

## Lagebericht der DVB Bank AG

gem. § 289 Abs. 1 HGB  
(Stichtag: 1. März 2006)

**2005 war das zweite Jahr, in dem die DVB Bank AG ihre Erträge fast ausschließlich aus dem internationalen Transport Finance Geschäft generierte. Der Erfolg der strategischen Fokussierung dokumentierte sich auf AG-Ebene in der positiven Entwicklung der Regulären Erträge, die um 22,7 % auf 156,0 Mio € gesteigert werden konnten. Das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge stieg um beachtliche 28,6 % auf 86,4 Mio €. Dabei legten der Zinsüberschuss um 12,3 % auf 116,9 Mio € und der Provisionsüberschuss um 41,5 % auf 33,1 Mio € zu.**

### Geschäft und Rahmenbedingungen

#### ■ Erweiterter Informationsgehalt des Lageberichts nach DRS 15

Mit den erweiterten gesetzlichen Anforderungen des Bilanzrechtsreformgesetzes vom Dezember 2004 wurde eine Modernisierung der Bilanzrichtlinien im HGB mit dem Ziel umgesetzt, den Informationsgehalt und die Vergleichbarkeit von Lageberichten zu verbessern. Am 26. Februar 2005 machte das Bundesjustizministerium den DRS 15 Lagebericht-erstattung bekannt, der die HGB-Reform vor dem Hintergrund internationaler Entwicklungen konkretisiert und weitergehende Empfehlungen enthält. Danach soll der Lagebericht als Instrument einer wert- und zukunftsorientierten Berichterstattung eingesetzt werden. Investoren sollen so entscheidungsrelevante Informationen an die Hand gegeben werden, die die Einschätzung des Unternehmens erleichtern.

Der DRS 15 ist erstmals auf das Geschäftsjahr 2005 anzuwenden. Er regelt ausdrücklich die von Mutterunternehmen aufzustellenden Konzernlageberichte gemäß § 315 HGB, empfiehlt aber auch eine entsprechende Anwendung auf den Lagebericht der einzelnen Kapitalgesellschaft gemäß § 289 HGB.

Wir stellen den Einzelabschluss der DVB Bank AG für das Geschäftsjahr 2005 nach den Vorschriften des HGB dar und beachten für den Lagebericht als integralen Bestandteil dieses Abschlusses den Aufbau und die Kriterien des DRS 15.

#### ■ Umfang des im Lagebericht abgebildeten Geschäfts

Das in der DVB Bank AG abgebildete Geschäft umfasst die Standorte:

- Frankfurt am Main (Sitz der Gesellschaft) mit Land Transport Finance (Europa) und Transport Infrastructure Finance (weltweit) sowie das in D-Marketing zusammengefasste, nicht mehr zielkonforme Abbau-Portfolio
- Hamburg (Zweigniederlassung) mit Shipping Finance für Deutschland
- London (Zweigniederlassung) mit Aviation Finance für Europa, Naher Osten/Afrika, Shipping Finance für den Nahen Osten/Afrika und einen kleinen Teil des europäischen Schiffsfinanzierungsgeschäfts sowie Corporate Finance mit Advisory/M&A.

Am Standort New York (Repräsentanz) werden Kontakte aufgebaut und Geschäfte angebahnt in Shipping, Aviation und Land Transport Finance für Nordamerika/Südamerika. Für den Standort Piräus (Repräsentanz) gilt das Beschriebene analog für Shipping Finance in Griechenland.

Die Erträge aller genannten Standorte laufen in die GuV der DVB Bank AG.

Die Erträge der anderen internationalen Standorte der DVB Bank Gruppe, die als rechtlich selbständige Tochterunternehmen, als Enkelunternehmen oder als Offices betrieben werden, buchen wir phasengleich in Form von Dividendenzahlungen in den Abschluss der DVB Bank AG. So fließen die Erträge der DVB LogPay GmbH aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages unter Punkt 4 der GuV und die Erträge der DVB Bank N.V. und deren Tochterunternehmen aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses seitens der DVB Bank AG unter Punkt 3 c) in die GuV ein.

#### ■ Wechselkursrelation US-Dollar/Euro als externe Einflussgröße auf den AG-Abschluss

Der Jahresabschluss der DVB Bank AG ist aufgrund des internationalen Transport Finance stets von der Wechselkursrelation des Euro zum US-Dollar geprägt.

Der AG-Abschluss enthält 78,9 % des internationalen Aviation Finance und 36,9 % des Shipping Finance – die Kreditvolumina valutieren zu 98 % (Aviation) und zu 78 % (Shipping) in US-Dollar. Damit unterliegen die in Shipping und Aviation Finance erwirtschafteten Erträge erheblich der Wechselkursrelation US-Dollar zu Euro.

Die Bereiche Land Transport und Transport Infrastructure werden nahezu vollständig auf AG-Ebene abgebildet, aber die Kreditvolumina sind nur zu rd. einem Drittel in US-Dollar denominated. Die Erträge aus Land Transport und Transport Infrastructure reagieren damit weniger sensitiv auf Veränderungen in der Währungsrelation.

2005 setzte ein stärker werdender US-Dollar den Euro unter Druck. Dies hat an zwei Stellen deutliche Auswirkungen auf den AG-Abschluss:

- Der Anstieg des **Kundenkreditvolumens** fiel mit +34,6 % auf Euro-Basis deutlich stärker aus als auf US-Dollar-Basis (+16,5 %).
- Den überwiegend in US-Dollar valutierenden Erträgen aus Shipping und Aviation stehen Kosten gegenüber, die größtenteils in Euro anfallen. Wir sichern die erwarteten US-Dollar-Überschüsse aus dem Zins- und Provisionsgeschäft durch derivative Kurssicherungsgeschäfte ab, so dass diese Ertragsgrößen von Wechselkursschwankungen weitgehend unberührt bleiben.

#### Abkürzungen Lagebericht

DRS	Deutscher Rechnungslegungs-Standard
DZ BANK	DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
HGB	Handelsgesetzbuch
IFRS	International Financial Reporting Standards
IRM	Internes Rating Modell
KWG	Kreditwesengesetz

## Darstellung der wirtschaftlichen Lage

### ■ Ertragslage

Der Erträge der DVB Bank AG haben sich 2005 erfreulich entwickelt – der Jahresüberschuss stieg um 44,3 % auf 8,8 Mio €. Die einzelnen Ertragsdaten stellen sich wie folgt dar:

in Mio €	2005	2004	Veränderung	
			in Mio €	in %
<b>Reguläre Erträge</b>	<b>156,0</b>	<b>127,1</b>	<b>28,9</b>	<b>22,7</b>
Zinsüberschuss	116,9	104,1	12,8	12,3
Provisionsüberschuss	33,1	23,4	9,7	41,5
Nettoertrag aus Finanzgeschäften	6,0	-0,4	6,4	-1.600,0
<b>Verwaltungsaufwand</b>	<b>73,1</b>	<b>66,1</b>	<b>7,0</b>	<b>10,6</b>
Personalaufwand	38,2	32,4	5,8	17,9
Sachaufwand	32,4	30,6	1,8	5,9
Abschreibungen	2,5	3,1	-0,6	-19,4
Saldo der Sonstigen betrieblichen Erträge/Aufwendungen	3,5	6,2	-2,7	-43,5
<b>Betriebsergebnis vor Risikovorsorge</b>	<b>86,4</b>	<b>67,2</b>	<b>19,2</b>	<b>28,6</b>
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-18,6	-26,1	7,5	-28,7
Saldo der Übrigen Erträge/ Aufwendungen	1,8	3,2	-1,4	-43,8
Zuführung zum Fonds für allg. Bankrisiken	-50,3	-27,8	-22,5	80,9
<b>Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit</b>	<b>19,3</b>	<b>16,5</b>	<b>2,8</b>	<b>17,0</b>
Außerordentliches Ergebnis	0,0	0,0	0,0	-
Steuern	-3,7	-3,6	-0,1	2,8
Verzinsung Einlagen Stiller Gesellschafter	-6,8	-6,8	0,0	0,0
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>8,8</b>	<b>6,1</b>	<b>2,7</b>	<b>44,3</b>

### ■ Entwicklung des Betriebsergebnisses vor Risikovorsorge

Das **Betriebsergebnis vor Risikovorsorge** stieg um 28,6 % von 67,2 Mio € auf 86,4 Mio €.

Dabei stiegen die **Regulären Erträge** um 22,7 % von 127,1 Mio € auf 156,0 Mio €. Der Zinsüberschuss stellt mit 75 % (2004: 82 %) den größten Anteil an den Regulären Erträgen dar. Im Berichtsjahr erhöhte er sich um 12,3 % von 104,1 Mio € auf 116,9 Mio €.

Wachstumsmotor waren dabei die Erträge der DVB Bank N.V., die aufgrund eines Beschlusses der Gesellschafterin DVB Bank AG in die laufenden Erträge einfließen und sich mit 52,4 Mio € nahezu verdoppelten (2004: 27,7 Mio €). Der Provisionsüberschuss wuchs deutlich um 41,5 % von 23,4 Mio € auf 33,1 Mio € aufgrund des prosperierenden Neugeschäfts in Transport Finance, insbesondere in den Bereichen Shipping und Aviation. Dagegen spielen die Provisionserträge des Corporate Finance Geschäfts am Standort London (Advisory/M&A) auf AG-Ebene mit einem Anteil von 5,4 Mio € (2004: 5,3 Mio €) nur eine untergeordnete Rolle. Der Nettoertrag aus Finanzgeschäften betrug 2005 6,0 Mio €. Hierin enthalten sind 4,3 Mio € aus dem Handel mit eigenen Aktien.

Der **Verwaltungsaufwand** (inkl. Abschreibungen) bewegte sich mit 73,1 Mio € um 10,6 % über Vorjahresniveau (66,1 Mio €). Der Personalaufwand erhöhte sich um 17,9 % von 32,4 Mio € auf 38,2 Mio €. Diese Steigerung beruht auf zwei Faktoren: Zum einen spiegeln sie den Ausbau der Spezialistenteams im Transport Finance und Corporate Finance, insbesondere in der Niederlassung London, wider. Zum anderen reflektieren sie Rückstellungen im Geschäftsjahr 2005 für erhöhte Bonuszahlungen an die Mitarbeiter der DVB Bank AG, die aufgrund des erfreulichen Ergebnisses geleistet werden. Der Sachaufwand (inkl. Abschreibungen) lag mit 34,9 Mio € um 3,6 % leicht über Vorjahresniveau (2004: 33,7 Mio €).

Der **Saldo der Sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen** sank deutlich um 43,5 % von 6,2 Mio € auf 3,5 Mio €.

