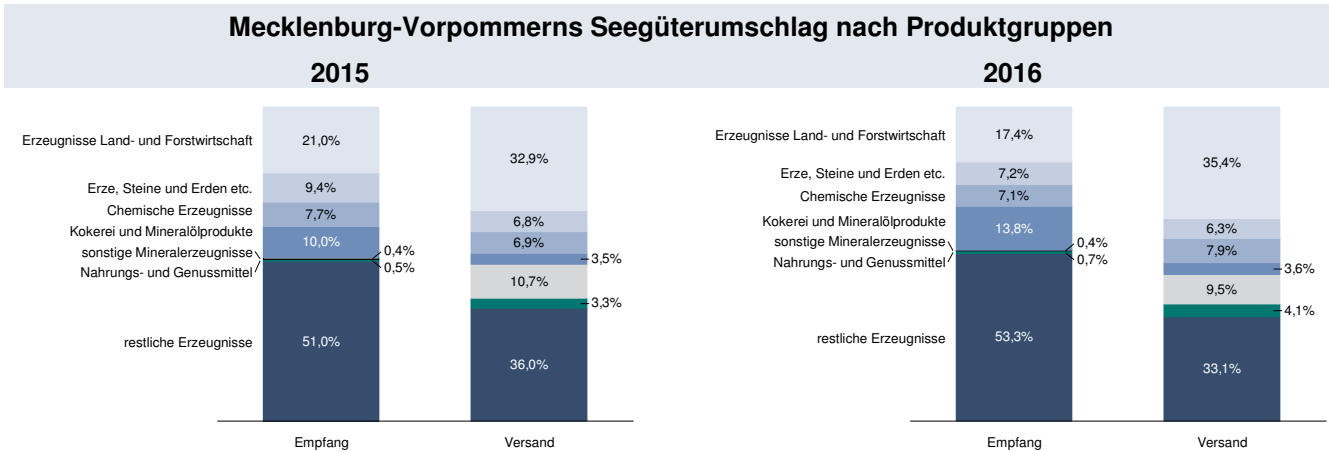
Dr. Eberhard Brezski
+49 511 361 2972
eberhard.brezski@nordlb.de

¹ Quelle: Destatis, Außenhandel 2016; Intrahandel = Handel mit Ländern innerhalb der EU. Extrahandel = Handel mit Ländern außerhalb der EU.
² NORD/LB Mecklenburg-Vorpommern Special: Digitalisierung und Güterlogistik – Hindernisse und Chancen voraus, Mai 2017

Mecklenburg-Vorpommern anscheinend eingebunden in die Güter- und Warenströme des Ostseeraums

Der Seegüterverkehr Mecklenburg-Vorpommerns in regionaler Gliederung wird leider nicht mehr veröffentlicht. Es ist aber davon auszugehen, dass die Häfen des Landes wie bislang vor allem vom Handel mit EU-Partnern und den Ostsee-Anrainerstaaten (auch wenn sie nicht Mitglied der EU sind) profitieren. Dabei dürften nach wie vor die skandinavischen Länder im Vordergrund stehen.

Hierfür spricht vor allem auch, dass der hohe Anteil des Güterumschlags via Fähren, der 2016 30,7% (VJ 31,9%) ausmachte. Die Häfen des Landes profitieren damit relativ stark vom Kurzstreckenseeverkehr und von der Einbindung in die Güter- und Warenströme des Ostseeraumes.



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

Land- und Forstwirtschaft dominiert Güterumschlag im Seeverkehr

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 35,4% ist diese Gütergruppe für den Versand noch deutlich wichtiger als für den Empfang (17,4%), wobei der Empfang gegenüber dem Vorjahr an Bedeutung verloren hat.

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

- ♦ Chemische Erzeugnisse (7,9% Versand, 7,1% Empfang)
- ♦ Erze, Steine und Erden etc. (6,3% Versand, 7,2% 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 9,5% bzw. 4,1% von Bedeutung, wohingegen sie im Empfang keine wesentliche Größenordnung haben. Umgekehrt sind Kokerei- und Mineralölprodukte für den Empfang mit einem Anteil von 13,8% weitaus wichtiger als für den Versand mit 3,6%.

Mit Ausnahme der Erzeugnisse aus Land- und Forstwirtschaft haben sich zwischen 2016 und 2015 auch keine großen Verschiebungen ergeben.

