

Wolfgang F. Driese
Vorsitzender des Vorstands
Deutsche VerkehrsBank AG

Rede auf der ordentlichen Hauptversammlung
der Deutsche VerkehrsBank AG
am Donnerstag, den 13. Juni 2002
in Frankfurt am Main

- Es gilt das gesprochene Wort -

Chart 1: Standbild: Willkommen

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Aktionäre und Aktionärsvertreter,

2001 war ein außerordentlich ereignisreiches Jahr. Für uns alle und die Deutsche VerkehrsBank. Den Schock der Ereignisse des 11. September haben wir noch nicht völlig überwunden. Weltweit spüren wir Unsicherheit und Verunsicherung. Die wirtschaftliche Entwicklung ist undeutlich, in den Weltregionen unterschiedlich, hoffnungsvoll in der Erwartung, doch ohne Euphorie. Da freut es mich umso mehr, dass wir in solchen Zeiten zusammenkommen, um über unsere gemeinsame DVB - Deutsche VerkehrsBank AG - zu sprechen. Meine Damen und Herren, auch im Namen meiner Vorstandskollegen begrüße ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung.

Chart 2: Jahresabschluss 2001 im Blick der Presse

Auf der Bilanzpressekonferenz am 17. April haben wir unser Jahresergebnis 2001 ausführlich den Journalisten erläutert. Sie sehen die Überschriften der Berichte einiger wichtiger Publikationen. Bei dieser Gelegenheit darf ich mich bei den Pressevertretern für die sehr ausgewogene und kenntnisreiche Berichterstattung bedanken. Wir arbeiten weiter gern mit Ihnen zusammen.

Diese Zeitungsüberschriften bringen meine heutigen Kernaussagen genau auf den Punkt.

Ja, wir kümmern uns nur noch um unser Kerngeschäft, die internationale Verkehrsfinanzierung und Beratung.

Ja, die DVB Gruppe räumt auf. Wir schließen Geschäftsbereiche, wir geben Produkte auf und bereinigen ererbte Kreditportfolien. Eine der schmerzlichsten Konsequenzen dieser und anderer Maßnahmen ist der massive Personalabbau in der Zentrale in Frankfurt.

Ja, wir brauchen neues Kapital, doch nicht weil wir volumenmäßig weiter wachsen wollen, sondern um unser Rating wieder auf ein auch international akzeptables Niveau zu bringen. Ohne dass wir selbst einen Anlass gegeben haben, hat die Rating-Agentur Standard & Poor's am 31.08.2001 unser langfristiges Rating von A- auf das im internationalen Bankengeschäft unakzeptable BBB+ heruntergenommen.

Chart 3: Vergleich der Bank-Ratings (2001)

Begründung: Neubewertung des genossenschaftlichen Sektors und Gerüchte über den Verkauf der DVB. Diese Entscheidung erhöht nicht nur den Refinanzierungsaufwand. Nein, viel nachteiliger ist der Reputationsverlust im Kunden- und Interbankengeschäft. Im Vergleich zu unseren Hauptwettbewerbern sind wir im Rating das Schlusslicht. Dies muss sich dringend ändern. Eine wesentliche Kapitalverstärkung ist dazu ein wichtiger Schritt.

Chart 4: Themen der Rede

Verehrte Aktionäre, meinen Vortrag habe ich in vier Abschnitte gegliedert.

Zuerst werde ich Ihnen den Jahresabschluss 2001 in einigen Kernaussagen skizzieren. Die wichtigsten Veränderungen im vergangenen Jahr möchte ich Ihnen im zweiten Teil darstellen, um dann im Einzelnen das Geschäftsergebnis zu erläutern. Zum Abschluss meiner Ausführungen werde ich Ihnen die Zahlen zum 31. März 2002 vorstellen und sowohl die wesentlichen strategischen Ziele als auch die operativen Ziele für das laufende Jahr darlegen.

Chart 5: Zwischenüberschrift

Der Jahresabschluss 2001 ist aus meiner Sicht von folgenden wesentlichen Aussagen getragen.

Chart 6: Kernaussagen des Jahresabschlusses 2001

In unserem operativen Kerngeschäft Verkehrsfinanzierung und unserer wichtigsten Tochtergesellschaft ReiseBank haben wir uns ergebnismäßig stark weiterentwickelt. Damit konnte das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge um 12,3 % auf 36,5 Millionen Euro gesteigert werden. Im vergleichbaren Umfang nahm das Kundenkreditvolumen auf 8,6 Milliarden Euro zu. Wir haben uns damit nachhaltig in unseren Märkten als ein führender Anbieter für Finanzierungslösungen etabliert. Für das laufende Jahr ist kein Kreditvolumenwachstum geplant.