### ■ Entwicklung des Ergebnisses der normalen Geschäftstätigkeit

Das **Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit** stieg um erfreuliche 17,0 % von 16,5 Mio € auf 19,3 Mio € und wurde von der Risikovorsorge, dem Saldo der Übrigen Erträge und Aufwendungen und einer Zuführung in den Fonds für allgemeine Bankrisiken (§ 340g HGB) beeinflusst.

Die **Risikovorsorge im Kreditgeschäft** sank um 28,7 % auf 18,6 Mio €.

Risikovorsorge in Mio €	2005	2004	in %
Neuzuführungen zu Wertberichtigungen	54,5	48,8	11,7
Auflösungen	-35,9	-22,7	58,1
<b>Nettozuführung im Kreditgeschäft</b>	<b>18,6</b>	<b>26,1</b>	<b>-28,7</b>
Auflösung der Vorsorge für latente Risiken	0,0	0,0	-
<b>Risikovorsorge im Kreditgeschäft</b>	<b>18,6</b>	<b>26,1</b>	<b>-28,7</b>
Bewertungsergebnis Wertpapiere Liquiditätsvorsorge	0,0	-1,2	-100,0
<b>Risikovorsorge laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>18,6</b>	<b>24,9</b>	<b>-25,3</b>

Die DVB Bank AG hat 2005 die Methodik zur Ermittlung der Einzelwertberichtigungen für Kredite des Aviation Portfolios umgestellt. Grund hierfür ist, dass der nach dem Internen Rating Modell (Basel II) ermittelte Expected Loss als Basis für die Bildung von Einzelwertberichtigungen nach IFRS nunmehr nicht anerkannt wird und die DVB sowohl für den Einzelabschluss nach HGB als auch für den IFRS-Konzernabschluss eine übereinstimmende Bewertungsmethode, basierend auf der klassischen Einzelbetrachtung der Kreditengagements, anwendet.

Auf Basis der gewählten Methodik wurde eine Nettozuführung im Kreditgeschäft von 18,6 Mio € (2004: 26,1 Mio €) gebildet.

Insgesamt wurden den Wertberichtigungen 54,5 Mio € neu zugeführt:

- 44,2 Mio € Einzelwertberichtigungen und Direktabschreibungen im Aviation Portfolio,
- 7,8 Mio € Zuführungen für D-Marketing,
- 2,3 Mio € Land Transport und Transport Infrastructure und
- geringfügige 254 Tsd € für Shipping.

Im Gegenzug wurden 35,9 Mio € aufgelöst. Davon entfielen 29,4 Mio € auf Aviation und 6,3 Mio € auf D-Marketing.

Durch den geschilderten Methodenwechsel kommt es 2005 also in Aviation auf der einen Seite zu hohen Neuzuführungen und auf der anderen Seite zu hohen Auflösungen.

Der Bestand an Wertberichtigungen stieg Ende 2005 insgesamt auf 114,2 Mio € (2004: 105,3 Mio €). Davon entfielen 60,2 Mio € auf das weiterhin im Abbau befindliche D-Marketing Portfolio und 47,9 Mio € als Einzelwertberichtigungen auf das Aviation Portfolio sowie 5,8 Mio € auf Land Transport (3,3 Mio €) und Transport Infrastructure (2,5 Mio €).

Aufgrund der hohen Unterlegung unseres Transport Finance Geschäfts mit den finanzierten Vermögensgegenständen im Asset-Lending (Shipping, Aviation und Land Transport Finance) und der 100%igen Absicherung des Transport Infrastructure Portfolios durch Konzessionen war eine Länderrisikovorsorge nicht notwendig. Darüber hinaus ist der Anteil an Engagements, die mit hohen Länderrisiken belastet sind, mit nur 0,4 % am Kundenkreditvolumen sehr gering.

Der **Saldo der Übrigen Erträge und Aufwendungen** halbierte sich um 43,8 % von 3,2 Mio € in 2004 auf 1,8 Mio €.

Die **Zuführung in den Fonds für allgemeine Bankrisiken (§ 340g HGB)** aus dem laufenden Geschäft betrug 50,3 Mio €, was eine Steigerung um 81 % gegenüber dem Vorjahr (2004: 27,8 Mio €) bedeutet. Wie in den vergangenen Jahren stärken wir damit aus eigener Kraft die haftenden Eigenmittel der DVB Bank AG – der Fonds für allgemeine Bankrisiken (Passivposten 10) konnte auf 242,5 Mio € erhöht werden.

#### ■ Entwicklung des Jahresüberschusses und Gewinnverwendung

Vom Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit waren Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 3,7 Mio € und die Verzinsung der Einlagen Stiller Gesellschafter in unveränderter Höhe von 6,8 Mio € abzusetzen. Der erwirtschaftete **Jahresüberschuss** betrug 8,8 Mio € und lag damit um 44,3 % über dem Vorjahr (2004: 6,1 Mio €).

Auf die Einstellung in andere Gewinnrücklagen wurde verzichtet. Zuzüglich des Gewinnvortrags aus den Vorjahren (0,7 Mio €) ergibt sich ein Bilanzgewinn von 9,5 Mio €. Aus dem Bilanzgewinn wird den Aktionären der DVB Bank AG auf der Hauptversammlung eine **Dividende** von 2,25 € pro Aktie vorgeschlagen. Das entspricht einer Dividendenrendite von 1,24 % auf Basis des Jahresschlusskurses von 182,00 €.

#### ■ Finanzlage

##### ■ Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten der DVB Bank AG stiegen insgesamt leicht um 6,5 % auf 8,52 Mrd € (2004: 8,00 Mrd €). Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** erhöhten sich um 13,0 % von 2,61 Mrd € auf 2,95 Mrd € wegen Ausweitung des Geschäfts. **Die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden** wuchsen insbesondere im Langfristbereich um 16,0 % von 2,63 Mrd € auf 3,05 Mrd €. Die **verbrieften Verbindlichkeiten** sanken leicht um 8,4 % von 2,75 Mrd € auf 2,52 Mrd €.

##### ■ Refinanzierungsinstrumente

2005 fragten Institutionelle Anleger in Deutschland tendenziell stärker Refinanzierungsinstrumente mit kürzeren Laufzeiten nach.

Die Geldmarktaktivitäten der DVB Bank AG stiegen so leicht an, im Wesentlichen bedingt durch 12-Monats-Termineinlagen auf Euro-Basis in Höhe von 500 Mio €. Die 12-Monats-Termineinlagen auf US-Dollar-Basis sanken dagegen leicht auf 250,5 Mio USD (2004: 300 Mio USD). Das Emissionsvolumen unter dem Commercial Paper Programm stieg auf Euro-Basis leicht auf 543,5 Mio € (2004: 529 Mio €), während es auf US-Dollar-Ebene auf 249 Mio USD zurückging (2004: 522,5 Mio USD).

Im Kapitalmarkt nahm die DVB Bank AG langfristige Einlagen und Schuldscheindarlehen in Höhe von 536,5 Mio € herein (2004: 960,1 Mio €). Die Emissionen unter dem Medium Term Notes-Programm (MTN) wurden auf AG-Ebene deutlich von 1.020,0 Mio € in 2004 auf 40 Mio € zurückgefahren. So sanken die mittel- und langfristigen Verbindlichkeiten im Vorjahresvergleich auf 576,5 Mio €. Die Emissionstätigkeit unter dem MTN-Programm fand allerdings in wesentlichem Umfang auf Konzern-Ebene statt.

#### ■ Entwicklung der Eigenmittel nach KWG

Insgesamt stiegen die **Eigenmittel nach KWG** um 23,8 % auf 1.040,1 Mio € (2004: 840,0 Mio €).

in Mio €	2005	2004	in %
Grundkapital	99,6	77,6	28,4
Rücklagen	497,1	361,8	37,4
Stille Gesellschafter	77,5	77,5	0,0
Anrechnungsfähige Reserven und Korrekturbeträge nach KWG	-3,9	-4,2	-7,1
<b>Kernkapital (TIER I)</b>	<b>670,3</b>	<b>512,4</b>	<b>30,8</b>
Nachrangige Verbindlichkeiten	242,2	200,0	21,1
Genussrechtskapital	126,1	126,1	0,0
Anrechnungsfähige Reserven und Korrekturbeträge nach KWG	1,5	1,5	0,0
<b>Ergänzungskapital (TIER II)</b>	<b>369,8</b>	<b>327,6</b>	<b>12,9</b>
<b>Drittangemittel (TIER III)<sup>1)</sup></b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	
<b>Eigenmittel nach KWG<sup>2)</sup></b>	<b>1.040,1</b>	<b>840,0</b>	<b>23,8</b>

1) Ohne Abzug von Forderungen aus nachrangigen Verbindlichkeiten gem. § 10 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 KWG a.F. in Höhe von 88,1 Mio € (Wegfall nach Finanzkonglomerats-Richtlinien-Umsetzungsgesetz ab 1. Januar 2005).

2) Unter Berücksichtigung der Rücklagen- und Reserwendotierung aus dem Jahresergebnis

Ziel der DVB Bank AG ist es, insbesondere durch die Stärkung ihrer haftenden Eigenmittel weitere gewinnträchtige Wachstumspotenziale im internationalen Transport Finance zu heben. Deshalb stärkten wir 2005 unsere Eigenmittelbasis durch folgende Maßnahmen:

- Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinlagen durch Ausgabe von 850.000 neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien in Höhe von 21,7 Mio €
- Stärkung der Kapitalrücklage durch Einstellung des Agios aus der Aktienkapitalerhöhung in Höhe von 83,7 Mio €

- Erhöhung der nachrangigen Verbindlichkeiten durch Begebung eines neuen nachrangigen Schuldscheindarlehens von 65 Mio USD

- Dotierung des Fonds für allgemeine Bankrisiken gem. § 340g HGB in Höhe von 50,3 Mio €.

Darüberhinaus erhöhte sich das Grundkapital bereits im September 2005 durch Aktien aus dem Mitarbeiterprogramm „DVB shares“ von 77,6 Mio € auf 77,9 Mio €.

Zu den genannten Maßnahmen im Einzelnen Folgendes:

#### **Stärkung des Kernkapitals (TIER I) durch Grundkapitalerhöhung 2005**

Am 6. und 7. September 2005 fassten Vorstand und Aufsichtsrat der DVB Bank AG den Grundsatzbeschluss, die Eigenmittel der DVB Bank AG in Höhe von ca. 100 Mio € unter Ausnutzung des satzungsmäßigen „Genehmigten Kapitals 2002/1“ zu erhöhen.

Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen sodann am 12./14. Oktober 2005, das Grundkapital der DVB Bank AG in Höhe von 77,9 Mio € gegen Bareinlagen um 21,7 Mio € auf 99,6 Mio € durch Ausgabe 850.000 neuer auf den Inhaber lautender Stückaktien ohne Nennbetrag – mit einem Bezugsverhältnis von sieben alten zu zwei neuen Aktien – zu erhöhen. Für den Bezugspreis wurde zunächst eine Preisspanne von 115,00 € bis 130,00 € vereinbart. Die Kapitalerhöhung wurde am 19. Oktober 2005 in das Handelsregister eingetragen.

