



Ordentliche Hauptversammlung

Herzlich Willkommen!

Frankfurt am Main, 23. Juni 2016



Themenüberblick

- Wesentliche makroökonomische Einflussfaktoren 2015
- DVB-Konzernabschluss 2015
- Strategische Maßnahmen – zur Stabilisierung und Stärkung des Geschäftsmodells
- Ergebnis des ersten Quartals 2016
- Verkehrsmarkteinschätzung 2016
- Finanzwirtschaftlicher Ausblick und Ziele 2016

Die wesentlichen makroökonomischen Einflussfaktoren 2015

2015 zeigte sich die Weltwirtschaft weiter durchwachsen – die **drei** folgenden Entwicklungen haben die Bank und unser Konzernergebnis besonders beeinflusst:

Verlangsamtes Weltwirtschaftswachstum



Verfall des Ölpreises



Andauernde Krise der Schifffahrtsbranche



Kernpunkte der Geschäftsentwicklung 2015 (1)

- In der Ad-hoc-Mitteilung vom 5. November 2015 adjustierten wir unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2015 auf ein Konzernergebnis vor Steuern im positiven, niedrigen bis mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich. Angesichts der anhaltend schwierigen Lage an den internationalen Schifffahrts- und Offshore-Märkten würde zusätzliche Risikovorsorge im Kreditgeschäft in Höhe von rund 60 Mio € erforderlich sein.

Diese korrigierte Prognose erwies sich als belastbar und realistisch.

- Risikovorsorge im Kreditgeschäft stieg um 79,1 Mio €.
 - Konzernergebnis vor Steuern belief sich auf 46,1 Mio €.
- Damit konnte die DVB für das Geschäftsjahr 2015 insgesamt ein noch zufriedenstellendes Konzernergebnis erwirtschaften.

Kernpunkte der Geschäftsentwicklung 2015 (2)

➔ **Positiv sind folgende Faktoren hervorzuheben:**

- Das **Neugeschäft im internationalen Transport Finance** konnte trotz des anhaltend intensiven Bankenwettbewerbs am Finanzierungsmarkt attraktiv gestaltet werden. Bis zum 31. Dezember 2015 schloss die Bank in der Schiffs-, Flugzeug-, Offshore- und Landtransportfinanzierung 190 neue Transaktionen mit einem Volumen von 7,0 Mrd € ab – demgegenüber waren es im Vorjahreszeitraum 187 Transaktionen mit einem Volumen von 6,3 Mrd €.
- Das **Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39** belief sich auf 70,8 Mio € (Vorjahr: –21,4 Mio €). Das hierin enthaltene Ergebnis aus Finanzanlagen konnte deutlich auf 35,3 Mio € gesteigert werden (Vorjahr: –4,0 Mio €) – da das Aviation Investment Management der Bank durch die **Teilveräußerung einer Beteiligung** an der Wizz Air Holdings Plc einen substanziellen Einmalertrag erzielte.
- Die **Verwaltungsaufwendungen** konnten mit 180,9 Mio € auf Vorjahresniveau gehalten werden – trotz der weiterhin hohen Anforderungen, die die regulatorisch bedingten Projekte an uns stellen.

Kernpunkte der Geschäftsentwicklung 2015 (3)

→ Die Ergebnisse wurden durch verschiedene Effekte belastet:

- Die im Zinsergebnis enthaltenen **Risikokosten** beliefen sich auf 36,8 Mio € und enthielten im Wesentlichen den Aufwand für die von der Bank im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltenen Schiffe.
- Durch **vorzeitige Kredittilgungen**, die nicht zu entsprechenden Einstandskosten neu ausgereicht werden konnten, sowie durch das Vorhalten zusätzlicher Liquidität bei der Europäischen Zentralbank zu negativen Zinsen aufgrund der neuen europäischen Liquiditätsanforderungen (LCR) ist das Zinsergebnis im Vergleich zum Vorjahr mit 11,6 Mio € zusätzlich belastet.
- Die **Risikovorsorge im Kreditgeschäft** stieg um 79,1 Mio € auf 141,5 Mio € (Vorjahr: 62,4 Mio €). Diese Vorsorge wurde im Wesentlichen für Engagements im Altbestand des Shipping Finance-Portfolios und für Finanzierungen im Offshore Finance-Portfolio notwendig.

Risikovorsorge im Kreditgeschäft

[Mio €]