Wie wir alle wissen, haben die Terroranschläge vom 11. September erhebliche Auswirkungen auf den Weltluftverkehrsmarkt gehabt. Einige Fluggesellschaften haben in der Folgezeit ihren Betrieb sogar einstellen müssen. Denken Sie nur an die Sabena oder so einen klangvollen Namen wie Swissair. Unser umfangreiches Kreditengagement in der Luftfahrtbranche stand und steht damit im Fokus. Die Presse, Aktionäre, Aufsichtsrat, Rating-Agenturen und die Bankenaufsicht zeigten Interesse und/oder Besorgnis.

Die für mich wichtigste Aussage für das Jahr 2001:

Unser Portfolio hat diesem extremen Stresstest standgehalten. Es sind der Bank keine Verluste entstanden. Unsere Wirtschaftsprüfer haben unsere Bewertung bestätigt. In unserem Kerngeschäft Flugzeugfinanzierung waren keine Risikovorsorgen erforderlich. Ich wiederhole – keine Verluste, keine Wertberichtigungen.

Meinem Kollegen Klaus Heinemann und seinem Team möchte ich auch von dieser Stelle aus für die hervorragende Arbeit danken. Die Kombination von Know-how unserer Spezialisten mit strenger Kundenselektion, konservativen Sicherheitsstrukturen und konsequentem Handeln haben gewirkt. Unsere Strategie der Branchenfokussierung und unsere Vision, eine einzigartige Bank zu schaffen, wäre von Vielen zumindest in Frage gestellt worden, wären wir risikomäßig getroffen worden.

Weitere wichtige Ereignisse haben den Jahresabschluss 2001 geprägt.

Um den Auswirkungen der Rezession Rechnung zu tragen, haben wir das von uns in der alten DVB vorgefundene Nichtverkehrsgeschäft wieder einmal neu bewertet. Mit netto 17,2 Millionen Euro Risikovorsorge wurde der Abschluss belastet.

Die Sparda-Banken haben den ursprünglichen Kooperationsvertrag mit uns gekündigt. Als Konsequenz stellen wir alle preissensitiven Massenprodukte und aufwendige Abwicklungsdienstleistungen ein. Betroffen sind der inländische und ausländische Massenzahlungsverkehr, das Führen von Kontokorrentkonten und der Wertpapierfremd- und der Wertpapiereigenhandel. Für den notwendigen Personalabbau – rund die Hälfte aller DVB-Mitarbeiter in Frankfurt sind in zwei Phasen betroffen – haben wir im vergangenen Jahr vollumfänglich Rückstellungen gebildet. Zusammen mit der Bewertung der möglichen Auswirkungen für das EU-Verfahren ist der Jahresabschluss mit sehr hohen, außergewöhnlichen und einmaligen Vorsorgen belastet.

Diese Sonderbelastungen konnten wir mit dem guten operativen Ergebnis nicht mehr auffangen. Die Folgen daraus: Der Jahresabschluss geht um 76,4 % auf 4,5 Millionen Euro zurück, die Dividende soll auf 1,50 Euro zurückgenommen werden und unsere Steuerungskennziffern Cost-Income-Ratio und Return on Equity weichen in 2001 erheblich von unserer Mittelfristplanung ab. Wir haben dies bewusst in Kauf genommen, weil wir konsequent auf die externen Einflüsse reagiert haben. Wir verlieren kurzfristig Ergebnis und Substanz, um die zweite große Phase des Umbaus Ihrer Bank zügig umzusetzen. Ich hoffe auf das Verständnis von Ihnen als Aktionäre.

Den Mitarbeitern und ihren Arbeitnehmersvertretern danke ich für ihren Beitrag und ihren großen Einsatz. Es wurde und wird uns nicht immer leicht gemacht. Aber wir kämpfen gemeinsam für unsere Ideen, unsere DVB. An unserem Willen und unserer Kraft sollte niemand zweifeln.

Chart 7: Zwischenüberschrift

Meine Damen und Herren,

das Jahr 2001 war für die DVB auch von weiteren Entwicklungen beeinflusst. Ich möchte aus dieser Übersicht nur auf einige Aspekte eingehen.

Die zweite Phase des Umbaus der DVB Bank umfasst nicht nur den Abbau von Kosten, sondern auch den gezielten Aufbau und Ausbau unserer Corporate Finance Aktivitäten in London und Rotterdam.

Chart 8: Ausbau der Corporate Finance Aktivitäten

Die Bereiche Steuerleasing, Derivate und Syndizierung haben wir personell weiter verstärkt. Wesentlich investiert haben wir in den Bereich Advisory mit dem Schwerpunkt der Beratung beim Kauf und Verkauf von Unternehmen und in dem Bereich Investment Management. Darunter verstehen wir die Anlage von eigenen und fremden Mitteln in Aktiva der Verkehrswirtschaft - eine wesentliche Ergänzung unserer Finanzierungsaktivitäten. Es wurden mittlerweile drei Fonds aufgelegt, einen für Luftverkehrsaktiva und zwei in der Schifffahrtsindustrie.

