



Konzern-
Geschäftsbericht

2015



U3	DVB in Zahlen	
U4	Ereignisse und Veranstaltungen 2015	
Wir über uns		01 – 51
01	Unternehmen	
02	“It’s all about expertise”	
10	Brief an unsere Aktionäre und Geschäftspartner	
13	Der Vorstand	
14	Bericht des Aufsichtsrats	
19	Der Aufsichtsrat	
20	Corporate Governance-Bericht 2015	
30	Nachhaltigkeitsbericht	
30	Nachhaltigkeitsprojekt	
32	Verantwortungsvolle Unternehmensführung	
34	Soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern	
44	Soziale Verantwortung gegenüber der Gesellschaft (Corporate Citizenship)	
45	Ökologische Verantwortung	
48	DVB-Aktie	
48	Aktienmärkte und DVB-Aktie	

Konzernlagebericht		52 – 177
53	Grundlagen des Konzerns	
53	Bausteine des einzigartigen Geschäftsmodells	
57	Differenzierende Wettbewerbsstärken	
57	Strategische Ziele und Umsetzungsmaßnahmen	
60	Betriebswirtschaftliches Planungs- und Steuerungssystem	
62	Wirtschaftsbericht	
62	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	
66	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	
83	Vergütung	
86	Entwicklung der Geschäftsbereiche	
86	Shipping Finance	
98	Aviation Finance	
110	Offshore Finance	
118	Land Transport Finance	
130	Financial Institutions and Syndications	
134	Corporate Finance	
140	Investment Management	
147	Nachtragsbericht	
148	Prognose-, Chancen- und Risikobericht	
148	Prognosebericht	
152	Chancen- und Risikobericht	
177	Erläuternde übernahmerechtliche Angaben	
177	Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen	

Konzernabschluss		178 – 246
179	Gewinn- und Verlustrechnung	
179	Gewinnverwendung	
180	Gesamtergebnisrechnung	
181	Bilanz	
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung	
183	Kapitalflussrechnung	
184	Segmentbericht	
185	Anhang	
246	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	

Bestätigungsvermerk		247
----------------------------	--	------------

Weitere Informationen		248 – 258
------------------------------	--	------------------

248	DVB weltweit	
250	Stichwortverzeichnis	
252	Glossar	
256	Abkürzungsverzeichnis	
258	Impressum	

Zeichenerklärung

-  Internetverweis
-  Rechtshinweis
-  Weiterführende Information

Mio €	2015	2014	%
Ergebnisentwicklung			
Zinsüberschuss	183,7	215,9	-14,9
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-141,5	-62,4	-
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	42,2	153,5	-72,5
Provisionsüberschuss	103,3	108,5	-4,8
Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	3,9	12,4	-68,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis ¹⁾	14,7	34,5	-57,4
Erträge ¹⁾	164,1	308,9	-46,9
Verwaltungsaufwendungen ¹⁾	-180,9	-181,2	-0,2
Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾	70,8	-21,4	-
Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR ²⁾ und Steuern ¹⁾	54,0	106,3	-49,2
Konzernergebnis vor Steuern ¹⁾	46,1	98,2	-53,1
Konzernergebnis ¹⁾	45,6	79,1	-42,4
Kennziffern			
Return on Equity (vor Steuern, %) ¹⁾	4,1	8,5	-4,4 pp
Cost-Income-Ratio (%) ¹⁾	48,1	51,8	-3,7 pp
Economic Value Added (Mio €) ¹⁾	-86,8	27,3	-
Bilanzzahlen			
Geschäftsvolumen ¹⁾	28.207,6	26.182,6	7,7
Kundenkreditvolumen	25.272,5	23.310,2	8,4
Bilanzsumme ¹⁾	26.610,5	24.478,4	8,7
Forderungen an Kunden	22.975,5	20.633,0	11,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.510,8	7.097,0	5,8
Verbriefte Verbindlichkeiten	13.141,9	11.305,8	16,2
Nachrangige Verbindlichkeiten	742,7	487,2	52,4
Eigenkapital ¹⁾	1.429,5	1.405,0	1,7
Eigenmittel nach Capital Requirements Regulation			
Hartes Kernkapital	1.147,3	1.222,0	-6,1
Ergänzungskapital	432,0	186,6	-
Modifiziertes verfügbares Eigenkapital	1.579,3	1.408,6	12,1
Kapitalquoten – Basel III (%)			
Harte Kernkapitalquote	16,3	18,7	-2,4 pp
Gesamtkapitalquote	22,4	21,6	0,8 pp
Mitarbeiter nach Geschäftsbereichen			
Transport Finance/Investment Management	314	304	3,3
Servicebereiche	235	221	6,3
LogPay Financial Services	60	56	7,1
Aktive Mitarbeiter insgesamt	609	581	4,8
Rating			
Standard & Poor's			
Long-term Counterparty Credit Rating	A+	A+	A+
Short-term Credit Rating	A-1	A-1	A-1
Ausblick	stabil	stabil	stabil
Fitch Ratings³⁾			
Long-term Issuer Default Rating	AA-	A+	A+
Short-term Issuer Default Rating	F1+	F1+	F1+

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

2) Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken

3) Im Rahmen des Ratings der Genossenschaftlichen FinanzGruppe

14. Januar

Kundenveranstaltung in Singapur – Der Gesamtvorstand und Geir Sjurseth, Leiter des Bereichs Offshore Finance, begrüßten fast 200 Gäste. Sie sprachen über die aktuelle Lage an den Shipping- und Offshore-Märkten sowie über die Entwicklung des Ölpreises und dessen Einfluss auf das Geschäft der DVB.

2. März

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz in Frankfurt am Main – Vertreter namhafter deutscher Zeitungen kamen zusammen und Wolfgang F. Driese, zu diesem Zeitpunkt noch Vorsitzender des Vorstands der DVB, präsentierte die Konzernergebnisse 2014, informierte über die aktuelle Situation an den internationalen Verkehrsmärkten und berichtete über Perspektiven, Ziele und Herausforderungen.

23. April

Kundenempfang in Athen – Henriette Brent-Petersen, Leiterin des Bereichs Shipping & Offshore Research, informierte über Einflussfaktoren und zu erwartende Entwicklungen im Tanker-Markt.

28. Mai

Preisverleihung AFJ' 2014 Deals of the Year Awards in Miami – Die jährliche Auszeichnung „Commercial Loan Deal of the Year“ ging an das Aviation Finance-Team der DVB.

3.–5. Juni

13. Annual China Airfinance Conference – Jon Skirrow, Leiter Aviation Asset Management, leitete die Konferenz. Steven Guo (Aviation Research), Vincente Alava Pons (Leiter Aviation Finance Asia) und Lewis Sutherland (Aviation Investment Management) sprachen zu Umwelt-, Finanz- und Investorenthematen.

25. Juni

Ordentlichen Hauptversammlung in der Deutschen Nationalbibliothek, Frankfurt am Main – Die Aktionärspräsenz lag bei 96,91 % und die Aktionäre stimmten mit nahezu 100 % allen Beschlussvorlagen zu, auch einer Dividende von 0,60 € pro Stückaktie.



1. Juli

Stabwechsel – Ralf Bedranowsky übernahm das Steuerrad und somit den Vorstandsvorsitz der DVB, nachdem Wolfgang Driese nach über 18 Jahren an der Spitze der Bank aus Altersgründen ausschied. Bart Veldhuizen, seit 1. April 2015 Mitglied des Vorstands, übernahm nun u.a. die Verantwortung für die Geschäftsbereiche Shipping Finance und Offshore Finance.



22.–23. September

14. Annual Marine Money Singapore Ship Finance Forum – Geir Sjurseth leitete das Panel „Dealing with oil at US\$60: the impact on economic growth and on shipping“ und Frans van de Bospoort, Leiter des Bereichs Shipping Finance Eastern Hemisphere, nahm am Panel zum Thema „Quantifying the tanker market boom? What are the triggers for the extension or the curtailing of current rates?“ teil.

4.–6. Oktober

ISTAT Europe Aviation Conference in Prag – Bertrand Grabowski, Mitglied des Vorstands und unter anderem zuständig für Aviation Finance, moderierte das Aircraft Finance Panel. Bert van Leeuwen, Leiter des Bereichs Aviation Research, leitete die „The Engine After Market“-Diskussion.



20. Oktober

Platzierung der in diesem Jahr bereits vierten Senior-Unsecured-Benchmark-Anleihe über jeweils 500 Mio € – Mit diesen fünf Jahre dauernden Transaktionen unterstreicht die DVB Ihre starke Position an den Kapitalmärkten und diversifiziert gleichzeitig Ihre internationale Investorenbasis.

8. Dezember

Preisverleihung GFT Awards Winner in London – Die jährliche Auszeichnung „Rail Finance Deal of the Year – Europe“ ging an das Land Transport Finance-Team der DVB.

Der führende Spezialist in der internationalen Transportfinanzierung

Erfolgreiche Transaktionen sind unsere Stärke. Wir suchen und entwickeln dafür intelligente und maßgeschneiderte Lösungen, die die Erwartungen unserer Kunden erfüllen und sogar übertreffen. Mit großem Engagement analysieren wir stetig und sorgfältig unsere Branche. So können wir eine Palette zielgerichteter Finanzdienstleistungen anbieten, die sich häufig durch unkonventionelle Ansätze auszeichnen.



GASLOG SANTIAGO

2

⊗

esj



Shipping Finance – Tiefgehende Expertise

Unser Shipping Finance bietet Finanzierungslösungen, die dank unserer profunden Asset-Expertise und Marktkenntnisse speziell auf die Bedürfnisse von Schifffahrtsunternehmen zugeschnitten sind. In einem schwierigen Marktumfeld haben wir uns 2015 im Schiffsfinanzierungsgeschäft mit einem regionalen Geschäftsmodell neu ausgerichtet. Schifffahrtskunden tauschen sich nun mit unseren sachkundigen Shipping-Bankern in den lokalen Märkten aus und profitieren von einem gebündelten Informationsfluss. 2015 unterstützten wir unsere Kunden als verlässlicher Partner bei 99 neuen Transaktionen mit einem Volumen von 3,3 Mrd €. Das Neugeschäft ist nach Kunden, Bonitätsträgern und finanzierten Schiffstypen gut diversifiziert. Unsere detaillierte Marktexpertise und umsichtige Risikopolitik bildeten die Basis für einen recht akzeptablen Ergebnisbeitrag.



Aviation Finance – Integrierte Plattformlösungen

Unser Aviation Finance begleitet Unternehmen der Luftverkehrsbranche mit Flugzeugfinanzierungen und -dienstleistungen durch unterschiedliche Konjunkturzyklen. Obwohl 2015 von Liquiditätsüberfluss und starkem Wettbewerb im gesamten Kapitalspektrum geprägt war, hat sich unsere einzigartige Aviation-Plattform abermals bewährt. Die breit angelegte Geschäftstätigkeit, unser ausgezeichnetes Research und unsere langjährige Strukturierungserfahrung veranlassten Kunden, uns auch 2015 ihre Beratungs- und Finanzierungsanliegen anzuvertrauen. Mit 62 Finanzierungen für neue und gebrauchte Flugzeuge in Höhe von 2,6 Mrd € hat das Team eine geografisch gut diversifizierte Kundenbasis bedient – und so ein starkes Ergebnis erzielt. Das Airfinance Journal hat 2015 unsere Aktivitäten mit der Auszeichnung „Commercial Loan Deal of the Year“ gewürdigt.





Offshore Finance – Hochspezialisierte Branche

Unser Offshore Finance berät Kunden an allen wichtigen Standorten der globalen Offshore-Industrie und stellt Finanzierungen für Ausrüstungen zur Offshore-Bohrung, Erschließung, Förderung und Wartung bereit. Im Jahr 2015 geriet die Branche durch den Verfall der Rohölpreise stark unter Druck. Öl- und Gasunternehmen fuhren ihre Ausgaben für Erschließen und Förderung zurück. Dank unseres branchenspezifischen Know-hows konnte Offshore Finance seinen heterogenen Kundenkreis kontinuierlich betreuen. Das Kreditportfolio entwickelte sich günstig – trotz des sich verschlechternden Marktumfelds und der hohen vorzeitigen Tilgungen. Das Team behielt seinen konservativen Risikoansatz bei, schloss 15 neue Transaktionen mit einem Volumen von 575,3 Mio € ab und erreichte ein insgesamt zufriedenstellendes Ergebnis.



GA ENDURANCE
STAVANGER
MO 9633604





Land Transport Finance – Konsistente Kundenbeziehungen

Unser Land Transport Finance steht Kunden in Europa, Nordamerika und Australien stets mit Research-, Beratungs- und Finanzierungsaktivitäten zur Seite. Dank unserer nachhaltigen Spezialisierung und klaren Fokussierung können wir ihnen Synergieeffekte in einem zunehmend global ausgerichteten Bahnsektor bieten. Auch wenn die Landtransportmärkte 2015 noch weniger Neuinvestitionen in Rollmaterial verzeichneten als vor der Wirtschaftskrise, haben sich unsere klare Aufstellung, unsere zyklusneutrale Strategie und der beständige Dialog mit unseren Kunden erneut ausgezahlt. Das Team schloss 14 neue Transaktionen mit einem Volumen von 533,3 Mio € ab und erwirtschaftete wieder sehr gute Ergebnisse. Im Dezember 2015 wurde es von der Fachzeitschrift „Global Transport Finance“ mit dem renommierten Preis „Rail Finance Deal of the Year – Europe“ ausgezeichnet.

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben auch im Geschäftsjahr 2015 ein insgesamt noch zufriedenstellendes Ergebnis erwirtschaftet und haben damit die Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit unseres Geschäftsmodells in einem zunehmend herausfordernden makroökonomischen und branchenspezifischen Umfeld bewiesen. Unser klarer Fokus auf die Finanzierung von Transportmitteln hat sich bewährt.

Die Weltwirtschaft zeigt sich weiter durchwachsen. Angesichts rückläufiger Rohstoffpreise, schwächerer Kapitalflüsse in die Schwellenländer (deren Währungen unter Druck stehen) sowie erhöhter Volatilität in den Finanzmärkten steigen die Abwärtsrisiken. 2015 haben drei makroökonomische Entwicklungen die Bank besonders beeinflusst:

- Das Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich aufgrund der Abkühlung in China und anderen Schwellenländern.
- Einerseits setzte der Verfall des Ölpreises die Offshore-Märkte stark unter Druck, andererseits verhalf er der Luftfahrtindustrie zu einem weiteren sehr guten Jahr. Für 2015 ist von historischen Höchstständen auszugehen, sowohl bei den Gewinnen der Branche, die auf über 33 Mrd USD geschätzt werden, als auch bei der Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge.
- Die andauernde Krise der Schifffahrtsbranche – inzwischen im achten Jahr – betraf fast alle Segmente der Schifffahrtsbranche. Der anhaltende Angebotsüberhang war dabei einer der Einflussfaktoren.

Darüber hinaus zehrten wie bereits in den Vorjahren regulatorische Ansprüche an den Ressourcen der DVB. So galt es, bis zu 31 regulatorisch bedingte Projekte gleichzeitig zu bewältigen.

Finanzergebnis 2015

Erfreulich verlief die Entwicklung des Neugeschäfts in unseren Transport Finance-Geschäftsbereichen. So konnten 190 neue Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 7,0 Mrd € zu attraktiven Konditionen abgeschlossen werden (Vorjahr: 187 Trans-



Ralf Bedranowsky, Vorsitzender des Vorstands

aktionen mit einem Volumen von 6,3 Mrd €). Darüber hinaus generierte unser Investment Management mit der Teilveräußerung einer Beteiligung einen substanziellen Einmalertrag und konnte damit das Ergebnis aus Finanzanlagen deutlich auf 35,3 Mio € steigern (Vorjahr: –4,0 Mio €). Die Verwaltungsaufwendungen konnten trotz des steigenden Aufwands für regulatorisch bedingte Projekte mit 180,9 Mio € auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Unser Konzernergebnis (nach Steuern) belief sich für das Jahr 2015 auf 45,6 Mio € (Vorjahr: 84,9 Mio €). Drei Komponenten wirkten sich belastend aus:

- Höhere Risikovorsorge, die im Wesentlichen für Engagements im Altbestand des Shipping Finance-Portfolios und für Finanzierungen im Offshore Finance-Portfolio notwendig wurde
- Risikokosten, die im Wesentlichen für von der Bank im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltene Schiffe anfielen
- Kosten für vorzeitige Kredittilgungen



Bertrand Grabowski, Mitglied des Vorstands



L.H. (Bart) Veldhuizen, Mitglied des Vorstands

Strategische Maßnahmen

Der Geschäftsbereich Shipping Finance wurde neu aufgestellt. Durch eine regionale Struktur sind wir nun näher am Kunden und an unseren Märkten.

Dem kontinuierlichen Kostenanstieg der vergangenen Jahre bieten wir mit dem Projekt „Liberty“ Einhalt: Die konzernweite Initiative steht für Entscheidungsfreiheit und baut auf die Expertise und das Engagement unserer Führungskräfte. Sie sind unser größtes Potenzial, wenn es um die Identifizierung von Maßnahmen zur Kosteneffizienz und Kostensenkung geht.

Die Marketing-Aktivitäten der ITF Suisse für syndizierte Kredite haben wir eingestellt. Das Unternehmen war 2007 (vor der Finanzmarktkrise) gegründet worden. Seither haben sich die internen und externen Einflussfaktoren der DVB gewandelt, weshalb sowohl das Geschäftsmodell der ITF Suisse als auch ihr Platz innerhalb des Konzerns neu bewertet werden musste.

Die Credit and Asset Solution Group wurde ins Leben gerufen. Sie kümmert sich um Transport Finance-Engagements, von denen ein erhöhtes Kreditrisiko ausgeht. Mit diesem institutionalisierten Prozess werden wir solche Fälle künftig effizienter und effektiver lösen können.

Ziele und Ausblick

Auch 2016 und darüber hinaus werden wir Herausforderungen zu bewältigen haben. Sie sind aber auch Chancen, die DVB für die Zukunft aufzustellen. Wir wollen die Bank stärker und widerstandsfähiger gegen die Dynamiken des Marktes und makroökonomische Einflüsse machen. Die Zukunft der DVB muss auf einem festen Fundament errichtet und Stabilität, Konsistenz und Berechenbarkeit in unseren Portfolios verankert werden. Wir wollen uns auf unsere Asset- und Marktexpertise konzentrieren, die in unserer Branche ihresgleichen sucht und uns einzigartig macht. Den Wert dieses Wissens werden wir maximieren und den Wettbewerbsvorteil dieser Expertise nutzen, um eine stärkere Basis für stabiles Wachstum in den kommenden Jahren zu schaffen.

Konkret verfolgen wir 2016 und darüber hinaus die folgenden Ziele:

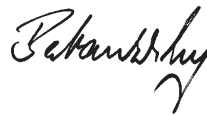
- Wir wollen stabile und qualitativ nachhaltige Erträge in unseren Kerngeschäftsfeldern Transport Finance, Corporate Finance und Investment Management erwirtschaften – basierend auf unserer branchenführenden Expertise.

- Wir streben eine Reduzierung unserer Risikokosten in den Jahren 2016 und 2017 sowie darüber hinaus an. Demzufolge werden wir weiter unverändert intensiv am Abbau unserer Risikoengagements in der Schiffs- und Offshore-Finanzierung arbeiten.
- Wir konzentrieren uns auf wertschöpfende Angebote für unsere Kunden, wie zum Beispiel Kapitalmarkt- und Beratungsdienstleistungen.
- Wir verfügen über eine Infrastruktur, die ohne Qualitätsverluste eine deutliche Erhöhung des derzeitigen Bilanzvolumens verarbeiten könnte. So sind wir aufnahmefähig für geeignete Portfolien, die unseren hohen Qualitätsansprüchen genügen und attraktiv bepreist und strukturiert sind.
- Wir werden erneut regulatorisch bedingte Projekte erfolgreich bewältigen. Auch hierdurch können wir uns von unserem Wettbewerb differenzieren und die Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer weiter erhöhen.
- Wir streben für das Geschäftsjahr 2016 ein Konzernergebnis an, das auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen sollte. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen an den Schifffahrts- und Offshore-Märkten verkennen wir nicht, dass die Risikovorsorge weiterhin erhöht bleiben wird, sich indes unterhalb des 2015er Niveaus bewegen sollte.

Aus eigener Erfahrung wissen wir, dass wir mit den Entscheidungen, die wir heute treffen, die Weichen für unseren Erfolg und unsere Performance in fünf bis acht Jahren stellen. Wir alle erinnern uns an den Ausbruch der Schifffahrtskrise vor acht Jahren im Jahr 2008. Indem wir heute die richtigen Maßnahmen ergreifen, sichern wir den Erfolg unserer Bank für die Zukunft.

Dabei vertrauen wir auf Ihre anhaltende Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Bedranowsky
Vorsitzender des Vorstands



Bertrand Grabowski
Mitglied des Vorstands



L.H. (Bart) Veldhuizen
Mitglied des Vorstands

Frankfurt am Main, im März 2016
DVB Bank SE

Ralf Bedranowsky

Vorsitzender des Vorstands und Bankdirektor
Geboren 1958 in Berlin, Deutschland

Geschäftsbereiche im Kundengeschäft:

Shipping and Offshore Credit
Aviation Credit
Land Transport Credit
Shipping and Offshore Research
Aviation Research
Land Transport Research
Credit and Asset Solution Group

Tochtergesellschaften im Kundengeschäft:

ITF International Transport Finance Suisse AG
LogPay Financial Services GmbH

Produkt- und Servicebereiche:

Group Compliance Office
Group Controlling
Group Corporate Communications
Group Human Resources
Group Legal
Group Risk Management

Vorsitzender des Aufsichtsrats:

DVB Bank America N.V., Willemstad, Curaçao

Vorsitzender des Board of Directors:

DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd, Singapur
DVB Holding (US) Inc., New York, USA
DVB Transport (US) LLC, New York, USA
ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, Schweiz

Mitglied des Board of Directors:

DVB Capital Markets LLC, New York, USA

Mitglied des Beirats:

Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co KG, Osnabrück, Deutschland

Bertrand Grabowski

Mitglied des Vorstands und Bankdirektor
Geboren 1956 in Guerche-de-Bretagne, Frankreich

Geschäftsbereiche im Kundengeschäft:

Aviation Finance
Aviation Financial Consultancy
Aviation Investment Management
Land Transport Finance
Financial Institutions and Syndications

Tochtergesellschaften im Kundengeschäft:

DVB Transport Finance Ltd
TES Holdings Ltd (40 %ige Beteiligung)

Produkt- und Servicebereiche:

Group Audit
Group Treasury
Transaction and Loan Services

Vorsitzender des Board of Directors:

DVB Transport Finance Ltd, London, Großbritannien

Mitglied des Board of Directors:

DVB Transport (US) LLC, New York, USA
DVB Capital Markets LLC, New York, USA
DVB Holding (US) Inc., New York, USA

Nicht-geschäftsführender Director:

Bravo Passenger Solutions Pte. Ltd, Singapur

L.H. (Bart) Veldhuizen

Mitglied des Vorstands und Bankdirektor
Geboren 1967 in Veldhoven, Niederlande

Geschäftsbereiche im Kundengeschäft:

Shipping Finance
Offshore Finance
Corporate Finance
Shipping & Intermodal Investment Management

Tochtergesellschaften im Kundengeschäft:

DVB Capital Markets LLC

Produkt- und Servicebereiche:

Business Process Support
Group Finance
Information Technology

Vorsitzender des Board of Directors:

DVB Capital Markets LLC, New York, USA

Mitglied des Board of Directors:

DVB Transport (US) LLC, New York, USA
DVB Holding (US) Inc., New York, USA
DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd, Singapur

Mitglied des Aufsichtsrats:

DVB Bank America N.V., Willemstad, Curaçao

Nicht-geschäftsführendes Mitglied des Verwaltungsrats und Vorsitzender des Vergütungsausschusses:

Eagle Bulk Shipping Inc., New York, USA

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

aus makroökonomischer Sicht zeigte die globale Konjunkturerholung weiterhin ein uneinheitliches Bild. Die Abwärtsrisiken stiegen angesichts rückläufiger Rohstoffpreise, erhöhter Volatilität in den Finanzmärkten sowie schwächerer Kapitalflüsse und unter Druck geratener Währungen in den Schwellenländern.

So erwiesen sich die internationalen Auswirkungen der konjunkturellen Abkühlung in China schlimmer als erwartet – insbesondere für Schwellenländer und Wachstumsmärkte, die Rohstoffe in das Reich der Mitte exportieren.

Die Wachstumsrate im US-Bruttoinlandsprodukt blieb hinter den Erwartungen zurück, wobei die Inlandsnachfrage weiterhin den größten Beitrag leistete. Hier zeigten sich die positiven Effekte der gesunkenen Energiepreise, der Verbesserung am Arbeits- und Wohnimmobilienmarkt sowie der seit zehn Jahren verfolgten Niedrigzinspolitik der US-Notenbank.

Das Bruttoinlandsprodukt im Euroraum wuchs weiter, wenn auch auf niedrigem Niveau. Signifikante Risiken für das Wirtschaftswachstum der Region gehen von den politischen Spannungen zwischen mehreren Mitgliedsstaaten aus.

Der Rohölpreis war zum 31. Dezember 2015 auf 36,98 USD je Barrel (Brent London) gefallen. Angesichts des weiterhin üppigen Angebots und der gedämpften weltweiten Konjunktur ist eine Erholung unwahrscheinlich.

Von großer Bedeutung für die DVB war die im achten Jahr anhaltende Krise der Schifffahrtsbranche, die fast alle Segmente betraf. Der anhaltende Angebotsüberhang war dabei einer der Einflussfaktoren. Darüber hinaus geriet die Offshore-Branche durch den Verfall der Rohölpreise deutlich unter Druck. Angesichts dieser Probleme in den internationalen Schifffahrts- und Offshore-Märkten bildete die DVB zusätzliche Risikovorsorge für den Altbestand dieser Portfolien. Dies war ein notwendiger und kaufmännisch angemessener Schritt, der zu einem Rückgang beim Konzernergebnis (nach Steuern) um 42,4 % auf 45,6 Mio € führte.

Auch und gerade vor dem Hintergrund der genannten schwierigen Rahmenbedingungen möchten wir dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseren herzlichen Dank aussprechen.

Aufsichtsrat und Ausschüsse

Auch im Geschäftsjahr 2015 haben wir die uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Neben der fortlaufenden Überwachung der Unternehmensführung des Vorstands und der Entscheidung über zustimmungsbedürftige Angelegenheiten, lag ein Schwerpunkt unserer Tätigkeit in der intensiven Beratung des Vorstands. Den wesentlichen Fokus bildeten hierbei die strategische Ausrichtung der Bank, die daraus abgeleitete operative Unternehmensplanung sowie deren Umsetzung. Bei Themen oder Beschlüssen von grundlegender Bedeutung wurden wir rechtzeitig informiert und in die Entscheidungsprozesse einbezogen.

Die DVB ist ein führender Spezialist in der internationalen Transportfinanzierung. Daher beschäftigten wir uns erneut mit der Entwicklung der weltweiten Verkehrsmärkte und richteten dabei unser Augenmerk insbesondere auf die anhaltend schwierigen Marktbedingungen in einzelnen Segmenten der Schifffahrt und auf die Auswirkungen der Ölpreisentwicklung in den verschiedenen Marktsegmenten. Darüber hinaus erörterten wir während des gesamten Jahres in welcher Weise diese makroökonomischen Rahmenbedingungen die Risikosituation der Bank insgesamt und das Risikomanagement der einzelnen Transport Finance-Portfolien im Detail beeinflussen. Neben dem Kreditrisiko waren dabei weitere Kernfragen die Angemessenheit der Risikovorsorge und die Kapitalausstattung der Bank. Die Weiterentwicklung der Systeme und Verfahrensweisen zur Kontrolle von Markt-, Adressausfall- und operationellen Risiken spielten hier ebenso wieder eine große Rolle.

Das Jahr 2015 war erneut durch eine Vielzahl von Änderungen im Rahmen von gesetzlichen und aufsichtsrechtlichen Anforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen geprägt. Betroffen waren hiervon insbesondere Themen der Eigenkapitalausstattung und der Regulatorik. Wir wurden halbjährlich umfassend über den aktuellen Stand und die Fortschritte der zur Realisierung dieser Themen aufgesetzten Projekte informiert.



Frank Westhoff
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Wolfgang Köhler
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats



Ulrike Donath



Anders Ingebrigtsen



Dr. Peter Jansen



Dr. Kirsten Siersleben



Adnan Mohammed



Ivo Monhemius



Martin Wolfert

Im März 2015 führte der Aufsichtsrat eine Selbstevaluierung durch. Gegenstand dieser Einschätzung war eine systematische Beobachtung, Analyse und Bewertung unseres professionellen Handelns und der erzielten Ergebnisse. Die Auswertung ergab, dass Struktur, Größe, Zusammensetzung und Leistung des Aufsichtsrats sowie die Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder den gesetzlichen, den satzungsmäßigen und den Corporate Governance-Anforderungen entsprechen.

Die Bank stellte uns erneut angemessene personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung, bot uns Aus- und Fortbildungsmaßnahmen zu verschiedenen Themenkomplexen an und unterstützte uns so bei der Erfüllung unserer Aufgaben. Zusätzlich fand im Berichtsjahr an mehreren Terminen ein Workshop für den gesamten Aufsichtsrat statt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder über Neuerungen im regulatorischen Umfeld der Bank informiert wurden.

2015 unternahmen wir einen ersten Umsetzungsschritt hinsichtlich der im Jahr 2014 festgelegten Strategie zur Förderung der Vertretung des unterrepräsentierten Geschlechts im Aufsichtsrat der DVB Bank SE. Neben Herrn Dr. Peter Jansen wählte die Ordentliche Hauptversammlung vom 25. Juni 2015 Frau Ulrike Donath in den Aufsichtsrat. Die neuen Aufsichtsratsmitglieder ersetzen die Herren Dr. Klaus Nittinger, der aus Altersgründen ausschied und Dr. Peter Klaus, der den Aufsichtsrat bereits 2014 aus privaten Gründen verlassen hatte. Zum 31. Oktober 2015 legte zudem Herr Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl sein Amt im Aufsichtsrat nieder. Wir danken den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für ihren Einsatz und die langjährige Verbundenheit mit der Bank.

Bis zum 31. Oktober 2015 nahm Herr Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl die Position des Finanzexperten im Aufsichtsrat wahr. Seit dem 1. November 2015 bekleidet Frau Ulrike Donath dieses Amt.

Zusammenarbeit mit dem Vorstand

Die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand war 2015 erneut von gegenseitigem Vertrauen und von einer stets offenen und konstruktiven Kommunikation geprägt. An dieser guten Zusammenarbeit möchten wir auch in Zukunft festhalten.

Herr Ralf Bedranowsky übernahm mit Wirkung zum 1. Juli 2015 die Position des Vorsitzenden des Vorstands von Herrn Wolfgang Driese, der zum 30. Juni 2015 aus Altersgründen aus dem Vorstand der DVB Bank SE ausschied. Herr Driese hat die Bank in seinem über achtzehnjährigen Wirken durch seine unternehmerische Lebensleistung, mit visionärem Erkennen und großer Tatkraft in der ersten Liga der international tätigen Transportfinanzierer positioniert – auch an dieser Stelle dankt der Aufsichtsrat Herrn Driese dafür nochmals sehr herzlich.

Seit dem 1. April 2015 ist Bart Veldhuizen Mitglied des Vorstands der DVB Bank SE. Mit ihm konnte die Bank einen versierten Schifffahrtsexperten gewinnen. Herr Veldhuizen übernahm mit Wirkung zum 1. Juli 2015 unter anderem die Verantwortung für die Geschäftsbereiche Shipping Finance und Offshore Finance. Wir wünschen Herrn Bedranowsky und Herrn Veldhuizen in ihren neuen Funktionen an der Spitze des Unternehmens viel Erfolg und alles Gute.

Der Vorstand informierte uns regelmäßig, zeitnah und umfassend schriftlich sowie mündlich über die finanzielle und wirtschaftliche Lage der Bank und ihrer Konzerntöchter, über die Entwicklung der internationalen Verkehrsmärkte sowie über das Risiko-, Liquiditäts- und Kapitalmanagement der Bank und den allgemeinen Geschäftsverlauf.

In den Aufsichtsratssitzungen unterrichtete uns der Vorstand in vollem Umfang über die Entwicklung der strategischen Parameter des DVB-Geschäftsmodells, den daraus resultierenden Anpassungen der künftigen Geschäftspolitik, der Unternehmensführung und -planung, inklusive der Finanz-, Ertrags-, Liquiditäts- und Personalplanung, der Corporate Governance des Unternehmens sowie über Ereignisse, Ergebnisse und Geschäfte, die für die Bank von besonderer Bedeutung waren oder weiterhin sind.

Die schon seit längerem zum gut eingespielten Abstimmungsprozedere zwischen dem Vorstandsvorsitzenden und dem Aufsichtsratsvorsitzenden gehörenden Informationsgespräche und Konsultationen führten auch Herr Frank Westhoff und Herr Ralf Bedranowsky in der zweiten Jahreshälfte 2015 fort. In diesen monatlichen Treffen wurde zeitnah und umfassend über bank-spezifische Themen und anstehende Entscheidungen gesprochen. Über Vorgänge von besonderer Bedeutung informierte uns der Vorstand auch zwischen den Sitzungen unverzüglich, sodass die Kontrollfunktion des Aufsichtsrats jederzeit ausgeübt werden konnte. Zwischen den Sitzungen erforderlich werdende Beschlüsse wurden im Umlaufverfahren gefasst.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat 2015 zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Er befasste sich in diesen fortlaufend mit der aktuellen Geschäftsentwicklung der Bank und erörterte diese intensiv. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat umfassend über das branchenspezifische und gesamtwirtschaftliche Marktumfeld der internationalen Verkehrsmärkte und über die spezifische Risikosituation bei Schiffen, Flugzeugen, Offshoreversorgungsschiffen und -plattformen sowie rollendem Eisenbahnmaterial.

Schwerpunktt Themen der Sitzung am **4. März 2015** waren die Prüfung der Rechnungslegungsprozesse der DVB Bank SE im Rahmen des HGB-Einzelabschlusses 2014, die Geschäftsentwicklung der ersten Monate des Jahres 2015 und die ausführliche Berichterstattung von Herrn Bertrand Grabowski, im Vorstand unter anderem für den Geschäftsbereich Aviation Finance zuständig, über die aktuelle Geschäftsentwicklung nebst Prognose und Risikosituation in der Luftfahrtbranche.

In der Sitzung vom **26. März 2015** wurde der IFRS-Konzernabschluss 2014 mit den Abschlussprüfern diskutiert und auf Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Die Leiterin Group Audit trug ihren ausführlichen Jahresbericht vor. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über neue regulatorische Anforderungen und über die aktuelle Geschäftsentwicklung im Bereich Land Transport Finance informiert.

In der Aufsichtsratssitzung vom **25. Juni 2015** wurden die neuen Mitglieder des Aufsichtsrats in die Ausschüsse gewählt.

Herr Bart Veldhuizen berichtete in der Aufsichtsratssitzung am **24. September 2015** über die Situation in den Schifffahrtsmärkten, indem er die aktuelle Geschäftsentwicklung nebst Prognose und Risikosituation in den einzelnen Marktsegmenten anhand von aktuellen Research-Unterlagen erläuterte. Darüber hinaus informierte er den Aufsichtsrat über die geplante Umstrukturierung des Bereichs Shipping Finance – über die Abkehr vom sektoralen Aufbau hin zur regionalen Aufstellung. Die Leiterin Group Compliance trug ihren Jahresbericht vor.

In der Aufsichtsratssitzung am **26. November 2015** wurde der Aufsichtsrat ausführlich über die Entwicklung des Offshore Finance Bereichs – inklusive Marktausblick und Portfolioanalyse – informiert. Darüber hinaus stand thematisch sowohl die kurz- als auch die langfristige strategische Ausrichtung der Bank im Vordergrund der Gespräche. Der Aufsichtsrat genehmigte die Planung für das Geschäftsjahr 2016.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Sowohl der Kredit- und Risikoausschuss als auch der Prüfungsausschuss haben in ihren Sitzungen die Risikolage, das Risikomanagement und die entsprechenden Kontrollmechanismen innerhalb der Bank eingehend erörtert, geprüft und überwacht. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat in diesen Sitzungen stets ausführlich Bericht erstattet. Die Sitzungsprotokolle des Kredit- und Risikoausschusses und ebenso die des Prüfungsausschusses wurden allen Aufsichtsratsmitgliedern zur Verfügung gestellt. Aktuelle Ereignisse und Geschäftsvorfälle von grundlegender Bedeutung wurden zeitnah vorgetragen; die daraus resultierenden Entscheidungen wurden nach eingehender Beratung getroffen.

Der **Kredit- und Risikoausschuss** befasste sich in vier Sitzungen ausführlich und zeitnah mit den ihm nach Gesetz und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben. Hierzu gehörte die stetige und sorgfältige Analyse vorlagepflichtiger Engagements. Zudem wurde der Kredit- und Risikoausschuss – sofern seine Zustimmung notwendig war – bei der Genehmigung von Kreditengagements im Umlaufverfahren eingebunden. In den Sitzungen wurde darüber hinaus die Struktur und Entwicklung des Kreditportfolios auf Basis detaillierter Portfolioanalysen sowie sonstiger Risiken (Geschäfts- und Reputationsrisiko, Marktpreis-, Liquiditäts- und Equity-Investment-Risiko sowie operationelles Risiko) diskutiert. In Bezug auf das Kreditportfolio spielten die Wertentwicklung finanzieller Transportmittel, die initiierten Risikomanagementmaßnahmen sowie die konkrete Analyse einzelner problematischer Engagements eine besondere Rolle.

Zusätzlich beschäftigte sich der Ausschuss intensiv mit der Gesamtrisikobereitschaft und den Teilrisikostراتيجien der DVB und unterstützte den Aufsichtsrat bei der Überwachung dieser Strategien. Einen Beratungsschwerpunkt bildete hierbei die Diskussion zum Thema Kreditrisikostategie. Des Weiteren erfolgte ein umfangreicher Gedankenaustausch zu den Strategien des Geschäfts- und Reputations-, Markt-, Liquiditäts- und Equity-Investment-Risikos sowie zur Outsourcing-Strategie des Vorstands. Darüber hinaus beschloss der Ausschuss, nach intensiver Diskussion, Änderungen in bestehenden Kreditvergaberichtlinien.

Der Vorstand setzte die Ausschussmitglieder fortlaufend über problem- und risikobehaftete Engagements sowie über besondere Vorkommnisse im Kreditgeschäft in Kenntnis und informierte den Kredit- und Risikoausschuss zeitnah über die von der DVB kontrollierten Assets.

Der **Prüfungsausschuss** kam im Berichtszeitraum zu vier Sitzungen zusammen. Er erörterte in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer den Jahresabschluss der DVB Bank SE und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2014 sowie den Halbjahresabschluss des Konzerns zum 30. Juni 2015. Die zugehörigen Prüfungsberichte und die darin enthaltenen Feststellungen wurden besprochen und die daraufhin vom Vorstand eingeleiteten Maßnahmen durch den Prüfungsausschuss überwacht. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss mit den, im Zusammenhang mit den einzelnen Abschlüssen stehenden, SAD-Listen (summary of unadjusted audit differences identified by the external auditor) und gab nach intensiver Diskussion entsprechende Empfehlungen an den Vorstand ab. Die Mitglieder des Ausschusses führten die notwendigen Prüfungen zur Unabhängigkeit des Abschlussprüfers durch und unterbreiteten dem Aufsichtsrat eine entsprechende Empfehlung in Bezug auf die Bestellung des Wirtschaftsprüfers. Die Leiterin Group Audit informierte den Prüfungsausschuss regelmäßig über die Ergebnisse der internen Prüfungen.

Der **Nominierungsausschuss** tagte im Berichtszeitraum dreimal. Neben den gesetzlichen bzw. den in der Geschäftsordnung festgeschriebenen Aufgaben, befasste sich der Ausschuss 2015 intensiv mit Personalangelegenheiten des Aufsichtsrats sowie des Vorstands und unterbreitete dem Aufsichtsrat dementsprechende Empfehlungen. In Übereinstimmung mit dem „Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ definierten die Ausschussmitglieder Zielwerte für den Anteil des unterrepräsentierten Geschlechts im Aufsichtsrat und im Vorstand der DVB Bank SE. Diese Zielwerte gelten zunächst bis zum 30. Juni 2017. Zudem bereitete der Ausschuss die Selbstevaluierung des Aufsichtsrats vor.

Im **Vergütungskontrollausschuss**, der im Berichtszeitraum zu drei Sitzungen zusammen kam, beschäftigten sich die Mitglieder intensiv mit den gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen an die Vorstands- und die Mitarbeitervergütung und überwachten deren Umsetzung. Sowohl die Vergütungsstrategie als auch die Vergütungsgrundsätze der DVB wurden ausführlich besprochen und mit dem Vergütungsbeauftragten der Bank erörtert. Des Weiteren wurde der Ausschuss vom Vorstand stets fristgerecht über den Abschluss solcher Anstellungsverträge mit leitenden Mitarbeitern in Kenntnis gesetzt, die eine festgelegte Grenze an Jahresbezügen übersteigen.

Die jeweiligen Vorsitzenden der Ausschüsse haben den gesamten Aufsichtsrat der DVB Bank SE in der folgenden Aufsichtsratsitzung über die in den Ausschüssen behandelten Themen informiert, soweit diese von grundsätzlicher Bedeutung oder Gegenstand der Beratungen des Aufsichtsrats waren.

Ein Aufsichtsratsmitglied nahm nur an der Hälfte der Aufsichtsratsitzungen teil. Offenlegungspflichtige Interessenkonflikte bestanden im Berichtsjahr wiederholt nicht.

Corporate Governance der DVB

In der November-Sitzung 2015 besprach der Aufsichtsrat die Umsetzung der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex ausführlich. Gemeinsam mit dem Vorstand gab der Aufsichtsrat gemäß § 161 Aktiengesetz die 14. Entsprechenserklärung ab (basierend auf der Kodex-Fassung vom 5. Mai 2015), die am 4. Dezember 2015 im Bundesanzeiger und auf der Internetseite der Bank veröffentlicht wurde.



Auf der Internetseite stehen alle Entsprechenserklärungen seit 2002 zum Download zur Verfügung:

www.dvbbank.com > Investoren > Corporate Governance > Entsprechenserklärung.

Zusammenarbeit mit Wirtschaftsprüfern für den Konzernabschluss 2015

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2015 wurden von der durch die Ordentliche Hauptversammlung als Abschlussprüfer bestimmten Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, unter Einbeziehung der ordnungsgemäßen Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsratsvorsitzende ließ sich vorab über den Prüfungsumfang unterrichten und besprach besondere Prüfungsthemen im Detail mit den Wirtschaftsprüfern. Die Berichte des Abschlussprüfers wurden dem Aufsichtsrat für die Bilanzsitzung am 24. März 2016 rechtzeitig ausgehändigt. An dieser Sitzung nahmen die Wirtschaftsprüfer teil, die den Konzernabschluss bestätigten. Die Wirtschaftsprüfer erstatteten in der Sitzung Bericht über ihre Prüfung und beantworteten die Fragen zu den jeweiligen Prüfungsschwerpunkten in detaillierter Art und Weise.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2015 wurden im Aufsichtsrat geprüft und beraten. Einwände wurden nicht erhoben und der vom Vorstand aufgestellte Konzernabschluss wurde gebilligt.

Der Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen für das Geschäftsjahr 2015 wurde vom Vorstand aufgestellt, vom Abschlussprüfer geprüft und mit dem folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen: „Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind, und dass bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“ Der Aufsichtsrat sah den Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen ein und prüfte diesen. Er erklärte sich mit dem Ergebnis der Abschlussprüfung einverstanden und erhob insbesondere gegen die Erklärung des Vorstands gemäß § 312 Abs. 3 Aktiengesetz keine Einwände.

Frankfurt am Main, 24. März 2016

Für den Aufsichtsrat

Frank Westhoff
Vorsitzender

Aufsichtsrat**Anteilseignervertreter****Frank Westhoff**

Vorsitzender

Mitglied seit 30. Juni 2006

Wolfgang Köhler

Stellvertretender Vorsitzender

Mitglied seit 21. September 2009

Ulrike Donath

Mitglied seit 25. Juni 2015

Anders Ingebrigtsen

Mitglied seit 12. Juni 2014

Dr. Peter Jansen

Mitglied seit 25. Juni 2015

Dr. Kirsten Siersleben

Mitglied seit 1. März 2016

Arbeitnehmervertreter**Adnan Mohammed**

Mitglied seit 13. Februar 2013

Ivo Monhemius

Mitglied seit 12. Juni 2014

Martin Wolfert

Mitglied seit 7. Oktober 2008

Ausschüsse des Aufsichtsrats**Kredit- und Risikoausschuss****Frank Westhoff**

Vorsitzender

Anders Ingebrigtsen**Dr. Peter Jansen**

(seit 25. Juni 2015)

Martin Wolfert**Prüfungsausschuss****Wolfgang Köhler**

Vorsitzender (seit 16. Februar 2016)

Ulrike Donath

(seit 25. Juni 2015)

Stellvertretende Vorsitzende

(seit 16. Februar 2016)

Ivo Monhemius**Nominierungsausschuss****Frank Westhoff**

Vorsitzender

Wolfgang Köhler

Stellvertretender Vorsitzender

Adnan Mohammed**Vergütungskontrollausschuss****Frank Westhoff**

Vorsitzender

Wolfgang Köhler

Stellvertretender Vorsitzender

Adnan Mohammed

Vorstand und Aufsichtsrat der DVB Bank SE berichten in der folgenden Erklärung gemäß Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) sowie gemäß § 289a HGB über die Unternehmensführung der Bank.

Die DVB ist weltweit als führender Spezialist im internationalen Transport Finance tätig und als börsennotiertes Unternehmen zur Beachtung der Vorgaben des DCGK verpflichtet. Vorstand und Aufsichtsrat orientieren sich daher an den Kodex-Vorgaben, um unternehmerische Entscheidungen für die Aktionäre, Geschäftspartner, Mitarbeiter und die Öffentlichkeit transparent zu machen. Beide Organe prüfen jährlich die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex überarbeiteten Empfehlungen und ihre Umsetzung in der DVB.

Vier wesentliche Parameter bestimmen die Corporate Governance der DVB:

- Verantwortungsvolle, effektive Unternehmensführung und -kontrolle durch Vorstand und Aufsichtsrat
- Wahrung der Interessen von Stakeholder-Gruppen wie Aktionären, Investoren, Kunden, Geschäftspartnern und Mitarbeitern
- Regelmäßige Rechnungslegung und unabhängige Abschlussprüfung
- Transparente Kommunikation



Auf der Internetseite www.dvbbank.com > Investoren > Corporate Governance wurde der Corporate Governance-Bericht 2015 gemäß 3.10 DGCK/Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB, die Entsprechenserklärungen, die Erläuterungen zum Führungssystem der Bank und die aktuelle Satzung der DVB Bank SE veröffentlicht.

Dualistisches System der DVB

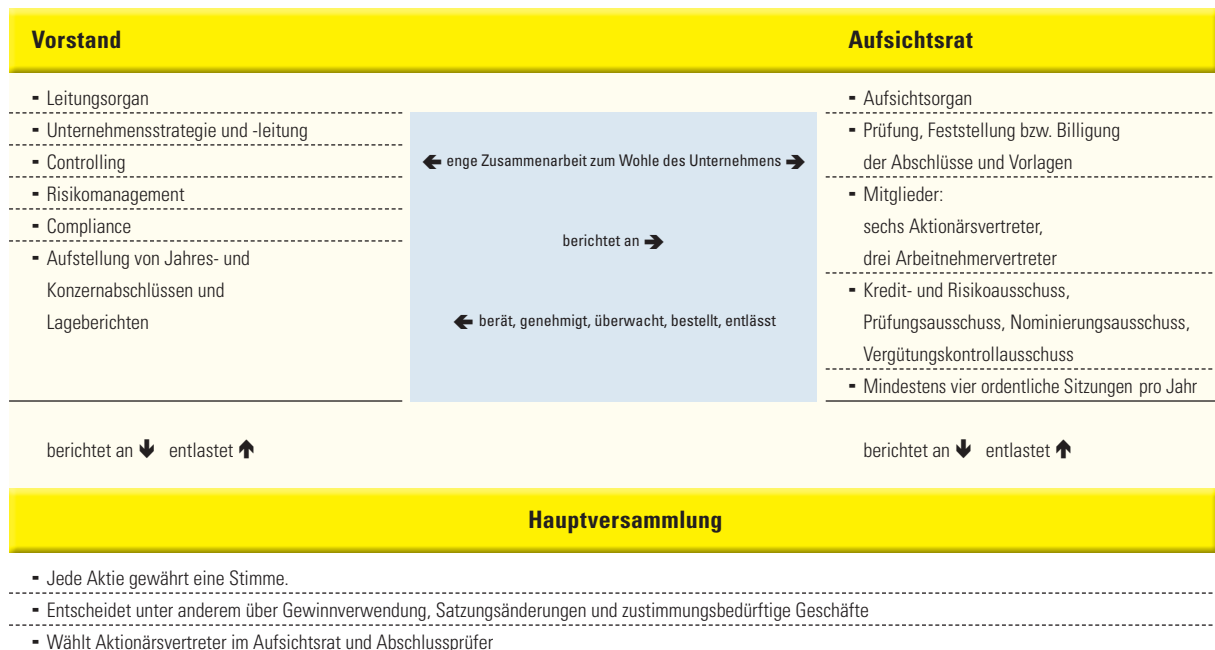
Die DVB Bank SE hat sich für das dualistische System entschieden. Neben der Hauptversammlung sind zwei weitere Organe konstituiert, von denen eines die Bank leitet und ihre Geschäfte führt (Leitungsorgan: Vorstand) und das andere die Geschäftsführung überwacht (Aufsichtsorgan: Aufsichtsrat). Das dualistische System der DVB gestaltet sich wie folgt: ①

Vorstand – das Leitungsorgan der DVB

Der Vorstand der DVB Bank SE besteht laut § 7 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat auf höchstens fünf Jahre bestellt werden. Dem Vorstand gehörten vom 1. April bis Ende Juni 2015 vier Mitglieder an. Seit dem 1. Juli 2015 setzt sich der Vorstand wie in den Vorjahren wieder aus drei Mitgliedern zusammen.

Für das Vorstandsamt wählt der Aufsichtsrat die für das Geschäftsmodell der DVB am besten geeigneten Kandidaten aus. Die spezielle Expertise im Transport Finance-Bereich spielt dabei die entscheidende Rolle, während Kriterien wie Geschlecht oder Nationalität für die nachhaltige Förderung des Geschäftsmodells weniger relevant sind (Ziffer 5.1.2 Abs. 1 Satz 2 DCGK).

① Dualistisches System



Vorstandsmitglieder können jeweils für höchstens fünf Jahre wiederbestellt werden. Die Amtszeit eines Vorstandsmitglieds endet jedoch grundsätzlich mit dem Erreichen des 65. Lebensjahres. In Ausnahmefällen kann diese Amtszeit zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden.

Der Vorstand leitet das Unternehmen eigenverantwortlich im besten Interesse des Unternehmens und zu dessen dauerhafter Wertsteigerung. Dabei berücksichtigt der Vorstand die Interessen von Aktionären, Investoren, Kunden und Geschäftspartnern sowie die Belange der Mitarbeiter. Das Geschäftsmodell der DVB und die strategische Positionierung der Bank in den relevanten globalen Verkehrsmärkten werden vom Vorstand in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat festgelegt und weiterentwickelt. Darüber hinaus stellen die Vorstandsmitglieder sicher, dass die Unternehmenssteuerung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, der Satzung und der Geschäftsordnungen erfolgt. Außerdem führt der Vorstand sowohl die Muttergesellschaft DVB Bank SE als auch den DVB Bank Konzern mit effektiven Instrumentarien der Unternehmensführung. Diese umfassen insbesondere das Controlling, das Risikomanagement und das Compliance.

Interessenkonflikte der Vorstandsmitglieder gemäß Ziffer 4.3 DCGK lagen im Geschäftsjahr 2015 nicht vor.

Weitere Informationen zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und zur Geschäftsverteilung finden Sie auf Seite 13 dieses Geschäftsberichts.

Aufsichtsrat – das Aufsichtsorgan der DVB

Der Aufsichtsrat der DVB Bank SE besteht gemäß § 11 Abs. 1 der Satzung aus insgesamt neun Mitgliedern (sechs Anteilseignervertreter und drei Arbeitnehmervertreter). Mit Beendigung der Ordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2015, schied Herr Dr. Klaus Nittinger aus Altersgründen aus dem Aufsichtsrat aus. Gleichzeitig wählte die Ordentliche Hauptversammlung Frau Ulrike Donath und Herrn Dr. Peter Jansen in den Aufsichtsrat. Zum 31. Oktober 2015 legte zudem Herr Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl sein Amt im Aufsichtsrat nieder. Die vakante Position wurde mit amtsgerichtlichem Beschluss vom 23. Februar 2016 mit Frau Dr. Kirsten Siersleben mit Wirkung zum 1. März 2016 besetzt. Es ist beabsichtigt, der Ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juni 2016 die Neuwahl von Frau Dr. Kirsten Siersleben zum Mitglied im Aufsichtsrat als Anteilseignervertreterin vorzuschlagen. Die Amtszeit der derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder endet gemäß § 11 Abs. 2 der Satzung mit der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach Beginn der Amtszeit beschließt. Dies ist die Ordentliche Hauptversammlung des Jahres 2018. Wiederbestellungen sind zulässig.

Die Wahlen zum Aufsichtsrat werden seit der Ordentlichen Hauptversammlung 2014 gemäß Ziffer 5.4.3 des DCGK als Einzelwahl durchgeführt. Die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen eines jeden Kandidaten zur DVB, ihrer Organe oder einem wesentlich an der DVB beteiligten Aktionär sowie Kandidaten-vorschläge für den Vorsitz des Aufsichtsrats werden den Aktionären im Rahmen der Wahlvorschläge an die Hauptversammlung bekannt gegeben.

Bei der Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds ist grundsätzlich darauf zu achten, dass der Kandidat das 70. Lebensjahr während der Amtszeit nicht erreicht. In besonderen Fällen kann diese Grenze um ein Jahr überschritten werden. In diesen Fällen endet die Amtszeit des entsprechenden Aufsichtsratsmitglieds zum Ende der auf den 71. Geburtstag folgenden Ordentlichen Hauptversammlung. Vorstandsmitglieder können erst mit Ablauf von zwei Jahren nach dem Ende ihrer Amtszeit im Vorstand in den Aufsichtsrat gewählt werden, es sei denn sie werden von einem Aktionär zur Wahl vorgeschlagen, der mehr als 25 % der Stimmrechte der DVB Bank SE hält.

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand fortwährend bei der Leitung des Unternehmens. Er wird in alle wesentlichen Unternehmensentscheidungen einbezogen. Nach § 18 der Satzung sind dies Geschäfte, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen, der Abschluss von Unternehmensverträgen und die Erschließung neuer oder die Aufgabe bestehender Geschäftssegmente, soweit die Maßnahme für den DVB Bank Konzern von wesentlicher Bedeutung ist. Zudem ist der Aufsichtsrat für die Bestellung und Entlassung von Vorstandsmitgliedern verantwortlich.

Der Aufsichtsrat nimmt seine Geschäfte anhand der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats wahr. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt das Gremium. Er legt die Tagesordnungspunkte für die einzelnen Aufsichtsratssitzungen fest, leitet die Sitzungen und unterzeichnet die Sitzungsprotokolle. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats regelt auch verschiedene Formen des Abstimmungsverfahrens; aus diesen Möglichkeiten wählt der Aufsichtsratsvorsitzende die im Einzelfall geeignete Abstimmungsform aus.

Der Aufsichtsrat der DVB Bank SE unterhält vier Ausschüsse – den Kredit- und Risikoausschuss, den Prüfungsausschuss, den Nominierungsausschuss und den Vergütungskontrollausschuss:

- Die Mitglieder des **Kredit- und Risikoausschuss** werden aus der Mitte des Aufsichtsrates gewählt. Der Ausschuss kommt mindestens viermal jährlich zusammen. Der Ausschuss berät den Aufsichtsrat unter anderem zu den Themen Gesamtrisikobereitschaft und -strategie des Unternehmens und unterstützt die Bank bei deren Überwachung und Umsetzung. Darüber hinaus wacht er über die Konditionsgestaltung im Kreditgeschäft und prüft, ob diese mit der Risikostruktur des Unternehmens im Einklang steht. Der Kredit- und Risikoausschuss setzt sich zudem mit den im Vergütungssystem vorgesehenen Anreizen auseinander und überprüft, ob diese die Risiko-, Kapital- und Liquiditätsstruktur der DVB berücksichtigen. Außerdem befasst er sich mit allen vorlagepflichtigen Engagements des DVB Bank Konzerns, mit allen größeren oder mit erhöhten Risiken behafteten Krediten und erteilt erforderlichenfalls seine Zustimmung. Darüber hinaus stimmt der Vorstand die Richtlinien der Kreditvergabe mit dem Ausschuss ab, informiert die Ausschussmitglieder regelmäßig über problem- und risikobehaftete Engagements und hält sie über besondere Vorkommnisse im Kreditgeschäft auf dem Laufenden.
- Der aus drei Mitgliedern bestehende **Prüfungsausschuss** unterstützt den Aufsichtsrat insbesondere bei der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und der internen Revision. Der Ausschuss überwacht die Prüfung der Abschlüsse, insbesondere achtet er dabei auf die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die auf zeitnahe Klärung der vom Prüfer festgestellten Mängel mittels dafür geeigneter Maßnahmen.
- Der **Nominierungsausschuss** besteht aus drei Aufsichtsratsmitgliedern. Seine Aufgaben sind gesetzlich in § 25d Kreditwesengesetz sowie in der Geschäftsordnung des Nominierungsausschusses geregelt. Der Ausschuss ist für die Auswahl von Kandidaten für das Vorstandsmandat zuständig und bereitet unter anderem den Abschluss, die Erweiterung und Auflösung von Verträgen mit Vorstandsmitgliedern für die abschließende Beschlussfassung im Aufsichtsratsgremium vor. Darüber hinaus hat er eine Zielsetzung zur Förderung der Vertretung des unterrepräsentierten Geschlechts im Aufsichtsrat sowie eine Strategie zu deren Erreichung erarbeitet. Er führt mindestens einmal jährlich Bewertungen zu Struktur, Größe, Zusammensetzung und Leistung sowohl des Aufsichtsrats als auch des Vorstands durch. Dabei werden zum einen die Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen sowohl der einzelnen Vorstände als auch der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats überprüft und zum anderen die Grundsätze des Vorstands für die Auswahl und Bestellung von Personen für die oberen Leitungsebene bewertet.
- Der **Vergütungskontrollausschuss** besteht aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, einem Anteilseignervertreter und einem Arbeitnehmervertreter. Der Ausschuss ist unter anderem mit der Überwachung der angemessenen Ausgestaltung des Vergütungssystems des Vorstands aber auch der aller DVB Mitarbeiter betraut und unterstützt den Vorstand bei deren Ausgestaltung. Darüber hinaus bereitet der Vergütungskontrollausschuss die Beschlüsse des Aufsichtsrats hinsichtlich der Vorstandsvergütung vor und berücksichtigt dabei im Besonderen die Auswirkungen geplanter Beschlüsse auf die Risiken und das Risikomanagement des Unternehmens.