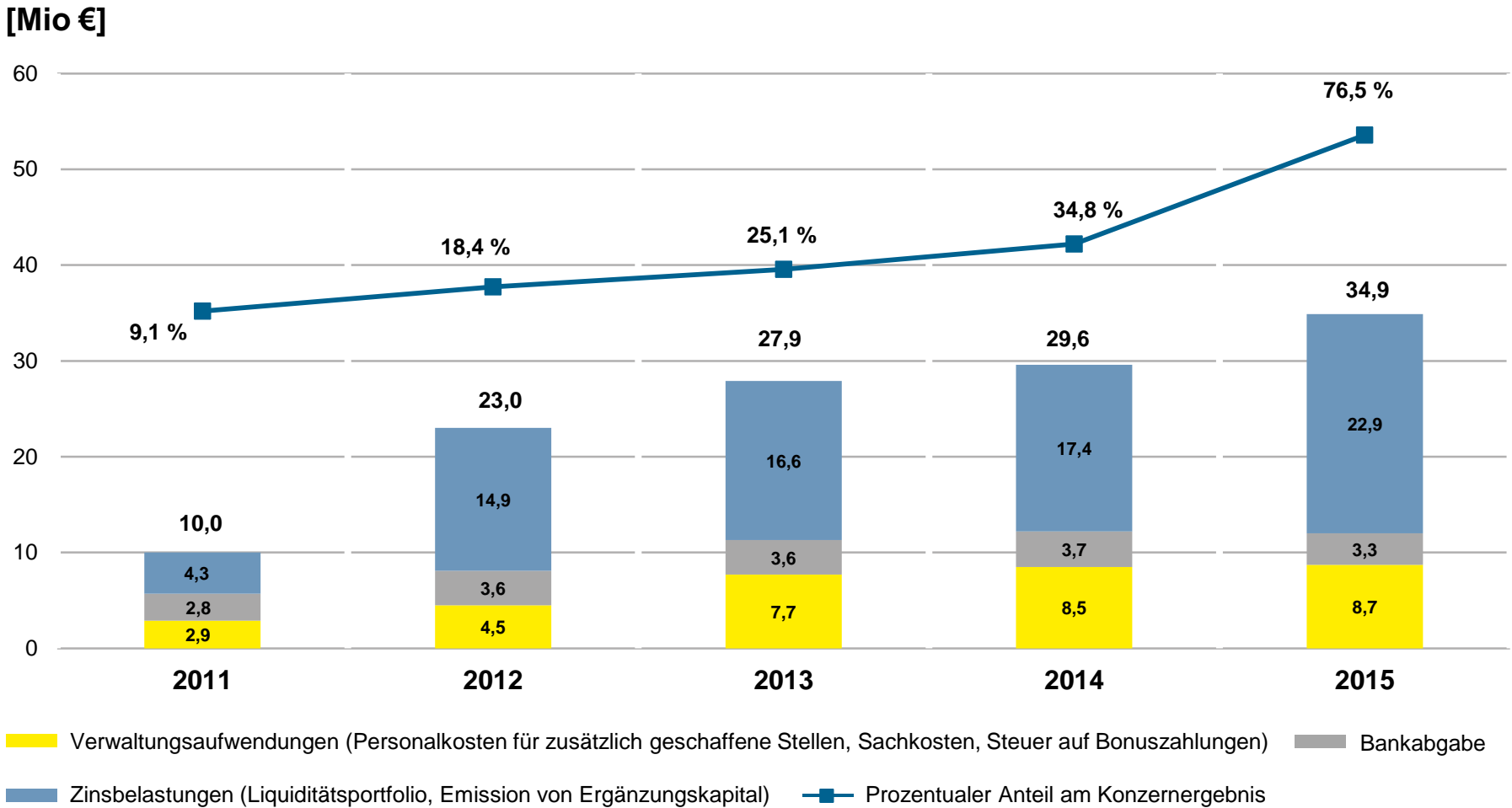
| | Einzelwertberichtigungen | | | | Portfoliowertberichtigungen | | Rückstellungen | Insgesamt |
|--|--------------------------|-------------|--------------------|---|-----------------------------|-------------|----------------|---------------|
| | Zuführungen | Auflösungen | Direktabschreibung | Eingänge auf abgeschriebene Forderungen | Zuführungen | Auflösungen | | |
| Shipping Finance | -110,3 | 29,9 | -7,4 | 0,5 | -14,6 | 13,5 | – | -88,4 |
| Aviation Finance | -10,0 | 3,3 | – | – | -2,6 | 6,1 | -2,7 | -5,9 |
| Offshore Finance | -21,1 | – | – | – | -1,9 | 1,5 | – | -21,5 |
| Land Transport Finance | -0,6 | 0,1 | – | – | -0,6 | 0,6 | – | -0,5 |
| Investment Management | -12,9 | 8,3 | – | – | – | – | – | -4,6 |
| ITF Suisse | -19,2 | 0,8 | – | – | -1,0 | 1,9 | – | -17,5 |
| Nicht mehr strategiekonformes Geschäft | -0,2 | – | -2,8 | 0,5 | -0,6 | – | – | -3,1 |
| Sonstige | – | 0,0 | -0,2 | 0,1 | – | 0,1 | – | 0,0 |
| 2015 insgesamt | -174,3 | 42,4 | -10,4 | 1,1 | -21,3 | 23,7 | -2,7 | -141,5 |
| 2014 insgesamt | -133,5 | 56,4 | -8,6 | 9,9 | -13,7 | 27,1 | – | -62,4 |

Auf einen Blick – Gewinn- und Verlustrechnung

| [IFRS] | 01.01.2015 – 31.12.2015 | 01.01.2014 – 31.12.2014 | % |
|--|----------------------------|----------------------------|--------------|
| Zinsüberschuss | 183,7 Mio € | 215,9 Mio € | -14,9 |
| Risikovorsorge im Kreditgeschäft | -141,5 Mio € | -62,4 Mio € | - |
| Zinsüberschuss nach Risikovorsorge | 42,2 Mio € | 153,5 Mio € | -72,5 |
| Provisionsüberschuss | 103,3 Mio € | 108,5 Mio € | -4,8 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis ¹⁾ | 14,7 Mio € | 34,5 Mio € | -57,4 |
| Verwaltungsaufwendungen¹⁾ | -180,9 Mio € | -181,2 Mio € | -0,2 |
| Personalaufwendungen | 104,2 Mio € | 108,9 Mio € | -4,3 |
| Sachaufwendungen | 71,8 Mio € | 67,8 Mio € | -5,9 |
| Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾ | 70,8 Mio € | -21,4 Mio € | - |
| Konzernergebnis vor Steuern¹⁾ | 46,1 Mio € | 98,2 Mio € | -53,1 |
| Konzernergebnis (nach Steuern)¹⁾ | 45,6 Mio € | 79,1 Mio € | -42,4 |

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts.