Insgesamt kann vor diesem Hintergrund festgehalten werden, dass der mengenmäßige Güterumschlag der Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern von Erzeugnissen bestimmt wird, die tendenziell eher den Vorleistungsgütern zuzurechnen sind. Dies zeigt sich auch daran, dass unter den restlichen Erzeugnissen vor allem „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“, „Maschinen und Ausrüstungen“ und „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ von Bedeutung sind.

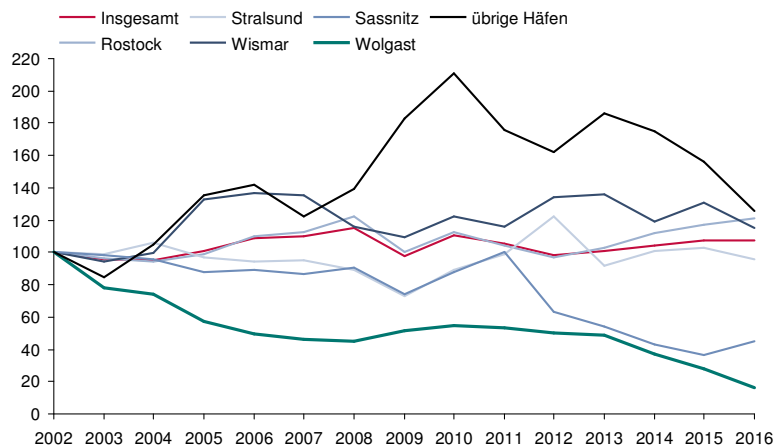
Stagnation im Seegüterumschlag

Ähnlich wie in Deutschland insgesamt, ist der der Seegüterumschlag in Mecklenburg-Vorpommern nur minimal um 0,2% gestiegen. Insoweit konnte sich auch der Kurzstreckenverkehr in der Ostsee nicht von den grundsätzlichen strukturellen Entwicklungen der Seeschifffahrt frei machen.

Strukturell ist dabei der Empfang von 2015 auf 2016 um 1,2% gewachsen und der Versand im gleichen Zeitraum um -0,8% zurückgegangen. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Dynamik genau umgekehrt entwickelt und deutlich an Kraft verloren. Es wurden also mehr Güter nach Mecklenburg-Vorpommern geliefert als von hier verschifft.

Rostock ist Wachstumstreiber unter den Seehäfen

Indexierte Entwicklung Seehäfen Mecklenburg-Vorpommern (2002 = 100)



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

Rostock dominiert und wächst im Seegüterverkehr

Rostock ist das maritime Kraftzentrum in Mecklenburg-Vorpommern:

- ♦ 2016 wurden 76,7% (VJ: 74,5%) der 27.339,5 Tsd. t im Seegüterverkehr des Bundeslandes über den Hafen von Rostock abgewickelt. Gegenüber 2015 ist dies eine Steigerung von 631,4 Tsd. t bzw. von 3,1%.
- ♦ 39,6% (VJ 41,6%) des Seegüterverkehrs in Rostock wurde über den Fährverkehr abgewickelt. Im Vorjahresvergleich ist dies ein Minus von 1,7%.
- ♦ Rostock war auch der wichtigste Hafen im Passagierverkehr. Auf ihn entfielen 86,1% der 3,3 Mio. Passagiere in 2016. Gegenüber 2015 ist dies ein Minus von 1,1%. Im Vergleich hierzu verlor Sassnitz 4,6%. Die Usedomer Häfen legten dagegen wieder um 7,0% zu.