Unsere Strategie und unsere Erfolge überzeugen. In den letzten 18 Monaten haben Experten wie der Leiter Verkehrsfinanzierung der NIB Bank Nederland, der stellvertretende Leiter Infrastruktur / M & A bei J. P. Morgan/Chase und der Head of Aviation Advisory bei Schroeder, Salomon, Smith, Barney den Weg zur DVB gefunden. Diese Investitionen sind jetzt notwendig.

Die ersten Geschäftserfolge machen uns sehr zuversichtlich. Gemeinsam mit den neuen Experten bauen wir die Zukunft einer einzigartigen Bank.

Chart 9: Implementierung eines internen Ratings

Wie Sie sicherlich in der Presse verfolgt haben, kommen in den nächsten Jahren neue Anforderungen seitens der Aufsichtsbehörden auf die Banken zu, was die Kreditvergabe betrifft. Durch die unter dem Stichwort Basel II diskutierten Ansätze gewinnt zukünftig die durch ein Rating vorgenommene Risikoeinstufung von Kreditkunden eine besondere Bedeutung im Kreditvergabeprozess. Mit Basel II soll vor allem die aufsichtsrechtlich vorgesehene Eigenkapitalunterlegung von Krediten an das Rating des Kreditnehmers gebunden werden. Gute Risiken sind dann mit weniger und schlechte Risiken mit mehr Eigenkapital zu unterlegen. Zur Durchführung der Rating-Prozesse können Banken gemäß Basel II zwischen verschiedenen Ansätzen zur Risikoermittlung wählen. Wir haben bereits ein auf uns zugeschnittenes internes Rating-Modell entwickelt, das den Anforderungen des Basel II-Konsultationspapiers Rechnung trägt und bei der ersten Vorstellung bei der deutschen Bankenaufsicht auf großes Interesse gestoßen ist. Dieses interne Rating-Modell, das sogenannte Advanced-Modell, geht in diesem Jahr in den Praxistest und soll ab 2003 zur Verfügung stehen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

nachdem ich bislang ausführlich auf die Entwicklungen in unserem Kerngeschäft Transport Finance eingegangen bin, möchte ich jetzt gemeinsam mit Ihnen einen Blick auf unsere übrigen Aktivitäten werfen. An erster Stelle möchte ich dabei auf unsere auch im vergangenen Jahr sehr erfolgreiche Tochtergruppe ReiseBank/CashExpress zu sprechen kommen.

Chart 10: ReiseBank/CashExpress

Sie alle haben sicherlich gemerkt, die Einführung des Euros zum 1. Januar dieses Jahres verlief weitgehend reibungslos. Hieran hatte auch unsere Tochtergesellschaft ReiseBank einen wichtigen Anteil. So erklärte sie sich z.B. als einzige deutsche Bank bereit, auch ausländische Münzen anzukaufen. Darüber hinaus hat sich die ReiseBank-Gruppe durch vielfältige Aktivitäten darauf eingestellt, den Wegfall von Ergebnisbeiträgen durch die Einführung des Euros abzufedern. Zu den erfolgreichen Maßnahmen gehörten vorrangig die Ausweitung der Angebotspalette um Dienstleistungen rund ums Reisen, die Ausweitung des weltweiten Bargeldservices im Zusammenhang mit Western Union sowie das Mail-Order-Geschäft. Auch die Zahl der Geldautomatentransaktionen erhöhte sich durch weitere aufgestellte Automaten. Im Mittelpunkt der Aktivitäten des vergangenen Jahres - und dies wird sich fortsetzen - steht die weitere Internationalisierung der ReiseBank-Gruppe, die bereits in den Anrainerstaaten Deutschlands gestartet wurde.

Chart 11: Internationale Expansion

Ziel der ReiseBank bleibt es weiterhin, neue Geschäftsstellen an hochfrequentierten Knotenpunkten des Verkehrs, also vor allem in Flughäfen und an Bahnhöfen, im europäischen Ausland zu betreiben. Im vergangenen Jahr haben wir das Engagement

der ReiseBank in der Schweiz ausgeweitet, Geschäftsstellen in Österreich an attraktiven Standorten übernommen und in den Niederlanden aufgemacht.

Zum 31.12. 2000 - wir haben bereits darüber berichtet - hatten wir den Geschäftsbereich EC-Cash-Netzbetrieb der DVB in der DVB Processing GmbH verselbständigt. Die DVB Processing ist ein vom zentralen Kreditausschuss zugelassener Netzbetreiber für Electronic Cash und verarbeitet bargeldlose Zahlungsströme, die mittels EC-, Kunden- oder Kreditkarten am Terminal eines Händlers erzeugt werden. Daneben wird ein umfassendes Dienstleistungs- und Servicepaket angeboten.