Ein Ausschuss zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung besteht nicht. Die thematische und organisatorische Abstimmung der Aufsichtsratssitzungen geschieht in unmittelbarer Kommunikation zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstand. An dieser gut eingeübten Praxis soll auch künftig festgehalten werden.

Die Kommunikation zwischen Leitungs- und Aufsichtsorgan gestaltet sich in den Grundzügen wie folgt: Der Vorstandsvorsitzende informiert den Vorsitzenden des Aufsichtsrats zwischen den einzelnen Aufsichtsratssitzungen regelmäßig, zeitnah und aktuell über die Strategie, die Planung und die Geschäftslage der Bank, über das Risikomanagement, die Risikolage und das Compliance sowie über anstehende wichtige Entscheidungen und über besondere Einzelthemen. Das Aufsichtsratsgremium wird in den Sitzungen regelmäßig und umfassend über die Entwicklung der strategischen Parameter der DVB-Geschäftsstrategie, über die daraus resultierenden Anpassungen der künftigen Geschäftspolitik sowie über die Unternehmensführung und -planung inklusive der Ertrags-, Finanz-, Vermögens- und Personalplanung unterrichtet. Darüber hinaus erhalten die Ausschussmitglieder detailliertere Informationen für die von ihnen zu verantwortenden Aufgabenbereiche.



Weitere Informationen entnehmen Sie bitte dem Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 14–18. Hier werden auch seine Arbeitsweise und die 2015 im Aufsichtsrat bearbeiteten Themenschwerpunkte sowie die Kommunikations- und Abstimmungsprozesse zwischen Vorstand und Aufsichtsrat detailliert beschrieben. Seite 19 dieses Geschäftsberichts zeigt die aktuelle personelle Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Frauenanteil

Gemäß § 289a Abs. 4 HGB i.V.m §§ 76 Abs. 4 und 111 Abs. 5 AktG berichtet die DVB erstmals in der Erklärung zur Unternehmensführung über den Frauenanteil im Vorstand, den ersten beiden Führungsebenen und im Aufsichtsrat.

Mit dem „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ hat die deutsche Bundesregierung im März 2015 eine Frauenquote gesetzlich verankert. In Übereinstimmung mit dem Gesetz hat die DVB Bank SE als börsennotiertes und drittelmitbestimmtes Unternehmen folgende Zielgrößen festgelegt, die zunächst bis zum 30. Juni 2017 gelten:

- Aufsichtsrat – 11 % Frauenquote
Da die nächste ordentliche Wahl zum Aufsichtsrat erst in der Hauptversammlung 2019 ansteht, wird es im Gremium nur im Falle eines außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts eines Mitglieds eine Veränderung geben.

Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl legte sein Amt als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der DVB Bank SE mit Wirkung um 31. Oktober 2015 nieder. Mit amtsgerichtlichem Beschluss vom 23. Februar 2016 wurde Frau Dr. Kirsten Siersleben (Abteilungsleiterin Generalsekretariat der DZ BANK AG) zum 1. März 2016 als neue Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat bestellt.

Damit erhöhte sich die tatsächliche, über die definierte Zielgröße hinausgehende Frauenquote im Aufsichtsrat der DVB Bank SE zum 1. März auf 22 %.

- Vorstand – 0 % Frauenquote
Es ist keine frühzeitigere Erhöhung möglich, außer im Falle des außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts eines Vorstandsmitglieds oder der Ernennung eines vierten Vorstandsmitglieds.
- Erste Führungsebene – 19 % Frauenquote
Es ist keine frühzeitigere Erhöhung möglich, außer im Falle des außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts einer Führungskraft oder der Schaffung zusätzlicher Stellen auf dieser Ebene.
- Zweite Führungsebene – 33 % Frauenquote
Der Vorstand hat darauf verzichtet, die niedrigere Mindestquote von 30 % als Ziel zu setzen und entschieden, am bereits höheren Frauenanteil festzuhalten.

Diese Zielgrößen entsprechen den zum 30. September 2015 tatsächlich erreichten Quoten in der DVB Bank SE.

Zum 31. Dezember 2015 arbeiteten 78 Mitarbeiter auf den ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands und waren diesem entweder direkt unterstellt oder als Teamleiter tätig. Von diesen Führungspositionen waren 21 Stellen mit Frauen (entspricht 26,9 %) und 57 Stellen mit Männern (entspricht 73,1 %) besetzt. Der Frauenanteil auf den Führungsebenen liegt damit leicht über dem Vorjahresniveau (Ende 2014: 70 Mitarbeiter auf den beiden oberen Führungsebenen; davon 17 Positionen mit Frauen besetzt, entspricht 24,3 %). Diese Werte beziehen sich nur auf die DVB Bank SE.

Vergütungsbericht

Die DVB Bank hat gemäß § 16 Institutsvergütungsverordnung Informationen hinsichtlich der Vergütungspolitik und der Vergütungspraxis offenzulegen. Die Offenlegungspflichten der DVB als CRR-Kreditinstitut iSd § 1 KWG basieren ausschließlich auf Artikel 450 der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 (CRR).

Gemäß Artikel 450 CRR hat die Bank für Mitarbeiterkategorien, deren Tätigkeit sich wesentlich auf das Risikoprofil der Bank auswirkt (Risk Taker), bestimmte quantitative und qualitative Informationen offenzulegen.



Im Kapitel „Vergütung“ des Konzernlageberichts (Seiten 83–85) werden die rechtlichen Grundzüge des Vergütungssystems der DVB detailliert aufgeschlüsselt und erläutert.

Vergütung des Vorstands

Die Aufwendungen für die Bezüge von Vorstand, früheren Vorstandsmitgliedern und deren Hinterbliebenen sowie Aufsichtsrat beliefen sich 2015 auf insgesamt 4,1 Mio € (Vorjahr: 4,1 Mio €).

Das HGB sieht die individualisierte Offenlegung der Vorstandsvergütung und Vergütungsbestandteile im Jahres- und im Konzernabschluss vor. Nach § 286 Abs. 5 HGB und § 314 Abs. 2 Satz 2 HGB kann die individuelle Offenlegung der Vorstandsvergütung unterbleiben, wenn die Hauptversammlung dies mit qualifizierter Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals beschließt. Die DVB Bank SE hat mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. Juni 2011 (Tagesordnungspunkt 5) mit der erforderlichen Mehrheit des vertretenen Grundkapitals von der Möglichkeit

Gebrauch gemacht, auf die individuelle Offenlegung der Vorstandsgehälter für einen Zeitraum von fünf Jahren zu verzichten.

Die Struktur der Bezüge des Vorstands wurde vom Aufsichtsrat festgelegt. Die Gesamtvergütung des Vorstands setzte sich 2015 zu 77,4 % aus einem fixen Gehaltsbestandteil und zu 22,6 % aus einem variablen Bonus zusammen (Vorjahr: 67,9 % fixer Gehaltsbestandteil und 32,1 % variabler Bonus). ¹

Fixer Vergütungsbestandteil

Der fixe Gehaltsbestandteil des Vorstands der DVB Bank SE umfasst monetäre Vergütungsteile, Versorgungszusagen sowie Sonderleistungen und belief sich 2015 auf 2.405.502,17 € (Vorjahr: 2.289.566,00 €)

Variabler Vergütungsbestandteil

Der variable Gehaltsbestandteil des Vorstands der DVB Bank SE umfasst einen Bonus und gegebenenfalls eine Prämie aus dem DVB Long-Term Incentive Plan (LTI). Im Geschäftsjahr 2015 erhielt der Vorstand variable Gehaltszahlungen in Höhe von 700.537,07 € (Vorjahr: 1.080.756,31 €).

Folgendes zur grundsätzlichen Erläuterung der variablen Gehaltsbestandteile des Vorstands:

Im Rahmen der LTIs werden jährlich Zielprämien zugeteilt (LTI Target Award). Voraussetzung für die Auszahlung dieser Zielprämien ist, dass der geplante Unternehmenserfolg in den jeweiligen Zieljahren erreicht wird. Dieser Unternehmenserfolg wird auf Basis eines vorab festgelegten Economic Value Added Wertes und des Konzernergebnisses vor Steuern gemessen. Für den Fall, dass der tatsächlich erzielte Unternehmenserfolg den geplanten Erfolgswert überschreitet, kann der Aufsichtsrat die zu zahlende Prämie (LTI Award Payable) über die Zielprämie hinaus erhöhen. Die Auszahlung einer LTI-Prämie erfolgt zu 50 % in dem Jahr, das dem Zieljahr folgt. Die weiteren 50 % jeder Prämie unterliegen einer einjährigen Haltefrist. Während dieser Haltefrist wird der Wert der zurückgehaltenen Prämie durch ein Vergütungsinstrument ersetzt, welches an die Wertentwicklung der Bank gekoppelt ist.

¹ Vorstandsvergütung – fixe und variable Gehaltsbestandteile (€)

	2015	2014	%
Monetäre Vergütungsbestandteile	1.927.500,00	1.810.000,00	6,5
Versorgungszusagen einschließlich Zuführungen zu Pensionsrückstellungen	198.590,61	202.838,00	-2,1
Sonderleistungen	279.411,56	276.728,00	1,0
davon Zulagen für Dienstwagen bzw. in monetärer Form anstatt eines Dienstwagens	59.168,02	51.566,48	14,7
davon Mietzuschüsse	44.101,88	41.492,16	6,3
davon Versicherungen und Arbeitgeberbeiträge zu Sozialversicherungssystemen im Ausland	176.141,66	183.669,36	-4,1
Fixer Gehaltsbestandteil	2.405.502,17	2.289.566,00	5,1
Variabler Gehaltsbestandteil	700.537,07	1.080.756,31	-35,2
Insgesamt	3.106.039,24	3.370.322,31	-7,8

Der Bonus der Vorstandsmitglieder wird auf der Grundlage von Zielvereinbarungen ermittelt. Die Ziele werden zwischen dem Aufsichtsrat und dem jeweiligen Vorstandsmitglied für jedes Geschäftsjahr vereinbart und beziehen sich zum einen auf das Erreichen objektiver Kriterien für das relevante Geschäftsjahr (Finanzkennzahlen wie Economic Value Added und Konzernergebnis vor Steuern) und umfassen zum anderen die individuelle Leistung der einzelnen Vorstandsmitglieder.

Die Höhe des Bonus ist abhängig vom messbaren Grad der Zielerreichung. Für das Geschäftsjahr 2015 erfolgt die Zuteilung des Bonus in vier Tranchen: Gewährt werden danach 40 % im Jahr 2016 und jeweils 20 % in den drei darauf folgenden Geschäftsjahren 2017 bis 2019.

Jede aufgeschobene Bonustranche wird vor der Auszahlung einem Malusprozess unterworfen, in dem die jeweils relevante Risiko- und Ertragslage, die Einhaltung interner Richtlinien (z. B. Compliancerichtlinien, Kreditrichtlinien) sowie das persönliche Verhalten überprüft werden. Der Malusprozess kann für eine aufgeschobene Bonustranche nicht zu einer Erhöhung wohl aber zu einer Reduzierung oder gar zu einem Wegfall des Tranchenbetrages führen.

Für alle vier Bonusteile gilt darüber hinaus, dass 50 % jeder Tranche einer ergänzenden einjährigen Haltefrist unterliegen, also nicht direkt ausgeschüttet werden. Während dieser Haltefrist wird der Wert der zurückgehaltenen Tranche durch ein Vergütungsinstrument ersetzt, welches an die Wertentwicklung der Bank gekoppelt ist.

Zahlungsvoraussetzung für die beiden variablen Vergütungsbestandteile ist jeweils ein ungekündigtes Dienstverhältnis des betreffenden Vorstandsmitglieds zum Zahlungszeitpunkt. Diese Bedingung entfällt jedoch, wenn das Vorstandsmitglied aus Altersgründen ausscheidet oder der Vorstandsvertrag nicht verlängert wird.

Falls die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht oder eine andere zuständige Bankaufsichtsbehörde, insbesondere der sogenannte Einheitliche Aufsichtsmechanismus der Europäischen Zentralbank, Maßnahmen ergreift, können aus vertraglichen Regelungen, die den Maßnahmen der Aufsicht entgegenstehen, keine Rechte hergeleitet werden.

Beispiele für solche aufsichtsrechtlichen Maßnahmen sind:

- Der Gesamtbetrag der variablen Vergütungen (zum Beispiel nach § 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5a KWG) wird beschränkt oder vollständig gestrichen oder dies wird angeordnet.
- Die Auszahlung variabler Vergütungsbestandteile (zum Beispiel nach § 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 KWG) wird beschränkt oder untersagt.
- Das teilweise oder vollständige Erlöschen von Ansprüchen auf Gewährung variabler Vergütungsbestandteile (zum Beispiel nach § 45 Abs. 5 Satz 5 ff. KWG) wird angeordnet.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die jährliche Vergütung des Aufsichtsrats in § 19 Abs. 1 und 2 der Satzung der DVB Bank SE geregelt. Danach erhalten

- der Vorsitzende des Aufsichtsrats 40.000,00 €,
- die Mitglieder des Aufsichtsrats 30.000,00 €,
- die Mitglieder der Ausschüsse zusätzlich die folgenden Vergütungen:
 - die Mitglieder des Kredit- und Risikoausschusses 10.000,00 €,
 - die Mitglieder des Prüfungsausschusses 7.500,00 €,
 - die Mitglieder des Nominierungsausschusses 3.750,00 €, und
 - die Mitglieder des Vergütungskontrollausschusses 3.750,00 €.

Die Vergütung wird jeweils zum 1. Juli eines jeden Jahres ausbezahlt. Sofern die Vergütung der Umsatzsteuer unterliegt, wird diese zusätzlich vergütet (§ 19 Abs. 3 der Satzung). Weitere Details wie die Erstattung von Fahrtkosten und sonstigen baren Auslagen, Tagegeld und Ähnliches sind in § 19 Abs. 4 der Satzung abschließend geregelt.

Die DVB Bank SE wendete 2015 für die Aufsichtsorgane insgesamt 404.935,00 € auf (Vorjahr: 426.697,00 €). Davon wurden Steuern für die im Ausland wohnhaften Aufsichtsratsmitglieder in Höhe von 58.247,50 € direkt ans Finanzamt abgeführt (Vorjahr: 56.657,65 €). Im Ergebnis erhielten die Aufsichtsratsmitglieder also für ihr Wirken im Aufsichtsrat und in den Ausschüssen insgesamt Vergütungen in Höhe von 346.687,50 € (Vorjahr: 370.039,35 €). ①

Aktienbestand von Vorstand und Aufsichtsrat

Zum 31. Dezember 2015 hielten die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats insgesamt nicht mehr als 1 % der ausgegebenen Aktien der DVB Bank SE.

① Aufsichtsratsvergütung 2015 (€)

	Aufsichtsrats- vergütung	Kredit- und Risiko- ausschuss- vergütung	Prüfungs- ausschuss- vergütung	Nominierungs- ausschuss- vergütung	Vergütungs- kontroll- ausschuss- vergütung	Umsatz- steuer 19 %	Insgesamt
Anteilseignervertreter:							
Frank Westhoff, Vorsitzender	40.000,00	10.000,00	–	3.750,00	3.750,00	10.925,00	68.425,00
Wolfgang Köhler, stellvertretender Vorsitzender	30.000,00	–	7.500,00	3.750,00	3.750,00	8.550,00	53.550,00
Ulrike Donath (seit 25. Juni 2015)	15.500,00	–	3.875,00	–	–	–	19.375,00
Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl (bis 31. Oktober 2015)	25.000,00	–	6.250,00	–	–	5.937,50	37.187,50
Anders Ingebrigtsen, wohnhaft in Norwegen	30.000,00	10.000,00	–	–	–	7.600,00	47.600,00
Dr. Peter Jansen (seit 25. Juni 2015)	15.500,00	5.166,67	–	–	–	3.926,67	24.593,34
Dr. Klaus Nittinger (bis 25. Juni 2015)	14.583,33	–	–	–	–	2.770,83	17.354,16
Arbeitnehmervertreter:							
Adnan Mohammed, wohnhaft in Großbritannien	30.000,00	–	–	3.750,00	3.750,00	7.125,00	44.625,00
Ivo Monhemius, wohnhaft in den Niederlanden	30.000,00	–	7.500,00	–	–	7.125,00	44.625,00
Martin Wolfert	30.000,00	10.000,00	–	–	–	7.600,00	47.600,00
Vergütung insgesamt	260.583,33	35.166,67	25.125,00	11.250,00	11.250,00	61.560,00	404.935,00
Abzüge für im Ausland wohnende Aufsichtsratsmitglieder (direkt ans Finanzamt abgeführt)							
Umsatzsteuer 19 %							21.850,00
Aufsichtsratssteuer 30 %							34.500,00
Solidaritätszuschlag 5,5 %							1.897,50
Abzüge insgesamt							58.247,50
Vergütung abzüglich Steuern für im Ausland wohnende Aufsichtsratsmitglieder							346.687,50

Hauptversammlung – Wahrung von Aktionärsinteressen

Die Aktionäre der DVB nehmen im Rahmen der gesetzlich und satzungsmäßig vorgesehenen Möglichkeiten ihre Rechte vor oder während der Hauptversammlung wahr. In den ersten sechs Monaten nach Ablauf eines Geschäftsjahres findet die Ordentliche Hauptversammlung der DVB Bank SE statt (§ 21 der Satzung). Zum regelmäßigen Pflichtenkatalog der Aktionäre gehören

- die Entgegennahme des vom Aufsichtsrat festgestellten Jahresabschlusses und des gebilligten Konzernabschlusses,
- Beschluss über die Verwendung des Bilanzgewinns,
- Beschluss über die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder,
- die Wahl der Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat und
- die Bestellung des Abschlussprüfers.

Die Einladung zur Hauptversammlung der DVB Bank SE wird samt Tagesordnung im Bundesanzeiger veröffentlicht und weiterhin über die depotführenden Banken an die Aktionäre versendet. Darüber hinaus ist diese Einberufungsbekanntmachung samt Tagesordnung ab dem Einberufungszeitpunkt auf der Internetseite leicht zugänglich abrufbar. Zum schnellen Themenüberblick wird dort auch eine Kurzfassung der Tagesordnung angeboten.



www.dvbbank.com > Investoren > Hauptversammlung

Weiter enthält die Internetseite „Angaben zu den Rechten der Aktionäre“ gemäß §§ 122 Abs. 2, 126 Abs. 1, 127 und 131 Abs. 1 Aktiengesetz (AktG). Als Service bietet die Bank ihren Aktionären an, einen von der DVB benannten weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter mit der Wahrnehmung ihrer Rechte auf der Hauptversammlung zu bevollmächtigen. Gemäß § 134 Abs. 3 S. 4 AktG bietet die DVB hierzu ein Vollmachtsformular zur elektronischen Übermittlung des Nachweises einer Bevollmächtigung per Telefax oder E-Mail an.

Eine Briefwahl sieht die Satzung der Gesellschaft nicht vor.

Weitere Informationen zu den Themen der Ordentlichen Hauptversammlung 2015 entnehmen Sie bitte dem Kapitel „DVB-Aktie“ auf der Seite 50 dieses Geschäftsberichts.

Regelmäßige Rechnungslegung und unabhängige Abschlussprüfung

In Finanzberichten werden die Aktionäre und die Öffentlichkeit regelmäßig über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der DVB informiert und zwar jeweils in Form von zwei Jahresberichten für ein abgeschlossenes Geschäftsjahr: Der Geschäftsbericht der DVB Bank SE enthält den HGB-basierten Jahresabschluss und der Geschäftsbericht des DVB Bank Konzerns beinhaltet den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss. Beide Abschlüsse werden vom Vorstand aufgestellt. Sie durchlaufen die eingehende Prüfung durch den von der Hauptversammlung bestellten, unabhängigen Abschlussprüfer und werden anschließend vom Aufsichtsrat festgestellt (Jahresabschluss) bzw. gebilligt (Konzernabschluss).

Der SE-Bericht wird in deutscher Sprache auf der Internetseite veröffentlicht und der Konzernbericht wird sowohl in Deutsch als auch in Englisch zum Download auf der Webseite angeboten.



Diese Berichte sind über die Internetseite www.dvbbank.com unter > Investoren >

Veröffentlichungen > Finanzberichte voraussichtlich ab Ende März/Anfang April 2016 zu erreichen.

Unterjährig veröffentlicht die DVB zudem einen Halbjahresfinanzbericht inklusive des verkürzten Konzernabschlusses sowie Zwischenmitteilungen der Geschäftsführung im ersten und im zweiten Halbjahr mit dem Drei- bzw. Neunmonatsergebnis. Auch diese drei Finanzberichte werden nach IFRS erstellt.

Am 25. Juni 2015 wurde Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, von der Ordentlichen Hauptversammlung zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 bestellt. Der Prüfungsauftrag erstreckt sich zum einen auf den von der DVB aufgestellten SE- und Konzernabschluss 2015 und zum anderen auf die etwaige prüferische Durchsicht des verkürzten Abschlusses und Zwischenlageberichts (§ 37w Abs. 5, § 37y Nr. 2 WpHG) zum 30. Juni 2015 und der Konzernzwischenabschlüsse (§ 340i Abs. 4 HGB), die vor der Ordentlichen Hauptversammlung des Jahres 2016 aufgestellt werden.

Instrumente der Unternehmensführung

Integrale Bestandteile der Unternehmensführung sind das Controlling, das Risikomanagement und das Compliance.

Controlling

Dem Vorstand steht ein umfangreiches Controlling-Instrumentarium für seine wertorientierte und integrierte Gesamtbanksteuerung zur Verfügung, was in diesem Zusammenhang die gleichzeitige Berücksichtigung von Ertrags- und Risikodimensionen bedeutet. Dabei geht es in ex-ante-Betrachtungen darum, vorteilhafte von unvorteilhaften Optionen zu trennen. Im Mittelpunkt steht in diesem Zusammenhang die transparente und konsistente Gestaltung von Zielsystemen, Alternativen und Prognosen. Ex-post-Analysen werden dagegen im Rahmen eines systematischen Planungs-, Steuerungs- und Kontrollzyklus durchgeführt. Hier werden konkrete Maßnahmen und Steuerungsmöglichkeiten aufgezeigt, die auf die Besonderheiten der jeweiligen Steuerungsbereiche zugeschnitten sind.

Die aus der risikoadjustierten Profitabilität gewonnenen Erkenntnisse schaffen Transparenz hinsichtlich der im Konzern und in den Steuerungseinheiten erzielten Wertschöpfung. Die interne Messung der einzelnen Steuerungseinheiten wird anhand des Economic Value Added (EVA™) vorgenommen. EVA™ misst die Performance des eingesetzten Risikokapitals. Die Ergebnisse der risikoadjustierten Profitabilität sind für die interne Allokation von Kapital und Ressourcen entscheidend.

Alle Bereiche der DVB sind in das einheitliche System der wertorientierten Steuerung einbezogen. Die Risikodimension kommt neben der Ertragsdimension in allen ex-ante- und ex-post-Analysen zum Tragen.

Zusammengefasst steht für den Konzern die Erreichung von definierten Ertrags- und Kostenzielen bei Aufrechterhaltung der Risikotragfähigkeit und Erfüllung aufsichtsrechtlicher Anforderungen im Mittelpunkt. Das standardisierte Instrumentarium umfasst neben der strategischen Planung und der detaillierten Einjahresplanung auch unterjährig regelmäßig durchgeführte Hochrechnungen auf das Jahresergebnis. Das periodische Management-Informationssystem basiert auf einem integrierten Data-Warehouse. Hinzu kommen fallbezogene Studien und Analysen.

Die Instrumente der DVB sind auch in die Messung der risikoadjustierten Profitabilität im übergeordneten System „Integrierte Risiko- und Kapitalsteuerung im DZ BANK-Konzern“ eingebunden.

Risikomanagement

Der Vorstand der Bank hat ein angemessenes und funktionsfähiges Risikomanagementsystem eingerichtet, das den internen betriebswirtschaftlichen Anforderungen gerecht wird und die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Aufgrund der implementierten Methoden, Modelle, organisatorischen Regelungen und IT-Systeme ist die DVB in der Lage, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und angemessene Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wird regelmäßig intern und extern überprüft.

Das konzernweite Risikomanagementsystem der DVB folgt den gesetzlich und aufsichtsrechtlich kodifizierten Anforderungen und umfasst entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen zur Risikostrategie, Risikotragfähigkeit, Risikosteuerung und Risikoüberwachung sowie ein mehrstufiges Risikofrüherkennungssystem. Neben der Aufbau- und Ablauforganisation betreffen diese Maßnahmen auch die Prozesse zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung sowie Kommunikation der Risiken.

Beim Risikomanagement im engeren Sinn unterscheidet die DVB zwischen operativem und strategischem Risikomanagement. Unter operativem Risikomanagement versteht die Bank die Umsetzung der vom Vorstand vorgegebenen Risikostrategie durch die verschiedenen Geschäftsbereiche. Das strategische Risikomanagement gibt nicht nur die risikopolitischen Leitlinien vor, sondern koordiniert und unterstützt auch den operativen Risikosteuerungsprozess durch übergeordnete Komitees.

Das vom Risikomanagement im engeren Sinn unabhängige Risikocontrolling identifiziert, quantifiziert, limitiert und überwacht die Risiken sowie die Risikoberichterstattung. Mit dem ‚DVB Group Risk Report‘ werden Gesamtvorstand und Aufsichtsrat quartalsweise über Konzernrisiken unterrichtet. Darüber hinaus hat die DVB für alle relevanten Risikoarten Berichtssysteme installiert, die sicherstellen, dass alle Kompetenzträger jederzeit transparente Informationen über die von ihnen verantworteten Risiken erhalten.

Weitere Einzelheiten zum Risikomanagement sind im Chancen- und Risikobericht auf den Seiten 152–153 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

Compliance

Die DVB versteht unter Compliance die Einhaltung von Recht, Gesetz und Satzung, aber auch die Einhaltung des internen Regelwerks sowie der freiwillig eingegangenen Selbstverpflichtungen. Der Vorstand hat Compliance beauftragt, die Einhaltung aufsichtsrechtlicher Vorschriften konzernweit sicherzustellen. Der Verantwortungsbereich von Compliance umfasst daher insbesondere die Bekämpfung von Geldwäsche, Marktmissbrauch/ Marktmanipulation und Korruption, den Datenschutz, die Behandlung von Interessenkonflikten sowie die Einhaltung der Richtlinie über Märkte für Finanzinstrumente. Die Leiterin Compliance legt dem Vorstand und dem Aufsichtsrat gemäß § 33 Abs. 1 S. 2 Nr. 5 WpHG zumindest einmal jährlich einen Compliance-Bericht vor, der sich an den gesetzlichen Anforderungen der §§ 31 ff. WpHG und der MaComp (Mindestanforderungen an Compliance und die weiteren Verhaltens-, Organisations- und Transparenzpflichten nach §§ 31 ff. WpHG) sowie den Anforderungen in MaRisk (Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute) AT 4.4.2 orientiert.

Nachhaltiges wirtschaftliches und soziales Verhalten – das ist ein wesentliches Element der Unternehmenskultur der DVB. Um ein professionelles, einheitliches und vorbildliches Verhalten zu gewährleisten, hat der Vorstand Anfang 2010 (erweitert im Jahr 2012) einen Verhaltenskodex entwickelt, der ebenso gegenüber den Kunden und Geschäftspartnern wie gegenüber allen Kollegen innerhalb der DVB gilt.

Der Verhaltenskodex beschreibt mit vier zentralen Werten das Leitbild der DVB:

- Wir bieten unseren Kunden in allen Marktzyklen professionelle Expertise zu Transportmärkten und Verkehrsmitteln an.
- Wir stehen unseren Kunden weltweit mit maßgeschneiderten Finanzierungen und Servicedienstleistungen zur Verfügung. Unsere Produkte tragen allen relevanten rechtlichen und ethischen Maßstäben Rechnung.
- Wir denken und handeln mit unternehmerischer Weitsicht und Kraft.
- Wir schaffen in der DVB für alle Mitarbeiter ein Arbeitsumfeld, in dem Expertise, Kreativität, Engagement, Teamarbeit und Vielfalt gefördert werden.

Der Verhaltenskodex soll dabei helfen, ethische und rechtliche Herausforderungen bei der täglichen Arbeit zu bewältigen und Orientierung in Konfliktsituationen zu geben.



Der Verhaltenskodex ist auf der Webseite www.dvbbank.com über den Footer im unteren Teil der Seite im Bereich „Compliance“ einsehbar.

An jedem Standort der Bank wurden Compliance-Mitarbeiter ernannt, die direkt der Leiterin Compliance unterstellt sind. Soweit möglich, wurden maschinelle Überwachungssysteme installiert, die potenzielle Verstöße automatisch an die Frankfurter Compliance-Zentrale melden.

Darüber hinaus müssen die lokalen Compliance-Beauftragten potenzielle Verstöße gegen interne Richtlinien und Vorgehensweisen bzw. externe Regelwerke melden.

Alle Mitarbeiter nehmen regelmäßig an Weiterbildungsmaßnahmen zu Compliance-Themen teil. In Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister werden webbasierte Trainings durchgeführt. Pflichtschulungen fanden zu den Themenkreisen Geldwäschebekämpfung, operationelle Risiken, Datenschutz und Datensicherheit, Interessenkonflikte und Verhaltenskodex statt. Darüber hinaus werden regionale Folgeschulungen zur Geldwäschebekämpfung und Anti-Korruption als Gruppenveranstaltungen durchgeführt. In diesen setzt die Bank einen entsprechenden Schulungsfilm ein, informiert über spezielle regionale Anforderungen und gibt Gelegenheit zur Diskussion über diese Lerninhalte.

Nachhaltigkeit impliziert verantwortungsvolles Handeln – wirtschaftlich, ökologisch (environment), sozial (social) und hinsichtlich der Unternehmensführung (governance).

Die DVB ist sich ihrer vielfältigen Rolle in der Gesellschaft bewusst: Wir sind ein global tätiger Kreditgeber und Berater für die Transportbranche, Teilnehmer an den globalen Finanzmärkten, internationaler Arbeitgeber, Kunde von Dienstleistern, Beratern und Lieferanten und Corporate Citizen. Mit unserer international ausgelegten Geschäftstätigkeit und aufgrund unseres langjährigen wirtschaftlichen Erfolgs leisten wir einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag.

Um sowohl diesen Leistungsbeitrag als auch unsere langfristige Geschäftsentwicklung in allen Marktsituationen nachhaltig zu sichern und auszubauen, wollen wir unsere Unternehmenskultur und -strategie noch stärker an ethischen, sozialen und ökologischen Werten ausrichten.

Aus diesem Grund hat der Vorstand das Nachhaltigkeitsthema im Sommer 2015 bei unserem Vorstandsmitglied Bertrand Grabowski, unter anderem zuständig für Aviation Finance und Land Transport Finance, verankert. Gleichzeitig wurde ein internes Projektteam mandatiert, das derzeit aus Mitarbeitern von Group Compliance, Group Corporate Communications, Group Human Resources, Group Legal sowie dem Transaction Management besteht.



Ziel der Projektarbeit ist es, 2016 und in den Folgejahren konkrete soziale und ökologische Themen noch stärker in das Bewusstsein der Kollegen, in unsere Unternehmenskultur und in die Strategie der Bank zu integrieren. Wir wollen dazu ein auf die Bank zugeschnittenes, ganzheitliches Nachhaltigkeitsprogramm entwickeln, durch das wir bestehende Aktivitäten stärken und neue Initiativen identifizieren können.

Erste Meilensteine konnten erreicht werden: Im Oktober 2015 begannen wir mit der Zusammenarbeit mit aireg (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V., Seite 47) und Anfang 2016 wurden die Leitlinien für unser soziales Engagement verabschiedet (Seite 44).

Außerdem wird sich die Bank zeitnah dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex verpflichten – die dazu notwendige Abgabe einer Entsprechenserklärung ist für 2016 oder 2017 geplant.



Informationen zum Deutschen Nachhaltigkeitskodex finden Sie unter www.deutscher-nachhaltigkeitskodex.de.

Hier die wesentlichen Nachhaltigkeitskennzahlen der DVB: ①

① Nachhaltigkeitskennzahlen

	2015	2014	%
Verantwortungsvolle Unternehmensführung			
Compliance-Schulungen (Teilnahmequote, %)	100,0	100,0	–
Soziale Verantwortung			
Mitarbeiter im aktiven Beschäftigungsverhältnis	609	581	4,8
davon männlich	361	350	3,1
davon weiblich	248	231	7,4
Durchschnittliche relevante Berufserfahrung (Jahre)	13,1	13,2	–0,8
Nationalitäten im Konzern	41	39	5,1
Mitarbeiter in Teilzeit (%)	10,8	10,5	0,3 pp
davon männlich (%)	1,6	1,9	–0,3 pp
davon weiblich (%)	9,2	8,6	0,6 pp
Mitarbeiterbindung (Beschäftigungsdauer > fünf Jahre, %)	60,1	63,2	–3,1 pp
Fluktuation/Quote der Eigenkündigungen (%)	3,7	5,0	–1,3 pp
Krankheitsquote (deutsche Standorte, %)	3,2	2,6	0,6 pp
Mitarbeitergespräche (Teilnahmequote, %)	100,0	100,0	–
Frauen in Führungspositionen in der DVB Bank SE (%)	26,9	24,3	2,6 pp
Ökologische Verantwortung			
Strom- und Wärmeverbrauch (kWh)	2.452.998,1	2.275.511,2	7,8
Strom- und Wärmeverbrauch (kWh) pro Mitarbeiter	4.027,9	3.916,5	2,8
Papierverbrauch (kg)	21.033,9	20.843,6	0,9
Papierverbrauch (kg) pro Mitarbeiter	34,5	35,9	–3,9
Wasserverbrauch (m³)	19.531,1	19.120,9	2,1
Wasserverbrauch (m³) pro Mitarbeiter	32,1	32,9	–2,4

Um unser fokussiertes Geschäftsmodell in zyklischen und teilweise auch unbeständigen Märkten kontinuierlich erfolgreich umsetzen zu können, ist es wichtig, proaktiv alle Risiken zu identifizieren, denen wir ausgesetzt sind. Durch sehr differenzierte Instrumente im Controlling, Risikomanagement und Compliance stellen wir sicher, dass alle gesetzlichen, regulatorischen und satzungsmäßigen Vorschriften eingehalten werden.

Unser Group Compliance verantwortet dabei die Bekämpfung von Geldwäsche und Marktmissbrauch/-manipulation, die Sicherstellung des Datenschutzes, die Behandlung von Interessenkonflikten und die Einhaltung der Richtlinie über Märkte der Finanzinstrumente sowie neu hinzukommenden Anforderungen aus den Mindestanforderungen an das Risikomanagement.

Förderung eines fairen und transparenten Wettbewerbs

Die Förderung eines fairen und transparenten Wettbewerbs – das ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Geschäftsphilosophie, der durch klare und strenge Compliance-Richtlinien untermauert wird:

- Regeln zur Förderung eines fairen und transparenten Wettbewerbs (Conflict of Interest Policy)
- Regeln zur Bekämpfung von Korruption (Anti-Corruption and Bribery Policy)
- Regelungen bezüglich der Annahme von Geschenken und Gefälligkeiten (Gifts and Gratuities Policy)
- Verfahren zur Meldung etwaiger Unregelmäßigkeiten (Whistleblowing Policy)

Unser Verhaltenskodex, der 2016 vor dem Hintergrund von Nachhaltigkeitsaspekten überarbeitet wird, sichert und vertieft das Verständnis und das Bewusstsein unserer Mitarbeiter sowohl für regelkonformes als auch für ethisch einwandfreies Verhalten. Wir sind stolz auf unsere erfahrenen und effektiv arbeitenden Mitarbeiter, die in der Lage sind die Selbstverpflichtung zu vorbildlichem Verhalten gegenüber Kunden, Geschäftspartnern, Investoren und Kollegen auch zu leben.



Der Verhaltenskodex ist auf unserer Website www.dvbbank.com über den Footer im unteren Teil der Seite im Bereich „Compliance“ einsehbar.

Compliance- und rechtsspezifische Schulungen

Regelmäßig absolvieren unsere Mitarbeiter Schulungen zu den Themen:

- Geldwäsche und Betrugsprävention
- Verhaltenskodex
- Management operationeller Risiken
- Datensicherheit
- Umgang mit Interessenskonflikten

Diese Schulungen sind teils gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben, teils sind sie in unserem Verhaltenskodex verankert. Die Trainings dienen dazu, unsere Mitarbeiter für solche Themen zu sensibilisieren, die im Tagesgeschäft und in der Zusammenarbeit mit Kunden wichtig sind. Gleichzeitig machen sie alle Mitarbeiter auf ihre rechtlichen Pflichten aufmerksam und erläutern die Verhaltenserwartungen des Vorstands. So gewährleisten wir für unsere Kunden hohe Servicestandards.

Bis Ende 2015 wurden 100 % der teilnahmepflichtigen Mitarbeiter zu den genannten Themenschwerpunkten geschult.

Darüber hinaus bietet die Bank den Mitarbeitern auch freiwillige Schulungen zu den Themenbereichen „Recht“ und „Dokumentation“ an. Ziel dieser Schulungen ist die Stärkung unserer Inhouse-Expertise. Zum einen werden Themen behandelt, die bereichsübergreifend für alle Transport Finance-Bereiche von Bedeutung sind und zum anderen stehen auch schiffahrts-, luftverkehrs- und landtransportspezifische Fragestellungen auf dem Programm.

Konzipiert werden diese Weiterbildungsmaßnahmen von

- Group Legal in Absprache mit den Experten der Transport Finance-Bereiche,
- zugelassenen Kanzleien oder
- der Loan Market Association, bei der die DVB Mitglied ist.

Die Schulungsmaterialien werden über das Intranet als Video, Webinar oder Präsentation zur Verfügung gestellt und fortwährend ergänzt.

Faires Verhalten

Ein wichtiger Fokus der Compliance-Arbeit liegt auf dem fairen Verhalten von Führungskräften der Bank gegenüber Kunden, was aufsichtsrechtlich zu gewährleisten ist. Es gilt, entsprechende Risiken zu identifizieren und zu minimieren und darüber hinaus notwendige Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Hintergrund dieser Entwicklung sind die Erfahrungen aus der Finanzkrise: Nicht immer erwiesen sich die Produkte oder die Auskünfte, die Kunden erhielten, als geeignet oder richtig. Führungskräfte sollen deshalb einen Überblick über alle relevanten Geschäftsbereiche haben – nicht nur über solche, für die sie direkt verantwortlich sind.

Verantwortungsvolle Unternehmensführung

Die Bank setzt sich dafür ein, dass ihre Führungskräfte dieser Verantwortung gerecht werden, und hat deshalb zusätzlich zu den bestehenden Richtlinien und Vorgehensweisen – wie dem Verhaltenskodex – ein entsprechendes Fortbildungs- und Informationsangebot für Führungskräfte zusammengestellt. Mögliche Problemstellungen werden identifiziert und proaktiv angegangen. Derzeit wird dieses Programm weltweit ausgerollt. Auch die Erfahrungen anderer Unternehmen werden für unsere betriebliche Praxis nützlich sein.

Verlässliche und langfristige Zusammenarbeit mit unseren Kunden

Zum 31. Dezember 2015 hatte die DVB weltweit 608 Kunden/Kundengruppen (Vorjahr: 608). Die meisten unserer Kunden domizilieren in Europa (48,5 %), gefolgt von Nordamerika mit 19,9 % und Asien mit 18,0 %.

Unsere Kunden/Kundengruppen verteilen sich wie folgt auf die Geschäftsbereiche:

- Shipping Finance mit 47,8 % der Kunden (Vorjahr: 46,1 %)
- Aviation Finance mit 24,5 % der Kunden (Vorjahr: 25,2 %)
- Offshore Finance mit 8,1 % der Kunden (Vorjahr: 8,4 %)
- Land Transport Finance mit 7,2 % der Kunden (Vorjahr: 7,4 %)
- ITF Suisse mit 7,1 % der Kunden (Vorjahr: 7,1 %)
- Investment Management mit 2,0 % der Kunden (Vorjahr: 2,1 %)
- nicht mehr strategiekonforme Auslauf- und Abbauportfolien mit 3,3 % der Kunden (Vorjahr: 3,8 %)

Die DVB verfolgt ein zyklusneutrales Geschäftsmodell mit Finanzierungs- und Beratungsleistungen und erweist sich für die Kunden als verlässlicher Partner – auch in einem anhaltend

schwierigen Marktumfeld. Dies stärkt die Vertrauensbasis und entwickelt die Intensität unserer Kundenbeziehungen langfristig weiter.

So begleiten wir unsere Kunden im Transport Finance und im Investment Management langfristig bei ihren Finanzierungsprojekten. Zum 31. Dezember 2015 standen wir 52,6 % unserer Kunden seit über fünf Jahren mit unserer Dienstleistungspalette zur Verfügung (Vorjahr: 51,6 %). Die Kundenbeziehungen bestehen in den Geschäftsbereichen Transport Finance und Investment Management insgesamt zu

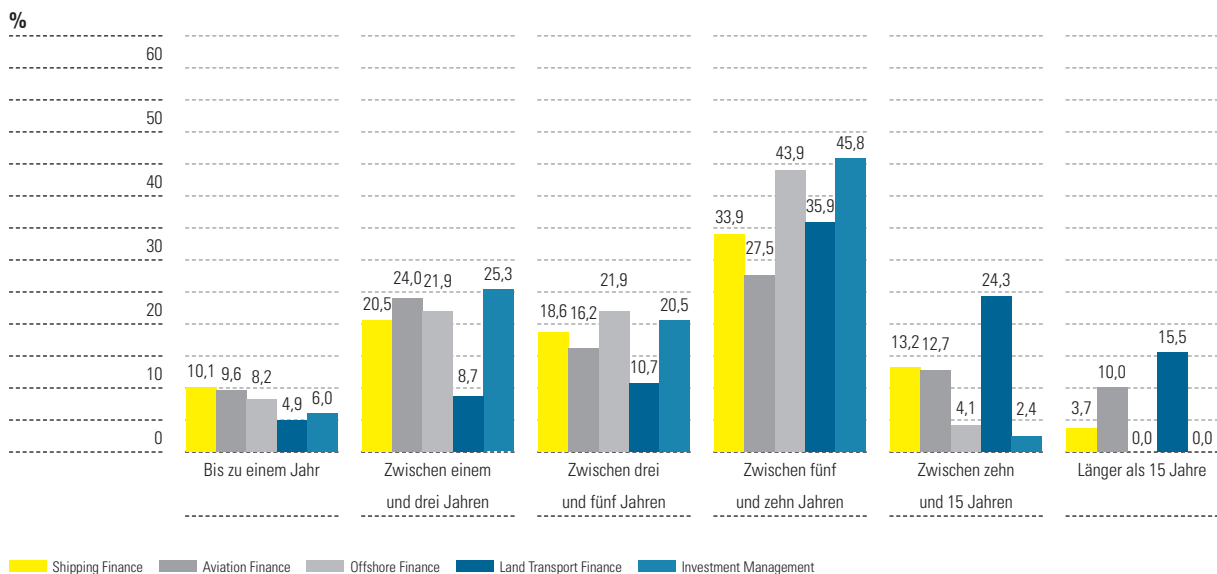
- 9,1 % seit weniger als einem Jahr,
- 20,6 % zwischen einem und drei Jahren,
- 17,7 % zwischen drei und fünf Jahren,
- 34,3 % zwischen fünf und zehn Jahren,
- 12,6 % zwischen zehn und 15 Jahren und
- 5,7 % seit 15 Jahren und länger.

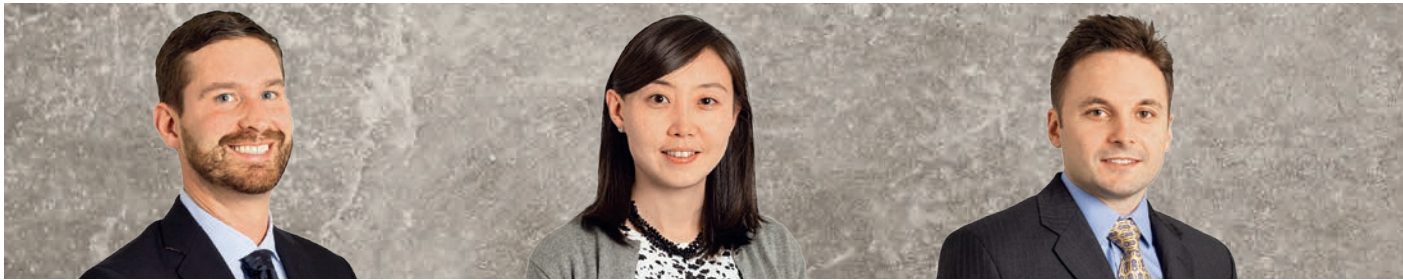
Die Dauer der Kundenbeziehungen gestaltet sich in den einzelnen Geschäftsbereichen durchaus unterschiedlich, wobei darauf hinzuweisen ist, dass die Geschäftstätigkeit von Investment Management erst im Jahr 2001 begann. Offshore Finance besteht erst seit Anfang 2013 als eigenständiger Geschäftsbereich und betreut die bisherigen Offshore-Finanzierungsaktivitäten von Shipping Finance. ①

2015 wurden wir für folgende Transaktionen ausgezeichnet:

- Commercial Loan Deal of the Year (Airfinance Journal, Mai 2015)
- Rail Finance Deal of the Year – Europe (Global Transport Finance, Dezember 2015)

① Dauer der Kundenbindung in den Geschäftsbereichen

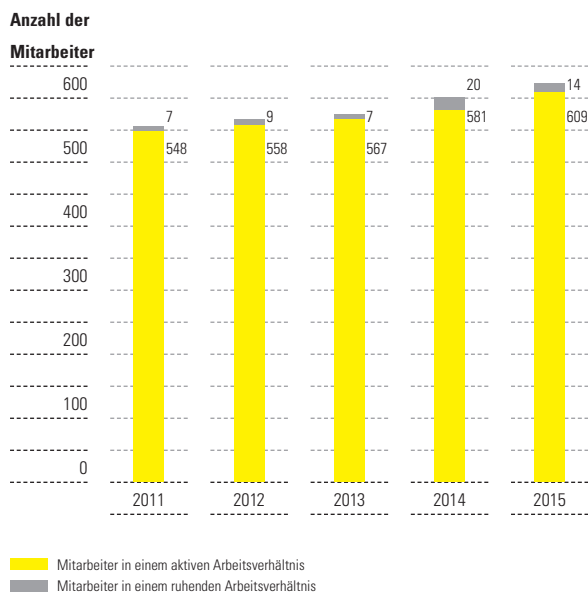




Personalbestand

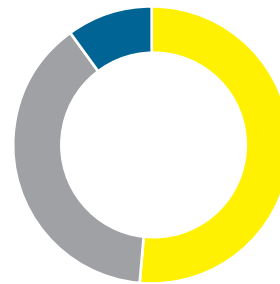
Nachdem der Personalbestand 2014 um 14 Mitarbeiter (2,5 %) gestiegen war, erhöhte sich die Zahl der in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis arbeitenden Mitarbeiter im Berichtsjahr um 28 Kollegen (4,8 %) auf insgesamt 609 Mitarbeiter. Nicht berücksichtigt wurden dabei jene 14 Mitarbeiter, die in einem ruhenden Arbeitsverhältnis beschäftigt sind, sich also insbesondere in der Freiphase der Altersteilzeit, im Mutterschutz oder in der Elternzeit befanden. Der hier abgebildete Personalbestand der Jahre 2011 bis 2015 enthält auch die Mitarbeiter unserer Tochtergesellschaft LogPay Financial Services GmbH. ①

① Personalbestand 2011–2015



Die steigenden Mitarbeiterzahlen der vergangenen Jahre sind maßgeblich dem deutlich erhöhten Arbeitsaufwand aufgrund zunehmender rechtlicher und regulatorischer Anforderungen geschuldet. Dieser Mehraufwand musste durch zusätzliches Personal aufgefangen werden. Diese Tendenz setzte sich auch 2015 fort und zeigt sich insbesondere in der Personalbemessung für die Servicebereiche, die mit 235 Mitarbeitern um 6,3 % höher lag als im Vorjahr (Jahresende 2014: 221 Mitarbeiter). ②

② Verteilung der 609 Mitarbeiter auf Geschäftsbereiche

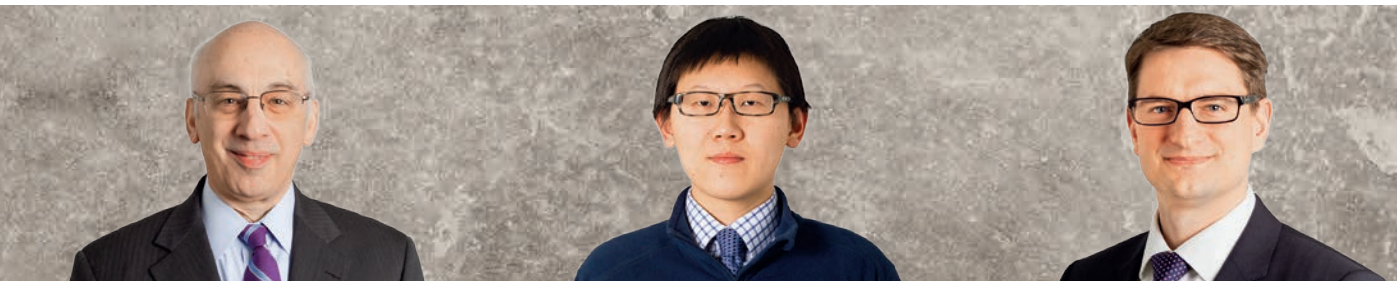


■ **Transport Finance/Investment Management 314 (+10 Personen)**

■ **Servicebereiche 235 (+14 Personen)**

■ **LogPay Financial Services 60 (+4 Personen)**

Soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern



Nationalitäten und Einsatz an internationalen Standorten

Das Geschäftsmodell der Bank ist in jeder Weise international ausgelegt. Daher ist Diversity-Management für uns seit Langem

gelebte Praxis. Dies zeigte sich erneut an den Nationalitäten der Mitarbeiter: Konzernweit beschäftigten wir im Berichtsjahr Personen mit insgesamt 41 verschiedenen Staatsangehörigkeiten; im Kerngeschäft Transport Finance gehörten unsere Mitarbeiter 30 verschiedenen Nationalitäten an. ①

① Nationalitäten 2015

	Konzern		Transport Finance/ Investment Management	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Deutsch	261	42,9	56	17,8
Niederländisch	74	12,1	57	18,2
Britisch	72	11,8	51	16,2
Singapurisch	39	6,4	30	9,6
US-amerikanisch	29	4,8	22	7,0
Norwegisch	20	3,3	17	5,4
Griechisch	19	3,1	16	5,1
34 weitere Nationalitäten in der DVB	95	15,6	–	–
23 weitere Nationalitäten im Transport Finance/Investment Management	–	–	65	20,7
Insgesamt	609	100,0	314	100,0



Zum Jahresende 2015 waren 329 der in einem aktiven Arbeitsverhältnis befindlichen Mitarbeiter an einem Auslandsstandort eingesetzt, also in den internationalen Verkehrsmärkten und nah an den Kunden der Bank (2014: 320 Mitarbeiter). Die Zahl der in einem aktiven Arbeitsverhältnis befindlichen Mitarbeiter an den deutschen Standorten (Frankfurt am Main und Hamburg) lag mit 280 Mitarbeitern 7,3 % über dem Vorjahreswert (2014: 261 Mitarbeiter). ①

Charta der Vielfalt

Die DVB-interne Zusammenarbeit gestaltet sich in international besetzten Büros und in multinational und multikulturell zusammengesetzten Arbeits- und Projektteams. Dieser Mix bewirkt auf ganz natürliche Weise einen respektvollen Umgang miteinander und mündet darin, dass wir die Zusammenarbeit mit Kollegen anderer Kulturkreise als Selbstverständlichkeit zu leben lernen.

Es ist unsere positive Diversity-Kultur, die überzeugend auf Kunden und Geschäftspartner wirkt. Vor diesem Hintergrund haben wir uns bereits 2007 der Unternehmensinitiative „Charta der Vielfalt“ angeschlossen und uns damit verpflichtet, die Vielfalt in unserer Belegschaft weiter aktiv zu fördern.

① Verteilung der aktiven Mitarbeiter nach Standorten

	Konzern			Transport Finance/ Investment Management		
	2015	2014	%	2015	2014	%
Frankfurt am Main und Hamburg	280	261	7,3	49	44	11,4
London	101	93	8,6	73	68	7,4
Amsterdam	67	64	4,7	56	54	3,7
Restliches Europa	35	38	-7,9	30	34	-11,8
Europa	483	456	5,9	208	200	4,0
New York	39	41	-4,9	34	36	-5,6
Curaçao	22	22	-	17	17	-
Nord- und Südamerika	61	63	-3,2	51	53	-3,8
Singapur	60	58	3,4	50	47	6,4
Tokio	5	4	25,0	5	4	25,0
Asien	65	62	4,8	55	51	7,8
Insgesamt	609	581	4,8	314	304	3,3



Demografie-Management

Die Bevölkerungen und die Belegschaften der Unternehmen werden durchschnittlich immer älter. Die Veränderungen in der Altersstruktur sind in allen Industrieländern, in denen die DVB vertreten ist, vergleichbar. Im Demografie-Management gilt es, die Altersentwicklung als langfristigen Trend zu erkennen, als Herausforderung für die Bank anzunehmen und konstruktiv zu lösen.

Die Verteilung nach Alter und Geschlecht stellte sich in der DVB zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres wie folgt dar: ①

Ende 2015 waren von den insgesamt 609 Mitarbeitern 361 männlichen und 248 weiblichen Geschlechts (Vorjahr: 581 Mitarbeiter – davon waren 350 männlich und 231 weiblich).

- 23,8% der Mitarbeiter waren über 50 Jahre alt (Vorjahr: 21,9%).
- 33,9% der Mitarbeiter waren zwischen 40 und 49 Jahre alt (Vorjahr: 36,1%).
- 32,3% der Mitarbeiter waren zwischen 30 und 39 Jahre alt (Vorjahr: 33,4%).
- 10,0% der Mitarbeiter waren unter 30 Jahre alt (Vorjahr: 8,6%).

Angesichts der hohen Arbeitsbelastung und der ständig neuen Herausforderungen stellt sich die Frage, wie wir diese erfahrenen Mitarbeiter langfristig motivieren und an die DVB binden können. Hier knüpft unser Inhouse-Training-Konzept an, denn durch die Schaffung und nachhaltige Einbindung vielfältiger Lernmöglichkeiten sichern wir uns die Einsatzfähigkeit und das Engagement unserer Mitarbeiter.

① Altersstruktur und Geschlechtsverteilung 2015

	Männlich		Weiblich		Insgesamt	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Unter 30 Jahren	36	10,0	25	10,1	61	10,0
30 bis 34 Jahre	42	11,6	38	15,3	80	13,1
35 bis 39 Jahre	67	18,6	50	20,2	117	19,2
40 bis 44 Jahre	56	15,5	46	18,5	102	16,8
45 bis 49 Jahre	66	18,3	38	15,3	104	17,1
50 bis 54 Jahre	54	14,9	24	9,7	78	12,8
55 Jahre und älter	40	11,1	27	10,9	67	11,0
Insgesamt	361	100,0	248	100,0	609	100,0



Vielfalt auf den Führungsebenen

Mit dem „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst“ hat die deutsche Bundesregierung im März 2015 eine Frauenquote gesetzlich verankert. In Übereinstimmung mit dem Gesetz hat die DVB Bank SE als börsennotiertes und drittelmitbestimmtes Unternehmen folgende Zielgrößen festgelegt, die zunächst bis zum 30. Juni 2017 gelten:

- Aufsichtsrat – 11 % Frauenquote
Da die nächste ordentliche Wahl zum Aufsichtsrat erst in der Hauptversammlung 2019 ansteht, wird es im Gremium nur im Falle eines außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts eines Mitglieds eine Veränderung geben.

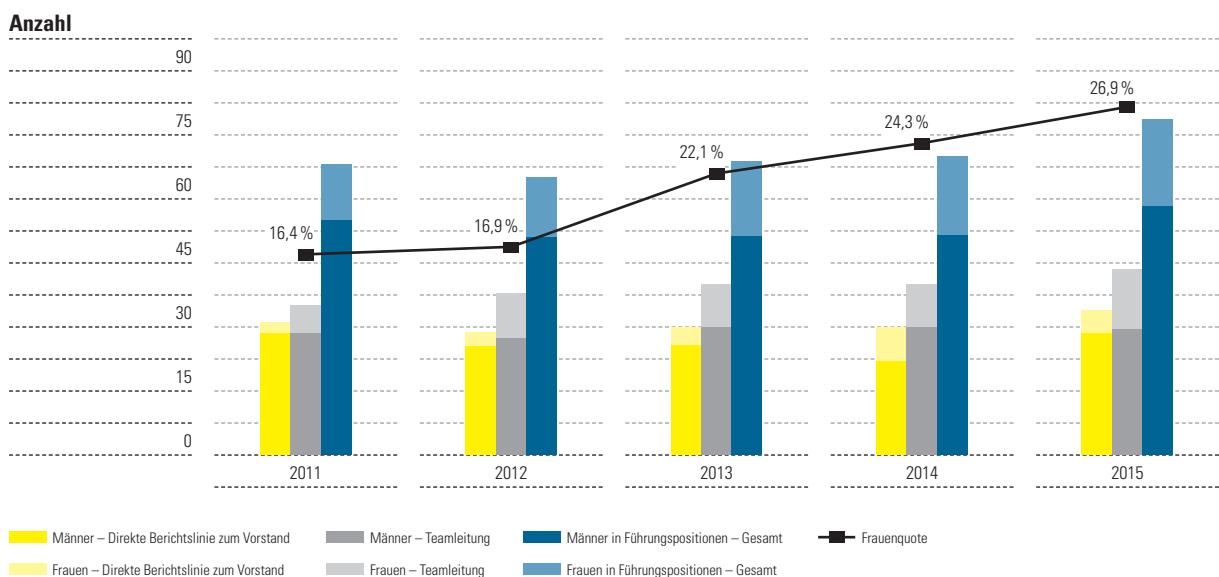
Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl legte sein Amt als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der DVB Bank SE mit Wirkung um 31. Oktober 2015 nieder. Mit amtsgerichtlichem Beschluss vom 23. Februar 2016 wurde Frau Dr. Kirsten Siersleben (Abteilungsleiterin Generalsekretariat der DZ BANK AG) zum 1. März 2016 als neue Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat bestellt.

Damit erhöhte sich die tatsächliche, über die definierte Zielgröße hinausgehende Frauenquote im Aufsichtsrat der DVB Bank SE zum 1. März auf 22 %.