Durch Regulatorik bedingte, geschätzte Kostenentwicklung

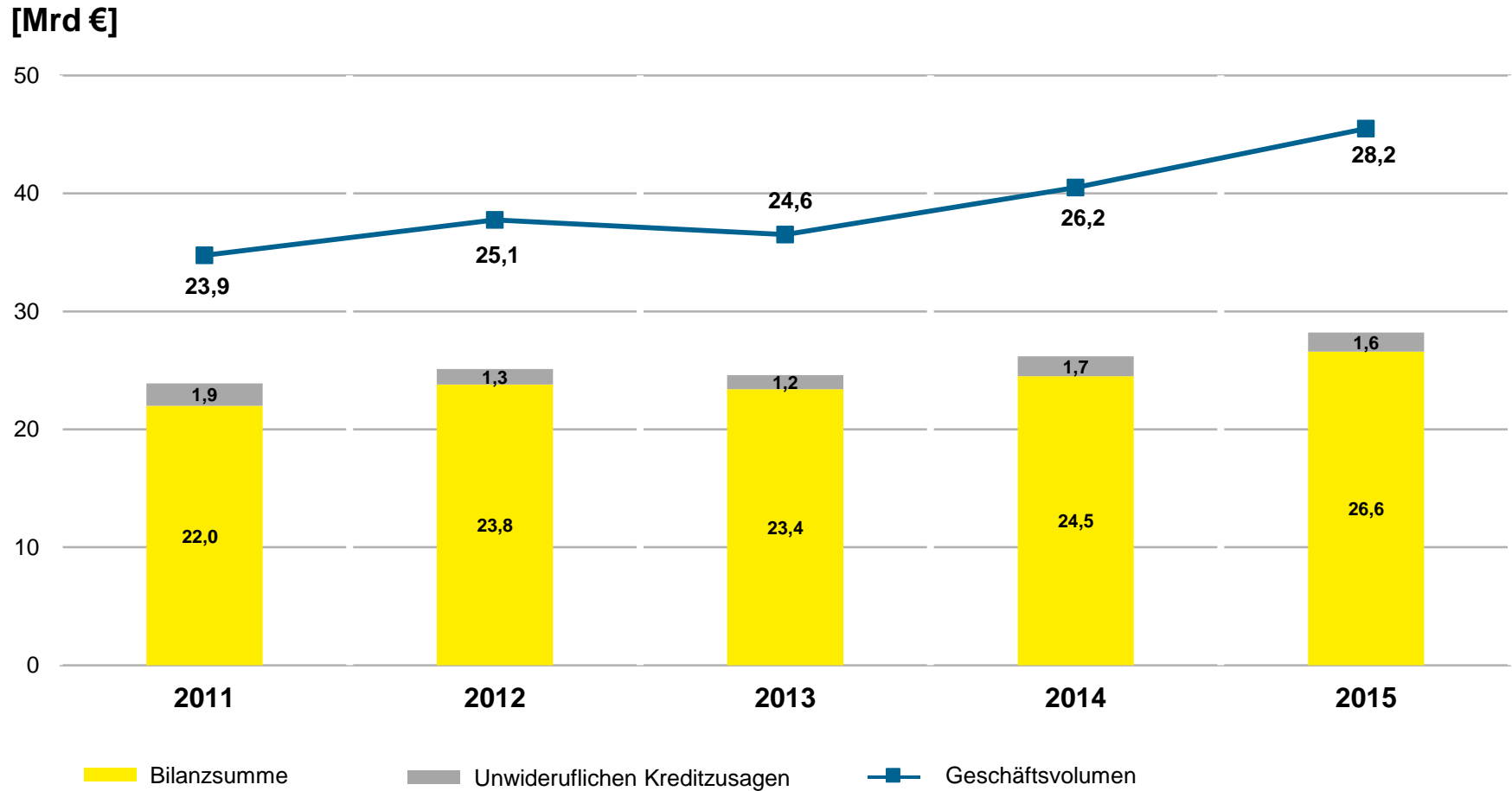


Auf einen Blick – Gewinn- und Verlustrechnung

| [IFRS] | 01.01.2015 – 31.12.2015 | 01.01.2014 – 31.12.2014 | % |
|--|----------------------------|----------------------------|--------------|
| Zinsüberschuss | 183,7 Mio € | 215,9 Mio € | -14,9 |
| Risikovorsorge im Kreditgeschäft | -141,5 Mio € | -62,4 Mio € | - |
| Zinsüberschuss nach Risikovorsorge | 42,2 Mio € | 153,5 Mio € | -72,5 |
| Provisionsüberschuss | 103,3 Mio € | 108,5 Mio € | -4,8 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis ¹⁾ | 14,7 Mio € | 34,5 Mio € | -57,4 |
| Verwaltungsaufwendungen¹⁾ | -180,9 Mio € | -181,2 Mio € | -0,2 |
| Personalaufwendungen | 104,2 Mio € | 108,9 Mio € | -4,3 |
| Sachaufwendungen | 71,8 Mio € | 67,8 Mio € | -5,9 |
| Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾ | 70,8 Mio € | -21,4 Mio € | - |
| Konzernergebnis vor Steuern¹⁾ | 46,1 Mio € | 98,2 Mio € | -53,1 |
| Konzernergebnis (nach Steuern)¹⁾ | 45,6 Mio € | 79,1 Mio € | -42,4 |