Seit 1996 konnten die Transaktionszahlen von Jahr zu Jahr deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2001 haben wir uns zu einer strategischen Partnerschaft mit der Postbank entschlossen, die dazu führte, dass sich die Deutsche Postbank AG mit 51 % an der DVB Processing beteiligte. Den erfolgreichen Weg der DVB Processing zu einem Marktführer können wir nun gemeinsam erfolgreich unterstützen.

Chart 12: Zwischenüberschrift

Meine Damen und Herren,

ich komme nun zum dritten Abschnitt Zahlen und Fakten 2001. Hier möchte ich Ihnen die wichtigsten Daten des Konzernabschlusses der Deutschen VerkehrsBank darstellen.

Chart 13: Bilanzsumme

Die Konzernbilanzsumme konnte erneut, und zwar um 15,9 % von 9,4 Milliarden Euro auf 10,9 Milliarden Euro gesteigert werden. Das gewachsene Verkehrsfinanzierungsgeschäft und der Anstieg des US-Dollars führten im vergangenen Jahr zu einer Zunahme der Kundenforderungen.

Chart 14: Kreditvolumen (nur Bar- und Avalforderungen)

Diese Kundenforderungen, inklusive Avale und Kreditzusagen, stiegen von 7,8 Milliarden Euro um knapp 9 % auf 8,5 Milliarden Euro im Jahre 2001.

Chart 15: Kundenkreditvolumen nach Geschäftssegmenten

Bei der Aufteilung des Kundenkreditvolumens nach Geschäftssegmenten sehen Sie zunächst, dass stichtagsbezogen fast 95 % unseres Geschäftes auf den Bereich Transport Finance entfallen. Der Anteil des Schiffsfinanzierungsgeschäftes ist gegenüber dem Vorjahr auf 55 % gestiegen. Die Flugzeugfinanzierung hat einen Anteil von knapp 25 %, und der Landverkehr liegt bei etwa 15 %. Langfristig beabsichtigen wir, eine optimierte Mischung des Kreditportfolios zwischen den Bereichen Schifffahrt, Luftverkehr und Landverkehr zu erreichen.

Was den weiteren Abbau des unerwünschten Nichtverkehrsgeschäftes betrifft, so befinden wir uns im Zeitplan.

Chart 16: Abbau des Nichtverkehrsgeschäfts

Hatten wir noch Ende 2000 669 Millionen Euro in diesem Portfolio, so standen zum Jahresende 2001 noch 484 Millionen Euro an Kreditvolumen an nicht mehr strategiekonformen Nichtverkehrsgeschäft in unseren Büchern. Diesen Bestand haben wir im ersten Quartal dieses Jahres um weitere fast 100 Millionen Euro abbauen können. Allerdings - und wie bereits angesprochen - mussten wir im vergangenen Jahr erneut Wertberichtigungen für das Nichtverkehrsgeschäft in beträchtlicher Höhe ansetzen. Wie im Vorjahr verweise ich auf unseren Geschäftsbericht, wo wir im Risikobericht auf den Seiten 66 bis 75 auf die verschiedenen operativen und strategischen Risiken eingehen.

Chart 17: Wesentliche Passiva

Wesentlich bei der Betrachtung der Passivseite ist, dass es uns gelungen ist, die verbrieften Verbindlichkeiten auf nunmehr 1,9 Milliarden Euro auszubauen. Der Anstieg der Kundeneinlagen und der von den Sparda-Banken bei uns gehaltenen Beträge zum Jahresende sind stichtagsbedingte Ausschläge.

Chart 18: Entwicklung der Eigenmittel

Die gesamten Eigenmittel der Bank sind durch Platzierung von weiteren Nachrangmitteln um netto 22 Millionen Euro auf nunmehr 771,4 Millionen Euro gestiegen. Die Gesamtkapitalquote belief sich zum Jahresende auf 9,5 % und liegt damit um 0,7 % unter der Quote zum Ende 2000. Vor allem die Stärke der USD-Währung und der Anstieg des Verkehrsfinanzierungskreditvolumens haben sich hier ausgewirkt. Auf die dringende Notwendigkeit der Erhöhung der Eigenmittel, und zwar im Kernkapital, habe ich bereits hingewiesen.

Ich komme jetzt auf die Entwicklung der Ertrags- und Aufwandspositionen zu sprechen.

Chart 19: Entwicklung der regulären Erträge

Die regulären Erträge zeigen eine erfreuliche Steigerung um 17,5 % auf 193,1 Millionen Euro. Der starke Anstieg des Zinsergebnisses um 35,1 % ist von drei Faktoren bestimmt: Volumenzuwachs im Bereich Verkehrsfinanzierung, einer deutlichen Margenverbesserung und die erstmalige Konsolidierung der Nedship Bank für volle zwölf Monate. Der Trend der Margenerhöhung setzt sich grundsätzlich auch in diesem Jahr fort.