- Vorstand – 0 % Frauenquote
Es ist keine frühzeitigere Erhöhung möglich, außer im Falle des außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts eines Vorstandsmitglieds oder der Ernennung eines vierten Vorstandsmitglieds.
- Erste Führungsebene – 19 % Frauenquote
Es ist keine frühzeitigere Erhöhung möglich, außer im Falle des außerordentlichen Ausscheidens/Rücktritts einer Führungskraft oder der Schaffung zusätzlicher Stellen auf dieser Ebene.
- Zweite Führungsebene – 33 % Frauenquote
Der Vorstand hat darauf verzichtet, die niedrigere Mindestquote von 30 % als Ziel zu setzen und entschieden, am bereits höheren Frauenanteil festzuhalten.

Diese Zielgrößen entsprechen den zum 30. September 2015 tatsächlich erreichten Quoten in der DVB Bank SE.

1 Entwicklung der Frauenquote 2011 – 2015





Zum 31. Dezember 2015 arbeiteten 78 Mitarbeiter auf den ersten beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstand und waren diesem entweder direkt unterstellt oder als Teamleiter tätig. Von diesen Führungspositionen waren 21 Stellen mit Frauen (entspricht 26,9 %) und 57 Stellen mit Männern (entspricht 73,1 %) besetzt. Der Frauenanteil auf den Führungsebenen liegt damit leicht über dem Vorjahresniveau (Ende 2014: 70 Mitarbeiter auf den beiden oberen Führungsebenen; davon 17 Positionen mit Frauen besetzt, entspricht 24,3 %). Diese Werte beziehen sich nur auf die DVB Bank SE. ❶

Mitarbeiterbindung

Die Bindung der Mitarbeiter an die DVB ist stark ausgeprägt: Zum 31. Dezember 2015 waren 366 Mitarbeiter länger als fünf Jahre bei der DVB beschäftigt, das entspricht 60,1 % der Belegschaft (Vorjahr: 367 Mitarbeiter bzw. 63,2 %). ❷

Die Quote der auf Eigenkündigungen beruhenden Fluktuation ist weiterhin niedrig und lag 2015 bei 3,7 % (Vorjahr: 5,0 %).

❷ Mitarbeiterbindung 2015 – gemessen an der Beschäftigungsdauer

	Männlich		Weiblich		Insgesamt	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Weniger als fünf Jahre	136	37,7	107	43,2	243	39,9
Mehr als fünf Jahre	113	31,3	71	28,6	184	30,2
Mehr als zehn Jahre	63	17,5	29	11,7	92	15,1
Mehr als 15 Jahre	24	6,6	19	7,7	43	7,1
Mehr als 20 Jahre	8	2,2	11	4,4	19	3,1
Mehr als 25 Jahre	12	3,3	8	3,2	20	3,3
Mehr als 30 Jahre	5	1,4	3	1,2	8	1,3
Insgesamt	361	100,0	248	100,0	609	100,0



Berufserfahrung der Mitarbeiter

Berufserfahrung im Transport Finance oder generell in der globalen Transportbranche – das ist ein wesentlicher Indikator für die hohe Expertise unserer Mitarbeiter. Im Kerngeschäft der DVB (Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance, Land Transport Finance, Corporate Finance und Investment Management) blieb die relevante branchenspezifische Erfahrung unserer Mitarbeiter mit durchschnittlich 13,1 Jahren weiter auf hohem Niveau (Vorjahr: durchschnittlich 13,2 Jahre). 39,2 % unserer Mitarbeiter weisen sogar eine 15-jährige und 24,4 % eine 20-jährige relevante Berufserfahrung auf (Vorjahr: 37,6 % bzw. 20,5 %). ¹

Work-Life-Balance

Es ist ein zentrales Ziel unserer Personalpolitik, die Zufriedenheit und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter langfristig zu erhalten. Daher schaffen wir Rahmenbedingungen, in denen Berufs- und Privatleben in verschiedenen Lebenssituationen miteinander vereinbar sind. Flexibilität ist für uns daher ein wesentlicher Baustein der Work-Life-Balance.

¹ Relevante Berufserfahrung

	2015		2014	
	Durchschnittliche relevante Berufserfahrung (Jahre)	Mitarbeiter, die mehr als zehn Jahre im Transport Finance-Bereich tätig sind (%)	Durchschnittliche relevante Berufserfahrung (Jahre)	Mitarbeiter, die mehr als zehn Jahre im Transport Finance-Bereich tätig sind (%)
Shipping Finance	11,8	53,8	11,7	50,5
Aviation Finance	14,2	64,3	14,2	64,0
Offshore Finance	13,4	70,0	15,3	70,0
Land Transport Finance	14,5	75,0	15,2	71,4
Corporate Finance	12,7	58,3	11,0	54,5
Investment Management	15,4	72,2	16,1	73,7
ITF Suisse	15,9	75,0	15,2	66,7
Insgesamt	13,1	61,2	13,2	58,5

² Anzahl der Teilzeit- und Vollzeitmitarbeiter

	2015			2014		
	Männlich	Weiblich	Insgesamt	Männlich	Weiblich	Insgesamt
Arbeitnehmer mit flexibler Arbeitszeit						
Teilzeitarbeitnehmer	10	56	66	11	50	61
Vollzeitarbeitnehmer	351	192	543	339	181	520
Insgesamt	361	248	609	350	231	581
Arbeitnehmer im Sabbatical	–	–	–	–	–	–
Arbeitnehmer in Altersteilzeit (aktiv)	3	–	3	4	–	4
Arbeitnehmer in Altersteilzeit (passiv)	3	1	4	5	2	7



Die DVB fördert aus diesem Grund neben der flexiblen Arbeitszeit auch verschiedene Teilzeitleösungen, wo immer möglich und sinnvoll. Zum Ende des Berichtsjahres ist die Zahl der Teilzeitbeschäftigten von 61 auf 66 Mitarbeiter gestiegen. Der Anteil an der Gesamtbelegschaft der DVB betrug damit 10,8 %, oder auch 56 Mitarbeiterinnen und zehn Mitarbeiter (Vorjahr: 10,5 % bzw. 50 Mitarbeiterinnen und elf Mitarbeiter). Weitere Möglichkeiten wie Eltern- und Altersteilzeit sind in innerbetrieblichen Vereinbarungen geregelt. ²

Nachhaltiges Personalmanagement

Im Jahr 2015 gab es zwei zentrale Schwerpunkte in der Personalarbeit: Angesichts eines weitgehend stabilen Personalbestandes lag ein Fokus auf der Integration der neu hinzugekommenen Mitarbeiter sowie der Kollegen, die innerhalb der DVB den Standort gewechselt haben. Ein anderer wesentlicher Aspekt unserer Arbeit war die Unterstützung unserer Führungskräfte bei der Qualifizierung und Weiterentwicklung ihrer Mitarbeiter.

Personalbeschaffung

Bei der Besetzung offener Stellen suchen wir in erster Linie erfahrene Spezialisten, sei es im Transport Finance oder in unseren Servicebereichen. Daher führen wir die Personalsuche weitgehend mit Hilfe von Personalberatern durch. Positiv ist, dass wir im Transport Finance zunehmend Stellen auf Empfehlung eigener Mitarbeiter oder auf Basis von Initiativbewerbungen besetzen können. Für unser Traineeprogramm benötigen wir keinerlei Personalbeschaffungsmaßnahmen, da sich ausreichend qualifizierte Kandidaten direkt bei uns bewerben.

Die Ausrichtung der DVB auf Vielfalt/Diversity spiegelt sich auch im Rahmen der Personalbeschaffung wider. Soweit im Rahmen der Personalauswahl möglich, zielen wir darauf ab, an all unseren Standorten eine heterogene Personalstruktur im Hinblick auf Nationalität, Alter und Geschlecht zu fördern.

Personalentwicklung

Das Unternehmensumfeld der DVB bringt ständig neue und komplexe Fragestellungen hervor, mit denen unsere Organisation umgehen muss. Die Personalentwicklung soll unsere Mitarbeiter und Vorgesetzte bei der Bewältigung dieser Herausforderungen unterstützen.

Das jährliche Mitarbeiterentwicklungsgespräch ist eines unserer zentralen Entwicklungsinstrumente. Es ist für alle Beteiligten verpflichtend und wird zu 100 % durchgeführt. Dieses Gespräch bietet eine Plattform für einen offenen Dialog zwischen dem Vorgesetzten und dem Mitarbeiter über die Fähigkeiten, Kompetenzen und den Entwicklungsbedarf des Mitarbeiters. Group Human Resources stellt den Vorgesetzten hierzu einen bewusst schlang gehaltenen Gesprächsleitfaden zur Verfügung. Dieser Leitfaden fungiert als Orientierungshilfe zur Strukturierung des Gesprächs und bietet Raum für darüber hinausgehende Themen. Im Leitfaden werden die Entwicklungsmaßnahmen des Mitarbeiters festgehalten und von Mitarbeiter und Vorgesetztem mit Unterstützung der Personalabteilung umgesetzt.

Entwicklungsmaßnahmen sind vielfältig und umfassen zum Beispiel das Lernen von Kollegen, das Lernen aus Feedback oder die Teilnahme an internen oder externen Trainings. Wir bieten beispielsweise Inhouse-Trainings zu Präsentationstechnik, Verhandlungstechnik, Arbeitsorganisation, MS Office-Anwendungen und Projektmanagement an, um Mitarbeitern und Führungskräften gezielt praktische Werkzeuge und Techniken für die tägliche Arbeit an die Hand zu geben. Auch legen wir Wert darauf, dass unsere Entwicklungsmaßnahmen möglichst passgenau zugeschnitten sind – auf die Bedürfnisse der Bank und des Einzelnen.

Neben dem Mitarbeitergespräch gibt es den davon bewusst getrennten Prozess zur Festsetzung der Bonuszahlung, an dem alle außertariflichen Mitarbeiter in Deutschland und alle Mitarbeiter an unseren ausländischen Standorten teilnehmen, die über einen Titel verfügen (Assistant Vice President, Vice President, Senior Vice President und Managing Director). Die Festlegung der Bonuszahlung basiert auf der Erreichung konkreter quantitativer und/oder qualitativer Ziele, die zuvor einvernehmlich in Zielvereinbarungen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern fixiert werden.

Aufgrund der Komplexität des internationalen Finanzierungs- und Beratungsgeschäfts bilden wir keine Auszubildenden aus. Allerdings führen wir seit vielen Jahren unser Traineeprogramm erfolgreich durch. Das 18-monatige Programm umfasst alle wesentlichen Aspekte unseres Transport Finance-Geschäfts, das Relationship Management ebenso wie die Kreditsachbearbeitung.

Fachliche Qualifizierung im Bereich Corporate Finance

Neben der reinen Kreditvergabe wollen wir unseren Kunden auch als Partner für Corporate Finance-Dienstleistungen zur Seite zu stehen. 2015 führte die Bank daher eine umfangreiche Corporate-Finance-Qualifizierungsinitiative für die Kundenbetreuer im Shipping Finance durch – und zwar mit Hilfe von FitchLearning, einem renommierten internationalen Anbieter für Trainings im Finanzsektor.

Diese maßgeschneiderte Initiative bestand aus zwei mehrtägigen Trainingsmodulen:

- Im ersten Modul vermittelte ein fachlich versierter Trainer die theoretischen Corporate Finance-Grundlagen für den Schifffahrtssektor. Anschließend konnten die Teilnehmer ihr Wissen anhand von Fallbeispielen aus dem Schifffahrtssegment praktisch anwenden.
- Das zweite Modul baute auf diesem Wissen auf und half unseren Relationship Managern anhand von praktischen Beispielen die Umsetzung in der täglichen Praxis zu üben. Darüber hinaus reflektierten die Teilnehmer die Rolle des strategischen Beraters unserer Kunden.

Führungskräfteentwicklung

Im Jahr 2011 wurde eine Managementumfrage mit allen DVB-Mitarbeitern, die als Senior Vice President oder als Managing Director tätig waren, durchgeführt. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass die beständige Weiterqualifizierung des Managements ein wesentlicher Aspekt unserer Personalarbeit ist. So äußerten die Befragten den Wunsch nach einer proaktiven Personalentwicklung und nach Entwicklungsperspektiven, auch jenseits klassischer Karrieren.

Wir wollen die der einzelnen Führungskraft obliegende Verantwortung für Mitarbeiterführung, -training und -entwicklung nicht zentralisieren, sondern die Führungskraft für ihre Führungsaufgabe besser ausstatten. Daher haben wir bereits 2013 eine Schulung für Führungskräfte entwickelt, damit die Entwicklungsinstrumente zielgerecht eingesetzt werden können.

Das mehrtägige Training konzentriert sich auf folgende Kernthemen und Wege zur praktischen Umsetzung:

- Feedback geben und erhalten
- Talente entdecken und deren Entwicklung fördern
- Coaching von Mitarbeitern
- Eigene Entwicklung gestalten

Nach den positiven Rückmeldungen der Teilnehmer und mit Unterstützung des Vorstands wiederholten wir das Training für weitere Führungskräfte in den Jahren 2014 und 2015. Bei Bedarf bieten wir das Training auch künftig mit jenen Führungskräften an, die neu in eine Führungsrolle hineinwachsen oder neu in der Bank sind.

Diese Schulungsinitiativen sehen wir als wichtige Schritte auf dem Weg zur Qualifizierung unserer Führungsmannschaft, bei der Entwicklung einer offenen Feedback-Kultur und bei der Schaffung eines gemeinsamen Führungsverständnisses.

Leadership

Dynamik – das ist ein Charakteristikum der Bank, das sich auch in unserem Führungsverständnis widerspiegelt. Von unseren Führungskräften werden schnelle und flexible Reaktionen und Entscheidungen gefordert. Die flache Hierarchie der DVB macht es den Entscheidungsträgern möglich, auch komplexe Fragestellungen und Transaktionen zeitnah, präzise und zielgerichtet zu bearbeiten.

Daneben stehen Führungskräfte und Vorstand im Rahmen unserer Open-Door-Policy stets für Gespräche zur Verfügung, um interne Transparenz und einen offenen Austausch zu ermöglichen. Sinnvolle Herausforderungen, Offenheit für neue Ideen und Aufgeschlossenheit, gegebenenfalls auch gegenüber konträren Ansichten – dies beschreibt auf allen Ebenen den Kern unseres Führungsverständnisses.

In einem Unternehmen wie der DVB mit einer überschaubaren Mitarbeiterzahl halten wir einen individuellen Ansatz mit weitgehender Autonomie des Einzelnen für zielführender als eine Top-Down-Steuerung. Vor diesem Hintergrund sind Mitarbeiterführung, -training und -entwicklung nicht zentral gesteuert, sondern liegen primär in der Verantwortung der Führungskräfte, wobei Group Human Resources unterstützend mitwirkt.

Konkret bedeutet dies, dass wir unsere Führungskräfte derzeit mit praktischen Werkzeugen zur Analyse von Entwicklungsbedarf und Strukturierung von Mitarbeitergesprächen sowie mit Trainingsvorschlägen und individueller Beratung unterstützen.

Gesundheitsschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz

Die Förderung der Gesundheit unserer Mitarbeiter am Arbeitsplatz ist ein wichtiges Ziel. Positiv ist hervorzuheben, dass die Krankheitsquote 2015 für unsere beiden deutschen Standorte mit 3,2% erneut auf niedrigem Niveau lag (2014: 2,6%). Darin sind auch sogenannte Langzeitkranke enthalten – also Mitarbeiter, die länger als 42 Tage krank waren.

Wir haben einen Arbeitsschutzausschuss (Committee for Occupational Health and Safety) gebildet, zu dessen Aufgaben die Schaffung, Bewahrung und Weiterentwicklung sicherer und ergonomischer Arbeitsplätze, die Erkennung von Gefährdungspotenzialen und die Verhütung von Unfällen und arbeitsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen gehört. Mit einer modernen und technisch hochwertigen Büroausstattung tragen wir zu einem angenehmen Arbeitsumfeld bei, das effektives Arbeiten fördert.

In Frankfurt am Main wird die arbeitsmedizinische Betreuung durch ein externes Dienstleistungsunternehmen wahrgenommen. Dieses unterstützt die Bank beim Arbeitsschutz, bei der Unfallverhütung und in allen Fragen des Gesundheitsschutzes. Auf lokaler Ebene sorgen Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Health and Safety Officers) für die Gefährdungsbeurteilung sowie das Risikomanagement und setzen Maßnahmen zur Verhütung arbeitsbedingter Gesundheitsbeeinträchtigungen um.

2015 haben wir an den Standorten Frankfurt am Main und Hamburg erstmals eine Gefährdungsbeurteilung über psychische Belastungen am Arbeitsplatz durchgeführt. Diese betrachtet die Gesamtheit aller erfassbaren Einflüsse, die von außen auf die Mitarbeiter einwirken. Gegenstand der Gefährdungsbeurteilung waren 15 verschiedene Untersuchungsbereiche, die als Kategorien psychischer Belastung im Arbeitsschutzgesetz definiert sind – zum Beispiel der persönliche Handlungsspielraum, die Vielfältigkeit der Arbeit und das Arbeitsklima.

Die Vorbereitung der Gefährdungsbeurteilung begann im November 2014 mit der Gründung einer aus Group Human Resources und Vertretern des lokalen deutschen Betriebsrates bestehenden Arbeitsgruppe. Diese beauftragte das in Hamburg ansässige Institut für Karriere und Gesundheit (IKAGE) als renommierten Berater für das Projekt. Gemeinsam wurde ein Konzept zur Umsetzung der Gefährdungsbeurteilung erarbeitet. Die Erhebung fand mittels strukturierter Gruppeninterviews in zehn tätigkeitsbezogenen Gruppen mit jeweils fünf Mitarbeitern statt, um eine objektive und repräsentative Analyse der Arbeitssituation zu ermöglichen. Die Untersuchungsergebnisse wurden vom Dienstleister anonymisiert und für jede Interviewgruppe so zusammengestellt, dass eine Zuordnung von Antworten auf einzelne Mitarbeiter nicht möglich war.

Nach Abschluss aller Gruppeninterviews im Sommer 2015 hat IKAGE die Ergebnisse für jede Tätigkeitsgruppe und jeden Untersuchungsbereich ausgewertet und – wo nötig – Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Gefährdungen empfohlen. Die Ergebnisse wurden mit dem Betriebsrat besprochen und im Rahmen einer Betriebsversammlung den Mitarbeitern in der Zentrale in Frankfurt am Main vorgestellt. 2016 werden noch letzte konkrete Einzelmaßnahmen durch die Betriebsparteien festzulegen sein.

Auf globaler Ebene bieten wir für die Mehrzahl der Mitarbeiter jährlich einen umfassenden Gesundheitscheck an und unterstützen, wenn es angebracht ist, mit Impfungen. Zur Absicherung unserer Mitarbeiter im Falle von Krankheit, Berufsunfähigkeit oder bei einem Unfall stellen wir an jedem Standort ein umfangreiches Versicherungsprogramm zur Verfügung, das durch globale Policen ergänzt wird.

Auch die gesunde Ernährung unserer Mitarbeiter ist uns wichtig. Die DVB hat den Betrieb der Restaurants in Frankfurt am Main und Amsterdam an einen renommierten Dienstleister vergeben. An einigen Standorten stehen den Mitarbeitern Kaffee, Tee, Wasser und frisches Obst zur Verfügung.

Zusammenarbeit mit den Betriebsräten

Im Geschäftsjahr 2015 konnten neue Herausforderungen wiederholt zügig angegangen und pragmatische Lösungen entwickelt werden. Dies ist nur aufgrund der guten Kooperation sowohl mit dem SE-Betriebsrat als auch mit den lokalen Betriebsräten in Deutschland und den Niederlanden möglich.

Soziales Engagement ist uns wichtig, deshalb haben wir bereits in der Vergangenheit regelmäßig karitative Organisationen durch Finanz-, Zeit- und Sachspenden unterstützt. Dazu gehörte 2015 unter anderem:

- Das ISTAT Foundation Roundtable Program, das nicht nur eine Vielzahl wohltätiger Organisationen weltweit fördert, sondern auch Stipendien, Praktikumsplätze und Weiterbildungsmaßnahmen für Studenten in Luftfahrt verbundenen Studiengängen finanziert. Im Sommer 2015 bot die DVB der ISTAT Foundation zudem einen Praktikumsplatz für das Programm an. Das Aviation Asset Management-Team beschäftigte daraufhin für sechs Wochen eine Praktikantin der ISTAT Foundation.
- Unser Londoner Büro unterstützte in der Weihnachtszeit das wohltätige Projekt „Holiday Hampers“ der Junior League of London, die mit Hilfe von 14 Partnern mehr als 700 Geschenkkörbe an über 1.500 in Armut lebende Menschen verteilte. Die Kollegen packten insgesamt 21 Geschenkkörbe mit Süßigkeiten, Büchern, Geschenken und Körperpflegeprodukten. Zusätzlich kam eine Geldspende von rund 1.800 Britischen Pfund (GBP) zusammen (800 GBP von Mitarbeitern und 1.000 GBP von der DVB Bank SE, London Branch).
- In Einzelfällen haben wir wieder IT-Geräte an gemeinnützige Organisationen und soziale Einrichtungen gespendet, die diese zu pädagogischen Zwecken oder für den Ausbau ihrer multimedialen Angebote nutzen.

Im Herbst 2015 sind wir einen Schritt weitergegangen und haben im Rahmen des Nachhaltigkeitsprojekts mit Billigung des Vorstands eine Strategie für das „Corporate Citizenship“ der DVB entwickelt. Danach werden wir dieses Engagement künftig stärker im Gemeinwesen bündeln, systematischer in unsere Unternehmensbereiche integrieren und damit den unternehmerischen Nutzen der einzelnen Maßnahmen erhöhen.

Das Konzept ist auf die Bank zugeschnitten und spiegelt unsere Kultur wider:

- Wir konzentrieren uns auf Spenden, Sponsoring und das Freistellen von Mitarbeitern für soziale Aktivitäten (Corporate Volunteering). Damit wollen wir uns nicht nur mit finanziellen Zuwendungen, sondern auch mit Ressourcen wie Zeit und Know-how engagieren.
- Wir haben einen Prozess aufgesetzt, der der flachen Hierarchie der DVB entspringt und der weitgehenden Autonomie des einzelnen Mitarbeiters dient. Konkret bedeutet dies, dass Mitarbeiter Initiativen vorschlagen können, die in ihren Augen unterstützenswert sind. Mit dieser offenen Herangehensweise binden wir alle Kollegen als unser wichtigstes Gut ein und fördern ihr hohes Engagement.
- Wir werden das Corporate Citizenship in der DVB erfolgreich umzusetzen und zu professionalisieren, wobei der Vorstand unsere Ziele unterstützt und in alle Entscheidungen involviert ist.

Wir werden uns künftig auf Initiativen konzentrieren, die möglichst viele Menschen erreichen, langfristig wirken und sich im Umfeld unserer Standorte und Märkte befinden. Dafür werden wir ausschließlich mit zuverlässigen Partnern zusammenarbeiten, die über eine hohe Expertise und umfangreiche Erfahrung verfügen. Der Vorstand erhält regelmäßig einen Bericht über alle Projekte. Um die Einhaltung des internen Regelwerks sowie freiwillig eingegangener Selbstverpflichtungen sicherzustellen, ist das Group Compliance der DVB eng eingebunden. Mit Hilfe eigens entwickelter Richtlinien haben wir zusätzliche Steuerungsinstrumente etabliert, die sowohl den gesellschaftlichen als auch den unternehmerischen Mehrwert sicherstellen sollen.

Die DVB sieht ihr Corporate Citizenship-Engagement zum einen als eine Möglichkeit, die Gesellschaft zu unterstützen und mehr Verantwortung für Nachhaltigkeit zu übernehmen. Zum anderen können wir damit auch angesichts der demografischen Entwicklung erfahrene Mitarbeiter langfristig motivieren und an die Bank binden. Insgesamt steigern wir so die Attraktivität der DVB als Arbeitgeber und unsere Reputation an den Verkehrs- und Finanzmärkten.

Als Finanzdienstleister und als damit nicht produzierendes Unternehmen macht sich unser ökologischer Fußabdruck hauptsächlich im Bürobetrieb bemerkbar – also im Gebäudemanagement, beim Materialverbrauch, bei der Informationstechnologie und bei Geschäftsreisen. Im Rahmen des Nachhaltigkeitsprojekts und des Energieaudits prüfen wir aktuell, wie wir künftig zum Klimaschutz beitragen und uns für geschäftsstrategische Umweltinitiativen engagieren können. Die sich daraus ergebenden Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen werden 2016/2017 in das Nachhaltigkeitsprojekt einfließen.

Ressourcenmanagement

Im Jahr 2015 hat die DVB erstmals begonnen, an allen Standorten Kennzahlen für den Strom-, Wärme- Papier- und Wasserverbrauch zu erfassen. Da wir unsere Büroflächen in allen Standorten mieten, basieren die Vorjahreswerte größtenteils auf den jährlichen Verbrauchsabrechnungen. Solche Endabrechnungen lagen für 2015 noch nicht vor, sodass die hier angegebenen Werte zum 31. Dezember 2015 hochgerechnet wurden.

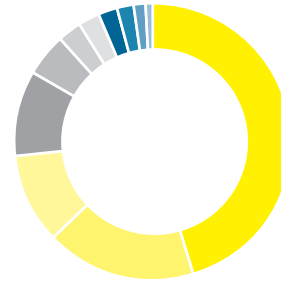
Der Strom- und Wärmeverbrauch der DVB ist im Berichtsjahr insgesamt von 2.275.511,2 kWh auf 2.452.998,1 kWh gestiegen. Der Anstieg um 7,8 % hängt mit der wachsenden Belegschaft und dem Einsatz zahlreicher Berater in regulatorisch bedingten Projekten in Frankfurt am Main, London und Amsterdam zusammen. Aufgrund dieser Entwicklung wurden in Frankfurt am Main 2015 beispielsweise zusätzliche Büroflächen angemietet, die klimatisiert und geheizt werden müssen. Bisher beziehen wir weniger als 1 % unseres Stroms aus alternativen Energiequellen. ①

Der Strom- und Wärmeverbrauch verteilt sich wie folgt auf unsere Standorte: ②

Der Stromverbrauch unserer Rechenzentren ist in den oben genannten Werten bereits berücksichtigt. Für einen reibungslosen, sicheren Geschäftsbetrieb im Serverbereich nutzt die DVB

seit 2006 vermehrt virtuelle Maschinen. Schon heute laufen daher bis zu 90 % unserer Server virtuell. Die verbleibende Hardware wird größtenteils über zwei moderne und energieeffiziente Rechenzentren in Frankfurt am Main betrieben.

② **Strom- und Wärmeverbrauch nach Standorten**



Frankfurt am Main	45,5 %
London	17,5 %
New York	10,6 %
Amsterdam	10,0 %
Singapur	4,8 %
Curaçao	2,8 %
Hamburg	2,6 %
Athen	2,3 %
Oslo	1,8 %
Zürich	1,3 %
Tokio	0,8 %

① **Strom- und Wärmeverbrauch**

kWh	2015	2014	%
Strom- und Wärmeverbrauch insgesamt	2.452.998,1	2.275.511,2	7,8
davon Ökostrom	183,1	183,1	–
Strom- und Wärmeverbrauch pro Mitarbeiter	4.027,9	3.916,5	2,8

Der Verbrauch von Drucker- und Kopierpapier hat im Berichtsjahr leicht um 1,7 % auf 15.710,8 kg zugenommen. Aufgrund der steigenden Mitarbeiterzahl ist der individuelle Verbrauch jedoch von 35,9 kg auf 34,5 kg gesunken. An den Standorten Frankfurt am Main, Hamburg und Athen kommt grundsätzlich nur FSC-zertifiziertes Papier zum Einsatz – damit stammen etwa 50 % unseres Papiers aus nachhaltiger Forstwirtschaft. ❶

Zudem ist die Produktion und Distribution unserer Unternehmenspublikationen papierschonend ausgerichtet: Alle Finanzpublikationen erscheinen seit vielen Jahren nur digital als PDF auf unserer Webseite. Der Geschäftsbericht wird seit 2012 lediglich in kleiner Auflage für die Hauptversammlung der DVB Bank SE gedruckt.

Im Jahr 2015 hat die DVB insgesamt 19.531,1 m³ Wasser verbraucht – das sind 2,1 % mehr als im Vorjahr (2014: 19.120,9 m³). Der Wasserverbrauch pro Mitarbeiter liegt damit leicht unter den Vorjahreswerten bei 32,1 m³ (2014: 32,9 m³). ❷

Wiederverwertung von IT-Geräten

Wir sind Partner der AfB gemeinnützige GmbH, die sich als erstes gemeinnütziges IT-Systemhaus auf die Erfassung, Löschung und Wiedervermarktung von gebrauchter IT spezialisiert hat. Durch diese Zusammenarbeit konnten wir im Jahr 2015 mehr als drei Tonnen Elektroschrott vermeiden und erhebliche Mengen an Energie, Gasen und Feststoffen einsparen. Insgesamt hat AfB 99 IT-Geräte von uns übernommen, zertifiziert gelöscht und anschließend zu 70 % wiederverwertet. So haben wir unseren ökologischen Fußabdruck nachweislich wie folgt verringert: ❸ ❹

Neben dem ökologischen Aspekt hat diese Zusammenarbeit auch eine soziale Komponente, denn AfB besetzt die Hälfte aller Arbeitsplätze mit behinderten Menschen. Durch die Anzahl und Qualität der von uns übergebenen Geräte ist ein weiterer Arbeitsplatz für einen Menschen mit Behinderung entstanden.

❶ Papierverbrauch

kg	2015	2014	%
Verbrauch Drucker- und Kopierpapier	15.710,8	15.440,7	1,7
Verbrauch anderer Papiersorten	5.323,1	5.402,9	-1,5
Verbrauch insgesamt	21.033,9	20.843,6	0,9
Verbrauch pro Mitarbeiter	34,5	35,9	-3,9

❷ Wasserverbrauch

m ³	2015	2014	%
Wasserverbrauch insgesamt	19.531,1	19.120,9	2,1
Wasserverbrauch pro Mitarbeiter	32,1	32,9	-2,4

❸ Verwertung von Elektroschrott 2015

	Wiederverwendbar nach Aufarbeitung			Rohstoffgewinnung durch Recycling			Gesamtmenge	
	Stück	%	kg	Stück	%	kg	Stück	kg
PC	5	71	48	2	29	19	7	67
Notebook	33	97	58	1	3	3	34	61
Flachbildschirm	27	93	153	2	7	–	29	153
Mobilgerät	–	–	–	–	–	–	–	–
Server	–	–	–	2	100	–	2	–
Drucker	4	22	88	14	78	228	18	316
Sonstiges ¹⁾	–	–	–	9	100	40	9	40
Insgesamt	69	70	347	30	30	290	99	637

1) Ohne Datenträger, Software und Zubehör

Umweltfreundliche Mobilität

Die Reiserichtlinie der DVB legt fest, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorzugsweise öffentliche Verkehrsmittel für Dienstreisen und zur täglichen Fahrt an den Arbeitsplatz benutzen sollen. Soweit dies möglich und praktikabel ist, unterstützen wir den Erwerb von Jobtickets.

Um Flugreisen auf das tatsächlich notwendige Maß zu beschränken, setzt die DVB zudem auf Telefon- und Videokonferenzen. So gibt es an fast allen Standorten Videokonferenzräume, die mit moderner Tagungstechnik ausgestattet sind. Außerdem hat jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, das Softphone seines Computers für Videokonferenzen am eigenen Arbeitsplatz zu nutzen.

Engagement für erneuerbare Energien im Luftverkehr – Zusammenarbeit mit aireg

Die globale Luftverkehrsbranche steht vor der ökologischen Herausforderung, ihre CO₂-Bilanz zu reduzieren. Ein steigendes Luftverkehrsaufkommen und technologischer Fortschritt treffen schon heute auf verschärfte regionale und bald auch globale Emissionsvorschriften. Daher hat sich die internationale Luft-

verkehrsbranche zum Ziel gesetzt, bis 2050 ihren CO₂-Ausstoß gegenüber 2005 zu halbieren. Die Nutzung alternativer Kraftstoffe kann ein Weg sein, dieser Herausforderung zu begegnen.

Um die Klimaschutzbemühungen der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland zu unterstützen, sind wir im Oktober 2015 als erstes Finanzinstitut der Luftfahrtinitiative für erneuerbare Energien aireg (Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V.) beigetreten. Seit 2011 arbeitet aireg an der Entwicklung und Markteinführung alternativer Flugkraftstoffe in Deutschland und will deren Anteil am Luftverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2025 auf 10 % erhöhen.

Als Flugzeugfinanzierer und Investor haben wir ein starkes Interesse an der Werterhaltung, insbesondere von Triebwerken. Der Einsatz alternativer Flugkraftstoffe darf Wartungszyklen und Nutzungsdauer nicht beeinträchtigen. Unsere spezifische Finanzierungsexpertise wollen wir daher in den forschungsbasierten Ansatz von aireg einbringen. Dieses Engagement sehen wir als Wegweiser für unsere künftige Geschäftsentwicklung (Business Transformation). Gleichzeitig sind wir auf der Suche nach einem ähnlich richtungsweisenden Projekt für die Schifffahrtsbranche.

4 Einsparung 2015

	Eisenäquivalente (kg)	Energie (kWh)	CO ₂ -Äquivalente (kg)
PC	730	1.153	323
Notebook	1.726	6.352	2.426
Flachbildschirm	969	3.255	948
Insgesamt	3.425	10.760	3.697

Der Deutsche Aktienleitindex (DAX) beendete das Jahr 2015 mit einem deutlichen Plus. Aktien waren dabei insbesondere im ersten Quartal des Jahres gefragt. Das Marktsegment profitierte von der erneuten Lockerung der Geldpolitik und vom zunehmenden Konjunktur-optimismus für den Euroraum.

Rege Entwicklung an den Aktienmärkten

Bis Mitte April 2015 stieg der DAX auf ein neues Allzeithoch von 12.374 Punkten. Dieses konnte der Index aber im weiteren Jahresverlauf nicht halten, denn die Konjunkturerwartungen trübten sich weltweit ein. Zudem gerieten die Kurse durch Spekulationen über eine kurz bevorstehende Zinswende in den USA unter Druck. Bis zum Ende des dritten Quartals gab der DAX seine kompletten Gewinne aus dem Frühjahr wieder ab und sank auf fast 9.400 Punkte. Erst im letzten Quartal des Jahres regte die Aussicht auf weitere geldpolitische Lockerungen im Währungsraum die Nachfrage nach Aktien an, so dass der DAX wieder zulegen konnte. Zu einer eindeutigen Jahresendrally kam es im Dezember 2015 aber angesichts der Zinswende in den USA und der anhaltenden Sorge um die chinesische Wirtschaft nicht mehr. Der DAX beendete das Jahr bei 10.743 Punkten (Vorjahr: 9.806 Punkte) – also 9,6 % mehr als zum Vorjahresresultimo.



Der Dow Jones Industrial verzeichnete zum Jahresresultimo 2015 ein leichtes Minus von 2,3 % und lag bei 17.425 Punkten (Vorjahr: 17.823 Punkte). Der japanische Nikkei 225 Stock Average notierte mit dem letzten Handelstag bei 19.034 Punkten (Vorjahr: 17.451) – ein Plus von 9,1 %. Der chinesische Aktienmarkt beendete das Börsenjahr 2015 nach wechselvollem Verlauf positiv: Die wichtigsten Indizes SH COMP (Shanghai Stock Exchange Composite Index) und CSI 300 (China Securities Index) lagen zum Jahresende mit 5,6 % bzw. 9,4 % über den Jahresendnotierungen 2014.

Die folgenden europäischen Börsenplätze realisierten zum Jahresende 2015 überwiegend Kursgewinne gegenüber dem Vorjahresende:

- Der CAC 40 (französischer Leitindex, NYSE Euronext Paris) nahm um 8,5 % auf 4.637 Punkte zu.
- Der FTSE MIB (Financial Times Stock Exchange, Milano Italia Borsa) stieg 12,7 % und schloss bei 21.418 Punkten.
- Der FTSE 100 (Financial Times Stock Exchange Index, London Stock Exchange) verlor dagegen 4,9 % auf 6.242 Punkte.

DVB-Aktie erweist sich erneut als stabil

Trotz der unterjährigen Schwankungen an den Aktienmärkten zeigte sich der Kurs der DVB-Aktie unter den geschilderten Marktbedingungen erneut widerstandsfähig und erwies sich weiterhin als erfreulich stabil. Dies ist insbesondere auf die durch den geringen Streubesitz der Aktie bestehende Markt-enge zurückzuführen.

Im Jahresverlauf 2015 verzeichnete die DVB-Aktie nur moderate Kursveränderungen und erreichte am 4. Juni 2015 ihren Jahreshöchststand von 25,69 €. Das Jahrestief lag zwischen dem 12. und 18. November 2015 bei 24,50 €. Zum Jahresresultimo notierte die Aktie bei 24,75 € und die Marktkapitalisierung der Bank belief sich damit auf 1,2 Mrd €  



Die Aktien der DVB Bank SE (WKN: 804550, ISIN: DE0008045501) sind an der Frankfurter Wertpapierbörse im General Standard notiert. Das satzungsgemäße Grundkapital beträgt 118.791.945,12 € und ist eingeteilt in 46.467.370 nennwertlose Stückaktien.

Den Aktionären wurde für das Geschäftsjahr 2014 eine Dividende aus dem Bilanzgewinn der DVB Bank SE in Höhe von 0,60 € je Stückaktie ausgeschüttet. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 23. Juni 2016 stattfindenden Ordentlichen Hauptversammlung vor, eine Dividende von 0,30 € je Stückaktie für das Geschäftsjahr 2015 zu zahlen (2008-2014: 0,60 € je Stückaktie).

Aktionärsstruktur blieb unverändert

Das Geschäftsjahr 2015 brachte keine wesentlichen Veränderungen der Aktionärsstruktur. Die DZ BANK AG ist weiterhin Großaktionärin der DVB. Ihr Anteil veränderte sich 2015 minimal und lag zum 31. Dezember bei 95,47 %. Die übrigen 4,53 % des Aktienkapitals befinden sich im Streubesitz.

1 Kennzahlen der DVB-Aktie (€)

	2015	2014	2013	2012	2011
Höchstkurs im Geschäftsjahr	25,69	25,24	25,30	25,40	26,10
Tiefstkurs im Geschäftsjahr	24,50	24,25	24,00	23,15	23,65
Jahresschlusskurs	24,75	24,65	24,60	24,26	23,95
Anzahl der Aktien zum Jahresende	46.467.370	46.467.370	46.467.370	46.467.370	46.467.370
Marktkapitalisierung zum Jahresende	1.150.067.408	1.145.420.671	1.143.097.302	1.127.298.396	1.112.893.512
Dividende	0,30	0,60	0,60	0,60	0,60
Dividendenrendite	1,21 %	2,43 %	2,44 %	2,47 %	2,51 %
Ausschüttungsquote	30,5 %	35,3 %	33,0 %	22,0 %	26,1 %
Unverwässertes Ergebnis je Aktie	1,00	1,73	2,41	2,75	2,32

2 Kursentwicklung 2006 – 2015



■ DVB Bank SE, Schlusskurs: 24,75 € ■ Dow Jones EURO STOXX Bank Index, Schlusskurs: 128,66 Punkte

Aktionäre und Hauptversammlung

Am 25. Juni 2015 veranstaltete die DVB Bank SE ihre 28. Ordentliche Hauptversammlung seit 1988 am Firmensitz in Frankfurt am Main. Die Tagesordnung wurde am 15. Mai 2015 fristgerecht im Bundesanzeiger und auf unserer Webseite veröffentlicht sowie pflichtgemäß über ein Medienbündel europaweit verteilt.

Die Tagesordnung enthielt unter Punkt 1 die Entgegennahme des vom Aufsichtsrat festgestellten SE-Jahresabschlusses und des gebilligten Konzernabschlusses. Die Tagesordnungspunkte 2 bis 6 enthielten die folgenden Beschlussvorschläge von Vorstand und/oder Aufsichtsrat zur:

- Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2014
- Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2014
- Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2014
- Bestellung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2015
- Neuwahl zum Aufsichtsrat

In der Generaldebatte stellten Aktionäre und Aktionärsvertreter zahlreiche, tiefgehende Fragen zu allen Tagesordnungspunkten und schwerpunktmäßig zur Situation an den Verkehrsmärkten und der Geschäftsentwicklung der Bank.

Vor dem Hintergrund des hohen DZ BANK-Anteils am Aktienkapital der Bank bieten Präsenzen und Abstimmungsergebnisse seit vielen Jahren ein stabiles Bild. So waren in der abschließenden Abstimmung 96,91 % des stimmberechtigten Aktienkapitals vertreten. Die Aktionäre und Aktionärsvertreter stimmten den einzelnen Beschlussvorschlägen jeweils mit einer deutlichen Mehrheit von 99,99 % zu. Hervorzuheben ist dabei insbesondere, dass unsere Aktionäre der seit 2008 gleichbleibend hohen Dividendenausschüttung von 0,60 € pro Stückaktie zustimmten und damit die stabile Dividendenpolitik des Vorstands und Aufsichtsrats erneut bestätigten.



Hierzu können Sie auf unserer Internetseite www.dvbbank.com > Investoren > Hauptversammlung umfängliches Material einsehen.

Transparente Kommunikation

Im Mittelpunkt unserer Investor Relations-Arbeit stand auch im Geschäftsjahr 2015 das Ziel, umfassende Informationen über die Unternehmensentwicklung und unsere Investor Relations-Aktivitäten zur Verfügung zu stellen.

Neben den Geschäftsberichten publiziert die Bank daher regelmäßig aktionärs- und öffentlichkeitsrelevante Informationen. Die folgenden vier Ad-hoc-Mitteilungen wurden veröffentlicht:

- am 25. Februar 2015 zu einem substanziellen Ertrag aus der Veräußerung von Finanzinstrumenten;
- am 2. März 2015 zum geprüften, aber noch untestierten Konzernabschluss 2014;
- am 7. August 2015 zu einer außerplanmäßigen Abschreibung in Folge des finalen Schiedsspruchs in einem Schadensersatzanspruchsverfahren und
- am 5. November 2015 zur Anpassung des prognostizierten Konzernergebnisses 2015.



Auf der Internetseite www.dvbbank.com unter > Investoren > Veröffentlichungen > Ad-hoc-Meldungen stehen diese Mitteilungen als PDF-Datei zum Download bereit.

- Als börsennotiertes Unternehmen ist die DVB zur Abgabe einer jährlichen Entsprechenserklärung verpflichtet. Mit dieser stellen Vorstand und Aufsichtsrat dar, inwiefern sie den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance-Kodex Folge leisten und begründen etwaige Abweichungen. Die 14. Entsprechenserklärung wurde am 4. Dezember 2015 veröffentlicht. Sie gilt für den Zeitraum 2015/2016 und ist auf unserer Internetseite einsehbar.



Auf der Internetseite www.dvbbank.com unter > Investoren > Corporate Governance > Entsprechenserklärung stehen alle Entsprechenserklärungen seit 2002 als Download zur Verfügung.

- Um die zeitnahe, gleichzeitige und umfassende Information von Aktionären und Öffentlichkeit sicherzustellen, nutzt die Bank darüber hinaus das Internet für alle unternehmensrelevanten Veröffentlichungen. Die Unternehmenswebseite ist eine viel genutzte Anlaufstelle für interessierte Finanzmarktteilnehmer und wird kontinuierlich an die wachsenden Bedürfnisse der DVB-Stakeholder angepasst.
- Für eine ereignisnahe Information aller Interessenten werden auch die geplanten Termine aller wesentlichen wiederkehrenden Ereignisse und Veröffentlichungen im Finanzkalender zusammengestellt. Er wird stets mit ausreichend zeitlichem Vorlauf veröffentlicht und unterjährig gegebenenfalls anlassbedingt aktualisiert.



Auf der Internetseite www.dvbbank.com unter > Investoren > Finanzkalender werden alle relevanten Termine für das Geschäftsjahr 2016 veröffentlicht.

- Darüber hinaus bietet der Investor Relations-Newsletter „Performance“ seit 2008 einen zusätzlichen Informationsservice an, der proaktiv und zielgruppenspezifisch über die Entwicklung der DVB und der Geschäftsbereiche berichtet.
- Über die Social-Media-Kommunikationskanäle und -plattformen Twitter (Kurznachrichten), YouTube (Videos), Slide-share (Präsentationen und Berichte) und Prezi (animierte Unternehmenspräsentation) bringt die Bank ihren Stakeholdern Kommunikationsprodukte sehr gezielt näher und regt so die interaktive Kommunikation zwischen dem Unternehmen und der interessierten Öffentlichkeit an.



Auf der Internetseite www.dvbbank.com unter > Medien > Social Media werden die entsprechenden Aktivitäten übersichtlich gebündelt.

- Im Rahmen von regelmäßigen und anlassbedingten Veranstaltungen wird ein kontinuierlicher, direkter und intensiver Austausch mit den Aktionären, Rating- und Bankanalysten sowie Wirtschaftsjournalisten gepflegt (Hauptversammlung, Bilanzpresse- und Analystenkonferenzen, Rating-follow-up-Gespräche, Roadshows und One-On-One-Gespräche).

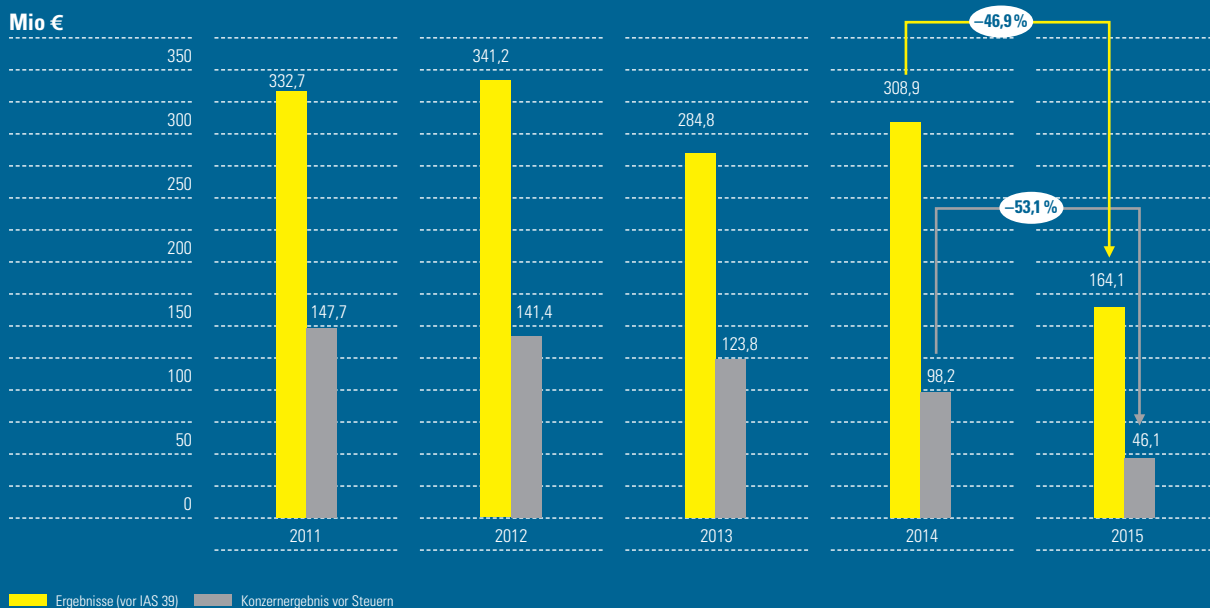
53	Grundlagen des Konzerns
53	Bausteine des einzigartigen Geschäftsmodells
57	Differenzierende Wettbewerbsstärken
57	Strategische Ziele und Umsetzungsmaßnahmen
60	Betriebswirtschaftliches Planungs- und Steuerungssystem
62	Wirtschaftsbericht
62	Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen
66	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
83	Vergütung
86	Entwicklung der Geschäftsbereiche
86	Shipping Finance
98	Aviation Finance
110	Offshore Finance
118	Land Transport Finance
130	Financial Institutions and Syndications
134	Corporate Finance
140	Investment Management

147	Nachtragsbericht
148	Prognose-, Chancen- und Risikobericht
148	Prognosebericht
152	Chancen- und Risikobericht
177	Erläuternde übernahmerechtliche Angaben
177	Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen



Konzernlagebericht

Ergebnisentwicklung 2011 – 2015



Bausteine des einzigartigen Geschäftsmodells



In diesem Geschäftsbericht bezeichnen wir den Konzern der DVB Bank SE als „DVB“, „Bank“ oder „DVB Bank Konzern“. Die Muttergesellschaft wird mit der eingetragenen Firmierung „DVB Bank SE“ kenntlich gemacht.

Der im Text verwendete Begriff „Mitarbeiter“ bezieht sich immer auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DVB. Das gleiche Prinzip gilt für den Begriff „Kollege“.

Sofern nicht gesondert darauf hingewiesen wird, werden alle Beträge in Millionen Euro (Schreibweise: Mio €) angegeben. Es wird kaufmännisch gerundet. Hierdurch können sich bei der Bildung von Summen und der Berechnung von Prozentangaben geringfügige Abweichungen ergeben. Grundsätzlich sind die ausgewiesenen Summen Rundungen exakter Werte.

Die DVB ist der führende Spezialist in der internationalen Transportfinanzierung – unser Claim spiegelt zugleich Realität und zukunftsorientierten Anspruch der Bank wider.

Unser einzigartiges Geschäftsmodell besteht aus fünf Bausteinen.

Die DVB ist:

- eindeutig fokussiert
- unverwechselbar spezialisiert
- vielfach diversifiziert
- zyklusneutral ausgerichtet
- international aufgebaut

Eindeutige Fokussierung

Die DVB ist in einzigartiger Weise strategisch auf den internationalen Verkehrsmarkt fokussiert, der sich in die Teilmärkte Schifffahrt, Luftverkehr, Offshore und Landverkehr gliedert. Dieser Marktsegmentierung folgt der Aufbau des DVB-Geschäftsmodells, das die Geschäftsbereiche Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance umfasst.

Unverwechselbare Spezialisierung

Als hochspezialisierte Nischenanbieterin offeriert die Bank ihren rund 600 Kunden und Kundengruppen in der internationalen Verkehrswirtschaft eine breite Dienstleistungspalette an maßgeschneiderten Lösungen. Die Kernkompetenzen der DVB werden kontinuierlich weiterentwickelt. Die Finanzdienstleistungen der Bank sind im Wesentlichen sieben Wertschöpfungsbereichen zuzurechnen. Das Asset & Market Research erarbeitet eingehende Analysen der Verkehrsmittel und der Verkehrsmärkte. Auf diesem Fundament aufbauend, steht die DVB ihren Kunden in den vier Transport Finance-Geschäftsbereichen mit den Produkten Structured Asset Lending, Asset Management, Client Account, Risk Distribution, Corporate Finance Solutions, Private Equity Sourcing & Investments und Loan Participations (auslaufendes Portfolio) zur Verfügung. ①

① Unverwechselbare Spezialisierung

	Shipping Finance	Aviation Finance	Offshore Finance	Land Transport Finance
Structured Asset Lending				
Asset Management				
Client Account				
Risk Distribution & Loan Participations				
Corporate Finance Solutions				
Private Equity Sourcing & Investments				
Asset & Market Research				

Structured Asset Lending

Zur Finanzierung mobiler Verkehrsmittel der Transportbranche bietet die Bank im Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance die Kerndienstleistung Structured Asset Lending an. Hierbei stehen wir unseren Kunden mit klassischen objektbesicherten Kreditfinanzierungen zur Verfügung. Darüber hinaus erschließen wir unseren Kunden maßgeschneiderte und strukturierte Lösungen zu komplexen Finanzierungsprojekten, die häufig mehrere Rechtsordnungen zu berücksichtigen haben.

Asset Management

2015 wurde erneut deutlich, dass die Bank sich nicht nur als Finanzierungs- und Beratungsspezialist betätigt, sondern weit über herkömmliche Bankdienstleistungen hinausgeht, indem sie für ihre Kunden Dienstleistungen rund um deren Transportmittel erbringt. Diese „am Metall“ orientierten Dienstleistungen werden Betreibern, Investoren und auch Wettbewerbern zur Verfügung gestellt. Dabei offeriert das in London ansässige Aviation Asset Management unseren Kunden im Luftfahrtsektor eine breite Dienstleistungspalette, die von der Leasing-Beratung und Steuerung über technische Management- und Analysedienstleistungen bis zur Wiedervermarktung reicht.

Client Account

Seit November 2013 bietet die DVB ihren Kreditkunden die Möglichkeit, laufende Konten zu eröffnen, die in Verbindung mit Kreditkonten benötigt werden. Der Service umfasst ein breites und flexibles Spektrum von Kontenarten, wie Einnahme- und Rücklagekonten oder auch Konten für Wartungsrückstellungen. Festanlagen runden das Angebot ab. Ein spezielles Servicezentrum steht den Kunden als direkter Ansprechpartner für die Kontoführung zur Seite. Zusammen mit der Kreditkontoführung bietet die DVB ihren Kunden damit einen umfassenden Service aus einer Hand. Das Produkt wird durch ein spezialisiertes Online-Banking-Portal flankiert, das täglich rund um die Uhr über das Internet zugänglich ist. Kunden der DVB können über dieses Portal Kontostände und -bewegungen abfragen, Kontoauszüge herunterladen oder Nachrichten an unser Service-Team in Frankfurt senden. Alle laufenden Konten werden nach deutschem Recht eröffnet und unterliegen daher der gesetzlichen und freiwilligen Sicherungseinrichtung des Bundesverbandes der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken.

Risk Distribution & Loan Participations

Die DVB steht ihren Transport Finance-Kunden bei der Finanzierung ihrer Transportmittel grundsätzlich mit der eigenen Bilanz zur Verfügung, syndiziert aber Teile dieser mitunter großen Kreditvolumina am internationalen Bankenmarkt an andere Finanzinstitute. Die Syndizierung von Kreditrisiken erfüllt sowohl für uns als auch für unsere Kunden eine wichtige Funktion bei der Liquiditätsbeschaffung und beim Risikotransfer. Im November 2015 entschied der Vorstand, die Marketing-Aktivitäten der Tochtergesellschaft ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, (ITF Suisse) mit sofortiger Wirkung aufzugeben. Künftig wird nun das Financial Institutions and Syndications-Team Ansprechpartner für alle Transportbranchen hinsichtlich besicherter Konsortialkredite und Portfolioangebote im internationalen Bankenmarkt sein.

Corporate Finance Solutions

Das Corporate Finance-Team der DVB stellt Transport Finance-Kunden Beratungs- und Finanzierungslösungen bereit und begleitet sie bei öffentlichen Emissionen und Privatplatzierungen, bei der Aufnahme von Fremdkapital oder strukturierten Finanzprodukten. Konkret bietet das Team Lösungen in folgenden Bereichen an:

- **Corporate Advisory**

Der Ansatz unserer Beratungsdienstleistungen fußt auf einem permanenten strategischen Dialog mit Kunden der internationalen Verkehrsbranche. Im Einzelnen umfasst unser Angebot die Bilanzoptimierung, die Beurteilung strategischer Alternativen, Beratung zu Restrukturierungen, das Management von Liquidationen sowie die Begleitung bei Transaktionsverhandlungen.

- **Mergers & Acquisitions (M&A)**

Nachfrage für Dienstleistungen bei Unternehmenszusammenschlüssen und -übernahmen besteht in starken wie auch in schwachen Marktphasen. Neben klassischen Beratungsdienstleistungen für Käufer und Verkäufer begleiten wir unsere Kunden bei Veräußerungen, Spin-offs, Joint-Ventures, Management-Buy-Outs/Leveraged-Buy-Outs, Privatisierungen und erstellen Bewertungsgutachten (Fairness Opinions).

- **Equity & Debt Capital Markets**

Für viele Unternehmen haben sich die Kapitalmärkte zu einer wichtigen Alternative bei der Kapitalaufnahme entwickelt. Unser Produktspektrum umfasst Erst- und Folgeemissionen von Eigenkapitalinstrumenten, traditionelles Private Equity, nicht-börsennotiertes Fremdkapitalgeschäft, Equity-Linked-Instrumente, Mezzanine-Finanzierungen, Vorzugsaktien, Wandelanleihen und Hochzinsanleihen – über öffentliche Emissionen sowie Privatplatzierungen nach Rule 144A des US-Börsengesetzes.

• Structured Asset Finance

Im Structured Asset Finance werden Vermögenswerte und die damit verbundenen Cashflows in handelbare Wertpapiere zusammengeführt – meist in Form insolvenzgeschützter Strukturen. Zu unseren Produkten in diesem Bereich zählen Asset Backed Securities, die Monetisierung von Charterraten, projektbezogene Anleihen sowie die Verbriefung von Forderungen (einschließlich Verbriefungen von Flugzeugfinanzierungen).

Private Equity Sourcing & Investments

Die umfangreichen Research-Leistungen des Bereichs Asset & Market Research gewährleisten einen Wissensvorsprung, der die DVB zum idealen Partner für Kunden mit Eigenkapitalbedarf, aber auch für Investoren macht, die Investment-Projekte in den für sie relevanten Verkehrssegmenten suchen. So umfasst unser Geschäftsbereich Investment Management zwei Teams: Shipping & Intermodal Investment Management (SIIM) und Aviation Investment Management (AIM). SIIM beinhaltet die NFC Shipping Funds, Intermodal Equipment Funds (unter anderem Container) und den Stephenson Capital Fund (rollendes Eisenbahnmaterial). AIM betreut die Deucalion Aviation Funds, die ein Portfolio aus mehreren geschlossenen Investmentfonds mit Flugzeugen und Triebwerken beinhalten.

Loan Participations

Die 2007 gegründete 100%ige Tochtergesellschaft ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, beteiligt sich an besicherten Konsortialkrediten im internationalen Bankenmarkt in den strategischen Zielsegmenten Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance. Der Vorstand entschied im November 2015, die Marketing-Aktivitäten durch die ITF Suisse in diesem Geschäftsfeld mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Asset & Market Research

Das Asset & Market Research bildet die Grundlage für die Tätigkeit der DVB-Geschäftsbereiche. Die langjährige Erfahrung im Research und das daraus entstehende Know-how prägen sowohl die Finanzierungs- und Beratungsprodukte der Bank als auch die Bereitstellung von Eigenkapitalprodukten.

Vielfache Diversifikation

Das Geschäftsmodell ist in mehrfacher Weise diversifiziert:

1. Die DVB ist international aufgestellt.
2. Die Kunden der Bank sind weltweit angesiedelt und zu meist selbst international tätig. Sie arbeiten mittel- und langfristig mit der Bank zusammen.
3. In der Zusammensetzung und Führung der Mitarbeiter lebt die Bank schon seit vielen Jahren eine breitgestreute Vielfalt.
4. Die Bank pflegt eine granulare und fristenkongruente Refinanzierung.
5. Die Bank managt ein Kreditportfolio, das nach mehreren Kriterien und Kategorien diversifiziert ist. Schon diese intensive Diversifikation stärkt das Risikoprofil. So konnte die DVB im Vergleich zu manchem Wettbewerber die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise insgesamt mit geringerem Schaden überstehen.