Die neuen Aktien wurden von der DZ BANK mit der Verpflichtung übernommen, diese den Aktionären der DVB im beschlossenen Verhältnis zum mittelbaren Bezug zwischen dem 1. November 2005 bis 14. November 2005 anzubieten. Der Vorstand der DVB Bank AG setzte den Bezugspreis am 27. Oktober 2005 auf 124,00 € fest. Der Bezugsrechtshandel fand plangemäß im festgelegten Zeitraum statt.

Die neuen Aktien wurden am 11. November 2005 zum amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen und am 15. November 2005 eingeführt. „Stabilisierungsmaßnahmen“ wurden seitens der DZ BANK innerhalb der Stabilisierungsfrist nicht ergriffen.

Als Ergebnis kann festgehalten werden: Das satzungsgemäße Grundkapital (§ 4) wurde um 21,7 Mio € auf 99,6 Mio € erhöht. Die neuen Aktien sind ab dem 1. Januar 2005 voll gewinnberechtigt.

#### **Stärkung des Kernkapitals (TIER I) durch Erhöhung der Rücklagen**

Der Kapitalrücklage flossen 83,7 Mio € Agio aus der Aktienkapitalerhöhung zu, so dass die Rücklagen insgesamt um 37,4 % von 361,8 Mio € auf 497,1 Mio € stiegen. Die hier dargestellten Rücklagen nach KWG umfassen auch den Fonds für allgemeine Bankrisiken in Höhe von 242,5 Mio € in 2005 und 192,2 Mio € in 2004. Dieser wird in der Bilanz der DVB Bank AG ausgewiesen (Passivposten 10).

Durch beide Maßnahmen stieg das **Kernkapital (TIER I)** insgesamt um 30,8 % auf 670,3 Mio € (2004: 512,4 Mio €).

**Stärkung des Ergänzungskapitals (TIER II)**

Die nachrangigen Verbindlichkeiten stiegen insgesamt um 21,1 % von 200,0 Mio € auf 242,2 Mio €. Zum einen wurde ein neues nachrangiges Schuldscheindarlehen über 65 Mio USD begeben und zum anderen kam es unterjährig zur Tilgung von Verbindlichkeiten.

Im Vergleich zu den nachrangigen Verbindlichkeiten nach KWG werden in der Bilanz leicht höhere Werte ausgewiesen (2005: 246,7 Mio €; 2004: 223,5 Mio €). Die Differenz erklärt sich aus abzugrenzenden Zinsen, die gemäß KWG nicht anzusetzen sind, dagegen nach HGB ausgewiesen werden müssen und somit in der Bilanz dargestellt werden.

Das Genussrechtskapital nach KWG blieb mit 126,1 Mio € unverändert zum Vorjahr.

Damit erhöhte sich das **Ergänzungskapital (TIER II)** um 12,9 % von 327,6 Mio € auf 369,8 Mio €.

Der Eigenmittelgrundsatz I gemäß § 10 und § 10 a KWG wurde durchgängig erfüllt.

**Risikoaktiva und Kapitalquoten**

in %	2005		2004	
	Kernkapitalquote	Gesamtkapitalquote	Kernkapitalquote	Gesamtkapitalquote
nach Gewinnfeststellung	8,34	12,94	8,95	13,12

Das Transport Finance Geschäft der DVB Bank AG valutiert zu 70,8 % in US-Dollar. Somit beeinflusste die Kursentwicklung und die Umrechnungsrelation auch die Risikoaktiva und damit die Entwicklung der Kapitalquoten. Die Risikoaktiva stiegen nicht nur aufgrund des prosperierenden Neugeschäfts, sondern auch währungsbedingt aufgrund des starken US-Dollars. Das Kernkapital und damit die Euro-Eigenmittelbasis erhöhten sich ebenfalls. Die Kapitalquoten wurden wieder nach Feststellung des Jahresabschlusses berechnet. Diese sanken, weil das Portfoliowachstum und der Effekt aus der Währungsumrechnung die Zuführung der neuen haftenden Eigenmittel überkompensierten.

Die Gesamtkapitalquote ging deshalb leicht zurück auf 12,94 % und die Kernkapitalquote sank leicht auf 8,34 %.

**Sonstige Kennzahlen**

Die Steuerung der DVB Bank Gruppe erfolgt auf Konzernebene durch die Kennzahlen Return on Equity und Cost-Income-Ratio – nur auf dieser Gruppen-Ebene besitzen diese betriebswirtschaftlich Aussagekraft. Zur Vervollständigung des Bildes wird hier auf den Return on Equity von 4,69 % (2004: 3,91 %) und auf die Cost-Income-Ratio von 45,85 % (2004: 49,61 %) hingewiesen.

**Entwicklung der Bank Ratings**

Die Ratingagentur S&P (Standard & Poor's) hob am 29. Juli 2005 das Langfrist-Rating der DVB Bank AG von „BBB+“ auf „A-“ an. Der Ausblick blieb stabil, die Bewertung „A-2“ für den kurzfristigen Bereich wurde beibehalten. Die Ratinganhebung für die DVB Bank AG erfolgte im Zusammenhang mit einer Ratingverbesserung für die DZ BANK, der Mehrheitsgesellschafterin der DVB Bank AG, und honoriert die gestiegene Profitabilität, Qualität der Aktiva und Kapitalausstattung der DZ BANK und ihrer Töchter. Für die DVB Bank AG ist sie auch die Bestätigung der strategischen Fokussierung und der erreichten Marktposition.

2005 blieb das Rating der DVB Bank AG bei Moody's Investors Service (Moody's) im Lang- und Kurzfristbereich unverändert bei „A3/P-2“ mit stabilem Ausblick und das Finanzkraft-Rating (C-) stabil. Am 31. Januar 2006 gab Moody's ein **Rating-Upgrade** für das Langfrist-Rating der DVB Bank AG von „A3“ auf „A2“ bekannt. Gleichzeitig wurde das Kurzfrist-Rating von „P-2“ auf „P-1“ angehoben. Die Finanzstärke blieb mit C- unverändert. Das Upgrade wurde u. a. mit der erfolgreich abgeschlossenen Entwicklung der DVB Bank AG zum Spezialisten für Transport Finance, mit der konsequenten Umsetzung der strategischen Fokussierung auf diese Märkte sowie mit dem hervorragenden Fachwissen der Mitarbeiter begründet – Faktoren, die nach Einschätzung von Moody's eine weitere Verbesserung der Finanzfundamentaldaten ermöglichen. Die Ratinganhebung spiegelt zudem wider, dass die DZ BANK weiterhin Mehrheitsgesellschafter der DVB Bank AG bleibt und ihr Commitment gegenüber der DVB Bank AG auch im Rahmen der 2005 durchgeführten Kapitalerhöhung unterstrich.

**Vermögenslage****Geschäftsvolumen und Bilanzsumme**

Das Geschäftsvolumen (inkl. Bilanzsumme, Garantien, Bürgschaften, unwiderrufliche Kreditzusagen und Derivate) lag mit 14,21 Mrd € um 18,3 % über Vorjahresniveau (2004: 12,01 Mrd €), die Bilanzsumme nahm um 8,0 % von 8,98 Mrd € auf 9,70 Mrd € zu.

**Kreditvolumen****Kreditvolumen im Zeitvergleich**

Das Kreditvolumen der DVB Bank AG stieg im Vorjahresvergleich um 20,1 % von 11,51 Mrd € auf 13,82 Mrd €.

in Mrd €	2005		2004	in %
Forderungen an Kreditinstitute	3,75	3,63		3,3
Forderungen an Kunden	5,40	4,23		27,7
Wertpapiere (inkl. Beteiligungen)	0,16	0,61		-73,8
Garantien und Bürgschaften	1,88	0,66		184,8
Unwiderrufliche Kreditzusagen	2,06	1,70		21,2
Derivate	0,57	0,68		-16,2
<b>Kreditvolumen</b>	<b>13,82</b>	<b>11,51</b>		<b>20,1</b>

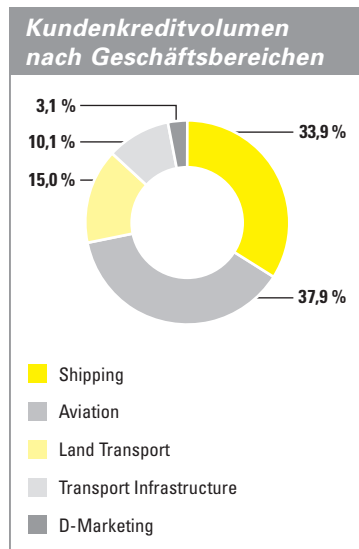
Die **Forderungen an Kreditinstitute** lagen mit 3,75 Mrd € leicht über Vorjahresniveau (2004: 3,63 Mrd €). Die **Forderungen an Kunden** stiegen strategiekonform aufgrund des lebhaften Neugeschäfts insbesondere in Shipping und Aviation deutlich um 27,7 % von 4,23 Mrd € auf 5,40 Mrd €. Der Bestand an **Wertpapieren** (inkl. Beteiligungen) nahm dagegen stark ab und sank um 73,8 % von 0,61 Mrd € auf 0,16 Mrd €. **Garantien und Bürgschaften** stiegen von 0,66 Mrd € auf 1,88 Mrd €, die **unwiderruflichen Kreditzusagen** stiegen um 21,2 % von 1,70 Mrd € auf 2,06 Mrd €, beide Größen stiegen ebenfalls aufgrund des lebhaften Neugeschäfts.

Wie in den Vorjahren nutzten wir **derivative Instrumente** für eigene Sicherungszwecke und boten diese in geringem Maß auch unseren Kunden an. Der mit 0,57 Mrd € ausgewiesene aufsichtsrelevante **Kreditäquivalenzbetrag nach Risikogewichtung** lag damit leicht unter Vorjahresniveau (0,68 Mrd €).

#### Kundenkreditvolumen nach Geschäftsbereichen

Das **Kundenkreditvolumen** der DVB Bank AG (bestehend aus Forderungen an Kunden, Garantien und Bürgschaften sowie unwiderruflichen Kreditzusagen) umfasst Asset Lending aus Transport Finance und nicht mehr strategiekonforme Engagements, die wir im D-Marketing zusammenfassen. Prosperierendes Neugeschäft insbesondere in Shipping (+62 %) und Aviation (hier sogar Verdopplung um +101 %) führte zu einem Anstieg des gesamten Kundenkreditvolumens um 34,6 % von 4,62 Mrd € auf 6,22 Mrd €.