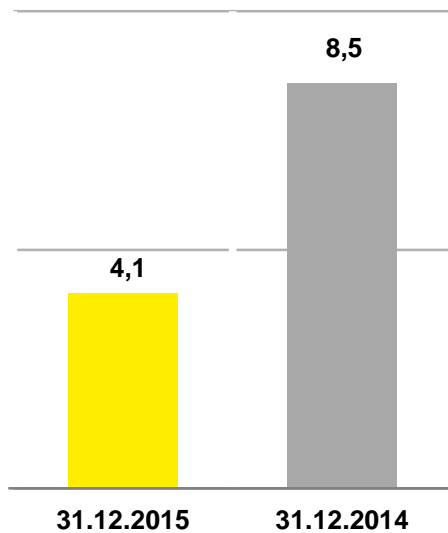
1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts.

Geschäftsvolumen, jeweils zum 31. Dezember

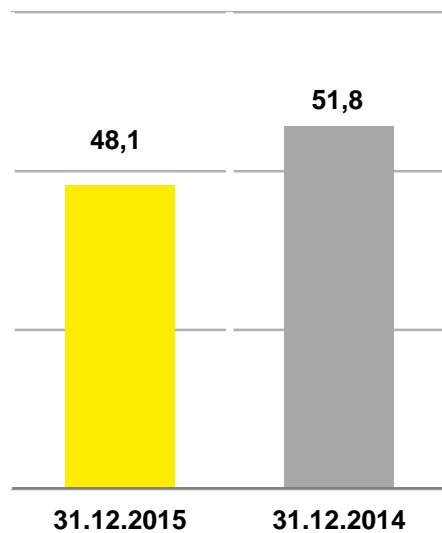


Entwicklung der Kennzahlen

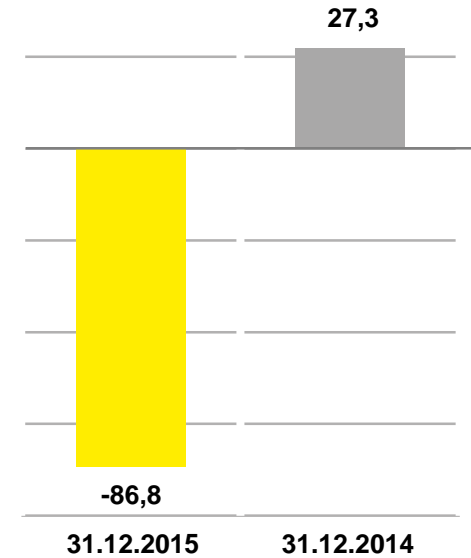
Return-on-Equity vor Steuern
[%]



Cost-Income-Ratio
[%]

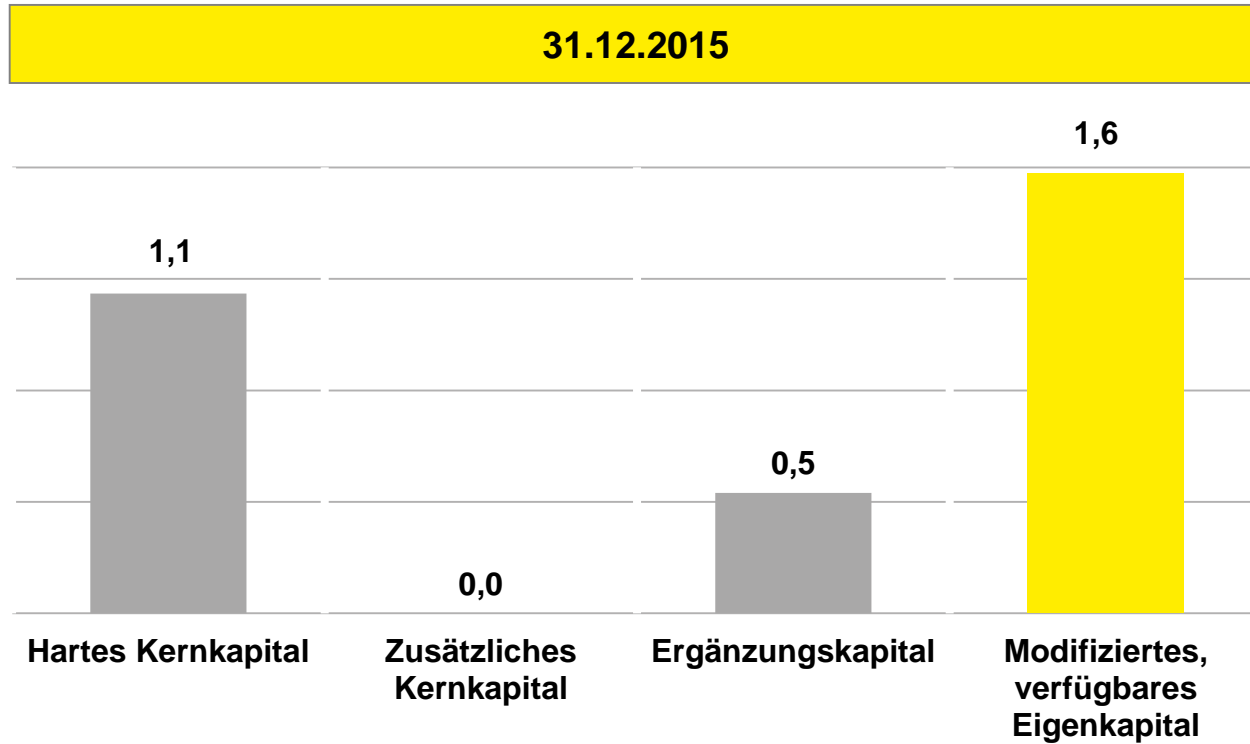


Economic Value Added
[Mio €]