Dies sind die wichtigsten Diversifikationskriterien:

- Assets – also Verkehrsmittel wie Schiffe, Flugzeuge, Offshore-Versorgungsschiffe und -Plattformen sowie rollendes Eisenbahnmaterial
- Sektoren und Subsektoren der zu finanzierenden Assets
- Kreditnehmer und Kunden
- Finanzierungsarten
- Nutzer von Assets
- Hersteller von Assets
- Beschäftigungslagen der Assets
- Baujahre der Assets
- Einsatzregionen der Assets

Zyklusneutrale Ausrichtung

Die DVB ist als Berater und Financier selbst Teil der internationalen Transportwirtschaft geworden. Damit bewegt sich die Bank in einem Wirtschaftszweig, der Krisenzeiten übersteht und langfristig auf dem Wachstumspfad bleibt. Die Verkehrsmärkte sind allerdings von hoher Zyklizität geprägt, das heißt, es gibt wiederkehrende Marktsequenzen und Marktintervalle, die typischerweise in einer bestimmten Abfolge aneinandergereiht sind. Als Marktinsider kennt die DVB diese Marktrhythmen und gestaltet ihr Geschäftsmodell proaktiv und zyklusneutral.

Auch 2015 eröffneten sich aufgrund dieses zyklusneutralen Ansatzes vielfältige Geschäftschancen – trotz des in einigen Segmenten der Seeschifffahrt weiterhin herausfordernden Marktumfelds.

Internationaler Aufbau

Die DVB ist mit Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance, Land Transport Finance, Financial Institutions and Syndications, Corporate Finance, Investment Management und ITF Suisse in den Verkehrsmärkten und in der Transportbranche weltweit an insgesamt elf Standorten vertreten – und zwar in Europa (Frankfurt am Main, Amsterdam, Athen, Hamburg, London, Oslo und Zürich), in Nord- und Südamerika (New York und Curaçao) sowie in Asien (Singapur und Tokio). Diese globale Präsenz an zentralen Verkehrsknotenpunkten ermöglicht es der Bank, sowohl die internationalen als auch die regionalen Marktgegebenheiten der Kunden gleichzeitig zu berücksichtigen.

Die folgende Übersicht verdeutlicht die rechtliche Struktur des DVB Bank Konzerns mit dem Sitz der Muttergesellschaft DVB Bank SE in Frankfurt am Main, den wesentlichen, 100 %ig konsolidierten Tochterunternehmen (gelb unterlegt) und den Niederlassungen/Repräsentanzen (blau unterlegt). ¹

¹ Rechtliche Struktur der DVB Bank SE

100%ige Tochterunternehmen der DVB	Niederlassungen und Repräsentanzen der DVB
DVB Holding (US) Inc., New York, USA	DVB Bank SE Amsterdam Branch, Niederlande
▪ DVB Capital Markets LLC, New York, USA	DVB Bank SE London Branch, Großbritannien
▪ DVB Transport (US) LLC, New York, USA	DVB Bank SE Nordic Branch, Oslo, Norwegen
DVB Bank America N.V., Willemstad, Curaçao	DVB Bank SE Singapore Branch, Singapur
DVB Group Merchant Bank (Asien) Ltd, Singapur	DVB Bank SE Representative Office Greece, Athen, Griechenland
DVB Transport Finance Ltd, London, Großbritannien	DVB Bank SE Hamburg Office, Deutschland
▪ DVB Transport Finance Ltd, Tokio Branch, Japan	
DVB Holding GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	
ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, Schweiz	
LogPay Financial Services GmbH, Eschborn, Deutschland	
▪ LogPay Transport Services GmbH, Eschborn, Deutschland	

Differenzierende Wettbewerbsstärken

57

Die strategischen Bausteine der DVB bewirken charakteristische Wettbewerbsstärken, die die Bank von anderen Marktteilnehmern unterscheidet:

- **Geschäftsmodell** – eindeutig fokussiert, unverwechselbar spezialisiert, vielfach diversifiziert, zyklusneutral ausgerichtet und international aufgebaut
- **Geschäftspolitik** – konservativ und nachhaltig
- **Organisation** – transparente Strukturen, zügiger Informationsfluss und schnelle Entscheidungen
- **Mitarbeiter** – hochqualifiziert und erfahren
- **Produkte und Dienstleistungen** – maßgeschneidert und über das typische Bankgeschäft hinausgehend
- **Asset & Market Research** – differenziert, renommiert und mehrfach ausgezeichnet
- **Kreditportfolio** – nach mehreren Kriterien und Kategorien diversifiziert
- **Risikomanagement** – nachhaltig und vorausdenkend
- **Refinanzierung** – granular und laufzeitenkongruent
- **Eigenmittel** – starke Kapitalbasis

Diese zehn Wettbewerbsstärken sind zu Erfolgsfaktoren für die Bank herangereift, sodass die Herausforderungen der zyklischen Verkehrsmärkte nachhaltig zum Wohle der anspruchsvollen Kunden bewältigt werden können.

Strategische Ziele und Umsetzungsmaßnahmen

Trotz des weiterhin schwierigen Marktumfelds in Teilen der Seeschifffahrt behielt die DVB 2015 ihre Fokussierung auf ausgewählte Verkehrsmärkte und ihre organisatorische Aufstellung bei. Die Bank beabsichtigt, diese Wettbewerbsposition nachhaltig zu stabilisieren, und strebt dabei eine fortwährende Effizienzsteigerung ihrer Produkte und Dienstleistungen an.

Strategische Ziele 2016

Die DVB verfolgt 2016 die folgenden Ziele:

- 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 Reduzierung unserer Risikokosten 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 verfügen über eine Infrastruktur, die ohne Qualitätsverluste eine deutliche Erhöhung des derzeitigen Bilanzvolumens verarbeiten könnte. So sind wir aufnahmebereit für geeignete Portfolien, die unseren hohen Qualitätsansprüchen genügen und attraktiv bepreist und strukturiert sind.
- Wir werden erneut regulatorisch bedingte Projekte erfolgreich bewältigen. Auch hierdurch können wir uns von unserem Wettbewerb differenzieren und die Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer weiter erhöhen.
- Wir streben für das Geschäftsjahr 2016 ein Konzernergebnis an, das auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen sollte. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen an den Schifffahrts- und Offshore-Märkten verkennen wir nicht, dass die Risikovorsorge weiterhin erhöht bleiben wird, sich indes unterhalb des 2015er Niveaus bewegen sollte.

Umsetzungsmaßnahmen 2016

Einführung der Credit and Asset Solution Group (CASG)

Als Reaktion auf die anhaltende Verschlechterung der Lage in den Schiffahrtsmärkten und auf die daraus resultierenden Herausforderungen im Shipping Finance-Portfolio der Bank wurde bereits 2013 das Strategic Management and Restructuring-Team (SMRT) ins Leben gerufen. SMRT wurde für einen begrenzten Zeitraum mit der spezifischen Aufgabe betraut, jene Engagements zu restrukturieren und abzuwickeln, die auf der Watch List stehen oder als Special Credit geführt werden.

Aufgrund der jüngsten makroökonomischen Entwicklungen und deren Auswirkungen auf das Portfolio beschloss der Vorstand mit Wirkung zum 1. Januar 2016, die Credit and Asset Solution Group aufzubauen, welche das bisherige SMRT ablöst. Aufbauend auf der vom SMRT bereiteten Basis verankert das neue Team die Restrukturierungskompetenz fest in unserer operativen Struktur, sodass die Expertise im Umgang mit problembehafteten Engagements dauerhaft zur Verfügung steht, um so das Kapital der Bank zu schützen. Hauptziel bleibt eine möglichst effiziente Reduzierung der Problemengagements – bei einer möglichst geringen Anzahl an realisierten Verlusten. Die CASG führt ein skalierbares Modell ein, mit dem regulatorische Vorschriften strukturell vollständig eingehalten werden. Das Team besteht aus den besten Restrukturierungsexperten der Bank.

Die CASG wird:

- die von SMRT aufgebaute Restrukturierungskompetenz der Bank für alle Geschäftsbereiche und Branchen institutionalisieren und in einem an mehreren Standorten vertretenen Team bündeln;
- die Hauptverantwortung für auf der Watch List stehenden oder als Special Credit klassifizierte Engagements tragen. So sollen Transaktionen auf den Frühwarnlisten (Early Warning List und Closely Monitored List), die sich weiter zu verschlechtern scheinen und unter intensivere Beobachtung gesetzt werden müssen, schnell erkannt und einheitlich bearbeitet werden können;
- als dynamische, skalierbare Plattform konzipiert, deren Ressourcen flexibel angepasst werden können – entsprechend des sich aus dem Portfolio ergebenden Bedarfs;
- wie SMRT eng mit den zuständigen Kreditsachbearbeitern aus allen vier Transport Finance-Bereichen zusammenarbeiten; und
- entsprechend regulatorischer Anforderungen eine Schlüsselrolle einnehmen.

New Product Circle – effiziente Prüfung und Entwicklung von Produkten

Als regulierte, global agierende Bank ist ein strukturierter Prozess zur Prüfung und Einführung neuer Produkte für die DVB ein Muss.

Ein neues Produkt kann dabei eine neue Geschäftstätigkeit sein, die mit bestehenden Strukturen, Prozessen und Systemen der Bank nicht zufriedenstellend bedient werden kann, und/oder eine Aktivität, die das (strukturelle) Risikoprofil der Geschäftsaktivität sowie des jeweiligen Standorts verändert.

Um neue Produkte innerhalb geschäftsüblicher Zeiträume prüfen und anschließend einführen zu können, haben wir einen dynamischen Prüfungsprozess entwickelt.

Die wichtigsten Aspekte dieses New Product Circle (NPC) sind:

- Der zuständige Ausschuss umfasst nur die wichtigsten Entscheidungsträger und ist verhältnismäßig klein, um schnell zusammenfinden und entscheiden zu können. Anfragen für neue Produkte, Dienstleistungen oder Märkte durchlaufen eine Vorabprüfung durch die Express Product Evaluation Group, ein kleines Team, das schnell zusammenfindet und entscheidet, ob der NPC einberufen wird.
- Bestehende Produkte, Dienstleistungen und Märkte wurden klar definiert. Dadurch können auch neue Produkte leichter bestimmt werden, wodurch sich der Ablauf des NPC reibungsloser gestaltet.
- Im NPC werden insbesondere Aspekte des Risikomanagements betrachtet, einschließlich strategischer, rechtlicher, Compliance-, Infrastruktur- und steuerlicher Risiken. Neben potenziellen Erträgen, Risiken, Unsicherheiten und geschätzten Umsetzungskosten im Zusammenhang mit der Anpassung von Prozessen werden auch die Organisation, die Mitarbeiter und die Informationstechnologie anhand eines strukturierten Ansatzes geprüft. Dafür werden die Bewertungen in einer New Product Checklist/einem strategischen Plan konsolidiert, die bzw. der dem NPC/Vorstand als Entscheidungsgrundlage dient.

Mit diesem New Product Circle unterstützt die Bank die im Relationship Management tätigen Mitarbeiter bei der Entwicklung innovativer, maßgeschneiderter Lösungen, mit denen sich die DVB bei ihren Kunden als präferierter Verkehrsfinanzierer positioniert.

Verbesserung der Kosteneffizienz – Projekt Liberty

Liberty ist die Antwort der Bank auf die inflationäre Kostenentwicklung der letzten Jahre. Wenn es um einen praktischen Ansatz im Management und in der Kontrolle von Kosten geht, setzt die DVB auf ihre sachkundigen, erfahrenen und fähigen Mitarbeiter – sie sind das Kernstück dieser Bottom-Up-Initiative. Liberty basiert auf dem Grundgedanken, dass jeder Mitarbeiter ein eigenes Interesse, Motivation und Verantwortung dafür hat, dass für die DVB in Kostenfragen das Beste erreicht wird. Liberty steht für Entscheidungsfreiheit und baut darauf, dass alle Kollegen die richtigen Entscheidungen für eine nachhaltige und kosteneffiziente Zukunft treffen.

Primäres Ziel von Liberty ist es, die Sachaufwendungen bis 2020 auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2015 zu halten. Ohne Liberty wäre mindestens mit einer Steigerung in Höhe der durchschnittlichen Inflationsrate (2 %) zu rechnen. In absoluten Zahlen sollen durch Liberty in den kommenden fünf Jahren also rund 2 Mio € jährlich eingespart werden. Das sekundäre und vielleicht wichtigere Ziel der Initiative ist eine Veränderung der Unternehmenskultur herbeizuführen. Der Vorstand möchte das Kostenbewusstsein in der Bank schärfen – Kostenmanagement, Kostenkontrolle und das Ziel eines „guten Geschäfts“ für das Unternehmen sollen stärker ins Bewusstsein aller Mitarbeiter rücken.

In der ersten Jahreshälfte 2016 wird das Projektteam mit allen Führungskräften und allen Mitarbeitern, die direkte Kostenverantwortung haben, Einführungen ins Liberty-Projekt geben. Dabei erhalten die betroffenen Führungskräfte eine detaillierte Aufgliederung und Analyse der Kostenpositionen aus ihrem Verantwortungsbereich und werden darüber hinaus in den Punkten Kostenkontrolle, Kostenvermeidung und Produktivitätsstrategien geschult. Auf dieser Basis können Sofortmaßnahmen und Möglichkeiten zur künftigen Kostenkontrolle identifiziert werden.

Stärkung des DVB-Markenprofils

Die DVB wird weitere Schritte unternehmen, um ihr einzigartiges Markenprofil weiter zu schärfen:

- Wir sind konsistent und konsequent im Gedanken- und Meinungs austausch mit unseren Kunden.
- Wir sind Teil der globalen Transportbranche und pflegen daher intensive Kontakte zu anderen Marktteilnehmern, wie zum Beispiel Herstellern – in allen Bereichen und auf allen Ebenen.
- Wir zeigen Profil auf relevanten Meetings, Konferenzen und Kundenveranstaltungen der internationalen Transportbranche und sprechen dort über Markteinschätzungen und Marktentwicklungen.
- Wir publizieren gezielt redaktionelle Beiträge in Fachzeitschriften und Jahrbüchern der globalen Transportbranche und geben Videointerviews auf Konferenzen.
- Wir präsentieren Investoren die Erfolgsstory der Bank in Roundtable-Diskussionen und in One-On-One-Gesprächen sowie auf Roadshows – auf diese Weise wird der Boden für Kapitalmarkttransaktionen in Euro und künftig vermehrt in US-Dollar bereitet.
- Wir erhalten renommierte Preise für unsere nachhaltige Präsenz und das Engagement in den Verkehrsmärkten.
- Wir bieten auf unserer Internetseite leserfreundlich klar gegliederte Informationen, die auf die Bedürfnisse der verschiedenen Stakeholder-Gruppen zugeschnitten sind und sich gleichermaßen durch Tiefe und Transparenz auszeichnen. Diese Kunden- und Stakeholder-Orientierung nimmt auch der Markt wahr: In einer zu Beginn des Jahres 2016 veröffentlichten Untersuchung von 254 Internetseiten börsennotierter Unternehmen gingen wir als Branchensieger im Bereich Banken hervor – vor Großbanken wie der Deutschen Bank. Insgesamt belegten wir den 29. Platz.



Die Ergebnisse der von der Zeitschrift Die WeLT in Auftrag gegebenen Untersuchung können unter folgender Internetadresse eingesehen werden:

www.servicevalue.de/wettbewerbe/branchenuebergreifend/kundenorientierte-internetseiten/ranking/kundenorientierte-internetseiten-boersennotierter-unternehmen2016



In diesem Abschnitt werden das betriebswirtschaftliche Planungs- und Steuerungssystem sowie die risikoadjustierte Performancemessung der DVB beschrieben.

Die Steuerung der Bank durch den Vorstand ist auf die weltweit operierenden Geschäftsbereiche Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance, Land Transport Finance, Investment Management, ITF Suisse und die sonstigen Servicefunktionen ausgerichtet. Die Managementhierarchie und die Struktur des gesamten internen Berichtswesens sind demzufolge an diesem divisionalen Geschäftsmodell orientiert. In den letzten Jahren hat die Bank das divisionale Steuerungsmodell aufgrund der international zunehmenden regulatorischen Anforderungen auch regional für ihre Vertriebsstandorte implementiert.

Strategie- und Planungsprozess

Die DVB führt einen jährlich revolvierenden Strategie- und Planungsprozess durch. Folgende Komponenten werden dabei jeweils überarbeitet:

- Die strategische Planung ist auf einen Zeitraum von fünf Jahren ausgerichtet. Sie besteht aus einer Analyse des wirtschaftlichen Umfelds, der Markt- und Wettbewerbstrends, der Stärken und Schwächen der Bank und aus einer daraus abgeleiteten mittelfristigen Finanz- und Kapitalplanung.
- Vor dem Hintergrund dieser Mehrjahresplanung wird eine detailliertere operative Einjahresplanung erarbeitet, die unter anderem eine der Grundlagen für das individuelle Zielvereinbarungssystem der Bank ist (Management by Objectives).
- Im monatlichen internen Berichtswesen werden die Ist-Werte der Einjahresplanung gegenübergestellt und eventuelle Abweichungen analysiert.
- Ergänzend zu diesem Instrumentarium kommen im zweiten Halbjahr noch Hochrechnungen im Hinblick auf das Jahresende hinzu, die zur Feinsteuerung benutzt werden und als Basis für die Planung künftiger Perioden dienen.

Die Risikostrategien, insbesondere die Kreditrisikostrategie, folgen aus der Geschäftsstrategie und nehmen vielfältig Bezug auf diese.

Der Strategieprozess der DVB ist vollständig in den strategischen Planungsprozess des DZ BANK-Konzerns integriert und zeitlich auf diesen abgestimmt. Der jährliche Strategie- und Planungsprozess beginnt im späten Frühjahr und endet im November mit der Aufsichtsratsvorlage zur Strategie und Planung.

Im April/Mai werden die aktuellen Informationen über das wirtschaftliche Umfeld, das Verhalten von Wettbewerbern, Preisentwicklungen, Markttrends, eigene Stärken und Schwächen, Marktanteile sowie die Zielvorstellungen der DVB und die geplanten Maßnahmen erhoben.

Parallel wird die auf fünf Jahre angelegte mittelfristige Finanz- und Kapitalplanung auf Basis der geschilderten Informationen überarbeitet. Dafür steht ein integriertes, vollständiges Planungsmodell zur Verfügung, das basierend auf zahlreichen Eingangsparametern alle benötigten Planwerte bereitstellt. In diesen Prozess fließen die Überlegungen und Anforderungen des Vorstands sowie die Erwartungen und Annahmen der ersten Führungsebene ein.

Ergänzend wird ein makroökonomisches Modell verwendet, mit dem die Auswirkungen sich verändernder ökonomischer Rahmenbedingungen auf die wesentlichen Planungsparameter und Erfolgsfaktoren der Bank abgeschätzt werden sollen. Die makroökonomische Modellierung wird aber auch dazu verwendet, die Auswirkungen solcher Umweltveränderungen auf die Risikopositionen der Bank zu schätzen. Hinzu kommt, dass die DVB die Wirkungen makroökonomischer Szenarien, die beispielsweise von Aufsichtsbehörden vorgegeben werden, bewerten und auf die eigenen Gegebenheiten übersetzen muss.

Die wesentlichen Bestimmungsgrößen für Wachstum und Erfolg der DVB sind das zu generierende Neugeschäftsvolumen, die dabei zu erzielenden Neugeschäftszinsmargen, die Höhe des Provisionsniveaus bei neuen Transaktionen sowie die Veränderungen im Risikoprofil. Diese Parameter stehen im Zentrum aller Planungsüberlegungen.

Im Herbst erfolgt die operative Planung für das Folgejahr und zwar auf Basis einer Hochrechnung sowie vor dem Hintergrund der strategischen Planung. Die operative Planung wird im klassischen Gegenstromverfahren durchgeführt.

Der nunmehr überarbeiteten Mittelfristplanung können Zielvorgaben des Vorstands entnommen werden, die die Geschäftseinheiten für ihre individuellen Planungen benutzen. Deren Einzelpläne werden konsolidiert und bewertet, gegebenenfalls ist eine zweite Planungsrunde zur Überarbeitung erforderlich. Der Prozess durch eine webbasierte Planungsanwendung unterstützt. Falls erforderlich wird die Mittelfristplanung aufgrund des Ergebnisses der operativen Planung noch einmal adjustiert.

Finanzielle Kennzahlen (Key Performance Indicators)

Ziel der DVB ist es, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir unsere Steuerungs- und Controllingssysteme konsequent weiterentwickelt. Seit der Implementierung unseres EVA™-Konzepts im Jahr 2008 verfügen wir über ein Instrumentarium, das eine umfassende, wertorientierte Steuerung des Konzerns sowie aller Unternehmensbereiche erlaubt. Das System fördert die Schaffung von Unternehmenswert und gewährleistet konzernweite Transparenz auf allen Ebenen.

Von zentraler Bedeutung für die Steuerung und Bewertung des Geschäfts ist die risikoadjustierte Kennzahl Economic Value Added (EVA™). EVA™ stellt einen Residualgewinn dar und ergibt eine absolute Nettogröße des Gewinns nach Abzug der Kosten für das eingesetzte Risikokapital. Bei der Berechnung dieser Kennzahl wurde in der Vergangenheit das IAS-39-Ergebnis nicht berücksichtigt, da es überwiegend von Bewertungsergebnissen geprägt war, die dem operativen Geschäft der Bank nicht zuzuordnen waren. Im Ergebnis aus Finanzanlagen sind nunmehr regelmäßig auch Resultate aus dem operativen Geschäft enthalten. Zum Jahresbeginn 2015 wurde die Kennzahlenberechnung also um diesen Teil des IAS-39-Ergebnisses ergänzt und auf dieser Basis wie folgt berechnet: Vom Konzernergebnis vor IAS 39, jedoch einschließlich des Ergebnisses aus Finanzanlagen und vor Steuern, werden die zeitanteiligen Risikokapitalkosten abgezogen.

Ergänzend verwendet die DVB zwei klassische Kennzahlen zur Beurteilung von Effizienz und Erfolg, die Cost-Income-Ratio (CIR) und den Return on Equity (ROE). Anhand der CIR lässt sich die Effizienz beurteilen. Sie setzt die Verwaltungsaufwendungen in Bezug zum generierten Einkommen vor Risikovorsorge und wird wie folgt berechnet: Die Verwaltungsaufwendungen werden durch die Summe aus Zinsüberschuss (vor Risikovorsorge), Provisionsüberschuss, Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis dividiert. Die klassische Rentabilitätskennzahl ROE setzt das Nettoergebnis vor Steuern ins Verhältnis zum Aktionärskapital und wird wie folgt berechnet: Das Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern wird durch die Summe des gewichteten Kapitals (bestehend aus Grundkapital, Kapitalrücklage, Gewinnrücklage ohne Fonds für allgemeine Bankrisiken, ohne Minderheitenanteile und ohne latente Steuern sowie vor Einstellung des Konzernergebnisses) dividiert. Bei der Angabe für Teilbereiche des Konzerns wird das anzusetzende Aktionärskapital proportional zum genutzten Risikokapital zugeordnet. Die in der Berechnung beider Kennzahlen relevanten Aufwendungen für die Bankenabgabe und die Sicherungseinrichtung des BVR wurden bisher zeitanteilig in den Sachaufwendungen ausgewiesen.

Diese Berechnungsmethodik wurde erstmals zum Dreimonatsergebnis 2015 verändert. Seitdem müssen die Aufwendungen

bereits zu Jahresbeginn in voraussichtlicher Höhe abgesetzt werden.

Mit Ausnahme des ROE werden die genannten Kennzahlen einheitlich für alle Unternehmensbereiche angewendet und identisch berechnet.

Als Nebenbedingungen hält die DVB die regulatorischen Kapitalquoten sowie gegebenenfalls Kapitallimite innerhalb des DZ BANK-Konzerns ein. Nicht-finanzielle Kennzahlen werden für die Steuerung derzeit nicht verwendet.

Regelmäßige Berichterstattung/ Management Reporting

Die Steuerung des Unternehmens manifestiert sich im regelmäßigen Berichtswesen. Die DVB verfügt über ein monatliches Reporting, das den Konzern und seine Unternehmensbereiche in einheitlichen Strukturen behandelt. Aufgrund der technischen Plattform ist es möglich, die Berichte auf jeder Ebene und für jede Einheit zu generieren. Die monatlich veröffentlichten und vom Management genutzten Berichte konzentrieren sich jedoch auf den Konzern, seine strategischen Geschäftsbereiche sowie teilweise auch auf Abteilungen und Teams. Die Berichte sind grundsätzlich identisch aufgebaut, verwenden ein einheitliches Deckungsbeitragsschema und die gleichen Finanzkennzahlen. In der Regel enthalten die Berichte Vorjahres- und Plan-/Ist-Vergleichsangaben. Der sogenannte Management Report – die Berichterstattung auf oberster Ebene – beinhaltet auch Kommentare, Analysen und Bewertungen aktueller Entwicklungen, von Planabweichungen und des Grads der Zielerreichung. Er richtet sich an die Geschäftsleitung, wird aber ungekürzt und zeitgleich dem gesamten Management zur Verfügung gestellt. Daneben werden regelmäßige Berichte erstellt, die einzelne Geschäftsbereiche detaillierter behandeln, und anlassbedingt immer wieder Ad-hoc-Analysen zu einzelnen Fragestellungen durchgeführt. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auf Basis des internen Berichtswesens in jeder Sitzung über die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns.

Vorkalkulation

Die DVB hat Mindestanforderungen an die Rentabilität ihres Neugeschäfts festgelegt. Sie folgt dabei den gleichen Grundsätzen wie bei ihrer Performance-Messung (Mindest-EVA™). Für diese Vorkalkulation setzt sie ein Kalkulationstool ein, dessen Ergebnis bei jeder Kreditentscheidung vorzulegen ist und eine wesentliche Entscheidungsgrundlage darstellt.

Technische Basis

Die DVB hat für Buchhaltung, Bewertung, Konsolidierung und Bilanzierung sowie für Datenhaltung und Berichtswesen einheitliche konzernweite SAP-Systeme im Einsatz. Für die Planung und deren Präsentation werden kleinere separate Online Analytical Processing-Datenbanken verwendet.

Das mäßige Expansionstempo der Weltwirtschaft hat sich kaum verändert. Die im Frühjahr 2015 erwartete Beschleunigung ist ausgeblieben.

Verstärkt haben sich hingegen die bereits seit 2014 zu beobachtenden regionalen Unterschiede. In den meisten fortgeschrittenen Volkswirtschaften war die Konjunktur recht robust. In einer Reihe von Schwellenländern hat sich die Wirtschaftslage hingegen nochmals verschlechtert. Zudem leiden viele von Rohstoffexporten abhängige Schwellenländer unter den seit Mitte 2014 stark gefallen Preisen für Erdöl und andere wichtige Industrierohstoffe.

Im Jahr 2015 beeinflussten die folgenden zwei makroökonomischen Faktoren die Bank erheblich:

- Einerseits gerieten die Offshore-Märkte durch den Verfall der Rohölpreise stark unter Druck – andererseits sorgte der Preisrückgang für ein weiteres erfolgreiches Jahr in der Luftverkehrsbranche. Für 2015 ist von historischen Höchstständen auszugehen, sowohl bei den Gewinnen der Luftfahrtbranche, die auf über 33 Mrd USD geschätzt werden, also auch bei der Anzahl der ausgelieferten Flugzeuge.
- Die inzwischen im achten Jahr anhaltende Krise der Schifffahrtsbranche betraf erneut fast alle Segmente. Der anhaltende Angebotsüberhang war dabei einer der Einflussfaktoren.

Nachstehend werden die Rahmenbedingungen für den Konzernlagebericht und den Konzernabschluss der DVB detailliert erläutert.

Entwicklung des Ölpreises

Der Ölpreis ist weltweit ein wichtiger Betriebskostenfaktor für die Unternehmen der Verkehrsbranche. Seine Entwicklung stärkt oder schwächt die Rentabilität der Verkehrsunternehmen wie Reedereien oder Fluggesellschaften nachhaltig.

Der Markt für Öl und Ölprodukte war auch 2015 weiterhin von starken Überkapazitäten und einem weiteren Verfall des Rohölpreises gekennzeichnet. Der abnehmenden Nachfrage, zum Teil wohl den eingetrübten Erwartungen hinsichtlich der Wachstumsdynamik in China geschuldet, stand ein zu hohes Angebot gegenüber. So hat beispielsweise die Ölproduktion mittels Fracking in den USA viel schwächer auf den Preiseinbruch im Jahr 2015 reagiert als vielfach erwartet worden war:

- Der Spotpreis für die in Europa gehandelte Leitsorte Brent (London) schloss am 31. Dezember 2015 mit 36,98 USD je Barrel – das entspricht einem Rückgang von 33,1 % gegenüber dem Vorjahresresultimo (55,27 USD je Barrel). Auch im Jahresdurchschnitt lagen die Preise um 45,1 % unter dem Vorjahresniveau.
- Der Spotpreis für die in den USA gehandelte Leitsorte West Texas Intermediate sank deutlich um 29,6 % und schloss am 31. Dezember 2015 mit 37,61 USD je Barrel (31. Dezember 2014: 53,45 USD je Barrel). Auch im Jahresdurchschnitt lagen die Preise um 47,0 % unter dem Vorjahresniveau.

Entwicklungen an den internationalen Verkehrsmärkten

Die Entwicklungen an den Kernmärkten der DVB erörtern wir ausführlich in den Marktanalysen von Shipping Finance (Seiten 86–87), Aviation Finance (Seiten 98–100), Offshore Finance (Seiten 110–111), Land Transport Finance (Seiten 118–119), und in den Kapiteln Financial Institutions and Syndications (Seiten 130–131), Corporate Finance (Seiten 134–136), und Investment Management (Seiten 141 und 144). Auf diese Ausführungen nehmen wir an dieser Stelle Bezug.

Entwicklungen an den Finanzmärkten

Die DVB gestaltet ihre Refinanzierung durch vielfältige Instrumente an den internationalen Finanzmärkten mit einem Schwerpunkt auf Deutschland, dem deutschsprachigen Ausland und Nordeuropa. Eine weitere Internationalisierung wird angestrebt. Daher sind die Entwicklungen an den internationalen Finanzmärkten für die Passivseite der Bank von großer Bedeutung.

Die wesentlichen Entwicklungen an den Finanzmärkten im Jahr 2015 lassen sich wie folgt skizzieren:

Die **großen Notenbanken** gaben auch 2015 den Takt an den Finanzmärkten vor. Neben schwankenden Konjunktur- und Inflationserwartungen waren es vor allem die Notenbanken in Nordamerika, Westeuropa und Ostasien, die entscheidende Impulse an den internationalen Märkten setzten. Im Zentrum standen dabei die Lockerung der Geldpolitik im europäischen Währungsraum und China sowie die diesen geldpolitischen Entscheidungen diametral gegenüberstehende Zinswende in den USA. In den ersten Monaten des Jahres sorgte der Streit zwischen Griechenland und den übrigen Euro-Staaten über das griechische Reformprogramm und über milliardenschwere Finanzhilfen für Unruhe. Das hochverschuldete Griechenland bewirkte im weiteren Jahresverlauf jedoch nur noch ein abnehmendes Echo an den Finanzmärkten. Das lag zum einen an der spürbar moderateren Politik des durch Neuwahlen im Amt bestätigten Regierungschefs Alexis Tsipras und zum anderen daran, dass sich Griechenland und die übrigen Euro-Staaten auf weitere Hilfszahlungen und ein Marktreformprogramm einigen konnten. In der zweiten Jahreshälfte nahmen jedoch die Spekulationen über konjunkturelle Probleme der Schwellenländer zu. Dabei geriet die Abschwächung der Konjunktur in China besonders in den Fokus von Anlegern und Investoren. Die bewaffneten Auseinandersetzungen in der Ostukraine und in Syrien sorgten hingegen nur vorübergehend für Verunsicherungen an den internationalen Finanzmärkten.

Die **Europäische Zentralbank (EZB)** lockerte 2015 noch einmal die ohnehin schon expansiven geldpolitischen Rahmenbedingungen für den Euroraum. Der EZB-Rat beschloss im Januar 2015 ein Programm zum Ankauf von Wertpapieren. Bei den vom Programm umfassten Wertpapieren handelt es sich im Wesentlichen um auf Euro lautende Investment-Grade-Papiere der Staaten des Euroraums. Im Zuge dieser quantitativen Lockerung kaufte die EZB ab März 2015 jeden Monat Wertpapiere im Wert von 60 Mrd € am Sekundärmarkt – allerdings unter Einrechnung der bereits beschlossenen Aufkaufprogramme. Ziel dieser Programme ist es, die Inflation zu erhöhen und zwar bis zum mittelfristigen Ziel von unter, aber nahe 2 % Inflationsrate. Aus diesem Grund verlängerte der EZB-Rat am 3. Dezember 2015 den Zeitraum dieses Wertpapieraufkaufprogramms von ursprünglich September 2016 bis März 2017. Der Gesamtumfang des Programms stieg damit von zunächst 1,14 Bill € auf 1,50 Bill €. Den Hauptrefinanzierungssatz und den Spitzenrefinanzierungssatz beließ die EZB im vergangenen Jahr unverändert bei 0,05 % bzw. 0,3 %. Den Einlagezins für Übernachtanlagen der Geschäftsbanken bei der EZB senkte der EZB-Rat hingegen am 3. Dezember 2015 um zehn Basispunkte auf –0,3 %.

Die **US-amerikanische Zentralbank (Fed)** leitete im vergangenen Jahr die zinspolitische Wende ein, wobei sich die Finanzmärkte bis zum Jahresende gedulden mussten. Im Frühjahr wurden immer wieder Spekulationen über eine frühere Zinswende an den Märkten genähert. Die schwächere Konjunktur in den Schwellenländern und die niedrig bleibende Inflation veranlassten die Fed allerdings, eine Zinsanhebung hinauszuzögern. Erst im Dezember 2015 gab der für die geldpolitischen Beschlüsse zuständige Offenmarktausschuss die erste Zinsanhebung seit Juni 2006 bekannt, nachdem er bereits 2014 den breiten Aufkauf von Anleihen eingestellt hatte. Der Ausschuss erhöhte den Zielbereich des US-Leitzinses (Federal Funds Rate) um 25 Basispunkte auf 0,25 % bis 0,50 %. Die US-Notenbank begründete die Anhebung der Federal Funds Rate mit der besseren konjunkturellen Lage und der deutlich verbesserten Lage am Arbeitsmarkt in den USA. Nach sieben Jahren endete damit die faktische Nullzinspolitik der Fed; die US-Notenbank hatte im Dezember 2008 im Zuge der schweren Verwerfungen an den Finanzmärkten den Leitzins von 1,0 % auf einen Zielbereich von 0 % bis 0,25 % gesenkt.

Entwicklungen an den Aktienmärkten und Entwicklung der DVB-Aktie

Der **Deutsche Aktienleitindex (DAX)** beendete das Jahr 2015 mit einem deutlichen Plus. Aktien waren dabei insbesondere im ersten Quartal des Jahres gefragt. Das Marktsegment profitierte von der erneuten Lockerung der Geldpolitik und vom zunehmenden Konjunkturoptimismus für den Euroraum. Bis Mitte April stieg der DAX auf ein neues Allzeithoch von 12.374 Punkten. Dieses konnte der Index aber im weiteren Jahresverlauf nicht halten, denn die Konjunkturerwartungen trübten sich weltweit ein. Zudem gerieten die Kurse durch Spekulationen über eine kurz bevorstehende Zinswende in den USA unter Druck. Bis zum Ende des dritten Quartals gab der DAX seine kompletten Gewinne aus dem Frühjahr wieder ab und sank auf fast 9.400 Punkte. Erst im letzten Quartal des Jahres regte die Aussicht auf weitere geldpolitische Lockerungen im Euroraum die Nachfrage nach Aktien an, so dass der DAX wieder zulegen konnte. Zu einer eindeutigen Jahresendrally kam es im Dezember 2015 aber angesichts der Zinswende in den USA und der anhaltenden Sorge um die chinesische Wirtschaft nicht mehr. Der DAX beendete das Jahr bei 10.743 Punkten (Vorjahr: 9.806 Punkte) – also 9,6 % mehr als zum Vorjahresresultimo.

Der **Dow Jones Industrial** verzeichnete zum Jahresresultimo 2015 ein leichtes Minus von 2,3 % und lag bei 17.425 Punkten (Vorjahr: 17.823 Punkte). Der **japanische Nikkei 225 Stock Average** notierte mit dem letzten Handelstag bei 19.034 Punkten (Vorjahr: 17.451) – ein Plus von 9,1 %. Der **chinesische Aktienmarkt** beendete das Börsenjahr 2015 nach wechselvollem Verlauf positiv: Die wichtigsten Indizes SH COMP (Shanghai Stock Exchange Composite Index) und CSI 300 (China Securities Index) lagen zum Jahresende mit 5,6 % bzw. 9,4 % über den Jahresendnotierungen 2014.

Der Kurs der entwickelte sich 2015 erneut erfreulich stabil. Dies ist insbesondere auf die durch den geringen Streubesitz der Aktie bestehende Marktmenge zurückzuführen. Im Jahresverlauf 2015 verzeichnete die DVB-Aktie nur moderate Kursänderungen und erreichte am 4. Juni 2015 ihren Jahreshöchststand von 25,69 €. Das Jahrestief wurde zwischen dem 12. und 18. November 2015 mit 24,50 € festgestellt. Zum Jahresresultimo notierte die Aktie bei 24,75 € und die Marktkapitalisierung der Bank belief sich damit auf 1,2 Mrd €.



Die Aktien der DVB Bank SE (WKN: 804550, ISIN: DE0008045501) sind an der Frankfurter Wertpapierbörse im General Standard notiert. Das satzungsgemäße Grundkapital beträgt 118.791.945,12 €, es ist in 46.467.370 nennwertlose Stückaktien eingeteilt.

Entwicklung der Euro/US-Dollar Währungsrelation

Den überwiegend in US-Dollar valutierenden Erträgen aus dem internationalen Verkehrsfinanzierungs- und Beratungsgeschäft der DVB steht eine überwiegend Euro-basierte Kosten- und Refinanzierungsstruktur gegenüber. Daher ist die Entwicklung der Euro/US-Dollar Währungsrelation von großer Bedeutung für die Bank.

Wie im Jahr 2014 musste der Euro auch 2015 Kursverluste gegenüber dem US-Dollar hinnehmen. Ausschlaggebend für die schwache Entwicklung des Außenwerts des Euros gegenüber der US-Währung war in erster Linie das Auseinanderdriften der Geldpolitiken auf beiden Seiten des Atlantiks. Während die EZB für den europäischen Währungsraum einen noch expansiveren geldpolitischen Kurs einschlug als im Vorjahr, stimmte die Fed die US-Wirtschaft im Jahresverlauf auf eine restriktivere Zinspolitik ein, auf die sie im Dezember 2015 die Zinswende folgen ließ. Die größten Verluste musste der Euro zu Beginn der quantitativen Lockerung im Euroraum hinnehmen. Bis Mitte März 2015 fiel der Euro/US-Dollar-Kurs auf 1,05 USD. Im weiteren Jahresverlauf spiegelte der Dollarkurs des Euro die sich stetig ändernden geldpolitischen Erwartungen dies- und jenseits des Atlantiks wider. Der Euro/US-Dollar-Kurs schwankte dabei zwischen 1,05 USD und 1,15 USD. Zum Jahresende notierte der Euro/US-Dollar-Kurs bei 1,09 USD und damit zwölf US-Cent niedriger als zum Vorjahresultimo.

Entwicklung der DVB Ratings

Seit Dezember 2011 wird die DVB Bank SE von der Rating-Agentur Standard & Poor's unverändert mit „A+/A-1/stabil“ geratet. Die von FitchRatings im Rahmen der Genossenschaftlichen FinanzGruppe vergebenen Ratings verbesserten sich 2015 um einen Notch auf „AA-/F1+“ (Vorjahr: A+/F1+).

Im Geschäftsjahr 2015 konnte die DVB insgesamt ein noch zufriedenstellendes Konzernergebnis erwirtschaften. Im herausfordernden geopolitischen, makroökonomischen und branchenspezifischen Umfeld erwies sich das Geschäftsmodell der Bank erneut als widerstandskräftig und nachhaltig. Die eindeutige Fokussierung auf Finanzierungen von Transportmitteln bewährt sich gerade in diesen schwierigen Zeiten.

Dabei sind folgende spezifische Stärken der DVB auch im vergangenen Geschäftsjahr deutlich geworden:

- Strategische Fokussierung auf Finanzierungen von Transportmitteln weiter konsequent verfolgt
- Breite Risikostreng im Kreditportfolio – nach mehreren Kategorien und Kriterien diversifiziert und mit den finanzierten Transportmitteln besichert
- Kreditgeschäft basiert weiter auf den Kernkompetenzen Asset and Market Research und Risikomanagement
- Laufzeitkongruente und granulare Refinanzierung
- Starke Kapitalbasis an Eigenmitteln
- Hochqualifizierte und erfahrene Mitarbeiter

Finanzwirtschaftliche Bewertung des Geschäftsverlaufs 2015

Am 5. November 2015 adjustierte die DVB mittels einer Ad-hoc-Mitteilung ihre Prognose für das Geschäftsjahr 2015 auf ein Konzernergebnis vor Steuern im positiven, niedrigen bis mittleren zweistelligen Millionen-Euro-Bereich, da angesichts der anhaltend schwierigen Lage an den internationalen Schifffahrts- und Offshore-Märkten zusätzliche Risikovorsorge im Kreditgeschäft in Höhe von rund 60 Mio € erforderlich sein werde.

Diese korrigierte Prognose erwies sich als belastbar und realistisch:

Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft stieg um 79,1 Mio € und das Konzernergebnis vor Steuern belief sich auf 46,1 Mio € (Vorjahr: 98,2 Mio €, ein Minus von 53,1 %).

Das Konzernergebnis (nach Steuern) lag bei 45,6 Mio €, ein Minus von 42,4 % (Vorjahr: 79,1 Mio €). Die Erträge vor IAS 39 gingen um 46,9 % auf 164,1 Mio € zurück (Vorjahr: 308,9 Mio €) und die Erträge nach IAS 39 lagen bei 234,9 Mio € – ein Minus von 18,3 % (Vorjahr: 287,5 Mio €).



Im Konzernlagebericht und im Konzernabschluss (inklusive Anhang) wird kaufmännisch gerundet. Hierdurch können sich bei der Bildung von Summen und der Berechnung von Prozentangaben geringfügige Abweichungen ergeben.

Einige Finanzzahlen des Jahres 2014 weichen von den im Geschäftsbericht 2014 veröffentlichten Werten ab. Für eine detaillierte Erläuterung der Anpassungsnotwendigkeit verweisen wir auf die Angaben im Anhang unter Ziffer 1.4.3, Seite 190. In den Tabellen der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage werden die veränderten Positionen mit einer ¹⁾ gekennzeichnet.

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 von Anteilen an der Wizz Air Holdings Plc einen substantziellen Einmalertrag erzielte.
- Die Verwaltungsaufwendungen konnten mit 180,9 Mio € auf Vorjahresniveau gehalten werden (181,2 Mio €) – trotz der weiterhin hohen Anforderungen, die die regulatorisch bedingten Projekte an uns stellen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Ergebnisse wurden durch verschiedene Effekte belastet:

- Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft stieg um 79,1 Mio € auf 141,5 Mio € (Vorjahr: 62,4 Mio €), die im Wesentlichen für Engagements im Altbestand des Shipping Finance-Portfolios und für Finanzierungen im Offshore Finance-Portfolio notwendig.
- Die im Zinsergebnis enthaltenen Risikokosten beliefen sich auf 36,8 Mio € (Vorjahr: 27,6 Mio €) und enthalten im Wesentlichen den Aufwand für die von der Bank im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltenen Schiffe, die unter anderem am Spotmarkt verchartert wurden.
- 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 um 11,6 Mio € zusätzlich belastet.

Die Konzern-Steuerungsgrößen spiegeln den insgesamt noch zufriedenstellenden Geschäftsverlauf wider: Der Return on Equity vor Steuern belief sich auf 4,1 % (Vorjahr: 8,5 %), die Cost-Income-Ratio auf 48,1 % (Vorjahr: 51,8 %) und der risikoadjustierte Economic Value Added betrug –86,8 Mio € (Vorjahr: 27,3 Mio €)

Das Geschäftsvolumen lag 2015 mit 28,2 Mrd € um 7,6 % über dem 2014er Niveau von 26,2 Mrd €. Es umfasst die Bilanzsumme in Höhe von 26,6 Mrd € (Vorjahr: 24,5 Mrd €) und die unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 1,6 Mrd € (Vorjahr: 1,7 Mrd €).

Ertragslage

Die Erträge nach IAS 39 gingen 2015 um 18,3 % von 287,5 Mio € auf 234,9 Mio € zurück. ①

Zinsüberschuss nach Risikovorsorge

Der Zinsüberschuss fiel um 14,9 % auf 183,7 Mio € (Vorjahr: 215,9 Mio €). Hierfür gibt es im Wesentlichen zwei Gründe:

- Das Zinsergebnis wurde durch Risikokosten in Höhe von 36,9 Mio € (Vorjahr: 27,6 Mio €) belastet, die im Wesentlichen für von der Bank im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltene Schiffe anfielen, die unter anderem auch am Spotmarkt verchartert wurden.
- 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 um 11,6 Mio € zusätzlich belastet.

Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft stieg um 79,1 Mio € auf 141,5 Mio € (Vorjahr: 62,4 Mio €), die im Wesentlichen für Engagements im Altbestand des Shipping Finance-Portfolios und für Finanzierungen im Offshore Finance-Portfolio notwendig wurde.

Diese erhöhte Risikovorsorge bewirkte einen Rückgang im Zinsüberschuss nach Risikovorsorge um 72,5 % von 153,5 Mio € auf 42,2 Mio €.

① Ertragslage (Mio €)

	2015	2014	%
Zinserträge	850,8	807,0	5,4
Laufende Erträge	158,6	89,9	76,4
Zinserträge und ähnliche Erträge	1.009,4	896,9	12,5
Zinsaufwendungen	–825,7	–681,0	21,2
Zinsüberschuss	183,7	215,9	–14,9
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	–141,5	–62,4	–
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	42,2	153,5	–72,5
Gebühren- und Provisionserträge	112,4	114,8	–2,1
Gebühren- und Provisionsaufwendungen	–9,1	–6,3	44,4
Provisionsüberschuss	103,3	108,5	–4,8
Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	3,9	12,4	–68,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis¹⁾	14,7	34,5	–57,4
Ergebnisse aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39¹⁾	70,8	–21,4	–
Erträge¹⁾	234,9	287,5	–18,3

1) Anpassung des Vorjahreswerts (Weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

Zinsüberschuss in den wesentlichen Segmenten

Der Zinsüberschuss entwickelte sich in den wesentlichen Geschäftssegmenten wie folgt:

- **Shipping Finance:**
ein Plus von 12,1 % auf 87,4 Mio € (Vorjahr: 78,0 Mio €)
- **Aviation Finance:**
ein Minus von 6,0 % auf 84,3 Mio € (Vorjahr: 89,7 Mio €)
- **Offshore Finance:**
ein Minus von 8,0 % auf 24,2 Mio € (Vorjahr: 26,3 Mio €)
- **Land Transport Finance:**
ein Plus von 33,5 % auf 22,3 Mio € (Vorjahr: 16,7 Mio €)
- **Investment Management:**
eine deutliche Abnahme auf –34,4 Mio € (Vorjahr: –13,3 Mio €)

Zinsertrag und Zinsaufwendungen auf Konzernebene

Die Zinserträge und ähnliche Erträge erhöhten sich auf Konzernebene um 12,5 % von 896,9 Mio € auf 1.009,4 Mio € und setzten sich wie folgt zusammen:

- 827,5 Mio € (ein Plus von 6,2 % gegenüber Vorjahr mit 779,4 Mio €) – nahezu vollständig aus dem Kreditgeschäft mit internationalen Verkehrskunden
- 9,6 Mio € (ein Minus von 11,1 % gegenüber dem Vorjahr mit 10,8 Mio €) – aus Schuldverschreibungen und anderen festverzinslichen Wertpapieren
- 13,7 Mio € (ein Minus von 18,5 % gegenüber dem Vorjahr mit 16,8 Mio €) – aus Finanzierungsleasing-Geschäften
- 158,1 Mio € (ein Plus von 78,2 % gegenüber dem Vorjahr mit 88,7 Mio €) – Laufende Erträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen, die im Wesentlichen aus den konsolidierungspflichtigen Fonds des Investment Management stammten
- 0,5 Mio € (ein Minus von 58,3 % gegenüber dem Vorjahr mit 1,2 Mio €) – Laufende Erträge aus Beteiligungen und sonstigen Investments (zum Beispiel Joint Ventures)

Die im Neugeschäft erzielten durchschnittlichen Bruttozinsmargen waren überwiegend leicht rückläufig und entwickelten sich wie folgt:

Basispunkte	2015	2014	2013	2012	2011
Shipping Finance ¹⁾	250	269	316	345	295
Aviation Finance	218	250	284	380	325
Offshore Finance	247	271	330	359	331
Land Transport Finance	232	238	250	281	280
ITF Suisse	237	228	292	308	283

¹⁾ Die Werte der Jahre 2011–2012 weichen vom Geschäftsbericht 2012 ab, da die Offshore-Finanzierungsaktivitäten zum 1. Januar 2013 aus dem Geschäftsbereich Shipping Finance in den eigenständigen Geschäftsbereich Offshore Finance ausgegliedert wurden.

Die Zinsaufwendungen stiegen um 21,2 % auf 825,7 Mio € (Vorjahr: 681,0 Mio €) und setzten sich wie folgt zusammen:

- 618,9 Mio € (11,7 % gegenüber dem Vorjahr mit 554,1 Mio €) – Refinanzierungskosten für das Kreditgeschäft im Transport Finance
- 185,0 Mio € (67,0 % gegenüber dem Vorjahr mit 110,8 Mio €) – Aufwendungen aus Operating Leasing-Verhältnissen. Hierin sind auch die Risikokosten in Höhe von 36,9 Mio € (Vorjahr: 27,6 Mio €) für die von der Bank im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltenen Schiffe enthalten, die unter anderem am Spotmarkt verchartert wurden.
- 21,8 Mio € (35,4 % gegenüber dem Vorjahr mit 16,1 Mio €) – Aufwendungen für emittiertes Nachrangkapital

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Risikovorsorge im Kreditgeschäft

Die Netto-Risikovorsorge im Kreditgeschäft sank von –62,4 Mio € auf –141,5 Mio €.

Mio €	2015	2014	%
Zuführung zur Risikovorsorge	–198,3	–147,2	34,7
Auflösung von Risikovorsorge	66,1	83,5	–20,8
Direktabschreibungen	–10,4	–8,6	20,9
Eingänge auf abgeschriebene Forderungen	1,1	9,9	–88,9
Risikovorsorge im Kreditgeschäft insgesamt	–141,5	–62,4	–

Risikovorsorge im Kreditgeschäft wird in Form von Einzelwertberichtigungen (EWB), Portfoliowertberichtigungen (PWB) und Rückstellungen gebildet. Dabei lagen die erfolgswirksam erfassten EWB mit 141,2 Mio € (Vorjahr: 75,8 Mio €) deutlich über dem Vorjahresniveau. PWB wurden in Höhe von 2,4 Mio € aufgelöst. Rückstellungen wurden in Höhe von 2,7 Mio € gebildet (Vorjahr: PWB wurden in Höhe von 13,4 Mio € aufgelöst und keine Rückstellungen gebildet).

Die beiden folgenden Tabellen zeigen die Verteilung der Risikovorsorge auf die Geschäftsbereiche in den Jahren 2015 und 2014. ① ② (siehe Tabelle Seite 70)

① Risikovorsorge im Kreditgeschäft nach Geschäftsbereichen 2015 (Mio €)

	Zuführung	Auflösung	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abgeschriebene Forderungen	Insgesamt
Shipping Finance	–110,3	29,9	–7,4	0,5	–87,3
Aviation Finance	–10,0	3,3	–	–	–6,7
Offshore Finance	–21,1	–	–	–	–21,1
Land Transport Finance	–0,6	0,1	–	–	–0,5
Investment Management	–12,9	8,3	–	–	–4,6
ITF Suisse	–19,2	0,8	–	–	–18,4
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	–0,2	–	–2,8	0,5	–2,5
Sonstige	–	0,0	–0,2	0,1	–0,1
Einzelwertberichtigungen insgesamt	–174,3	42,4	–10,4	1,1	–141,2
Shipping Finance	–14,6	13,5	–	–	–1,1
Aviation Finance	–2,6	6,1	–	–	3,5
Offshore Finance	–1,9	1,5	–	–	–0,4
Land Transport Finance	–0,6	0,6	–	–	0,0
Investment Management	–	–	–	–	–
ITF Suisse	–1,0	1,9	–	–	0,9
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	–0,6	–	–	–	–0,6
Sonstige	–	0,1	–	–	0,1
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	–21,3	23,7	–	–	2,4
Aviation Finance	–2,7	–	–	–	–2,7
Rückstellungen insgesamt	–2,7	–	–	–	–2,7
Insgesamt	–198,3	66,1	–10,4	1,1	–141,5

Nicht mehr strategiekonformes Geschäft = D-Marketing und Transport Infrastructure
Sonstige = Treasury, LogPay Financial Services

2 Risikovorsorge im Kreditgeschäft nach Geschäftsbereichen 2014 (Mio €)

	Zuführung	Auflösung	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abgeschriebene Forderungen	Insgesamt
Shipping Finance	-88,5	43,5	-7,4	2,7	-49,7
Aviation Finance	-11,0	5,1	-	4,1	-1,8
Offshore Finance	-	-	-	-	-
Land Transport Finance	-1,3	1,3	-	-	0,0
Investment Management	-7,4	2,4	-	-	-5,0
ITF Suisse	-13,1	0,1	-0,6	0,1	-13,5
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	-12,2	4,0	-	3,0	-5,2
Sonstige	0,0	-	-0,6	0,0	-0,6
Einzelwertberichtigungen insgesamt	-133,5	56,4	-8,6	9,9	-75,8
Shipping Finance	-7,3	18,4	-	-	11,1
Aviation Finance	-3,7	5,3	-	-	1,6
Offshore Finance	-0,7	0,7	-	-	0,0
Land Transport Finance	-0,4	0,1	-	-	-0,3
Investment Management	-	-	-	-	-
ITF Suisse	-1,1	2,6	-	-	1,5
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	-0,5	-	-	-	-0,5
Sonstige	0,0	0,0	-	-	0,0
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	-13,7	27,1	-	-	13,4
Rückstellungen insgesamt	-	-	-	-	-
Insgesamt	-147,2	83,5	-8,6	9,9	-62,4

Nicht mehr strategiekonformes Geschäft = D-Marketing und Transport Infrastructure
 Sonstige = Treasury, LogPay Financial Services

Zusammengefasst ergibt sich für die einzelnen Portfolien 2015 das folgende Bild:

- **Shipping Finance**
 88,4 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 132,3 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB und PWB) bzw. direkt abgeschrieben
 43,9 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus EWB und PWB) bzw. gingen auf abgeschriebene Forderungen ein
- **Aviation Finance**
 3,2 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 12,6 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB und PWB)
 9,4 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus EWB und PWB)
- **Offshore Finance**
 21,5 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 23,0 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB und PWB)
 1,5 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus PWB)
- **Land Transport Finance**
 0,5 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 1,2 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB und PWB)
 0,7 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus EWB und PWB)
- **Investment Management**
 4,6 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 12,9 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB)
 8,3 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus EWB)
- **Tochtergesellschaft ITF Suisse**
 17,5 Mio € Neubildung von Risikovorsorge insgesamt, davon:
 20,2 Mio € wurden zugeführt (bestehend aus EWB und PWB)
 2,7 Mio € wurden aufgelöst (bestehend aus EWB und PWB)

Der Bestand an Risikovorlage (bestehend aus EWB, PWB und Rückstellungen) erhöhte sich zum 31. Dezember 2015 von 219,0 Mio € um 33,2 % auf 291,8 Mio € und setzte sich im Wesentlichen aus den folgenden Posten zusammen:

165,5 Mio € im Shipping Finance-Portfolio

51,2 Mio € im Aviation Finance-Portfolio

27,2 Mio € im ITF Suisse-Portfolio

22,8 Mio € im Offshore Finance-Portfolio

15,8 Mio € im Investment Management-Portfolio

7,1 Mio € im nicht mehr strategiekonformen Geschäft

2,0 Mio € im Land Transport Finance-Portfolio



Zu den Einzelheiten der Bestandsentwicklung der Risikovorlage im Kreditgeschäft verweisen wir auf den Chancen- und Risikobericht (Seite 168–170). Dort ist die Entwicklung unter anderem nach Geschäftsbereichen und Regionen dargestellt.

Eine Länderrisikovorlage war erneut nicht notwendig. Da die Kreditengagements im Structured Asset Lending unserer Geschäftsbereiche Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance fast vollständig mit den finanzierten Transportmitteln besichert sind, liegt der Netto-Risikoanteil der länderrisikoaffinen Engagements mit 0,8 % auf Vorjahresniveau.

Provisionsüberschuss

Der Provisionsüberschuss, der im Wesentlichen Provisionen aus dem Kreditgeschäft, dem Asset Management und dem Corporate Finance-Beratungsgeschäft enthält, lag bei 103,3 Mio € (Vorjahr: 108,5 Mio €, ein Minus von 4,8 %).

Der Provisionsüberschuss entwickelte sich in den Geschäftsbereichen wie folgt:

- **Shipping Finance:**
ein Minus von 15,5 % auf 34,9 Mio € (Vorjahr: 41,3 Mio €)
- **Aviation Finance:**
ein Plus von 7,9 % auf 36,9 Mio € (Vorjahr: 34,2 Mio €)
- **Offshore Finance:**
ein Minus von 38,2 % auf 11,5 Mio € (Vorjahr: 18,6 Mio €)
- **Land Transport Finance:**
ein Minus von 27,8 % auf 5,2 Mio € (Vorjahr: 7,2 Mio €)
- **Investment Management:**
eine deutliche Zunahme auf 2,3 Mio € (Vorjahr: –0,8 Mio €)

Die Provisionserträge sanken auf 112,4 Mio € (Vorjahr: 114,8 Mio €, ein Minus von 2,1 %). Die im Kreditgeschäft generierten Provisionserträge stiegen zwar um 13,0 % auf 105,1 Mio € an. Die sonstigen Provisionserträge gingen dabei deutlich um 93,9 % auf 1,0 Mio € (Vorjahr: 16,4 Mio €) zurück.

Die Provisionsaufwendungen stiegen um 44,4 % auf 9,1 Mio € (Vorjahr: 6,3 Mio €) – hierin sind insbesondere Sonstige Provisionsaufwendungen in Höhe von 6,0 Mio € (Vorjahr: 3,9 Mio €), Aufwendungen für den Zahlungsverkehr in Höhe von 1,7 Mio € (Vorjahr: 1,6 Mio €) und für das Kreditgeschäft in Höhe von 1,4 Mio € (Vorjahr: 0,8 Mio €) enthalten.

Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen sank von 12,4 Mio € auf 3,9 Mio €.

Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das Sonstige betriebliche Ergebnis fiel von 34,5 Mio € auf 14,7 Mio €. Die Sonstigen betrieblichen Erträge gingen um 26,5 % von 71,7 Mio € auf 52,7 Mio € zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen durch den Wegfall eines 2014 mit den Shipping Investment Management-Aktivitäten der Bank in Zusammenhang stehenden Sondereffekts zu erklären.

