

# Lagebericht der DVB Bank AG

gem. § 289 Abs. 1 HGB  
(Stichtag: 21. Februar 2007)

**2006 war das dritte Jahr, in dem die DVB Bank AG ihre Erträge weitestgehend aus dem internationalen Transport Finance Geschäft generierte. Der Erfolg der strategischen Fokussierung dokumentierte sich auf AG-Ebene erneut in einer positiven Entwicklung der Regulären Erträge, die um 86,5 % auf 290,9 Mio € gesteigert werden konnten. Dabei legten der Zinsüberschuss um 110,3 % auf 245,8 Mio € und der Provisionsüberschuss um 30,5 % auf 43,2 Mio € zu. Das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge stieg um 157,2 % auf 222,2 Mio €.**

## 1. Geschäft und Rahmenbedingungen

Wir stellen den Einzelabschluss der DVB Bank AG für das Geschäftsjahr 2006 nach den Vorschriften des HGB dar und beachten für den Lagebericht den Aufbau und die Kriterien des DRS 15 als integralen Bestandteil dieses Abschlusses.

### 1.1 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 (Großbritannien und einen Teil Osteuropas) sowie Corporate Finance & Capital Market Products mit Advisory/M&A und Securitisation.

Am Standort Piräus (Repräsentanz) werden die Kontakte und Geschäfte von Shipping Finance in Griechenland betreut.

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 in den Punkt 4 der GuV ein. Die Erträge der Tochterunternehmen DVB Bank N.V., DVB Bank America N.V., Curaçao, Niederländische Antillen, und DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd, Singapur, wurden aufgrund eines Gesellschafterbeschlusses seitens der DVB Bank AG in die GuV gebucht.

#### Abkürzungen Lagebericht

<i>bp</i>	<i>Basispunkte</i>
<i>DRS</i>	<i>Deutsche Rechnungslegungs Standards</i>
<i>DZ BANK</i>	<i>DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main</i>
<i>GuV</i>	<i>Gewinn- und Verlustrechnung</i>
<i>HGB</i>	<i>Handelsgesetzbuch</i>
<i>IFRS</i>	<i>International Financial Reporting Standards</i>
<i>IRM</i>	<i>Internes Rating Modell</i>
<i>KWG</i>	<i>Kreditwesengesetz</i>

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

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

Insbesondere die in Aviation und Shipping Finance erwirtschafteten Erträge unterliegen der Wechselkursrelation US-Dollar zu Euro im erheblichen Maße. So enthält der AG-Abschluss:

- 80,8 % des Aviation Finance der DVB Gruppe, welches zu 99,6 % in US-Dollar valutiert und
- 33,5 % des Shipping Finance der DVB Gruppe, welches zu 80,3 % in US-Dollar denominiert ist.

Die Bereiche Land Transport und Transport Infrastructure werden nahezu vollständig auf AG-Ebene abgebildet, und die Kreditvolumina valutieren nur zu rd. einem Drittel in US-Dollar.

Während 2005 ein stärker werdender US-Dollar den Euro unter Druck setzte, verlief die Entwicklung 2006 genau in die entgegengesetzte Richtung. Der US-Dollar verlor im Berichtsjahr gegenüber dem Euro wieder an Wert, so dass das Kundenkreditvolumen auf US-Dollar-Basis stärker wuchs als auf Euro-Basis:

- Steigerung um 18,3 % von 7,33 Mrd USD auf 8,67 Mrd USD (Vorjahr: +16,5 %) und
- Steigerung um 5,8 % von 6,22 Mrd € auf 6,58 Mrd € (Vorjahr: +34,6 %)

Den überwiegend in US-Dollar valutierenden Erträgen aus Aviation und Shipping Finance stehen Kosten gegenüber, die größtenteils in Euro anfallen. Wir sichern die erwarteten US-Dollar-Überschüsse aus dem Zins- und Provisionsgeschäft durch Kurssicherungsgeschäfte ab, so dass diese Ertragsgrößen von unterjährigen Wechselkursschwankungen weitgehend unberührt bleiben.

## 2. Darstellung der wirtschaftlichen Lage

### 2.1 Ertragslage

Die Erträge der DVB Bank AG haben sich 2006 sehr erfreulich entwickelt – der Jahresüberschuss stieg um 34,1 % auf 11,8 Mio €. Die einzelnen Ertragsdaten stellen sich wie folgt dar:

<i>in Mio €</i>	2006	2005	in Mio €	in %
<b>Reguläre Erträge</b>	<b>290,9</b>	<b>156,0</b>	<b>134,9</b>	<b>86,5</b>
Zinsüberschuss	245,8	116,9	128,9	110,3
Provisionsüberschuss	43,2	33,1	10,1	30,5
Nettoertrag aus Finanzgeschäften	1,9	6,0	-4,1	-68,4
<b>Verwaltungsaufwendungen</b>	<b>81,2</b>	<b>73,1</b>	<b>8,1</b>	<b>11,1</b>
Personalaufwand	46,2	38,2	8,0	20,9
Sachaufwand	31,4	32,4	-1,0	-3,1
Abschreibungen	3,6	2,5	1,1	44,0
Saldo der Sonstigen betrieblichen Erträge/Aufwendungen	12,5	3,5	9,0	257,1
<b>Betriebsergebnis vor Risikovorsorge</b>	<b>222,2</b>	<b>86,4</b>	<b>135,8</b>	<b>157,2</b>
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-23,9	-18,6	-5,3	28,5
Saldo der Übrigen Erträge/Aufwendungen	-106,4	1,8	-108,2	-
Zuführung zum Fonds für allg. Bankrisiken	-63,9	-50,3	-13,6	27,0
<b>Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit</b>	<b>28,0</b>	<b>19,3</b>	<b>8,7</b>	<b>45,1</b>
Außerordentliches Ergebnis			0,0	-
Steuern	-9,4	-3,7	-5,7	154,1
Verzinsung Einlagen Stiller Gesellschafter	-6,8	-6,8	0,0	0,0
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>11,8</b>	<b>8,8</b>	<b>3,0</b>	<b>34,1</b>

## 2.1.1 Entwicklung des Betriebsergebnisses vor Risikovorsorge

Das **Betriebsergebnis vor Risikovorsorge** stieg um 157,2 % von 86,4 Mio € auf 222,2 Mio €.

Dabei stiegen die **Regulären Erträge** um 86,5 % von 156,0 Mio € auf 290,9 Mio €.

Der Zinsüberschuss stellt mit 84,5 % (2005: 74,9 %) den größten Anteil an den Regulären Erträgen dar. Im Berichtsjahr erhöhte er sich um 110,3 % von 116,9 Mio € auf 245,8 Mio €. Diese deutliche Steigerung beruht auf zwei Faktoren:

Aus dem regulären Geschäft der DVB Bank AG wurde ein Zinsüberschuss von 133,5 Mio € generiert (+14,2% im Vergleich zu 2005 mit 116,9 Mio €). Dieses setzt sich zusammen aus:

- 72,0 Mio € aus dem Transport Finance Lending der DVB Bank AG,
- 59,5 Mio € aus Laufenden Erträgen aus Beteiligungen und
- 2,0 Mio € aus Erträgen aus Gewinnabführungsvertrag.

Wachstumsmotoren waren dabei die Erträge des Shipping und Aviation Finance.

Die Entwicklung der Zinsmargen in den Transport Finance-Bereichen stellt sich dabei wie folgt dar:

Entwicklung der Zinsmargen	Shipping	Aviation	Land Transport	Transport Infrastructure
2006	135bp	191bp	137bp	122bp
2005	139bp	216bp	149bp	243bp

Neben dem Zinsergebnis aus dem regulären Geschäft ergab sich 2006 für den Zinsüberschuss der folgende Sondereffekt: Aufgrund einer konzerninternen Restrukturierung verkaufte die DVB Bank N.V., Rotterdam, ihre bisherigen Tochtergesellschaften DVB Bank America N.V., Curaçao, Niederländische Antillen, und DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd, Singapur, an die DVB Bank AG. Den erzielten Veräußerungsgewinn führte die Verkäuferin an die DVB Bank AG in Form einer Sonderausschüttung in Höhe von 112,3 Mio € ab.

Der Provisionsüberschuss wuchs deutlich um 30,5 % von 33,1 Mio € auf 43,2 Mio € aufgrund des prosperierenden Neugeschäfts in Transport Finance, insbesondere in den Bereichen Shipping und Aviation. Auch die Provisionserträge des Corporate Finance Geschäfts am Standort London (Advisory/M&A) sind hier mit einem Anteil von 4,1 Mio € (2005: 3,5 Mio €) enthalten. Der Nettoertrag aus Finanzgeschäften betrug 2006 1,9 Mio € (2005: 6,0 Mio €). Hierin enthalten sind 0,1 Mio € aus dem Handel mit eigenen Aktien.