Eigenmittel (nach CRR) und Kapitalquoten

[Mrd €]



Kapitalquoten – Basel III

Harte Kernkapitalquote: 16,3 %

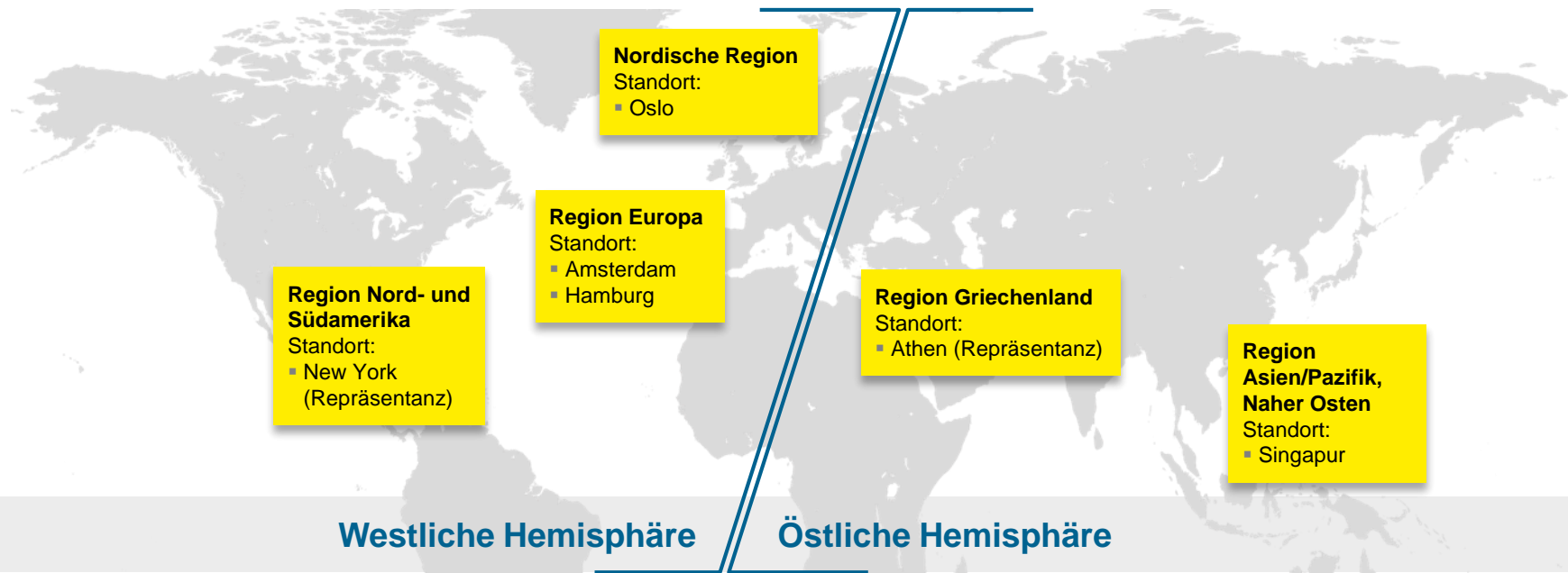
Gesamtkapitalquote: 22,4 %

Strategische Maßnahmen – Übersicht

**Ihre DVB war,
ist und bleibt eine Bank,
die Herausforderungen erkennt,
annimmt und löst.**

- ➔ **Shipping Finance** – Regionalisierung eingeführt und Kundenbindung gestärkt
- ➔ **Credit and Asset Solution Group** – Problemkredite werden einer Neuordnung zugeführt
- ➔ **Corporate Finance** – Aktivitäten zielgerichtet intensiviert
- ➔ **Projekt Liberty** – Kosteneinsparungen realisiert und Kostenbewusstsein gestärkt
- ➔ **ITF Suisse** – Marketing-Aktivitäten eingestellt

Shipping Finance – Regionalisierung eingeführt und Kundennähe gestärkt



Der neue Marktantritt dient drei strategischen Zielen:

- Komplexe Struktur des Geschäftsbereichs vereinfachen
- Teamarbeit und Best Practice auf allen organisatorischen Ebenen fördern
- Entscheidungsprozesse optimieren

Credit and Asset Solution Group – Effiziente Lösungen für notleidende Kredite

Aufbauend auf der bestehenden Basis, verankert das neu formierte Team die Restrukturierungskompetenz fest in unserer operativen Struktur, sodass die Expertise im Umgang mit problembehafteten Engagements dauerhaft zur Verfügung steht.

Hauptziel:

→ Die Zahl der Engagements, die einer Neuordnung bedürfen, möglichst effizient zu reduzieren, um das Kapital der Bank bestmöglich zu schützen – insbesondere im Shipping Finance und Offshore Finance

Maßnahmen:

→ Das Team institutionalisiert und bündelt branchenübergreifend die Restrukturierungskompetenz für alle vier Transport Finance-Geschäftsbereiche.

→ Das Team arbeitet mit einer Plattform mit der regulatorische Vorschriften strukturell vollständig eingehalten werden.

→ Das Team trägt die Hauptverantwortung für auf der Watch List stehende oder als Special Credit klassifizierte Engagements.