Das Kundenkreditvolumen gliedert sich wie folgt: Aviation stellte mit 37,9 % den größten Anteil am Volumen, gefolgt von Shipping (inkl. Container Business Unit) mit 33,9 % und Land Transport mit 15,0 % sowie Transport Infrastructure mit 10,1 %. Der Anteil der nicht mehr zielkonformen Engagements im D-Marketing beträgt nur noch 192 Mio € (2004: 251 Mio €), also 3,1 %.



## Nachtragsbericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 1 HGB  
(Stichtag: 1. März 2006)

### ■ Rating Upgrade von Moody's Investors Service

Am 31. Januar 2006 gab **Moody's** sein **Rating-Upgrade** für das Langfrist-Rating der DVB Bank AG von „A3“ auf „A2“ bekannt. Gleichzeitig wurde das Kurzfrist-Rating von „P-2“ auf „P-1“ angehoben. Die Finanzstärke blieb mit C- unverändert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen im Lagebericht auf Seite 13.

### ■ Veränderungen im Vorstand – Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds

Rolf Michael Betz, Mitglied des Vorstands der DVB Bank AG, wird mit Ablauf seines Vertrags am 31. März 2006 aus dem Vorstand der DVB Bank AG ausscheiden.

### ■ Weitere Vorgänge

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der DVB Bank AG und des Konzerns besondere Bedeutung haben, sind nach Schluss des Geschäftsjahrs 2005 nicht eingetreten. Der Geschäftsverlauf in den ersten Monaten des Geschäftsjahrs 2006 bestätigt die im Ausblick getroffenen Aussagen.

## Risikobericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 2 a und b HGB  
(Stichtag: 1. März 2006)

Der folgende Risikobericht basiert auf Konzernzahlen der DVB Bank AG, die nach HGB generiert wurden.

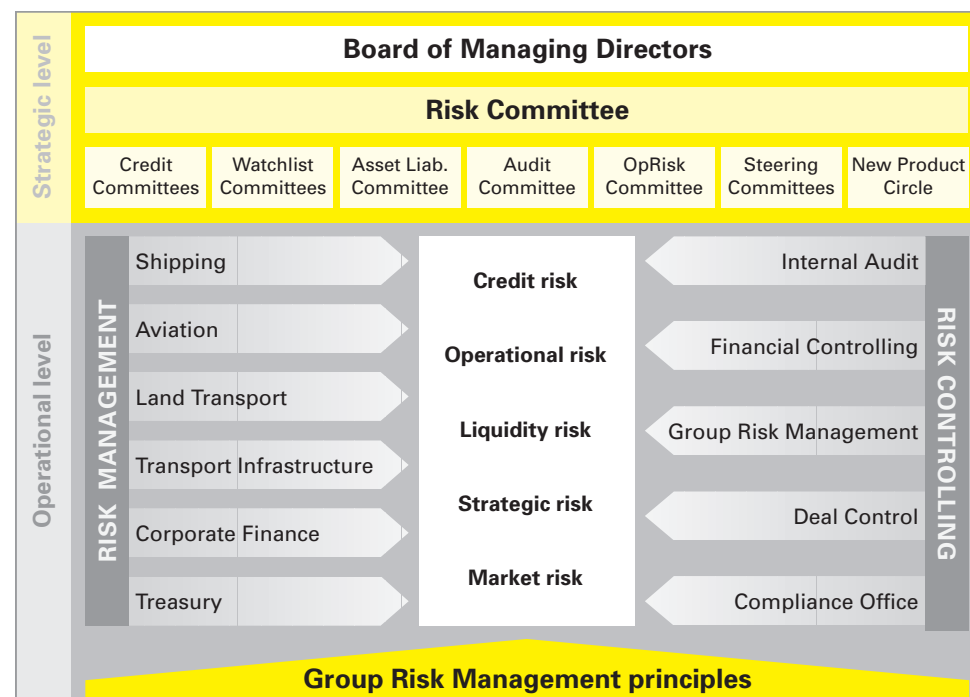
Im Folgenden stellen wir die drei wesentlichen Bausteine unseres Risikomanagement-Systems dar:

- Aufbau unseres Risikomanagements und -controllings,
- Risikotragfähigkeit und Risikokapital sowie
- die durch unser Geschäft bedingten Risikoarten.

**Die gezielte und kontrollierte Übernahme von Risiken unter Beachtung von risikoadäquaten Renditezielen ist für die DVB als internationaler Asset Lender integraler Bestandteil der Konzernsteuerung. Ausgehend von der Risikotragfähigkeit legt der Vorstand die Leitlinien der Risikopolitik fest, auf deren Basis Risikoübernahme, -überwachung und -steuerung erfolgen. Wir verfügen über ein konzernweites Risikofrüherkennungs-, -überwachungs- und -steuerungssystem, das nicht nur die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, sondern auch unseren betriebswirtschaftlichen Anforderungen gerecht wird.**

### ■ Organisation des Risikomanagements und -controllings

Wie das folgende Schaubild verdeutlicht, sind in der DVB Risikomanagement und Risikocontrolling funktional voneinander getrennt.



Im Risikomanagement unterscheiden wir zwischen operativem und strategischem Risikomanagement. Unter **operativem Risikomanagement** verstehen wir die Umsetzung der vom Vorstand vorgegebenen Risikostrategie durch die verschiedenen Geschäftsbereiche. Gegenstand des **strategischen Risikomanagements** sind neben der Vorgabe der risikopolitischen Leitlinien auch die Koordination und Unterstützung des operativen Risikosteuerungsprozesses durch übergeordnete Committees.

Das **Risk Committee** (Risikovorstand und Bereichsleiter Group Risk Management, Group Financial Controlling und Group Treasury) dient als Forum für alle wesentlichen strategischen und methodischen Fragen hinsichtlich der Gesamtbankrisiken. Dies beinhaltet auch die Ableitung des ökonomischen Kapitals im Rahmen eines Risikotragfähigkeitskonzepts und die Allokation des Risikokapitals auf die Geschäftsfelder.

Im **Group Credit Committee** (Gesamtvorstand und die Credit- und Industry Heads) entscheidet der Gesamtvorstand einzelfallbezogen über Kreditengagements der DVB bis zu 12,5 % des haftenden Eigenkapitals und wenn der Blankoanteil eines Kreditengagements nicht größer als 30 Mio € ist. Oberhalb davon ist zusätzlich die Zustimmung des Kreditausschusses des Aufsichtsrats einzuholen. Basierend auf den jeweiligen Lending Policies werden im Rahmen der industrie-, rating- und betragsabhängigen Kreditkompetenzen die Kreditentscheidungen gemeinschaftlich von den Credit- und Industry Heads getroffen.

Die für jeden Industriebereich eingerichteten **Watchlist Committees** (Risikovorstand, das für den jeweiligen Industriebereich zuständige Vorstandsmitglied und der zuständige Credit Head) überwachen und entscheiden über Engagements mit erhöhten latenten oder akuten Risiken.

Das **Asset Liability Committee** (Risikovorstand, zuständiges Vorstandsmitglied und Bereichsleiter Group Treasury, Group Risk Management, Group Accounting and Taxes und Group Financial Controlling) entscheidet über Grundzüge der Zinsstrategien und Aktiv-/Passivpositionen sowie die Liquiditätssteuerung der Bank.

Das **Audit Committee** (zuständiges Vorstandsmitglied und die Bereichsleiter Group Audit, Group Risk Management und Operations) koordiniert die Tätigkeit der Internen Revision, verabschiedet die kurz- und mittelfristige Prüfungsplanung und entscheidet über Art und Umfang von Sonderprüfungen.

Das **OpRisk Committee** (Risikovorstand und Bereichsleiter Group Risk Management, Operations und Group Audit) koordiniert den OpRisk Prozess, unterstützt das OpRisk Management, überprüft in regelmäßigen Abständen das etablierte OpRisk Framework und überwacht bzw. analysiert die Entwicklung operationeller Risiken auf Basis von Audit- und OpRisk-Reports.

**Steering Committees** (Vorstand und verantwortliche Vertreter der an Projekten beteiligten Bereiche) steuern und überwachen die Projektabläufe und sind für die erfolgreiche, termin- und budgetgerechte Umsetzung der jeweiligen Projekte verantwortlich.

### Abkürzungen Risikobericht

ALCO	Asset Liability Committee
DZ BANK	DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main
IRM	Internal Rating Modell
KTZM-Risiken	Konvertierungs- und Transferrisiko, Zahlungsverbot sowie Moratorium
KWG	Kreditwesengesetz
LTV	Loan-to-Value
MaK	Mindestanforderungen an das Kreditgeschäft
OASIS	Object Finance Administration and Security Information System
OpRisk	Operational Risk
SAP	Systeme, Anwendungen, Produkte in der Datenverarbeitung
VaR	Value-at-Risk

Im **New Product Circle** (Bereichsleiter der Servicebereiche) werden die Voraussetzungen analysiert und diskutiert, unter denen die DVB ihren Kunden neue Produkte anbieten und in neuen Märkten aktiv werden kann.

Das unabhängige **Risikocontrolling** beinhaltet die Identifizierung, Quantifizierung, Limitierung und Überwachung der Risiken sowie die Risikoberichterstattung.

#### ■ Risikotragfähigkeit und Risikokapital

Im Rahmen der jährlich durchzuführenden Risikotragfähigkeitsanalyse ermitteln wir unsere Risikodeckungsmasse. Diese beinhaltet neben den aufsichtsrechtlichen Kapitalkomponenten auch die kurzfristig realisierbaren stillen Reserven der DVB und das jeweils im laufenden Geschäftsjahr nachhaltig erzielbare Jahresergebnis. Für die Ermittlung der Risikodeckungsmasse werden die Kapitalkomponenten umfassender als im Aufsichtsrecht angesetzt.

Die Risikodeckungsmasse der DVB belief sich Ende 2005 auf 1.172 Mio € gegenüber einem Vorjahreswert von 984 Mio €. Der Anstieg der Risikodeckungsmasse resultiert im Wesentlichen aus der im Berichtsjahr durchgeführten Kapitalerhöhung sowie aus der geplanten Gewinnthesaurierung.

Der Vorstand genehmigt jeweils zum Ende eines laufenden Jahrs das Risikokapital für das folgende Geschäftsjahr. Risikokapital ist definiert als das ökonomische Kapital, das die Bank bereit ist einzusetzen, um hohe, unerwartete Verluste über alle Risikoarten hinweg abzudecken. Dies bedeutet, dass die innerhalb eines Jahres aggregierten unerwarteten Verluste das Risikokapital mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,95 % (Vorjahr 99,82 %) nicht überschreiten.