Die ReiseBank/CashExpress setzt durch die Expansion ihrer Standorte und den Ausbau ihrer Produkte ihren Erfolg im Provisionsgeschäft fort. Zusammen mit der Steigerung der Kreditprovisionen, vor allem aus syndizierten Engagements in Schifffahrt und Luftverkehr, konnte der Provisionsüberschuss um 9,2 % auf 98,4 Millionen Euro gesteigert werden.

Der von uns gezielt betriebene Abbau der Erträge aus Finanzgeschäften hält an. Das schwache Börsenumfeld und damit rückläufige Wertpapierumsätze mit den Sparda-Banken haben diese Entwicklung noch verstärkt. Gegenüber dem Vorjahr ging der Beitrag aus Finanzgeschäften um 2,7 Millionen Euro oder 32,9 % zurück. Innerhalb von zwei Jahren hat sich damit der Nettoertrag aus Finanzgeschäften halbiert. Wir erwarten, dass sich im nächsten Jahr dieser Teil unseres Geschäftes ganz

erledigt hat. Ein weiteres Beispiel, wie wir konsequent nichtstrategiekonforme Geschäftszweige abbauen.

Wir haben in der Vergangenheit jede Gelegenheit genutzt, mit dem Aufbau oder der Akquisition von neuen Ergebnisbringern im Verkehrsfinanzbereich andere Nichtkerngeschäfte einzustellen. Für uns ist die saubere, eindeutige, einmalige strategische Ausrichtung der DVB wichtiger als eine stärkere Ertragsentwicklung einer unsortierten, unfokussierten Bank. Ende des nächsten Jahres, also Ende 2003, sollte dieser Anpassungsprozess beendet sein.

Chart 20: Entwicklung des Aufwands

Die Aufwandsentwicklung im vergangenen Jahr befriedigt uns nicht, auch wenn sie begründbar ist. Die Personalkosten stiegen zwar um 9,7 %, reflektieren aber in vollem Umfang den Konsolidierungseffekt der Nedship Bank. Das bedeutet auch, dass wir in der Lage waren, die zusätzlichen Kosten für Experten im Verkehrsfinanzierungsbereich durch den Abbau in anderen Bereichen zu kompensieren.

Anders verhält es sich beim Sachaufwand, der auf 91,8 Millionen Euro oder 28,4 % emporgeschwungen ist.

Neben dem Nedship Bank-Effekt wirkten unter anderem einmalig nachlaufende SAP-Stabilisierungskosten und Sonderabschreibungen von IT-Systemen, die ausschließlich für die Sparda-Banken angeschafft bzw. entwickelt wurden, nach. Der Abbau der Kostenblöcke ist das Schwerpunktthema für die Jahre 2002 und 2003. Die von uns beschlossenen Maßnahmen – ausgelöst durch die bereits beschlossene Einstellung von Abwicklungsdienstleistungen – werden diesen Kostentrend der Vergangenheit nachhaltig brechen. Das von uns gesetzte Ziel einer Cost-Income-Relation von möglichst geringer 60 % ist erzielbar und wird erreicht werden. Vergessen Sie jedoch bei der Bewertung unserer Kostenentwicklung nicht, dass wir in den vergangenen Jahren auch erheblich investieren mussten, um die Bank zukunftsfähig zu machen. Ein Totalumbau, einschließlich neuester EDV-Technologie, verursacht erst einmal Aufwand.

Chart 21: Betriebsergebnis vor Risikovorsorge

Durch die ausführlich beschriebene Entwicklung im Kernbereich Verkehrsfinanzierung sowie die sehr positive Entwicklung unserer Tochter ReiseBank konnte das Betriebsergebnis vor Risikovorsorge um 12,3 % auf 36,5 Millionen Euro gesteigert werden. Eine gute Entwicklung.

Chart 22: Jahresüberschuss

Der Jahresüberschuss reduzierte sich hingegen um 76,4 % auf 4,5 Millionen Euro. Die einmaligen Sonderfaktoren, wie Wertberichtigungen im Nichtverkehrsgeschäft und Sozialplankosten für den erheblichen Personalabbau, hatte ich Ihnen bereits dargelegt. Dies sind notwendige und nachvollziehbare Maßnahmen zur Zukunftssicherung der DVB.

Chart 23: Zwischenüberschrift

Ich komme nun zum vierten und letzten Abschnitt meiner Rede: Die Ergebnisse des ersten Quartals 2002 und die Ziele für das laufende und das kommende Jahr.

Die DVB-Gruppe ist gut in das Jahr 2002 gestartet.

