

**Wolfgang F. Driese**  
**Vorsitzender des Vorstands**  
**DVB Bank AG**

**Rede auf der ordentlichen Hauptversammlung**  
**der DVB Bank AG**  
**am Freitag, den 10. Juni 2005**  
**in Frankfurt am Main**

- Es gilt das gesprochene Wort -

### Chart 1: Standbild „Willkommen“

„Citius, altius, fortius“ – diese drei lateinischen Worte bilden den olympischen Wahlspruch. Diese drei Worte, die auf Deutsch mit „Schneller, höher, weiter“ übersetzt werden, charakterisieren das Bestreben jedes Sportlers, stets noch besser als bisher zu sein. Nicht nur für die Olympischen Spiele, sondern auch für die Entwicklung der gesamten Menschheit war der Drang nach Bestleistungen wichtig. Ohne die individuelle Leistungsbereitschaft und den Ehrgeiz der Menschen gäbe es keine Bestleistungen in Wissenschaft und Technologie. Ohne den Mut etwas Neues zu wagen, gäbe es auch keine Innovationen im Verkehrswesen.

### Chart 2: Airbus 380 Erstflug am 27. April 2005

Der erfolgreiche Erstflug des Airbus 380 am 27. April 2005 vom Airbus Testgelände bei Toulouse war wieder einmal Beweis dafür, zu welchen Höchstleistungen die Menschheit nach wie vor fähig ist. Gleichzeitig markiert dieses Ereignis auch das derzeit in der Luftverkehrsbranche vorherrschende Vertrauen in die Zukunft des Luftverkehrs. Nur wer Vertrauen in die Zukunft hat, kann auch die aktuellen Probleme angehen und lösen, von denen es in der Luftverkehrsbranche durchaus einige gibt.

Blickt man auf 2004 zurück, so war es wieder ein gutes Jahr für den Weltverkehr. Und allen Anzeichen nach wird auch das Jahr 2005 hieran anknüpfen. Die meisten Marktteilnehmer sehen mit Optimismus in die Zukunft. Auch die DVB hat Vertrauen in die Zukunft des Verkehrs – und wir verfügen über die kompetenten Mitarbeiter, die mit Begeisterung und Leistungsbereitschaft an den Finanzierungslösungen für heute und morgen arbeiten. Zahlreiche neue Finanzierungstransaktionen und Beratungsmandate im Jahr 2004 sind Beweis dafür, dass unsere Kunden mit unserer Leistung zufrieden sind und uns vertrauen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

nach dieser kurzen Einstimmung möchte ich Sie auch im Namen meiner Vorstandskollegen sehr herzlich zur ordentlichen Hauptversammlung der DVB Bank AG begrüßen.

### Chart 3: Themen der Rede

Meinen Vortrag habe ich wieder in vier Abschnitte gegliedert.

Im ersten Teil möchte ich Ihnen nochmals in einer Synopse darlegen, wie sich die Bank in den vergangenen Jahren strategisch positioniert hat und wo sie heute steht. Ich werde Ihnen dann in einem zweiten Teil erläutern, wie sich die Verkehrsmärkte entwickelt haben, wobei ich mich im Wesentlichen auf die beiden Hauptsegmente unseres Geschäfts, die Seeschifffahrt und den Luftverkehr, konzentriere. Im dritten Abschnitt werde ich Ihnen den Geschäftsverlauf und das Geschäftsergebnis des Jahres 2004 an wichtigen Ereignissen und Finanzzahlen erläutern.

Im vierten und letzten Teil meiner Ausführungen stelle ich Ihnen noch kurz das Ergebnis des ersten Quartals 2005 vor, bevor ich Ihnen einen Ausblick auf den weiteren Geschäftsverlauf dieses Jahres gebe.

#### Chart 4: Zwischenüberschrift

„Quod erat demonstrandum“ – „Was zu beweisen war“.

Mit diesem Ausspruch beendete der griechische Mathematiker Euklid jede seiner Beweisführungen. „Quod erat demonstrandum“ – dies mögen auch die Airbus Techniker gedacht haben, als der Airbus 380 vor wenigen Wochen zu seinem ersten Testflug startete. Denn dieses Flugzeug beinhaltet eine Reihe von technologischen Neuerungen, die zusammengenommen zu Kosteneinsparungen von bis zu 15 % gegenüber heutigen modernen Passagierflugzeugen führen sollen. So besteht die Außenhülle des Flugzeuges nur noch an der Unterseite aus Aluminium. Der obere Teil besteht aus einer neuartigen Verbindung von Aluminium und glasfaserverstärktem Kunststoff. Die neuen Triebwerke sind die größten und leistungsfähigsten Triebwerke, die je für ein vierstrahliges Passagierflugzeug entwickelt wurden.

#### Chart 5: Ertragsentwicklung

Auch wir haben - mit Ihrer Unterstützung, der Unterstützung der Aktionäre - etwas Neues entwickelt, nämlich eine Spezialbank für die globale Verkehrswirtschaft. Die Schlüsselfrage für uns war dabei folgende: „Kann eine Bank im internationalen Wettbewerb erfolgreich sein, wenn sie sich in einem solchen Ausmaß fokussiert, wie es die DVB getan hat? Ausgerichtet auf eine Branche – den globalen Verkehr – mit nur 450 Kundengruppen weltweit und konzentriert auf ein ausgewähltes Dienstleistungsangebot.“

Hierauf gibt es mit Blick auf den Geschäftsverlauf der DVB in den vergangenen Jahren und insbesondere mit Blick auf das Ergebnis des Jahres 2004 eine klare Antwort: „Quod erat demonstrandum“ !

Die Transformation der DVB von einer kleinen deutschen Geschäftsbank zum global agierenden Spezialisten im internationalen Transport Finance wurde Ende 2003 mit dem Verkauf der ReiseBank/CashExpress-Gruppe beendet. 2004 war somit das erste Geschäftsjahr der neuen DVB, in dem unsere Erträge fast ausschließlich im internationalen Transport Finance Geschäft generiert wurden. Und es war operativ das erfolgreichste Jahr. So stieg das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge um beachtliche 28,6 % auf 60,7 Mio Euro, während es 2003 – unter Herausrechnung des Ergebnisbeitrags von ReiseBank/CashExpress – bei 47,2 Mio Euro gelegen hatte. Die Erträge aus dem Transport Finance Geschäft stiegen dabei um 20,2 Mio Euro bzw. 17,5 % auf 135,4 Mio Euro.

#### Chart 6: Entwicklung der DVB Aktie

Die DVB Aktie stieß im vergangenen Jahr auf ein wesentlich größeres Interesse von Investoren. Die größere Nachfrage nach DVB Aktien führte im Jahresendvergleich 2004 gegenüber 2003 zu einem Kursgewinn von 18,6 % für die Aktionäre.

Die höchste Kursnotiz wurde am 27. September 2004 mit 111,00 Euro erreicht, während der niedrigste Kurs bereits am 2. Januar 2004 mit 87,50 Euro festgestellt wurde. Der Jahresschlusskurs wurde mit 103,75 Euro notiert.

Um die Aktionäre auch am verbesserten Ergebnis der DVB teilhaben zu lassen, schlagen wir die Zahlung einer Dividende von 2,00 Euro je Stückaktie vor. Das entspricht einer Dividendenrendite von 1,93 % auf Basis des Jahresschlusskurses 2004.