Für 2006 wurde unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten und der Nebenbedingung, dass die DVB auch beim Eintritt aller unerwarteten Verluste die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen weiterhin erfüllt, ein Risikokapital von 460 Mio € (2005: 318 Mio €) festgesetzt. Die deutliche Erhöhung ergibt sich im Wesentlichen dadurch, dass für die Kapitalkalkulation ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheres Konfidenzniveau angesetzt wurde, um dem verbesserten Rating der DVB Bank AG Rechnung zu tragen. Das Risikokapital verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Risikoarten:

in Mio €	2006 Risiko- kapital Limit	Risiko- kapital Limit	2005 Auslastung zum Jahresende	Durch- schnittliche Auslastung
Adressenausfallrisiko	415	280	190	196
Marktpreisrisiko	21	21	12	11
Operationelles Risiko	28	25	22	22
Strategisches Risiko	37	27	26	26
Korrelationseffekte	-41	-35	-29	-29
<b>insgesamt</b>	<b>460</b>	<b>318</b>	<b>221</b>	<b>226</b>

Die Adressenausfall- und Marktpreisrisiken messen wir mit Hilfe von internen Modellen. Zur Abschätzung des Verlustpotenzials aus operationellen Risiken verwenden wir den Basisindikator-Ansatz nach Basel II, während das Verlustpotenzial für die strategischen Risiken im Rahmen eines Best-Practice-Ansatzes ermittelt wird.

Bei der Ermittlung des Risikokapitals berücksichtigen wir Korrelationseffekte auf Basis empirischer Marktdaten zwischen den einzelnen Risikoarten sowie für die Adressenausfallrisiken zwischen den Kreditportfolien Shipping, Aviation, Land Transport und Transport Infrastructure.

Die Liquiditätsrisiken unterliegen ebenfalls einer laufenden Überwachung und Kontrolle, jedoch keiner Steuerung über das Risikokapital. Das Management der Liquiditätsrisiken erfolgt über andere Steuerungsinstrumente.

#### ■ Risikoarten

Für die DVB unterscheiden wir folgende Risikoarten:

##### ■ Adressenausfallrisiko

Die Steuerung und Begrenzung des Adressenausfallrisikos erfolgt einzelgeschäftszugewandert durch eine entsprechende Limitsetzung auf Basis konservativer Kreditgrundsätze und industriespezifischer Lending Policies. Auf Portfolioebene führen wir eine Allokation des vom Vorstand genehmigten Risikokapitals durch. Für unser international ausgerichtetes Kreditgeschäft ist die sachgerechte Ermittlung und Steuerung von Länderrisiken von großer Bedeutung. Daher planen und limitieren wir die Länderrisiken im Rahmen der Gesamtbanksteuerung und in Übereinstimmung mit der Länderlimitplanung der DZ BANK.

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Adressenausfallrisiken für die DVB haben wir ein statistisch-mathematisches Internal Rating Modell (IRM) für unser weltweites Transport Finance entwickelt, das den Anforderungen des Advanced Approach nach Basel II genügt. Wir schätzen neben der Ausfallwahrscheinlichkeit eines Kunden (Probability of Default) zusätzlich den erwarteten Verlust bei Ausfall (Loss Given Default) für den unbesicherten Teil eines Kredits und die erwartete Höhe der Forderung zum Zeitpunkt des Ausfalls (Exposure at Default). Der Advanced Approach ermöglicht uns die Anrechnung aller Arten von Sicherheiten (z. B. Flugzeug- und Schiffshypothesen, Garantien). Dabei können wir den zu erwartenden Verwertungserlös durch eigene Zeitreihen nachweisen.

Ein mehrstufiges Expertensystem bildet die Grundlage der Ratingermittlung. Dieses System wurde anhand einer Grundgesamtheit extern gerateter Unternehmen entwickelt, für die alle relevanten Jahresabschlussdaten vorliegen. Die Zuordnung der internen zu den externen Ratingklassen ermöglicht dabei die Verwendung externer Ausfallwahrscheinlichkeiten.

Von elementarer Bedeutung für unser objektbesichertes Kreditgeschäft ist die Schätzung künftiger Sicherheitenwerte der finanzierten Objekte, um den ausfallgefährdeten Anteil eines einzelnen Kreditgeschäfts (Loss Given Default) zu ermitteln. Die dazu verwendete Methode ermittelt den künftigen Sicherheitenwert eines Objekts über Simulationsrechnungen. In die Beurteilung spezifischer Objektsicherheiten fließen externe Wertgutachten und Marktdaten ebenso ein wie das Fachwissen unserer Marktexperten.

*Unter Adressenausfallrisiko verstehen wir potenzielle Vermögensminderungen, die durch den unerwarteten Ausfall oder die unerwartete Bonitätsverschlechterung unserer Geschäftspartner entstehen. Es umfasst Kredit-, Emittenten-, Kontrahenten- und Länderrisiken. Aufgrund unserer geschäftspolitischen Ausrichtung stellt das Adressenausfallrisiko das größte Einzelrisiko dar.*

Das IRM wurde für die Shipping und Aviation Portfolios bereits erfolgreich eingeführt. Diese machten Ende 2005 zusammen immerhin rd. 81 % des gesamten Kreditportfolios aus. Für die verbleibenden kleineren Kreditportfolios ist die Implementierung schrittweise bis 2009 vorgesehen, so dass zu diesem Zeitpunkt nahezu das gesamte Kreditportfolio mit dem IRM geratet werden kann.

Im Rahmen des Neugeschäfts bilden die Ergebnisse des IRM eine wichtige Grundlage für die Kreditentscheidung. Neben den künftig aufsichtsrechtlich relevanten Größen „erwarteter und unerwarteter Verlust“ werden auch die Standardrisikokosten ermittelt, die als Risikoprämie in die Berechnung der Mindestmarge eingehen.

Das IRM soll mittelfristig zu einem Portfoliomodell ausgebaut werden, um künftig die Adressenausfallrisiken auf Portfolioebene im Rahmen eines VaR-Ansatzes steuern zu können.

#### ■ Portfoliomanagement und -steuerung

##### Rahmendaten und Tools

Portfoliomanagement und -steuerung sind in der DVB zweidimensional angelegt. Auf Konzernebene obliegt die Entwicklung und Implementierung von Portfoliomanagement-Instrumenten und -Methoden sowie die Erstellung von Portfolioanalysen (MaK konformes Reporting) dem Group Risk Management. Mit Hilfe des DVB Researchs analysieren und steuern die Transport Finance Bereiche ihre Portfolios im Hinblick auf risikoreduzierende Diversifikationen eigenverantwortlich, wobei die vom Vorstand vorgegebenen Leitlinien beachtet werden.

Zur Analyse und Steuerung unserer Kreditportfolios verfügen wir mit der inhouse entwickelten Datenbankanwendung OASIS über ein modernes Management-Informationssystem. In OASIS erfassen wir alle für die Portfoliosteuerung erforderlichen quantitativen und qualitativen Daten sämtlicher Transportfinanzierungen und bilden neben den rechtlichen auch die wirtschaftlichen Risikostrukturen ab. Die Datenbank ist darüber hinaus wesentliche Informationsquelle für das IRM. Die Datenerfassung erfolgt durchgängig im Vier-Augen-Prinzip. Durch die systemtechnische Integration in den Kreditvergabe- und -verwaltungsprozess trägt OASIS wesentlich zur Minimierung von operationellen Risiken bei.

##### Analyse der einzelnen Kreditportfolios

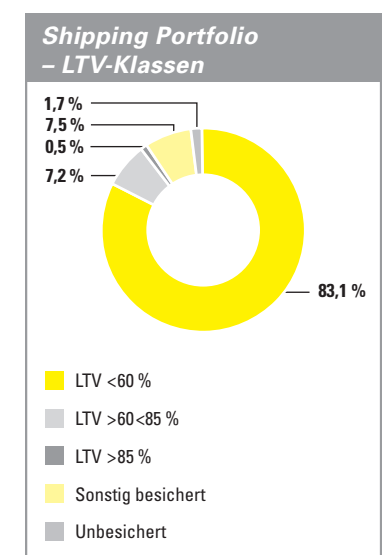
Im Folgenden geben wir einen Überblick über die Zusammensetzung und Entwicklung der Besicherungsstruktur unserer Kreditportfolios.

Unser **Shipping Portfolio** hat sich im zurückliegenden Geschäftsjahr wiederum sehr erfreulich entwickelt. Das zu 80,4 % in US-Dollar valutierende Portfolio wuchs um 33,6 % auf 5,7 Mrd €. Unterjährig zeigte sich der US-Dollar wieder deutlich gefestigt, was in einem entsprechenden Wertverlust des Euro resultierte. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Wachstumsrate von 18,6 %.

Innerhalb des Portfolios überwiegt das durch Schiffshypotheken besicherte Geschäft sehr deutlich. Der Anteil des Portfolios, der innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs liegt, beträgt 4,8 Mrd €. Durch entsprechend besichertes Neugeschäft hat der Anteil des hypothekarisch besicherten Geschäfts erneut sowohl nominal als auch prozentual zugenommen.

Die Besicherungsstruktur unseres Shipping Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:

Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2005		31. 12. 2004	
	Mio €	%	Mio €	%
Hypothekarisch besichert	5.202,3	90,8 %	3.686,2	85,9 %
Sonstige Sicherheiten	427,8	7,5 %	369,3	8,6 %
Unbesichert	94,9	1,7 %	236,6	5,5 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>5.725,0</b>	<b>100,0 %</b>	<b>4.292,1</b>	<b>100,0 %</b>

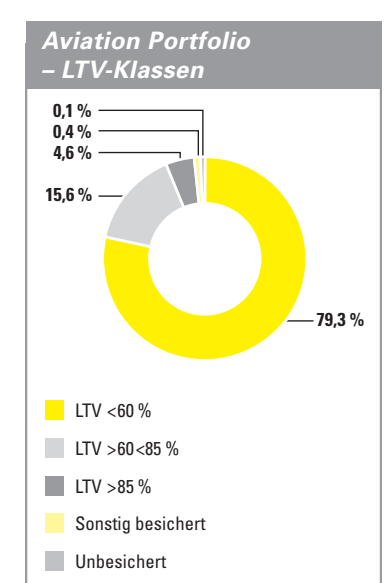


Der Anteil des unbesicherten bzw. des durch sonstige Sicherheiten unterlegten Geschäfts wurde den strategischen Vorgaben des Vorstands folgend reduziert. Die Verteilung des hypothekarisch besicherten Geschäfts innerhalb bestimmter LTV-Klassen zeigt nebenstehendes Schaubild.

In einem für die kommerzielle Flugzeugindustrie verbesserten Marktumfeld konnten wir unsere geschäftlichen Aktivitäten im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut forcieren. Unser **Aviation Portfolio** betrug Ende 2005 3,0 Mrd €, was einem Wachstum von 35,9 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Auch hier valutiert der überwiegende Teil des Portfolios (95,9 %) in US-Dollar. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Wachstumsrate von 18,2 %.