Chart 24: Wesentliche Aktiva 31. März 2002

Wie geplant haben sich die wesentlichen Positionen der Aktivseite kaum verändert. Die Kundenforderungen, einschließlich Avale und Kreditzusagen, liegen unverändert bei 8,5 Milliarden Euro. Nach Rückfluss der stichtagsbezogenen Überliquidität zum Jahresende gingen unsere Ausleihungen an Banken auf 900 Millionen Euro zurück.

Chart 25: Wesentliche Passiva 31. März 2002

Auf der Passivseite sind die Besonderheiten des Jahresendes im Vergleich zum Quartalsende noch deutlicher. Nach Rückbildung der Kunden- und Sparda-Banken-Liquidität liegen diese wieder auf einem Normalstand.

Chart 26: Entwicklung der regulären Erträge 31. März 2002

Die Entwicklung der Erträge erfolgt planmäßig mit einer Steigerung um 15,8 % auf fast 50 Millionen Euro. Besonders entwickelte sich der Zinsüberschuss zum einen volumenbedingt, und zum anderen spiegelt sich die bereits beschriebene Margenverbesserung in den Erträgen ebenfalls wider. Erstmals übersteigt der Zinsüberschuss den Provisionsüberschuss, wenn auch nur geringfügig.

Chart 27: Entwicklung des Aufwands 31. März 2002

Die Investitionen bei der ReiseBank und die Einstellung hochqualifizierter Mitarbeiter im Transport Finance Bereich haben den Kosten nochmals einen Schub von 23,5 % gegeben.

Chart 28: Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit 31. März 2002

In Summe liegt das Ergebnis der normalen Geschäftstätigkeit fast genau auf Vorjahreshöhe mit 7,77 Millionen Euro zum 31. März 2002.

Chart 29: Cost-Income-Ratio zum 31. März 2002

Auch wenn wir uns im Vergleich mit anderen Großbanken bei der Cost-Income-Relation noch besser darstellen, ist für eine Spezialbank diese Kosten-Ertrags-Beziehung auf Dauer nicht gesund. Die Maßnahmen zur wesentlichen Verringerung habe ich Ihnen bereits genannt.

Chart 30: Return on Equity zum 31. März 2002

Der Return on Equity hingegen hat den Pfad zur mittelfristigen Zielvorgabe zurückgefunden und ist von 6,8 % auf 12,2 % angestiegen.

In den ersten Monaten des Jahres 2002 haben sich nicht nur unsere Zahlen weiterhin positiv entwickelt, die DVB hat sich auch weiter bewegt. Mit den Sparda-Banken haben wir im April dieses Jahres neue Verträge geschlossen. Über die Modalitäten zur Überführung der aus unserer Sicht abwicklungs- und kostenintensiven Leistungen auf andere Dienstleister haben wir uns in einem sogenannten Migrationsvertrag geeinigt. Bis zum Ende dieses Jahres werden diese Tätigkeiten von uns beendet werden. Gleichzeitig haben wir die Vereinbarung zum Liquiditätsausgleich im Rahmen eines Zentralbankvertrages erneuert. Damit ist die für uns existentielle Liquidität für die DVB zumindest auf mittlere Sicht gesichert. Eine wichtige Entscheidung im besten Interesse der DVB. Mein Dank gilt dem Verband der Sparda-Banken.

Zum 31. Mai 2002 haben wir den Sorten- und Edelmetallhandel eingestellt. Vorausgingen Verhandlungen mit der DZ BANK zur Rückübertragung des von uns 1996 von der DG BANK übernommenen Handels einschließlich der Mitarbeiter. Diese Verhandlungen sind leider gescheitert. Für ihre eigene Versorgung hat unsere Tochter ReiseBank in der Zwischenzeit einen eigenen Sortenhandel aufgebaut.

Lassen Sie mich nun noch kurz die Entwicklung in unserem wichtigsten Markt, dem weltweiten Verkehrsmarkt, beschreiben.

Unser Ziel ist es, der führende Finanzdienstleister für die internationale Verkehrsfinanzierung zu werden.

Chart 31: Weltweite Investitionen pro Jahr – Einschätzung vor dem 11. September

Im vergangenen Jahr habe ich Ihnen gezeigt, dass wir uns in einem Weltmarkt bewegen, in dem jährlich weit über 350 Milliarden Euro an Investitionen getätigt werden.

Nach den Ereignissen vom 11. September, aber auch aufgrund einer schon vorher sich bereits abzeichnenden Abschwächung der Weltkonjunktur haben wir unsere Investitionseinschätzung noch einmal einer kritischen Analyse unterzogen und für das laufende Jahr 2002 eine Abschwächung bei den Investitionen angenommen.