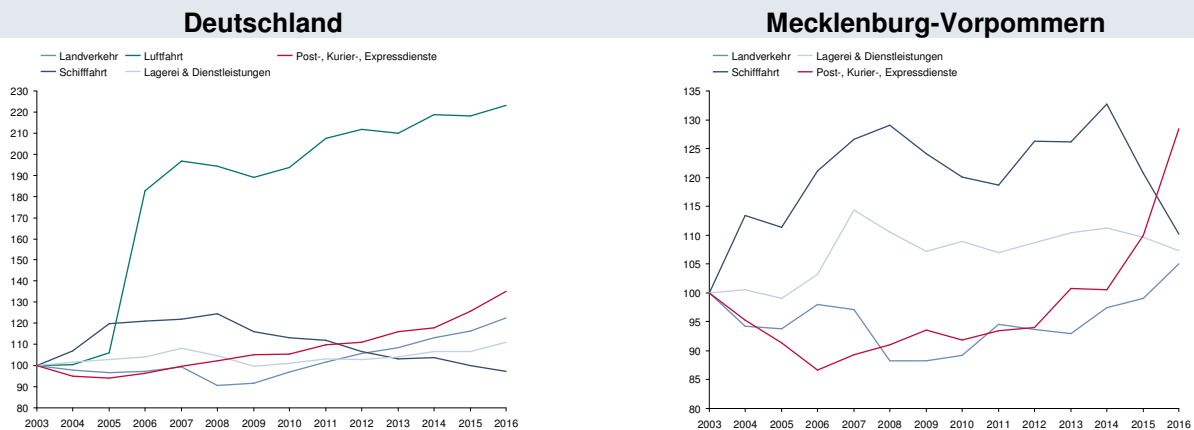
Rostock hat damit seine beherrschende Stellung in Mecklenburg-Vorpommern behauptet. Mit Ausnahme von Sassnitz (+23,1%) haben alle anderen Seehäfen in 2016 einen niedrigeren Seegüterumschlag gehabt. Gleichwohl haben Wismar und Stralsund aus unserer Sicht relativ stabile Marktanteile. Diese schwankten zwar im Zeitablauf, doch waren die Ausschläge über und unterhalb der Mittelwerte von 12,7% bzw. 3,3% in der Regel vergleichsweise gering. Sassnitz und Wolgast weisen dagegen einen eindeutig identifizierbaren negativen Trendverlauf auf.

Im Hinblick auf die Zukunft ist davon auszugehen, dass Rostock aufgrund seiner wirtschaftlichen Kraft auch weiterhin das maritime Zentrum des Landes bleiben wird. Für Wismar könnten sich eventuell Wachstumseffekte aus dem Kauf der Werft durch die Genting-Gruppe einstellen, sofern Zulieferteile auch per Schiff angeliefert werden. Im Hinblick auf die übrigen Häfen ist davon auszugehen, dass deren Entwicklung den bisherigen Trendverläufen weiter folgt.

Rostock hat seine Wettbewerbsposition in Deutschland gefestigt

Die drei großen Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern sind nach wie vor gut im Konzert der großen deutschen Häfen platziert. Beim Güterumschlag hat Rostock seinen Rang verbessert und ist mittlerweile drittgrößter Seehafen nach Hamburg und Bremerhaven. Allerdings ist der Abstand zum letztjährigen Dritten Wilhelmshaven (13,0%) sehr gering und kann sich durchaus wieder drehen. Wismar liegt 2016 knapp hinter Emden auf Platz 14 (VJ: 14) und Sassnitz auf den siebzehnten Platz.³

Indexierte Entwicklung der Beschäftigung in der Logistik-Branche (2003 = 100)



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, NORD/LB Research

Schifffahrt ist noch 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 37,1% (VJ: 37,0%) bzw. 38,9% (VJ: 38,1%) ein wichtiger Arbeitgeber in der Logistikbranche, was angesichts der Bedeutung des Straßenverkehrs unmittelbar nachvollziehbar ist.
- ♦ Sowohl in Deutschland als auch in Mecklenburg-Vorpommern ist die Anzahl der Beschäftigten im Bereich „Post-, Kurier-, Expressdienste“ fast kontinuierlich bzw. stark gestiegen, was sich aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Online-Handels fortsetzen dürfte.⁴
- ♦ Die Schifffahrt ist in Deutschland insgesamt von eher geringer Bedeutung⁵ und weist seit 2009 eine deutlich rückläufige Trendkurve aus. Stattdessen hat im bundesdeutschen Durchschnitt die Luftfahrt an Gewicht gewonnen. Diese hat im Betrachtungszeitraum einen Beschäftigungsaufbau vollzogen und mittlerweile einen Beschäftigtenanteil von 3,8% (2003: 2,1%) in der Logistikbranche.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern wies die Schifffahrt dagegen zwischen 2003 und 2014 ein starkes Wachstum (CAGR 2,6%) auf, dem anschließend ein Abbau folgt. In der Summe führt dies dazu, dass der Beschäftigtenanteil Schifffahrt mit 6,4% in 2016 wieder auf dem Niveau des Jahres 2003 (6,5%) liegt.
- ♦ Wachstumstreiber in der Logistikbranche Mecklenburg-Vorpommerns sind derzeit der Landverkehr und die Post-, Kurier- und Expressdienste.