Die Besicherungsstruktur unseres Aviation Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:

Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2005		31. 12. 2004	
	Mio €	%	Mio €	%
Hypothekarisch besichert	2.973,1	99,5 %	2.137,8	97,0 %
Sonstige Sicherheiten	12,7	0,4 %	27,5	1,3 %
Unbesichert	2,3	0,1 %	38,0	1,7 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>2.988,1</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2.203,3</b>	<b>100,0 %</b>

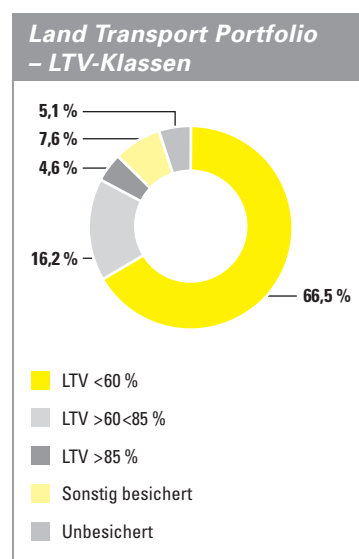


Auch im Aviation Portfolio spiegelt sich die strikte Einhaltung unserer konservativen Kreditpolitik wider. 99,5 % des Kreditvolumens sind durch Flugzeughypotheken besichert. Davon liegt ein Volumen von 2,4 Mrd € innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs.

Der deutliche Anstieg des Portfolioanteils mit einer LTV-Ratio von bis zu 60 % spiegelt zudem die fortschreitende Erholung der Flugzeugwerte wider.

Das **Land Transport Portfolio** hat sich im Berichtsjahr ebenfalls strukturell verbessert und ist im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 % auf 959 Mio € gewachsen. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Steigerungsrate von 2,2 %.

Die Besicherungsstruktur unseres Land Transport Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:

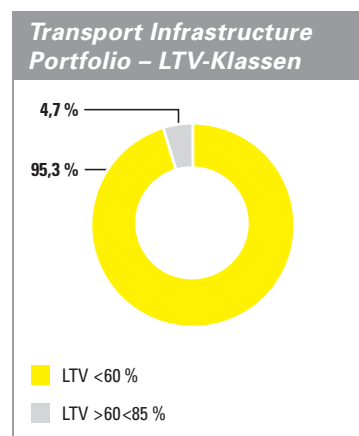


Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2005		31. 12. 2004	
	Mio €	%	Mio €	%
Hypothekarisch besichert	837,5	87,3 %	704,4	79,1 %
Sonstige Sicherheiten	72,8	7,6 %	105,5	11,8 %
Unbesichert	48,5	5,1 %	81,1	9,1 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>958,8</b>	<b>100,0 %</b>	<b>799,8</b>	<b>100,0 %</b>

Auch innerhalb des Land Transport Portfolios verfolgten wir konsequent den Abbau des unbesicherten Geschäfts und konnten eine Reduzierung um 4,0 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr erreichen. Durch das 2005 akquirierte Neugeschäft wurde erneut eine deutliche Zunahme des hypothekarisch besicherten Geschäfts erzielt (+ 8,2 Prozentpunkte). Das Kreditvolumen innerhalb des Beleihungsauslaufs von 60 % beträgt 638 Mio €.

Das **Transport Infrastructure Portfolio** entwickelte sich im zurückliegenden Jahr mit einem Zuwachs von 23,1 % auf 640 Mio € wiederum erfreulich. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Steigerungsrate von 17,3 %.

Die Besicherungsstruktur unseres Transport Infrastructure Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:



Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2005		31. 12. 2004	
	Mio €	%	Mio €	%
Konzessionell besichert	640,3	100,0 %	522,7	100 %
Sonstige Sicherheiten	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %
Unbesichert	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>640,3</b>	<b>100,0 %</b>	<b>522,7</b>	<b>100,0 %</b>

Die Besicherungsstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Bei allen von uns finanzierten Infrastrukturprojekten dient u. a. die Abtretung der Betreiberkonzession als Sicherheit. Als Sicherheitenwert wird der Barwert der künftigen Cash-Flows angesetzt.

#### ■ Frühwarnsysteme und Risikoversorge

Für unser Kreditgeschäft verfügen wir über ein differenziertes Instrumentarium zur Früherkennung, Überwachung und Steuerung von problembehafteten Kreditengagements. Unser Watch-List-Verfahren gewährleistet die frühzeitige Identifikation problembehafteter Engagements und deren Aufnahme in eine Watch-List zur Intensivbetreuung. In regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Watch-List-Committees wird unter Leitung des Risikovorstands u. a. über Strategien und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie über die Bildung von erforderlichen Wertberichtigungen entschieden.

Im Berichtsjahr haben wir der Risikoversorge für unser Transport Finance Portfolio 10,3 Mio € netto zugeführt. Der Wertberichtigungsbestand beträgt Ende 2005 somit 55,1 Mio €.

#### ■ Kontinuierlicher Abbau des nicht mehr strategiekonformen Kreditportfolios

Im D-Marketing betreuen wir nicht mehr strategiekonforme Engagements. Diese konnten wir von 251 Mio € um 24 % auf 192 Mio € Ende 2005 reduzieren. Nahezu ausgeglichen ist das Verhältnis zwischen Neubildung und Auflösung von Wertberichtigungen. Der Wertberichtigungsbestand hat sich dagegen nach Verbrauch von 10,5 Mio € auf 55,3 Mio € reduziert. Wir gehen davon aus, dass damit weiterhin eine adäquate Risikoversorge für diesen mit erhöhten Risiken behafteten Portfolioanteil besteht.

#### ■ Länderrisiken im Transport Finance Geschäft

Insgesamt hat sich in der Portfoliostruktur unter Länderrisiko-Aspekten keine signifikante Änderung im Vergleich zu 2004 ergeben. Die geografischen Schwerpunkte unseres Transport Finance Geschäfts liegen weiterhin in Europa, Nordamerika und Asien. Die Steuerung und Limitierung der Länderrisiken erfolgt auf Basis des Netto-Länderrisikos. Hierbei werden 60 % der Marktwerte der anrechenbaren Assets in Abzug gebracht.

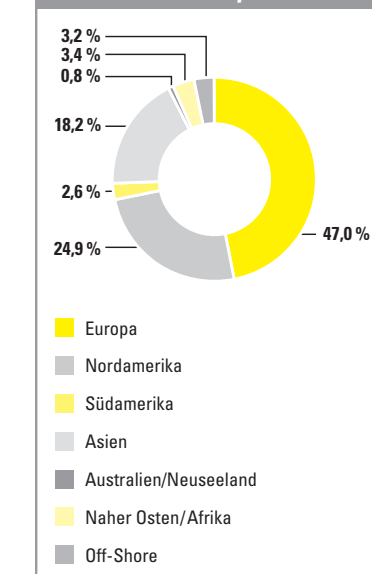
Das Netto-Länderrisiko hat sich im Vergleich zum Vorjahr weiter reduziert. Für die sog. Emerging Markets beträgt das Netto-Länderrisiko nur 0,3 % des Transport Finance Portfolios.

#### ■ Operationelles Risiko

Die Überwachung und Steuerung der operationellen Risiken besteht im Wesentlichen darin, die methodischen Vorgaben zur Identifizierung, Quantifizierung und Steuerung zu entwickeln und eine adäquate Risikoberichterstattung vorzuhalten. Im Hinblick auf die überschaubaren und klaren Prozessstrukturen der DVB halten wir den sog. Basisindikatoransatz nach Basel II für uns als angemessen. Die Umsetzung des Advanced Approachs verfolgen wir nicht, da uns, wie vielen anderen Banken auch, die erforderliche historische Datenmenge für eine fundierte statistische Betrachtung fehlt.

*Das Länderrisiko beschreibt die Wahrscheinlichkeit, dass die DVB auf Grund von sozio-politischen und/oder gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen oder Ereignissen einen Kredit- bzw. Zahlungsausfall in einem Land erleidet. Es umfasst sowohl die traditionellen KTZM-Risiken als auch das politische und wirtschaftspolitische Risiko. Erhöhten Länderrisiken begegnen wir durch eine risiko-mitigierende Strukturierung unserer Transaktionen, z. B. durch eine Kombination von Maßnahmen wie Besicherung, Off-Shore-Konten, Cash-Flow-Ströme in Hartwährung, Political Risk Insurances, etc.*

#### Portfoliostruktur unter Länderrisiko-Aspekten



*Das Operationelle Risiko definieren wir analog zu den Basel II – Vorgaben als das Verlustrisiko, das aus nicht adäquaten oder fehlgeschlagenen internen Prozessen, menschlichem Versagen oder externen Ereignissen resultiert.*

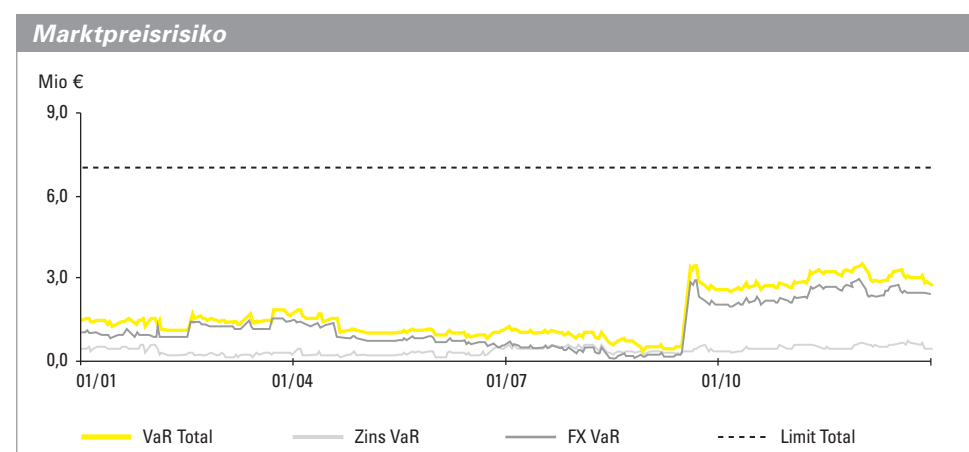
Die Anforderungen des Basisindikatoransatzes (Implementierung einer Operational Risk Organisation, Schaffung von Rahmenbedingungen) setzten wir bereits 2003 um. In organisatorischer Hinsicht wurde ein zentrales OpRisk Committee etabliert und die Funktion des dezentralen OpRisk Managers für alle weltweiten Lokationen der DVB geschaffen. Als Management-Instrumente haben wir das Self-Assessment, das wir mindestens einmal jährlich für jeden Standort auf Bereichs- bzw. Abteilungsebene durchführen, und die Schadensfalldatenbank zur Erfassung aufgetretener Verluste aufgrund operationeller Risiken installiert. Der Vorstand sowie das OpRisk Committee werden vierteljährlich und ggfs. ad-hoc über die Ergebnisse informiert. Im Berichtsjahr waren insgesamt 16 Schadensfälle (2004: neun) mit einem Nettoverlust von 895 Tsd € (2004: 223 Tsd €) zu verzeichnen.