Die **Verwaltungsaufwendungen** (inkl. Abschreibungen) bewegten sich mit 81,2 Mio € um 11,1 % über Vorjahresniveau (73,1 Mio €). Der Personalaufwand erhöhte sich um 20,9 % von 38,2 Mio € auf 46,2 Mio €. Diese Steigerung beruht auf drei Komponenten:

- dem weiteren Ausbau der Spezialistenteams im Transport Finance und Corporate Finance,
- der Erhöhung von Pensionsrückstellungen (bedingt durch die Anpassung des Zinssatzes an das veränderte Zinsniveau) sowie
- erhöhten Bonuszahlungen an die Mitarbeiter der DVB Bank AG, die aufgrund des erfreulichen Ergebnisses geleistet werden.

Der Sachaufwand (inkl. Abschreibungen) lag mit 35,0 Mio € um 0,3 % leicht über Vorjahresniveau (2005: 34,9 Mio €).

Der **Saldo der Sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen** stieg deutlich um 257,1 % von 3,5 Mio € auf 12,5 Mio €. In den Sonstigen betrieblichen Erträgen ist die Auflösung einer Rückstellung enthalten, die im Rahmen eines bei der Europäischen Kommission seit 2000 anhängigen Bußgeldverfahrens gebildet wurde. Der Einspruch der DVB Bank AG gegen das verhängte Bußgeld wurde im September 2006 rechtskräftig vom Europäischen Gerichtshof bestätigt, so dass die Rückstellung vollständig aufgelöst werden musste.

## 2.1.2 Entwicklung des Ergebnisses der normalen Geschäftstätigkeit

Das **Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit** stieg um 45,1 % von 19,3 Mio € auf 28,0 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** stieg um 28,5 % auf 23,9 Mio € (2005: 18,6 Mio €).

in Mio €	2006	2005	in %
Neuzuführungen zu Wertberichtigungen	26,6	54,5	-51,1
Auflösungen	-2,7	-35,9	-92,5
<b>Nettozuführung im Kreditgeschäft</b>	<b>23,9</b>	<b>18,6</b>	<b>28,5</b>
Auflösung der Vorsorge für latente Risiken	0,0	0,0	-
<b>Risikovorsorge im Kreditgeschäft</b>	<b>23,9</b>	<b>18,6</b>	<b>28,5</b>
Bewertungsergebnis Wertpapiere Liquiditätsvorsorge	0,3	0,0	-
<b>Risikovorsorge laut Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>24,2</b>	<b>18,6</b>	<b>30,1</b>

Insgesamt wurden den Wertberichtigungen 26,6 Mio € neu zugeführt:

- 16,7 Mio € Einzelwertberichtigungen und Direktabschreibungen im Aviation Portfolio,
- 5,2 Mio € Zuführungen, Direktabschreibungen und Pauschalwertberichtigungen für D-Marketing,
- 4,0 Mio € Zuführung für Transport Infrastructure und
- geringfügige 0,7 Mio € für Shipping.

Im Gegenzug wurden 2,7 Mio € aufgelöst. Davon entfielen 2,5 Mio € auf D-Marketing und 0,1 Mio € auf Shipping.

Der Bestand an Risikovorsorge stieg Ende 2006 insgesamt auf 120,0 Mio € (2005: 114,2 Mio €). Davon entfielen:

- 57,6 Mio € als Einzelwertberichtigungen auf das Aviation Portfolio,
- 53,2 Mio € auf das weiterhin im Abbau befindliche D-Marketing Portfolio,
- 6,5 Mio € auf das Transport Infrastructure Portfolio,
- 2,0 Mio € auf das Land Transport Portfolio und
- 0,7 Mio € auf das Shipping Portfolio.

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, unverändert mit nur 0,4 % am Transport Finance-Kundenkreditvolumen sehr gering.

Der **Saldo der Übrigen Erträge und Aufwendungen** veränderte sich von 1,8 Mio € in 2005 auf –106,4 Mio € in 2006. Im Rahmen der bereits erwähnten konzerninternen Restrukturierungsmaßnahme hat die DVB Bank AG auf ihre Beteiligung an der DVB Bank NV eine ausschüttungsbedingte Teilwertabschreibung in Höhe von 92,5 Mio € sowie weitere währungsbedingte Anpassungen der Beteiligungsbuchwerte auf das korrespondierende Eigenkapital der Tochtergesellschaften in Höhe von 13,4 Mio € vorgenommen.

Die **Zuführung in den Fonds für allgemeine Bankrisiken (§ 340g HGB)** aus dem laufenden Geschäft betrug 63,9 Mio €, was eine Steigerung um 27 % gegenüber dem Vorjahr (2005: 50,3 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 306,5 Mio € erhöht werden.

### 2.1.3 Entwicklung des Jahresüberschusses und Gewinnverwendung

Vom Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit waren Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 9,4 Mio € und die Verzinsung der Einlagen Stiller Gesellschafter in unveränderter Höhe von 6,8 Mio € abzusetzen. Der erwirtschaftete **Jahresüberschuss** betrug 11,8 Mio € und lag damit um 34,1 % über dem Vorjahr (2005: 8,8 Mio €).

Auf die Einstellung in andere Gewinnrücklagen wurde verzichtet. Zuzüglich des Gewinnvortrags aus den Vorjahren (0,7 Mio €) ergibt sich ein Bilanzgewinn von 12,5 Mio €. Aus dem Bilanzgewinn wird den Aktionären der DVB Bank AG auf der Hauptversammlung eine **Dividende** von 3,00 € pro Aktie vorgeschlagen. Das entspricht einer Dividendenrendite von 1,45 % auf Basis des Jahresschlusskurses von 206,25 €.

## 2.2 Finanzlage

### 2.2.1 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten der DVB Bank AG stiegen insgesamt um 13,2 % auf 9,64 Mrd € (2005: 8,52 Mrd €). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 11,2 % von 2,95 Mrd € auf 3,28 Mrd €. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden wuchsen um 19 % von 3,05 Mrd € auf 3,63 Mrd €. Die verbrieften Verbindlichkeiten stiegen um 8,3 % von 2,52 Mrd € auf 2,73 Mrd €.

### 2.2.2 Refinanzierungsinstrumente

Im vergangenen Geschäftsjahr 2006 nahmen die Refinanzierungsaktivitäten im Geldmarkt-bereich zu. Hervorzuheben ist hier insbesondere der starke Anstieg bei USD-Emissionen unter dem Commercial-Paper Programm. Dies spiegelt das Interesse institutioneller Anleger sowohl nach kürzeren Laufzeiten als auch nach DVB-Emissionen wider. Unter dem Commercial-Paper Programm konnten 806 Mio € (2005: 543,5 Mio €) und 2.246 Mio USD (2005: 249 Mio USD) emittiert werden. Ebenfalls am Geldmarkt wurden 12-Monats-Termineinlagen über 35 Mio € (2005: 500 Mio €) und 251,5 Mio USD (2005: 250,6 Mio USD) aufgenommen.

Die traditionellen Refinanzierungsinstrumente des Kapitalmarktes, langfristige Einlagen und Schuldscheindarlehen trugen mit 678 Mio € (2005: 536,5 Mio €) sowie 14,3 Mio USD und 1.630 Mio JPY zu unserer langfristigen Refinanzierung bei. Am Kapitalmarkt konnten unter dem Debt-Issuance Programm ein variabel verzinslicher Bond über 100 Mio € und ein ebenfalls als Floater strukturierter Bond über 110 Mio USD platziert werden.

### 2.2.3 Entwicklung der Eigenmittel nach KWG

Insgesamt stiegen die **Eigenmittel nach KWG** leicht um 3,7% auf 1.078,1 Mio € (2005: 1.040,1 Mio €).

in Mio €	2006	2005	in %
Grundkapital <sup>1)</sup>	100,5	99,6	0,9
Rücklagen <sup>1)</sup>	564,9	497,1	13,7
Stille Gesellschafter	77,5	77,5	0,0
Anrechnungsfähige Reserven und Korrekturbeträge nach KWG	-2,6	-3,9	-33,3
<b>Kernkapital (TIER I)</b>	<b>740,3</b>	<b>670,3</b>	<b>10,5</b>
Nachrangige Verbindlichkeiten	261,3	242,2	7,9
Genussrechtskapital	75,0	126,1	-40,5
Anrechnungsfähige Reserven und Korrekturbeträge nach KWG	1,5	1,5	0,0
<b>Ergänzungskapital (TIER II)</b>	<b>337,8</b>	<b>369,8</b>	<b>-8,7</b>
<b>Dritttrangmittel (TIER III)</b>			
<b>Eigenmittel nach KWG <sup>2)</sup></b>	<b>1.078,1</b>	<b>1.040,1</b>	<b>3,7</b>

1) Einschl. Kapitalerhöhung aus Bedingtem Kapital gem. § 4 b der Satzung – Mitarbeiterbeteiligungsprogramm

2) Unter Berücksichtigung der Rücklagen- und Reservendotierung aus dem Jahresergebnis.