#### Chart 7: Entwicklung der Produkte und Geschäftsfelder

Die großen Veränderungen liegen nunmehr hinter uns. Wir bauten auf der einen Seite sukzessive unsere Kompetenz im Transport Finance auf, während wir auf der anderen Seite alle Aktivitäten aufgaben, die nicht mehr zu unserer Strategie passten. Alle heißt sämtliche, keine faulen Kompromisse. Der Aufbau und Ausbau der Transport Finance Aktivitäten umfasste vor allem die Akquisition des Aviation Portfolios der Long Term Credit Bank of Japan, den Kauf der Nedship Bank N.V. und die Schaffung des Corporate Finance Bereiches. Daneben haben wir Research Funktionen für Shipping und Aviation entwickelt, sowie Ende 2003 eine Container Business Unit für die Containerfinanzierung aufgebaut. Nach dem erfolgreichen Start der Container Business Unit haben wir Ende 2004 auch eine auf die Triebwerksfinanzierung spezialisierte Aero Engine Finance Unit geschaffen, mit der wir eine ähnlich gute Marktposition erreichen möchten.

Auf der anderen Seite haben wir unsere Inlandsfilialen geschlossen, das nicht strategiekonforme Kreditgeschäft bis auf einen ganz geringen Restbestand abgebaut, die Zentralbankfunktion für die Sparda-Banken aufgegeben und schließlich die Reise-Bank/CashExpress-Gruppe verkauft.

Diese Entwicklung wurde begleitet vom Aufbau einer vollständig neuen IT Plattform und der Durchführung des allgemeinen Kostensenkungsprogramms CHANGE. Zusammenfassend lässt sich sagen: Wir haben im laufenden Betrieb die alte DVB geschlossen und eine neue DVB aufgebaut – und dies alles bei stetig verbesserten Gesamtergebnissen und kontinuierlicher Zahlung einer guten Dividende.

#### Chart 8: Von regionaler zu globaler Präsenz

1997 verfügte die Bank noch über 19 inländische Filialen, von denen heute nur noch Frankfurt als Zentrale und Hamburg als Standort für unser Geschäft mit deutschen Reedern übrig geblieben sind. Unser heutiges Standortnetz spiegelt die Globalität des Verkehrs und die Internationalität unserer Kunden und Mitarbeiter wider. Wir sind heute an allen wichtigen Finanz- und Verkehrszentren der Welt mit eigenen Büros vertreten und decken gleichzeitig sämtliche Zeitzonen der Welt ab.

#### Chart 9: Vom Non-Core zum Transport Finance Fokus

Die Entwicklung des Kundenkreditvolumens spiegelt ebenfalls den Komplettumbau der Bank wider. Betrug das Kundenkreditvolumen im Jahr 1997 1,6 Milliarden Euro mit nur zwei Auslandskrediten, so verfügte die Bank Ende vergangenen Jahres über ein Kundenkreditvolumen im Umfang von 8,16 Milliarden Euro.

97 % unseres heutigen Portfolios stammen aus Transport Finance; lediglich 3 % unseres Portfolios beinhalten noch kleine Restbestände des alten Portfolios, das wir in den vergangenen Jahren zügig abgebaut haben und in den nächsten Jahren auf Null bringen werden.

#### Chart 10: Mitarbeiter

Nach dem zum Jahresende 2003 weitgehend abgeschlossenen Restrukturierungsprozess waren im vergangenen Jahr nur noch wenige Personalanpassungsmaßnahmen notwendig. Die Mitarbeiterzahl in der DVB belief sich am Jahresende 2004 auf 356.

22 Mitarbeiter befanden sich dabei in der Freiphase der Altersteilzeit, im Mutterschutz oder in der Elternzeit, so dass die Zahl der aktiven Mitarbeiter –wie hier gezeigt- 334 umfasste. Während die Zahl der Stabs- und Servicekräfte weiter auf 120 sank, erhöhte sich die Zahl unserer Transport Finance Spezialisten im Zuge des Aufbaus unserer Geschäftsaktivitäten nochmals um 9 auf insgesamt 191 Mitarbeiter im Transport Finance.

Mit dem Wandel der Bank hat sich auch die Qualifikation und Zusammensetzung der Mitarbeiter verändert. In den vergangenen Jahren ist uns der Aufbau einer hochspezialisierten Mannschaft gelungen. Alle Mitarbeiter verfügen über praxiserprobte Kenntnisse innovativer Strukturierungs- und Finanzierungsinstrumentarien und über tiefe Branchenkenntnisse in den von ihnen betreuten Segmenten Shipping, Aviation, Land Transport und Transport Infrastructure. So verfügt zum Beispiel jeder einzelne Mitarbeiter in unserem sehr jungen Aviation Team über eine Berufserfahrung in der Luftverkehrsfinanzierung von durchschnittlich 10 Jahren. Diese Kompetenz zeichnet uns aus, differenziert uns vom Wettbewerb.

#### Chart 11: Nationalitäten im Transport Finance

Die Internationalität unseres Geschäftes spiegelt sich auch in der Internationalität unserer Transport Finance Mitarbeiter wider. 76 % der Transport Finance Mitarbeiter haben eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit, und Englisch ist nicht nur die „Lingua Franca“ des internationalen Verkehrs, sondern auch die Unternehmenssprache innerhalb der DVB. Auch unser Vorstand hat eine internationale Zusammensetzung, und ich darf an dieser Stelle sagen, dass ich mich besonders darüber freue, dass wir mit Bertrand Grabowski einen ausgewiesenen Fachmann auf dem Gebiet der Flugzeugfinanzierung für den DVB Vorstand gewinnen konnten. Ich darf ihn von dieser Stelle, auch im Namen meiner Vorstandskollegen, nochmals recht herzlich willkommen heißen. Seine Kompetenz und Erfahrung wird uns weiter voranbringen.

#### Chart 12: Produkte und Geschäftsfelder

Was vor Jahren Vision war, haben wir erreicht. Wir sind ein weltweit führender Finanzdienstleister im internationalen Transport Finance. Unser Geschäft ruht auf den vier Marktsäulen Shipping, Aviation, Land Transport und Transport Infrastructure.

Mit unseren drei Produkten Strukturierte Finanzierung, Distribution und Corporate Finance sind wir für unsere Kunden zu unverzichtbaren Beratungs- und Finanzierungspartnern geworden.

#### Chart 13: Zwischenüberschrift

Ich komme nun zum zweiten Teil meiner Ausführungen, in dem ich Ihnen die Verkehrsmarktentwicklung des vergangenen Jahres erläutern möchte. War das Jahr 2003 für die Weltseeschifffahrt bereits ausgezeichnet verlaufen, so fiel das Jahr 2004 noch besser aus. In allen wichtigen Segmenten blieben die Charraten weiter auf einem sehr hohen Niveau, wenn auch die Märkte zwischenzeitlich durchaus volatil waren. Niemals zuvor gab es jedoch einen gleichzeitigen Ratenboom in allen wichtigen Schifffahrtssegmenten derartigen Ausmaßes. In der Vergangenheit waren Ratenhöchststände meist von wesentlich kürzerer Dauer als jene, die wir in den vergangenen Monaten beobachten konnten. Hauptursache dieser außergewöhnlichen Marktbedingungen war 2004 vor allem das starke Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft, auf das ich etwas später noch näher eingehen werde. Aufgrund der überaus positiven Marktentwicklungen in der Weltseeschifffahrt blieb das Neubaufauftragsvolumen anhaltend hoch und die Schiffspreise legten auch für Gebrauchttonnage aufgrund der bestehenden Marktlage weiter zu.