*Wir definieren das Marktpreisrisiko als den potenziellen Verlust, der durch die Veränderung von Preisen für Aktien-, Devisen- und Zinsprodukte (inkl. der dazugehörigen Derivate) an den Finanzmärkten für unsere Positionen entstehen kann.*

#### ■ Marktpreisrisiko

Die Steuerung der Marktpreisrisiken im Anlage- und Handelsbuch obliegt dem Group Treasury. Vierzehntägig tritt das ALCO zusammen, um das Marktpreisrisiko der Gesamtbank zu begutachten und grundlegende Entscheidungen zur Risikoausrichtung zu treffen. Wir ermitteln das Marktpreisrisiko sowohl für unser Handelsbuch als auch für unser Bankbuch nach dem gleichen VaR-Verfahren. Es quantifiziert auf Basis einer historischen Simulation den maximalen Verlust bei einem Sicherheitsniveau von 99 %, der durch Marktpreisveränderungen während einer eintägigen Haltedauer entstehen kann. Die Funktionsfähigkeit des VaR-Verfahrens wird durch ein Backtesting-Verfahren sichergestellt. Im Rahmen des Backtestings werden täglich die Gewinne und Verluste der Positionen des Handelsbuches und des Anlagebuches auf Basis der tatsächlich entstandenen Marktveränderungen errechnet und den Werten gegenüber gestellt, die durch das VaR-Verfahren ermittelt wurden.

Die unterjährige Ausnutzung des Marktpreislimits zeigt das folgende Chart.



Die für die Überwachung der Marktpreisrisiken zuständige Handelskontrolle hat direkten Zugriff auf die Handels- und Buchungssysteme und kann dadurch die Limiteinhaltung überwachen. Damit unterliegen die eingegangenen Marktpreisrisiken einer permanenten Messung und Limitüberwachung durch die Handelskontrolle, die hierüber täglich an den Vorstand berichtet.

Die sprunghafte Entwicklung im September 2005 ist begründet im Devisen Hedging, das wiederum im Rahmen des Budgetprozesses des DVB Bank Konzerns durchgeführt wurde. Dabei wurden alle für 2006 erwarteten US-Dollar Einkünfte bereits in 2005 per Termin verkauft. Damit steht 2005 nur der Devisenverkauf in den Büchern, während die Erträge erst 2006 realisiert werden.

Die Steuerung der Risikopositionen erfolgt anhand der vom Vorstand genehmigten Limite. Zusätzlich ermitteln wir monatlich die Stressrisiken unserer Positionen auf Basis eines kompletten Zinszyklus. Die Berechnungen für die Extremsituationen werden regelmäßig im ALCO erörtert, um ggfs. frühzeitig reagieren zu können. Die monatlichen Ergebnisse der Stresstests zogen wir zur Bestimmung der Marktpreisrisikolimits für 2006 heran.

#### ■ Strategierisiko

Strategische Entscheidungen steuern die geschäftspolitische Ausrichtung der DVB und werden im Rahmen von Strategieklausuren vom Gesamtvorstand und ggfs. vom Aufsichtsrat getroffen. 2005 erfolgte die Messung der Strategierisiken auf Basis der Volatilität des Betriebsergebnisses mit einem Konfidenzniveau von 99,82 %.

Das Konfidenzniveau für die Berechnung der Kapitallimits wurde Ende 2005 auf 99,95 % angehoben, um dem verbesserten Rating der DVB Bank AG Rechnung zu tragen. Diese Adjustierung bedingte die für 2006 vorgenommene Limiterhöhung für Strategierisiken.

*Unter Strategierisiko verstehen wir potenzielle Minderungen unseres Unternehmenswerts, die sich aufgrund unserer strategischen Positionierung in einem sich ständig ändernden Umfeld von Markt, Kunden, Wettbewerbern, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen etc. ergeben könnten.*

*Dieses Risiko beinhaltet die Möglichkeit, dass wir unseren gegenwärtigen und künftigen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitgerecht bzw. nicht in erforderlichem Umfang nachkommen können.*

#### ■ Liquiditätsrisiko

Unsere Liquiditätsrisiken werden auf Basis der vom Vorstand erlassenen Treasury-Richtlinie zentral analysiert und gesteuert. Die Verantwortung hierfür liegt beim Group Treasury, das sowohl dem ALCO als auch dem Gesamtvorstand berichtet. Wichtige Refinanzierungsvorhaben werden im ALCO beschlossen.

Auf Basis laufend aktualisierter Liquiditätsflusspläne und Cash-Flow-Prognosen werden aus SAP-Daten und mittels modernster Aktiv-Passiv-Steuerungssoftware die zu erwartenden Zahlungsströme ermittelt, aggregiert und durch entsprechende Gegengeschäfte am Geld- und Kapitalmarkt ausgeglichen. Ein an der Liquiditätskennzahl des KWG-Grundsatzes ausgerichtetes Positionslimit gewährleistet frühzeitiges und angemessenes Gegensteuern. Der ausreichende Zugang zu kurzfristiger Liquidität im Geldmarkt sowie umfangreiche Liquiditätsvorsorgebestände stellen eine ausreichende Liquiditätsreserve dar. Diverse Refinanzierungsmaßnahmen im mittel- und langfristigen Laufzeitbereich haben die strukturelle Liquiditätsposition der DVB weiter gestärkt. Der aufsichtsrechtliche Liquiditätsgrundsatz wurde 2005 durchgängig eingehalten.

#### ■ Fazit und Ausblick

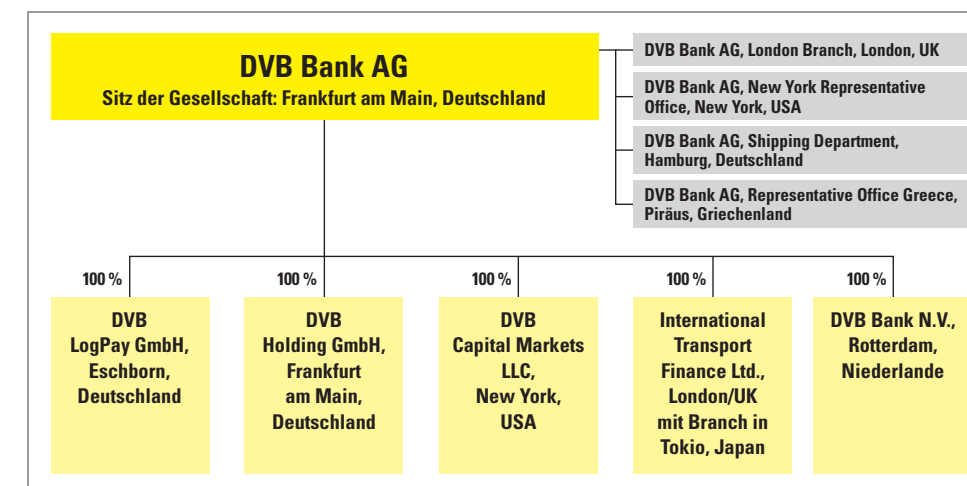
Die Organisation des Risikomanagement- und -controllings der DVB entspricht den gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Anforderungen. Sie ist geeignet, alle Risiken, die auf die DVB einwirken, effizient zu überwachen und zu steuern. Die angewandten Verfahren zur Risikoabbildung und -steuerung wurden 2005 kontinuierlich weiterentwickelt. Auch in Zukunft werden wir unsere Risikoüberwachungs- und -steuerungssysteme verfeinern. Wir orientieren uns dabei sowohl an den Vorgaben von Basel II als auch an den Anforderungen einer modernen risiko- und ertragsbezogenen Gesamtbanksteuerung.

Die DVB hat sich 2005 innerhalb ihrer ökonomischen Risikotragfähigkeit bewegt. Die im Rahmen des Risikotragfähigkeitskonzeptes auf die verschiedenen Risikoarten allokierten Risikokapitallimite wurden jederzeit eingehalten. Dies wird nach unseren Erwartungen auch im Geschäftsjahr 2006 gewährleistet sein.

## Niederlassungsbericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 4 HGB  
(Stichtag: 1. März 2006)

Das abgebildete Chart zeigt den Sitz der Gesellschaft, den rechtlichen Aufbau mit den wesentlichen, 100%ig konsolidierten Tochterunternehmen (gelb unterlegt) sowie die Struktur der Niederlassungen und Repräsentanzen (grau unterlegt).



## Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

gem. § 312 AktG  
(Stichtag: 1. März 2006)

Die DVB Bank AG ist gemäß §§ 15 und 18 AktG mit der DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main und deren Konzernunternehmen verbunden. Die DVB Bank AG ist zum 31. Dezember 2005 in den Konzernabschluss der DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main einbezogen und konsolidiert worden.

Über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen hat der Vorstand dem Aufsichtsrat gemäß § 312 Abs. 3 AktG gesondert Bericht erstattet und erklärt: „Nach den Umständen, die dem Vorstand zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem berichtspflichtige Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, hat unsere Gesellschaft in jedem Fall eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen hat der Vorstand im Berichtsjahr weder getroffen noch unterlassen.“

## Prognosebericht

gem. § 289 Abs. 1 Satz 4 HGB  
(Stichtag: 1. März 2006)

### Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Aussichten der internationalen Verkehrsmärkte 2006 und 2007

Die Wirtschaftsprognosen für die Jahre 2006 und 2007 gehen davon aus, dass sich die Wachstumsraten beim Welt-BIP (Welt-Bruttoinlandsprodukt) auf dem Niveau von 2005 fortbewegen werden. So geht die Weltbank davon aus, dass das Welt-BIP 2006 um 3,2 % und 2007 um 3,3 % wachsen wird (2005: 3,2 %). In den meisten Industrieländern wird das Wachstum allerdings geringer ausfallen. Eine Ausnahme bilden die USA, deren Wirtschaftswachstum mit 3,5 % in 2006 und mit 3,6 % in 2007 (2005: 3,5 %) als relativ robust prognostiziert wird. Für die Länder der Eurozone wird zwar mit einem Anstieg des BIP Wachstums auf 1,4 % in 2006 und 2,0 % in 2007 (2005: 1,1 %) gerechnet, doch bleibt das Wachstum damit weiterhin deutlich unter dem Weltdurchschnitt. Dagegen werden die Volkswirtschaften Asiens überdurchschnittlich wachsen. Speziell China – und zunehmend auch Indien – sind hier die Motoren der regionalen Wirtschaftsentwicklung.