Das **Kernkapital (TIER I)** stieg insgesamt um 10,5 % auf 740,3 Mio € (2005: 670,3 Mio €).

Den KWG-Grundsätzen folgend erhöhte sich das Grundkapital durch die im Januar 2007 aus Bedingtem Kapital (§ 4 b der Satzung) im Rahmen des Mitarbeiterprogramms „DVB shares“ entstandenen Stückaktien von 99,6 Mio € auf 100,5 Mio €.

Ziel der DVB Bank AG ist es, insbesondere durch die Stärkung ihrer haftenden Eigenmittel, weitere gewinnträchtige Wachstumspotenziale im internationalen Transport Finance zu heben. Die Rücklagen stiegen dem folgend insgesamt um 13,7 % von 497,1 Mio € auf 564,9 Mio €. Wir dotierten dabei den Fonds für allgemeine Bankrisiken gem. § 340g HGB von 242,5 Mio € um 63,9 Mio € auf 306,4 Mio € (Passivposten 10 der Bilanz).

Das **Ergänzungskapital (TIER II)** sank um 8,7 % von 369,8 Mio € auf 337,8 Mio €.

Die nachrangigen Verbindlichkeiten stiegen insgesamt um 7,9 % von 242,2 Mio € auf 261,3 Mio €. Bei den nachrangigen Schuldscheindarlehen verringert sich nach KWG der anrechenbare Wert zwei Jahre vor Endfälligkeit auf 40 % des Nominalvolumens. In 2006 betraf dies nachrangige Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 53,5 Mio €. Zur Kompensation wurde ein neues nachrangiges Schuldscheindarlehen über 75 Mio USD begeben.

Im Vergleich zu den nachrangigen Verbindlichkeiten nach KWG werden in der Bilanz leicht höhere Werte ausgewiesen (2006: 297,9 Mio €; 2005: 246,7 Mio €). Die Differenz erklärt sich aus der bereits erwähnten unterschiedlichen Anrechenbarkeit nach KWG und 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 reduzierte sich um 40,5 % von 126,1 Mio € auf 75,0 Mio €, da die aufsichtsrechtliche Anrechenbarkeit für Genusssscheine nach KWG zwei Jahre vor deren Endfälligkeit endet. In 2006 betraf dies unseren Genusssschein 804 556.

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

<b>Kapitalquoten in %</b>	<b>2006</b>		<b>2005</b>	
	Kern- kapital- quote	Gesamt- kapital- quote	Kern- kapital- quote	Gesamt- kapital- quote
nach Gewinnfeststellung	8,5	12,4	8,3	12,9

Das Transport Finance Geschäft der DVB Bank AG valutiert zu 74,5 % in US-Dollar (2005: 70,8 %). Die Kursentwicklung Euro/US-Dollar und die Umrechnungsrelation beeinflusste erneut die Risikoaktiva und damit die Entwicklung der Kapitalquoten. Die Risikoaktiva stiegen 2006 vor dem Hintergrund des stärker werdenden Euro insbesondere aufgrund des prosperierenden Neugeschäfts. Das Kernkapital und damit die Euro-Eigenmittelbasis erhöhten sich. Die Kapitalquoten wurden wieder nach Feststellung des Jahresabschlusses berechnet. Die Gesamtkapitalquote ging leicht zurück auf 12,4 %, und die Kernkapitalquote stieg leicht auf 8,5 %.

## 2.2.4 Sonstige Kennzahlen

<b>Finanzkennzahlen in %</b>	<b>AG</b>		<b>Konzern</b>	
	2006	2005	2006	2005
RoE	6,0	4,7	20,9	17,1
CIR	28,0	45,9	45,2	53,6

Die Steuerung der DVB Bank Gruppe erfolgt auf Konzernebene durch die Kennzahlen Return on Equity und Cost-Income-Ratio – nur auf der Gruppen-Ebene besitzen diese Kennziffern eine betriebswirtschaftliche Aussagekraft.

## 2.3 Vermögenslage

### 2.3.1 Geschäftsvolumen und Bilanzsumme

Das Geschäftsvolumen (inkl. Bilanzsumme, Garantien, Bürgschaften, unwiderrufliche Kreditzusagen und Derivate) lag mit 14,79 Mrd € um 4,1% über Vorjahresniveau (2005: 14,21 Mrd €), die Bilanzsumme nahm um 12,2% von 9,70 Mrd € auf 10,88 Mrd € zu.

### 2.3.2 Kreditvolumen

#### Kreditvolumen im Zeitvergleich

Das Kreditvolumen der DVB Bank AG stieg im **Vorjahresvergleich** um 5,6 % von 13,82 Mrd € auf 14,59 Mrd €.

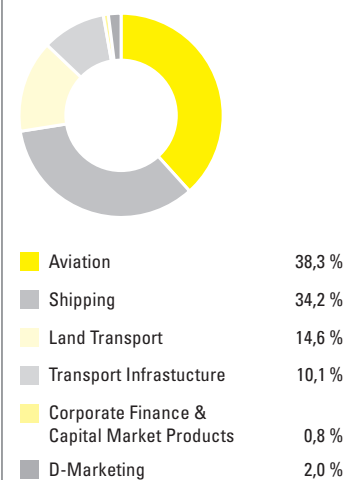
in Mrd €	2006	2005	in %
Forderungen an Kreditinstitute	4,45	3,75	18,7
Forderungen an Kunden	5,53	5,40	2,4
Wertpapiere (inkl. Beteiligungen)	0,70	0,16	337,5
Garantien und Bürgschaften	1,30	1,88	-30,9
Unwiderrufliche Kreditzusagen	2,10	2,06	1,9
Derivate	0,51	0,57	-10,5
<b>Kreditvolumen</b>	<b>14,59</b>	<b>13,82</b>	<b>5,6</b>

Die Forderungen an Kreditinstitute lagen mit 4,45 Mrd € um 18,7 % über Vorjahresniveau (2005: 3,75 Mrd €). Die Forderungen an Kunden stiegen um 2,4 % von 5,40 Mrd € auf 5,53 Mrd €. Der Bestand an Wertpapieren (inkl. Beteiligungen) erhöhte sich von 0,16 Mrd € auf 0,70 Mrd €. Garantien und Bürgschaften sanken von 1,88 Mrd € auf 1,30 Mrd €, die unwiderruflichen Kreditzusagen stiegen um 1,9 % von 2,06 Mrd € auf 2,10 Mrd €. Wie in den Vorjahren nutzten wir derivative Instrumente für eigene Sicherungszwecke und boten diese in geringem Maß auch unseren Kunden an. Der mit 0,51 Mrd € ausgewiesene aufsichtsrelevante Kreditäquivalenzbetrag nach Risikogewichtung lag leicht unter Vorjahresniveau (0,57 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 und Aviation, führte zu einem Anstieg des gesamten Kundenkreditvolumens um 5,8 % von 6,22 Mrd € auf 6,58 Mrd €.

#### Kundenkreditvolumen nach Geschäftsbereichen



Das Kundenkreditvolumen gliedert sich wie folgt: Aviation stellte mit 38,3 % den größten Anteil am Volumen, gefolgt von Shipping (inkl. Container Business Unit) mit 34,2 % und Land Transport mit 14,6 % sowie Transport Infrastructure mit 10,1 %. Der Anteil der nicht mehr zielkonformen Engagements im D-Marketing beträgt nur noch 0,13 Mrd € (2005: 0,19 Mrd €), also 2,0 %.

### 2.3.3 Sonstige Angaben nach DRS 15:

- § 289 Abs. 2 Nr. 5 HGB:  
Zu den Grundzügen des Vergütungssystems des Vorstands verweisen wir auf die Angaben im Anhang auf Seite 59/60 dieses Berichts.
- § 289 Abs. 4 Nr. 1 HGB:  
Das gezeichnete Kapital setzt sich ausschließlich aus Stammaktien in Form von Inhaberaktien (= 3.896.912 Stückaktien) zusammen. Zu den damit verbundenen Rechten und Pflichten verweisen wir auf § 54 ff AktG.
- § 289 Abs. 4 Nr. 6 HGB:  
Bezüglich der Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern verweisen wir auf die §§ 84 und 85 AktG sowie § 6 Abs. 1 Satz 4 der Satzung. Die Satzung der DVB Bank AG wird gem. §§ 133 und 179 AktG durch Beschlüsse der Hauptversammlung geändert.
- § 289 Abs. 4 Nr. 7 HGB:  
Der Vorstand hat gem. § 4 a der Satzung „Genehmigtes Kapital 2006“ die Befugnis, das Grundkapital um bis zu 30 Mio € zu erhöhen. Die DVB Bank AG ist gem. § 71 Abs. 1 Nr. 7 AktG weiter ermächtigt, bis zum 30. November 2007 zum Zwecke des Wertpapierhandels eigene Aktien zu erwerben und zu verkaufen.