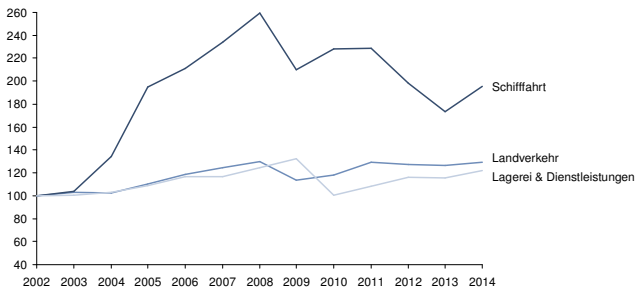
³ Quelle: Destatis, Seeschifffahrt 2015

⁴ Mecklenburg-Vorpommern Report: Handel 4.0 – Risiko oder Chance für ländliche Regionen?, Februar 2016

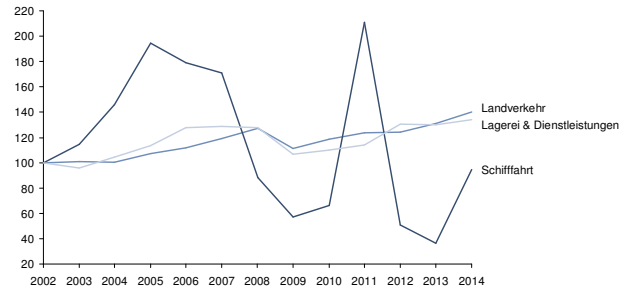
⁵ Beschäftigtenanteil der Schifffahrt 2016 = 1,4%.

Indexierte Entwicklung der Umsätze in der Logistik-Branche (2002 = 100)

Deutschland



Mecklenburg-Vorpommern



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

Umsatzentwicklung in der Schifffahrt ist Spiegel der Schifffahrtskrise

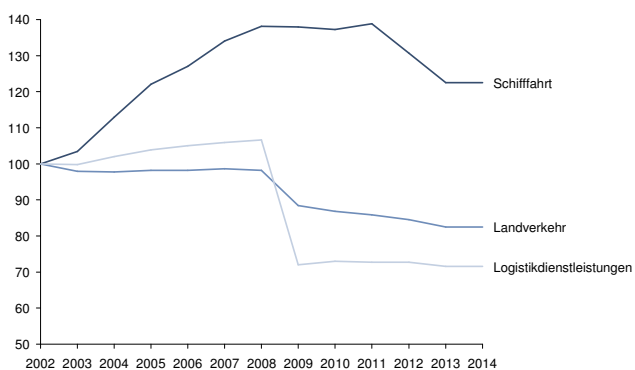
Die Umsatzentwicklung der Logistikbranche zeigt im Detail Unterschiede zwischen Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern.

- ♦ Die Schifffahrt wuchs in Deutschland bis 2008 kontinuierlich, um dann im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise nachzugeben. Von diesem Einbruch hat sie sich auch nicht mehr nachhaltig erholt, sondern befindet sich – trotz des Anstiegs in 2016 – in einer Konsolidierungsphase.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern hat sich diese Konsolidierungsentwicklung, sieht man von einem nicht erklärbaren Ausschlag in 2011 ab, früher und prägnanter vollzogen. Dementsprechend ist der Anteil der Schifffahrt an den Logistikumsätzen von 24,9% in 2002 auf 18,0% in 2014 (2013: 8,2%) gesunken.
- ♦ Die Bereiche Landverkehr und Logistik & Dienstleistungen entwickeln sich in Mecklenburg-Vorpommern zuletzt etwas dynamischer als in Deutschland. In der Summe sind die Entwicklungsverläufe allerdings ähnlich.