Was den Luftverkehr betrifft, so kehrte dieser im vergangenen Jahr auf den alten Wachstumspfad zurück. Diese Wende in der Entwicklung war erwartet worden, nachdem das Jahr 2003 unter anderem unter dem Irak-Konflikt, den weltweiten Terrorismus-Aktivitäten sowie SARS gelitten hatte. Allerdings übertraf das Luftverkehrsaufkommen dann allerdings doch noch die Zahlen des Jahres 2000, das das letzte Rekordjahr des Luftverkehrs war, bevor der Luftverkehr in Folge einer sich abschwächenden Weltkonjunktur sowie der Ereignisse vom 11. September 2001 in seine bislang größte Krise stürzte. So lag die Verkehrsleistung im Passagierluftverkehr 2004 – gemessen in Passagierkilometern – knapp 3 % über der des Jahres 2000. Und im Luftfrachtverkehr übertraf die Verkehrsleistung 2004 – gemessen in Luftfrachttonnenkilometern – die Zahl des Jahres 2000 sogar um rund 15 %.

Weltweit sahen wir im vergangenen Jahr eine weitere Expansion von Low Cost Airlines. Diese Entwicklung unterstreicht das ungebrochene Interesse der Menschen am Produkt „Fliegen“, bewirkte aber auch einen weiterhin anhaltenden Druck auf die Erträge der traditionellen Linienfluggesellschaften bzw. Netzwerk-Carrier. Diese verfehlten vielfach ihre Finanzziele. Bei allen Fluggesellschaften werden Kostensenkungsprogramme durchgeführt. Die Fluggesellschaften sind auch insgesamt sehr vorsichtig, was den Aufbau von neuen Kapazitäten betrifft, was man daraus ersehen kann, dass die Ladefaktoren im vergangenen Jahr weiterhin auf hohem Niveau geblieben sind. Der größte Unsicherheitsfaktor für die Luftverkehrsbranche ist nach wie vor der Rohölpreis und damit die Entwicklung der Kerosinpreise. Im vergangenen Jahr war ein Höchststand im Oktober erreicht worden. Die Flugzeugwerte und Leasingraten stabilisierten sich im vergangenen Jahr dagegen weiter, und der zunehmende Optimismus der Branche schlug sich in einem Anstieg bei den Flugzeugneubestellungen auf 939 Einheiten im Vergleich zu 796 Flugzeugen im Vorjahr nieder. Auch die Anzahl der geparkten Flugzeuge nahm deutlich ab. Zwar waren zum Jahresende 2004 noch 2.100 Jets westlicher Produktion geparkt, doch darunter befanden sich lediglich 650 Jets moderner Bauart, von denen nach unserer Research Einschätzung angenommen werden kann, dass sie wieder in den normalen Flugbetrieb integriert werden.

Im Landverkehr herrscht weiterhin ein intensiver Wettbewerb zwischen Straße und Schiene, doch dürfte der seit Jahren zu beobachtende Abwärtstrend im Schienenbereich zumindest in Europa die Talsohle erreicht haben. Auch in den USA entwickelten sich die Eisenbahnmärkte im vergangenen Jahr sehr positiv, und die gute wirtschaftliche Verfassung der amerikanischen Wirtschaft führte zu einer verstärkten Nachfrage nach Güterwaggons und Lokomotiven wie auch zu steigenden Mietraten. Stabile Rahmenbedingungen in Europa erlaubten die Fortsetzung von Investitionen in den Schienen-Personenverkehr und den nationalen sowie internationalen Güterverkehr. Auch der Markt für internationale Projektfinanzierungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben erlebte 2004 wieder einen deutlich spürbaren Aufschwung. Finanzierungen in Form von Public Private Partnership Modellen finden weiterhin großen Anklang.

Wie bereits erwähnt, war China im vergangenen Jahr ein wesentlicher Einflussfaktor für die positive Entwicklung der internationalen Seeschifffahrt. China erfreute sich einer ungebrochenen Attraktivität bei internationalen Direktinvestitionen und auch in den Medien war China ein Dauerthema. Auch wir, die DVB, sind in China bereits seit längerem aktiv. Zum einen sind wir über unser Büro in Hongkong in der Schiffsfinanzierung engagiert, zum anderen ist China ein Zukunftsmarkt für die Flugzeugfinanzierung und auch hier sind wir bereits seit geraumer Zeit - ausgehend von unserer Tochtergesellschaft in Singapur - aktiv.

Dass die DVB in Asien bereits eine anerkannte Größe ist, beweist auch die Verleihung der Auszeichnung „Bester Schiffsfinanzierer 2004 in Asien“ durch die renommierte Zeitschrift „Maritime Asia“.

#### Chart 14: Wirtschaftswachstum Chinas

Die Wachstumsraten der chinesischen Volkswirtschaft sind durchaus beachtlich. Im vergangenen Jahr wuchs das Brutto sozialprodukt um 9,5 % und erreichte dabei einen absoluten Betrag von 1.600 Milliarden US-Dollar. Gemessen an dieser Zahl rangiert China unter den fünf größten Wirtschaftsmächten und liegt damit in etwa gleichauf mit Frankreich und Großbritannien. Gemessen am Pro-Kopf-Brutto sozialprodukt von lediglich 1.250 US-Dollar liegt China mit seiner Bevölkerung von 1,3 Milliarden Menschen allerdings noch auf dem Niveau eines Entwicklungslandes. Es ist im vergangenen Jahr viel darüber spekuliert worden, ob die Wirtschaftsentwicklung in China bereits Anzeichen einer Überhitzung aufweist, und die chinesische Zentralregierung hat durchaus erkannt, dass ein ungebremstes Wirtschaftswachstum für die weitere Entwicklung des Landes nicht uneingeschränkt positiv ist. Angesichts von knapp 10 Mio Arbeitsplätzen, die jedoch in der nächsten Zeit Jahr für Jahr geschaffen werden müssen, weil die Bevölkerung weiterhin wächst und zudem Arbeitnehmer durch eine Restrukturierung der Staatsbetriebe freigesetzt werden, ist davon auszugehen, dass die Wachstumsraten in den kommenden Jahren auf jeden Fall nicht unter 7 % fallen werden. Vor allem die 800 Millionen Menschen, die auf dem Land leben, erwarten ihren Anteil an der Entwicklung Chinas.

#### Chart 15: Wachstumsprognose 2005

Dementsprechend gehen auch die Prognosen für das laufende Jahr 2005 von einem Wirtschaftswachstum aus, das nicht unter 7 % liegen wird, aber dennoch vermutlich unter dem des Vorjahres liegen könnte, weil – wie schon angedeutet – die Regierung entsprechende Maßnahmen zur Abkühlung der Wirtschaftsentwicklung durchgeführt hat.

#### Chart 16: Weltweiter Containerumschlag /1

Das Wirtschaftswachstum Chinas basiert vor allem auf einem starken Exportwachstum, wobei mehr als 50 % der Exporte aus Produktionen stammen, in denen ausländisches Kapital investiert wurde. Der Exportboom aus China ist die Ursache wachsender Containerverkehre in Richtung der Hauptabsatzmärkte Nordamerika und Europa. Betrachtet man Asien insgesamt, so hat sich seit 1995 der Containerumschlag in dieser Region fast verdreifacht auf nunmehr 181 Mio TEU, während sich der Containerumschlag in Europa im gleichen Zeitraum um 119 % auf 72 Mio TEU und in Nordamerika nur um 81 % auf 40,3 Mio TEU erhöht hat.

#### Chart 17: Weltweiter Containerumschlag /2

Insgesamt ist der weltweite Containerumschlag von 145 Mio TEU im Jahr 1995 auf über 355 Mio TEU im vergangenen Jahr und somit um 145,1 % gestiegen. Gleichzeitig hat sich in diesem Zeitraum der Marktanteil Asiens am weltweiten Containerumschlag von 45 % im Jahr 1995 auf nunmehr 52 % im vergangenen Jahr erhöht. Schauen wir noch einmal auf die Entwicklung des Containerumschlags in China, so erleben wir in diesem Segment derzeit einen ungebrochenen Boom.