## 2.4 Entwicklung der Bank Ratings

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 Ratingagentur S&P (Standard & Poor's) hob am 12. Dezember 2006 das Langfrist-Rating der DVB Bank AG von „A-“ auf „A“ an. Die Bewertung für den kurzfristigen Bereich wurde gleichfalls von „A-2“ auf „A-1“ angehoben. Der Ausblick blieb stabil. 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 die Ratingverbesserung eine erneute Bestätigung der strategischen Fokussierung und der erreichten Marktposition.

## Nachtragsbericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 1 HGB  
(Stichtag: 21. Februar 2007)

### 1. Transport Infrastructure Portfolio

Im Dezember 2006 kommunizierte der Vorstand den Beschluss, sich aus dem Transport Infrastructure Finance aus Gründen der Fokussierung auf die Finanzierung mobiler Assets zurückzuziehen.

Das Kreditportfolio beläuft sich auf ca. 0,67 Mrd €. Der Geschäftsbereich wurde seit 1998 aufgebaut und hat stets positive Ergebnisbeiträge erwirtschaftet. Der Anteil an den Erträgen des DVB Konzerns belief sich 2006 auf ca. 5,8 %. Das Kreditvolumen verteilt sich weltweit breit gestreut auf 28 Projekte mit den Schwerpunkten Seehäfen, Flughäfen und Mautstraßen. Der Bereich umfasst 7 Mitarbeiter.

Der Versand der Informationsmemoranden an Kaufinteressenten wurde noch bis zum Jahresende auf den Weg gebracht. Im Januar 2007 endete die Frist zur Abgabe eines unverbindlichen Angebots. Insgesamt waren zehn Angebote eingegangen. Hieraus wurden vier potentielle Käufer ausgewählt, die im Zeitraum Februar bis März 2007 die Gelegenheit zur Due Dilligence haben. Die Due Dilligence Phase dauerte zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses der DVB Bank AG noch an. Sollten die hieraus resultierenden verbindlichen Angebote nicht den wirtschaftlichen Interessen der DVB Bank AG entsprechen, behält sich die DVB eine Weiterführung der betreffenden Kreditengagements bis zur Fälligkeit vor.

### 2. IRBA-Zulassung der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht

Mit Bescheid vom 16. Februar 2007 bestätigte die BaFin antragsgemäß die Zulassung der Ratingsysteme für Shipping und Aviation gem. § 10 Abs. 1 Satz 2 KWG iVm § 58 Abs. 1 Satz 1 SolvV zur Nutzung des auf internen Ratings basierenden Ansatzes (IRBA) zum 1. Januar 2008.

### 3. 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 2006 nicht eingetreten. Der Geschäftsverlauf in den ersten Monaten des Geschäftsjahrs 2007 bestätigt die im Ausblick getroffenen Aussagen.

## Abkürzungen Risikobericht

ALCO	Asset Liability Committee
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungs- aufsicht
DZ BANK	DZ BANK AG Deutsche Zentral- Genossenschaftsbank Frankfurt am Main
GRM	Group Risk Management
IRM	Internal Rating Modell
KTZM- Risiken	Konvertierungs- und Transferrisiko, Zahlungsverbot sowie Moratorium
KWG	Kreditwesengesetz
LtV	Loan-to-Value
OASIS	Object Finance Administration and Security Information System
OpRisk	Operational Risk
VaR	Value at risk
VaR Cdy	Warenrisiko
VaR FX	Wechselkursrisiko
VaR IR	Zinsänderungsrisiko

## Risikobericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 2 a und b HGB  
(Stichtag: 21. Februar 2007)

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

### 1. Grundsätze des Risikomanagements

Die professionelle Übernahme von Risiken unter Beachtung von risikoadäquaten Renditezielen ist für die DVB Bank AG als internationaler Asset Lender integraler Bestandteil der Unternehmenssteuerung. In die Risikosteuerung werden alle Unternehmen der DVB Gruppe durch unseren divisionalen Geschäftsansatz einbezogen.

Risiken werden grundsätzlich als ungünstige künftige Entwicklungen, die sich nachteilig auf die Vermögens-, Ertrags- oder Liquiditätssituation der Bank auswirken können, definiert. Dabei unterscheiden wir zwischen Ausfallrisiken, Marktrisiken, operationellen Risiken, Liquiditätsrisiken und strategischen Risiken.

Die risikopolitischen Leitlinien und Strukturen für die professionelle Steuerung dieser Risiken sind in unserem Risk Management Framework niedergelegt, das allen Mitarbeitern via Intranet zur Verfügung steht. Es ist Grundlage für eine konzernweit einheitliche Bearbeitung und Kommunikation aller wesentlichen Risikoarten.

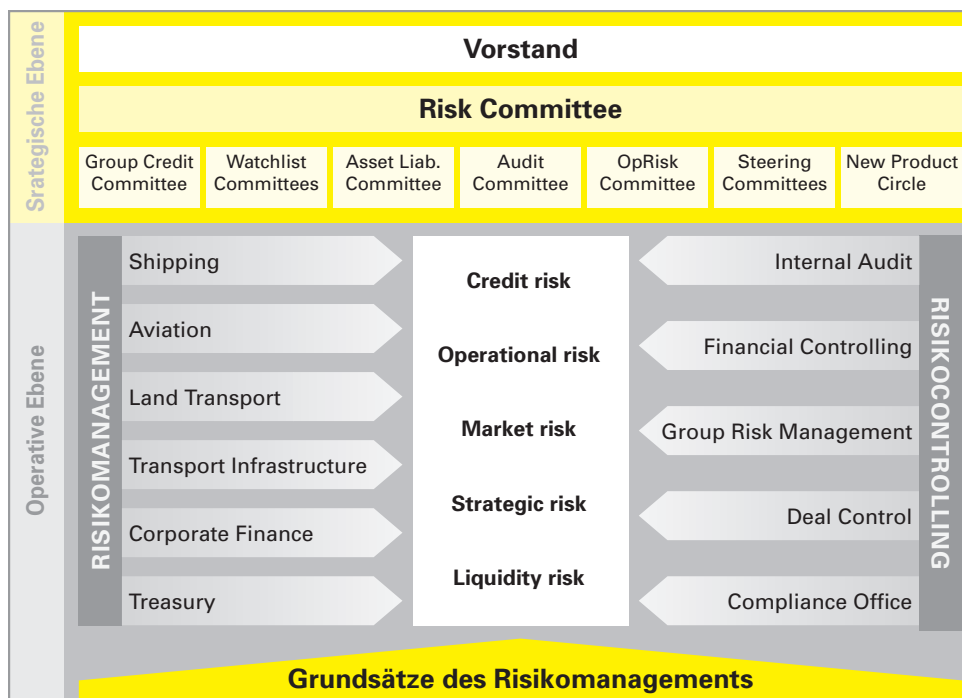
Die Zuständigkeiten im Rahmen des Risikomanagementprozesses sind klar geregelt. Der Gesamtvorstand trägt die Gesamtverantwortung für das Risikomanagement der Bank. Ausgehend von der Risikotragfähigkeit der Bank beschließt er die Risikostrategie einschließlich der anzuwendenden Methoden und Verfahren zur Risikomessung, -steuerung und -überwachung.

### 2. Organisation des Risikomanagements

Die BaFin hat Ende 2005 in einem Rundschreiben die neuen Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) veröffentlicht. Die MaRisk lösen die bisherigen Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften der Kreditinstitute (MaH), die Mindestanforderungen an das Kreditgeschäft der Kreditinstitute (MaK) sowie die Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der Internen Revision (MaIR) ab und wurden durch weitere Basel II-Elemente (z. B. Zinsänderungsrisiken im Bankbuch, Liquiditätsrisiken) ergänzt. Das Risikomanagement im Sinne des o. g. BaFin-Rundschreibens umfasst die Festlegung angemessener Strategien und die Einrichtung angemessener interner Kontrollverfahren. Neben der Aufbau- und Ablauforganisation betreffen diese auch die Prozesse zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung sowie Kommunikation der Risiken.

Bereits vor Inkrafttreten der MaRisk hatte die DVB die Anforderungen in ihrer Aufbau- und Ablauforganisation sowie in den Risikomanagementprozessen zum größten Teil umgesetzt. Soweit geringfügige Anpassungen in der Aufbauorganisation bzw. in den Prozessabläufen erforderlich waren, sind diese erfolgt.

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 vom Risikomanagement unabhängige **Risikocontrolling** beinhaltet die Identifizierung, Quantifizierung, Limitierung und Überwachung der Risiken sowie die Risikoberichterstattung. Für Letzteres ist der GRM Risk Report das zentrale Instrument zur quartalsweisen Berichterstattung der Konzernrisiken an den Gesamtvorstand und den Aufsichtsrat. Darüber hinaus sind für alle relevanten Risikoarten Berichtssysteme installiert, die sicherstellen, dass alle Kompetenzträger jederzeit Transparenz über die von ihnen verantworteten Risiken erhalten.