Sonstige betriebliche Aufwendungen stiegen um 2,2 % auf 38,0 Mio € (Vorjahr: 37,2 Mio €).

Verwaltungsaufwendungen

Die Verwaltungsaufwendungen reduzierten sich um 0,2 % auf 180,9 Mio €.

Personalaufwendungen

Die Personalaufwendungen gingen um 4,3 % von 108,9 Mio € auf 104,2 Mio € zurück. Die Löhne und Gehälter sanken um 5,7 % auf 90,1 Mio €.

Zur Entwicklung der Beschäftigtenzahl die folgenden Details:

Die Zahl der Mitarbeiter stieg zum Jahresende 2015 um 28 (+4,8 %) auf 609 Personen. In unseren Kerngeschäftsfeldern Transport Finance und Investment Management lag die Personalbemessung 2015 mit 314 Mitarbeitern über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 304 Mitarbeiter). In den Servicebereichen wuchs die Mitarbeiteranzahl insbesondere aufgrund regulatorisch bedingter neuer Aufgabenstellungen um 14 Personen auf 235 Beschäftigte (+6,3 %). Die Tochtergesellschaft LogPay Financial Services GmbH beschäftigte 60 Mitarbeiter, was einem Anstieg von 7,1 % entspricht (Vorjahr: 56 Mitarbeiter).

Sachaufwendungen

Die Sachaufwendungen lagen mit 71,8 Mio € um 5,9 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 67,8 Mio €) und setzten sich im Wesentlichen wie folgt zusammen:

- Beratungskosten in Höhe von 27,2 Mio € (Vorjahr: 26,6 Mio €), davon:
 - 12,3 Mio € (Vorjahr: 10,2 Mio €) an Rechts- und Prüfungskosten (inklusive 2,3 Mio € (Vorjahr: 2,6 Mio €) an Honoraren für Abschlussprüfungen, andere Bestätigungs- und sonstige Beratungsleistungen
 - 14,9 Mio € (Vorjahr: 16,4 Mio €) an sonstiger Beratung (inklusive IT-Beratung)
- Personalnebenkosten in Höhe von 19,1 Mio € (Vorjahr: 18,2 Mio €)
- Raumkosten von in Höhe von 9,8 Mio € (Vorjahr: 8,3 Mio €)
- Aufwendungen für Mietpersonal in Höhe von 2,4 Mio € (Vorjahr: 2,1 Mio €)
- Beiträge und Gebühren in Höhe von 1,6 Mio € (Vorjahr: 1,0 Mio €)

Abschreibungen, Wertminderungen und Zuschreibungen

Die Abschreibungen, Wertminderungen und Zuschreibungen stiegen um 8,9 % von 4,5 Mio € auf 4,9 Mio €.

Konzernergebnis vor Steuern

Das Konzernergebnis vor Steuern sank von 98,2 Mio € um 53,1 % auf 46,1 Mio €.

Mio €	2015	2014	%
Konzernergebnis vor IAS 39, Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern ¹⁾	-16,8	127,7	-
Handelsergebnis ¹⁾	10,5	5,7	84,2
Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen	9,4	-11,2	-
Ergebnis aus der Anwendung der Fair Value Option	-	-	-
Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten	15,6	-11,9	-
Ergebnis aus Finanzanlagen	35,3	-4,0	-
Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾	70,8	-21,4	-
Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern ¹⁾	54,0	106,3	-49,2
Aufwendungen für Bankenabgabe und Sicherungseinrichtung BVR	-7,9	-8,1	-2,5
Konzernergebnis vor Steuern ¹⁾	46,1	98,2	-53,1

1) Anpassung des Vorjahreswerts (Weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

Das grundsätzlich volatile Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 (Handelsergebnis, Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen, Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten und Ergebnis aus Finanzanlagen) belief sich auf 70,8 Mio € (Vorjahr: -21,4 Mio €).

Die folgenden Positionen reflektierten die auch im Jahresverlauf 2015 starken Volatilitäten an den Zins- und Währungsmärkten:

- Das Handelsergebnis erhöhte sich auf 10,5 Mio € (Vorjahr: 5,7 Mio €) und enthielt echte Handelsderivate.
- Dagegen umfasste das Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen in effektiven Hedge-Beziehungen stehende Derivate sowie Grundgeschäfte und stieg auf 9,4 Mio € (Vorjahr: –11,2 Mio €).
- Das Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten veränderte sich von –11,9 Mio € auf 15,9 Mio €.
- Das Ergebnis aus Finanzanlagen belief sich auf 35,3 Mio € (Vorjahr: –4,0 Mio €). Es enthielt im Wesentlichen einen aus der operativen Geschäftstätigkeit des Aviation Investment Managements generierten substanziellen Einmalertrag aus Veräußerungen von Finanzanlagen – dem Teilverkauf von Anteilen an der Wizz Air Holdings Plc. Sowie Abschreibungen in Höhe von 29 Mio € auf Buchwerte zweier nach der Equity-Methode bewerteter Unternehmen.

Das Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern lag bei 54,0 Mio € (Vorjahr: 106,3 Mio €). Hiervon waren die für das Geschäftsjahr 2015 anfallende Bankenabgabe in Höhe von 3,3 Mio € (Vorjahr: 3,6 Mio €) und die Aufwendungen für die Sicherungseinrichtung des Bundesverbands der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken in Höhe von 4,6 Mio € (Vorjahr: 4,5 Mio €) abzuziehen.

Entwicklung des Konzernergebnisses

Das Konzernergebnis (nach Steuern) belief sich auf 45,6 Mio € (Vorjahr: 79,1 Mio €).

Mio €	2015	2014	%
Konzernergebnis vor Steuern¹⁾	46,1	98,2	–53,1
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–0,5	–19,1	–97,4
Konzernergebnis (nach Steuern)¹⁾	45,6	79,1	–42,4
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Konzernergebnis	–	–	–
davon den Aktionären der DVB Bank SE zurechenbares Konzernergebnis	45,6	79,1	–42,4

1) Anpassung des Vorjahreswerts (Weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

Vom Konzernergebnis vor Steuern in Höhe von 46,1 Mio € wurden Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 0,5 Mio € fällig, die sich aus tatsächlichen Steuern in Höhe von 5,3 Mio € (Vorjahr: 15,9 Mio €) und latenten Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 4,8 Mio € (Vorjahr: 3,2 Mio €) zusammensetzen.

Das Konzernergebnis reduzierte sich in Folge dessen um 42,4 % auf 45,6 Mio € (Vorjahr: 79,1 Mio €). Das nicht beherrschenden Anteilen zurechenbare Konzernergebnis blieb auf Vorjahresniveau (0,0 Mio €). Hierbei handelt es sich um Ergebnisanteile, die wirtschaftlich Minderheitsgesellschaftern an konsolidierten Gesellschaften zuzurechnen sind. Das den Aktionären der DVB Bank SE zurechenbare Konzernergebnis belief sich damit ebenfalls auf 45,6 Mio €. ❶

Entwicklung des Konzerngewinns und Gewinnverwendung

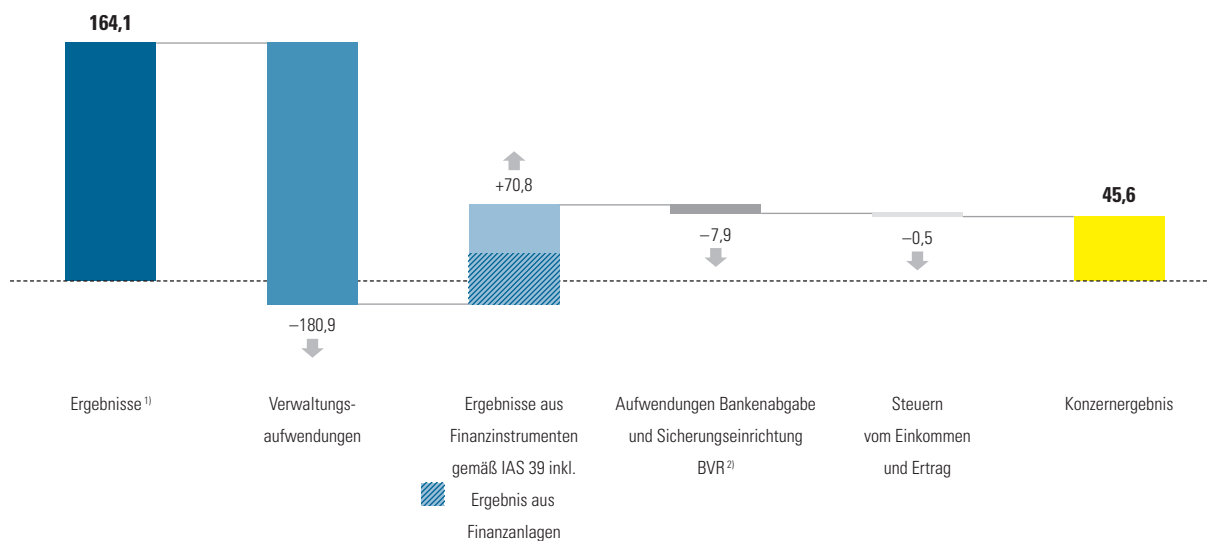
Der erwirtschaftete Konzerngewinn betrug 13,9 Mio € und lag damit deutlich unter dem Vorjahresniveau von 27,9 Mio €. Aus dem laufenden Geschäft wurden 31,7 Mio € (Vorjahr: 51,2 Mio €; ein Minus von 38,1 %) in die Gewinnrücklagen thesauriert. ❷

❷ Mio €	2015	2014	%
Konzernergebnis¹⁾	45,6	79,1	-42,4
Gewinnvortrag	–	–	–
Nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Konzernergebnis	–	–	–
Einstellung	–31,7	–51,2	–38,1
Konzerngewinn¹⁾	13,9	27,9	-50,2

1) Anpassung des Vorjahreswerts (Weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

Der am 23. Juni 2016 in Frankfurt am Main stattfindenden Ordentlichen Hauptversammlung der DVB Bank SE wird die Zahlung einer Dividende von 0,30 € pro nennwertloser Stückaktie aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 13,9 Mio € vorgeschlagen. Diese Dividendenausschüttung entspricht einer Dividendenrendite von 1,21 % auf Basis des Jahresschlusskurses von 24,75 €.

❶ Entwicklung des Konzernergebnisses 2015 (Mio €)



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

2) Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Finanzlage

Die Bilanzsumme der DVB stieg insgesamt um 8,6 % auf 26,6 Mrd € (Vorjahr: 24,5 Mrd €).

Bilanzielle Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen um 19,4 % von 3,1 Mrd € auf 2,5 Mrd € zurück. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden stiegen um 5,6 % von 7,1 Mrd € auf 7,5 Mrd €. Die Verbrieften Verbindlichkeiten nahmen zum Stichtag um 15,9 % von 11,3 Mrd € auf 13,1 Mrd € zu, ebenso wie die Nachrangigen Verbindlichkeiten, die um 40,0 % auf 0,7 Mrd € (Vorjahr: 0,5 Mrd €) anstiegen.

Die Verbindlichkeiten insgesamt sind in folgenden Währungen denominated:

Mrd €	2015	2014	%
Schweizer Franken	0,2	0,1	–
Euro	14,1	12,1	16,5
Japanische Yen	–	–	–
Norwegische Krone	0,1	–	–
US-Dollar	9,5	9,8	–3,1
Insgesamt	23,9	22,0	8,6

Entwicklung der Eigenmittel

Insgesamt beliefen sich die Eigenmittel auf Basis der Capital Requirements Regulation (CRR) auf 1.579,3 (Vorjahr: 1.408,6 Mio €). ¹

Das harte Kernkapital betrug insgesamt 1.147,3 Mio € (Vorjahr: 1.222,0 Mio €). Die Rücklagen beliefen sich dabei auf 1.231,0 Mio € (Vorjahr: 1.327,3 Mio €). Die nachrangigen Verbindlichkeiten betragen insgesamt 481,5 Mio € (Vorjahr: 270,0 Mio €) und das Ergänzungskapital belief sich insgesamt auf 432,0 Mio € (Vorjahr: 186,6 Mio €).

Die Bank verfügte nach CRR im Jahr 2015 über angemessene Eigenmittel. Zudem wurden die bankaufsichtsrechtlichen Eigenmittelanforderungen gemäß Art. 72 i.V.m. Art. 25 nach der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 (CRR) im Berichtsjahr jederzeit eingehalten.

Kapitalquoten nach Gewinnfeststellung (Basel III)

%	2015	2014
Harte Kernkapital-Quote	16,3	18,7
Zusätzliche Kernkapital-Quote	16,3	18,7
Gesamtkapitalquote	22,4	21,6

Die DVB berichtet Kapitalquoten, die aufgrund der Basel-III-Grundsätze (Advanced Approach) und jeweils nach Gewinnfeststellung ermittelt werden: Danach belief sich die harte Kernkapitalquote auf 16,3 % (Vorjahr: 18,7 %), während die Gesamtkapitalquote 22,4 % (Vorjahr: 21,6 %) betrug.

Die Mindestanforderungen nach CRR wurden im Berichtsjahr zu keinem Zeitpunkt unterschritten. Die Kapitalquoten lagen stets deutlich über den Anforderungen des Art. 92 Abs.1 CRR bzw. des Art. 465 Abs. 1 CRR in Verbindung mit §23 Solvabilitätsverordnung.

¹ Entwicklung der Eigenmittel nach CRR (Mio €)

	2015	2014
Eingezahltes Kapital ¹⁾	118,7	118,8
Kapitalrücklage und sonstige anrechenbare Rücklagen ¹⁾	1.231,0	1.327,3
Abzugspositionen vom Harten Kernkapital	–385,2	–472,8
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Harte Kernkapital	182,8	248,7
Hartes Kernkapital	1.147,3	1.222,0
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Zusätzliche Kernkapital	–130,7	–160,0
Übertrag des Fehlbetrages auf das Harte Kernkapital	130,7	160,0
Zusätzliches Kernkapital	0,0	0,0
Nachrangige Verbindlichkeiten	481,5	270,0
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Ergänzungskapital	–49,5	–83,4
Ergänzungskapital	432,0	186,6
Modifiziertes verfügbares Eigenkapital ²⁾	1.579,3	1.408,6

1) Nach Abzug eigener Aktien

2) Unter Berücksichtigung der Rücklagen- und Reservendotierung aus dem Jahresüberschuss

Konzern-Steuerungsgrößen

Die Bank steuert und bewertet das Geschäft mittels dreier finanzieller Kennzahlen – Return on Equity vor Steuern (ROE), Cost-Income-Ratio (CIR) und dem risikoadjustierten Economic Value Added (EVA™).

Der ROE (vor Steuern) reduzierte sich 2015 um 4,4 Prozentpunkte von 8,5 % auf 4,1 %. Er wurde wie folgt errechnet: Das Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern in Höhe von 54,0 Mio € wurde durch die Summe des gewichteten Kapitals (bestehend aus Grundkapital, Kapitalrücklage, Gewinnrücklage ohne Fonds für allgemeine Bankrisiken, ohne Minderheitenanteile, ohne latente Steuern sowie vor Einstellung des Konzernergebnisses) in Höhe von 1.340,0 Mio € dividiert.

Die CIR belief sich auf 48,1 % (Vorjahr: 51,8 %). Sie errechnet sich wie folgt: Die Verwaltungsaufwendungen in Höhe von 180,9 Mio € wurden durch die Summe aus Zinsüberschuss (vor Risikovorsorge), Provisionsüberschuss, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen, Sonstigem betrieblichen Ergebnis und Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 in Höhe von 376,4 Mio € dividiert.

Die Aufwendungen für die Bankenabgabe und die Sicherungseinrichtung des BVR wurden bei der Berechnung der Kennzahlen ROE und CIR seit dem ersten Quartal 2015 nicht mehr berücksichtigt.

Die risikoadjustierte Kennzahl EVA™ belief sich auf –86,8 Mio € (Vorjahr: 27,3 Mio €). Sie stellt einen Residualgewinn dar und ergibt eine absolute Nettogröße des Gewinns nach Abzug der Kosten für das eingesetzte Risikokapital. Bei der Berechnung dieser Kennzahl wurde das IAS-39-Ergebnis bisher nicht berücksichtigt, da es überwiegend von Bewertungsergebnissen geprägt war, die dem operativen Geschäft der Bank nicht zu ordnen waren. Im Ergebnis aus Finanzanlagen sind nunmehr regelmäßig auch Resultate aus dem operativen Geschäft enthalten. Zum Jahresbeginn 2015 wurde die Kennzahlenberechnung um diesen Teil des IAS 39-Ergebnisses ergänzt und auf dieser Basis wie folgt berechnet: Vom Konzernergebnis vor IAS-39, jedoch einschließlich des Ergebnisses aus Finanzanlagen und vor Steuern in Höhe von 10,6 Mio € wurden die zeitanteiligen Risikokapitalkosten in Höhe von 97,4 Mio € abgezogen. ①

Refinanzierung

Das in Frankfurt am Main ansässige Group Treasury stellt die konzernweite Refinanzierung sicher. Darüber hinaus werden die Handelsaktivitäten der DVB zentral gesteuert und die Tochter- sowie Enkelgesellschaften gegen Marktrisiken abgesichert und von diesen Risiken freigestellt. Die DVB betreibt Handelsgeschäfte zur Abdeckung ihrer eigenen Bedürfnisse und der ihrer Kunden in Risikomanagement-Produkten, zur Absicherung von Marktrisiken aus dem Kundenkreditgeschäft sowie zur Absicherung der insbesondere in ausländischen Währungen generierten Ergebnisbeiträge gegen Wechselkursschwankungen. Mit diversifizierten Refinanzierungsprodukten spricht unser Group Treasury national und international eine breite Investorenbasis an. Die Produktpalette stellt ein attraktives Angebot für bestehende und neue Investoren dar.

① Steuerungskennzahlen

	2015	2014	2013	2012	2011
ROE vor Steuern ¹⁾	4,1 %	8,5 %	10,3 %	12,9 %	14,0 %
CIR ¹⁾	48,1 %	51,8 %	45,7 %	46,5 %	47,8 %
EVA™ ¹⁾	–86,8 Mio €	27,3 Mio €	22,8 Mio €	67,9 Mio €	66,8 Mio €

1) Anpassung des Vorjahreswerts (Weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

Refinanzierungsaktivitäten – Euro-Benchmark-Kurve erweitert und Investorenbasis verbreitert

Seit vielen Jahren liegt ein wesentlicher Fokus der DVB auf einer granularen und laufzeitkongruenten Refinanzierung. Dieses Ziel wurde auch 2015 konsequent umgesetzt.

Zur kontinuierlichen Verbreiterung der Investorenbasis hat in 2015 erneut der Absatz von Schuldscheindarlehen, Inhaberschuldverschreibungen (Anleihen) und Schiffspfandbriefen außerhalb der Genossenschaftlichen FinanzGruppe beigetragen. Die Refinanzierung setzte sich im Detail aus den folgenden Instrumenten und Volumina zusammen:

- Emission von unbesicherten Inhaberschuldverschreibungen unter dem Debt Issuance-Programm in Höhe von insgesamt 3,1 Mrd €. Hierzu gehören unter anderem vier Euro Benchmark-Emission in Höhe von jeweils 0,5 Mrd €.
- Platzierung von Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 1,2 Mrd €
- Begebung von Schiffspfandbriefen in Höhe von 0,5 Mrd €

Refinanzierungsvolumen – Profil der Laufzeiten

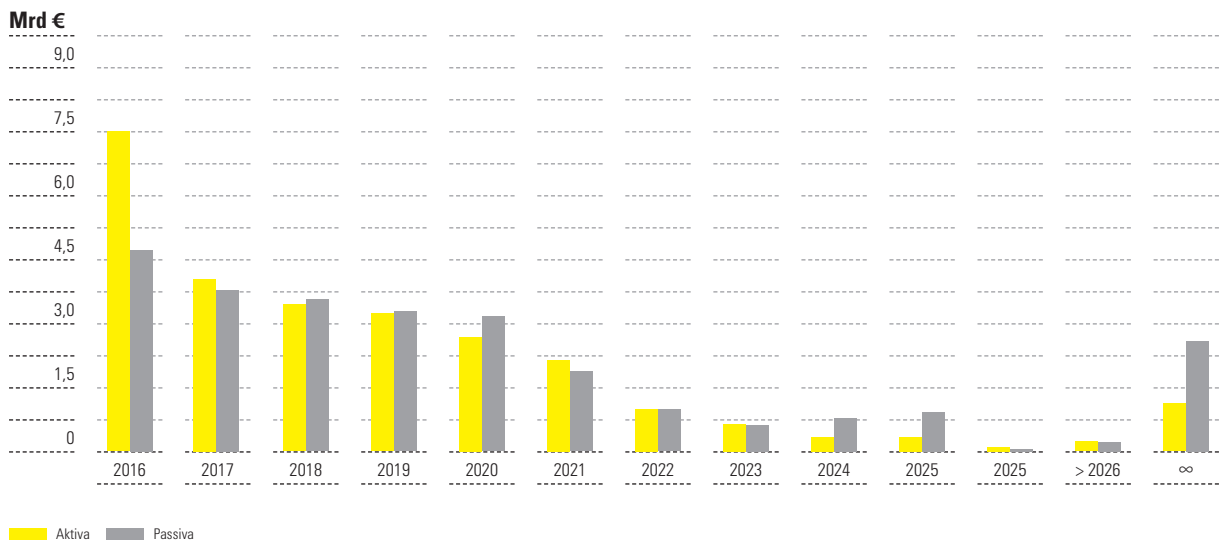
Wie schon in den vergangenen Jahren hielten wir auch 2015 an unserem Grundgedanken der granularen und fristenkongruenten Refinanzierung fest. ①

Die Refinanzierungsbasis beinhaltete zum Jahresultimo 94,6 % langfristige Refinanzierungsmittel (Vorjahr: 94,5 %). Bezogen auf das Nominalvolumen stellt sich das Profil der Refinanzierungsmittel wie folgt dar:

- 53,3 % ungedeckte Inhaberschuldverschreibung (Vorjahr: 51,6 %)
- 35,1 % Schuldscheindarlehen/langfristige Einlagen (Vorjahr: 38,3 %)
- 3,3 % Schiffspfandbriefe (Vorjahr: 2,4 %)
- 2,9 % nachrangige Verbindlichkeiten (Vorjahr: 2,2 %)

Der Anteil der kurzfristigen Refinanzierung beträgt 5,4 % (Vorjahr: 5,5 %) und besteht überwiegend aus erhaltenen Barsicherheiten für zu Sicherungszwecken abgeschlossenen Zins- und Währungsderivaten sowie kurzfristigen Kundeneinlagen. Darüber hinaus existieren kurzfristige Bankeinlagen, die ausschließlich zu Feinsteuerungszwecken verwendet werden.

① Liquiditätsprofil



Refinanzierungsvolumen – Struktur der Instrumente

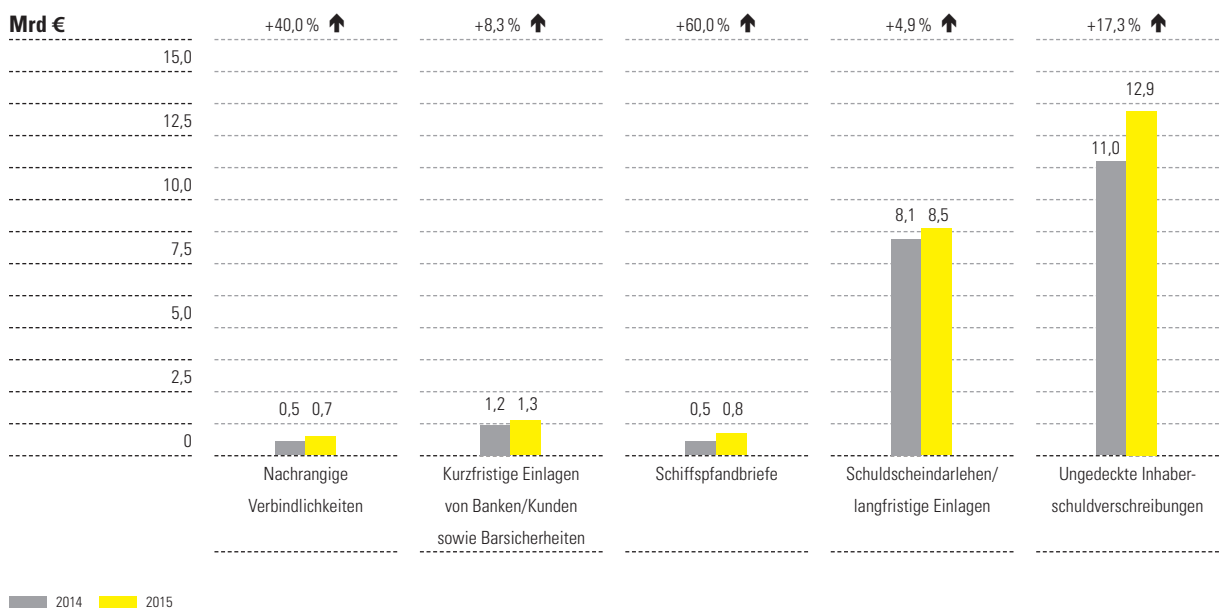
Insgesamt erhöhten sich die zinstragenden Nominalverbindlichkeiten um 13,6 % auf 24,2 Mrd € (Vorjahr: 21,3 Mrd €).

Der strukturelle Vergleich der einzelnen Refinanzierungsinstrumente zeigt folgendes Bild:

Die ungedeckten Inhaberschuldverschreibungen (langfristige, nicht nachrangige Emissionen unter dem Medium-Term-Note-Programm) stiegen um 17,3 % auf 12,9 Mrd € (Vorjahr: 11,0 Mrd €),

der Bestand an nicht nachrangigen, langfristigen Schuldschein-darlehen und Termingeldern erhöhte sich leicht um 4,9 % auf 8,5 Mrd € (Vorjahr: 8,1 Mrd €). Das Volumen ausstehender Schiffspfandbriefe wuchs um 60,0 % auf 0,8 Mrd € (Vorjahr: 0,5 Mrd €). Der Bestand an nachrangigen Verbindlichkeiten stieg um 40,0 % auf 0,7 Mrd € (Vorjahr: 0,5 Mrd €). Die Summe der kurzfristigen Verbindlichkeiten in Form von Barsicherheiten und Kundeneinlagen erhöhte sich um 8,3 % auf 1,3 Mrd € (Vorjahr: 1,2 Mrd €). ¹

1 Struktur der Refinanzierungsinstrumente



Vermögenslage

Geschäftsvolumen

Das Geschäftsvolumen lag 2015 bei 28,2 Mrd € und damit 7,6 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 26,2 Mrd €). Es umfasst die Bilanzsumme von 26,6 Mrd € (Vorjahr: 24,5 Mrd €) und die Eventualverpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen in Höhe von 1,6 Mrd € (Vorjahr: 1,7 Mrd €).

Kreditvolumen im Zeitvergleich

Das Kreditvolumen nahm gegenüber dem Vorjahr um 6,9 % auf 27,7 Mrd € zu.

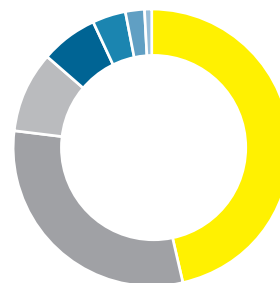
Mrd €	2015	2014	%
Forderungen an Kreditinstitute	1,1	1,5	-26,7
Forderungen an Kunden	23,0	20,6	11,7
Wertpapiere (inklusive Beteiligungen)	0,6	0,5	20,0
Finanzgarantien aus Bürgschaften	0,3	0,3	-
Eventualverpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen	1,6	1,7	-5,9
Derivate	1,1	1,3	-15,4
Kreditvolumen	27,7	25,9	6,9

Die Forderungen an Kreditinstitute sanken um 26,7 % von 1,5 Mrd € auf 1,1 Mrd €. Die Forderungen an Kunden erhöhten sich um 11,7 % auf 23,0 Mrd € (Vorjahr: 20,6 Mrd €). Der Bestand an Wertpapieren (inklusive Beteiligungen) belief sich auf 0,6 Mrd € (Vorjahr: 0,5 Mrd €). Finanzgarantien aus Bürgschaften lagen auf Vorjahresniveau bei 0,3 Mrd €. Die Eventualverpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen beliefen sich auf 1,6 Mrd € (Vorjahr: 1,7 Mrd €). Wie in den Vorjahren nutzte die DVB derivative Instrumente für eigene Sicherungszwecke und bot diese in geringem Maß auch ihren Kunden an. Diese Derivate lagen bei 1,1 Mrd € (Vorjahr: 1,3 Mrd €).

Nominales Kundenkreditvolumen nach Geschäftsbereichen

Das nominale, aufsichtsrechtliche Kundenkreditvolumen der DVB (bestehend aus Kundenforderungen, Garantien und Bürgschaften, unwiderruflichen Kreditzusagen sowie Derivaten) umfasst das Structured Asset Lending in Transport Finance, die Fonds-Aktivitäten in Investment Management, das Geschäft unserer Tochtergesellschaft ITF Suisse am Interbankenmarkt sowie die nicht mehr strategiekonformen Engagements von Transport Infrastructure und D-Marketing. Das Kundenkreditvolumen stieg um 8,6 % auf 25,3 Mrd € an (Vorjahr: 23,3 Mrd €). Dieses verteilt sich wie folgt auf die Geschäftsbereiche: ①

① Kundenkreditvolumen nach Geschäftsbereichen



Shipping Finance 46,6% (+3,3 pp)

Aviation Finance 30,4% (-0,1 pp)

Offshore Finance 9,5% (-0,4 pp)

Land Transport Finance 6,7% (-1,9 pp)

ITF Suisse 4,0% (-0,3 pp)

Investment Management 2,0% (-0,6 pp)

Nicht mehr strategiekonformes Geschäft 0,8% (0,0 pp)

Portfolioanalyse

Volumensbetrachtung

Um die Auswirkungen der Währungsrelation auf die Portfolien zu verdeutlichen, stellen wir die Entwicklung des Kundenkreditvolumens nach Segmenten in einer Fünfjahresbetrachtung sowohl auf Euro- als auch auf US-Dollar-Basis dar.

Während das Shipping Finance-Portfolio auf US-Dollar-Ebene um 4,1 % auf 12,8 Mrd USD stieg (Vorjahr: 12,3 Mrd USD), nahm es wechsellkursbedingt auf Euro-Ebene um 16,8 % auf 11,8 Mrd €

(Vorjahr: 10,1 Mrd €) zu. Das Aviation Finance-Portfolio sank auf US-Dollar-Ebene um 3,5 % auf 8,3 Mrd USD ab (Vorjahr: 8,6 Mrd USD). Auf Euro-Ebene stieg es von 7,1 Mrd € um 8,5 % auf 7,7 Mrd € an. **1**

Ergebnisanalyse

Zur Ergebnisanalyse wird die Entwicklung der Transport Finance-Portfolien im Vergleich 2014/2015 dargestellt. Dabei wird das Portfolio nach Gesamt- und Neugeschäft untergliedert, jeweils differenziert nach Kerngrößen und Kennziffern.

1 Volumensbetrachtung 2011 – 2015

Mrd €	2015		2014		2013		2012		2011	
		%		%		%		%		%
Shipping Finance ¹⁾	11,8	46,6	10,1	43,3	9,2	44,3	9,5	42,8	9,0	41,5
Aviation Finance	7,7	30,4	7,1	30,5	6,4	30,8	6,9	31,1	6,9	31,8
Offshore Finance	2,4	9,5	2,3	9,9	2,0	9,6	2,4	10,8	2,3	10,6
Land Transport Finance	1,7	6,7	2,0	8,6	1,6	7,7	1,7	7,7	1,6	7,4
Investment Management	0,5	2,0	0,6	2,6	0,5	2,4	0,6	2,7	0,7	3,2
ITF Suisse	1,0	4,0	1,0	4,3	0,8	3,8	0,9	4,0	0,9	4,1
Nicht mehr strategie- konformes Geschäft	0,2	0,8	0,2	0,8	0,3	1,4	0,2	0,9	0,3	1,4
Insgesamt	25,3	100,0	23,3	100,0	20,8	100,0	22,2	100,0	21,7	100,0

Mrd USD	2015		2014		2013		2012		2011	
		%		%		%		%		%
Shipping Finance ¹⁾	12,8	46,5	12,3	43,5	12,7	44,4	12,4	42,5	11,7	41,6
Aviation Finance	8,3	30,2	8,6	30,4	8,9	31,1	9,1	31,2	9,0	32,0
Offshore Finance	2,7	9,8	2,8	9,9	2,8	9,8	3,3	11,3	2,9	10,3
Land Transport Finance	1,8	6,6	2,4	8,5	2,2	7,7	2,2	7,5	2,1	7,5
Investment Management	0,6	2,2	0,7	2,5	0,6	2,1	0,8	2,7	0,9	3,2
ITF Suisse	1,1	4,0	1,2	4,2	1,1	3,8	1,1	3,8	1,1	3,9
Nicht mehr strategie- konformes Geschäft	0,2	0,7	0,3	1,0	0,3	1,0	0,3	1,0	0,4	1,4
Insgesamt	27,5	100,0	28,3	100,0	28,6	100,0	29,2	100,0	28,1	100,0

USD als EZB-Referenzkurs, jeweils zum 31.12.	2015	2014	2013	2012	2011
	1,089	1,214	1,379	1,319	1,294

¹⁾ Die Werte der Jahre 2011 – 2012 weichen vom Geschäftsbericht 2012 ab, da die Offshore-Finanzierungsaktivitäten zum 1. Januar 2013 aus dem Geschäftsbereich Shipping Finance in den eigenständigen Geschäftsbereich Offshore Finance ausgegliedert wurden.

Neugeschäft

Im Transport Finance wurden 190 neue Transaktionen mit einem Neugeschäftsvolumen (Final Take) von 7,0 Mrd € abgeschlossen (Vorjahr: 187 neue Deals mit einem Volumen von 6,3 Mrd €). Das Neugeschäftsvolumen entwickelte sich in den Transport Finance-Geschäftsbereichen wie folgt:

- In Shipping Finance stieg es von 2,6 Mrd € auf 3,3 Mrd €,
- In Aviation Finance stieg es von 2,3 Mrd € auf 2,6 Mrd €,
- In Offshore Finance sank es von 0,8 Mrd € auf 0,6 Mrd € und
- In Land Transport Finance sank es von 0,6 Mrd € auf 0,5 Mrd €.

In den vier Transport Finance-Geschäftsbereichen hatte die Bank in 82,0 % der neuen Deals eine Leading Role inne (Vorjahr: 84,4 %). Die durchschnittliche Bruttozinsmarge für das Transport Finance-Neugeschäft verringerte sich auf 236 Basispunkte (Vorjahr: 260 Basispunkte).

Betrachtet man das Neugeschäftsvolumen der DVB insgesamt – also inklusive des Investment Managements und des Geschäfts der ITF Suisse – so ergibt sich das folgende Bild: 228 neue Transaktionen mit einem Volumen von 7,4 Mrd € (Vorjahr: 213 neue Deals mit einem Volumen von 6,8 Mrd €). Dabei konnten durchschnittlich 233 Basispunkte erzielt werden (Vorjahr: 256 Basispunkte).

Gesamtgeschäft

Die **LTV-Ratio** beschreibt das Verhältnis zwischen den ausgereichten Krediten und dem Verkehrswert der finanzierten Transportmittel. Es wird durch den Quotienten aus dem Kreditbetrag

und dem Verkehrs- oder Marktwert des finanzierten Verkehrsmittels ausgedrückt, der in Prozent angegeben wird. Je niedriger die Prozentangabe ist, desto geringer ist das Verlustrisiko für die Bank, das nach einem potenziellen Ausfall des Kreditnehmers durch die Verwertung des Sicherungsgegenstands entsteht. Diese Ratio lag für das Gesamtportfolio bei 70,2 % (Vorjahr: 66,7 %). In den Transport Finance-Portfolien entwickelte sich die LTV-Ratio heterogen: In Shipping Finance konnte ein Anstieg um 1,8 Prozentpunkte auf 70,0 % verzeichnet werden, in Aviation Finance um 0,2 Prozentpunkte auf 71,1 %, in Offshore Finance um 8,6 Prozentpunkte auf 63,0 %. In Land Transport Finance hingegen sank das LTV-Ratio um 0,3 Prozentpunkte auf 72,3 %.

Die **CIR** entwickelte sich in den vier Transport Finance-Bereichen ebenfalls unterschiedlich: Im Shipping Finance verbesserte sie sich um 8,6 Prozentpunkte auf 26,9 %, im Offshore Finance um 1,0 Prozentpunkte auf 10,3 % und im Land Transport Finance um 3,6 Prozentpunkte auf 12,5 %. Dagegen stieg die CIR im Aviation Finance um 1,1 Prozentpunkte auf 16,7 % an. Im Investment Management nahm die CIR um 32,4 Prozentpunkte auf 27,2 % ab.

Ähnlich uneinheitlich veränderte sich auch der **ROE**: Während er im Shipping Finance deutlich um 8,3 Prozentpunkte auf 2,5 %, im Aviation Finance um 8,5 Prozentpunkte auf 58,8 % und im Offshore Finance auf 43,7 % sank, nahm er im Land Transport Finance um 4,4 Prozentpunkte auf 72,5 % zu. Im Investment Management stieg der ROE um 10,3 Prozentpunkte auf 11,9 %.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Ermittlung von CIR und ROE ohne eine Belastung mit Overheadkosten erfolgt. Daher sind diese Quoten der Geschäftsbereiche nicht mit denen der Gesamtbank zu vergleichen. [1](#) (Tabelle Seite 82)

1 Ergebnisanalyse (Mio €)

	Shipping Finance		Aviation Finance		Offshore Finance		Land Transport Finance		Investment Management		ITF Suisse		Insgesamt		%
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	
Gesamtgeschäft															
Kunden-															
kreditvolumen	11.789,5	10.121,6	7.644,5	7.081,2	2.443,4	2.277,2	1.680,8	1.954,9	544,1	612,6	997,3	1.012,4	25.099,6	23.059,9	8,8
Forderungen															
an Kunden	11.047,2	9.318,9	7.211,6	6.720,8	2.108,4	1.895,6	1.361,4	1.672,3	544,1	600,4	949,1	888,6	23.221,8	21.096,6	10,1
Kreditzusagen, Bürgschaften und Garantien	742,3	802,7	432,9	360,4	335,0	381,6	319,4	282,6	-	12,2	48,2	123,8	1.877,8	1.963,3	-4,4
Anzahl Kunden (wirtschaftliche Kreditnehmer- einheiten)	291	280	149	153	49	51	44	45	12	13	43	43	588	585	0,5
Leading Role (%)	88,7	89,1	84,3	85,5	77,6	78,1	64,4	63,5	83,8	95,1	1,8	7,2	81,1	81,3	-0,2 pp
durchschnittliche Loan-to-Value-Ratio (%)	70,0	68,2	71,1	70,9	63,0	54,4	72,3	72,6	n.a.	n.a.	79,3	78,6	70,2	66,7	3,5 pp
CIR (%) ¹⁾	26,9	35,5	16,7	15,6	10,3	11,3	12,5	16,1	27,2	59,6	-	-	48,1	51,8	-3,7 pp
ROE (%) ²⁾	2,5	10,8	58,8	67,3	43,7	142,1	72,5	68,1	11,9	1,6	-	-	4,1	8,5	-4,4 pp
Neugeschäft															
Anzahl Neugeschäfte	99	84	62	61	15	25	14	17	28	15	10	11	228	213	7,0
Final Take	3.340,9	2.597,6	2.615,8	2.323,8	575,3	804	533,3	562,5	111,8	215,0	175,0	342,8	7.352,1	6.845,7	7,4
Leading Role (%)	86,8	88,0	82,2	90,4	78,2	79,8	53,6	47,4	83,0	95,0	-	-	80,1	80,5	-0,4 pp
Durchschnittliche Marge (bp)	250	269	218	250	247	271	232	238	133	200	237	228	233	256	-23

1) Ohne Umlage von Overhead-Kosten und vor Risikovorsorge ermittelt

2) Ohne Umlage von Overhead-Kosten und nach Risikovorsorge und vor Steuern ermittelt

Aufsichtsrechtliche Anforderungen an Vergütungssysteme

Mit der am 16. Dezember 2013 in Kraft getretenen „Verordnung über die aufsichtsrechtlichen Anforderungen an Vergütungssysteme von Instituten“ (InstitutsVergV) hat das Bundesministerium der Finanzen die Anforderungen an die Vergütungssysteme der Finanzinstitute im Sinne des Kreditwesengesetzes präzisiert. Die Verordnung gilt für alle Mitarbeiter der DVB und zwar an allen Standorten.

Der Vorstand ist verantwortlich für die Einhaltung der Anforderungen der InstitutsVergV in den nachgeordneten Unternehmen, für die weder § 64b des Versicherungsaufsichtsgesetzes in Verbindung mit der Versicherungs-Vergütungsverordnung noch § 37 des Kapitalanlagegesetzbuchs in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2011/61/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2011 über die Verwalter alternativer Investmentfonds und zur Änderung der Richtlinien 2003/41/EG und 2009/65/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 1060/2009 und (EU) Nr. 1095/2010 (ABl. L 174 vom 1.7.2011, S. 1) gilt.

Die DVB Bank SE und ihre verbundenen Unternehmen bilden zusammen die Gesellschaften des DVB Bank Konzerns. Zwischengeschaltete Gesellschaften ohne eigenes operatives Geschäft dienen lediglich der organisatorischen oder wirtschaftlichen Optimierung.

Die Vergütungssysteme des Unternehmens basieren auf einer Vergütungsstrategie, die einheitliche Richtlinien der konzernweiten Vergütungssteuerung enthält. Die Einhaltung der Anforderungen der InstitutsVergV durch nachgeordnete Gesellschaften ist durch gruppenübergreifend geltende Regelungen für Vergütungsstrategie, -systeme und die jährliche Zielfestsetzung sichergestellt.

Rahmenvorgaben und Grundsätze

Die Vergütung der Mitarbeiter ist ein wesentliches Personalsteuerungsinstrument der DVB. Ziel der Vergütungsstruktur der Bank ist es,

- jeden Mitarbeiter zu motivieren, aus der Unternehmensstrategie abgeleitete und stufenförmig weitergegebene Ziele nachhaltig umzusetzen und damit einen individuellen Beitrag zur Erreichung der strategischen Unternehmensziele zu leisten;
- die Leistung der Mitarbeiter zu belohnen, ohne dabei Anreize zum Eingehen unerwünschter Risiken zu geben;
- talentierte Mitarbeiter zu gewinnen, zu motivieren und an die Bank zu binden.

Um diese Ziele erreichen zu können, gewährt die DVB neben einem Festgehalt gegebenenfalls auch eine variable Vergütung. Dieser variable Gehaltsbestandteil steht in einem angemessenen Verhältnis zur fixen Vergütung und darf diese nicht übersteigen (für einzelne, präzise definierte Mitarbeitergruppen darf die variable Vergütung nicht das Doppelte der Fixvergütung überschreiten).

In regelmäßigen Führungsgesprächen zwischen Vorgesetztem und Mitarbeiter wird der Grad der individuellen Zielerreichung in allen Leistungs- und Fähigkeitsfacetten besprochen, ein aus dieser Analyse resultierender, möglicher Entwicklungsbedarf beschrieben und geeignete Unterstützungsmaßnahmen wie fachliche oder persönliche Weiterbildung abgestimmt.

Abhängig von nationalen Usancen gewährt die DVB ergänzend zu den Gehaltszahlungen auch nichtmonetäre Nebenleistungen.

Allgemeine Anforderungen der InstitutsVergV

Es gelten gesetzliche Anforderungen, die in den Vergütungssystemen des DVB Bank Konzerns berücksichtigt sind:

- Die Geschäftsleitung ist für die angemessene Ausgestaltung der Vergütungssysteme der Mitarbeiter verantwortlich.
- Das Aufsichtsorgan ist für die angemessene Ausgestaltung der Vergütungssysteme der Geschäftsleitung verantwortlich.
- Die Ausgestaltung der Vergütungssysteme und der Vergütungsstrategie muss an den strategischen Zielen ausgerichtet sein.
- Vergütung muss angemessen sein:
 - Kein Anreiz zum Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken
 - Keine signifikante Abhängigkeit von variabler Vergütung
 - Variable Vergütung muss einen wirksamen Verhaltensanreiz setzen können
 - Einfluss negativer Erfolgsbeiträge auf die Höhe der Vergütung
 - Keine der Höhe nach unveränderten Abfindungszahlungen bei Vorliegen negativer individueller Erfolgsbeiträge oder Fehlverhalten
 - Die Höhe der Vergütung von Kontrolleinheiten und kontrollierten Einheiten darf sich nicht maßgeblich nach den gleichen Parametern bemessen, wenn die Gefahr eines Interessenkonfliktes besteht.
- Eine garantierte variable Vergütung ist nur im Rahmen der Aufnahme eines Arbeitsverhältnisses und längstens für ein Jahr zulässig. Eine dementsprechende Garantie wird für den Fall eingeschränkt, dass die Anforderungen an Eigenmittel und Liquiditätsausstattung nicht erfüllt werden.

- Grundsätzliche Begrenzung der variablen Vergütung auf 100 % bzw. 200 % der fixen Vergütung.
- Die Festsetzung des Gesamtbetrags der variablen Vergütung hat
 - die Risikotragfähigkeit, die mehrjährige Kapitalplanung und die Ertragslage des Instituts zu berücksichtigen;
 - sicherzustellen, dass die Fähigkeit des Instituts gegeben ist, eine angemessene Eigenmittel- und Liquiditätsausstattung dauerhaft aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen;
 - sicherzustellen, dass die Fähigkeit nicht eingeschränkt wird, die kombinierten Kapitalpuffer-Anforderungen gemäß § 10i des Kreditwesengesetzes dauerhaft aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen.
- Die Risikoorientierung der Vergütung darf nicht durch Absicherungs- oder sonstige Gegenmaßnahmen eingeschränkt oder aufgehoben werden. Angemessene Compliance-Strukturen sind verpflichtend.
- Mitarbeiter der Kontrolleinheiten bekommen eine angemessene Vergütung, wobei der Schwerpunkt auf der fixen Vergütung liegt.
- Vergütung von Vorständen muss angemessen in Bezug auf Leistung und Aufgaben sein und darf eine übliche Höhe nicht ohne besondere Gründe übersteigen. Die Bemessungsgrundlage der variablen Vergütung soll mehrjährig sein.
- Über die Vergütungssysteme muss ausreichend informiert werden.
- Das Institut hat in seinen Organisationsrichtlinien Grundsätze zu den Vergütungssystemen festzulegen.
- Bestimmte Offenlegungspflichten sind zu beachten.
- Der Aufsichtsrat ist mindestens jährlich über die Vergütungssysteme zu informieren und hat ein Auskunftsrecht gegenüber der Geschäftsleitung.
- Ein Vergütungskontrollausschuss ist einzurichten.

Besondere Anforderungen der InstitutsVergV

Die DVB Bank ist ein bedeutendes Institut im Sinne der InstitutsVergV. Daher gelten auch folgende Grundsätze:

- Bei der variablen Vergütung
 - müssen Ziele bei Risk Takern den Gesamterfolg des Institutes, der Organisationseinheit und den individuellen Erfolg berücksichtigen;
 - muss der individuelle Erfolg bei Risk Takern auch anhand nicht-finanzieller Parameter bemessen werden;
 - sind für die Ermittlung des Gesamterfolgs gerade solche Vergütungsparameter zu verwenden, die dem Ziel eines nachhaltigen Erfolgs Rechnung tragen; dabei sind insbesondere eingegangene Risiken, deren Laufzeiten sowie Kapital- und Liquiditätskosten zu berücksichtigen;
 - müssen bei Risk Takern mindestens 40 % der variablen Vergütung über mindestens drei Jahre gestreckt werden, wobei der Anspruch schnellstens pro rata temporis entstehen darf;
 - müssen bei Vorständen und Risk Takern in der ersten Führungsebene mindestens 60 % der variablen Vergütung gestreckt werden. („Deferral“)
 - müssen mindestens 50 % des Cash-Bonus und mindestens 50 % des Deferrals von einer nachhaltigen Wertentwicklung des Institutes abhängen und mit einer Zurückbehaltungsfrist versehen werden;
 - müssen negative Erfolgsbeiträge die Höhe der variablen Vergütung verringern.
- Es sind erweiterte Offenlegungspflichten zu beachten;
- Es gelten besondere Vorschriften für ermessensabhängige Leistungen zur Altersversorgung.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Zumindest einmal im Jahr erfolgt eine Prüfung und gegebenenfalls auch eine Anpassung der Vergütungsstrategie der DVB. Insbesondere im Falle von Änderungen der Geschäfts- oder Risikostrategie sind die Vergütungsstrategie und die Ausgestaltung der Vergütungssysteme zu überprüfen und, falls erforderlich, anzupassen.

Zunächst wird die Konsistenz der Vergütungsstrategie mit der Geschäftsstrategie der Bank in Abstimmung mit dem Bereich Controlling sichergestellt, dann wird diese vom Vorstand der DVB in seiner Funktion als Konzernvorstand verabschiedet und abschließend dem Vergütungskontrollausschuss des Aufsichtsrats zur Kenntnis übergeben und bei Bedarf mit ihm erörtert.

Vergütungssysteme der DVB

Das Vergütungssystem in der DVB ist ein durchgängiges System.

Die Vergütung bei Tarifangestellten in Deutschland orientiert sich an den Tarifverträgen für das private Bankgewerbe und den öffentlichen Banken. Die Tarifgehälter setzen sich grundsätzlich aus 13 fixen Monatsgehältern (inklusive tariflicher Sonderzahlung gemäß § 10 des Tarifvertrages für das private Bankgewerbe) und einem variablen Anteil zusammen. Vergleichbare Mitarbeiter im Ausland erhalten einen diskretionären, im freien Ermessen festgesetzten Bonus, der sich an diese Regelung anlehnt.

Mit außertariflichen Angestellten in Deutschland und vergleichbaren Mitarbeitern im Ausland wird ein fixes Jahresgehalt vertraglich vereinbart. Zusätzlich wird jeweils eine variable Vergütung nach festen Kriterien gewährt. Die variable Vergütung wird jeweils im April eines Jahres für das Vorjahr ausgezahlt.

Diese Struktur und die entsprechenden Bonusregelungen gelten konzernweit in gleicher Weise. Ziel der Vergütungssysteme ist es, die Leistungen der Mitarbeiter angemessen zu honorieren und wirksame Leistungsanreize zu setzen. Sie sind so ausgestaltet, dass sie den jeweils gültigen regulatorischen Vorschriften entsprechen.

Der Vergütungskontrollausschuss des Aufsichtsrats überprüft, unterstützt durch den Vergütungsbeauftragten, die Vergütungssysteme der DVB jährlich hinsichtlich ihrer Ausgestaltung und Angemessenheit.

Die variable Vergütung für Vorstandsmitglieder wird vom Aufsichtsrat festgelegt und beinhaltet zusätzlich zu einem sofort zu zahlenden Anteil auch einen Retention- sowie einen Deferralanteil. Diese sind in ihrer Auszahlung durch sogenannte Verfügungs- bzw. Zurückhaltefristen eingeschränkt. Sowohl die gesetzlich geforderte Nachhaltigkeit als auch negative Erfolgsbeiträge werden somit berücksichtigt.

Vergütungssystem für „Risk Taker“

Anhand der Veränderungen der InstitutsVergV vom 16. Dezember 2013 und der technischen Standards der europäischen Bankenaufsicht wurde die Definition der „Risk Taker“ vorgenommen.

Innerhalb der identifizierten Geschäftsbereiche wurden Bereichsleiter durchgehend als Risk Taker definiert. Unterhalb dieser Ebene und Funktion finden sich noch weitere Mitarbeiter, die aufgrund ihrer Stellung, als Risk Taker einzuordnen sind, insbesondere Leiter regionaler Geschäftseinheiten mit signifikantem Geschäftsvolumen.

Die Bonusauszahlung wurde entsprechend den Vorgaben der InstitutsVergV angepasst. Nur 20 % des erreichten Bonus werden unmittelbar im Folgejahr ausgezahlt. Die Auszahlung der restlichen 80 % erfolgt gestreckt über einen Zeitraum von insgesamt bis zu vier Jahren unter Berücksichtigung von Zurückhalte- („Deferral“) und Verfügungssperrfristen („Retention“). Dabei sind sämtliche für die verzögerte Auszahlung vorgesehenen Beträge an die nachhaltige Wertentwicklung der DVB und gegebenenfalls der relevanten Geschäftseinheit gebunden. Negative Erfolgsbeiträge werden sowohl bei der Bonusfestsetzung als auch bei der Festsetzung des anteiligen Deferrals berücksichtigt. Dies kann zu einem Rückgang oder gar zu einem Ausfall der variablen Vergütung führen.

Die DVB überprüft bei wesentlichen Änderungen der Organisationsstruktur – wie der Schaffung oder Zusammenlegung von Geschäftsbereichen – ob die Anzahl und Definition der Risk Taker verändert werden muss.

Vergütungsbeauftragter

Gemäß § 15 der InstitutsVergV hat die DVB einen Vergütungsbeauftragten bestellt. Die Aufgaben und die Vorgehensweise des Beauftragten sind in den Organisationsrichtlinien hinterlegt.

Vergütungskontrollausschuss

Gemäß § 15 der InstitutsVergV hat die Bank einen Vergütungskontrollausschuss etabliert. Die Aufgaben und die Vorgehensweise des Ausschusses sind in der zugehörigen Geschäftsordnung definiert.

Offenlegung

Die DVB Bank SE hat gemäß § 16 InstitutsVergV, Informationen hinsichtlich der Vergütungspolitik und -praxis offenzulegen. Die Offenlegungspflichten richten sich für die DVB als Institut der Capital Requirements Regulation (CRR) ausschließlich nach Artikel 450 der Verordnung (EU) Nr. 575/2013, wonach die Bank für Mitarbeiterkategorien, deren Tätigkeit sich wesentlich auf das Risikoprofil der Bank auswirkt (Risk Taker), bestimmte quantitative und qualitative Informationen offenzulegen hat.



Dieser Offenlegungspflicht werden wir in einem separaten Bericht nachkommen, welcher im Verlauf des zweiten Quartals 2016 auf unserer Internetseite www.dvbbank.com unter > Investoren > Corporate Governance zum Download zur Verfügung stehen wird.



In den meisten Schifffahrtssektoren gestalteten sich die Marktbedingungen 2015 schwierig. Dennoch entwickelte sich unser Neugeschäft mit 3,3 Mrd € positiv – obgleich wir stets mit höherer Risikovorsorge im Kreditgeschäft, steigenden Risikokosten des Altportfolios und vorzeitigen Tilgungen auf hohem Niveau rechnen mussten. Wir konnten unsere Kunden weiterhin in bewährter Weise – und in enger Zusammenarbeit mit ihnen – unterstützen. So haben wir das Jahr mit einem recht akzeptablem Ergebnis abgeschlossen.

Shipping Finance – Marktanalyse

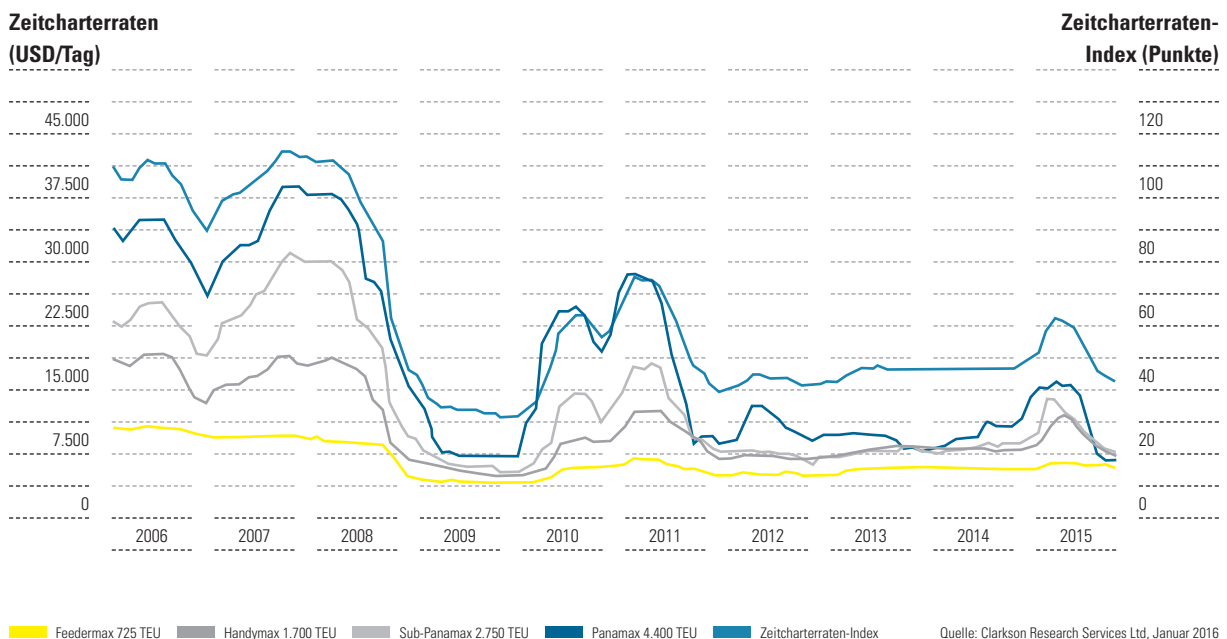
Die Überkapazitäten blieben in den Schifffahrtsmärkten auch 2015 ein drängendes Problem. Ausgenommen waren nur wenige Sektoren, denen die niedrigen Ölpreise eine wachsende Nachfrage bescherten. Sowohl im Markt für Containerschiffe als

auch im Markt für Massengutfrachter setzte das Überangebot im Berichtsjahr 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.

Containerschiffe

Die Containervolumina in der Seeschifffahrt erhöhten sich 2015 weltweit um rund 2,2 % (Vorjahr: rund 4,6 %). Gleichzeitig wuchs die Flotte um etwa 7,5 %. Der Chartermarkt für Containerschiffe durchlief 2015 eine zweigeteilte Entwicklung: In der ersten Jahreshälfte nahmen die Charraten einen robusten Verlauf, bevor sie im zweiten Halbjahr kollabierten. So lag der 1993 aufgelegte Zeitcharterindex von Clarksons für Containerschiffe zu Jahresbeginn bei 48 Indexpunkten und fiel bis zum Jahresende auf 43. ①

① Charraten in den Containerschiff-Subsektoren





Rohöltanker

Die Ölnachfrage stieg 2015 laut der Internationalen Energieagentur im Jahresvergleich um 1,1 %. In den Schwellenländern stieg das Nachfragewachstum weiter; in Europa sowie Nord- und Südamerika blieb die Nachfrage unverändert schwach. Der Ölhandel nahm 2015 um fast 5 % zu – verglichen mit dem Vorjahresanstieg (0,7 %) ein beachtlicher Wert. Ausgelöst wurde der steile Anstieg hauptsächlich durch eine starke Nachfrage aus Fernost. Bedingt durch den steigenden Bedarf an Rohöltanker-Kapazitäten hat sich der in Dead Weight Tonnes (dwt) gemessene Umfang der Neubestellungen gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt. Da das Flottenwachstum hinter dem Nachfragewachstum zurückgeblieben ist, verbesserte sich die Flottenauslastung 2015 in allen Tankersegmenten leicht. Im Zuge dessen konnten auch Erträge und Schiffswerte Zuwächse verzeichnen.