#### Chart 18: Führende Containerumschlagshäfen in China

Die großen, führenden Containerseehäfen werden kontinuierlich ausgebaut. Schanghai ist derzeit der größte Containerseehafen Chinas.

#### Chart 19: Top 20 Containerseehäfen der Welt

Unter den 20 größten Containerseehäfen rangierte Schanghai bereits im vergangenen Jahr auf Platz 3, nach Hongkong und Singapur, wobei die Wachstumsrate gegenüber dem Vorjahr von 29 % die Wachstumsdynamik dieses Hafens unterstreicht. Abgesehen von Hongkong zählen bereits fünf chinesische Seehäfen zu den Top 20 Containerseehäfen der Welt.

Die Wachstumsraten zeigen es: Es sind in den kommenden Jahren noch erhebliche Investitionen in den weiteren Ausbau der Containerhäfen in China erforderlich. Gleiches gilt im Übrigen auch für die Verkehrsverbindungen von den Seehäfen in das Hinterland. Und auch die Containerschifffahrt stellt sich auf weiteres, deutliches Wachstum ein.

Nicht nur die Containerschifffahrt, sondern auch die Dry Bulk Märkte waren in nicht unerheblichem Maße vom China-Faktor beeinflusst. Hier wirkten sich vor allem gestiegene Eisenerzimporte und Kokshandel aus. Sie führten zu einem anhaltend hohen Ratenniveau auf den Dry Bulk Märkten.

#### Chart 20: Wachsende Eisenerzimporte

Hintergrund der großen steigenden Eisenerzimporte ist die wachsende Stahlnachfrage in China, die zum größten Teil aus der derzeit noch ungebremsten Bautätigkeit im Land resultiert. 70 % des Stahlverbrauchs Chinas hängen unmittelbar mit der Bauwirtschaft zusammen. Insbesondere in den großen Städten des Landes entstehen kontinuierlich neue Wohnungs- und Büroeinheiten. Da in den kommenden Jahren mit einer zunehmenden Urbanisierung des Landes zu rechnen ist, wird der Stahlboom vermutlich noch für einen längeren Zeitraum anhalten. Die Eisenerzminen der Hauptproduzenten Australien und Brasilien arbeiten bereits an den Kapazitätsgrenzen. Insbesondere die wachsende Nachfrage Chinas nach Eisenerz aus Brasilien schlägt unmittelbar auf die Nachfrage nach Schiffstonnage durch, da der Schiffsumlauf zwischen Brasilien und China knapp viermal länger ist als der zwischen Australien und China.

#### Chart 21: Entwicklung der Rohölimporte bis 2030

Seit einigen Jahren ist China auch ein Netto-Importeur von Rohöl. Hintergrund dieser Entwicklung ist vor allem die sprunghaft wachsende Motorisierung des Landes. Es ist damit zu rechnen, dass der Fahrzeugbestand des Landes von heute knapp 25 Mio Pkw, Lkw und Bussen in wenigen Jahren auf 100 bis 120 Mio Einheiten ansteigen wird. Da die Ölreserven im eigenen Land begrenzt sind, wird China zukünftig vermehrt auf Importe zurückgreifen müssen. Die Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 knapp 80 % des Rohölbedarfs Chinas durch Importe gedeckt werden müssen. Hiervon werden die Tankermärkte profitieren.

#### Chart 22: Entwicklung der Erdgasimporte bis 2030

Eine ähnliche Entwicklung ist für den Erdgasbedarf zu erwarten. Während zurzeit der Verbrauch von Erdgas noch weitgehend durch landeseigene Reserven gedeckt werden kann, gehen Prognosen davon aus, dass im Jahr 2030 ungefähr 30 % des Erdgasbedarfs durch Importe gedeckt werden müssen. Dies wird positive Impulse für die Gastankerschifffahrt mit sich bringen.

Alle diese Entwicklungen zusammen genommen lassen erwarten, dass China in den kommenden Jahren ein wichtiger Faktor für die Schifffahrtsmärkte bleiben wird.

#### Chart 23: Entwicklung des innerchinesischen Luftverkehrsstreckennetzes

Auch im Luftverkehr wird China schon seit längerem als wichtiger Zukunftsmarkt gesehen. Schon in den vergangenen Jahren ist der Luftverkehr stark gewachsen, was sich in einer Vielzahl neuer Streckenverbindungen niedergeschlagen hat. Gleichzeitig hat China den Luftverkehr neu strukturiert und damit den Markteintritt neuer Anbieter ermöglicht.

#### Chart 24: Luftverkehrswachstum China – Boeing Prognose

In den kommenden Jahren soll nach Einschätzung von Boeing das Luftverkehrsaufkommen Chinas jährlich um 8,1 % zulegen. Zwar sind diese Wachstumsraten sehr hoch, doch da sie auf einem heute noch sehr niedrigen absoluten Luftverkehrsaufkommen aufsetzen, wird China erst im Jahr 2023 das Luftverkehrsaufkommen erreichen, das Gesamteuropa bereits 2003 erreicht hatte.

#### Chart 25: Luftverkehrswachstum China – Flugzeugbestellungen

Boeing schätzt, dass China in den kommenden 20 Jahren einen Bedarf für 2.293 Flugzeuge mit in einem Gesamtumsatzwert von 183 Milliarden US-Dollar in den verschiedenen Segmenten entwickelt. Von heute 777 Flugzeugen wird sich der Gesamtbestand bis zum Jahr 2023 auf insgesamt 2.801 Flugzeuge erhöhen. Auch Airbus geht von ähnlichen Entwicklungen in China aus. Man rechnet bei Airbus mit einem jährlichen Wachstum in den kommenden 20 Jahren von 8,2 %, mit einem überproportionalen Wachstum im innerchinesischen Luftverkehr. An dieser Entwicklung wird die DVB teilhaben.

Alle positiven Perspektiven werden sich allerdings nur dann materialisieren, wenn die politische Stabilität des Landes China erhalten bleibt. Es ist eine große Herausforderung für die chinesische Regierung, ein derart großes und in seiner regionalen Entwicklung teilweise sehr heterogenes Land zusammenzuhalten. Von besonderer Bedeutung wird es dabei sein, den im Hinblick auf die Beschäftigung nach wie vor sehr großen landwirtschaftlichen Sektor an dem allgemeinen Wirtschaftswachstum partizipieren zu lassen, um langfristig das Entstehen sozialer Spannungen zu vermeiden. Neben vielen Chancen bleiben somit auch Risiken bestehen, die wir gleichfalls beobachten müssen. Vor wenigen Wochen nahm ich an einem Empfang des chinesischen Präsidenten Herrn Hu teil. Er nannte sein Land eine sozialistische Marktwirtschaft – ein Gegensatz in sich, doch besser kann man den Spagat dieses Riesenreiches nicht beschreiben.

#### Chart 26: Zwischenüberschrift

Meine sehr verehrten Damen und Herren,  
sehr geehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

ich komme nun zum dritten Teil meiner Ausführungen: Die Erläuterung der Kernpunkte der Geschäftsentwicklung Ihrer DVB Bank im vergangenen Jahr.