Das **Risk Committee** (Risikovorstand und Bereichsleiter Group Risk Management, Group Financial Controlling, Group Accounting and Taxes 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, 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, Group Human Resources, 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.

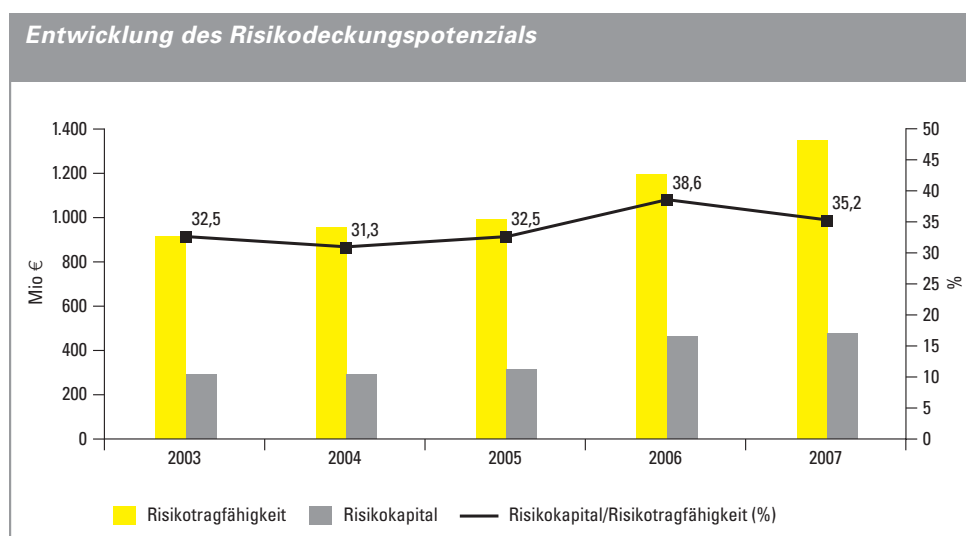
**Steering Committees** (Vorstand und verantwortliche Vertreter der an Projekten beteiligten Bereiche) steuern und überwachen die Projektabläufe und sind für die erfolgreiche, termin- und budgetgerechte Umsetzung der jeweiligen Projekte verantwortlich.

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.

### 3. Risikotragfähigkeit und Risikokapital

Das ökonomische Risikodeckungspotenzial der DVB wird jährlich im Rahmen der Risikotragfähigkeitsanalyse ermittelt. Die Risikodeckungsmasse 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.

Das Risikodeckungspotenzial der DVB hat sich während der letzten fünf Jahre wie folgt entwickelt:



Der Anstieg der Risikodeckungsmasse für 2006 resultierte im Wesentlichen aus einer Kapitalerhöhung und der Gewinnthesaurierung aus dem Jahresabschluss 2005. Für 2007 ist der Anstieg der Risikodeckungsmasse im Wesentlichen auf die Gewinnthesaurierung aus dem Jahresabschluss 2006 und auf die Erhöhung des geplanten Nettoergebnisses zurückzuführen.

Der Vorstand genehmigt jeweils zum Ende eines laufenden Geschäftsjahres 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 99,9 % nicht überschreiten.

Für 2007 wurde – unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten – ein Risikokapital von 470 Mio € (2006: 460 Mio €) festgesetzt. Das Risikokapital verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Risikoarten:

<i>in Mio €</i>	<b>2007 Risiko- kapital Limit</b>	Risiko- kapital Limit	2006 Auslastung zum Jahresende	Durch- schnittliche Auslastung
Adressenausfallrisiko	430	415	337	319
Marktpreisrisiko	21	21	11	10
Operationelles Risiko	32	28	27	27
Strategisches Risiko	30	37	19	18
Korrelationseffekte	-43	-41	-33	-33
<b>insgesamt</b>	<b>470</b>	<b>460</b>	<b>361</b>	<b>341</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. Das Verlustpotenzial für die strategischen Risiken ermitteln wir ab 2007 auf Basis einer weiterentwickelten Best-Practice-Methode.

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 Liquiditätsflusspläne und Cash Flow-Prognosen.

#### 4. Risikoarten

Für die DVB unterscheiden wir folgende Risikoarten:

##### 4.1 Adressenausfallrisiko (Credit risk)

*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.*

Die Steuerung und Begrenzung des Adressenausfallrisikos erfolgt einzelgeschäft- und kundenbezogen durch eine entsprechende Limitsetzung auf Basis konservativer Kreditgrundsätze und industriespezifischer Lending Policies. Diese sehen insbesondere vor, dass jede Transaktion durch werthaltige Objekte (Flugzeuge, Schiffe, etc.) zu besichern ist. Auf Portfolioebene führen wir eine Allokation des vom Vorstand genehmigten Risikokapitals auf die verschiedenen Geschäftsbereiche durch.

Für unser international ausgerichtetes Asset Lending 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 jährlichen Länderlimitplanung der DZ BANK.

##### 4.1.1 Internes Rating Modell (IRM)

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Adressenausfallrisiken für die DVB haben wir ein statistisch-mathematisches Internal Rating Modell (IRM) für unsere Transport Finance Port-

folien entwickelt, das den Anforderungen des Advanced Approaches 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.

Ende 2005 stellten wir bei der BaFin den Antrag auf Zulassung zum IRB Advanced Approach (internal rating based Advanced Approach), woraufhin die hierzu beauftragte Deutsche Bundesbank im Mai 2006 eine Eignungsprüfung für unsere Ratingsysteme Aviation und Shipping durchführte. Die Prüfer stellten im Ergebnis fest, dass diese Ratingsysteme die zur Ermittlung der Eigenkapitalanforderungen für Adressrisiken i.S.d. Solvabilitätsverordnung bestehenden Anforderungen weitestgehend erfüllen. Die im Rahmen der Prüfung getroffenen Feststellungen bezüglich des grundlegenden konzeptionellen Aufbaus der Ratingsysteme betrafen keine materiellen Portfolioanteile. Die vorgenommenen Funktionsprüfungen zeigten keine Mängel, die die Eignung der Ratingsysteme grundsätzlich in Frage stellen könnten.

Im Februar 2007 haben wir das IRM für unser Land Transport Portfolio produktiv geschaltet, das voraussichtlich im Herbst 2007 einer Prüfung durch die BaFin unterzogen wird. Wir gehen davon aus, dass wir auch für dieses Portfolio die Zulassung zur Anwendung des IRB Advanced Approach erhalten werden. Ab Januar 2008 werden wir voraussichtlich die Eigenkapitalunterlegung für mehr als 85 % des gesamten IRBA-Kreditportfolios mit Hilfe des Advanced Approaches berechnen können. Für die verbleibenden kleineren Kreditportfolios ist die Implementierung schrittweise bis 2009 vorgesehen.

Im Rahmen der Basel II-Umsetzungen beabsichtigten wir stets, das IRM nicht nur für die Ermittlung des regulatorischen Eigenkapitalbedarfs anzuwenden, sondern die Ergebnisse auch für die interne Gesamtbanksteuerung einzusetzen. So werden beispielsweise die Ergebnisse der Ratings in der Regelung der Kompetenzen berücksichtigt, Unexpected und Expected Loss fließen über das Risikotragfähigkeitskonzept in das System der integrierten Risikolimitierung ein, und die ebenfalls mit dem Tool berechneten Standardrisikokosten sind Bestandteil der einzelgeschäftsbezogenen Vorkalkulation zur Berechnung der Mindestmarge.

Mittelfristig soll das IRM zu einem integrierten Portfoliomodell mit Messung der Konzentrationsrisiken und Berücksichtigung von Diversifikationseffekten ausgebaut werden.

## 4.1.2 Portfoliomanagement und -steuerung

Portfoliomanagement und -steuerung sind in der DVB zweidimensional angelegt. Auf Konzern-ebene entwickelt und implementiert Group Risk Management Instrumente und Methoden des Portfoliomanagements und erstellt vielfältige Portfolioanalysen (MaRisk konformes Reporting). Mit Hilfe des DVB Researches analysieren und steuern die Transport Finance Bereiche ihre Portfolien im Hinblick auf risikoreduzierende Diversifikationen eigenverantwortlich, wobei die vom Vorstand vorgegebenen Leitlinien beachtet werden.

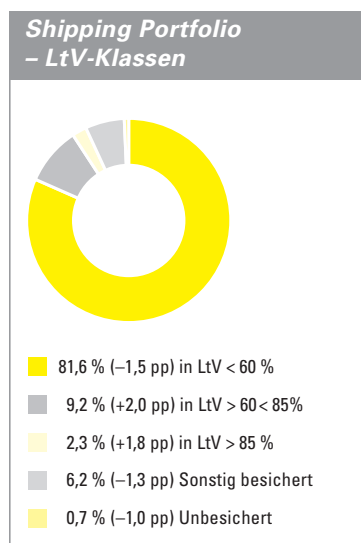
Mit der betriebsintern entwickelten Datenbankanwendung OASIS verfügen wir über ein modernes Management-Informationssystem zur Analyse und Steuerung unserer Kreditportfolien. In OASIS erfassen wir alle für die Portfoliosteuerung erforderlichen quantitativen und qualitativen Daten sämtlicher Transportfinanzierungen und bilden neben den rechtlichen auch die wirtschaftlichen Risikostrukturen ab. Die Datenbank ist darüber hinaus die 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.