→ Das Team arbeitet eng mit den zuständigen Kollegen aus allen vier Transport Finance-Bereichen zusammen und nimmt entsprechend den regulatorischen Anforderungen eine Schlüsselrolle ein.

Corporate Finance – Aktivitäten zielgerichtet intensiviert

Vor dem Hintergrund der globalen geopolitischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten sowie der Volatilität an den Kapitalmärkten intensiviert Corporate Finance seine Aktivitäten mit ausgewählten Kapitalmarktmissionen sowie M&A-Transaktionen.

→ Die Transaktions-Pipeline im laufenden Jahr ist gut gefüllt, sowohl regional als auch vom Branchenmix gut diversifiziert und umfasst ein breites Spektrum von Corporate Finance-Produkten – wie zum Beispiel

- Unternehmensverkäufe
- Privatplatzierungen
- Sale-and-Leaseback-Transaktionen
- Strukturierte Finanzierungen

→ Um die wachsende Transaktions-Pipeline und die Marketingaktivitäten zu unterstützen, haben wir 2016 zwei neue Mitarbeiter eingestellt. Die neuen Kollegen verstärken die analytischen und technischen Fähigkeiten, indem sie zum Beispiel die geschäftlichen Initiativen wie die Expansion der Private Placement Group fördern.

→ Aus dem Abschluss bereits mandatierter Transaktionen erwarten wir solide Erträge.

Projekt Liberty – Kosteneinsparungen realisiert und Kostenbewusstsein gestärkt

„Liberty“ ist unsere Antwort auf den kontinuierlichen Kostenanstieg der vergangenen Jahre. Liberty basiert auf dem Grundgedanken, dass jeder Mitarbeiter ein eigenes Interesse, Motivation und Verantwortung dafür hat, für die DVB auch in Kostenfragen das Beste zu erreichen. Liberty steht für Entscheidungsfreiheit und baut darauf, dass alle Kollegen die richtigen Entscheidungen für ein nachhaltiges Kostenbewusstsein treffen.



4 Initiativen

300
Ideen

Einsparpotenzial
Niedriger
einstelliger Millionenbetrag

- ein transparentes Kosten-Management-Programm
- eine weltweite Lösung für Geschäftsreisen- und Eventplanung
- ein übergreifendes Beschaffungs- und Vertragswesen
- eine Vereinheitlichung der Telefon- und Kommunikationsdienstleistungen

ITF Suisse – Marketing-Aktivitäten eingestellt

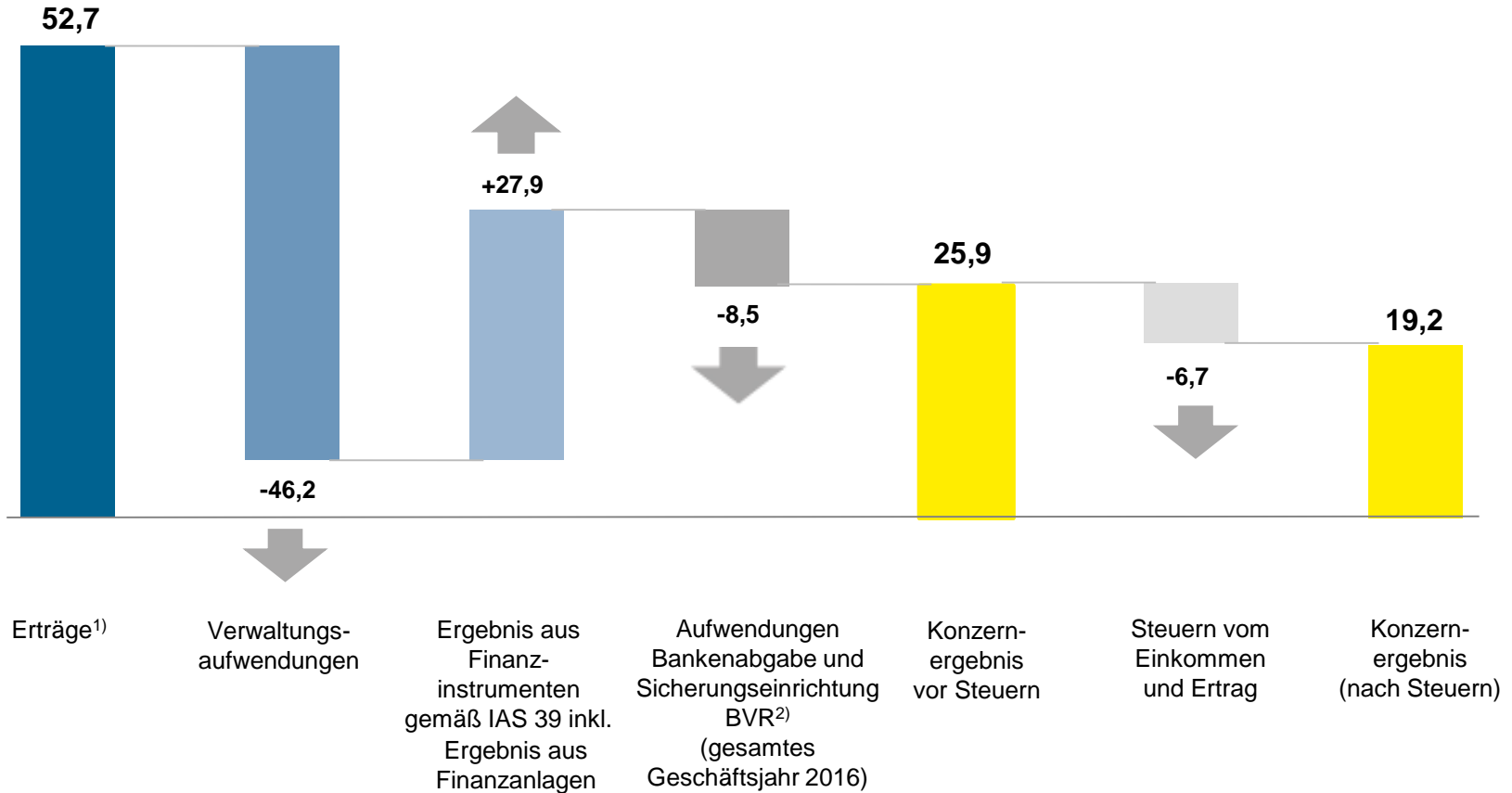
Im November 2015 haben wir entschieden, die Marketing-Aktivitäten der Tochtergesellschaft ITF International Transport Finance Suisse AG in Zürich aufzugeben.