#### Chart 27: Kernpunkte der Geschäftsentwicklung

Auch 2004 konnten wir wieder ein lebhaftes Transport Finance Neugeschäft verzeichnen. Unser Corporate Finance-Beratungsgeschäft haben wir weiter ausgebaut. Mit Erträgen von 20,9 Mio Euro übertrafen unsere Corporate Finance Produkte dabei unsere mittelfristigen Erwartungen. Bedenken Sie, diese Aktivitäten haben wir erst in den vergangenen zwei Jahren aufgesetzt. Wir sind daher hochzufrieden, dass sich unsere Investitionen in diesen Bereich so schnell ausgezahlt haben. Gleiches gilt für unsere Container Business Unit, durch die wir unsere Produktpalette im Corporate Lending ausgeweitet haben.

Sie war im ersten vollständigen Geschäftsjahr mit Erträgen von 5,5 Mio Euro sehr erfolgreich tätig. Mit der Gründung der Aero Engine Finance Unit im November 2004 streben wir einen ähnlichen Erfolg in der Triebwerksfinanzierung, einem prosperierenden Segment des Aviation Marktes, an.

Da das internationale Transport Finance Geschäft nach wie vor im Wesentlichen ein US-Dollar basiertes Geschäft ist, entfällt auch ein Großteil unserer Erträge auf diese Währung. So waren 2004 auf Konzernebene 73,2 % unserer Erträge in US-Dollar denominated. Auf der anderen Seite erstellen wir unseren Jahresabschluss auf Euro-Basis. Dementsprechend wird jeder Jahresabschluss der DVB in besonderer Weise von der Wechselkursrelation des Euro zum US-Dollar geprägt.

#### Chart 28: Entwicklung US-Dollar ggü Euro

Während wir in den ersten drei Jahren nach der Euro-Einführung eher kleinere Ausschläge in der Kursentwicklung gegenüber der US-Währung nach oben und unten beobachten konnten, begann der Euro ab Anfang 2002 deutlich an Stärke gegenüber dem US-Dollar zu gewinnen. Auch im vergangenen Jahr blieb die US-Dollar Schwäche gegenüber dem Euro weitgehend bestehen. Insgesamt verlor der US-Dollar seit Anfang 2000 gegenüber dem Euro um 24,1 % an Wert.

Da in unserer Gewinn- und Verlustrechnung den US-Dollar getragenen Erträgen Kosten gegenüber stehen, die in großem Umfang in Euro anfallen, sicherten wir die erwarteten US-Dollar Überschüsse aus dem Zins- und Provisionsgeschäft durch Kurssicherungsgeschäfte ab. Dadurch blieben diese Ertragsgrößen vom Dollarverfall unterjährig weitgehend unberührt. Dennoch mussten wir im Jahr 2003 zusätzlich 15 % gegenüber dem Vorjahr 2002 und in 2004 weitere 9 % der Erträge in US-Dollar erwirtschaften, um das gleiche Ergebnis in Euro zu erzielen. Um also unsere wirkliche Leistung zu bewerten, müssen Sie die Währungsentwicklung bei der Einschätzung unserer Wachstumsraten berücksichtigen.

Weiterhin schlug sich die Währungsrelation „starker Euro zu schwächerem US-Dollar“ erneut in der Entwicklung unseres Kreditportfolios nieder. So bewirkte das lebhafte Transport Finance Neugeschäft 2004 ein starkes Portfoliowachstum auf US-Dollar-Basis, das sich allerdings aufgrund des schwächeren US-Dollars auf Euro-Ebene nicht entsprechend widerspiegelte. Zunächst möchte ich Ihnen die Portfolioentwicklung auf Euro Basis erläutern:

Das gesamte Kundenkreditvolumen, in dem auch unwiderrufliche Kreditzusagen, Garantien und Bürgschaften enthalten sind, belief sich im Jahr 2004 auf 8,16 Milliarden Euro. Gegenüber dem Jahr 2003 verzeichnete das Kundenkreditvolumen somit einen Anstieg um 7,4 % auf. In diesem Wert sind noch knapp 250 Mio Euro an restlichen, nicht mehr strategiekonformen Engagements aus dem Bereich D-Marketing enthalten. Gegenüber dem Vorjahr wurde dieser Bestand nochmals um 79 Mio Euro und damit um rund 24 % reduziert.

### Chart 29: Transport Finance – Portfolio Entwicklung in Mrd Euro

Das Transport Finance Kreditvolumen auf Euro Basis gliedert sich in die abgebildeten Portfolioteile. Mit 52,5 % stellte Shipping den größten Anteil am Gesamtportfolio, gefolgt von Aviation mit 27,9 % und Land Transport mit 11,3 % sowie Transport Infrastructure mit 6,6 %.

Unter strategischen Aspekten streben wir weiterhin eine Portfolioaufteilung von je 40 % in Shipping und Aviation und 20 % in Land Transport /Transport Infrastructure an.

### Chart 30: Transport Finance – Portfolio Entwicklung in Mrd US-Dollar

Auf Dollarbasis zeigt sich dagegen, dass unser Transport Finance Portfolio um 17,4 % von 9,17 Milliarden US-Dollar auf 10,77 Milliarden US-Dollar ganz erheblich gewachsen ist. Zusammenfassend lässt sich somit nochmals festhalten: Aufgrund der Kursentwicklung des US-Dollar zum Euro wuchsen die Volumina der Transport Finance Portfolien auf US-Dollar-Basis doppelt so stark wie auf Euro-Basis.

### Chart 31: Transport Finance Portfolio 2004/2003

Im Folgenden möchte ich noch auf einige Einzelheiten der Entwicklung unseres Transport Finance Portfolios eingehen. Wie schon gesagt, war das Transport Finance Geschäft im vergangenen Jahr weiterhin lebhaft. So konnten wir 191 Neugeschäfte abschließen, was gegenüber 2003 einer Steigerung um 41 Transaktionen entspricht. Der Umfang des Neugeschäftes konnte dabei um 39,2 % auf 3,61 Milliarden Euro gesteigert werden, von denen wir 546 Mio Euro weitersyndizierten und somit 3,06 Milliarden Euro in unsere Bücher nahmen.

In Aviation konnten wir im vergangenen Jahr 52 Geschäfte abschließen, wobei sich die Konditionen bei neuen Krediten nochmals deutlich auf 206 Basispunkte verbesserten. Das weiterhin positive Marktumfeld in verschiedenen Schifffahrtssegmenten konnten wir 2004 ebenfalls zu einer weiteren, sehr selektiven Geschäftsexpansion nutzen. Die Anzahl von Neuengagements stieg von 89 im Vorjahr auf 110. Die Brutomarge bei Neuengagements blieb dabei mit 144 Basispunkten auf einem hohen Niveau konstant. Im Bereich Land Transport, in dem wir Rail-, sowie Road und Logistics Aktivitäten gebündelt haben, wurden 20 Neugeschäfte abgeschlossen, wobei die Zinsmargen für diese Geschäfte auf 139 Basispunkte gesteigert werden konnten. Auch dieser Bereich wird damit zunehmend attraktiv für die DVB. Unser Transport Infrastructure Team brachte im vergangenen Jahr schließlich 6 neue Transaktionen auf den Weg, und auch hier konnte mit durchschnittlich 177 Basispunkten bei den neuen Projektfinanzierungen nochmals zugelegt werden.

Lassen Sie mich die Portfolio Betrachtung mit folgender Bemerkung abschließen: Angesichts einer fast unverändert gebliebenen Mitarbeiterzahl der DVB stellt die absolute Zunahme der Zahl der Transaktionen, wie auch das Wachstum des Gesamtportfolios eine beachtliche Leistung aller Mitarbeiter der DVB dar. Hierfür möchte ich an dieser Stelle allen Mitarbeitern Dank und Anerkennung für ihr Engagement aussprechen.