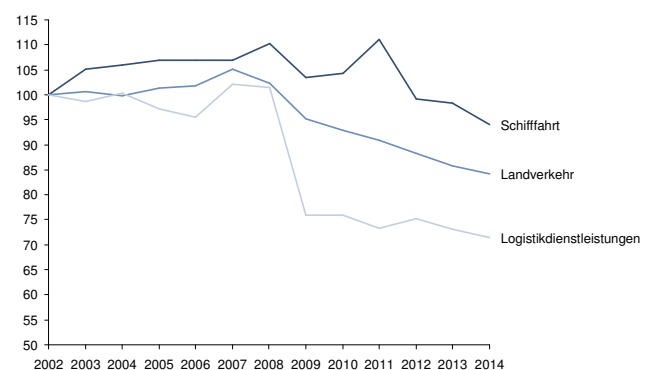
In der Summe wird damit deutlich, dass die Schifffahrtskrise deutliche Spuren bei den Umsätzen hinterlassen hat. Zwar gab es immer wieder einmal Phasen einer zwischenzeitlichen Entspannung, doch ist ein eindeutiger Negativtrend erkennbar.

Indexierte Entwicklung der Betriebe in der Logistik-Branche (2002 = 100)

Deutschland



Mecklenburg-Vorpommern



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

Auch die Entwicklung der Betriebe verdeutlicht die Wirkungen der Schifffahrtskrise

Die vorstehend getroffenen Aussagen zum Umsatz werden im Wesentlichen durch die Entwicklung bei den Betrieben bestätigt.

- ♦ Sowohl im Landverkehr als auch bei den Logistikdienstleistungen hat sich nach 2008 in Deutschland sowie in Mecklenburg-Vorpommern eine deutliche Marktkonsolidierung vollzogen. Diese ist im Bereich des Landverkehrs auch nicht abgeschlossen, was angesichts der hohen Konkurrenzintensität nicht überrascht. Bei den Logistikdienstleistungen hat sich demgegenüber auf einem niedrigeren Level ein stabiles Niveau herausgebildet.
- ♦ Die Entwicklung im Schiffsverkehr ist dagegen interessant. In Deutschland stieg die Anzahl der Betriebe zwischen 2002 und 2008 von 2.864 um 38,3% auf 3.711. Danach hat sich im Zuge der Wirtschaftskrise eine weitgehend stabile Seitwärtsentwicklung bis 2011 herausgebildet, bevor sich offensichtlich im Zuge der anhaltenden Schifffahrtskrise eine Marktberichtigung eingestellt hat.
- ♦ In Mecklenburg-Vorpommern konnte ebenfalls zwischen 2002 und 2008 ein Anstieg bei den Betrieben beobachtet werden. Dieser fiel aber mit 10,3% vergleichsweise bescheiden aus. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Häfen in Mecklenburg-Vorpommern in einem geringeren Ausmaß direkt in die großen Seegüterverkehrsströme eingebunden sind. Sie profitieren eher von dem Kurzstreckenseeverkehr. Nach dem krisenbedingten Rückgang in 2009 und 2010 gab es noch einmal vorübergehend einen Anstieg, bevor in 2010 mit 110 Betrieben ein Niveau erreicht wurde, welches unter dem Ausgangsniveau des Jahres 2002 (117 Betriebe) lag. Dies spricht dafür, dass die Betriebe wirtschaftlich zunehmend mehr von den geringen Wachstumsraten im Seegütertransport und damit auch vom Verteilverkehr von und zu den großen Seegüterhäfen beeinträchtigt werden.

Fazit: Mecklenburg-Vorpommerns Seehäfen haben sich bislang gut behauptet

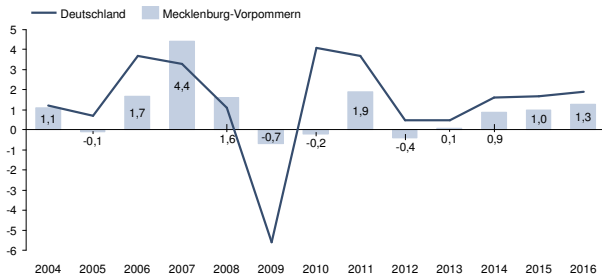
Mecklenburg-Vorpommern hat seine Wettbewerbsposition im Seegüterverkehr in Deutschland gut behauptet. Im Zeitablauf hat sich das Bundesland einen stabilen Marktanteil aufgebaut und gehalten. Dafür spricht u.a., dass sich die fünf größten Häfen des Bundeslandes unter den 20 größten Häfen Deutschlands befinden. In Bezug auf die Häfen von Rostock und Wismar sind aus unserer Sicht aufgrund der vorhandenen Strukturen und der bereits guten Einbindung in den Wirtschaftsraum Ostsee gute Aussichten für eine weitere stabile Entwicklung gegeben. In Wismar könnten sich im Zuge des Erwerbs der Werft durch die Genting-Gruppe Wachstumspotenziale ergeben, die derzeit aber nicht zuverlässig bewertet werden können. In Bezug auf Sassnitz und Wolgast sind hingegen Zweifel angebracht, da beide Häfen einen eindeutigen Negativtrend zeigen. Dies spricht dafür, dass sich der Güterverkehr zunehmend auf die beiden großen Häfen konzentriert.