Chart 32: Weltweite Investitionen pro Jahr – Einschätzung nach dem 11. September

Aufgrund tatsächlicher Verkehrsrückgänge bzw. längerer Nutzung vorhandener Verkehrsmittel wird es zwar in 2002 zu einer Abschwächung der globalen Investitionsnachfrage nach Verkehrstechnologie kommen, doch werden einige heute aufgeschobene Investitionen dafür zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Wir rechnen, dass wir erst im Laufe des Jahres 2004 das Niveau der Neuinvestitionen vom Jahr 2000 erreicht haben werden.

Für die DVB ist die Zyklizität der globalen Verkehrswirtschaft jedoch keine neue Entwicklung, und wir wissen auch, wie man mit ihr umgeht. Eine gewisse konjunkturelle Abschwächung hatte sich im internationalen Luftverkehr bereits im Verlauf des ersten Halbjahres 2001 bemerkbar gemacht. Die Terroranschläge vom 11. September stürzten den weltweiten Luftverkehr jedoch in seine schwerste Krise seit den Tagen des Golfkrieges Anfang 1991. Im Vergleich zu damals haben die Fluggesellschaften allerdings wesentlich schneller und gezielter reagiert.

Wesentlich schneller als seinerzeit wurden Flugzeugkapazitäten stillgelegt und Flugstrecken gestrichen bzw. zusammengelegt. Auf vielen Strecken wurden vor allem große Flugzeuge durch kleinere ersetzt und altes Fluggerät in die Wüste geschickt. Gleichzeitig kündigten die größten Fluggesellschaften bis Oktober weitreichende Personalkürzungen an.

Chart 33: Airline Reaktionen nach dem 11. September

Betrachtet man etwas genauer die Entwicklung der US-amerikanischen Fluggesellschaften, so spiegelt sich die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen deutlich in den Verkehrszahlen wider.

Chart 34: Verkehrsentwicklung bei US-Airlines

Bei den meisten Fluggesellschaften liegt die zwar abgesetzte Verkehrsleistung ausgedrückt in Revenue Passenger Miles nach wie vor unter der des Vergleichszeitraums 2001. Auch die Zahl der Passagiere ist weiterhin unter Vorjahresniveau. Der von den Fluggesellschaften durchgeführte Kapazitätsabbau fiel jedoch prozentual höher aus als der Nachfragerückgang. Als Folge hiervon konnte dadurch der Sitzladefaktor der verbliebenen Kapazität deutlich gesteigert werden. Leider spiegeln sich diese erfolgreichen Anpassungsmaßnahmen noch nicht in den Wirtschaftszahlen der Fluggesellschaften wider. Wir sind jedoch optimistisch, dass der Luftverkehr im Verlauf dieses Jahres - sofern keine außergewöhnlichen Ereignisse eintreffen – wieder langsam auf seinen ursprünglichen Wachstumspfad zurückkehrt.

Chart 35: Fluggast- und Luftfrachtaufkommen der Fraport AG

Auch die Fluggastentwicklung der Fraport AG hier in Frankfurt am Main zeigt, dass das Vorjahresniveau noch nicht erreicht ist. Dagegen deutet die Erholung im Luftfrachtaufkommen auf eine wieder anziehende Konjunktur hin.

In den vergangenen Monaten des laufenden Jahres konnten wir bereits eine Konzentration auf weniger Banken beobachten, was mit steigenden Margen einherging, von denen wir voll profitieren. Auch bei der Auswahl der Bankpartner geht der Trend zum Experten.

In der Weltseeschifffahrt bewirkte der 11. September eine Beschleunigung der Abschwächungstendenzen, die sich schon vorher durch eine nachlassende Weltkonjunktur bemerkbar gemacht hatten. Unmittelbar betroffen war aufgrund aufkommender Reiseängste die Kreuzschifffahrtsbranche. Dass wir im Schiffsfinanzierungsgeschäft im vergangenen Jahr dennoch erfolgreich waren, liegt ebenso wie in der Flugzeugfinanzierung an einem funktionierenden Risikomanagement, wobei u. a. eine Rolle spielt, dass wir unsere Engagements auf eine Vielzahl von Schifffahrtssegmenten aufgeteilt haben. Auch hier Dank an meinen Kollegen Dagfinn Lunde und seine Mannschaft.

Chart 36: Schifffahrtsportfolio nach Schiffstypen

Ich möchte als Beispiel die Containerschifffahrt herausgreifen, in der wir wesentlich geringer exponiert sind, als es die Bedeutung dieses Schifffahrtssektors für den Weltverkehrsmarkt erwarten lässt. Hintergrund ist, dass wir es als durchaus kritisch ansehen, dass weltweit ein hoher Bestand an Neubaufträgen vorhanden ist, der gegenwärtig ca. 36 % der gegenwärtig im Einsatz befindlichen Containerschiffskapazität darstellt. Die entsprechenden Anteilswerte bei Tankschiffen betragen 24 % und bei Massengutschiffen 10 %.