Lassen Sie mich jetzt noch auf einige weitere wichtige Finanzzahlen eingehen.

### Chart 32: Wesentliche Passiva

Die Verbindlichkeiten der DVB stiegen insgesamt leicht um 2,0 % auf 8,22 Milliarden Euro gegenüber dem Vorjahr. Was sich aber deutlich verändert hat, ist die Zusammensetzung der Passiva. Dies hängt damit zusammen, dass die Sparda-Banken die Liquiditätsausgleichsfunktion zum 31. Dezember 2004 gekündigt hatten. Dieser Liquiditätsausgleich, den wir im Rahmen der Zentralbankfunktion seit 1992 für die Sparda-Banken wahrnahmen, ist zum Jahresbeginn auf die DZ BANK AG als neue Zentralbank der Sparda-Gruppe übergegangen. Der Übergang des Liquiditätsausgleichs bewirkte einen verminderten Einlagenbestand der Sparda-Banken zum Jahresende von nur noch 394 Mio Euro. Hierauf hatten wir uns vorbereitet und im Verlauf der Jahre 2003 und 2004 unsere Emissionstätigkeit stark ausgeweitet. So begaben wir neben den Emissionen unter dem Debt Issuance- und dem Commercial Paper Programm verstärkt Schuldscheindarlehen. Insgesamt sind die verbrieften Verbindlichkeiten somit um 27,3 % gestiegen. Alle Emissionen der DVB waren am Markt sehr gefragt, d. h. wir haben dadurch bewiesen, dass wir in der Lage waren, die entfallene Liquiditätsausgleichsfunktion zu kompensieren - oder in anderen Worten: „Quod erat demonstrandum!“.

### Chart 33: Entwicklung Grundkapital und offene Reserven

Die Ausgabe neuer Aktien im Rahmen unseres Mitarbeiter-Programms „DVB Shares“ erhöhte das Grundkapital leicht von 77,2 Mio Euro auf 77,6 Mio Euro. Da der Eintrag der neu begebenen Aktien aus diesem Programm erst im Februar 2005 erfolgte, weisen wir in der Bilanz zum Stichtag 31. Dezember 2004 noch 77,2 Mio Euro aus. Der Fonds für allgemeine Bankrisiken nach § 340 g HGB blieb auf Konzernebene mit 82,4 Mio Euro unverändert, nachdem wir 2003 aus dem Veräußerungsgewinn von ReiseBank und CashExpress 74 Mio Euro zugeführt hatten. Auf Konzernebene wurden den anderen Gewinnrücklagen 26,4 Mio Euro zugeführt, so dass die Rücklagen um 9,8 % auf 296,6 Mio Euro stiegen.

Da die internationalen Transport Finance Engagements – wie schon erwähnt - zu 73,2 % in US-Dollar denominierten, beeinflusste die Kursentwicklung und die Umrechnungsrelation auch die Risikoaktiva und damit die Entwicklung der Kapitalquoten.

Die Gesamtkapitalquote ging leicht von 11,1 % auf 10,7 % zurück und die Kernkapitalquote veränderte sich marginal von 6,8 % auf 6,7 %.

### Chart 34: Überblick: Gewinn- und Verlustrechnung

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich möchte Ihnen nun die einzelnen Komponenten der Gewinn- und Verlustrechnung erläutern. Zu den Erläuterungen der Ertragsentwicklung folgende Vorbemerkung: In den Jahresabschluss 2003 floss letztmalig das Ergebnis der ReiseBank/CashExpress-Gruppe ein – das Ergebnis des Jahres 2004 ist dagegen auf das Kerngeschäft Transport Finance gegründet.

Um eine bessere Vergleichbarkeit der GuV-Größen beider Geschäftsjahre zu ermöglichen, haben wir die Erträge und Aufwendungen der ReiseBank/CashExpress aus der Konzern-GuV des Jahres 2003 herausgerechnet.

Danach stiegen die Regulären Erträge um 9,7 % auf 148,4 Mio Euro. Der Verwaltungsaufwand (inkl. Abschreibungen) bewegte sich mit 93,3 Mio Euro leicht unter Vorjahresniveau. Damit haben wir nach Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen aus CHANGE das angestrebte Kostenniveau zielkonform erreicht. Der Saldo der Sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verminderte sich weiter von 7,4 Mio Euro auf 5,6 Mio Euro. Gründe hierfür waren – wie im Vorjahr - insbesondere die Auflösung nicht erforderlicher Rückstellungen, auslaufende Leasingverträge und Umsatzsteuererstattungen.

Das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge erreichte mit 60,7 Mio Euro einen Rekordstand. Gegenüber dem Vorjahr verbesserte es sich um 28,6 %. Nochmals der Hinweis: bereinigt um Währungsveränderungen liegt der Anstieg bei rund 38 %. Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft ging um 42,6 % von 20,9 Mio Euro auf 12,0 Mio Euro zurück. Die Hintergründe für diese Entwicklung werde ich Ihnen an späterer Stelle noch näher erläutern. Aufgrund des Sondereffekts „Verkauf ReiseBank/CashExpress“ hatte sich der Saldo der Übrigen Erträge und Aufwendungen 2003 auf 14,1 Mio Euro belaufen. Da sich 2004 keine vergleichbaren Effekte ergaben, sank dieser Saldo um 78 % auf 3,1 Mio Euro. Das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit verbesserte sich somit um 15,6 % auf 51,8 Mio Euro. Vom Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit war der Saldo aus Einkommens- und Ertragsteuern/latente Steuern in Höhe von 12,5 Mio Euro ebenso abzusetzen wie die Verzinsung der Einlagen Stiller Gesellschafter in unveränderter Höhe von 6,8 Mio Euro. Der erwirtschaftete Jahresüberschuss betrug also 32,5 Mio Euro.

#### Chart 35: Entwicklung der Regulären Erträge

Im nächsten Chart sehen Sie die Entwicklung der Regulären Erträge im Verlauf der vergangenen Jahre seit 2000. Besonders erfreulich ist die Entwicklung des Provisionsergebnisses im vergangenen Jahr gewesen. Hierauf habe ich bereits zu Beginn meiner Ausführungen hingewiesen. Der Provisionsüberschuss erhöhte sich deutlich um 33,1 % auf 47,1 Mio Euro. Das Neugeschäft, insbesondere in Shipping und Aviation, aber vor allem das Beratungsgeschäft in Corporate Finance trugen wesentlich zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. In den USA konnten wir mit unserer neuen Aktivität „Capital Market“ schon nach kurzer Zeit eine Reederei erfolgreich bei Ihrem Börsengang begleiten, was uns auch eine Auszeichnung der renommierten internationalen Fachzeitschrift Transport Finance für den „Shipping Equity Deal of the Year“ einbrachte.

#### Chart 36: Entwicklung des Aufwands

Auch die Aufwandsentwicklung im Zeitablauf zeigt, dass wir nach dem Kostensenkungsprogramm CHANGE unser erreichtes Kostenniveau nicht nur gehalten, sondern noch leicht gesenkt haben.

### Chart 37: Betriebsergebnis vor Risikovorsorge

Wie Sie aus der Zeitreihenbetrachtung gesehen haben, sind durch den Verkauf von ReiseBank/CashExpress Erträge und Aufwendungen in erheblichem Umfang entfallen, aber – und dies ist das entscheidende – die operativen Ergebnisse sind kontinuierlich gestiegen.

### Chart 38: Risikovorsorge im Kreditgeschäft

Wie bereits erwähnt, betrug die Nettozuführung zur Risikovorsorge im Kreditgeschäft im vergangenen Jahr 12,0 Mio Euro. Die Zusammensetzung dieses Wertes möchte ich Ihnen kurz erläutern.