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

Unser **Shipping Portfolio** entwickelte sich im zurückliegenden Geschäftsjahr wiederum sehr erfreulich. Das zu 82,2 % in US-Dollar valutierende Portfolio wuchs um 17,2 % auf 6,7 Mrd €. Unterjährig zeigte sich der US-Dollar deutlich schwächer und gab innerhalb eines Jahres gegenüber dem EURO um 11,6 % nach. Wechselkursbereinigt ergab sich somit eine Wachstumsrate von 28,7 %.

93 % des Portfolios sind durch Schiffshypotheken besichert. Durch entsprechend besichertes Neugeschäft nahm der Anteil des hypothekarisch besicherten Geschäfts erneut sowohl nominal als auch prozentual zu. Der Anteil des Portfolios, der innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs liegt, beträgt 5,5 Mrd €.

Die Besicherungsstruktur unseres Shipping Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:



Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2006		31. 12. 2005	
	Mio €	%	Mio €	%
Hypothekarisch besichert	6.247,7	93,1 %	5.202,3	90,8 %
Sonstige Sicherheiten	417,9	6,2 %	427,8	7,5 %
Unbesichert	46,8	0,7 %	94,9	1,7 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>6.712,4</b>	<b>100,0 %</b>	<b>5.725,0</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 2006 3,1 Mrd €, was einem Wachstum von 4,5 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Auch hier valutiert der überwiegende Teil des Portfolios (97,3 %) in US-Dollar. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Wachstumsrate von 16,5 %.

Die Besicherungsstruktur unseres Aviation Portfolios hat sich wie folgt entwickelt:

Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2006		31. 12. 2005	
	Hypothekarisch besichert	3.102,3	99,3 %	2.973,1
Sonstige Sicherheiten	17,8	0,6 %	12,7	0,4 %
Unbesichert	3,8	0,1 %	2,3	0,1 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>3.123,9</b>	<b>100,0 %</b>	<b>2.988,1</b>	<b>100,0 %</b>

Auch im Aviation Portfolio spiegelt sich die strikte Einhaltung unserer konservativen Kreditpolitik wider. 99,3 % des Kreditvolumens sind durch Flugzeughypotheken besichert. Davon liegt ein Volumen von 2,5 Mrd € innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs.

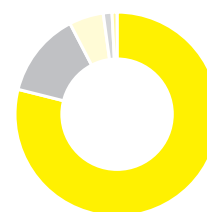
Das **Land Transport Portfolio** verbesserte sich im Berichtsjahr ebenfalls strukturell und wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % auf 982 Mio €. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Steigerungsrate von 5,4 %.

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

Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2006		31. 12. 2005	
	Hypothekarisch besichert	894,7	91,1 %	837,5
Sonstige Sicherheiten	47,3	4,8 %	72,8	7,6 %
Unbesichert	40,2	4,1 %	48,5	5,1 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>982,2</b>	<b>100,0 %</b>	<b>958,8</b>	<b>100,0 %</b>

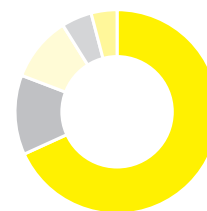
Auch innerhalb des Land Transport Portfolios verfolgten wir konsequent den Abbau des unbesicherten Geschäfts und konnten eine Reduzierung um einen Prozentpunkt gegenüber dem Vorjahr erreichen. Durch das 2006 akquirierte Neugeschäft wurde erneut eine deutliche Zunahme des hypothekarisch besicherten Geschäfts erzielt (+3,8 Prozentpunkte). Das Kreditvolumen innerhalb des Beleihungsauslaufs von 60 % beträgt nunmehr 670 Mio € (Vorjahr: 638 Mio €).

Aviation Portfolio  
– LtV-Klassen

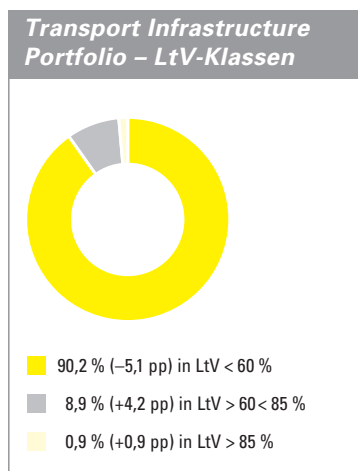


80,2 % (+0,9 pp) in LtV < 60 %
13,6 % (–2,0 pp) in LtV > 60 < 85 %
5,5 % (+0,9 pp) in LtV > 85 %
0,6 % (+0,2 pp) Sonstig besichert
0,1 % Unbesichert

Land Transport Portfolio  
– LtV-Klassen



68,2 % (+1,7 pp) in LtV < 60 %
12,6 % (–3,6 pp) in LtV > 60 < 85 %
10,3 % (+5,7 pp) in LtV > 85 %
4,8 % (–2,8 pp) Sonstig besichert
4,1 % (–1,0 pp) Unbesichert



Das **Transport Infrastructure Portfolio** ist im abgelaufenen Geschäftsjahr um 4,5 % auf 669 Mio € gestiegen. Wechselkursbereinigt ergab sich eine Steigerungsrate von 8,5 %.

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

Besicherungsstruktur in Mio €	31. 12. 2006		31. 12. 2005	
	Mio €	%	Mio €	%
Konzessionell besichert	669,0	100,0 %	640,3	100,0 %
Sonstige Sicherheiten	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %
Unbesichert	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %
<b>Kreditvolumen</b>	<b>669,0</b>	<b>100,0 %</b>	<b>640,3</b>	<b>100,0 %</b>

Die Besicherungsstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr 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.

#### 4.1.3 Länderrisiken im Transport Finance Geschäft

*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 risikomitigierende Strukturierung unserer Transaktionen, z. B. durch Maßnahmen wie Besicherung, Off-Shore-Konten, Cash-Flow-Ströme in Hartwährung, Political Risk Insurances.

Insgesamt hat sich in der Portfoliostruktur unter Länderrisiko-Aspekten keine signifikante Änderung im Vergleich zu 2005 ergeben. Die geografischen Schwerpunkte unseres Transport Finance Geschäfts liegen weiterhin in Europa, Nordamerika und Asien. Der prozentuale Rückgang in Nordamerika ist neben der Schwäche des US-Dollars auch darauf zurückzuführen, dass im Bereich Aviation das Neugeschäft von Tilgungen des Bestandsportfolios überkompensiert wurde. 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 0,5 % des Transport Finance Portfolios.

#### 4.1.4 Frühwarnsystem, Problemkredite, Risikovorsorge

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.

Die Problemkredite (Non-Performing Loans, NPL), d. h. Forderungen, deren Zins- und/oder Tilgungsleistungen seit mindestens 90 Tagen überfällig sind, betragen Ende 2006 in der Gruppe nominal 140,1 Mio €. Bezogen auf das gesamte Kreditvolumen entspricht dies einer NPL-Ratio von 1,1 %. Dem NPL-Volumen stehen Sicherheiten mit einem Marktwert von 104 Mio € sowie ausreichende Wertberichtigungen gegenüber.

Im Berichtsjahr haben wir in der DVB Bank AG eine Netto-Risikovorsorge im Kreditgeschäft für unsere Transport Finance Portfolios in Höhe von 21,4 Mio € gebildet. Der Bestand an Risikovorsorge betrug Ende 2006 66,8 Mio €.

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

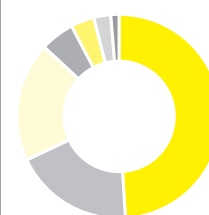
Im D-Marketing betreuen wir nicht mehr strategiekonforme Engagements. Diese konnten wir erneut deutlich von 192 Mio € (nominal) um 30 % auf 134 Mio € (nominal) Ende 2006 reduzieren. Die Risikovorsorge für dieses Portfolio wurde 2006 um 2,7 Mio € erhöht (neu zugeführt: 5,2 Mio €; aufgelöst: 2,5 Mio €). Der Verbrauch von Wertberichtigungen belief sich auf 9,5 Mio €, so dass der Bestand an Risikovorsorge am Jahresende für dieses Portfolio auf 53,2 Mio € zu beziffern ist. Wir gehen weiterhin davon aus, dass damit eine adäquate Risikovorsorge für diesen Portfolioanteil besteht.