Auch in der Schiffsfinanzierung haben wir alle Engagements im vergangenen Jahr eng begleitet und teilweise auf wöchentlicher Basis einige kritischere Engagements bewertet. Es wird noch dauern, bis alle Bereiche der Weltseeschifffahrt im Zuge einer Wiederbelebung der Weltkonjunktur anziehen, doch sehen wir ähnlich wie in der Flugzeugfinanzierung eine deutliche Margenerhöhung und zusätzlich auch das Bemühen der Schiffseigner, verstärkt mit den Banken zusammenzuarbeiten. Als weitere Folge der Schwierigkeiten der Weltschifffahrtsmärkte beobachten wir zur Zeit eine Zunahme von Kooperationen, Allianzen und Zusammenschlüssen zwischen Schiffseignern und Reedereien.

Die Tatsache, dass wir nicht nur in der internationalen Seeschifffahrt, sondern in anderen Verkehrszweigen ebenfalls anhaltende Merger & Acquisitions-Aktivitäten beobachten, hat uns veranlasst, unser Beratungsangebot auch in diese Richtung weiterzuentwickeln. Im vergangenen Jahr hatte ich Sie bereits über die Aktivitäten unseres Beratungsbereiches Corporate Finance informiert. Hat sich Corporate Finance bislang auf Finanzierungslösungen für komplexe Verkehrsfinanzierungsvorhaben spezialisiert, so haben wir nunmehr unsere Beratungskompetenz im internationalen M & A-Geschäft signifikant ausgebaut. Eine von uns im April der Presse und unseren Kunden vorgestellte Industrial Research Studie zu M & A-Trends im Weltverkehrsmarkt hat uns nochmals darin bestätigt, dass es in den kommenden Jahren zu weiteren Fusionen und Übernahmen in der Verkehrswirtschaft kommen wird. Der Wettbewerbsvorteil des Beratungsteams der DVB Group liegt gerade auf diesem Gebiet wiederum in der fundierten Branchenexpertise sowie in unserer breiten Kundenbasis im Transport Finance-Geschäft. Speziell dieses Beratungsgeschäft beabsichtigen wir noch in diesem Jahr in eine eigenständige Gesellschaft zu verselbständigen.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich den Überblick über die Entwicklung und Aussichten Ihrer und unserer DVB abrunden, indem ich knapp die wesentlichen Ziele für 2002 und darüber hinaus zusammenfasse.

Chart 37: Ziele 2002

- Wir müssen unser Rating bei den Agenturen im ersten Schritt verbessern und von Dritteinflüssen immunisieren. Eine Stärkung unserer Kernkapitalbasis ist dazu eine wichtige Maßnahme. Ich bitte da um die Unterstützung aller.
- Mit allen Mitteln muss das Nichtverkehrsgeschäft weiter zügig abgebaut werden, auch und vor allem aus Risikogesichtspunkten. Das ständige Nachbilden von Wertberichtigungen ist unerträglich.

- Die verabschiedeten Maßnahmen zur Einstellung von vielen Abwicklungstätigkeiten müssen konsequent, jedoch sozialverträglich umgesetzt werden. Nur so lassen sich die Aufwands-/Ertragssituation nachhaltig verbessern, die Ertragskraft der Bank stärken, und damit fügt sich ein weiterer Baustein zum Ziel der Reputations- und Rating-Verbesserung der DVB ein.
- Unsere Investitionen in Experten und Expertise im Bereich Corporate Finance müssen und werden zu einem erheblichen Ergebnisbringer für die Bank werden. Das Marktumfeld könnte dazu derzeit nicht besser sein.
- Wir differenzieren uns insbesondere durch besseres und tieferes Verstehen der Entwicklungen unserer Märkte. Antizyklisches Handeln in der globalen Verkehrsfinanzierung ist die Richtung.
- Auch unsere Beteiligungen - und dort vor allem die ReiseBank – werden wir in der Erschließung weiterer Ertragspotentiale unterstützen. Die ReiseBank wird ihre Strategie ihrer Europäisierung fortsetzen.

Sehr geehrte Aktionäre, meine Damen und Herren,

wir haben ein ereignisreiches Jahr 2001 bewältigt. Aus meiner Sicht haben wir es gut bewältigt. Kraftvoll gehen wir in die zweite große Phase des Umbaus der DVB. Wir glauben an unsere Vision, die inzwischen in vielen Teilbereichen Realität geworden ist, eine einzigartige Bank zu bauen, und wir werden für diese Idee kämpfen im Interesse unserer weltweiten Kunden, im Interesse unserer weltweiten Mitarbeiter und damit auch im Interesse unserer Aktionäre.

Unser Anspruch ist klar formuliert. Wir wollen der führende Spezialist für die internationale Verkehrsfinanzierung werden.

Chart 38: Mission Statement

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Chart 39: Standbild