### Chart 39: Risikovorsorge

Wir haben Neuzuführungen zu Wertberichtigungen in Höhe von 54,5 Mio Euro gebildet, denen Auflösungen in Höhe von 29,1 Mio Euro gegenüberstehen.

Erstmals haben wir im vergangenen Jahr das von uns entwickelte Interne Rating Modell für unser Aviation Portfolio angewandt. Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Adressenausfallrisiken für die DVB haben wir dieses statistisch-mathematische Interne Rating Modell für unser weltweites Transport Finance entwickelt, das den Anforderungen des Advanced Approaches nach Basel II genügt. Wir schätzen neben der Ausfallwahrscheinlichkeit eines Kunden zusätzlich den erwarteten Verlust bei Ausfall für den unbesicherten Teil eines Kredits und die erwartete Höhe der Forderung zum Zeitpunkt des Ausfalls. Insbesondere die Schätzung künftiger Sicherheitwerte der finanzierten Objekte ist für unser objektbesichertes Kreditgeschäft von elementarer Bedeutung, um den ausfallgefährdeten Anteil eines einzelnen Kreditgeschäfts zu ermitteln. Unsere Bank ist in Deutschland mit diesem Modell am weitesten voran geschritten und wir sind mit unserem Ansatz auf großes Interesse bei der deutschen Bankenaufsicht gestoßen.

Die anderen Industriepportfolien werden im laufenden Jahr folgen. Wir stärken damit die Reserven. Gleichzeitig zeigt sich, dass die von uns gewählten Sicherungsstrukturen bei Anwendung der Basel II-Regeln zu einer erheblichen Eigenkapitalentlastung führen sollten.

Die von unserem Internen Rating Modell für unser Aviation-Portfolio auf Basis der Einzelengagements errechneten Ausfallrisiken im Umfang von 35,0 Mio Euro haben wir zurückgestellt. Mit der Anwendung dieses Modells sollten wir in der Lage sein, unsere Reserven zu stärken, denn unsere Zielsetzung bleibt: keine Verluste im Kerngeschäft.

Neben den Zuführungen für Aviation wurden Brutto-Zuführungen von knapp 13,0 Mio Euro auf das D-Marketing-Portfolio und von 2,3 Mio Euro für Transport Infrastructure gebildet.

Im Jahr 2003 hatten wir uns entschlossen, eine Pauschalwertberichtigung für den Aviation Bereich durchzuführen, um einen Risikopuffer für das Unvorhersehbare aufzubauen. Diese Pauschalwertberichtigung konnte durch die geschilderten

Ergebnisse des Internen Rating Modells ersetzt werden. Außerdem konnten Einzelwertberichtigungen in Shipping in Höhe von 6,1 Mio Euro und in D-Marketing in Höhe von 5,0 Mio Euro aufgelöst werden. Des Weiteren wurde die in den Vorjahren nach § 340f HGB auf Konzernebene gebildete Vorsorge für latente Bankrisiken in Höhe von 13,4 Mio Euro in Vorbereitung auf die Anpassung der Rechnungslegung nach IAS/IFRS aufgelöst.

#### Chart 40: Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit

Wie Sie sehen, geben wir dem Risikomanagement einen besonderen Stellenwert in der DVB. Die Risiken aus unserem nicht-strategiekonformen Restportfolio sind bereits weitestgehend in den vergangenen Jahren in die Risikovorsorge eingeflossen. In unserem Kerngeschäft Transport Finance haben wir zum einen unsere Kreditengagements sorgfältig strukturiert, zum anderen unterziehen wir unser vorhandenes Portfolio mit Hilfe des Internen Rating Modells, das wir sukzessive auf alle Bereiche ausweiten, permanenten Stresstests.

#### Chart 41: Jahresüberschuss

Der Jahresüberschuss erreichte 32,5 Mio Euro, wobei der Rückgang gegenüber dem Vorjahr daraus resultiert, dass der Jahresüberschuss 2003 durch den Sondereffekt „Verkauf der ReiseBank / CashExpress“ gekennzeichnet war. Aus dem Jahresüberschuss 2004 stellten wir 26,4 Mio Euro in unsere Gewinnrücklagen ein, während der verbliebene Überschuss von 6,6 Mio Euro – einschließlich 0,6 Mio Euro Gewinnvortrag aus den Vorjahren - zur Ausschüttung an die Aktionäre der DVB Bank AG gelangt.

#### Chart 42: Cost-Income-Ratio

Sie wissen, dass wir die DVB nach drei Kennzahlen steuern: Kernkapitalquote, Cost-Income-Ratio und Return on Equity. Unsere Cost-Income-Ratio, die darüber Auskunft gibt, mit welchem Aufwand wir unsere Erträge erzielen, sank im Jahr 2004 nochmals auf 57,8 %. Damit sind wir unserem mittelfristigen Ziel einer Cost-Income-Ratio von unter 50 % schon sehr nahe gekommen.

#### Chart 43: Return on Equity

Der Return on Equity, das heißt die Verzinsung Ihres Eigenkapitals, erreichte einen Wert von 15,7 %, wobei wir uns langfristig, je nach Zinsniveau, eine Zielgröße von 15 bis 20 % vor Steuern vorgenommen haben. Wenn wir den Einmaleffekt des Verkaufs der ReiseBank in 2003 herausrechnen, lag der Return on Equity bei 9,6 %. Auch hier zeigt sich: Wir sind auf dem richtigen Weg. Das Modell einer globalen Spezialbank erwirtschaftet die Rendite, die im nationalen und internationalen Vergleich erwartet wird.

#### Chart 44: Zwischenüberschrift

Ich komme nunmehr zum vierten und letzten Abschnitt meiner Rede. Wie im Vorjahr möchte ich Ihnen einen Ausblick auf das Jahr 2005 geben. Zunächst aber noch kurz zum Ergebnis des ersten Quartals 2005.

#### Chart 45: Entwicklung der Regulären Erträge (31. März 2005)

Ich freue mich, dass wir für das erste Quartal 2005 erneut über eine deutliche Ergebnisverbesserung berichten können. Zunächst zur Entwicklung der Erträge. Diese stiegen um 11,1 %, wobei auch hier wieder die äußerst positive Entwicklung der Provisionen ins Auge fällt. Das Provisionsergebnis konnte im ersten Quartal 2005 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit 94,3 % fast verdoppelt werden, nachdem das Provisionsergebnis im gesamten Jahr 2004 bereits um 33,1 % gestiegen war. Der Zinsüberschuss ging etwas zurück, was unter anderem auf den nochmals schwächeren US-Dollar und auf damit verbundene Maßnahmen zur Absicherung des Zinsergebnisses zurückzuführen ist.

#### Chart 46: Entwicklung des Aufwands (31. März 2005)

Unsere Kosten haben wir weiter im Griff, d. h. die Aufwendungen konnten im ersten Quartal weiter um 0,9 % reduziert werden.

#### Chart 47: Betriebsergebnis vor Risikovorsorge (31. März 2005)

Wir konzentrieren uns jetzt darauf, die Ergebnispotenziale unseres einzigartigen Geschäftsmodells zu heben. Eine Verbesserung des Betriebsergebnisses vor Risikovorsorge um mehr als ein Drittel verdeutlicht dieses Potenzial und markiert einen sehr guten Start in das Jahr 2005.

Lassen Sie mich zum Abschluss meiner Ausführungen über die Entwicklungen im ersten Quartal 2005 noch kurz auf Tagesordnungspunkt 6 eingehen, bei dem es um die Beschlussfassung über die Zustimmung zum Gewinnabführungsvertrag mit unserer 100%igen Tochtergesellschaft DVB Holding GmbH geht, den wir am 22. Februar 2005 abgeschlossen haben.