- 2007 – Geschäftsaufnahme mit der Maßgabe, sich an Konsortialgeschäften insbesondere der Seeschifffahrt und der Luftfahrt zu beteiligen.
- Die Finanzwelt hat sich seitdem verändert und damit auch die für das ITF Suisse-Geschäftsmodell angenommenen Voraussetzungen.

Folgen:

- Geschäftsmodell bzw. Ausrichtung geprüft und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst
- Aufgabe der Marketingaktivitäten – kein Rückzug aus dem Geschäftsfeld an sich
- Financial Institutions and Syndications-Team wird Ansprechpartner für alle Transportbranchen hinsichtlich besicherter Konsortialkredite und Portfolioangebote im internationalen Bankenmarkt sein.

Konzernergebnis zum 31. März 2016 (Mio €)



1) Bestehend aus: Zinsüberschuss nach Risikovorsorge, Provisionsüberschuss, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen und Sonstigem betrieblichem Ergebnis

2) Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken

Die Schifffahrtsmärkte 2016 – Überblick

- Die Wachstumsaussichten an den **Schifffahrtsmärkten** für 2016 sind schlechter als ursprünglich erwartet.
- Die meisten Schifffahrtssektoren werden länger auf eine merkliche Steigerung der Nachfrage warten müssen.
- Die Überkapazitäten blieben in den Schifffahrtsmärkten auch im ersten Quartal 2016 ein drängendes Problem. Ausgenommen waren nur wenige Sektoren, denen der niedrige Ölpreis eine wachsende Nachfrage bescherte.
- Sowohl im Markt für Massengutfrachter als auch im Markt für Containerschiffe setzte das Überangebot die Erträge und Schiffswerte weiter unter Druck. Bei Rohöltankern hingegen führten positive Kurzeffekte zu steigenden Erträgen und Schiffswerten.
- Gemessen an Transportmengen und Leistungsumfang sind dies die drei wichtigsten Sektoren der Seeschifffahrt.
- Prognosen, wie sich einzelne Segmente der Schifffahrt von Abwärtsentwicklungen erholen werden, können nicht mehr auf empirische Erfahrungswerte gestützt werden. Das sogenannten „nearshoring“ – die Produktionsverlagerung an nahegelegene Billigstandorte – wird den Welthandel und die Containerschifffahrt nachhaltig verändern. Wird näher am Kunden produziert, sinkt der Bedarf für Schifffahrtsleistungen.

Die drei wichtigsten Schifffahrtssegmente 2016

- ➔ **Massengutmarkt** unverändert unter Druck – Kluft zwischen Angebot und Nachfrage wächst weiter.
 - Folge: Schiffswerte und Erträge bleiben auf niedrigem Niveau.
 - Temporäre Effekte verstärken Saisonabhängigkeit und Volatilität der Frachtraten.
 - Sehr schwierige Marktbedingungen bedingt durch deutliche Überkapazitäten und schwindender Nachfrage aus China

- ➔ Nachfrage nach **Containerschifffahrtsleistungen** verändert sich – die Wachstumsraten pendeln sich auf niedrigerem Niveau ein.
 - Branche leidet weiter unter wachsenden Überkapazitäten und trifft auf eine schwache Nachfrage.
 - Sinkende Frachtraten führen zu fallenden Charterraten.
 - Reeder können zunehmend Betriebskosten, Zinsen und Tilgungen nicht mehr vollumfänglich bedienen.
 - Der Containermarkt wird daher auch im Jahr 2016 weiter unter Druck stehen.

- ➔ Nachfrage nach **Rohöltankern** speist sich aus der Ölnachfrage, Angebotskapazitäten und der geografischen Distanz zwischen Raffinerie und Produktion.
 - Markt profitiert noch von kurzfristigen Effekten, die sich im Jahresverlauf 2016 voraussichtlich abschwächen
 - Weitere Gründe für die derzeit positive Nachfrage nach Rohöltankern waren
 - ⇒ die trotz des niedrigen Ölpreises weltweit insbesondere aber im Nahen Osten anhaltende Erdölförderung,
 - ⇒ die Spekulationen auf den Ölpreis und
 - ⇒ witterungs- oder saisonal bedingte Verzögerungen in Häfen.