Massengutfrachter

Trotz begrenzter Neubaufträge und hoher Verschrottungszahlen litt der Massengutsektor 2015 unter erheblichen Überkapazitäten und einem gebremsten Nachfragewachstum. Dies resultierte aus den Bemühungen Chinas, ein neues konjunkturelles Gleichgewicht zu erreichen. Die Flotte der Massengutfrachter wuchs um 2,7 %, während die Nachfrage nur um 1,0 % zulegte. Die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage verstärkte sich 2015 somit weiter und die Schiffswerte und Frachtraten gaben nach. Der Baltic Exchange Dry Index, der Frachtratenindex für den Transport von Massengütern, fiel im Dezember 2015 auf ein historisches Tief von 471 Punkten und trug damit der schwierigen Lage im Markt Rechnung.



Weitere Details zur Entwicklung der Schiffahrtsmärkte 2015 stehen auf der DVB-Webseite www.dvbbank.com

> Geschäft & Expertise > Shipping Finance > Märkte bereit.

Shipping Finance – Strategische Positionierung

Die Kundenbasis der DVB im Schifffahrtsbereich besteht aus öffentlichen und privaten Gesellschaften – von großen multinationalen Konzernen bis zu kleineren Zweckgesellschaften mit nur einem Asset. Hinzu kommen Finanzinvestoren mit langjähriger Erfahrung im Schifffahrtsbereich. Diesen Kunden bietet unser Bereich Shipping Finance maßgeschneiderte Finanzierungslösungen, die auf unserer tiefen Sachkenntnis über Assets, Sektoren und Marktinflüsse fußen. Im Jahr 2015 hat der Geschäftsbereich seine strategischen Ziele weiterverfolgt. Diese bestehen darin,

- die Qualität von Kundenbasis und Portfolio durch ein konsequent vorsichtiges Vorgehen bei der Kundenauswahl und im Risikomanagement zu steigern und
- durch Verknüpfung des bewährten objektbasierten Kreditgeschäftes mit unserem soliden Wissen über das mit Unternehmenskrediten einhergehende Risiko attraktive Finanzierungslösungen zu entwickeln, die auf einem breiteren Produktbaukasten beruhen. Mit diesem Ansatz kann Shipping Finance seinen Kunden eine ganzheitliche Produkt- und Dienstleistungspalette aus einer Hand bieten und seine nachhaltige Ertragsdiversifizierung trotz der insgesamt schwierigen Marktlage erhalten.

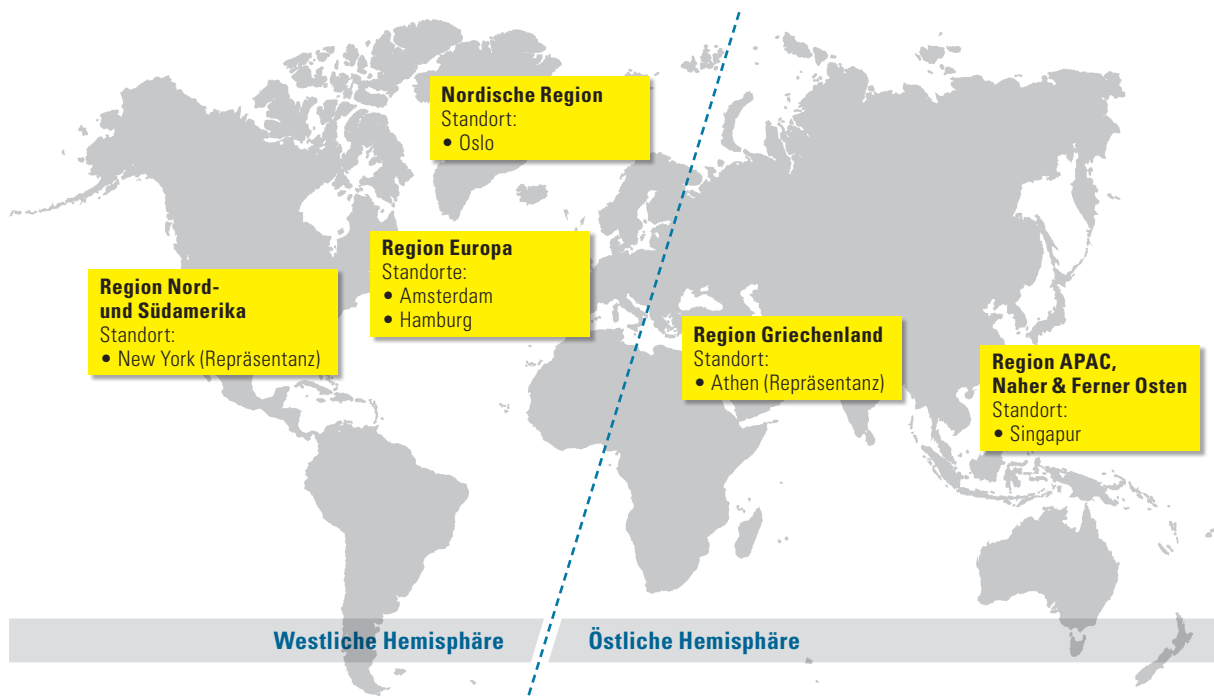
Somit können unsere Shipping Finance-Kunden heute auf ein breites Spektrum von Produkten zurückgreifen, die auf ihre unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt sind:

- Structured Asset Lending – traditionelle objekt-/projektbasierte Kreditvergabe – überwiegend Post-Delivery Financing mit vollen Rückgriffsrechten auf einen wesentlichen Schuldner
- Risk Distribution – Syndizierung von Teilen des Kreditvolumens bei anderen Finanzinstituten am internationalen Bankenmarkt
- Corporate Finance Solutions – Unterstützung unserer Kunden bei der Erschließung und konditionsgünstigen Nutzung neuer und diversifizierter Finanzierungsquellen auf den Kapitalmärkten, Beratung bei Unternehmenstransaktionen und Umstrukturierungen sowie Arrangieren von Fremd- und Eigenkapitalfinanzierungen
- Private Equity Sourcing & Investments – über Shipping & Intermodal Investment Management, das insbesondere Anlagen in Schifffahrtsgesellschaften und entsprechende Vermögenswerte verwaltet
- Asset & Market Research – hochwertiges, objektives Research mit Schwerpunkt Schifffahrtmarkt, das unsere Strategie und Finanzierungsaktivitäten unterstützt

Im Jahr 2015 nahm Shipping Finance die Neuausrichtung von einem sektororientierten zu einem regionalen Geschäftsmodell in Angriff. Die Kundenbetreuung des Bereichs war bis dato in den drei Sektorenteams („Container, Car Carrier, Intermodal & Ferry Group“, „Tanker Group“ und „Dry Bulk Group“) organisiert. Nun sind die Aktivitäten in eine „Östliche Hemisphäre“ und eine „Westliche Hemisphäre“ unterteilt. Auf der Ebene darunter wird zwischen vier Regionen unterschieden: Zur östlichen Hemisphäre zählen wir die Regionen „APAC, Naher & Ferner Osten“ sowie „Griechenland“; zur westlichen gehören „Nord- und Südamerika“, „Europa“ und „Nordische Region“. Die neuen Kundenbetreuungsteams sitzen strategisch günstig: für die östliche Hemisphäre in Athen und Singapur, für die westliche in New York, Oslo und Amsterdam/Hamburg. Beide Teams werden von je einem Co-Division Head geführt, der direkt dem für Shipping Finance und Offshore Finance zuständigen Vorstandsmitglied untersteht. Pro Region gibt es einen Regionalleiter, der für das regionale Kundenbetreuungsteam verantwortlich ist. ¹

Das neue Modell dient drei strategischen Zielen: Als organisatorische Plattform für Shipping Finance trägt es dazu bei, die komplexe Struktur des Bereichs zu vereinfachen, Teamarbeit und Best Practice auf allen organisatorischen Ebenen zu fördern und Entscheidungsprozesse zu optimieren. Daraus ergeben sich diverse Vorteile für den Bereich und die Marke:

¹ Shipping Finance – Regionalmodell



Erstens kommt der neue Ansatz dem Anliegen unserer Kunden entgegen, sich mit sachkundigen Shipping-Bankern in ihren lokalen Märkten auszutauschen. Mit einem lokalen Ansprechpartner in der Bank wird der Informationsfluss nicht nur besser, sondern auch zentralisiert. Das ist besonders solchen Kunden wichtig, die in mehreren Schifffahrtssektoren agieren.

Zweitens ermöglicht der regionale Ansatz unseren Relationship Managern, ihr Marketing auf mehrere Sektoren und die Regionen auszurichten, für die sie zuständig sind. Damit wird die Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten in diesen Regionen erleichtert und die Marktdurchdringung erhöht.

Drittens wird uns die geografische Nähe von Relationship Managern und Transaction Managern auch bei der Optimierung der Wertschöpfung innerhalb unserer Kreditvergabeprozesse sehr zugutekommen.

Viertens sorgt das regionale Modell für kritische Masse in unseren Kompetenzzentren. Das bedeutet noch mehr Qualität, Stabilität und Effizienz für unser gesamtes Shipping Finance-Geschäft.

Fünftens können wir so die Entwicklung einzelner Relationship Manager im Hinblick auf ihre Kompetenzen, ihre Leistungsstärke und ihre Flexibilität unterstützen – und damit unser Personalmanagement proaktiver gestalten.

Der regionale Ansatz ruht auf drei tragenden Säulen, die aus unserer Expertise entstehen – auf unserem hervorragenden Shipping- und Offshore-Research, unserem effizienten Risikomanagement und unserem erfahrenen Relationship Management:

Unser Team vom Shipping and Offshore Research (SOR) stärkt die neu aufgestellte Plattform mit profunder Sachkenntnis der Branche, die Märkte und die Assets. Es liefert wertvolle aktuelle Marktinformationen sowie hochwertige und unabhängige Analysen. Sie ermöglichen es uns, Marktentwicklungen frühzeitig zu erkennen und unsere Geschäftssegment- und Portfoliostrategie flexibel und schnell darauf auszurichten. Auf Basis der SOR-Analysen können unsere Relationship Manager ihr Wissen über bestimmte Objekte, branchenrelevante Einflussfaktoren und Wertschöpfungsketten sowie den strategischen Finanzierungsbedarf unserer Kunden noch weiter ausbauen. SOR wird in seinem Research auch weiterhin einen sektororientierten Ansatz beibehalten und damit sicherstellen, dass wir unsere Asset-Expertise und unsere regional ausgerichtete Kundenbetreuung auf unverändert hohem Niveau halten. Dies ist für sämtliche Aktivitäten von Shipping Finance von zentraler Bedeutung, denn es hilft uns, in den unterschiedlichen Marktzyklen des Schifffahrtssektors die richtigen Transaktionen auszuwählen.

Ergänzt wird das regionale Geschäftsmodell durch das Risikomanagement der DVB, das bei der Kundenauswahl und der Ausreichung von Krediten eine zentrale Rolle spielt. Zum einen beobachtet die zuständige Abteilung unablässig potenzielle Risiken und steuert sie proaktiv, während sie gleichzeitig ihre Richtlinien und Prozesse zur Früherkennung und Steuerung von Risiken für das Schiffsfinanzierungsportfolio der Bank weiter optimiert. Die Abteilung ist dynamisch positioniert; ihre Kreditexperten decken alle Asset-Klassen der Seeschifffahrt ab. Zum anderen hat die DVB umfassende Erfahrung mit Restrukturierungen und der Handhabung notleidender Kredite. Aufgrund der jüngsten Marktentwicklungen insbesondere in der Ölbranche, im Offshore-Bereich und bei Massengütern sowie der anhaltenden Schwierigkeiten im Containermarkt (die sich allesamt auf unser Portfolio ausgewirkt haben) beschloss der Vorstand der DVB, die Credit and Asset Solution Group (ehemals Strategic Management and Restructuring Team) zum 1. Januar 2016 aufzubauen. Die Credit and Asset Solution Group institutionalisiert die Restrukturierungskompetenz für alle Geschäftsbereiche und bündelt diese in einem an mehreren Standorten vertretenen Team. Sie trägt die Hauptverantwortung für auf der Watch List oder als Special Cases geführte Engagements. So sollen Engagements auf der Early Warning List oder der Closely Monitored List, die sich weiter zu verschlechtern scheinen und unter intensiver Beobachtung gesetzt werden müssen, schnell erkannt und einheitlich bearbeitet werden können. Das Team arbeitet eng mit den Kreditsachbearbeitern aller Geschäftsbereiche zusammen, was einmal mehr die Bedeutung von Shipping and Offshore Credit – entsprechend den aufsichtsrechtlichen Anforderungen – unterstreicht. Weitere Informationen zur Credit and Asset Solution Group finden Sie auf Seite 58.

Die neue regionale Struktur lebt von der Zusammenarbeit von Experten aus unterschiedlichen Gebieten. Neben Bankern und Spezialisten für strukturierte Finanzierungen sind im Shipping Finance auch Experten aus anderen Bereichen tätig, die bei Schifffahrtsgesellschaften, Leasinggebern, Schiffsverwaltungsgesellschaften, Sale-and-Purchase- bzw. Chartergesellschaften, Herstellern oder Exportkreditagenturen eingehende Erfahrung sammeln konnten. Mit unserem objektbasierten Ansatz, unserer marktspezifischen Expertise und unserem Bekenntnis zu langfristigen Geschäftsbeziehungen schaffen wir Nähe zu unseren Kunden und festigen unseren Ruf als vertrauenswürdiger Partner der Schifffahrtsbranche.

Shipping Finance – Portfolioanalyse

Die DVB gilt als führender Arranger, Underwriter und Anbieter von objektbesichertem Kapital für die Schiffsfinanzierung. Im Jahr 2015 erlebten die meisten Sektoren eine Verschärfung des Wettbewerbs um qualitativ hochwertige Unternehmenskredite und die im Kapitalmarkt nur eingeschränkt verfügbare Liquidität. Shipping Finance konnte dabei seine Kreditvolumina erhöhen und wie immer eine umsichtige Risikohaltung einnehmen.

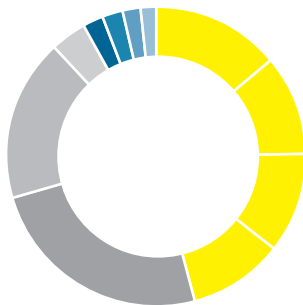
Gesamtkreditportfolio

Trotz einer hohen Tilgungsquote von 32,5 % stieg das Euro-Kundenkreditvolumen im Bereich Shipping Finance 2015 um 16,8 % und belief sich zum Jahresende auf 11,8 Mrd € (Vorjahr: 10,1 Mrd €). Ungeachtet des starken Drucks, der im Berichtsjahr in den Märkten herrschte, übertraf der Umfang neu ausgereicherter Kredite mit insgesamt 3,3 Mrd € den Vorjahreswert um fast 1 Mrd €. Darin spiegelt sich die anhaltend hohe Nachfrage nach vorrangig besicherten Krediten in der gesamten Schifffahrtsbranche wider.

Die Granularität des Portfolios war gut: Das durchschnittliche Kreditengagement je Kunde belief sich auf 40,5 Mio € (Vorjahr: 36,1 Mio €). Für 81 Kunden bestanden 2015 Kredite von über 50 Mio. € (Vorjahr: 64 Kunden). Der durchschnittliche Beleihungsauslauf erhöhte sich leicht – hauptsächlich wegen rückläufiger Schiffswerte – von 68,2 % im Vorjahr auf 70,0 %.

Die Diversifikation des Portfolios ist ein Kernelement der Risikomanagement-Philosophie von Shipping Finance. Entsprechend ist das Portfolio über das gesamte Schifffahrtsspektrum hinweis breit diversifiziert – nach unterschiedlichen Sektoren/Subsektoren, Schiffstypen, Regionen, Kunden und Finanzierungsarten. Darüber hinaus wird das Portfolio auch weiterhin strategisch mit Hilfe der von Shipping and Offshore Research gelieferten Analysen gesteuert. Unser Augenmerk gilt dabei potenziellen Risikobereichen, einschließlich gegenwärtiger und künftiger Trends im Markt.

1 Shipping Finance-Portfolio nach Schiffstypen



Tanker 45,9 %

davon:

13,8 % Rohöltanker

11,0 % Gastanker

10,9 % Produktentanker

10,2 % Chemikaliertanker

Massengutfrachter 24,7 %

Containerschiffe 17,7 %

Autotransporter 3,7 %

Container 2,4 %

Kreuzfahrtschiffe 2,2 %

Fahren/ Passagierschiffe 1,9 %

Andere 1,5 %

davon:

0,9 % General Cargo

0,2 % Roll-on-roll-off-Schiffe

0,1 % Kühlschiffe

0,3 % Sonstige

Ein Blick auf die finanzierten Schiffstypen bestätigt die starke Diversifizierung: Das Engagement bei Tankern, das 45,9 % des Gesamtportfolios ausmacht, erhöhte sich im Jahresverlauf von 4,4 Mrd € auf 5,4 Mrd € – hauptsächlich bedingt durch die neuen Finanzierungsmöglichkeiten, die die verstärkte Nachfrage nach öl- und gasabhängigen Produkten mit sich brachte. So ist beispielsweise der Anteil der Rohöltanker an unserem Kreditportfolio um 0,8 Prozentpunkte gestiegen und liegt jetzt bei 13,8 %. Auf Gastanker entfielen 11,0 % des Portfolios, auf Chemietanker 10,2 % – das entspricht einem Anstieg um 0,3 bzw. 1,8 Prozentpunkte. Der Portfolioanteil der Produktentanker hingegen ging um 0,4 Prozentpunkte auf 10,9 % zurück. Bei Massengutfrachtern reduzierte sich unser Engagement auf 24,7 % (Vorjahr: 25,4 %), während er sich bei Containerschiffen um 0,9 Prozentpunkte auf 17,7 % erhöhte (Vorjahr: 16,8 %). Interessanterweise konnten wir 2015 auch unser Engagement bei Autotransportern von 3,1 % auf 3,7 % ausbauen. Container hingegen machten nur noch 2,4 % des Portfolios aus – ein Minus von 1,3 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahreswert (3,7 %), das auf leicht verminderte Geschäftschancen im Segment sowie einen hohen Anteil von

Refinanzierungen zurückging. Der Portfolioanteil der Kreuzfahrtschiffe reduzierte sich 2015 weiter auf 2,2 % (Vorjahr: 3,0 %), da die Bank in diesem Sektor keine neuen Engagements einget. Gleiches gilt auch für Fähren, deren Anteil auf 1,9 % schrumpfte (Vorjahr: 2,9 %). ①

Auch geografisch ist das Portfolio insgesamt gut diversifiziert, wobei 49,8 % auf Europa entfallen (Vorjahr: 50,6 %). Innerhalb dieses europäischen Anteils kamen die meisten Kunden aus Großbritannien (ihr Anteil lag wie im Vorjahr bei 16,1 %) und Deutschland (7,9 %; eine Steigerung von 0,8 Prozentpunkten). Der Anteil norwegischer Engagements erhöhte sich um 0,2 Prozentpunkte auf 6,0 %. Die Engagements in Nord- und Südamerika legten weiter um 1,8 Prozentpunkte auf 21,0 % zu, wobei der überwiegende Anteil auf die USA entfiel (20,0 %). Die Engagements in Australien/Asien gingen hingegen um 0,9 Prozentpunkte auf 18,0 % zurück, während sich die Engagements im Nahen Osten um 1,3 Prozentpunkte erhöhten und damit einen Portfolioanteil von 5,7 % erreichten. Die Region Mittelamerika/Karibik verbesserte sich um 1,9 Prozentpunkte (von 2,7 % auf 4,6 %). ②

② Shipping Finance-Portfolio nach Länderrisiko



Europa 49,8 %

davon:

16,1 %	Großbritannien
7,9 %	Deutschland
6,0 %	Norwegen
5,5 %	Schweiz
2,2 %	Zypern
0,6 %	Niederlande
0,2 %	Griechenland
11,3 %	Sonstige

Asien/Australien 18,0 %

davon:

7,4 %	Singapur
4,5 %	Südkorea
2,5 %	China
1,4 %	Hongkong
0,4 %	Indien
0,1 %	Japan
1,7 %	Sonstige

Nord- und Südamerika 21,0 %

davon:

20,0 %	USA
1,0 %	Sonstige

Naher Osten/Afrika 5,7 %

Mittelamerika/Karibik 4,6 %

Offshore 0,9 %

Neugeschäft

Entwicklung des Kreditportfolios

Im Jahr 2015 führten wir 99 neue Transaktionen mit Kunden der Schifffahrtsbranche durch und nahmen dabei Engagements mit einem Final Take von 3,3 Mrd € und einer durchschnittlichen Neugeschäftsmarge von 250 Basispunkten auf die Bücher (Vorjahr: 84 neue Transaktionen, Final Take von 2,6 Mrd €, durchschnittliche Marge von 269 Basispunkten). Die 2015 neu eingegangenen Finanzierungen waren nach Kunden, Bonitätsträgern und finanzierten Schiffstypen durchweg gut diversifiziert. Mit 48 Abschlüssen entfiel der Großteil des Neugeschäfts auf Rohöl- und Gastanker. Weitere 30 neue Engagements betrafen Containerschiffe, Autotransporter und Intermodalverkehr, 21 Transaktionen dienten der Finanzierung von Massengutfrachtern.

Gemessen am Geschäftsvolumen entfielen 50,3 % des Neugeschäfts auf Tanker (Vorjahr: 48,2 %) – davon 17,6 % auf Rohöltanker, 15,8 % auf Chemietanker, 8,7 % auf Produktentanker sowie 8,2 % auf Flüssiggas- (LPG) und Flüssigerdgas- (LNG) Tanker. Diese leichte Übergewichtung des Tankersegments ist in erster Linie dadurch zu erklären, dass der Verfall des Ölpreises 2015 für einen Anstieg der Nachfrage nach öl- und gasabhängigen Produkten gesorgt hat.

Die Transportmärkte für Containerschiffe, Autotransporter und Intermodalverkehr kämpften 2015 weiterhin mit Problemen, obschon sich erste Verbesserungen abzeichneten. Neuabschlüsse galten vorwiegend treibstoffeffizienteren Schiffen, die zu günstigen Preisen angeschafft werden konnten. Als Folge wuchs unser Neugeschäft bei Containerschiffen im Jahresverlauf auf 22,2 % (Vorjahr: 14,4 %). Container machten 2015 jedoch lediglich 1,7 % der Transaktionen aus, nach 3,9 % im Vorjahr. Auf Autotransporter entfiel ein Neugeschäftsanteil von 4,2 % – damit verringerte sich dieser Anteil zwar um 0,8 Prozentpunkte, doch lag das absolute Neugeschäftsvolumen höher als im Vorjahr. Alle neuen Abschlüsse sind durch hohe Charterbuchungen abgedeckt.

Der Markt für Massengutfrachter blieb 2015 hauptsächlich wegen der rückläufigen Rohstoffnachfrage aus China und des Überangebots an Frachtern schwierig. Nichtsdestotrotz entfielen beachtliche 18,6 % unseres Neugeschäfts auf diesen Sektor – relativ gesehen ein Rückgang gegenüber 2014 (27,6 %). Die neuen Abschlüsse, die wir 2015 in diesem Segment getätigt haben, dienten zumeist der Finanzierung jüngerer Schiffe und zeichneten sich durch bonitätsstarke Unternehmen, langfristige Charterverträge und einen geringen Fremdfinanzierungsanteil aus.

Die neuen Engagements schlossen wir sowohl mit bestehenden Kunden als auch mit Neukunden ab. Zu den wichtigsten Transaktionen gehörten 2015:

- **Safe Bulklers** – Strukturierung einer vorrangig besicherten Transaktion zur Finanzierung eines Capesize-, zweier Post-Panamax- und dreier Panamax-Massengutfrachter. Das Darlehen wird über 10,5 Jahre bei einer Festzinsperiode von sechs Jahren zurückgezahlt. Die Fazilität wird durch transparente und abgesicherte Cashflows gedeckt; für den Befrachter bürgt der weltgrößte Stahlhersteller Arcelor Mittal.
- **Independent Petroleum Group** – Arranger einer vorrangig besicherten Transaktion zur Post-Delivery-Finanzierung zweier MR-II/III-Tanker. Das Darlehen wird über 13,3 Jahre bei einer Festzinsperiode von acht Jahren zurückgezahlt. Die finanzierten Objekte sind durch eine bereits laufende MR-Finanzierung der DVB gegenbesichert.
- **BW Pacific Limited** – Beteiligung an einer vorrangig besicherten Kreditfazilität gemeinsam mit elf weiteren Banken zur Finanzierung von 29 Produktentankern. Die Fazilität besteht aus zwei Tranchen: Tranche A umfasst einen tilgenden Laufzeitkredit sowie einen tilgungsfreien, revolvingenden Kredit, beide mit einer Festzinsperiode von sieben Jahren; Tranche B umfasst einen tilgungsfreien Laufzeitkredit mit dreijähriger Festzinsperiode.

Die wichtigste Transaktion im Shipping Finance 2015**Wichtigste Transaktion 2015**

BoCom Leasing ist einer der führenden chinesischen Finanzierungsleasing-Anbieter. Die Gesellschaft ist im 100%igen Besitz der Bank of Communications, der fünftgrößten Bank Chinas und gemessen am Kernkapital weltweit Platz 23 auf der Rangliste der Banken. Seit seiner Gründung hat BoCom Leasing ein starkes Portfolio aufgebaut, das über ein breites Spektrum an Branchen – wie Schifffahrt, Luftverkehr, Infrastruktur, der Energiesektor und Schwermaschinenbau – diversifiziert ist. Seit Ende 2014 umfasst das Schifffahrtsportfolio des Unternehmens über 140 Schiffe sowie Neubaufträge in beträchtlichem Umfang.

Die DVB vereinbarte mit BoCom Leasing 2015 eine Kreditfazilität, mit der Korea Trade Insurance Corporation (K-Sure) als Bürge. Gegenstand der Finanzierung war der Neubau von drei sehr großen Containerschiffen (VLCS) bei Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Die Schiffe sind im Rahmen einer 17-jährigen, bedingungslos geltenden Bareboat-Charter an die Mediterranean Shipping Company verchartert, dem zweitgrößten Linienschiffahrtsunternehmen weltweit.

Die drei Schiffe wurden im Januar, April und Juli 2015 ausgeliefert. Die nominelle Kapazität des ersten ausgelieferten Schiffs umfasst 19.200 TEU – damit ist es das größte Containerschiff, das bis dato gebaut wurde. Generell beobachten wir derzeit einen branchenweiten Trend zu größeren und treibstoffeffizienteren Schiffen – zum einen wegen der üblichen Größenvorteile,

zum anderen, weil die Linienschiffahrtsunternehmen zur Steigerung ihrer Erträge erweiterte Kooperationsformen eingehen, bei denen sie sich gegenseitig Frachtflächen auf ihren Schiffen überlassen.

Die Fazilität ist als neunjähriger Kredit mit vollständiger Auszahlung strukturiert, wobei über 90 % der Chartereinnahmen in den Schuldendienst fließen werden. Sie teilt sich in eine durch K-sure abgedeckte Tranche sowie eine gleichrangige kommerzielle Tranche. Die DVB übernahm Anbahnung, Strukturierung und Federführung der Transaktion. Somit fungierten wir als Koordinator, Facility Agent und Agent gegenüber K-sure. Die Kreditfinanzierung wurde erfolgreich syndiziert, wobei wir Credit Suisse und Mega Bank als Co-Arranger und Underwriter für je ein Drittel der Fazilität ins Boot holten. Gleichzeitig platzierte die DVB eine Tranche mit voller K-sure-Deckung bei der DZ BANK, sodass wir letztlich mit einem begrenzten Engagement an der Fazilität beteiligt waren und von einer attraktiven Vergütung profitiert haben.

Dies war die erste internationale Schiffsfinanzierung für BoCom Leasing und die erste von K-sure abgedeckte Schiffsfinanzierung, an der eine chinesische Finanzierungsleasing-Gesellschaft beteiligt war. Mit dem erfolgreichen Abschluss dieser Transaktion baute die DVB die ohnehin gute Zusammenarbeit mit BoCom Leasing wie auch K-sure weiter aus und führte ihre Erfolgsgeschichte im asiatischen Containerfracht-Markt weiter fort.

Ergebnisanalyse

2015 erzielte Shipping Finance recht akzeptable Finanzergebnisse trotz der schwierigen Marktlage in den meisten Schifffahrtssegmenten. Unser Neugeschäft entwickelte sich positiv: So konnten wir den Zinsüberschuss auf 87,4 Mio € (Vorjahr: 78,0 Mio €) steigern – bei risikoadäquaten, wenn auch niedrigeren Zinsmargen (2015: 250 Basispunkte; 2014: 269 Basispunkte).

Aufgrund der anspruchsvollen Marktbedingungen waren jedoch Wertminderungen erforderlich. Gleichzeitig stiegen die Risikokosten im Altbestand des Shipping Finance-Portfolios und die vorzeitigen Tilgungen lagen auf hohem Niveau. Entsprechend stieg die Risikovorsorge im Kreditgeschäft mit 76,6 Mio € um mehr als das Doppelte (Vorjahr: 37,8 Mio €). Der Bestand an Risikovorsorge im Shipping Finance belief sich damit 2015 auf 165,5 Mio €, gegenüber 122,0 Mio € Ende 2014. Dieses Vorsorge-niveau bietet den notwendigen Puffer für potenzielle Ausfälle.

Der Provisionsüberschuss ging um 15,5% auf 34,9 Mio € zurück (Vorjahr: 41,3 Mio €).

Aufgrund dieser Entwicklungen waren sowohl die Erträge als auch das Segmentergebnis vor Steuern rückläufig und lagen bei 49,1 Mio € bzw. 11,5 Mio €.

Auszug aus dem Segmentbericht für Shipping Finance

Mio €	2015	2014	%
Zinsüberschuss	87,4	78,0	12,1
Risikovorsorge			
im Kreditgeschäft	-76,6	-37,8	-
Zinsüberschuss			
nach Risikovorsorge	10,8	40,2	-73,1
Provisionsüberschuss	34,9	41,3	-15,5
Erträge			
(ohne IAS-39-Ergebnis)¹⁾	49,1	85,1	-42,3
Verwaltungs-			
aufwendungen¹⁾²⁾	-32,2	-39,0	-17,4
Segmentergebnis			
vor Steuern¹⁾	11,5	32,7	-64,8

1) Anpassung des Vorjahreswerts (weitere Erläuterungen im Anhang unter Note 1.4.3)

2) Den operativen Geschäftsbereichen der DVB werden nur diejenigen Kosten zugeordnet, für die sie unmittelbar verantwortlich sind. Allgemeine Betriebskosten, Gemeinkosten oder (beispielsweise) IT-Kosten werden den operativen Geschäftsbereichen nicht belastet.

Risikomanagement

Shipping Finance hat eine starke Risikokultur aufgebaut. Diese beginnt mit unserem kundenorientierten Relationship Management und zieht sich durch jede Bearbeitungsphase (also bei den Bewertungen von Shipping and Offshore Credit, Shipping and Offshore Research und im Kreditausschuss) bis zum Abschluss eines neuen Engagements. Auch während der Laufzeit der Kredite ist unser Ansatz von ständiger Wachsamkeit, sorgfältigem Kreditmanagement und der kontinuierlichen Überwachung der Portfolio-Gesundheit geprägt.

Bei unseren Überlegungen zu jedem neuen Kredit spielt das New Deal Committee eine tragende Rolle. Es kommt frühzeitig zu Gesprächen über ein potenzielles Neuengagement zusammen, um Risiken zu identifizieren, strukturelle Mängel aufzudecken und letztendlich eine einvernehmliche Entscheidung zu treffen – ob positiv oder negativ. Dem Gremium gehören das für Shipping Finance und Offshore Finance verantwortliche Vorstandsmitglied, der Leiter von Shipping and Offshore Credit sowie der Leiter von Shipping and Offshore Research an. Die Research-Abteilung ist vollständig in den Kreditprozess eingebunden. Sie liefert nicht nur Marktinformationen, sondern auch Erkenntnisse und Überlegungen zu allen technischen Aspekten der in Frage kommenden Assets. So können wir potenziell negative Auswirkungen auf deren Fungibilität und Bewertung der Objekte frühzeitig erkennen. Nur Transaktionen, die durch das New Deal Committee genehmigt wurden, erreichen die nächste Stufe und werden dem Shipping- und Offshore-Kreditausschuss vorgelegt. Für manche Geschäfte muss – abhängig von bestimmten Schwellenwerten – die Genehmigung vom Vorstand und in Ausnahmefällen vom Kredit- und Risikoausschuss des Aufsichtsrats eingeholt werden.

Sobald eine Transaktion verbucht ist, wird sie sowohl laufend vom jeweils zuständigen Relationship Manager und Kreditsachbearbeiter als auch im Rahmen von Prüfprozessen und Stresstests überwacht. In regelmäßigen Abständen finden Kundenbesuche unter obligatorischer Beteiligung der Kreditsachbearbeiter statt, um den Risikodialog mit den Kunden immer weiter zu verbessern. Stresstests (Ausfallwahrscheinlichkeit und Bewertungen) führen wir in jedem Quartal durch. Die Ergebnisse fließen in die Diskussion mit den Kunden ein. Darüber hinaus werden die Ratings laufend anlassbezogen aktualisiert und das Portfolio auf nötige Anpassungen in Ratings und Werten überprüft. Die Restrukturierungs- und Workout-Experten der Credit and Asset Solution Group sind vollständig in die Stresstests des Portfolios einge-

bunden. Falls notwendig, wird das Engagement auf die Early Warning List, die Closely Monitored List oder auf die Watch List gesetzt. Das kontinuierliche Risikomanagement wird durch strikte Disziplin bei der Erstellung von Kundenbesuchsberichten unterstützt. Daneben überprüft die Leitung von Shipping Finance regelmäßig das gesamte Portfolio, um frühzeitig den konkreten Handlungsbedarf zu bestimmen. Die Credit and Asset Solution Group liefert bei allen gefährdeten oder notleidenden Krediten wertvolle Unterstützung und managt die Engagements auf der Watch List. Dafür arbeitet sie eng mit Shipping and Offshore Credit und häufig auch mit den Relationship Managern zusammen. Weitere Informationen zur Credit and Asset Solution Group finden Sie auf Seite 58.

Die beschriebenen Regelungen sollen sicherstellen, dass potenzielle Probleme frühzeitig erkannt werden. So können angemessene Ressourcen zur Einschätzung, Quantifizierung und Qualifizierung des jeweiligen Falls sowie zur Bestimmung einer schnellen und angemessenen Reaktion bereitgestellt werden. Auf Verletzungen von Kreditauflagen (sowohl von Wertsicherungsklauseln als auch von sonstigen vertraglichen Regelungen) haben wir 2015 schnell reagiert. Die Entwicklung der Schiffswerte wurde sorgfältig überwacht, um potenzielle Verstöße gegen Wertsicherungsklauseln rechtzeitig aufdecken zu können. Konkret wurde 2015 bei 95 Transaktionen ein Verstoß gegen Wertsicherungsklauseln festgestellt (Vorjahr: 36). Davon war in 21 Fällen eine vollständige Heilung möglich, in zehn eine teilweise (Vorjahr: Heilung in zwölf Fällen). Bei 33 Transaktionen wurde auf die Wertsicherungsklausel verzichtet (Vorjahr: 19) und in 31 Fällen dauerte der Verstoß zum Jahresende 2015 noch an (Vorjahr: fünf). Zur Heilung dieser noch fortdauernden Verstöße sind insgesamt rund 100 Mio € erforderlich.

Zum Jahresende 2015 waren 5,3 % des Kreditportfolios auf der Closely Monitored List (Vorjahr: 3,3 %). 10,6 % des Portfolios wurden auf der Watch List geführt (Vorjahr: 11 %), und 1,2 % des Portfolios wurden als Special Credits klassifiziert (Vorjahr: 1,9 %), also streng überwacht und im Monatsturnus formal geprüft. Damit stehen insgesamt 17,1 % des Schifffahrtsportfolios unter intensiverer Beobachtung. Weitere 7,6 % des Portfolios stehen auf unserer Early Warning List.

Dank der Risikomanagement-Infrastruktur der DVB wird Shipping Finance weiterhin die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um seine Position als gesicherter Darlehensgeber in allen Fällen zu stärken.

Shipping Finance – Prognose

Marktprognose 2016

Da die Kapazitätsausweitungen in der Seeschifffahrt das Nachfragewachstum voraussichtlich auch 2016 übersteigen werden, ist in den drei größten Segmenten des Marktes weiterhin mit einem Überangebot zu rechnen. Nach Abklingen der positiven Kurzeffekte (steigende Erträge und Schiffswerte) dürfte sich auch bei den Rohöltankern das Verhältnis des Angebots zur Nachfrage verschlechtern.

Die Containerschifffahrt hat unter einem schwächelnden Containerhandel, anhaltenden Überkapazitäten und dem Einsatz noch größerer Containerschiffe zu leiden. All diese Faktoren drücken auf die Auslastung und damit auf Schiffswerte und Frachtraten. Auch wenn 2016 mit einem positiven Nachfragewachstum zu rechnen ist, werden die Wachstumsraten weit hinter den zweistelligen Werten früherer Jahre zurückbleiben, da sich auch der Ausblick für die Weltwirtschaft schwach gestaltet und ein Trend zur regionalen Fertigung erkennbar ist.

Der Ausbau des Panamakanals, der im zweiten Halbjahr 2016 abgeschlossen sein soll, führt zur Neuausrichtung der Container-Handelsströme. Die Prognosen fallen dabei für die einzelnen Größensegmente unterschiedlich aus: Nach dem Ausbau werden Panamax-Schiffe auf Routen von Asien zur US-Ostküste durch Super Post Panamax- und größere Schiffe verdrängt werden. Die neuen Super Post Panamax-Schiffe und kleinere Very Large Container Ships (VLCS) dürften nicht nur auf Langstrecken, sondern auch auf Mittelstrecken eingesetzt werden. Die Linienbetreiber werden sich weiterhin darauf konzentrieren, ihre Stückkosten auf allen möglichen Routen zu senken, indem sie auf größere Schiffe setzen und kleinere Schiffe zurückdrängen. Etwas Erleichterung für Eigner kleinerer Tonnage ergibt sich aus Größenbeschränkungen in Häfen sowie aus der Notwendigkeit, auf kürzeren Routen häufiger Häfen anzulaufen – damit lassen sich größere Schiffe nicht auf allen Routen einsetzen.

Zum Jahreswechsel belief sich die Kapazität des Orderbuchbestandes, gemessen in Twenty-Foot Equivalent Units (TEU), auf rund 20,3 % der bestehenden Flottenkapazität (siehe Grafik 1). Diese Kapazität soll allerdings innerhalb relativ kurzer Zeit ausgeliefert werden: 206 Schiffe (1,3 Mio TEU) noch im Jahr 2016, weitere 174 Schiffe (1,4 Mio TEU) im Jahr 2017 und 104 Schiffe (1,0 Mio TEU) im Jahr 2018. Im Orderbuch überwiegen größere Schiffe: Allein 71 % entfallen auf VLCS. Des Weiteren entfallen 69 % der gesamten TEU-Kapazität auf Schiffe, die jünger als zehn Jahre sind, was das Verschrottungspotenzial begrenzt. Niedrige Bunkerpreise schmälern die Nachteile älterer, treibstoffineffizienter Schiffe und bieten Unternehmen einen Anreiz, die Geschwindigkeit zu erhöhen. Dadurch würde weitere Kapazität im Markt freigesetzt, was die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage weiter verstärken würde.

Nach einem insgesamt positiven Verlauf des Jahres 2015 wird der Rückenwind für den Rohöltankermarkt im nächsten Jahr abflauen. Nach dem verlangsamten Wachstum des globalen Bruttoinlandsprodukts dürfte die weltweite Nachfrage nach Erdöl langsam, aber stetig wachsen. Laut Angaben der Internationalen Energieagentur belief sich die Gesamtnachfrage 2015 auf 94,6 Mio Barrel pro Tag und lag somit um 1,9 % über dem Vorjahr. Trotz der unerwartet schwachen Wirtschaftserholung ist bis 2020 ein jährliches Wachstum der weltweiten Rohölnachfrage von durchschnittlich 1,2 % gegenüber dem Vorjahr zu erwarten. Für 2016 ist mit einem Plus von rund 1,3 % auf 95,8 Mio Barrel pro Tag zu rechnen. Generiert wird dieses Wachstum ausschließlich in den Nicht-OECD-Ländern China, Indien und Brasilien. Ein höheres Ölangebot dürfte 2016 hauptsächlich von den USA und dem Nahen Osten ausgehen. Derzeit profitiert der Markt noch von kurzfristigen Effekten, die sich deutlich positiv auf die Nachfrage auswirken, doch werden sich diese im Jahresverlauf 2016 voraussichtlich abschwächen, sodass mit einem verlangsamten Nachfragewachstum zu rechnen ist. Auf der Angebotsseite wurde zwar das Flottenwachstum in den letzten Jahren eingedämmt, doch zogen die Neubaufträge 2015 erneut an, wobei 2016 noch über die Hälfte des Orderbuchs zur Auslieferung ansteht. Dabei wird die Flotte der Very Large Crude Carrier in dwt voraussichtlich um etwa 8 % anwachsen, die Aframax- und die

Suezmax-Flotte um je 7 %. Die Neuauslieferungen der nächsten zwölf Monate dürften den Rohöltankermarkt unter Druck setzen. In der Folge dürfte die Auslastung zurückgehen, was sich in den Erträgen widerspiegeln wird. Hinzu kommt: Selbst wenn einige Neubaufträge verschoben werden, bleibt die Zahl der Verschrottungen auf bescheidenem Niveau. In Verbindung mit den Neuauslieferungen sorgt dies erneut dafür, dass das Kapazitätsangebot schneller wächst als die Nachfrage. Entsprechend ist 2016 mit einem Rückgang der Schiffswerte von Rohöltankern zu rechnen.

Die Nachfrage nach Schüttgut dürfte sich in den kommenden Jahren auf moderatem Niveau bewegen. Die Entwicklung der traditionellen Nachfragetreiber ist angesichts der Rekalibrierung der chinesischen Wirtschaft zu einem verbrauchsgetriebenen Wachstum ungewiss. Unterstützung ist von einer stärkeren Nachfrage aus Indien zu erwarten, wenn auch auf deutlich niedrigerem Niveau. Angesichts der nachlassenden Nachfrage und des anhaltenden Überangebots an junger Tonnage dürfte der Massengutmarkt besonders im Jahr 2016 schwierig bleiben. Die Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage wird sich 2016 voraussichtlich verstärken und Schiffswerte sowie Frachtraten unter Druck setzen, die somit auf niedrigem Niveau verharren dürften. Temporäre Effekte werden die Saisonabhängigkeit und Volatilität noch verstärken und vorübergehend zu einem sprunghaften Anstieg der Frachtraten führen. Die schwachen Fundamentaldaten im Markt werden aber unverändert auf die Auslastung drücken. Die Anbieter – vor allem solche mit starker Präsenz im Spotmarkt und mit großen Orderbüchern – könnten angesichts des anhaltenden Abschwungs und der trüben Aussichten in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Das auf dwt basierende Verhältnis von bestellter zu aktueller Flottenkapazität verringerte sich von 21,0 % im Jahr 2014 auf 15,4 % im Jahr 2015, bedingt durch relativ niedrige Neubestellungen und umfangreiche Auslieferungen (siehe Grafik 1). Die Flotte ist sehr jung: 69 % der Schiffe sind unter zehn Jahre alt. Der Großteil des Orderbuchs wird 2016 und 2017 in den Flottenbestand übergehen, sodass sich das Angebot-Nachfrage-Verhältnis weiter schwierig gestalten wird – trotz der beträchtlichen Verschrottungen, die mit Blick auf die schwachen Märkte bevorstehen.

1 Schiffsbestellungen – Verhältnis von Auftragsbestand zur Kapazität der bestehenden Flotte

		Verhältnis von bestellter zu aktueller Kapazität	
Containerschiffe (Kapazität in TEU)	Aktuell	19.862.000	→ 20,3 %
	Bestellt	4.040.000	
Rohöltanker (Kapazität in Tsd dwt)	Aktuell	397.810	→ 20,2 %
	Bestellt	80.184	
Massengutschiffe (Kapazität in Tsd dwt)	Aktuell	751.453	→ 15,4 %
	Bestellt	115.378	

Quelle: DVB Shipping and Offshore Research, Dezember 2015

Portfolioprognose 2016

Rückblickend auf die jüngste Zeit hat Shipping Finance 2015 beim Neugeschäft eine neue Rekordmarke erreicht – und das trotz der anhaltenden Belastung durch Risikovorsorge im Kreditgeschäft, die die Gesamt-Performance der Bank beeinträchtigte. Angesichts der fortdauernden Krise in der Schifffahrtsbranche werden wir unsere Engagements auch 2016 immer wieder neu bewerten müssen.

Die Nachfrage nach erstrangig besicherten Krediten dürfte in diesem Jahr stark bleiben. Der Wettbewerb um Top-Kunden wird sich allerdings verschärfen und die Banken werden weiterhin mit hohen Liquiditätskosten zu kämpfen haben. Nachdem sich die Kapitalmärkte 2015 weitestgehend schwach entwickelt haben und kurzfristig kaum merkliche Verbesserungen bei Fremdfinanzierungen oder Eigenkapitaltransaktionen zu erwarten sind, sind die Geschäftsbanken nun umso mehr gefordert, den Kunden mit ihren Bilanzen zur Verfügung zu stehen. Nach wie vor tendieren viele unserer Mitbewerber zu einer „Flucht in die Qualität“ und einer Fokussierung auf Unternehmenskredite. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend auch 2016 fortsetzen wird.

Die DVB erfreut sich unverändert einer gesunden Nachfrage nach ihren Risikokapitalangeboten und Dienstleistungen und der Geschäftsbereich Shipping Finance wird auch weiterhin sein Expertenwissen für eine optimale Verwendung unserer Ressourcen einsetzen. Bei unseren Entscheidungen über den Einsatz unserer risikogewichteten Aktiva lassen wir uns von dieser Sachkenntnis leiten. Unsere Strategie der Aufwertung unserer Kundenbasis werden wir auch weiterhin verfolgen. Wir wollen für unsere Kunden der erste Ansprechpartner sein, wenn es gilt,

Finanzlösungen für ihre spezifischen Bedürfnisse zu entwickeln. Im stetigen Bestreben, in der Schiffsfinanzierung ein gut diversifiziertes Portfolio beizubehalten, nehmen wir bei ungünstigen Marktentwicklungen Anpassungen vor, wo immer nötig. Gleichzeitig begleiten wir unsere Kunden zuverlässig durch die unterschiedlichen Konjunkturzyklen des Schifffahrtsmarktes. Im Einklang mit der unternehmerischen Ausrichtung der DVB gehen wir auch bewusst antizyklisch vor: So kann es vorkommen, dass wir konservativ strukturierte Transaktionen in leidenden Sektoren ins Visier nehmen, wenn wir eine Verbesserung der Fundamentaldaten im betreffenden Markt erwarten.

So strebt Shipping Finance ein moderates Wachstum des Structured Asset Lending-Geschäfts im Jahr 2016 an, für das wir weder bei der Qualität der finanzierten Objekte noch beim Risiko-/Ertragsverhältnis Kompromisse machen werden. Entsprechend werden wir weiterhin unser Augenmerk auf projektbasierte Transaktionen legen, die konservativ strukturiert sind und transparente Cashflows aufweisen. Wir werden dabei selektiv vorgehen mit dem Ziel, unser Kreditgeschäft nachhaltig weiterzuführen. Die durchschnittliche Marge solcher Abschlüsse wird sich auf einem etwas höheren Niveau bewegen, auch in Anbetracht der steigenden Liquiditätskosten und der Erwartung, dass nur wenige Partnerbanken im Jahresverlauf solche Strukturen ins Auge fassen werden.

Wir gehen davon aus, dass die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen im Schifffahrtsbereich auch künftig steigen wird. Für das Jahr 2016 wird Shipping Finance seine Ressourcen optimieren und die Risikopositionen weiter genau beobachten. Ferner will der Geschäftsbereich seinen Kunden stets – zum Vorteil beider – ein strategischer Partner sein.



Durch den Liquiditätsüberfluss und den daraus resultierenden Wettbewerb im gesamten Kapitalspektrum konnte der Bereich Aviation Finance erneut die Widerstandsfähigkeit seines zyklusneutralen Geschäftsmodells unter Beweis stellen. Neugeschäft mit strukturierten Finanzierungen im Umfang von 2,6 Mrd € und beachtliche Beiträge aus unserem Geschäft mit Asset Management-Dienstleistungen resultierten 2015 in einem erneut starken Finanzergebnis.

Aviation Finance – Marktanalyse

Verkehrszuwachs und Profitabilität der Fluggesellschaften

Auch 2015 demonstrierte die kommerzielle Luftfahrt ihre Stärke. Eine Kombination aus stabiler Nachfrage, niedrigeren treibstoffbedingten Betriebskosten und hohen Ladefaktoren bescherte Fluggesellschaften weltweit eine Profitabilität auf Rekordniveau – und dies in einem Umfeld, das deutlich von Ungewissheit geprägt war. Terroranschläge, politische Unruhen und wirtschaftliche Ungewissheiten beeinflussten zwar die regionale Entwicklung, die globale Nachfrage nach Flugreisen zeigte sich von diesen Faktoren jedoch fast völlig unbeeindruckt. Für 2015 meldete der Internationale Luftverkehrsverband IATA einen Zuwachs bei verkauften Sitzplatzkilometern von 6,5 % gegenüber dem Vorjahr. Damit wurden sowohl die Wachstumsrate 2014 (6,0 %) als auch der Zehnjahresdurchschnitt von 5,6 % übertroffen. Nach drei Jahren der Stagnation schien sich der Frachtflugverkehr 2014 zu erholen, doch diese Dynamik konnte der Sektor 2015 nicht aufrechterhalten und das Wachstum verkaufter Tonnenkilometer fiel von 5,0 % im Vorjahr auf 2,2 % zurück. Im Rahmen des aktualisierten Ausblicks per Dezember korrigierte die IATA ihre Gesamtjahresprognose für die Branche nach oben: von 29,3 Mrd USD Nettogewinn zur Jahresmitte auf 33 Mrd USD, fast das Doppelte des Vorjahreswerts. Treibende Größe dieser Entwicklung war eindeutig der Vergleich zu den Vorjahren klar niedrigere Rohölpreis. Zudem traf ein hohes Passagieraufkommen auf lediglich moderate Kapazitätsausweitungen, woraus sich ein extrem hoher Sitzladefaktor von 80,4 % ergab.

Ungeachtet der Branchenergebnisse auf Rekordniveau blieben zwei Regionen hinter dem Trend zurück: Afrika dürfte aufgrund regionaler Konflikte, eines intensiven Wettbewerbs und insgesamt niedrigerer Ladefaktoren einen Verlust von 0,3 Mrd USD (Verlust von 3,84 USD pro Passagier) erwirtschaftet haben. Für Lateinamerika wird von einem Verlust in gleicher Höhe ausgegangen; hier zeigten sich die Auswirkungen von schwachen Heimatmärkten und Währungsproblemen. Ein Minus von 0,3 Mrd USD entsprach in dieser Region einem Verlust von 1,05 USD pro Passagier. Die anderen Regionen waren profitabel: Dank niedriger Stückkosten konnten die schnell wachsenden Fluggesellschaften aus dem Nahen Osten Gewinne von 1,4 Mrd USD nach Steuern verbuchen, was einem respektablen Niveau von 7,19 USD pro Passagier entsprach. Der Markt im asiatisch-pazifischen Raum hat inzwischen einen gewissen Reifegrad erreicht. Hier wurden Gewinne von 5,8 Mrd USD – oder 4,89 USD pro Passagier – erzielt. Trotz eines sehr wettbewerbsintensiven Umfelds entwickelte sich der europäische Markt mit einem Gesamtgewinn von 6,9 Mrd USD oder ansehnlichen 7,55 USD pro Passagier überraschend stark. Der nordamerikanische Markt spielte mit Gewinnen von 19,4 Mrd USD einmal mehr in seiner eigenen Liga: Beinahe 60 % aller Gewinne von Fluggesellschaften der ganzen Welt wurden in dieser Region erzielt. Pro Passagier entspricht dies 22,48 USD und damit dem Dreifachen der nächstplatzierten Region Europa. Die Stärke des nordamerikanischen Marktes wurde 2015 durch American Airlines weiter verdeutlicht – mit einem Jahresgewinn in Höhe von 6,3 Mrd USD, dem höchsten in der Geschichte der Branche.

Doch waren nicht alle Fluggesellschaften so erfolgreich. Einige überlebten das Jahr nicht, darunter bekannte Namen: Cyprus Air stellte im Januar den Flugbetrieb ein und EuroLOT ereilte im März das gleiche Schicksal. Tyrolean Airways fusionierte zum 1. April 2015 mit Austrian Airlines, wodurch der komplette operative Flugbetrieb in Austrian Airlines integriert wurde. Virgin Atlantic beschloss im Oktober, den Betrieb von „Little Red“ einzustellen, Estonian Air folgte im November. Abgesehen von der umfangreichen Reorganisation der malaysischen MAS hatte die Insolvenz der russischen Fluggesellschaft Transaero gegen Ende des Jahres vermutlich die stärksten Auswirkungen auf das Geschäft, da eine umfangreiche Flotte von Single-Aisle- und großen Twin-Aisle-Jets eingelagert wurde. Bis zum Jahresende hatten die meisten davon noch keinen neuen Eigentümer gefunden. Ungeachtet dieser Ausfälle: Das „goldene Zeitalter“ der kommerziellen Luftfahrt ging mit dem Jahr 2015 nicht zu Ende.



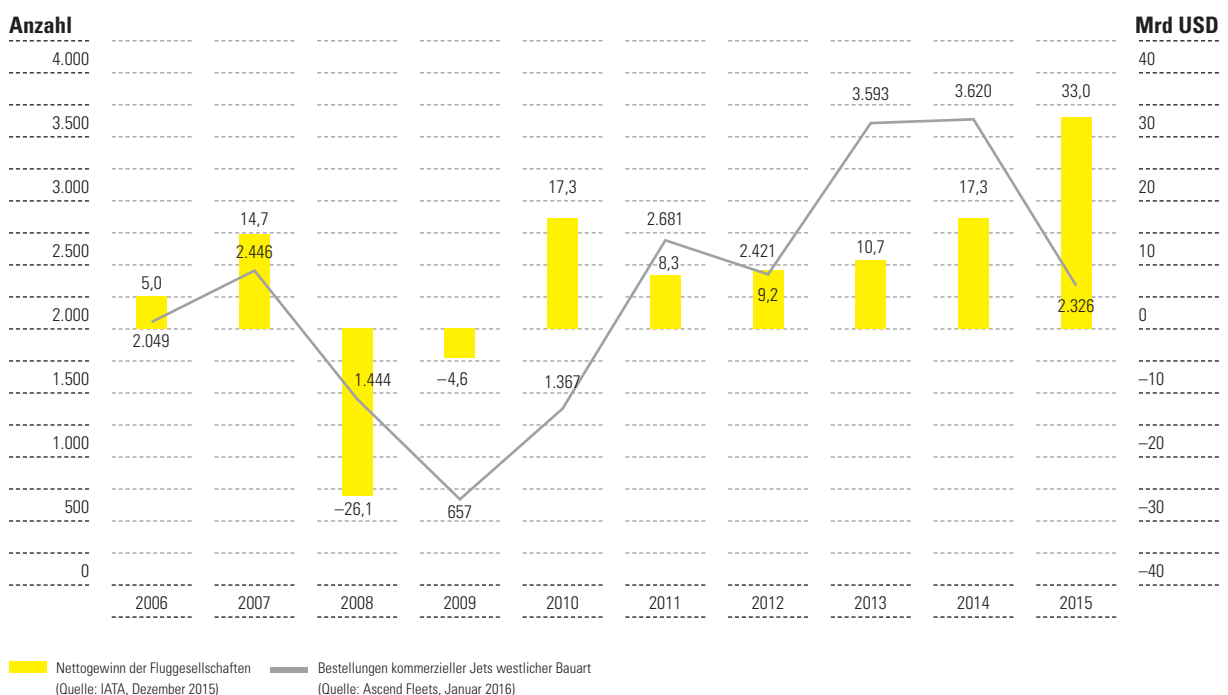
Flugzeugbestellungen und Technologie

Der Markt für kommerzielle Verkehrsflugzeuge konnte im vergangenen Jahr die Absatzrekorde der Jahre 2013 und 2014 nicht erreichen. 2015 bestellten zivile Betreiber insgesamt 2.326 westliche Verkehrsflugzeuge (einschließlich des Austauschs von Flugzeugtypen), was ungefähr zwei Dritteln des 2013 und 2014 platzierten jährlichen Ordervolumens von rund 3.600 Maschinen entsprach. Dies könnte als Zeichen einer zyklischen Umkehr des Bestellverhaltens infolge der niedrigen Treibstoffpreise interpretiert werden. Doch ist das nicht die einzige mögliche Erklärung: Der Auftragsbestand für kommerzielle Verkehrsflugzeuge hat einen neuen Höchststand erreicht und entspricht der Produktionsmenge von fast neun Jahren (auf Basis des Produktionsvolumens 2015). Das bedeutet, dass Besteller neuer Jets derzeit mehrere Jahre auf die Auslieferung warten müssen, und aufgrund sogenannter Preisgleitklauseln in den Kaufverträgen steigt der Kaufpreis mit jedem Jahr der Lieferzeit an. Der Auftragsbestand für Verkehrsflugzeuge lag Ende 2015 auf dem Rekordniveau von

13.637 Maschinen, was ca. 60% der aktuell eingesetzten Flotte entspricht. Damit wurde sogar der Bestand Ende 2014 (13.170 Maschinen) übertroffen. Neben diesem bereits enormen Auftragsbestand fehlte 2015 der Nachfragestimulus, der von der Einführung neuer Flugzeugtypen ausgeht. Auch wenn einige neue Varianten vorgestellt wurden, wurden anders als in früheren Jahren nur wenige neue Modelle auf den Markt gebracht. ①

Allerdings erreichte die Auslieferung neuer Flugzeuge 2015 ein Rekordniveau. Erstmals wurde mit 1.537 neuen Maschinen die Schwelle von 1.500 Neuauslieferungen überschritten. Bei den Neubestellungen war die Airbus A320-Familie das beliebteste Modell. Für den A320neo wurden 551 und für den A321neo 339 Bestellungen entgegengenommen. Es folgte die Boeing 737-Familie mit 288 Bestellungen für die neue B737 MAX8 sowie immerhin noch 133 Orders für die aktuelle Baureihe B737-800. Zusammen entfielen über 75% aller Netto-Neubestellungen des Jahres 2015 auf die A320- und B737-Familien. Im Twin-Aisle-Segment wurden 69 Bestellungen für den Airbus A330-300 ver-

① Profitabilität der Fluggesellschaften und Bestellungen von Verkehrsflugzeugen



zeichnet, gefolgt vom neuen A330-900(neo), von dem 50 Maschinen bestellt wurden. Die Boeing 787 erzielte 70 Neubestellungen, davon 43 für die Version -9. Die A330- und B787-Familien machten damit ca. 66 % aller Neubestellungen von Twin-Aisle-Jets im Jahr 2015 aus. Bei kleineren Regionalflugzeugen wurden nur 213 Bestellungen verbucht, von denen die Embraer E-Jet E1- und E2-Familien fast 75 % auf sich vereinen konnten. Der japanische Mitsubishi Regional Jet absolvierte 2015 seinen Jungfernflug und erzielte 32 Bestellungen.