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

Voraussetzung für die weitere Entwicklung des Bundeslandes im Seegüterverkehr ist jedoch, dass das Land seine geographischen Stärken in Richtung Skandinavien, Polen, Baltische Staaten und – unabhängig von den derzeitigen Sanktionen – Russland weiter nutzt. Durch die damit verbundene Konzentration auf den Kurzstreckenseeverkehr kann das Bundesland seine Stärken in der Güterverteilung in diesem Raum ausspielen. Insoweit sollten zumindest für die beiden wichtigsten Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gute Perspektiven zum Erhalt und Ausbau ihrer Marktposition vorhanden sein.

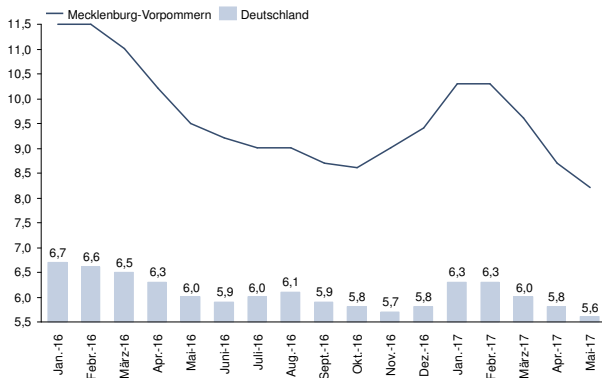
Konjunktur, Zahlen und Fakten

Reales BIP in 2016 etwas unter Bundesdurchschnitt



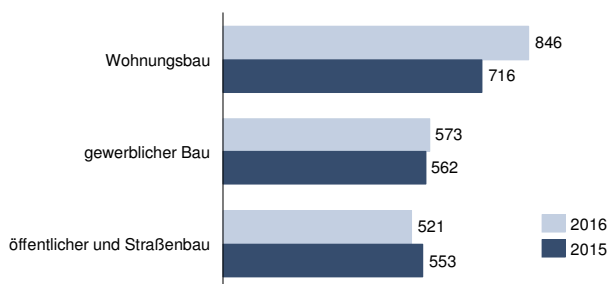
Quelle: Destatis, NORD/LB

Arbeitslosenquote deutlich über Bundesdurchschnitt



Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Baugewerbe hat sich 2017 gegenüber dem Vorjahr weiterhin positiv entwickelt



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommerns Konjunktur hat 2016 ihren 2013 begonnenen Wachstumskurs fortgesetzt. Mit 1,3% lag das reale BIP-Wachstum allerdings etwas unterhalb des bundesdeutschen Durchschnitts (1,9%).

Der wesentliche Grund hierfür lag in einer schwachen Industriekonjunktur. Das Verarbeitende Gewerbe hat 2016 Umsatzrückgänge in Höhe -2,0% zu verkräften gehabt. Die Binnenkonjunktur und vor allem die Baukonjunktur hat sich dagegen positiv entwickelt. Für 2017 rechnen wir für Mecklenburg-Vorpommern mit einem Wachstum in Höhe von 1,5% (Deutschland 1,7%).