#### 4.2 Operationelles Risiko (Operational risk)

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

Die Anforderungen des Basis-Indikatoransatzes (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. Zusätzlich erheben wir im Rahmen der Vorgaben der DZ BANK Gruppe Risikoindikatoren, um den Anforderungen des Standardansatzes auf Ebene des DZ BANK Konzerns zu genügen. Der Vorstand sowie das OpRisk Committee werden vierteljährlich und ggf. ad-hoc über die Ergebnisse informiert. Im Berichtsjahr waren insgesamt 14 Schadensfälle (2005: 16) mit einem Nettoverlust von 344 Tsd € (2005: 895 Tsd €) zu verzeichnen.

#### Länderrisiken im Transport Finance Portfolio



Europa	49,0 % (+2,0 pp)
Nordamerika	19,2 % (-5,7 pp)
Asien	19,1 % (+0,9 pp)
Offshore	5,4 % (+2,2 pp)
Naher Osten/Afrika	3,7 % (+0,3 pp)
Südamerika	2,7 % (+0,1 pp)
Australien/Neuseeland	0,9 % (+0,1 pp)

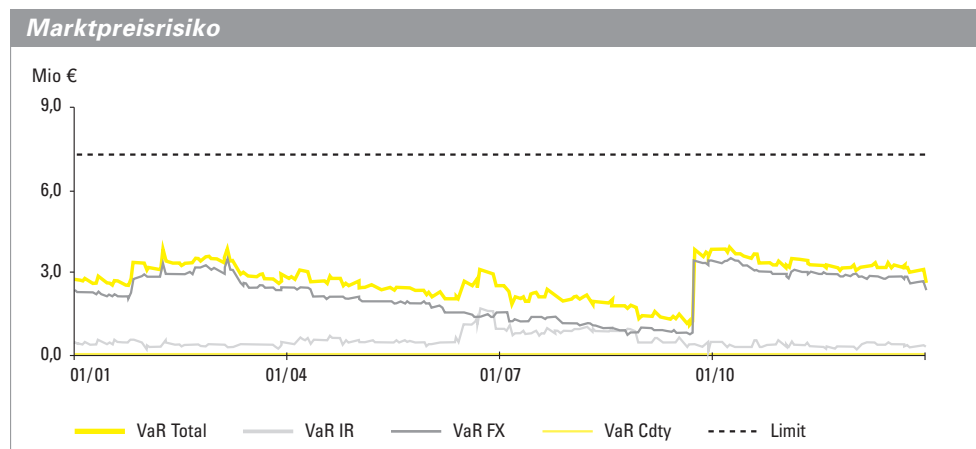
*Das Operationelle Risiko definieren wir analog zu den Basel II-Vorgaben als das Verlustrisiko, das aus nicht adäquaten oder fehlgeschlagenen internen Prozessen, menschlichem oder technischem Versagen oder externen Ereignissen resultiert.*

### 4.3 Marktpreisrisiko (Market risk)

*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.*

Die Steuerung der Marktpreisrisiken im Anlage- und Handelsbuch obliegt dem Group Treasury. Monatlich 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 gegenübergestellt, 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.

Der Anstieg im Value-at-Risk im Juli 2006 beruhte auf einer strategischen Position, die auf Beschluss des ALCO eingegangen und im August 2006 wieder geschlossen wurde. Die deutliche Erhöhung im September 2006 reflektiert das Hedging von erwarteten Überschüssen im US-Dollar im Rahmen des Budgetprozesses für das Geschäftsjahr 2007. Dabei wurden alle für 2007 erwarteten US-Dollar Überschüsse bereits in 2006 per Termin verkauft.

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 ggf. frühzeitig reagieren zu können. Die monatlichen Ergebnisse der Stresstests zogen wir zur Bestimmung der Marktpreisrisikolimiten für 2007 heran.

#### 4.4 Strategierisiko (Strategic risk)

Strategische Entscheidungen steuern die geschäftspolitische Ausrichtung der DVB und werden im Rahmen von Strategieklausuren vom Gesamtvorstand und ggf. vom Aufsichtsrat getroffen. 2006 erfolgte die Messung der Strategierisiken auf Basis der Volatilität des Betriebsergebnisses.

Eine Analyse der Daten in 2006 hat uns zu einer Verfeinerung der Messmethode bewogen. Wir werden ab 2007 auf Basis eines gleitenden Durchschnitts mit einem Konfidenzniveau von 99,9 % das Risiko ermitteln und einem entsprechend angepassten Risikokapitallimit gegenüberstellen.

#### 4.5 Liquiditätsrisiko (Liquidity risk)

Unsere Liquiditätsrisiken werden auf Basis der vom Vorstand erlassenen Group 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 neuester Aktiv-Passiv-Steuerungssoftware die zu erwartenden Zahlungsströme ermittelt, aggregiert und durch entsprechende Gegengeschäfte am Geld- und Kapitalmarkt ausgeglichen. Ein an der Liquiditätskennzahl des KWVG-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 2006 durchgängig eingehalten.

In 2006 wurde ein Projekt begonnen, das die Weiterentwicklung der Systeme, Verfahren und Prozesse zur Liquiditätsrisikomessung zum Gegenstand hat. Die voraussichtlich ab Mitte 2007 einsatzbereite Software wird alle Anforderungen an ein modernes, szenariobasiertes Instrumentarium zur Messung und Limitierung der Liquiditätsrisiken erfüllen.

*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 ergeben könnten.*

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

## 5. Fazit und Ausblick

Die Organisation des Risikomanagements der DVB entspricht den gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Anforderungen. Das Risikomanagement ist geeignet, alle Risiken, die auf die DVB einwirken, effizient zu überwachen und zu steuern, so dass die Bank bewusst und kontrolliert Risiken eingehen kann. Der Risikomanagementprozess wird auch im laufenden Jahr durch Weiterentwicklungen im Bereich der Methodik, der Instrumente und der Prozesse kontinuierlich verfeinert. Wir orientieren uns dabei sowohl an den Vorgaben von Basel II als auch an den Anforderungen einer modernen risiko- und ertragsbezogenen Gesamtbanksteuerung.

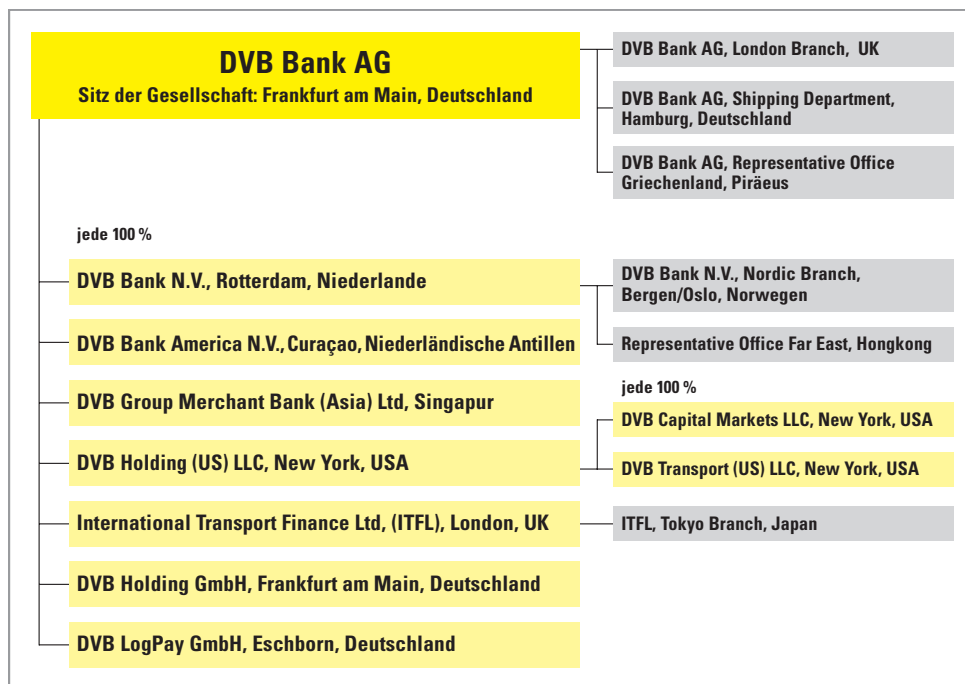
Ein Schwerpunkt für das Jahr 2007 wird die aufsichtsrechtliche Abnahme unseres Internen Rating Modells für das Land Transport Portfolio nach dem fortgeschrittenen Ansatz bilden. Die Vorbereitungen für den aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozess (Säule II) sowie auf die Offenlegungspflichten (Säule III) sind weitere wichtige Schwerpunkte.

Die DVB hat sich 2006 hinsichtlich der Risikokapitalausnutzung 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 2007 gewährleistet sein.