Die Luftverkehrsmärkte 2016 – Überblick

- Nachfrageaussichten für den **Fluggastverkehr** – äußerst positiv. Die **Luftfrachtmärkte** verlieren an Dynamik und stagnieren erneut.
- 2015 weltweit gute Ergebnisse für Fluggesellschaften – dank niedrigem Ölpreis und hoher Auslastung
- Trotz Wettbewerbsdrucks von expandierenden Langstreckenanbietern aus dem Nahen Osten schnitten die europäischen Luftfahrtgesellschaften dabei überraschend gut ab.
- Gemessen am Branchenstandard sind US-Airlines inzwischen sogar sehr profitabel. In Lateinamerika und Südostasien bestehen jedoch einige Risiken.
- Auftragsbestand für Verkehrsflugzeuge liegt trotz geringer Bestellmengen im Jahr 2015 noch fast auf einem Rekordniveau.
- Auftragsbestand entspricht damit fast neun Jahren Produktion
- Erheblicher Rückgang des Order-Volumens im ersten Quartal 2016 – Öffnung des iranischen Marktes könnte jedoch ein Plus von einigen Hundert Bestellungen ergeben

Die Offshore-Märkte 2016 – Überblick

- ➔ Unsicherheit über die **Entwicklung des Ölpreises** hält an. Große Öl- und Gasunternehmen reduzieren ihre Ausgaben für Erschließung und Förderung (E&P) mit dedizierten Kostensenkungsprogrammen und der Verzögerung von Investitionen. 2016 ist mit einem weiteren Rückgang der E&P-Ausgaben zu rechnen,
- ➔ Nachfrage nach **Offshore-Assets** dürfte weiter zurückgehen, insbesondere sind Assets im Bereich Erschließung betroffen – Aktivitäten in kostengünstigeren Regionen (wie dem Nahen Osten) dürften sich robuster zeigen.
- ➔ Auf der Angebotsseite sind die Orderbücher der meisten Asset-Klassen nach wie vor gut gefüllt. Die Eigentümer von Bohrplattformen und Schiffen dürften das Angebotswachstum mit der Verzögerung von Auslieferungen und der Verschrottung älterer Einheiten weiterhin so stark wie möglich begrenzen wollen.
- ➔ Kurzfristig werden die Anstrengungen zur Angebotsbegrenzung allerdings nicht ausreichen, um den Nachfrageverlust auszugleichen. Es ist mit einer weiter rückläufigen Flottenauslastung zu rechnen.
- ➔ In einem unverändert schwierigen Markt werden die Liquiditätsreserven der Plattform- und Schiffseigner nach und nach aufgezehrt, sodass das Jahr 2016 auch weiterhin große Herausforderung an die Neuordnung von Offshore-Engagements stellen wird.
- ➔ Die Internationale Energieagentur sagte in der vergangenen Woche, dass die Rohölnachfrage schneller angestiegen sei, als zuvor erwartet – und zwar im ersten Quartal 2016 auf einen Verbrauch von 1,6 Millionen Barrel pro Tag.

Die Landtransport-Märkte 2016 – Überblick

- Die Nachfrageaussichten für den **Personen- wie auch den Frachtverkehr** sind in unseren drei Regionen – Europa, Australien und Nordamerika (in aufsteigender Reihenfolge) – positiv.
- Überall sind Zuwächse bei Transportpreisen, Leasingraten und Auslastung zu erwarten.
- Dennoch ist nicht auszuschließen, dass das Gesamtvolumen an Waggonladungen im nordamerikanischen Markt 2016 wieder zurückgehen wird. Dafür sprechen die vermutlich weiter rückläufige Kohle- und Erdölförderung, der fortschreitende Wandel von einer industriellen zu einer Dienstleistungswirtschaft sowie die hohen Lagerbestände.

2016

Finanzwirtschaftlicher Ausblick für 2016

- Im Aviation Finance und im Land Transport Finance werden wir unsere Dienstleistungsplattformen mit attraktivem Neugeschäft weiter ausbauen.
- Im Shipping Finance und im Offshore Finance werden wir bestehende Kundenbeziehungen weiter pflegen und unverändert selektiv Neugeschäft abschließen. Mit diesem konservativen Ansatz begegnen wir der weiterhin schwierigen Situation an den Schifffahrts- und Offshore-Märkten situations- und sachgerecht.
- Wir betrachten das Geschäftsjahr 2016 weiterhin mit zurückhaltender Zuversicht und streben ein Konzernergebnis an, das an das Vorjahresniveau heranreichen sollte. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen an den Schifffahrts- und Offshore-Märkten verkennen wir nicht, dass die Risikovorsorge weiter erhöht bleiben wird.



Ziele für 2016

- **Wir** wollen stabile und qualitativ nachhaltige Erträge in unseren Kerngeschäftsfeldern Transport Finance, Corporate Finance und Investment Management erwirtschaften – basierend auf unserer branchenführenden Expertise.
- **Wir** streben eine Optimierung des Risikoprofils unseres Kreditportfolios in den Jahren 2016 und 2017 sowie darüber hinaus an. Demzufolge werden wir weiter unverändert intensiv am Abbau unserer Risikoengagements in der Schiffs- und Offshorefinanzierung arbeiten.
- **Wir** konzentrieren uns auf wertschöpfende Angebote für unsere Kunden, wie zum Beispiel Kapitalmarkt- und Beratungsdienstleistungen.
- **Wir** werden erneut regulatorisch bedingte Projekte erfolgreich bewältigen. Auch hierdurch können wir uns von unserem Wettbewerb differenzieren und die Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer in unseren Geschäftsfeldern werden sich weiter erhöhen.





Ordentliche Hauptversammlung

Vielen Dank!

Frankfurt am Main, 23. Juni 2016





Die nächste Ordentliche Hauptversammlung

findet an gleicher Stelle am **22. Juni 2017** statt.