Angesichts der zyklischen Stärke des Luftverkehrsmarktes sowie der Finanzinvestitionen im Jahr 2015 blieb das Umfeld für Bestellungen von Verkehrsflugzeugen günstig. Interessanterweise wurde offensichtlich bereits in den vergangenen drei Jahren ein erheblicher Teil der Aufträge für Flugzeuge mit neuer Technologie platziert. Doch sorgen die niedrigen Treibstoffpreise dafür, dass Maschinen mit konventioneller Technologie länger einsatzfähig bleiben. So nahmen einige große Fluggesellschaften gebrauchte Flugzeuge in ihre Flotte auf. Anzeichen von Überkapazitäten gab es im Jahresverlauf 2015 keine. Lediglich bei einigen Twin-Aisle-Jets älterer Bauart gestaltete sich die Wiedervermarktung schwierig.

Gebrauchtflugzeuge

Angesichts der langen Lieferzeiten für neue Flugzeuge, der Stimulation durch niedrige Treibstoffpreise und der reichhaltigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln entwickelte sich der Markt für Gebrauchtflugzeuge auch 2015 positiv. Zwar liegen aufgrund der Komplexität des Gebrauchtflugzeugmarktes keine exakten statistischen Daten vor, doch hat 2015 anscheinend eine Rekordzahl (gebrauchter) Maschinen den Besitzer gewechselt. Der Großteil dieser Transaktionen wurde zwischen finanziell interessierten Parteien – wie Investoren und Leasinggebern – abgeschlossen, ohne dass sich der Betreiber der jeweiligen Maschine geändert hätte. Auslöser für zahlreiche Geschäfte war das Investoreninteresse, besonders aus dem asiatischen Raum, das von einzelnen Flugzeugen und kleineren Portfolios bis hin zu ganzen Leasinggesellschaften reichte. Der Anteil der Leasinggesellschaften an der weltweiten Verkehrsflugzeugflotte nimmt weiter zu. Bei den Top 10 der Branche hat eine Konsolidierung bereits eingesetzt, die sich vermutlich fortsetzen wird. Gleichzeitig kommen neue Leasingfirmen in den Markt, die häufig von asiatischen Investoren unterstützt werden. Wie 2014 erwarben auch 2015 eine Reihe führender Fluggesellschaften gebrauchte Maschinen. Ein gutes Beispiel hierfür war Delta Airlines: Diese US-amerikanische Airline nutzt opportunistisch Kaufgelegenheiten für sowohl neue als auch gebrauchte Flugzeuge, darunter ältere Nischentypen wie die Boeing 717 und MD90.

Im Zeitraum von Mitte 2014 bis Mitte 2015 zeigte sich eine moderate Wertentwicklung bei Flugzeugen. Sie scheinen sich auf oder nahe einem zyklischen Hoch zu bewegen, ausgenommen die größeren – etwas problematischeren – Twin-Aisle-Jets. Ein Abschwung ist kurzfristig nicht zu befürchten. Sollte es allerdings unerwartet zu einer Konjunkturschwäche oder einem plötzlichen Anstieg des Treibstoffpreises kommen, könnte sich – wie bereits 2008 – die Situation sehr schnell ändern. Basierend auf Durchschnittswerten der diversen Baujahre und um Alterungseinflüsse bereinigt konnten der A320 und die B737-800 2 % bis 3 % an Wert zulegen. Twin-Aisle-Jets vom Typ A330 blieben recht stabil. Flugzeuge des Typs Boeing 767-300ER sowie B777-200ER verloren 2 % bis 3 % an Wert, während die B777-300ER rund 7 % einbüßte; hier wirkte sich die Bekanntgabe des Nachfolgers B777-8/-9 geringfügig aus. Der Wertverfall bei vierstrahligen Twin-Aisle-Jets setzte sich fort. So verlor der A340-300 weitere 13 % und die B747-400F sogar 25 %. Wie üblich handelt es sich bei den genannten Prozentsätzen um rein indikative Werte und erhebliche Abweichungen aufgrund besonderer Umstände sind nicht auszuschließen. Insgesamt war 2015 mit Ausnahme sehr alter Maschinen und einiger Twin-Aisle-Jets mittleren Alters keine allgemeine Abschwächung im Gebrauchtflugzeugmarkt zu beobachten.



Weitere Details zur Entwicklung der Luftverkehrsmärkte 2015 stehen auf der DVB-Webseite www.dvbbank.com
> Geschäft & Expertise > Aviation Finance > Märkte bereit.

Aviation Finance – Strategische Positionierung

Die DVB hat eine einzigartige Plattform sorgfältig aufgebaut, mit der sie ihre Kunden konsequent mit Flugzeugfinanzierungen und -dienstleistungen durch unterschiedliche Konjunkturzyklen begleitet. Damit spiegelt diese Strategie das Leitbild von Aviation Finance wider: „Als führende, global tätige, breit aufgestellte und objektbasiert finanzierende Bank ist es unser erklärtes Ziel, jedem Hersteller, Verkäufer, Betreiber oder Eigentümer von kommerziellen Flugzeugen mit unseren Leistungen in den Bereichen strukturierte Finanzierungen, Beratung, Research, Investment Management und Asset Management zur Seite zu stehen. Dies gilt jederzeit – in allen Branchen- und Finanzierungszyklen.“

Die DVB ist einer der weltweit größten Anbieter von Fremdkapital (mit und ohne Rückgriffsrecht) für Passagier- und Frachtfluggesellschaften sowie für Leasingfirmen. Unser Gesamtengagement beläuft sich auf 7,7 Mrd € und deckt die Finanzierung von 726 Flugzeugen und 43 Ersatztriebwerken ab. Aus unserer Sicht

ist die Weiterentwicklung unseres objektbasierten Kreditgeschäfts der Schlüssel zu einem profitablen Wachstum in diesem Bereich. Ein Wettbewerbsvorteil ist dabei insbesondere die Bereitschaft, gebrauchtes Fluggerät zu finanzieren und Restwert Risiken aus Verkaufserlösen von Flugzeugen zu übernehmen. Auch künftig wird die DVB an ihrer proaktiven Herangehensweise festhalten und ihr Portfolio unter Wahrung bewährter Kreditvergabeprinzipien weiter pflegen und ausbauen.

Um auf dieses Kerngeschäft weiter aufzubauen, unterhält Aviation Finance ein leistungsfähiges Netz an Beziehungen zu Kunden und Partnern aus der Branche. Diese schätzen die DVB als eine Bank, die nicht nur ihr Geschäft und ihr Anlagenspektrum bestens versteht, sondern auch die nötige Expertise hat, um Finanzierungslösungen mit echtem Mehrwert anzubieten. Unser Produkt- und Dienstleistungsangebot ist auf den gesamten Lebenszyklus von Flugzeugen und verwandten Ausrüstungsgegenständen ausgerichtet – von der Anzahlungsfinanzierung für noch auszuliefernde Flugzeuge bis zu Demontage-Lösungen für Flugzeuge und Reservetriebwerke am Ende des Lebenszyklus. Innerhalb dieses Spektrums stellt die DVB eine Palette von Finanzierungs-, Beratungs-, Research- und Asset Management-Dienstleistungen bereit, die auf den Lebenszyklus der jeweiligen Ausrüstungsgegenstände angepasst sind.

Die Kunden von Aviation Finance können somit auf ein breites, auf ihre unterschiedlichen Anforderungen abgestimmtes Spektrum an Expertise zurückgreifen. Dazu gehören:

- Structured Asset Lending für das Kreditgeschäft mit und ohne Rückgriffsrecht sowie alle damit verbundenen Aktivitäten, wie etwa Strukturierung, Arrangieren und Underwriting sowie unsere Aktivitäten als Loan Agent
- Aviation Asset Management für die Weiterplatzierung von Flugzeugen, die Verwaltung von Leasingverhältnissen sowie technische und allgemeine Beratungsdienste für Eigentümer von Flugzeugen und Investoren (einschließlich des wachsenden Marktes von Asset-Backed-Securities-Investoren)
- Advisory Services für das Arrangieren von Fremd- und Eigenkapitalfinanzierungen, Sale-and-Leaseback-Transaktionen sowie die Beratung bei Unternehmenstransaktionen und Umstrukturierungen
- Private Equity Sourcing & Investments, betrieben durch das Aviation Investment Management-Team, das die Deucalion Aviation Funds (Investitionen in Flugzeuge, Triebwerke, Eigenkapital für Fluggesellschaften, forderungsbesicherte Anleihen etc.) verwaltet

- Asset & Market Research, bei dem das Hauptaugenmerk auf dem Flugzeugmarkt liegt und das unsere Strategie und unsere Finanzierungsaktivitäten mit hochqualifiziertem, unabhängigem Research wirksam unterstützt

Eine neue und hervorzuhebende Entwicklung ist die Bildung des aus drei Experten bestehenden Teams „Information and Strategic Marketing (Aviation)“ im Mai 2015, das zwei Ziele verfolgt: erstens Stärkung der Plattform durch die Zusammenstellung, Analyse und Verteilung relevanter Marktinformationen, um das Neugeschäft zu fördern, und zweitens die konsequente Förderung und Weiterentwicklung der Marketingaktivitäten der gesamten Plattform.

Ein zentraler Erfolgsfaktor für die DVB ist die Zusammenarbeit in einem Expertenteam mit vielseitigem Erfahrungshorizont: Neben Mitarbeitern mit Berufserfahrung im Bankgeschäft und bei strukturierten Finanzierungen gehören zum Aviation Finance-Team auch Spezialisten aus der Luftverkehrsbranche: Sie verfügen durch ihre früheren Tätigkeiten bei Fluggesellschaften, Herstellern, Vermögensverwaltern und Leasinggesellschaften für Flugzeuge und Triebwerke über Detailkenntnisse.

Bedeutendstes Differenzierungsmerkmal der DVB im Wettbewerb ist, dass Aviation Finance weit mehr als die herkömmliche Palette an Bankdienstleistungen bereitstellt. Wir bieten die beste Auswahl an Strukturen und Dienstleistungen genau dort, wo Geld und Metall aufeinandertreffen. Unterstützung finden wir in unserem starken Research-Team. Ziel ist es sicherzustellen, dass dieses Differenzierungsmerkmal von bestehenden und potenziellen Kunden erkannt und geschätzt wird. In den vergangenen Jahren wurde unser Engagement mit verschiedenen externen Branchen-Auszeichnungen gewürdigt. So hat zum Beispiel das renommierte Airfinance Journal unsere Aktivitäten im Mai 2015 mit der Auszeichnung „Commercial Loan Deal of the Year“ bedacht.

Für 2016 und die weitere Zukunft hat sich Aviation Finance die Optimierung seiner Ressourcen zur Aufgabe gemacht. Wir werden auch künftig unsere Risikopositionen mit größter Aufmerksamkeit beobachten. Neben dem Kapital für Neugeschäft stehen der Bank eine Plattform und personelle Fähigkeiten zur Verfügung, die in der Branche ihresgleichen suchen. Das übergreifende Ziel, ein zyklusneutrales Geschäftsmodell umzusetzen – eines, mit dem die DVB in Abschwung- wie auch Aufschwungphasen gleichermaßen aktiv (und profitabel) wirtschaften kann – konnte Aviation Finance durchgängig verwirklichen. Derzeit arbeitet der Bereich daran, seine Effizienz zum Wohle der Bank wie auch der Kunden flächendeckend zu steigern, kreative Lösungsansätze auszubauen und damit seinen Wettbewerbsvorsprung zu behaupten.

Aviation Finance – Portfolioanalyse

Die DVB ist Marktführer bei kommerziellen, besicherten Finanzierungen von Flugzeugen und verwandten Ausrüstungsgütern. Aviation Finance stellt keine Exportkredite zur Verfügung – somit gehen wir davon aus, dass jeder Dollar, den wir als Kredit vergeben, in die nachgefragten kommerziellen Finanzierungen eingeht. Die Bank ist über verschiedene Branchenzyklen hinweg konsequent aktiv geblieben und zeigt sich dadurch als verlässlicher Partner ihrer Kunden – in guten wie in schlechten Zeiten.

Erfolg durch Erfahrung

Der Flugzeugfinanzierungsmarkt war auch 2015 in den meisten Segmenten von einem Überangebot an Banken- und Kapitalmarktliquidität geprägt. Erst zum Jahresende war ein Liquiditätsrückgang der Banken im Nahen Osten zu beobachten – wahrscheinlich auf den niedrigen Ölpreis zurückzuführen – der dem Bankensystem Liquidität entzieht. Die Finanzierung von neuem Fluggerät war vergleichsweise einfach, denn alle Anbieter waren interessiert, derartige Forderungen auf die Bücher zu nehmen. Flug- und Leasinggesellschaften mit Spitzenbonität hatten zahlreiche Möglichkeiten, ihren Finanzierungsbedarf für neues oder gebrauchtes Fluggerät zu decken. Immer mehr Kreditnehmer/-geber konnten das Angebot im öffentlichen wie auch privaten Kapitalmarkt nutzen. Für andere war es hingegen schwieriger, ihren (Re-)Finanzierungsbedarf zu decken. Dies galt insbesondere für die Finanzierung gebrauchter Flugzeuge und für Anzahlungsfinanzierungen.

Aviation Finance offerierte Kredite über das gesamte Spektrum hinweg. Dabei konzentrierten wir uns wie immer primär auf Situationen, in denen Angebote wie das unsrige schwer zu bekommen und somit für die Kunden umso wertvoller waren und/oder wir eine spezifische Struktur oder Lösung zur Verbesserung unseres Angebots anbieten konnten. Die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen war generell stabil, zog jedoch zum Jahresende 2015 stark an: Alleine in den Monaten November und Dezember belief sich das Neugeschäftsvolumen auf über 0,8 Mrd € – krönender Abschluss eines weiteren herausragenden Jahres. Die Basis unserer anhaltenden Erfolgsbilanz ist zweifellos unsere langjährige Erfahrung: Sie veranlasst Kunden, ihre Anliegen der DVB anzuvertrauen – vor allem dann, wenn von der sicheren und effizienten Bereitstellung von Geldmitteln besonders viel abhängt.

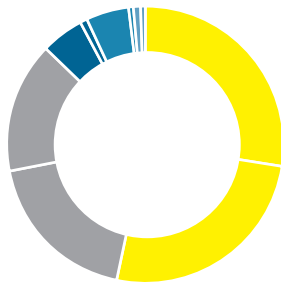
Gesamtkreditportfolio

Ende 2015 belief sich das Kreditportfolio von Aviation Finance auf 7,7 Mrd €, damit lag es 7,0 % über den 7,1 Mrd € von Ende 2014. Allerdings war das Portfolio zu 98,7 % in US-Dollar valutiert – auf dieser Basis reduzierte es sich im Jahresverlauf um 3,5 % von 8,6 Mrd USD auf 8,3 Mrd USD. Im Wesentlichen lag dies an vorzeitigen Rückzahlungen in beträchtlicher Höhe. Im Einklang mit dem Geschäftsmodell der DVB entfielen auf das besicherte Portfolio 99,9 % des Gesamtvolumens.

Was die einzelnen Hersteller angeht, so sind in unserem Portfolio Maschinen von Boeing mit 51,7 % etwas stärker vertreten (Vorjahr: 52,4 %). Maschinen von Airbus machen 41,7 % des Portfolios aus (Vorjahr: 41,3 %), auf andere Hersteller (hauptsächlich Embraer und ATR) entfällt ein Restanteil von 6,6 % (Vorjahr: 6,3 %).

Nach wie vor stellen Narrowbody-Flugzeuge den größten Teil des Finanzierungsportfolios. Mit 53,9 % liegt ihr Anteil über dem Vorjahreswert von 51,3 %, während der Anteil der Widebody-Flugzeuge im Jahresverlauf auf 33,8 % zurückging (Vorjahr: 34,3 %). Das Neugeschäft 2015 fiel für Narrowbody-Flugzeuge vergleichsweise günstig aus (60,9 % – gegenüber 30,7 % für Widebody-Flugzeuge), was wiederum durch bessere Risiko-Ertrags-Profile für die einzelnen Transaktionen bedingt war. Grundsätzlich rechnen wir damit (und konzentrieren uns darauf), dass Narrowbody-Flugzeuge weiterhin den Großteil dieses Geschäfts ausmachen werden. Unsere Strategie sieht eine Favorisierung dieser Klasse vor, da sie – unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit betrachtet – die beste Marktgängigkeit (d. h. bessere Weiterplatziierungsmöglichkeiten an andere Betreiber) bietet. In der Portfoliostruktur war ein leichter Rückgang der Finanzierungen für Fracht- und Turboprop-Flugzeuge auf 5,7 % bzw. 1,1 % zu verzeichnen, während der Anteil an Regionaljets auf 5,5 % anstieg (Vorjahr: 8,0 % Frachtflugzeuge, 1,7 % Turboprop-Flugzeuge und 4,7 % Regionaljets). 

1 Aviation Finance-Portfolio nach Flugzeugtypen


Narrowbody-Passagierflugzeuge 53,9%

davon:

28,0 % Boeing

25,9 % Airbus

Widebody-Passagierflugzeuge 33,8%

davon:

18,7 % Boeing

15,1 % Airbus

Frachtflugzeuge 5,7%

davon:

5,0 % Boeing

0,7 % Airbus

Regionaljets 5,5%

davon:

5,0 % Embraer

0,5 % Bombardier

Turboprops 1,1%

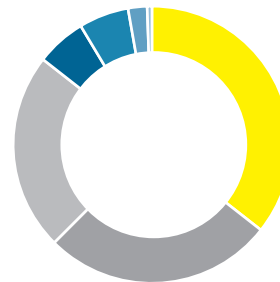
davon:

0,9 % ATR

0,2 % Bombardier

Das Portfoliorisiko ist auch geografisch gut diversifiziert und bietet ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Europa, dem Nahen Osten und Afrika mit 41,5 % und Nord- und Südamerika mit 32,6 % (Vorjahr: 39,3 % bzw. 32,3 %). Unser Engagement in Asien und Australien/Ozeanien ging 2015 auf 23,7 % zurück (Vorjahr: 26,2 %): In diesem Segment sind wir unterrepräsentiert, was sowohl an den dortigen Kundenprofilen als auch am Wettbewerbsumfeld liegt. Unser Ziel ist es jedoch, unser Engagement in diesem zentralen Marktsegment zu auszubauen. 2

2 Aviation Finance-Portfolio nach Länderrisiko


Europa 35,7%
Nordamerika 26,9%
Asien 23,2%
Naher Osten/Afrika 5,8%
Süd- und Mittelamerika 5,7%
Offshore 2,2%
Australien/Ozeanien 0,5%

Von den finanzierten Flugzeugen sind 42,7 % maximal drei Jahre alt, 62,2 % maximal sechs Jahre alt (Vorjahr: 44,1 % bzw. 63,3 %). Aviation Finance ist zwar versiert in der Finanzierung von Flugzeugen jeden Alters, was sich immer wieder als Wettbewerbsvorteil erweist. Unabhängig davon lassen sich aber neuere Flugzeuge (sowie Narrowbody-Maschinen) bei Bedarf – also bei Ausfall eines Kunden – leichter verkaufen oder verleasen. Das derzeitige Altersprofil bildet somit eine sehr solide Grundlage.

Auch die Kundenstruktur des Portfolios ist gut diversifiziert: 48,4 % der Kunden sind Fluggesellschaften, 48,6 % sind Operating-Leasing-Anbieter, 3,0 % Logistikunternehmen. Bei insgesamt 149 Aviation-Kunden ergibt sich ein Durchschnittsengagement von ca. 51,3 Mio € pro Kunde. Für 59 Kunden bestehen Kredite und Kreditzusagen von über 50 Mio €, doch nur bei 24 davon überschreitet unser Engagement 100 Mio €.

Neugeschäft

Entwicklung des Kreditportfolios

Im Jahr 2015 haben wir 62 neue Transaktionen mit Kunden der Luftverkehrsbranche durchgeführt und nahmen dabei Engagements mit einem Final Take von 2,6 Mrd € auf die Bücher – ein erheblicher Anstieg gegenüber 2014 (2,3 Mrd €). Die Finanzierungen betrafen sowohl neue als auch gebrauchte Flugzeuge und gingen an eine geografisch gut diversifizierte und kreditfähige Kundenbasis.

Neue Engagements haben wir mit Stammkunden wie Allegiant, Apollo Aviation, AWAS, Korean Air und LATAM abgeschlossen. Zusätzlich konnte die DVB neun neue Kunden gewinnen, darunter Aeroméxico, Braathens Aviation, Nordic Aviation und Vermillion Aviation. Beim überwiegenden Teil des neu akquirierten Geschäfts trat die DVB als Arranger und/oder Agent in führender Rolle auf. Die 2015 neu eingegangenen Finanzierungen waren durchweg gut diversifiziert, sowohl nach Kunden und Bonitätsträgern als auch nach finanzierten Flugzeugtypen. 50,9% des Neugeschäfts waren Finanzierungen von Airbus-Maschinen (neu und gebraucht), während Maschinen von Boeing 40,5% ausmachten. In der Regel achten wir auf ein einigermaßen ausgeglichenes Verhältnis zwischen Airbus- und Boeing-Maschinen.

Einige der wichtigsten Transaktionen waren 2015:

- **American Airlines** – Arranger einer bilateralen Darlehensfazilität zur Refinanzierung eines gebrauchten Flugzeugs vom Typ A330-200 und zweier gebrauchter Flugzeuge vom Typ B737-800. Bei dieser Finanzierung handelt es sich um unseren ersten Deal mit der neu fusionierten American. Mit der Transaktion setzen wir die guten Geschäftsbeziehungen fort, die wir vor der Fusion zu American und US Airways unterhielten, und stellen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Lösungen unter Beweis.
- **ICBC Financial Leasing** – Arranger einer Finanzierung mit eingeschränktem Rückgriffsrecht im Rahmen einer Operating-Leasing-Vereinbarung für drei gebrauchte Flugzeuge, je eines vom Typ A319-100, A330-200 und B737-700. Ausschlaggebend für die Entscheidung der ICBC Financial Leasing zugunsten der DVB als Transaktionspartner waren unser guter Ruf im Hinblick auf die Transaktionsdurchführung, die individualisierte Finanzierungsstruktur und die wettbewerbsfähige Preisgestaltung unseres Angebots. Mit ICBC Financial Leasing, der größten Leasinggesellschaft Chinas, arbeiten wir seit ihrer ersten Wachstumsphase im Jahr 2009 zusammen.
- **SAS** – Im Jahr 2014 waren wir für diesen wichtigen Kunden als Arranger und Agent einer Anzahlungsfinanzierung für sechs Flugzeuge vom Typ A320neo und zwei A330-200 tätig. Zu diesem Zeitpunkt war die Transaktion die erste Anzahlungsfinanzierung überhaupt für den Typ A320neo mit Leap-X1A-Triebwerken. 2015 haben wir erneut eine Anzahlungsfinanzierung für SAS abgeschlossen und damit der Fazilität fünf weitere Flugzeuge vom Typ A320neo mit Auslieferung in den Jahren 2017 und 2018 hinzugefügt. Die Tatsache, dass wir die Erweiterung der ursprünglichen Fazilität zur Deckung weiterer Flugzeuge umgehend vereinbaren konnten, ist ein Beleg für die Qualität unserer Geschäftsbeziehungen zu diesem Kunden und für das gegenseitige Vertrauen, das wir im Rahmen der Transaktion 2014 aufgebaut haben.

Die wichtigste Transaktion im Aviation Finance 2015**Wichtigste Transaktion 2015**

Die wichtigste Transaktion im Bereich Aviation Finance wurde 2015 durch das Aviation Investment Management-Team (AIM) abgewickelt. Im Februar 2015 platzierte die DVB ihre erste Flugzeugverbriefung (ABS-Emission). Das AIM-Team schloss in seiner Eigenschaft als Anlageberater der Deucalion Aviation Funds den Verkauf von 20 Flugzeugen im Gesamtwert von rund 814 Mio USD an die neue Objektgesellschaft DCAL Aviation Finance Ltd ab. Diese beteiligte sich an der Finanzierung durch eine Privatplatzierung von DTC-fähigen Notes (die „Notes“) gemäß Regulation S/Rule 144A des US-amerikanischen Securities Act über 667 Mio USD. Gleichzeitig übernahm ein neuer Investitionspartner der DVB über 90 % des Eigenkapitalanteils direkt.

Die Anleiheemission wartete mit einigen strukturellen Innovationen auf und erhielt ein Rating von Standard & Poor's Rating Services (S&P) und Kroll Bond Rating Agency (KBRA). Aufgrund der deutlichen Überzeichnung der Emission und der breiten Platzierung erzielte die DVB den geringsten Spread einer Flugzeugverbriefung (ABS-Emission) seit der Finanzmarktkrise.

Besichert wurden die Notes durch ein Portfolio aus 20 Flugzeugen, die an 13 (überwiegend nationale) Fluggesellschaften verleast sind. Das gewichtete durchschnittliche Alter der Flugzeuge im Portfolio betrug 5,6 Jahre, die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der Leasingverträge 6,2 Jahre. Das Portfolio bestand mehrheitlich aus Airbus-Flugzeugen und nach Wert zu 55 % aus Widebody-Flugzeugen – eine Ausnahme unter den Flugzeug-ABS-Deals der jüngsten Zeit.

Das Aviation Asset Management-Team der DVB betreute das Portfolio mit Dienstleistungen. DVB Capital Markets war als Joint Bookrunner der Anleiheplatzierung nach Rule 144A mandatiert. Die Bank agierte auch als Liquiditätsanbieter für die Anleihegläubiger. So hat die DVB mit dieser Platzierung neue Maßstäbe gesetzt und die Stärke, Tiefe und Qualität der gesamten Aviation-Plattform unter Beweis gestellt. Ratingagenturen und institutionelle Anleger teilten diese Einschätzung gleichermaßen.

Das Kapitel zu Corporate Finance (Seite 138) enthält weitere Informationen über diese Transaktion.

Dienstleistungen im Aviation-Geschäft

Der Erfolg von Aviation Finance im Jahr 2015 stützte sich nicht zuletzt auch auf unsere Aviation Services-Dienstleistungen – also diejenigen, die sich nicht auf die Bilanz auswirken. So konnten das Aviation Asset Management- (AAM) und das Advisory-Team den Ruf der DVB als führende Merchant-Bank für Flugzeugfinanzierungen weiter stärken. Die vielfältigen Mandate dieser Teams brachten alle solide, risikofreie Provisionserträge ein. Hervorzuheben ist unter anderem Folgendes:

- Im Jahresverlauf 2015 konnte das AAM-Team sein Portfolio an Leasingmanagementverträgen auf über 90 Flugzeuge steigern. Darüber hinaus war es, wie bereits erwähnt, auch als Servicer der Flugzeugverbriefung von DCAL Aviation Finance tätig.
- Das Team hat außerdem insgesamt 36 Flugzeuge erfolgreich weiterplatziert, die im Auftrag der Eigentümer verkauft oder verleast wurden. So entwickelte AAM für einen Finanzinvestor eine Strategie zur Maximierung des Vermögenswertes zweier Flugzeuge vom Typ A330-200 aus seinem Portfolio, die aus einer fällig werdenden Operating-Leasing-Vereinbarung zurückgegeben wurden. AAM sorgte für die optimale Abwicklung des Leasingverhältnisses, der technischen Rücklieferung und schließlich der Weiterplatizierung.
- AAM wurde von zahlreichen großen Fluggesellschaften mit verschiedenen Projekten beauftragt, darunter Mandate von Singapore Airlines zur Vermarktung einer Airbus-Flotte sowie von Jeju Airlines zur Unterstützung bei der Beschaffung einer Boeing-Flotte.
- Einer der größten Operating-Leasing-Anbieter mandatierte das Advisory-Team für seine Risikomanagementprozesse, die mit bewährten Branchenstandards abgeglichen werden sollten.
- Auch ein europäischer Flag-Carrier erteilte Advisory ein Beratungsmandat über die Entwicklung einer Strategie zur Neuaufstellung seiner Flotte und über künftige Finanzierungsmöglichkeiten. Ein weiteres Mandat diente der Beratung einer westafrikanischen Fluggesellschaft hinsichtlich der Finanzierung neuer Flugzeugbestellungen.

Die DVB ist entschlossen, ihre Dienstleistungen und Ressourcen auch künftig weiter auszubauen. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Ansatz – ein Herzstück unseres zyklusneutralen Geschäftsmodells – auch im kommenden Geschäftsjahr auszahlen wird.

Ergebnisanalyse

Auch 2015 konnte Aviation Finance starke Finanzergebnisse erzielen, wenn auch die Ergebnisse des Vorjahres nicht ganz erreicht wurden. Aufgrund der wettbewerbsintensiven Marktlage kam die durchschnittliche Zinsmarge unter Druck. Zudem hatten wir ein überdurchschnittliches Volumen vorzeitiger Tilgungen zu verzeichnen. Zwar konnten wir diese Faktoren teilweise dank der auch im Berichtsjahr positiven Neugeschäftsentwicklung kompensieren, doch lag der Zinsüberschuss von 84,3 Mio € unter dem Wert des Vorjahres (89,7 Mio €).

Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft blieb auch im Berichtsjahr weiterhin auf niedrigem Niveau, stieg aber gegenüber dem Vorjahr auf –4,9 Mio € an (Vorjahr: –0,4 Mio €). Unter Berücksichtigung der Euro/US-Dollar-Wechselkursentwicklung lag der Bestand an Risikovorsorge in Aviation Finance 2015 bei 51,2 Mio €, gegenüber 41,7 Mio € Ende 2014. Nach unserer Einschätzung bietet dieses Vorsorgenniveau einen notwendigen und angemessenen Puffer für potenzielle Ausfälle im Kreditportfolio.

Der Provisionsüberschuss stieg 2015 auf 36,9 Mio € (Vorjahr: 34,2 Mio €), was überwiegend auf das Neugeschäftsvolumen sowie einen hohen Beitrag aus dem Aviation Asset Management zurückzuführen war.

Die (gesamten) Erträge gingen vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen um 4,6 % auf 117,1 Mio € zurück, das Segmentergebnis vor Steuern sank um 6,4 % auf 96,9 Mio €.

Auszug aus dem Segmentergebnis für Aviation Finance

Mio €	2015	2014	%
Zinsüberschuss	84,3	89,7	–6,0
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	–4,9	–0,4	–
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	79,5	89,3	–11,0
Provisionsüberschuss	36,9	34,2	7,9
Erträge (ohne IAS-39-Ergebnis)	117,1	122,7	–4,6
Verwaltungsaufwendungen¹⁾	–20,4	–19,3	5,7
Segmentergebnis vor Steuern	96,9	103,5	–6,4

¹⁾ Den operativen Geschäftsbereichen der DVB werden nur diejenigen Kosten zugeordnet, für die sie unmittelbar verantwortlich sind. Allgemeine Betriebskosten, Gemeinkosten oder (beispielsweise) IT-Kosten werden den operativen Geschäftsbereichen nicht belastet.

Risikomanagement

Ein profitables Kreditportfolio aufzubauen ist keine triviale Aufgabe, und Kreditausfälle können das Ergebnis schnell zunichtemachen. Vor diesem Hintergrund hat Aviation Finance über viele Jahre hinweg ein starkes Risikobewusstsein entwickelt. Dies beginnt mit unserem kundenorientierten Relationship Management, zieht sich durch jede Bearbeitungsphase (also durch Aviation Credit, Aviation Research und den Kreditausschuss) bis zum Abschluss eines neuen Engagements und wird anschließend über die gesamte Laufzeit des Kredits fortgeführt.

Eine tragende Rolle bei unseren Überlegungen zu jedem neuen Kredit spielt das Deal Committee. Es kommt frühzeitig zu Gesprächen über ein potenzielles Neuengagement zusammen, um Risiken zu identifizieren, strukturelle Mängel aufzudecken und letztendlich eine einvernehmliche Entscheidung zu treffen – ob positiv oder negativ. In diesem Gremium sind sämtliche Teams von Aviation Finance vertreten. So gehören ihm insbesondere das für Aviation Finance verantwortliche Vorstandsmitglied, der Head of Industry, die Leiter von Aviation Credit, Aviation Research, Aviation Asset Management und Information and Strategic Marketing (Aviation) sowie jeder Regionalleiter in Aviation Finance an. Dank der Leistungsfähigkeit des Deal Committee ist der Anteil abgelehnter Transaktionen hoch. Dies steht im Einklang mit unserer Unternehmenskultur, die auf sorgfältige Risikoselektion und Konsens setzt. Nur diejenigen Transaktionen, die das Deal Committee genehmigt hat, nehmen die nächste Hürde und werden dem Kreditausschuss des jeweiligen Bereichs und/oder des Konzerns zur Genehmigung vorgelegt. Transaktionen, die eine bestimmte Risikoschwelle überschreiten, werden darüber hinaus dem Kredit- und Risikoausschuss des Aufsichtsrates zur Genehmigung vorgelegt.

Sobald eine Transaktion verbucht worden ist, wird sie sowohl laufend – vom jeweils zuständigen Relationship Manager und Kreditsachbearbeiter – als auch im Rahmen von Prüfprozessen und Stresstests überwacht. Falls notwendig, wird das Engagement auf die Early Warning List, die Closely Monitored List oder die Watch List gesetzt. Das kontinuierliche Risikomanagement wird durch eine strikte Disziplin bei der Erstellung von Kundenbesuchsberichten unterstützt. Daneben überprüft die Leitung von Aviation Finance regelmäßig das gesamte Portfolio, um frühzeitig den konkreten Handlungsbedarf zu bestimmen.

Die Aviation-Plattform wurde so gestaltet, dass sie optimal auf einen Abschwung vorbereitet ist und jede Art von Stress-Szenarien im Kreditportfolio – wie etwa Restrukturierungen oder Zwangsvollstreckungen von Flugzeugen – bewältigen kann. Das Management solcher Problemtransaktionen wird qualitativ erheblich verbessert durch unsere Credit and Asset Solution

Group (vormals Aviation Special Projects). Sie übernimmt in diesen Fällen die Federführung und erarbeitet gemeinsam mit Aviation Credit mögliche Lösungswege für Abwicklungseingagements. Das jeweilige Team wird darüber hinaus nach Bedarf vom Aviation Asset Management unterstützt. Im Jahr 2015 hatten wir einige wenige Transaktionen, bei denen Restrukturierungen oder korrigierende Maßnahmen notwendig wurden. Mit Hilfe der Credit and Asset Solution Group konnten wir jedoch Kreditänderungen und Restrukturierungen durchführen und somit die Verluste mindern, die andernfalls in späteren Jahren gedroht hätten. Weitere Informationen zur Credit and Asset Solution Group finden Sie auf Seite 58.

Wir sind überzeugt, dass uns unser proaktives Risikomanagement einen hervorragenden Überblick über potenzielle Problembereiche unseres Kreditportfolios verschafft. Zudem stehen wir bereit, neue „defensive“ Finanzierungen auszureichen, bei denen wir gleichzeitig unsere Risikoposition für bestehende Engagements bei dem betreffenden Kunden verbessern – so etwa durch Überkreuz-Besicherung. In allen Fällen wird Aviation Finance die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um seine Position als gesicherter Darlehensgeber zu stärken.

Aviation Finance – Prognose

Marktprognose 2016

Die Entwicklung des Marktes für kommerzielle Verkehrsflugzeuge hängt von den Wechselwirkungen zwischen drei Geschäftszyklen ab: dem der Fluggesellschaften (Angebot und Nachfrage von/nach Transportkapazitäten), dem der Finanzbranche (Angebot und Nachfrage von/nach Liquidität) und dem der Flugzeugtechnologie (Einführung von neuen, besseren Flugzeugdesigns). Wie Ende 2014 erwartet, war 2015 ein weiteres erfolgreiches Jahr für die Luftverkehrsbranche und es sind derzeit keine spezifischen Entwicklungen absehbar, die 2016 einen erheblichen Abschwung auslösen könnten. Weder Terroranschläge noch politische Spannungen, weder die Flüchtlingskrise noch wirtschaftliche Unsicherheitsfaktoren konnten das Flugreiseaufkommen 2015 unter Druck setzen. Es scheint, als sei die Branche gegenüber den aktuellen globalen Problemen immun. Beim Blick auf die Weltwirtschaft zeigt sich weiterhin das Bild einer ungleichmäßigen Erholung. Der Internationale Währungsfonds korrigierte jüngst seine Prognose für das Weltwirtschaftswachstum von 3,6 % auf 3,4 %, auch aufgrund der nur schleppenden Erholung in Schwellenländern und Wachstumsmärkten. Für globale Unternehmen bleiben unvorhersehbare „Ereignisrisiken“ eine potenzielle Bedrohung. Da sich die Fluggesellschaften langsam, aber sicher an niedrigere Treibstoffkosten gewöhnen, könnte sich ein plötzlicher, erheblicher Anstieg – der derzeit jedoch nicht erwartet wird – deutlich negativ auf die Ertragsseite auswirken.

Die IATA geht für 2016 von einer weiteren Steigerung des Passagieraufkommens um 6,9 % aus. Im Luftfrachtverkehr wird eine gewisse Erholung mit Zuwächsen von 3,0 % erwartet. Ausgehend von einem prognostizierten weiteren Rückgang der Treibstoffpreise wird sich die Netto-Profitabilität globaler Fluggesellschaften (nach Steuern) von 33 Mrd USD im Jahr 2015 auf 36,3 Mrd USD im Jahr 2016 weiter verbessern. Für Afrika und Lateinamerika werden nach Steuern wieder marginal schwarze Zahlen prognostiziert. Die Gewinnsituation im Nahen Osten sowie in Nordamerika dürfte in etwa gleich bleiben; im asiatisch-pazifischen Raum und vor allem in Europa ist von einem moderaten Plus auszugehen.

Bei neuen Flugzeugen scheint der Generationswechsel fast abgeschlossen. Bei den meisten Flugzeugtypen wurde das Nachfolgemodell der neuen Generation entweder bereits in Dienst gestellt oder dürfte in den nächsten Jahren flugbereit sein. Zu den potenziellen neuen Flugzeugdesigns gehört eine verlängerte Version des Mitsubishi-Regionaljets MRJ100X. Als möglicherweise bedeutendere Entwicklung denkt Airbus über eine weiter verlängerte Version des A350-1000 nach: Das als A350-1100 bezeichnete Muster soll mit der Boeing 777-9 konkurrieren. Darüber hinaus ist natürlich auch eine modernisierte Version des A380 im Gespräch, üblicherweise als „A380neo“ bezeichnet.

Im wichtigsten Marktsegment, dem der Single-Aisle-Jets, war die Indienstellung des Airbus A320neo für Januar 2016 geplant. Im gleichen Monat sollte die Konkurrentin Boeing 737MAX ihren Jungfernflug antreten. Zwar sind beide Modelle ihren Vorgängern immer noch im Hinblick auf Nutzlast-Reichweite-Verhältnis, Geräuschentwicklung und (potenziell) Sitzplatzkapazität überlegen, doch hat sich der finanzielle Wert der Treibstoffersparnis seit Ankündigung der neuen Modelle deutlich reduziert. Daher wird von entscheidender Bedeutung sein, in welchem Umfang Ersparnisse bei den Instandhaltungskosten – wenn überhaupt – erzielt werden. Für 2016 erscheint eine weitere Steigerung der Aufträge über das 2015 erzielte Volumen (siehe Grafik) hinaus unwahrscheinlich, obwohl die potenzielle Öffnung des Iran weitere Orders von einigen hundert Flugzeugen auslösen könnte. Nur wenige Fluggesellschaften scheinen davon auszugehen, dass die Treibstoffpreise jahrelang auf dem aktuell niedrigen Stand verharren werden. Trotzdem ist der unmittelbare Druck gewichen, Flugzeuge älterer Generationen zu ersetzen, was sich positiv auf deren Fungibilität und Wertstabilität auswirken dürfte.

In Verbindung mit der reichhaltigen Verfügbarkeit von Liquidität, die in den Finanzmärkten zur Investition in Flugzeuge bereit steht, wird sich dies positiv auf den Handel von Gebrauchtflugzeugen sowie den Leasingmarkt auswirken. ①

Es gilt, einen kühlen Kopf zu bewahren, denn durch makroökonomische Entwicklungen kann sich die Lage jederzeit ändern. Zwar ist die Wahrscheinlichkeit dafür nicht sehr hoch, doch könnte sich der Markt für Verkehrsflugzeuge in einem Szenario verschlechtern, in dem sich das Wirtschaftswachstum weiter verlangsamt und politische Veränderungen in den ölerzeugenden Ländern zu einem sprunghaften Anstieg des Ölpreises führen. Historisch hat sich gezeigt, dass in einem solchen Umfeld Flugzeuge älterer Generationen permanente Wertminderungen erleiden, während die Aussichten für eine Erholung bei Flugzeugen mit neuer Technologie deutlich besser sind.

Insgesamt waren Ende 2015 keine Anzeichen für eine deutliche Marktverschlechterung im Jahr 2016 zu erkennen. Vielmehr dürften die Fluggesellschaften die Vorteile niedriger Treibstoffpreise ein weiteres Jahr genießen können. Genau beobachtet werden sollten die intensive Wettbewerbssituation in Südostasien und die Marktschwäche in Lateinamerika. Einige Fluggesellschaften in diesen Regionen scheinen unter erheblichen Druck geraten zu sein. In Europa bewegen sich eine Reihe traditioneller Flag-Carrier weiterhin im Spannungsfeld zwischen Billigfluggesellschaften, die Kurzstrecken bedienen, und den Langstrecken-Konkurrenten aus dem Nahen Osten. In der gleichen Region könnte Iran neue Chancen bieten. Flugzeugleasinganbieter und Investoren dürften 2016 ebenfalls erfolgreich sein, da sich die Branche an (oder nah an) einem relativen Höhepunkt im Zyklus bewegen könnte. Auch für sie dürfte der Iran neue Möglichkeiten eröffnen – möglicherweise sogar für die problematischeren Twin-Aisle-Jets, deren Vermarktung sich in westlichen Märkten als schwierig erwiesen hat.

Die DVB wird voraussichtlich vom starken Marktumfeld in der kommerziellen Luftfahrt profitieren, wobei sich der Markt für Flugzeugfinanzierungen inzwischen äußerst wettbewerbsintensiv gestaltet. Ein hochgradig disziplinierter Transaktionsansatz ist wichtiger denn je – nicht zuletzt, da sich der Geschäftszyklus früher oder später fast zwingend verschlechtern muss. Doch für den Moment scheint ein Ende des „goldenen Zeitalters“ der kommerziellen Luftfahrt nicht in Sicht.

① Flugzeugbestellungen – Verhältnis von Auftragsbestand zur Kapazität der bestehenden Flotte

		Verhältnis von bestellter zu aktueller Kapazität	
Flugzeuge	Im Einsatz	22.974	
(Jets westlicher Bauart)	Bestellt	13.637	→ 59,4 %

Quelle: Acend, Januar 2016

Portfolioprognose 2016

Die DVB gehört zu den wenigen dauerhaft aktiven Anbietern in der globalen Flugzeugfinanzierung – im Gegensatz zu einigen unserer Wettbewerber, die abhängig von der zyklischen Entwicklung der Märkte kommen und gehen. Wir befinden uns in einer Phase des Zyklus, in der es an Interesse und Liquidität zur Investition in bzw. Finanzierung von Flugzeugen nicht mangelt. Dabei herrscht kein besonders starkes Wettfeiern um diese Liquidität; vielmehr werden die Kapitalgeber von dem überlegenen Risiko-Ertrags-Verhältnis angezogen, das sie sich im Geschäftsfeld Flugzeugfinanzierung erhoffen. Für langjährige Anbieter wie die DVB bedeutet dies verschärfte Konkurrenz. Jedoch tendieren viele unserer Wettbewerber nach wie vor zu sicheren Engagements. Als Folge dürfte sich der Druck bei Preisen und anderen Konditionen auf bestimmte Kunden und Verkehrsmittel beschränken, die teilweise nicht dem Kerngeschäft der DVB zuzurechnen sind. Alles in allem wird sich der Wettbewerb zumindest in einigen Segmenten unseres Structured Asset Lending-Geschäfts in Grenzen halten.

Wir rechnen zwar nicht mit einer Liquiditätsverknappung bei der Finanzierung von Flugzeug-Neuauslieferungen, doch beobachten wir derzeit eine gewisse positive Umverteilung: Da die Kosten für staatlich unterstützte Ausfuhrkredite deutlich angestiegen sind, ziehen Kreditnehmer zunehmend kommerzielle Kreditangebote in Betracht. Konkret heißt dies, dass US-Fluggesellschaften und „öffentliche Leasinggesellschaften“ aufgrund des fortgesetzten Interesses der US-Kapitalmärkte mit einem weiterhin massiven Liquiditätsangebot rechnen können. Auch die nationalen Fluggesellschaften und Mega-Carrier aus Asien, Europa und dem Nahen Osten werden wohl weiterhin ausreichenden Zugang zum kommerziellen Bankenmarkt haben. Anhaltende Finanzierungsschwierigkeiten sind jedoch bei gebrauchtem Fluggerät zu erwarten. Wir sehen die gegenwärtige Situation als Chance für die DVB, da der Second-Hand-Markt zu den Kernkompetenzen und wesentlichen Stärken von Aviation Finance gehört.

Unser traditionelles Finanzierungsgeschäft für Leasingfirmen steht trotz des massiven – besicherten und unbesicherten – Liquiditätsangebots der Kapitalmärkte an die größten Namen der Branche auf einem soliden Fundament. Warum? Erstens wächst der Marktanteil von Leasinggesellschaften, wodurch sich mehr Möglichkeiten bieten. Zweitens gibt es zahlreiche neue Leasinggeber am Markt, deren Zugang zu Finanzierungs-

möglichkeiten begrenzt ist – für sie spielen erfahrene objektbasierte Kreditgeber eine besonders wichtige Rolle. Drittens wollen viele unserer bestehenden Leasingkunden die Zusammenarbeit mit der DVB, einem wichtigen Akteur innerhalb der Branche, fortsetzen – und tun diesen Wunsch auch kund. Diese Kunden werden uns auch in Zukunft kontinuierliche Finanzierungsmöglichkeiten bieten.

Nach wie vor erfreut sich die DVB einer gesunden Nachfrage nach ihren Risikokapitalangeboten und Dienstleistungen. Auch im laufenden Jahr wird der umsichtige Ressourceneinsatz für Aviation Finance eine zentrale Herausforderung bleiben. Um den Erfolgskurs fortzusetzen, wird es auf die richtigen Entscheidungen ankommen – insbesondere, was die Auswahl von Transaktionen und die Allokation von Risikoaktiva angeht. Hier zeigt sich aus, dass Aviation Finance ein Expertenteam mit umfangreicher Erfahrung und unterschiedlichem fachlichem Hintergrund aufgebaut hat – kurz: ein Team, das die richtigen Entscheidungen treffen und Leistungsversprechen halten kann.

Die Bank wird auch 2016 (und darüber hinaus) für Neugeschäft offen bleiben, dabei aber ihre gründliche Kenntnis der jeweiligen Verkehrsmittel gezielt nutzen, um typische verborgene Transaktionsrisiken auszuschließen. Unsere zyklusneutrale Strategie und das systematische Abwägen zwischen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und dem Anspruch, ein Portfolio von hoher Qualität zu gewährleisten – das sind die Komponenten, die auch künftigen Erfolg von Aviation Finance sicherstellen werden.

Wie erwähnt, sind Kapital und Dienstleistungen der Bank zurzeit sehr gefragt und in der Tat sind wir mit einer starken Pipeline ins Jahr 2016 gestartet. So strebt Aviation Finance im Structured Asset Lending für 2016 ein weiteres moderates Portfoliowachstum an. Ziel ist dabei vor allem auch, die Qualität des Kreditgeschäfts beizubehalten, ohne das Risiko-Ertrags-Verhältnis zu gefährden. Im Jahr 2015 war unsere durchschnittliche Nettokreditmarge recht stabil und konnte in manchen Bereichen sogar zulegen. Wir gehen davon aus, dass sich dieser Trend im Jahresverlauf 2016 fortsetzen wird, ungeachtet des bereits erwähnten Wettbewerbs. Wir sind überzeugt, dass unsere Aviation-Dienstleistungen – insbesondere Beratung und Asset Management – auch weiterhin auf wachsende Nachfrage treffen werden. Wir erfreuen uns in diesem Geschäft einer herausragenden Reputation in allen Kundensegmenten: bei Fluggesellschaften, Leasingfirmen und Investoren.



Auch im Jahr 2015 haben wir unser Know-how und unsere Expertise erweitert und Offshore-Schiffe, Bohrplattformen und weitere hochspezialisierte Ausrüstung zur Offshore-Erschließung, Förderung und Wartung finanziert. Trotz des sich verschlechternden Marktumfelds konnte der Geschäftsbereich Offshore Finance mit diesen Aktivitäten ein Neugeschäftsvolumen von 575,3 Mio € und ein insgesamt zufriedenstellendes Finanzergebnis erzielen.

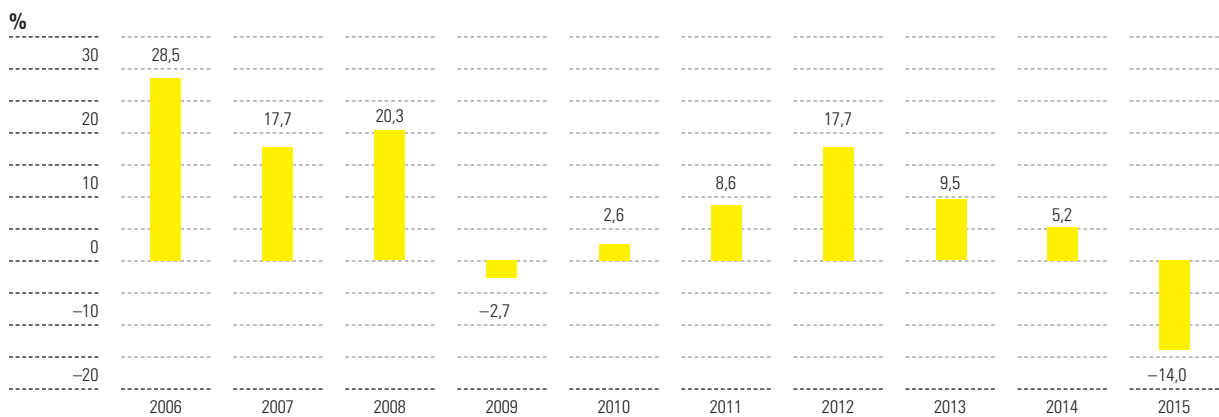
Offshore Finance – Marktanalyse

In der ersten Hälfte des Jahres 2015 konnte sich der Ölpreis (Brent Crude) zunächst leicht vom zu Jahresbeginn verzeichneten Tiefstand erholen. Doch im zweiten Halbjahr sorgte das anhaltende Angebotswachstum für erneuten, deutlichen Abwärtsdruck. Angesichts geringer Hoffnung auf eine schnelle Erholung des Ölpreises fuhren Öl- und Gasunternehmen mit Offshore-Aktivitäten ihre Explorationsprogramme zurück und leiteten Kostensenkungsmaßnahmen ein. Erwartungsgemäß war davon besonders der wichtigste Nachfragefaktor für Transportmittel im Offshore-Bereich betroffen – nämlich die Ausgaben für Erschließen und Förderung (E&P), die Schätzungen zufolge 2015 um 14,0 % zurückgingen. ①

Besonders hart traf es dabei Bohreinheiten, da Explorationsarbeiten verschoben oder storniert wurden. So verzeichnete die Nachfrage nach Bohrplattformen 2015 einen Rückgang von schätzungsweise 10 % bis 15 %. Auch Offshore-Versorgungsschiffe waren weniger gefragt: hier fiel der Rückgang geringer aus, da Versorgungsschiffe in weniger anfälligen Bereichen als der Erschließung eingesetzt werden, wie zum Beispiel in der Förderung. Die Eigentümer von Bohrplattformen agierten proaktiv und drosselten das Flottenwachstum durch die Verschrottung älterer Einheiten und die Verzögerung von Auslieferungen. Der Bestand an Hubbohrinseln konnte mit derartigen Maßnahmen relativ stabil gehalten werden, der Bestand schwimmender Plattformen ging zurück. Für Schiffseigner war es schwieriger, das Flottenwachstum in Schach zu halten: Der Bestand an Offshore-Versorgungsschiffen, insbesondere an Plattform-Versorgungsschiffen, nahm 2015 weiter zu.

Aufgrund der Entwicklung von Angebot und Nachfrage ging die Auslastung aller Asset-Klassen 2015 um durchschnittlich 10 % zurück. Während die Tagescharterraten und Asset-Werte von Bohreinheiten bereits Ende 2014 deutliche Einbußen verzeichneten, verschlechterte sich der Markt für Offshore-Versorgungsschiffe erst 2015 in ähnlichem Maße, als die Charterraten für Plattform-Versorgungsschiffe und Ankerziehschlepper zwischen 40 % und 45 % zurückgingen. Moderne Plattform-Versorgungs-

① Jährliche E&P-Ausgaben in der Offshore-Förderung



Quelle: Rystad Energy, Januar 2016



schiffe mussten einen durchschnittlichen Wertverlust von 25 % bis 35 % verbuchen. Moderne Ankerziehschlepper verloren zwischen 15 % und 25 %. Ältere Einheiten büßten derweil zwischen 35 % und 45 % an Wert ein.



Weitere Details zur Entwicklung der Offshore-Märkte 2015 stehen auf der DVB-Webseite www.dvbbank.com

> Geschäft & Expertise > Offshore Finance > Märkte bereit.

Offshore Finance – Strategische Positionierung

Offshore Finance ist heute gut aufgestellt, um den Unternehmen maßgeschneiderte Finanzierungen bieten zu können, die in erster Linie Offshore-Supportschiffe (Versorgungsschiffe für Bohrplattformen und Ankerziehschlepper), Untersee- und Konstruktionsschiffe, Spezialschiffe für seismologische Messungen, Wohneinheiten, Bohrplattformen (Hubbohrinseln, Halbtaucherbohrinseln, Bohrschiffe) und Rohöl-Aufbereitungsschiffe (FPSO) besitzen und/oder betreiben. Wie bei Shipping Finance umfasst der Kundenkreis öffentliche und private Unternehmen – von großen multinationalen Konzernen über kleinere Zweckgesellschaften mit nur einem Asset bis hin zu institutionellen Anlegern mit Erfahrung im Offshore-Bereich. Der Offshore-Markt ist stark fragmentiert, spezialisiert und kapitalintensiv, die Eintrittsbarrieren sind (teilweise) hoch. Wir arbeiten deshalb ausschließlich mit Kunden zusammen, die nachweislich technisches und operatives Wissen mit einer deutlichen Erfolgsbilanz in diesem Markt verbinden.

Für die Steuerung von Offshore Finance sind einige wenige Grundprinzipien maßgeblich: die genaue Kenntnis der Offshore-Branche und ihrer Assets, die Fähigkeit, auf Änderungen im Marktumfeld schnell reagieren zu können, die Nähe zu Kunden, hochqualifizierte Mitarbeiter, die gezielt weiterentwickelt werden, sowie flache Hierarchien. Diese Grundsätze prägen den Geschäftsbereich und den praktizierten Führungsansatz.

Erstens erzielen wir dank unseres Fokus auf langfristige Kundenbeziehungen eine breite und tiefe Marktabdeckung. Dadurch können wir profundes Wissen aufbauen: über die Transportmittel, die wir finanzieren, über unsere Kunden und über die Wertschöpfungsketten und Verflechtungen innerhalb der einzelnen Offshore-Sektoren. Kundenbetreuer und Entscheidungsträger werden von Shipping and Offshore Research durchgängig mit aktuellen und qualitativ hochwertigen Informationen versorgt. Dieses Expertenwissen ermöglicht es uns, die Entwicklungen in bestimmten Subsektoren und im gesamten Markt schnell genug zu erkennen, um im Bedarfsfall frühzeitig eingreifen und die Geschäftssegment- und Portfoliostrategie flexibel anpassen zu können. Darüber hinaus verschafft es uns mehr Kundennähe – und stärkt damit unsere Reputation als verlässlicher Partner der Offshore-Branche.

Zweitens sind wir auch geografisch nah an unseren Kunden. Im Unterschied zur Schifffahrt ist die Offshore-Branche stärker geografisch konzentriert. Die DVB ist an allen wichtigen Zentren präsent: Relationship Manager in unseren Büros in New York, Oslo und Singapur haben sich mit Finanzierungslösungen einen sehr guten Ruf erarbeitet, die auf die besonderen geschäftlichen Bedürfnisse der einzelnen Kunden zugeschnitten sind. So ist Offshore Finance bei großen syndizierten Krediten wie auch bei kleineren bilateralen Transaktionen, wie sie in der Offshore-Branche besonders üblich sind, als Mandated Lead Arranger und Agent beteiligt.

Drittens arbeiten wir intensiv daran, die besten Fachkräfte in der Offshore-Finanzierung anzuwerben, zu halten und weiterzuentwickeln. Unsere Relationship Manager sind technisch versiert und verfügen über umfangreiche und fundierte Erfahrung. Sie werden darüber hinaus von Execution- und Transaction-Managern unterstützt, die mit ihrem Wissen um interne Prozesse und Freigaben weitere Einblicke geben können. Auch unsere hochspezialisierte Kreditabteilung mit ihrer gründlichen Kenntnis der Offshore- und Schifffahrtsbranche trägt einen wesentlichen Teil zum langjährigen Erfolg unserer Offshore-Finanzierung und der Marke DVB bei.

Viertens setzt die DVB nach wie vor auf flache Hierarchien: Die Ansprechpartner für den Kunden und das Top-Management trennen maximal zwei Organisationsebenen. Auch nach der Trennung von Shipping Finance im Jahr 2013 bleiben die zugrunde liegenden Prinzipien der Kreditvergabe im Offshore Finance gleich. Zudem sind nach wie vor dasselbe New Deal Committee und derselbe Kreditausschuss für beide Bereiche zuständig. Die grundsätzliche Trennung der Bereiche macht es jedoch leichter, die Aktivitäten aller Wertschöpfungsstufen – einschließlich Berichterstattung und Controlling – auseinanderzuhalten.

Für das Jahr 2015 hatte sich der Bereich Offshore Finance zum strategischen Ziel gesetzt,

- in Anbetracht des sich verschlechternden Marktumfelds die Qualität der Kundenbasis und des Kundenportfolios durch einen konsequent vorsichtigen Ansatz bei der Kundenauswahl und im Risikomanagement zu erhöhen, und
- durch Verknüpfung des objektbasierten Kreditgeschäftes mit unserem Wissen über Unternehmenskredite attraktive Finanzierungslösungen zu entwickeln, die auf einem breiten Produktbaukasten beruhen. Damit bietet Offshore Finance seinen Kunden eine ganzheitliche Produkt- und Dienstleistungspalette aus einer Hand und kann seine nachhaltige Ertragsdiversifizierung weiter verbessern.