Zu diesem Tagesordnungspunkt haben der Vorstand der DVB Bank Aktiengesellschaft und die Geschäftsführung der DVB Holding GmbH einen schriftlichen Bericht erstattet, der hier in der Hauptversammlung ausliegt und Ihnen auf Verlangen bereits vor der Hauptversammlung zugesandt wurde. Entsprechendes gilt für die relevanten Jahresabschlüsse und Lageberichte der beiden Gesellschaften.

Vor diesem Hintergrund, denke ich, kann ich mich an dieser Stelle kurz fassen.

Der Gewinnabführungsvertrag hat den üblichen Inhalt: Die DVB Holding GmbH verpflichtet sich als Untergesellschaft, ihren gesamten Gewinn an die DVB Bank Aktiengesellschaft abzuführen, die im Gegenzug eventuelle Verluste zu übernehmen hat. Der Vertrag hat eine Mindestdauer von 5 Jahren. Eine Abfindung oder Ausgleichszahlung ist nicht vorgesehen, da es sich bei der DVB Holding um eine 100%ige Tochtergesellschaft der DVB Bank Aktiengesellschaft handelt. Aus diesem Grund war auch eine Prüfung des Vertrags durch einen gerichtlich bestellten Prüfer entbehrlich. Der Abschluss des Gewinnabführungsvertrags dient der Herstellung einer Organschaft für die Zwecke der Körperschaftsteuer und der Gewerbesteuer und somit der Steueroptimierung.

Sofern die heutige Hauptversammlung dem Vertrag ihre Zustimmung erteilt, wird dieser zum Handelsregister angemeldet und mit seiner Eintragung in das Handelsregister rückwirkend zum Beginn des Geschäftsjahres 2005 wirksam.

#### Chart 48: Ziele 2005

Nun, wie versprochen, zum Ausblick für das laufende Geschäftsjahr.

Die Aufgaben für das Jahr 2005 bleiben vielfältig. Wir werden sie mit voller Kraft und vor allem mit Begeisterung angehen und – wie auch in den Vorjahren – erfolgreich erledigen. Unsere Schwerpunkte liegen dabei auf folgenden Gebieten:

Bei unveränderter Kostendisziplin streben wir ein weiteres Wachstum der regulären Erträge an, wobei voraussichtlich der Zinsüberschuss aufgrund der Vorjahresergebnisse stärker steigen wird als der Provisionsüberschuss - und das trotz des starken Provisionsanstiegs im 1. Quartal.

Nach dem erfolgreichen Start der Container Business Unit in 2004 wollen wir eine ähnliche Marktposition in der neuen Aero Engine Finance Unit erreichen. Gegebenenfalls werden wir in beiden Bereichen zusätzlich investieren.

Um unsere Rentabilität künftig weiter steigern zu können, begannen wir bereits im vergangenen Jahr mit dem zukunftsweisenden Projekt „Design Phase III – Leap in Profitability“. Wir identifizieren das Wachstumspotenzial unserer Kunden und beabsichtigen, die Produktpalette in wertschöpfenden Segmenten ausbauen, um weiteren Nutzen für unsere Kunden zu schaffen und gleichzeitig weiteres Ertragspotenzial zu heben. Wir rechnen Mitte 2005 mit entscheidungsreifen Vorschläge der Projektgruppe „Design Phase III“, um unsere Produktangebote, aber auch unsere Marktbearbeitung zu erweitern. Zu den möglichen Produktangeboten, mit denen wir uns derzeit intensiv befassen, gehören – um Ihnen zwei Beispiele zu nennen - die Securitisation und die Vermittlung von Eigenkapital für unsere Kunden. Wir erwarten daraus mittelfristig einen weiteren Ergebnisschub.

Die weitere Verfeinerung unseres Risikotragfähigkeitskonzepts und die Entwicklung von Portfolio Management Tools, die Umsetzung des Data Warehouse-Projekts und der Rechnungslegung nach IAS/IFRS werden auch die zentralen Bereiche erheblich fordern.

All die genannten Maßnahmen und weitere sollen zu einem führen: Wir wollen die Besten im Markt werden - zum Nutzen unserer Kunden und zur Zufriedenheit unserer Mitarbeiter und Aktionäre.

#### Chart 49: Setting the Pace in Transport Finance

Zwei Jahre früher - als in unserer rollierenden Mittelfristplanung vorgesehen - haben wir die Verzinsung der Eigenmittel mit 15,7 % deutlich verbessert. Die Produktivitätsfortschritte sind unübersehbar. Mit einer Cost-Income-Ratio von 57,8 % liegen wir gut im Wettbewerb. Wir werden alles daransetzen, das angestrebte Ziel, unter 50 % zu liegen, vor dem Jahr 2008 zu erreichen.

Durch Wissen und Erfahrung, Asset Research, globales Netzwerk, Risk/Reward-Geschäftssteuerung, schnelle Entscheidungswege und schließlich unternehmerisches Handeln aller DVB Mitarbeiter unterscheiden wir uns. Und wir wollen jedes Jahr noch besser werden - Wir haben eine Leidenschaft für den Erfolg!

#### Chart 50: Fortune Global 2000

Meine sehr verehrten Damen und Herren,  
sehr gerehrte Aktionäre und Aktionärsvertreter,

lassen Sie mich meine Ausführungen mit einer kleinen Geschichte beschließen. Sie alle kennen aus der Wirtschaftspresse Veröffentlichungen, in denen Unternehmen nach verschiedenen Kriterien wie Umsatz, Größe, Mitarbeiterzahl usw. in Form eines Ranking gelistet werden. Sehr beliebt sind solche Ranking-Listen auch in den USA, wo zum Beispiel die renommierte Zeitschrift Forbes schon seit vielen Jahren derartige Unternehmenslisten zusammenstellt. Überrascht waren wir, als wir vor wenigen Wochen die Nachricht erhielten, dass die DVB in der neuen „Fortune Global 2000“ Liste der weltweit führenden börsennotierten Unternehmen auf Rang 1.991 gelistet ist.

Dass wir gemessen an Weltunternehmen wie Siemens, IBM oder General Electric wie auch im Vergleich zu Großbanken nicht auf einem der vorderen Plätze zu finden sind, ist für uns natürlich keine Überraschung. Was für uns allerdings überraschend war, ist die Tatsache, dass ein bekanntes US-Wirtschaftsmagazin auf uns aufmerksam geworden ist und uns mit dem Ranking quasi attestiert, ein globaler Player zu sein. Bemerkenswert ist überdies, dass Forbes lediglich 63 börsennotierte Unternehmen in Deutschland als globale Player identifiziert hat – die DVB gehört dazu!

Das besondere an dieser Geschichte ist somit: Wir werden wahrgenommen – und zwar weltweit!

Das gilt heute aber nicht nur für die Presse, sondern – viel wichtiger - für die führenden Unternehmen der globalen Verkehrswirtschaft, die zu unserer Zielgruppe zählen. Waren wir vor wenigen Jahren für die internationale Verkehrswirtschaft noch ein unbeschriebenes Blatt, so haben wir heute eine unverwechselbare Identität und unser Markenname DVB ist weltweit bekannt.

Vorstand und Mitarbeiter der DVB sind stolz über das Erreichte und zugleich auch zuversichtlich, dass wir die bereits erreichte Spitzenposition nicht nur halten, sondern auch weiter ausbauen werden. Wir werden die Besten werden !

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

#### Chart 51: Standbild