Der Verkehr wird erneut stärker wachsen, da die Zuwachsraten im Weltgüterhandel traditionell deutlich über denen des Welt-BIP liegen. Nach Berechnungen der WTO (Welthandelsorganisation) wuchsen die Güterexporte im Zeitraum von 1994 bis 2004 mehr als doppelt so stark wie das Welt-BIP. Diese Entwicklung ist eine unmittelbare Folge der Globalisierung der Weltwirtschaft, die unter anderem zu dezentralen Beschaffungs- und Produktionsstrukturen und damit zu mehr Güterbewegungen bzw. Güterverkehr führt. Auch der Weltluftverkehr wächst weiterhin stärker als die Weltwirtschaft. Boeing geht in seinem „Current Market Outlook 2005“ davon aus, dass der Weltpassagierluftverkehr bei einem angenommenen jährlichen Wachstum des Welt-BIP von 2,9 % im Prognosezeitraum von zwanzig Jahren um 4,8 % p. a. und der Luftfrachtverkehr um 6,2 % p. a. wachsen wird. Zum einen führt die Globalisierung zu einer stärkeren Vernetzung der Arbeitsmärkte und zu mehr Geschäftsreisen, zum anderen entsteht in Wachstumsländern wie China und Indien ein neuer Mittelstand, der sich zunehmend Reisen leisten kann.

Die größte Unsicherheit für die Entwicklung der Weltwirtschaft bzw. für das Eintreten der prognostizierten Wachstumsraten resultiert aus der Entwicklung der Rohölpreise. Vermutlich werden die Rohölpreise nicht mehr auf das niedrige Niveau früherer Jahre zurückfallen. Die Gründe hierfür sind vielgestaltig: die immer aufwändigeren Explorationen zur Erschließung neuer und zur Wiedererschließung solcher Ölfelder, die aus technischen Gründen bisher nicht vollständig ausgebeutet werden konnten, das verstärkte Bemühen um regenerierbare Energiequellen und die zunehmende Energienachfrage der neuen Wirtschaftsmächte China sowie Indien. Der Großteil der Weltrohölreserven liegt auch weiterhin in der krisenanfälligen Region Naher Osten. Durch Einzelereignisse hervorgerufene Ölpreisschocks können jederzeit dazu führen, dass die o. g. Wachstumsraten nicht erreicht werden, wobei es aber auch von der Ölintensität der einzelnen Volkswirtschaften abhängt, wie stark sich ein Preisschock auf das Wirtschaftswachstum auswirkt. Auch eine Pandemie könnte das Weltwirtschaftswachstum – und hier zu allererst den Reiseverkehr – sehr schnell beeinträchtigen.

*Der Prognosebericht enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die die künftige Entwicklung der DVB Bank AG betreffen.*

*Wir weisen darauf hin, dass sich Einschätzungen und Prognosen als unzutreffend erweisen können, da diese stets dem Risiko von Wahrnehmungs- und Beurteilungsfehlern unterliegen. Über künftige Entwicklungen und Ereignisse können nur Mutmaßungen angestellt, nicht aber sichere Vorhersagen abgegeben werden. Die künftige Entwicklung kann u. a. wegen Schwankungen der Kapitalmärkte, der Wechselkurse und Zinsen oder wegen grundsätzlicher Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds von der erwarteten Entwicklung abweichen.*

*Aus diesen Gründen können wir keine Gewähr dafür übernehmen, dass diese vorausschauenden Aussagen zutreffen, obwohl wir diese als realistisch erachten. Eine Aktualisierung der vorausschauenden Aussagen ist nicht geplant.*

Einen Beitrag zur Reduzierung der Ölintensität leisten energiesparende Fahrzeuge. Insbesondere im **Luftverkehr** finden daher neue Flugzeugmodelle, die aufgrund der Verwendung neuartiger Verbundwerkstoffe und sparsamerer Triebwerke zu deutlich reduzierten Treibstoffverbräuchen je Sitzkilometer führen werden, zunehmendes Interesse. In der Luftfahrtindustrie ist also bereits ein neuer Technologiezyklus angestoßen worden, der in den kommenden Jahren zu einer erheblichen Veränderung in der Flottenstruktur führen wird. Die damit zusammenhängenden Investitionen werden finanziell starke Fluggesellschaften begünstigen und zu dem andauernden Strukturwandel beitragen. Marktanteile und Flugzeuge solcher Fluggesellschaften, die aus dem Markt ausscheiden, werden auf andere Anbieter übergehen. Unabhängig vom Strukturwandel bleibt der Nachfragetrend im Passagier- und Luftfrachtverkehr positiv. Lediglich dramatische Ereignisse mit weltweiten Auswirkungen könnten größere Strukturbrüche in der Zeitreihe bewirken, was auch für die meisten anderen Verkehrsegmente gilt.

In der **Seeschifffahrt** wird weiterhin Asien – hier vor allem China, aber zunehmend auch Indien – die Nachfrage prägen. Eine weiterhin wachsende Rohstoffnachfrage auf der Importseite wird die Bulk- und Tankermärkte begünstigen, während sich die asiatischen Exporte positiv auf die Containerschifffahrt auswirken werden. Die in den vergangenen Jahren prosperierenden Schifffahrtsmärkte führten allerdings bereits zu verstärkten Neubaufträgen. Die Neubau-Auslieferungen werden in manchen Segmenten eine Abschwächung der Fracht- und Charraten, möglicherweise aber auch einen stärkeren Rückgang, bewirken. Dies würde die Schiffswerte in den betreffenden Segmenten unter Druck bringen. In Teilmärkten wird sich die Periodenkapazität aufgrund von Hafeninvestitionen, so zum Beispiel durch den Ausbau von Tiefwasserseehäfen in China, erhöhen.

Im **Landverkehr** bleibt der Straßengüterverkehr anders als der Schienengüterverkehr auch weiterhin wesentlich unabhängiger von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, d. h. er profitiert stärker von der fortgesetzten räumlichen Dezentralisierung von Beschaffung, Produktion und Distribution. Der Schienengüterverkehr erhält dagegen seine Wachstumsimpulse aufgrund seiner Massenleistungsfähigkeit und wegen der Netzgegebenheiten eher durch die allgemeine Wirtschaftsentwicklung. Die Aussichten für die Bahnen in den USA und in Asien liegen aufgrund des dort höheren Wirtschaftswachstums grundsätzlich über denen in Europa. Dagegen kann es in Europa in den kommenden Jahren sowohl durch die Modernisierung der Eisenbahnnetze und des rollenden Materials (insbesondere aufgrund des Nachholbedarfs in Osteuropa und der Dynamik vermehrt internationaler Verkehre), als auch durch die fortschreitende Marktliberalisierung zu besseren Angeboten im Eisenbahngüterverkehr kommen – möglicherweise sogar zu einer deutlichen Renaissance. Die Personenverkehrsnachfrage bleibt im Nahverkehr stabil. Auch hier wird die fortgesetzte Marktliberalisierung zur Modernisierung von Netzen und Fahrzeugflotten führen, während die Nachfrage im Personenfernverkehr aufgrund zunehmender Low Cost Angebote im Luftverkehr nur in Einzelfällen (z. B. im Hochgeschwindigkeitsverkehr) nennenswert steigen dürfte. In Asien bieten zunehmende Industrialisierung und regionale Arbeitsteilung in den kommenden Jahren Ansätze für eine Modernisierung des Rollmaterials sowie für einen Ausbau der Schienenwege.

Flughäfen, Seehäfen und Fernstraßen werden ebenfalls von einer anhaltend positiven Verkehrsentwicklung profitieren. Aufgrund der unverändert angespannten Finanzlage der meisten Staatshaushalte wird der Bedarf an innovativen Finanzierungslösungen für Investitionen in **Verkehrsinfrastruktur** steigen. Vor allem der Markt für Public Private Partnership-Projekte wird sich positiv weiter entwickeln. Der im vergangenen Jahr zu beobachtende Aufwärtstrend bei Privatisierungen im Verkehrsinfrastrukturbereich, aber auch die starke Zunahme von M&A-Aktivitäten in der globalen Verkehrswirtschaft werden 2006 und 2007 anhalten und die Chancen für entsprechende Beratungsangebote erhöhen.

Insgesamt knüpft unsere Einschätzung für die internationalen Verkehrsmärkte 2006 und 2007 an den Ausblick 2005 an. Dabei ist festzuhalten, dass die dort getroffenen Einschätzungen weitestgehend mit der tatsächlichen Marktentwicklung im Einklang standen.

#### ■ Finanzwirtschaftliche Perspektiven der DVB Bank AG für 2006 und 2007

- Da die Steuerung der Gesamtbank auf Konzernebene erfolgt, haben betriebswirtschaftlich sinnvolle Kennzahlen nur auf Konzernebene Aussagekraft. Wir nennen im AG-Bericht daher perspektivisch keine finanzwirtschaftlichen Kennzahlen und verweisen diesbezüglich auf den Konzernabschluss und auf die sonstigen Kennzahlen im Abschnitt „Darstellung der wirtschaftlichen Lage“.
- Die weitere **Stabilisierung und Verbesserung unserer Ratings von Standard and Poor's und Moody's Investors Service** gehört auch künftig zu unseren Hauptanliegen. S&P's Rating-Upgrade im Berichtsjahr 2005 und Moody's Rating-Upgrade zu Jahresbeginn 2006 zeigen, dass die DVB Bank AG auf dem richtigen Weg ist. Die Verbesserung der Profitabilität und auch der weitere solide Ausbau der Eigenmittel werden dabei weiterhin eine tragende Rolle spielen.
- Für 2006 und 2007 prognostizieren wir ein weiteres **Wachstum der Regulären Erträge**, die die DVB Bank AG im Transport Finance Geschäft erzielen wird. Dabei wird voraussichtlich insbesondere der Zinsüberschuss weiter wachsen. Auch hinsichtlich des Provisionsüberschusses sehen wir weitere Wachstumsperspektiven, auch wenn die Steigerungsraten in 2006 und 2007 nicht an das Wachstum des Jahres 2005 heranreichen werden.
- Die **Verwaltungskosten** werden sich bei gleich bleibender Kostendisziplin nur unterproportional zu den Regulären Erträgen entwickeln. Wie in 2005 werden die Transport Finance und Corporate Finance Segmente mit neuen Produkten und Mitarbeitern ausgebaut. Darüber hinaus rechnen wir auch für 2006/2007 mit Rückstellungen für erhöhte Bonuszahlungen an die Mitarbeiter der DVB Bank AG.
- Das **Betriebsergebnis vor Risikovorsorge** wird sich weiter positiv entwickeln.