## Niederlassungsbericht

gem. § 289 Abs. 2 Nr. 4 HGB  
(Stichtag: 21. Februar 2007)

Die abgebildete Übersicht 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: 21. Februar 2007)

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 2006 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: 21. Februar 2007)

### 1. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Aussichten der internationalen Verkehrsmärkte 2007 und 2008

Die Wirtschaftsprognosen der Weltbank gehen davon aus, dass sich das Welt-BIP von ca. 3,9 % in 2006 leicht auf 3,2 % in 2007 abschwächen und 2008 um 3,5 % wachsen wird. Für die USA geht die Weltbank in 2007 von einer Abschwächung des Wirtschaftswachstums auf 2,1 % aus (2006: 3,2 %). Für 2008 wird dann wieder ein Wachstum des BIP in Höhe von 3,0 % prognostiziert. Für die Länder der Eurozone wird für 2007 und 2008 mit einem BIP-Wachstum von 1,9 % (2006: 2,4 %) gerechnet. Dagegen werden die Volkswirtschaften der Entwicklungsländer, speziell China und Indien, weiterhin überdurchschnittlich wachsen.

Der Verkehr wird erneut stärker wachsen, da die Zuwachsraten im Weltgüterhandel deutlich über denen des Welt-BIP liegen. Diese Entwicklung ist eine unmittelbare Folge der Globalisierung der Weltwirtschaft, die u. a. zu dezentralen Beschaffungs- und Produktionsstrukturen und damit zu mehr Güterbewegungen bzw. Güterverkehr führt. Dementsprechend wächst auch der Weltluftverkehr weiterhin stärker als die Weltwirtschaft. Boeing geht in seinem „Current Market Outlook 2006“ davon aus, dass der Weltpassagierluftverkehr bei einem angenommenen jährlichen Wachstum des Welt-BIP von 3,1 % im Prognosezeitraum von zwanzig Jahren um 4,9 % p. a. und der Luftfrachtverkehr um 6,1 % 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 private Reisen leisten kann.

Die größten Risiken für die Entwicklung der Weltwirtschaft bzw. für das Eintreten der prognostizierten Wachstumsraten resultieren aus Ereignissen, die grundsätzlich nicht vorhersehbar sind, von denen man aber mittels der Szenariotechnologie weiß, dass ihr Eintreten gravierende Folgen für die Weltwirtschaft haben würde. Pandemien bilden eine solche Risikoquelle. Sie könnten unmittelbar den Reiseverkehr und mittelbar auch sehr schnell das Weltwirtschaftswachstum beeinträchtigen. Eine andere Risikoquelle werden die Rohölpreise bleiben. Zwar sind die Rohölpreise ab September 2006 stark rückläufig gewesen, nachdem sie zuvor im Jahresverlauf 2006 historische Höchstmarken erreicht hatten, doch können die Preise auch sehr schnell wieder nach oben gehen. Dies liegt vor allem an der Tatsache, dass der Großteil der Weltrohölreserven im krisenanfälligen Nahen Osten liegt. Politische Ereignisse in dieser Region können jederzeit Ölpreisschocks bewirken, die dazu führen, dass die o.g. Wachstumsraten nicht erreicht werden.

In der **Seeschifffahrt** wird weiterhin Asien – hier vor allem China, aber zunehmend auch Indien – die Nachfrage prägen. Eine anhaltend positive Wirtschaftsentwicklung in Nordamerika und Europa wird die Importnachfrage nach Gütern aus Asien und damit die Containerschifffahrt begünstigen. Als Folge der wachsenden Industrieproduktion in Asien, die einerseits exportorientiert ist, andererseits aber auch der Befriedigung eines steigenden Binnenkonsums dient, wird die Nachfrage nach Rohstoffen zunehmen, und die Bulk- und Tankermärkte werden hiervon profitieren. Die in den vergangenen Jahren prosperierenden Schifffahrtsmärkte führten allerdings zu einer Welle von Neubaufträgen. Vor allem im Tanker- und Containermarkt werden bis 2008 erhebliche Neukapazitäten in den Markt kommen. In den

*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.*

#### Abkürzungen Prognosebericht

Welt-BIP	Welt-Bruttoinlandsprodukt
----------	---------------------------

von starken Neubaugängen betroffenen Schifffahrtssegmenten werden sich zunächst die Fracht- und Charraten abschwächen und dadurch wieder einen Rückgang der Neubauaufträge bewirken – dies ist von früheren Schifffahrtszyklen bekannt.

Für Verkehrsunternehmen ist der Rohölpreis ein bedeutender Kostenfaktor. Diese Unternehmen wissen, dass sie auch in den kommenden Jahren mit möglicherweise erheblichen Preisvolatilitäten rechnen müssen. Ein beschleunigter Übergang auf energiesparende Fahrzeuge kann dazu beitragen, die Kostenrisiken bei steigenden Rohölpreisen abzufedern. Insbesondere im **Luftverkehr** besteht daher ein großes Interesse an neuen Flugzeugmodellen, die aufgrund der Verwendung neuartiger Verbundwerkstoffe und sparsamerer Triebwerke deutlich reduzierte Treibstoffverbräuche je Sitzkilometer erreichen. Ein neuer Technologiezyklus ist von den Flugzeugherstellern bereits angestoßen worden, der in den kommenden Jahren zu einem erheblichen Wandel der Flottenstruktur führen wird. Die damit zusammenhängenden Investitionen werden finanziell starke Fluggesellschaften begünstigen und den Strukturwandel weiter beschleunigen. Sofern Fluggesellschaften aus dem Markt ausscheiden, werden deren Marktanteile und Flugzeuge auf andere Anbieter übergehen.

Im **Landverkehr** bleibt der Straßengüterverkehr anders als der Schienengüterverkehr 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 Wachstumsimpulse primär durch die allgemeine Wirtschaftsentwicklung aufgrund seiner Massenleistungsfähigkeit und der Netzgegebenheiten. Der seit Jahren zu beobachtende Rückgang der im europäischen Schienengüterverkehr beförderten Tonnage scheint allerdings zum Halten gekommen sein. Hierfür ist u. a. die fortschreitende Marktliberalisierung verantwortlich, die zu verbesserten Angeboten an die verladende Wirtschaft geführt hat. Aber auch die zunehmende Arbeitsteilung in einer in Richtung Osteuropa erweiterten Europäischen Union, sowie steigende Kraftstoffpreise und Straßenmauten begünstigen den Schienengüterverkehr. In den kommenden Jahren ist damit zu rechnen, dass die Güterverkehrsleistung der Eisenbahnen wieder wachsen wird und dabei eine Stabilisierung des Marktanteils gegenüber den anderen Verkehrsträgern bei ca. 15 % erreicht werden kann. Die Aussichten für die Bahnen in den USA und in Asien bleiben ebenfalls positiv. Vor allem in Asien bieten zunehmende Industrialisierung und regionale Arbeitsteilung in den kommenden Jahren neue Chancen für mehr Schienengüterverkehr.

Im Schienenpersonennahverkehr bleibt die Nachfrage in Europa aufgrund der demografischen Entwicklungen weitgehend stabil, doch wird auch hier die fortgesetzte Marktliberalisierung, insbesondere in Form von Ausschreibungen des Betriebs von Strecken und Teilnetzen, zu einer weiteren Modernisierung der Fahrzeugflotten führen. Die Nachfrage im Personenfernverkehr wird auf Grund der Zunahme von Low-Cost-Angeboten im Luftverkehr nur in Einzelfällen (z. B. im Hochgeschwindigkeitsverkehr) nennenswert erweiterbar sein. Mit größeren Neu- und Ausbauprojekten im Schienenpersonenverkehr ist vor allem in Asien zu rechnen.

Insgesamt knüpft unsere Einschätzung der internationalen Verkehrsmärkte für die Jahre 2007 und 2008 an dem Ausblick an, den wir im vergangenen Geschäftsbericht gegeben haben. Dabei ist festzuhalten, dass die dort gemachten Einschätzungen weitestgehend mit der tatsächlichen Marktentwicklung im Einklang standen.

## 2. Finanzwirtschaftliche Perspektiven der DVB Bank AG für 2007 und 2008

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 und Moody's Rating-Upgrade im Berichtsjahr 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 2007 und 2008 prognostizieren wir ein weiteres **Wachstum der Regulären Erträge** im Transport Finance Geschäft, auch wenn die Steigerungsraten nicht an das Wachstum des Jahres 2006 heranreichen werden. Vor allem hinsichtlich des Provisionsüberschusses sehen wir aufgrund der in den vergangenen Jahren sukzessive eingeführten Beratungsprodukte sehr gute Wachstumsperspektiven. Dadurch verbessern wir die Möglichkeit, das Betriebsergebnis vor Risikoversorge zyklusneutral zu steigern.

Die **Verwaltungskosten** werden sich bei gleich bleibender Kostendisziplin nur unterproportional zu den Regulären Erträgen entwickeln. Wie in 2006 werden die Transport Finance und Corporate Finance Segmente mit neuen Produkten und Mitarbeitern ausgebaut. Darüber hinaus rechnen wir auch für 2007/2008 mit Rückstellungen für erhöhte Bonuszahlungen an die Mitarbeiter der DVB Bank AG.

Das **Betriebsergebnis vor Risikoversorge** wird sich weiter positiv entwickeln.