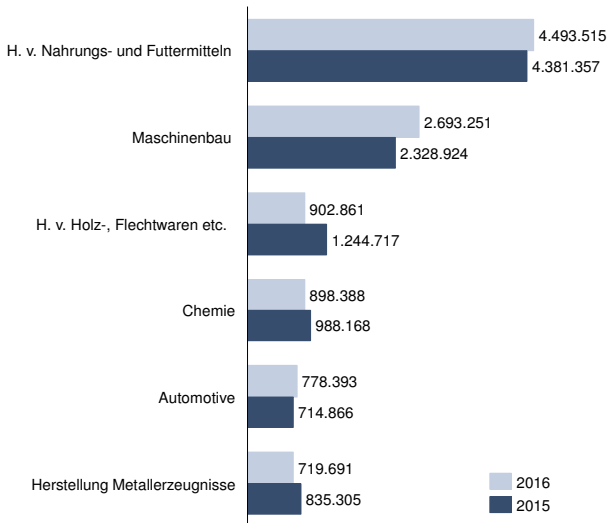
Die Arbeitslosenquote liegt in Mecklenburg-Vorpommern nach wie über dem bundesdeutschen Durchschnitt. Allerdings zeigt die Trendkurve leicht rückläufige Arbeitslosenquoten bei einem unveränderten unterjährig saisonalen Verlauf (Tourismus). Dies zeigt sich unter anderem bei der Arbeitslosenquote für den Mai 2017. Mit 8,2% lag die Quote unterhalb des Vorjahreswertes von 9,5%.

Der Arbeitsmarkt zeigt sich damit – auch angesichts der positiven Bevölkerungsentwicklung – tendenziell verbessert.

Die Umsätze des Bauhauptgewerbes haben sich in Mecklenburg-Vorpommern 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 6,0% erhöht. Sie stiegen von EUR 1.831 Mio. im Dezember 2015 auf EUR 1.940 Mio. im Dezember 2016. Treiber dieses Wachstums waren ausschließlich der Wohnungsbau mit einem Plus von 18,1% und der gewerbliche Bau (+2,0%). Der „öffentliche und Straßenbau“ war dagegen mit -5,8% im Minus.

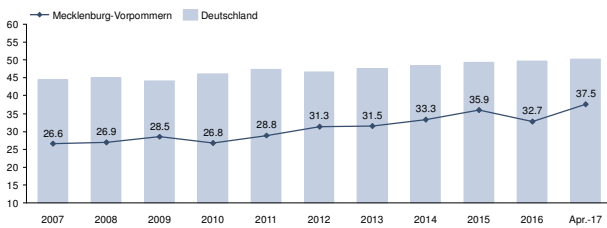
Diese Entwicklung hat sich in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres fortgesetzt. Der Umsatz im Bauhauptgewerbe stieg im Vergleich zum gleichen Vorjahreszeitraum um 11,3% an, wobei alle drei Segmente im Plus waren.

Industrieumsätze sind in der Summe 2016 um 2,0% zurückgegangen



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Exportquote unterhalb des bundesdeutschen Niveaus



Quelle: Destatis, NORD/LB

Die Umsätze des verarbeitenden Gewerbes haben in 2016 insgesamt gegenüber dem Vorjahr um -2,0% nachgegeben. Von den wichtigen Branchen waren die Nahrungs- und Futtermittelindustrie, der Maschinenbau und die Automotive-Industrie sichtbar im Plus. Alle anderen wichtigen Branchen mussten deutliche Umsatzverlust hinnehmen.

In den ersten vier Monaten des laufenden Jahres hat sich dagegen eine positive Entwicklung eingestellt. Die Umsätze des verarbeitenden Gewerbes haben sich in Summe um 3,5% gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum verbessert. Dies wird auch in den meisten wichtigen Branchen bestätigt. Vor allem der Maschinenbau und die Nahrungs- und Futtermittelindustrie sind deutlich im Plus. Die Holz-, Flecht- und Korbwaren sowie die Herstellung von Metallserzeugnissen sind bislang im Minus.

Die Exportquote zeigt sich per Ende 2016 mit 32,7% gegenüber dem Vorjahr (35,9%) schlechter. Dies hat sich aber in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres geändert. Mit einer Quote 37,5% lag die Exportquote über dem Vorjahresniveau von 32,8%. Damit hat Mecklenburg-Vorpommern gegenüber dem letzten Jahr wieder einen vernehmbaren Wachstumsimpuls aus dem Ausland erhalten und zeigt sich entsprechend international wettbewerbsfähig.

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/research.

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 (Autor der Studie)	+49 (511) 361-2972	Regionalwirtschaft	eberhard.brezski@nordlb.de
Natalja Kenkel	+49 (511) 361-9315	Regionalwirtschaft	natalja.kenkel@nordlb.de

Finanzierung

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
Jan Kastenschmidt	+49 (511) 361-9935	Kommunalgeschäfte	jan.kastenschmidt@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

17. Juli 2017