Unsere Offshore Finance-Kunden können somit auf ein breites Spektrum spezieller Kenntnisse zurückgreifen, die auf ihre unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt sind:

- Structured Asset Lending – traditionelle objekt-/projektbasierte Kreditvergabe – überwiegend Post-Delivery Financing mit vollen Rückgriffsrechten auf einen wesentlichen Schuldner, dessen Flotte eine ausreichende Auslastung vorweisen kann
- Risk Distribution – Syndizierung von Teilen des Kreditvolumens am internationalen Bankenmarkt an andere Finanzinstitute
- Corporate Finance Solutions – Unterstützung unserer Kunden bei der Erschließung und konditionsgünstigen Nutzung neuer und diversifizierter Finanzierungsquellen auf den Kapitalmärkten, Beratung bei Unternehmenstransaktionen und Umstrukturierungen sowie Arrangieren von Fremd- und Eigenkapitalfinanzierungen
- Private Equity Sourcing & Investments – über Shipping & Intermodal Investment Management, das Anlagen in Offshore-Gesellschaften und entsprechende Vermögenswerte verwaltet
- Asset & Market Research – hochwertiges, objektives Research mit Schwerpunkt Offshore-Markt, das unsere Strategie und Finanzierungsaktivitäten unterstützt

Offshore Finance – Portfolioanalyse

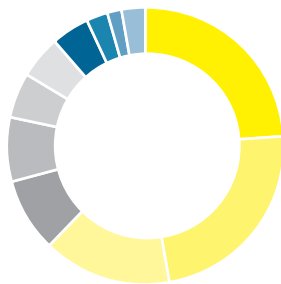
Dank unserem branchenspezifischen Know-how konnte der Geschäftsbereich Offshore Finance seinen Kunden stets integrierte Finanzierungslösungen anbieten. Das Kreditportfolio entwickelte sich 2015 unter kontinuierlicher Beibehaltung eines konservativen Risikoansatzes günstig und erzielte insgesamt zufriedenstellende Finanzergebnisse.

Gesamtkreditportfolio

Offshore Finance bedient 49 Offshore-Kunden an allen wichtigen Standorten der globalen Offshore-Förderindustrie. 2015 umfasste das Portfolio des Bereichs 231 Anlageobjekte. Der Gesamtumfang aller Engagements belief sich auf 2,4 Mrd € (im Vorjahr: 246 Anlageobjekte, Gesamtengagement 2,3 Mrd €). Ein noch genaueres Bild liefert der Jahresvergleich auf US-Dollar-Basis, da 87,7% des Kundenkreditvolumens in US-Dollar valutieren. So blieb das Kreditportfolio trotz vorzeitiger und planmäßiger Rückzahlungen in Höhe von 36,0% weitestgehend stabil bei 2,7 Mrd USD (Vorjahr: 2,8 Mrd USD). Das Durchschnittsengagement pro Kunde belief sich auf 49,9 Mio € (+11,6% gegenüber 2014 mit 44,7 Mio €). Kredite in Höhe von über 50 Mio € bestanden zum Jahresende für 21 Kunden (Vorjahr: 15 Kunden).

Granularität im Kreditportfolio ist der Grundpfeiler unseres Risikomanagements und entsprechend ist das Kundenkreditvolumen von Offshore Finance – das zu 100 % besichert ist – nicht nur im Hinblick auf die Höhe des Engagements diversifiziert, sondern auch stark über das gesamte Offshore-Spektrum verteilt. Betrachtet man beispielsweise die finanzierten Assets, entfällt hier zwar immer noch der höchste Anteil unseres Engagements – nämlich 24,1 % (Vorjahr: 25,6 %) – auf Versorgungsschiffe für Bohrplattformen. Gleichzeitig aber reduzierte Offshore Finance sein Engagement bei Ankerziehschleppern weiter, von 24,6 % im Jahr 2014 auf 23,3 % im Jahr 2015, was teilweise die rückläufige Nachfrage für Bohrungen und einen strategisch selektiveren Ansatz hinsichtlich des Sektors widerspiegelt. Das Engagement bei Bohrplattformen und Offshore-Bauschiffen ging 2015 auf 14,9 % bzw. 8,6 % zurück (Vorjahr: 15,1 % bzw. 10,0 %). Dabei wurde auf konservative Kreditkonditionen und zugrunde liegende Charterverträge mit angesehenen Geschäftspartnern Wert gelegt. ①

① Offshore Finance-Portfolio nach Assets



Versorgungsschiffe für Bohrplattformen 24,1 %

Ankerziehschlepper 23,3 %

Bohrplattformen 14,9 %

Offshore-Bauschiffe 8,6 %

F(P)SO 7,6 %

Bohrschiffe 5,3 %

Seismische Vermessungsschiffe 4,9 %

Mehrzweck-Versorgungsschiffe 4,6 %

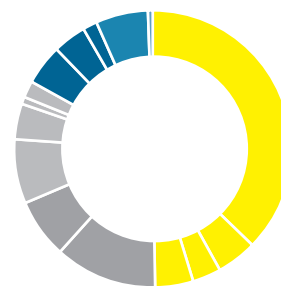
Versorgungsschiffe für Bohrstellen 2,4 %

Sicherungs- und Rettungsschiffe 1,7 %

Andere 2,6 %

Auch geografisch ist das Portfolio von Offshore Finance stark diversifiziert. Gleichzeitig bildet es deutlich die regionalen Zentren der globalen Offshore-Branche sowie die dortigen neuen Bohr- und Förderaktivitäten ab. Das Engagement in Europa sank von 56,4 % auf 49,9 %. Den Schwerpunkt des Engagements bildete Norwegen, wo die Zahl neuer Ölfunde sowie Investitionen und Fördermengen deutlich zugenommen haben. In den Regionen Asien/Pazifik und Naher Osten/Afrika ging das Engagement von 18,9 % auf 14,9 % zurück, hauptsächlich bedingt durch Rückzahlungen. In Nord- und Südamerika stieg das Finanzierungsvolumen von 13,0 % auf 18,9 % dank guter Neugeschäftschancen an. ②

② Offshore Finance-Portfolio nach Länderrisiko



Europa 49,9 %

davon:

37,5 % Norwegen

4,6 % Dänemark

3,2 % Frankreich

4,6 % Sonstige

Nord- und Südamerika 18,9 %

davon:

11,9 % Brasilien

7,0 % USA

Asien/Pazifik 14,4 %

davon:

7,5 % Indien

4,1 % Singapur

0,9 % Japan

1,9 % Sonstige

Offshore 10,3 %

davon:

4,7 % Bahamas

4,0 % Bermuda

1,6 % Sonstige

Mittelamerika/Karibik 6,0 %

Naher Osten/Afrika 0,5 %

Neugeschäft

Entwicklung des Kreditportfolios

Die Qualität des Offshore Finance-Kreditportfolios hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verbessert. Wir sind bei führenden Kunden noch stärker vertreten und konnten allein in den vergangenen vier Jahren rund 15 neue Kunden hinzugewinnen. Im Berichtsjahr konnte Offshore Finance 15 neue Darlehens- und Garantietransaktionen in Höhe von 575,3 Mio € abschließen, wobei die durchschnittliche Neugeschäftsmarge bei 247 Basispunkten lag (Vorjahr: 25 Transaktionen in Höhe von 804,0 Mio € bei einer Neugeschäftsmarge von 271 Basispunkten). Dem Volumenzuwachs aus dem lebhaften Neugeschäft standen vorzeitige und planmäßige Tilgungen gegenüber. Die neuen Transaktionen mit Stamm- und Neukunden deckten die ganze Palette von Offshore-Versorgungsschiffen bis hin zu Ausrüstung für Untersee- und Bohraufträge ab und waren somit gut diversifiziert. Mit 26,2 % (–5,2 Prozentpunkte) entfiel dabei der größte Teil auf Versorgungsschiffe für Bohrplattformen, gefolgt von F(P)SO mit 17,1 % (+15,6 Prozentpunkte) und Ankerziehschleppern mit 15,2 % (–2,3 Prozentpunkte). 2015 wurde das Neugeschäftsportfolio um eine Asset-Klasse – Sicherungs- und Rettungsschiffe – erweitert, die einen Anteil von 3,6 % ausmachten. Ein wichtiges Ziel ist eine stärkere Diversifizierung der Transaktionen, die mit hoch entwickelten Ausrüstungen, hohen Einsatzquoten und Rückgriffsrechten verbunden sind. Mehr als die Hälfte des Neugeschäfts entfiel auf Nord- und Südamerika sowie Fernost, 33,7 % auf Europa.

Die meisten Transaktionen waren bilateral, was damit zusammenhängt, dass der Markt für Offshore-Versorgungsschiffe stärker fragmentiert und die Geschäftsvolumina meist kleiner sind als in den Bohr- und FPSO-Sektoren. Dabei ist allerdings ein wachsendes Interesse an Club Deals zu verzeichnen, bei denen zumindest eine zusätzliche Bank beteiligt ist. Rückläufig ist hingegen die Bereitschaft, sich an größeren Konsortialgeschäften zu beteiligen. Offshore Finance beobachtet derzeit die Aktivitäten von etwa 130 Unternehmen weltweit. Etwa die Hälfte dieser Marktteilnehmer gehört direkt oder indirekt zum aktuellen Kundenstamm der DVB. Wir pflegen aber auch enge Beziehungen und einen aktiven Austausch mit vielen anderen Offshore-Unternehmen, bei denen wir uns auf diese Weise als Anbieter von Unternehmensfinanzierungen positionieren.

Einige der wichtigsten von der DVB ausgereichten Kredite 2015 waren:

- **OceanRig** – vorrangig besicherter Laufzeitkredit zur Finanzierung der 7. Generation des auf Bohrungen in der Ultra-Tiefsee ausgelegten Bohrschiffs „Ocean Rig Apollo“, das Anfang 2015 in der Samsung-Werft vom Stapel lief. Die DVB war als Joint Mandated Lead Arranger an der Strukturierung und dem Underwriting der Transaktion beteiligt, in die sich auch

die koreanische Entwicklungsbank mit einem Darlehen einbrachte. Die Laufzeit der Fazilität beträgt fünf Jahre. Als Besicherung dient eine dreijährige Vercharterung an den Ölkonzern Total S.A., der das Bohrschiff im Rahmen seiner Aktivitäten in Angola einsetzt.

- **North Sea Shipping** – Laufzeitkredit und Bürgschaft zur Refinanzierung zweier großer, hochspezialisierter Versorgungsschiffe. Die DVB agierte als Kreditgeber und arbeitete eng mit den norwegischen Instituten DNB, SR-Bank, GIEK und Exportkredit zusammen. Beide Schiffe sind langfristig an Technip verchartert.
- **Solstad Offshore** – vorrangig besicherter Laufzeitkredit zur Refinanzierung von neun Schiffen der Tochtergesellschaft von Solstad in Singapur. Die DVB agierte als Mandated Lead Arranger und arbeitete eng mit Nordea, DNB und DBS zusammen. Die Fazilität hat eine Festzinsperiode von fünf Jahren mit einer gewichteten Gesamtlaufzeit von acht Jahren. Mit dieser Transaktion unterstützen wir Solstad Offshore bei der Restrukturierung seiner Gesellschaft in Singapur, die Komplexitätsverringern und strukturelle Effizienzsteigerungen zum Ziel hat.

Wichtigste Transaktion 2015

Im September 2015 agierte die DVB als Lead Arranger für die umfassende Projektfinanzierung des FPSO „Cidade de Campos dos Goytacazes MV29“. Die nach Fertigstellung des FPSO auszureichende Finanzierung besteht aus einem vorrangigen Kredit der Japan Bank for International Cooperation und einem weiteren Geschäftsbankenkredit. Eigentümer des FPSO ist ein Konsortium aus MODEC Inc., Mitsui & Co., Mitsui O.S.K. Lines Ltd und der Marubeni Corporation.

MODEC ist für die technische Planung, die Beschaffung, den Aufbau und die Inbetriebnahme des FPSO verantwortlich, das bis zu 150.000 Barrel Rohöl und 176 Mio Kubikfuß Gas pro Tag fördern und rund 1,6 Mio Barrel Rohöl lagern kann. Das FPSO wird voraussichtlich im vierten Quartal 2017 ausgeliefert und in den 765 Meter tiefen Gewässern der Felder Tartaruga Verde und Tartaruga Mestica im Konzessionsblock C-M-401 der Campos Basin vor der Küste Brasiliens installiert.

Mit der Auslieferung beginnt ein auf 20 Jahre befristetes Leasingverhältnis mit Petrobras, wobei der Betrieb der Einheit MODEC obliegt. Die Rückzahlung der Projektfinanzierung erstreckt sich über die feste Laufzeit des Leasings. Es ist das zehnte F(P)SO, das MODEC an Petrobras verchartert. Mit dieser erfolgreichen Transaktion – und dadurch auch dank der DVB – kann MODEC seinen Ruf als führender und global agierender FPSO-Anbieter weiter festigen und Petrobras bei der Monetisierung seiner Felder in der Tiefsee unterstützen. **i**

1 Die wichtigste Transaktion im Offshore Finance 2015



Ergebnisanalyse

2015 erzielte Offshore Finance insgesamt zufriedenstellende Finanzergebnisse. Unser Geschäftsmodell wurde durch zwei Faktoren erheblich beeinflusst. Erstens geriet die Offshore-Branche durch den Verfall der Rohölpreise deutlich unter Druck. Zweitens hielten vorzeitige Tilgungen an, da sich viele große, börsennotierte Unternehmen über die internationalen Anleihemärkte (hauptsächlich in Oslo und New York) refinanzierten.

Vor diesem Hintergrund ging der Zinsüberschuss um 8,0 % auf 24,2 Mio € (Vorjahr: 26,3 Mio €) zurück. Grund hierfür waren die risikoadäquaten, aber gegenüber dem Vorjahr rückläufigen Zinsmargen (2015: 247 Basispunkte; 2014: 271 Basispunkte). Der Zinsüberschuss nach Risikovorsorge sank auf 6,7 Mio €; dies war auf die höhere Risikovorsorge im Kreditgeschäft von 17,5 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €) zurückzuführen, die aufgrund der sich verschlechternden Marktbedingungen erforderlich wurde. Der Bestand an Risikovorsorge im Offshore Finance betrug insgesamt 17,7 Mio € (Vorjahr: 1,5 Mio €). Dieses Vorsorgenniveau bietet den notwendigen Puffer für potenzielle Ausfälle. Der Provisionsüberschuss reduzierte sich auf 11,5 Mio € (Vorjahr: 18,6 Mio €). Insgesamt gingen die Erträge (-59,2 %) wie auch das Segmentergebnis vor Steuern (-63,5 %) zurück.

Auszug aus dem Segmentbericht für Offshore Finance

Mio €	2015	2014	%
Zinsüberschuss	24,2	26,3	-8,0
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-17,5	0,0	-
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	6,7	26,3	-74,5
Provisionsüberschuss	11,5	18,6	-38,2
Erträge			
(ohne IAS-39-Ergebnis)	18,3	44,9	-59,2
Verwaltungsaufwendungen¹⁾	-3,8	-5,1	-25,5
Segmentergebnis vor Steuern	14,7	40,3	-63,5

¹⁾ Den operativen Geschäftsbereichen der DVB werden nur diejenigen Kosten zugeordnet, für die sie unmittelbar verantwortlich sind. Allgemeine Betriebskosten, Gemeinkosten oder (beispielsweise) IT-Kosten werden den operativen Geschäftsbereichen nicht belastet.

Risikomanagement

Offshore Finance hat eine starke Risikokultur aufgebaut. Diese beginnt mit unserem kundenorientierten Relationship Management und zieht sich durch jede Bearbeitungsphase (also bei den Bewertungen von Shipping and Offshore Credit, Shipping and Offshore Research und im Kreditausschuss) bis zum Abschluss eines neuen Engagements. Auch während der Laufzeit der Kredite ist unser Ansatz von ständiger Wachsamkeit, sorgfältigem Kreditmanagement und der kontinuierlichen Überwachung der Portfolio-Gesundheit geprägt.

Eine tragende Rolle bei unseren Überlegungen zu jedem neuen Kredit spielt das New Deal Committee. Es kommt frühzeitig zu Gesprächen über ein potenzielles Neuengagement zusammen, um Risiken zu identifizieren, strukturelle Mängel aufzudecken und letztendlich eine einvernehmliche Entscheidung zu treffen – ob positiv oder negativ. Dem Gremium gehören das für Shipping Finance und Offshore Finance verantwortliche Vorstandsmitglied und der Leiter von Shipping and Offshore Credit und Shipping and Offshore Research an. Die Research-Abteilung ist vollständig in den Kreditprozess eingebunden. Sie liefert nicht nur Marktinformationen, sondern auch Erkenntnisse und Überlegungen zu allen technischen Aspekten der in Frage kommenden Assets. So können wir potenziell negative Auswirkungen auf die Fungibilität und Bewertung der Objekte frühzeitig erkennen. Nur Transaktionen, die durch das New Deal Committee genehmigt wurden, erreichen die nächste Stufe und werden dem Shipping- und Offshore-Kreditausschuss vorgelegt. Für manche Geschäfte muss – abhängig von bestimmten Schwellenwerten – die Genehmigung vom Vorstand und in Ausnahmefällen vom Kredit- und Risikoausschuss des Aufsichtsrats eingeholt werden.

Sobald eine Transaktion verbucht ist, wird sie sowohl laufend vom jeweils zuständigen Relationship Manager und Kreditsachbearbeiter als auch im Rahmen von Prüfprozessen und Stress-tests überwacht. In regelmäßigen Abständen finden Kundenbesuche unter obligatorischer Beteiligung der Kreditsachbearbeiter statt, um den Risikodialog mit den Kunden weiter zu verbessern. Die Stresstests (Ausfallwahrscheinlichkeit und Bewertungen) führen wir in jedem Quartal durch. Die Ergebnisse fließen in die Diskussion mit den Kunden ein. Darüber hinaus werden die Ratings laufend anlassbezogen aktualisiert und das Portfolio auf nötige Anpassungen in Ratings und Werten überprüft. Die Restrukturierungs- und Workout-Spezialisten der Credit and Asset Solution Group (ehemals Strategic Management & Restructuring Team) sind vollständig in die Stresstests des Portfolios eingebunden. Falls notwendig, wird das Engagement auf die Early Warning List, die Closely Monitored List oder auf die Watch List gesetzt. Das kontinuierliche Risikomanagement wird durch strikte Disziplin bei der Erstellung von Kundenbesuchsberichten unterstützt. Daneben überprüft die Leitung von Offshore

Finance regelmäßig das gesamte Portfolio, um frühzeitig den konkreten Handlungsbedarf zu bestimmen. Die Credit and Asset Solution Group liefert bei allen gefährdeten oder notleidenden Krediten wertvolle Unterstützung und managt die Engagements auf der Watch List. Weitere Informationen zur Credit and Asset Solution Group finden Sie auf Seite 58.

Die beschriebenen Regelungen sollen sicherstellen, dass potenzielle Probleme frühzeitig erkannt werden. So können angemessene Ressourcen zur Einschätzung, Quantifizierung und Qualifizierung des jeweiligen Falls sowie zur Bestimmung einer schnellen und angemessenen Reaktion bereitgestellt werden. Mithilfe der Risikomanagement-Infrastruktur der DVB wird Offshore Finance die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um seine Position als gesicherter Darlehensgeber in allen Fällen zu stärken.

Auf Verletzungen von Kreditaufgaben (sowohl von Wertsicherungsklauseln als auch von sonstigen vertraglichen Regelungen) haben wir 2015 schnell reagiert. Die Entwicklung der Asset-Werte wurde sorgfältig überwacht, um potenzielle Verstöße gegen Wertsicherungsklauseln rechtzeitig aufdecken zu können. Konkret wurde 2015 bei 14 Transaktionen ein Verstoß gegen Wertsicherungsklauseln festgestellt (Vorjahr: keine). Davon war in zwei Fällen eine Heilung möglich. In vier Fällen wurde auf die Wertsicherungsklausel verzichtet, doch bei acht Transaktionen dauerte der Verstoß zum Jahresende noch an. Zur Heilung dieser noch fortdauernden Verstöße sind insgesamt 101,7 Mio € erforderlich. All diese Überwachungsmaßnahmen tragen erheblich dazu bei, unangenehme Überraschungen soweit als möglich auszuschließen. Der Beleihungsauslauf, eine zentrale Messgröße für die Entwicklung eines Engagements, liegt derzeit bei 63,0 % (Vorjahr: 54,4 %). Für 90,4 % des Portfolios bewegt er sich unterhalb von 60 % (Vorjahr: 96,1 %).

Die Risikomanagement-Infrastruktur der DVB verleiht der Bank – zusammen mit dem besonderen Offshore-Ansatz sowie der Marktkenntnis und technischen Expertise des Shipping and Offshore Research – eine Alleinstellung im Markt und einen nachhaltigen Wettbewerbsvorteil.

Offshore Finance – Prognose

Marktprognose 2016

Da die Unsicherheit im Hinblick auf die Entwicklung des Ölpreises anhält, fahren die Öl- und Gasunternehmen ihre E&P-Ausgaben mit gezielten Kostensenkungsprogrammen und der Verzögerung von Investitionen weiter zurück. Für 2016 ist mit einem weiteren Rückgang der E&P-Ausgaben um 15 % zu rechnen, der sich in der Investitionstätigkeit deutlicher zeigen wird als in den betrieblichen Aufwendungen.

Die Nachfrage nach Offshore-Assets dürfte gegenüber 2015 weiter zurückgehen, je nach Asset-Klasse und Region jedoch unterschiedlich stark. So ist davon auszugehen, dass hauptsächlich in der Erschließung eingesetzte Offshore-Assets wie Bohrplattformen und Ankerziehschlepper angesichts der Verschiebung oder Stornierung von Explorationsprogrammen ein besonders deutliches Minus zu verzeichnen haben werden. In Regionen mit vergleichsweise höheren Gewinnschwellen beim Rohölpreis, wie etwa der Nordsee, Westafrika oder Brasilien, wird die Nachfrage voraussichtlich stärker nachgeben als in Regionen mit niedrigeren Standortkosten, wie beispielsweise dem Nahen Osten.

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. Diese Bemühungen werden jedoch wahrscheinlich nicht ausreichen, um die geringe Nachfrage abzufedern. Vor diesem Hintergrund dürfte die Auslastung der meisten Assets weiter zurückgehen.

Tagescharterraten und Schiffswerte hatten im vergangenen Jahr bereits deutliche Einbußen zu verzeichnen und dürften auf einem niedrigen Niveau verharren. Der Wettbewerb um Aufträge wird sich weiter verschärfen, bei einigen Einheiten liegen die Tagescharterraten bereits heute nur geringfügig über den Betriebskosten. Die Zahl der außer Betrieb befindlichen Einheiten dürfte somit steigen – auch deshalb, weil die Eigentümer von Schiffen und Bohrplattformen ein Interesse daran haben, ihre Barmittel zu schonen.

Das schwierige Marktumfeld zehrt an den Barreserven von Bohrplattform- und Schiffseignern. 2016 ist deshalb mit weiteren Restrukturierungen, Notverkäufen und Insolvenzen zu rechnen.

Portfolioprognose 2016

Die Entwicklung der Offshore-Branche steht und fällt mit den Ausgaben der Ölgesellschaften für Erschließung und Förderung, die auf Bruttobasis bereits 2014 rückläufig waren. Dieser Rückgang beschleunigte sich 2015 vor dem Hintergrund des starken Ölpreisverfalls, der in der zweiten Jahreshälfte 2014 begonnen hatte und sich (nach Anzeichen einer Erholung im ersten Halbjahr 2015) bis ins Jahr 2016 hinein fortsetzt. Dies ist eine vollkommene neue Entwicklung mit gravierenden Auswirkungen auf die Offshore-Branche weltweit, in der noch immer ein signifikantes Überangebot an Öl herrscht und in den zu viel Offshore-Ausrüstung geliefert wurde (und wird). Die Weltwirtschaft wächst indessen nur langsam und die Nachfrage nach Öl bleibt somit schwach. Vor diesem Hintergrund verfolgt Offshore Finance im Jahr 2016 die folgenden Ziele:

- Bewahrung der Positionierung unter den führenden Anbietern von Fremdkapitalfinanzierungen, Beratungen sowie von Markt-, Branchen- und Produktresearch

- Erhalten der Marktpräsenz in den Regionen der Welt, in denen die größten Eigentümer angesiedelt sind, um der Bedeutung geografischer Nähe zum Kunden Rechnung zu tragen
- Ausgezeichnete Reputation und Präsenz in den weltweiten Offshore-Zentren und -Foren als anerkannter, lösungsorientierter Kreditgeber und als Unternehmen mit höchster Integrität
- Kurz- bis mittelfristige Konzentration auf das bestehende Kreditportfolio und bei Bedarf Unterstützung unserer Kunden bei der Rekapitalisierung ihrer Bilanz; enge Zusammenarbeit mit Sponsoren, um Fremdkapitalfinanzierungen zusammen mit Co-Kreditgebern, Anleihehabern und Aktionären erfolgreich zu refinanzieren
- Aufrechterhaltung oder leichte Reduzierung des bestehenden Kreditportfolios durch Finanzierung moderner und diversifizierter Assets, die sich durchweg durch einen konservativen, aber akzeptablen Beleihungsauslauf sowie Rückzahlung über feste Zahlungsströme bzw. Einsatz der Verkehrsmittel auszeichnen
- Vollständige Besicherung von Krediten durch die finanzierten Objekte und die Abtretung von Mietchartern etc.

Das Portfolio von Offshore Finance dürfte im kommenden Jahr moderat abnehmen. Auch 2016 wird die Bank bei der Bewertung der relevanten Marktsegmente und der neuen Finanztransaktionen einen vorsichtigen Ansatz verfolgen. Der Offshore-Markt wird vom Bankensektor und anderen Finanzdienstleistern der Energiebranche nach wie vor gut gestützt, doch der Zugang zu den öffentlichen Kapitalmärkten, zu Term-B-Laufzeitkrediten und Master Limited Partnerships ist verbaut. Der Markt ist heute zweigeteilt: Während wir bei den Kreditmargen einiger ausgewählter Kunden im oberen Marktspektrum mit Abwärtsdruck rechnen können, erscheint bei bonitätsschwächeren Adressen ein Anstieg wahrscheinlich.

Ferner sollten sich 2016 vereinzelt passende Möglichkeiten für Transaktionen mit vollem Rückgriffsrecht, strukturierte Fremdkapitalfinanzierungen und Beratungsleistungen bieten. Für den weiteren Jahresverlauf haben wir uns vorgenommen, unsere Ressourcen weiter zu optimieren, die Kreditqualität unseres Portfolios weiter zu verbessern und unsere Risikopositionen weiterhin konsequent im Auge zu behalten. Auch unsere Stärken in der Bereitstellung werthaltiger Dienstleistungen werden wir ausbauen. Ziel ist es, unsere Erlösbasis zu diversifizieren und die nicht im Kreditgeschäft erzielten, Eigenkapital schonenden Erlöse zu steigern. Damit festigen wir unseren guten Ruf als langfristiger, strategischer Partner – zum Wohle der Bank wie auch unserer Kunden.



In einem volatilen wirtschaftlichen Umfeld mit weitreichenden Einflüssen der Rohstoffmärkte war unser Land Transport Finance auch 2015 kontinuierlich in allen Zielmärkten aktiv. Die Landtransportbranche schätzt weiterhin unsere nachhaltige Spezialisierung und Fokussierung. So konnte das Land Transport Finance-Team ein Neugeschäftsvolumen von 533,3 Mio € erzielen und erneut sehr gute Finanzergebnisse erwirtschaften.

Land Transport Finance – Marktanalyse

Den jüngsten (vorläufigen) Transportstatistiken zufolge verlangsamten sich die Schienenverkehrsmärkte in Europa, Nordamerika und Australien. Für die gedämpfte Entwicklung waren mehrere Faktoren ausschlaggebend: niedrige Treibstoffkosten, die sich immer deutlicher abzeichnende Abkehr von Kohlekraftwerken, eine Abkühlung der chinesischen Konjunktur, die Liberalisierung des Fernbusmarktes in einigen europäischen Ländern sowie eine heftig geführte Streikwelle in Deutschland. Im Schienengüterverkehr entwickelten sich die Auftragseingänge für Neufahrzeuge im Jahresverlauf entsprechend. Leasingraten und Auslastungsgrade verliefen in Australien und Europa auf einem vergleichsweise stabilen Niveau, ließen in Nordamerika jedoch etwas nach. Gleichzeitig konnten asiatische Hersteller ihre Marktposition in Europa verbessern.

Bahnfracht – Europa

Für das Gesamtjahr liegen noch keine Statistiken vor. Geht man jedoch von den Unternehmensergebnissen aus, so ergibt sich für 2015 das Bild einer Seitwärtsentwicklung der geleisteten Tonnenkilometer. Im Vorjahr wurde nach Angaben des International Transport Forum noch ein gemäßigtetes Wachstum von 0,7 % erzielt. Insgesamt lag der Schienengüterverkehr noch immer 5,5 % unter seinem Höchststand von 2007. Im europäischen Fahrzeugleasinggeschäft kam es erneut zu mehreren großen Unternehmensübernahmen, was die Attraktivität dieses Bereichs auch für Investoren außerhalb Europas belegt. Dazu zählte unter anderem die Übernahme von Ahaus Alstätter Eisenbahn durch VTG (womit Europas größte Leasinggesellschaft für Güterwaggons entstand) sowie die Errichtung des Joint Ventures Cargo Wagon, das den Großteil der slowakischen Güterwaggonflotte kontrolliert. An Cargo Wagon ist VTG (Mehrheitsbeteiligung) und die in der Slowakei

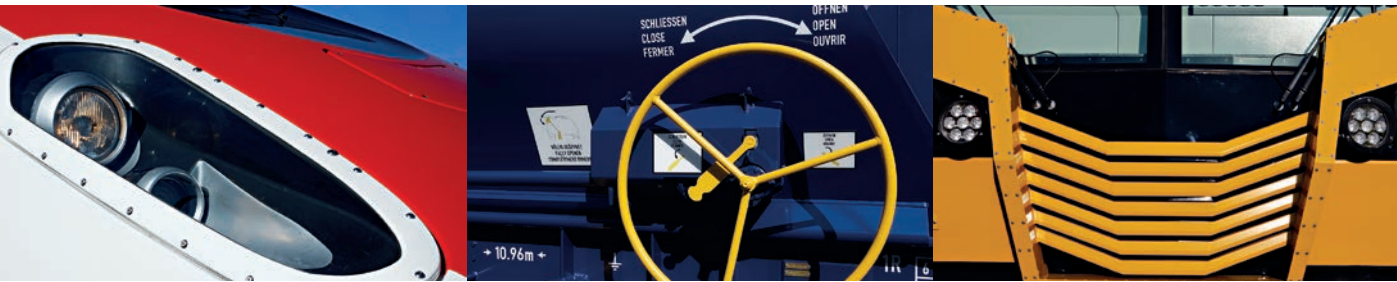
etablierte ZSSK Cargo beteiligt. Die österreichische Leasinggesellschaft für Güterwaggons European Rail Rent konnte ihren insolvenznahen Status beenden.

Bahnfracht – Nordamerika

Laut der Association of American Railroads war bei der Anzahl Waggonladungen ein deutliches Minus von 5,8 % zu verzeichnen. Im intermodalen Transport, der erneut florierte, wuchs die Anzahl der Ladungen hingegen um 2,2 %. Die Anzahl der Waggonladungen für Kanada und USA blieb immer noch 14,8 % unter dem bisherigen Höchststand von 2006, während der intermodale Verkehr einen neuen Rekord aufstellte: Verglichen mit dem Vorkrisenhöchststand des Jahres 2006 erreichte er ein Plus von 15,1 %. In erster Linie ist dies der Entwicklung im Kohlemarkt geschuldet: Aufgrund fallender Gaspreise und strengerer Umweltauflagen ist die Nachfrage von Kohlekraftwerken weiter rückläufig.

Auf dem Übernahmemarkt machte die Canadian Pacific Railway eine Reihe von vergeblichen Angeboten für die ebenfalls als Class-I-Bahn eingestufte, in den USA ansässige Norfolk Southern Corporation. Gleichzeitig erwarb First Union Rail die Leasinggesellschaft für Güterwaggons Macquarie Rail und stimmte der Übernahme der Güterwaggonflotte von GE Rail Services (ohne Tankwaggons) zu, womit das Unternehmen zum drittgrößten Leasinggeber von Güterwaggons in Nordamerika aufgestiegen ist. Die Tankwagen von GE Rail Services wurden an Marmon Holdings veräußert, eine Tochtergesellschaft von Berkshire Hathaway.

Bei den Lokomotiven lagen die Neuauslieferungen um 27,6 % unter dem Ersatzbedarf, jedoch wurde eine erhebliche Zahl an leistungsschwächeren Lokomotiven neu aufgebaut. Der auf die Verkehrsbranche spezialisierte Informations- und Nachrichtendienst FTR gab im Dezember 2015 bekannt, dass im Verlauf des Geschäftsjahres geschätzte 81.000 Güterwaggons und intermodale Plattformen in Nordamerika ausgeliefert wurden. Basis dieser Einschätzung war der rückläufige Auftragsbestand von 111.000 Einheiten (wovon laut Railway Supply Institute 27,7 % auf Tankwaggons entfielen). Strengere Sicherheitsauflagen für Tankwaggons, die entzündliche Flüssigkeiten (wie Rohöl oder Ethanol) transportieren, schreiben unter anderem dickere Außenwände vor. Von diesen Regelungen werden rund 150.000 Tank-



waggons betroffen sein, die entweder verschrottet, anderweitig verwendet oder nachgerüstet werden müssen. Die Kostenschätzung für eine entsprechende Umrüstung von 90.000 Waggons liegt bei 5,4 Mrd USD. **1**


Bahnfracht – Australien

Trotz rückläufiger Preise für Kohle und Eisenerz und der grundsätzlichen wirtschaftlichen Unsicherheit meldete das australische Bureau of Resource & Energy Economics im Dezember 2015 eine Steigerung der Eisenerzproduktion um 16,6% und der Kohleproduktion um 2,5% für den Zeitraum 1. Juli 2014 bis 30. Juni 2015. Für das Geschäftsjahr 2014/2015 (bis 30. Juni 2015) wiesen die beiden größten überregionalen Bahnfrachtunternehmen Australiens, Asciano und Aurizon, einen Tonnagezuwachs gegenüber dem Vorjahr von durchschnittlich 0,3% aus.

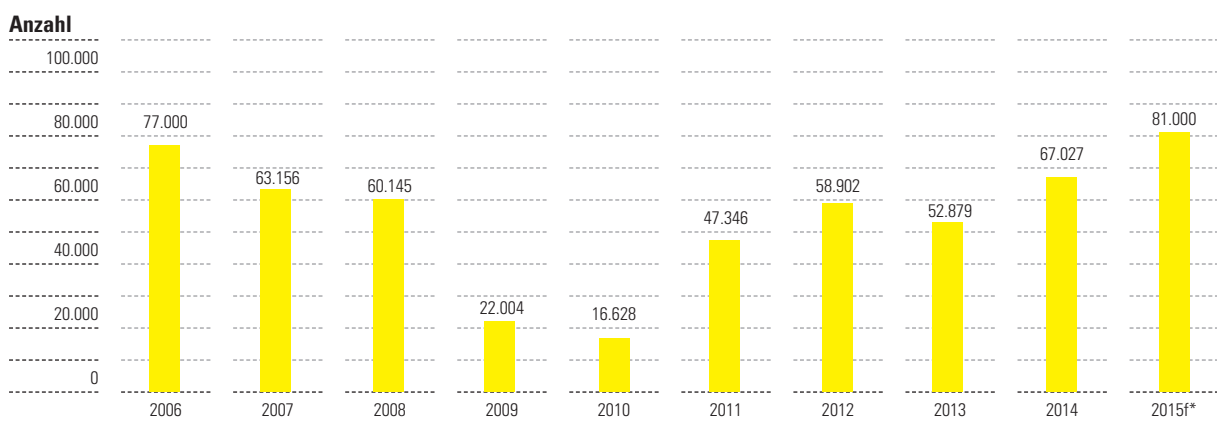
Die kanadische Investmentgesellschaft Brookfield Infrastructure Partners gab bekannt, dass sie einen wesentlichen Teil des Transport-, Hafen- und Logistikunternehmens Asciano übernehmen wolle. Kurz darauf beteiligten sich weitere Akteure an dem Bieterverfahren: ein Konsortium um die australische Hafen-, Logistik- und Eisenbahngesellschaft Qube Holdings (mit Interesse an den Hafeneinrichtungen), Global Infrastructure Partners und das Canada Pension Plan Investment Board (beide mit Interesse an der Bahngesellschaft Pacific National).

Schienerpersonenverkehr – Europa

Vor dem Hintergrund von Streiks und der Liberalisierung des Fernbusmarktes erhielt der Schienenpersonenverkehr in Deutschland jüngst neuerlichen Gegenwind: Nach Angaben des rund 90% aller Verkehrsunternehmen repräsentierenden Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen gingen die von den Mitgliedern geleisteten Personenkilometer im Jahresverlauf um 1,3% zurück. Für das Vorjahr hatte das Statistische Bundesamt Destatis einen Zuwachs von 0,9% für alle Bahngesellschaften ausgewiesen. Die Entwicklung in Großbritannien, dem zweitwichtigsten Markt, verlief hingegen anders. Das britische Office of Rail and Road wies für den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis 30. September 2015 einen Zuwachs der Personenkilometer gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 3,3% aus. Diese Zuwächse spiegeln die anziehende wirtschaftliche Dynamik in Großbritannien wider. In der Slowakei, Schweden und Großbritannien verschärfte sich der Wettbewerb im liberalisierten, kommerziellen Schienenpersonenverkehr.

 Weitere Details zur Entwicklung der Landtransportmärkte 2015 stehen auf der DVB-Webseite www.dvbbank.com
> Geschäft & Expertise > Land Transport Finance > Märkte bereit.

1 Auslieferungen von US-Güterwaggons



* 2015er Wert geschätzt

Quelle: Rail Theory Forecasts/FTR Transportation Intelligence, Dezember 2015

Land Transport Finance – Strategische Positionierung

Unsere international einzigartige Land Transport-Plattform ist eine solide und kompetente Basis für unsere führende Marktposition. Unser Geschäftsmodell umfasst Research-, Beratungs- und Finanzierungsaktivitäten an den internationalen Transportmärkten. Hierzu zählen insbesondere die drei reifen Kernregionen Europa, Nordamerika und Australien. Auch 2015 gehörten wir zu den wenigen Finanzierern, die den Marktteilnehmern konstant und überregional zur Verfügung standen. Dieser Geschäftsansatz hat sich für unsere Kunden und für die Bank als sehr positiv erwiesen.

Strategisch fokussiert sich unser Transport Finance-Geschäft auf unsere Stärken und verlässt sich grundsätzlich auf die wesentlichen Objektfinanzierungsgrundsätze. Folgende Aspekte resultieren aus unserem Geschäftsmodell und sind wichtige Erfolgsbausteine – sowohl einzeln als auch im Zusammenspiel miteinander:

Interne Faktoren	Marktbezogene Faktoren
<ul style="list-style-type: none"> • Flache Hierarchie innerhalb der DVB mit kurzen und direkten Entscheidungswegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilität und schnelles Agieren an unseren Märkten
<ul style="list-style-type: none"> • Konservativer Risikoansatz, der uns entscheidend bei der Bonitätsbeurteilung und der Steuerung unserer Engagements zu Gute kommt 	<ul style="list-style-type: none"> • detaillierte und profunde Kenntnis von Märkten, finanzierten Transportmitteln, Kunden, Trends, aktuellen und erwarteten Wertentwicklungen der Transportmittel
<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige, verlässliche Transaktionsverantwortung des Land Transport Finance-Teams für jedes Geschäft 	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsbereitschaft und Kreativität in der Transaktionsgestaltung für unsere Kunden
<ul style="list-style-type: none"> • Kostendisziplin und sorgfältiges Abwägen von Risiko- und Ertrags Gesichtspunkten 	<ul style="list-style-type: none"> • Enge Verknüpfung mit DVB Corporate Finance und Advisory zur Optimierung unseres Kundenangebotes

Gestützt auf die vorgenannten Faktoren und aufgrund des beständigen Dialogs und der engen Zusammenarbeit mit unseren Kunden konnten wir 2015 wieder erfolgreich Neugeschäft abschließen. Auch in den nächsten Jahren wollen wir unseren Marktauftritt in den drei genannten Zielregionen ausbauen. Im zunehmend global ausgerichteten Bahnsektor können wir unseren Kunden Synergieeffekte bieten. Gleichzeitig nutzen wir die unterschiedliche Dynamik in den drei Regionen zur weiteren Diversifizierung unseres Portfolios.

Unsere Relationship Manager in Frankfurt am Main und New York haben 2015 mit unseren Kunden wieder maßgeschneiderte Finanzierungslösungen erarbeitet. An der regionalen Teamaufstellung halten wir fest. Unverändert würdigen Kunden und Finanzierungspartner unsere Spezialisierung auf Objektfinanzierung und begleitende Dienstleistungen. Sie schätzen das Engagement und das Know-how aller Teammitglieder, was für uns ein echter Wettbewerbsvorteil ist. Unser Land Transport Research unterstützt uns strategisch und operativ bei jeder Kredit- und Risikoentscheidung. Bei wichtigen Projekten steht unser Research den Kunden auch direkt mit Marktanalysen zur Verfügung. Zunehmend wichtiger wird die Zusammenarbeit mit anderen Dienstleistungsteams der Bank, insbesondere mit DVB Corporate Finance und Financial Institutions and Syndications. In Europa und Nordamerika haben wir im Berichtsjahr Mandate für Corporate Finance-Geschäfte im M&A-Bereich und auf der Kapitalmarktseite erhalten. Darüber hinaus haben wir neue Ansätze und Erfolg versprechende Projekte mitgenommen, die sich in den nächsten Jahren für das Neugeschäft weiterentwickeln lassen.

Insgesamt können unsere Land Transport Finance-Kunden somit auf ein breites Spektrum spezieller Produkte und Dienstleistungen zurückgreifen, die auf ihre unterschiedlichen Anforderungen abgestimmt sind:

- **Structured Asset Lending** – Kreditvergabe besichert durch rollendes Material, mithilfe diverser Finanzierungsstrukturen (darunter kurzfristige Fazilitäten wie Überbrückungskredite oder komplexe, strukturierte mittel- bis langfristige Objektfinanzierungen)
- **Risk Distribution** – Syndizierung von Teilen bestimmter Kreditvolumina am internationalen Bankenmarkt an andere Finanzinstitute
- **Corporate Finance Solutions** – Unterstützung bei der Erschließung und konditionsgünstigen Nutzung neuer und diversifizierter Finanzierungsquellen auf den Kapitalmärkten als auch Beratung bei Unternehmenstransaktionen und Umstrukturierungen sowie Arrangieren von Fremd- und Eigenkapitalfinanzierungen
- **Private Equity Sourcing & Investments** – betrieben durch das Shipping & Intermodal Investment Management-Team, das den Stephenson Capital Fund (Investitionen in Rollmaterial) verwaltet
- **Asset & Market Research** – als Grundlage unserer Strategie und Finanzierungsaktivitäten mit Fokus auf den Landtransportmarkt

Wir sind nach wie vor überzeugt, dass der deutlich angestiegene Reifegrad unserer Märkte positiv zu bewerten ist. Wir kennen die wachsende Zyklizität der Marktsegmente und können neue Geschäftschancen mittels unseres Researchs besser identifizieren. Unsere klare Aufstellung im Objektfinanzierungsgeschäft und unsere zyklusneutrale Strategie haben in den vergangenen Jahren gute Ergebnisse erbracht. Die Kontinuität unseres Markttritts und unsere erwiesene Kompetenz zahlen sich aus.

Trotz verschiedener Herausforderungen sehen wir gute Chancen in unseren Märkten. Künftigen Entwicklungen begegnen wir mit Flexibilität und breitem Know-how. Dabei sind wir zuversichtlich, weiterhin einen besonderen Platz in den Land Transport Finance-Märkten besetzen zu können – mit Vorteilen für unsere Kunden, für die Diversifikation unseres Portfolios und letztlich für den Ertrag der Bank.



Land Transport Finance – Mission Statement

Wir legen höchsten Wert auf unsere Kundenbeziehungen. Als führender Schienenfahrzeug-Finanzierer haben wir uns zum Ziel gesetzt, das Kundengeschäft in unseren Kernregionen weiter auszubauen. Tragende Säulen unserer Arbeit sind unsere

- einzigartige Marktkenntnis,
- Fokussierung,
- nachhaltige Leistungsfähigkeit, Transaktionen umzusetzen, und
- Flexibilität.

Auf dieser Basis schaffen wir Mehrwert durch

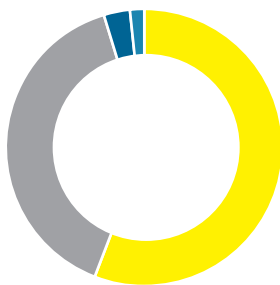
- intelligente Objektfinanzierungslösungen und
- Übernahme angemessener Risikopositionen, die die Zyklizität des jeweiligen Sektors berücksichtigen.

Land Transport Finance – Portfolioanalyse

Gesamtkreditportfolio

Das Kundenkreditvolumen belief sich Ende 2015 insgesamt auf 1,7 Mrd € (Vorjahr: 2,0 Mrd €). 56,1 % der Engagements bestanden gegenüber europäischen Kunden (+1,5 Prozentpunkte). Auf Kredite an nordamerikanische Kunden entfielen 39,3 % (-1,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr). Australien zeigte sich mit einem Portfolioanteil von 3,1 % um 0,2 Prozentpunkte leicht über dem Vorjahresniveau; auch der Anteil mittelamerikanischer Kunden nahm um 0,2 Prozentpunkte auf 1,5 % zu. ❶

❶ Land Transport Finance-Portfolio nach Länderrisiken



Europa 56,1 %

Nordamerika 39,3 %

Australien/Ozeanien 3,1 %

Mittelamerika 1,5 %

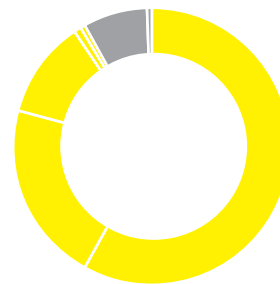
Das Schienenverkehrssegment zeigte wie im vergangenen Jahr allgemein Anzeichen für eine Plateaubildung. Die Entwicklung in Nordamerika ist differenziert zu betrachten – Wertsteigerungen bei Fahrzeugen in einigen Sektoren wogen Wertverluste bei anderen nicht durchgehend auf. Im Durchschnitt lagen die Leasing-Raten für Prolongationen im Rollmaterial-Leasing in Nordamerika unter den Konditionen für auslaufende Verträge. In Australien und Europa blieben sie im Durchschnitt stabil. Gleiches galt für die Auslastung der Flotten, die nur in Nordamerika leicht rückläufig war. Dafür zog die Nachfrage nach Chassis auf Vermieterseite beim Kauf von noch verfügbaren Fahrzeugportfolios in Nordamerika an; auf der Mieterseite stieg die Nachfrage ebenfalls.

Entsprechend dieser Marktentwicklungen enthielt das Gesamtportfolio zu 92,3 % Transaktionen für Schienenfahrzeuge (Vorjahr: 91,3 %). Dabei entfielen 58,6 % auf Güterwaggons (Vorjahr: 54,6 %). Dieser hohe Prozentanteil ist nicht nur unproblematisch,

sondern sogar erwünscht. Güterwaggons sind eine Fahrzeugklasse, die dank ihrer Granularität ein ausgezeichnetes Risiko-profil aufweisen und vielfach diversifiziert sind (insbesondere nach Kreditnehmern, Mietern, Waggontypen, Baujahr/Alter und nach Regionen). Außerdem sind Güterwaggons als Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb oder Steuerung eher dem „Low-Tech“-Bereich zuzurechnen; sie bieten aber Vorteile als Sicherheit und als Finanzierungsobjekt, denn sie sind betrieblich und technisch sehr effizient. Das macht diese Fahrzeugklasse attraktiv – auch im Rahmen einer möglichen Sicherheitenverwertung bei eventueller Pfändung oder bei Weiterveräußerung/Weiterverwendung.

Der Anteil von Lokomotiven nahm auf 21,2 % zu (Vorjahr: 20,2 %), der Anteil von regionalen Triebzügen sank von 15,4 % auf nunmehr 11,3 %. Der Container-Chassis-Markt ist weiterhin durch bestehende Flottenbestände gesättigt. Der Anteil des schienennahen Portfolios sank durch Tilgungen auf 7,7 % (Vorjahr: 8,7 %). ❷

❷ Land Transport Finance-Portfolio nach Fahrzeugtypen



Auf der Schiene 92,3 %

davon:

58,6 % Güterwaggons

21,2 % Lokomotiven

11,3 % Triebzüge

1,0 % Passagierwaggons

0,2 % Straßen-/U- und S-Bahnen

Schienennah 7,7 %

davon:

7,4 % Container-Chassis

0,3 % Tankcontainer

Trotz des Abschlusses einiger größerer Einzeltransaktionen sank das durchschnittliche Kreditobligo pro Kunde 2015 auf 38,2 Mio € (Vorjahr: 43,4 Mio €). Bei zehn Kunden lag das Einzelobligo über 50 Mio € (Vorjahr: 13 Kunden). Wir sehen keine Anhaltspunkte für eine erhöhte Risikokonzentration.

Neugeschäft

Entwicklung des Kreditportfolios

Insgesamt entwickelte sich unser Land Transport Finance-Geschäft trotz eines schwierigen Umfeldes 2015 erfreulich. So konnte Land Transport Finance 14 neue Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 533,3 Mio € in Europa, Nordamerika und Australien abschließen (Vorjahr: 17 Transaktionen mit einem Volumen von 562,5 Mio €). Unser Neugeschäftsvolumen lag damit wieder deutlich über dem Zehnjahresdurchschnitt und beruhte im Wesentlichen auf drei wirtschaftlichen Faktoren:

- Vor allem dem Refinanzierungsbedarf bestehender Rollmaterialkredite
- Leicht verstärkte Investitionsneigung im nordamerikanischen und europäischen Bahnmarkt
- Ersatzinvestitionen von Flottenbesitzern in ihren Fahrzeugbestand

Trotz des guten Neugeschäfts konnte das Portfoliovolumen im Berichtsjahr nicht gehalten werden; es sank aufgrund der vertragskonformen und vor allem vorzeitigen Rückzahlung von mehreren großen Engagements. Auch 2015 verzeichneten die Märkte immer noch weniger Neuinvestitionen in Rollmaterial als vor der Wirtschaftskrise. Dies galt insbesondere für Europa, während in den USA eine Erholung der Güterwaggonbestellungen zu spüren war (unter anderem durch den nunmehr abgeschwächten Energieboom, der durch die Schieferölförderung mittels Fracking ausgelöst wurde). Der Jahresverlauf brachte einige größere Flotten- und Unternehmensverkäufe bei Vermietunternehmen, zum Teil um Mehrwerte zu realisieren, Strategieberichtigstellungen umzusetzen bzw. um Nachfolgeregelungen zu entscheiden. Vor diesem Hintergrund konzentrierten wir uns erneut auf Finanzierungen in den Primärmärkten. Eine Zweitmarkttransaktion wurde 2015 nicht abgeschlossen.

Wie im Vorjahr waren wir im Kreditgeschäft im Jahresverlauf ausschließlich mit erstrangig besicherten Engagements erfolgreich. Dabei arrangierten und beteiligten wir uns an bilateralen Krediten und größeren Kreditfazilitäten im Rahmen von Bankenclubs, schlossen Transaktionen (ohne Rückgriffsrecht) mit Zweckgesellschaften ab und strukturierten erfolgreich Lösungsansätze für Operating Leasing-Projekte. Bei Transaktionen ohne Rückgriffsrecht gingen wir implizit selbst Risiken hinsichtlich der finanzierten Fahrzeuge ein.

Bei allen Geschäften arbeiteten wir eng mit Land Transport Research zusammen und diskutierten gemeinsam die Wertentwicklungsprognose für die betreffenden Transportmittel, die spezifischen Eigenschaften des Fahrzeugtyps, die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation, künftige Marktbewegungen sowie externe Trends. Auch aufsichtsrechtliche Aspekte und erwartete Einflüsse technischer Veränderungen wurden in die Analyse einbezogen, da auch diese die potenziellen Wiederverkaufschancen am Sekundärmarkt und die künftigen Leasing-Raten beeinflussen.

Mit dem DVB Corporate Finance-Team konnten wir 2015 ein Mandat für ein M&A Advisory-Geschäft und eine Kapitalmarkttransaktion gewinnen.

Das Neugeschäftsvolumen beinhaltete 2015 mehrheitlich Transaktionen für Schienenfahrzeuge und nur ein neues Engagement für den schienen nahen Fahrzeugmarkt:

- Die Finanzierung neuer oder gebrauchter Güterwaggons und neuer Lokomotiven bildeten das Rückgrat des Schienenverkehrssegments. Güterwaggonfinanzierungen stellten strategiekonform mit 62,2% weiterhin den größten Anteil am Neugeschäftsvolumen von Land Transport Finance dar, gefolgt von Lokomotiv-Transaktionen mit 26,4%. Lediglich ein geringer Anteil des Neugeschäftsvolumens bezog sich auf Passagier-Triebfahrzeuge, was die hohe Bedeutung dieses Marktsegments im europäischen Schienenverkehr nicht adäquat widerspiegelt.
- Im Jahr 2015 haben wir ein größeres Portfolio von schienen nahen Verkehrsmitteln (Container-Chassis) in den USA refinanziert. Der Ausbau dieses Marktsektors soll das Land Transport Finance-Portfolio zwar weiter diversifizieren, jedoch sank der Anteil dieses Segments am Portfolio trotz Neugeschäfts wegen Amortisationen und vorzeitiger Rückzahlungen.

Zu den wesentlichen Transaktionen im Land Transport Finance im Jahr 2015 gehörten:

- Joint Arranger und Syndizierungsagent in einer Banken-Club-Transaktion für einen großen amerikanischen Vermieter von Güterwaggons. Mit dieser Dreijahres-Vorratskreditfazilität hat die Gesellschaft eine diversifizierte Flotte von 907 neuen Tank- und Schüttgutwaggons akquiriert. Die Transaktion erlaubte dem Kunden, seine Marktposition zu stärken und seine hochqualitative Flotte durch Neubauten zu vergrößern.
- Co-Arranger und Joint Lender in einer großvolumigen Refinanzierung und Erweiterungsfinanzierung für den größten nord-amerikanischen Vermieter von Container-Chassis. Die Laufzeit des objektbasierten Kredites beträgt fünf Jahre und erlaubte dem Kunden, einen wesentlichen Teil seines Container-Chassis-Portfolios umzuschichten und zu refinanzieren.
- Co-Arranger, Global Security Trustee und Joint Lender bei einem Tilgungsdarlehen unter Club-Banken für einen großen Waggonvermieter, der die anteilige Finanzierung für die Akquisition eines Mitbewerbers in Europa nutzte. Der Kunde konnte einen Teil des Teams übernehmen, über eine Einzweckgesellschaft die diversifizierte Flotte von ca. 2.000 Güterwaggons in seinen Wagenpark integrieren und seine Marktposition in einer Teilregion signifikant stärken.

Im Dezember 2015 hat das international renommierte Fachmagazin „Global Transport Finance“ unser Land Transport Finance-Team abermals mit der Auszeichnung „Rail Finance Deal of the Year (Europe)“ bedacht.

Die wichtigste Transaktion im Land Transport Finance 2015**Wichtigste Transaktion 2015**

Die 2006 von vier Gesellschaftern gegründete European Rail Rent (ERR) ist eine unabhängige Güterwaggon-Vermietgesellschaft; die Waggonbesitzgesellschaft hat ihren Sitz in Österreich, die Verwaltungsgesellschaft ihren Sitz in Deutschland. Als siebgrößte Gesellschaft in Europa ist ERR ein mittelgroßer Vermieter von Güterwaggonen. Das Unternehmen besitzt bzw. verwaltet eine stark diversifizierte Flotte von etwa 4.000 Wagen, die in weiten Teilen Europas eingesetzt wird. Das Durchschnittsalter des Waggonparks liegt deutlich unter dem europäischen Niveau.

Wegen langwieriger Rechtsstreitigkeiten mit erheblicher Einwirkung auf die finanzielle Lage, bat ERR unser Land Transport Finance-Team im Frühjahr 2015 um eine komplette Um- und Refinanzierung aller seiner Bankverbindlichkeiten. Damit wollte sich das Unternehmen zum einen kredittechnisch umfassend neu aufstellen und sich zum anderen operativ von finanzierungsbedingten Belastungen und Restriktionen befreien.

Für die Transaktion analysierten wir das Vermietportfolio und die entsprechenden Sicherheitenpositionen in einer Vielzahl von europäischen Jurisdiktionen umfassend. Neben einer Teilreorganisation der Eigentümerstruktur sowie einer Neubewertung der gesamten Waggonflotte konnten wir trotz des großen Zeitdrucks und umfangreicher multilateraler Verhandlungen im Juni 2015 sämtliche Bankverbindlichkeiten der österreichischen Gesellschaft mit einem erstrangig besicherten Tilgungsdarlehen in Höhe von 155 Mio € refinanzieren. Dieses Tilgungsdarlehen weist Charakteristika einer Rollmaterialfinanzierung ohne Rückgriffsrecht auf. Die DVB war alleiniger Underwriter der Syndizierungslinie, Security und Administrative Agent.

Mit dieser reinen Objektfinanzierung ermöglichte die Bank ERR eine positive Fortsetzung seiner Vermietungsaktivitäten und eine Ergebnisverbesserung bei deutlich reduzierter Verschuldung. Die Transaktion stellte erneut unsere besondere Expertise, unseren Marktüberblick und unsere Fähigkeit unter Beweis, mit unseren Kunden integrierte Lösungen in einem ambitionierten Zeitrahmen unter Wahrung der operativen Anforderungen umzusetzen.

Ergebnisanalyse

Unser Land Transport Finance erreichte ein sehr gutes Jahresergebnis 2015. In einem erneut herausfordernden Marktumfeld stiegen die Erträge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 13,8 % auf 27,2 Mio € (Vorjahr: 23,9 Mio €).

Der Zinsüberschuss lag bei 22,3 Mio € – ein Plus von 33,5 % gegenüber dem Vorjahr. Die durchschnittliche Brutto-Neugeschäftszinsmarge blieb stabil auf Vorjahresniveau (2015: 232 Basispunkte; 2014: 238 Basispunkte). Der Zinsüberschuss nach Risikovorsorge erhöhte sich um 31,3 % auf 21,8 Mio € (Vorjahr: 16,6 Mio €). Positiv hervorzuheben ist dabei, dass für Land Transport Finance nur minimale Risikovorsorge im Kreditgeschäft in Höhe von 0,4 Mio € gebildet werden musste. Im Allgemeinen sind die Transaktionsstrukturen bei Finanzierungen von Schienen-Transportmitteln wegen der relativ geringen Marktzyklizität mit weniger Risiken verbunden als Finanzierungen in anderen Transportsektoren. Der Bestand an Risikovorsorge im Land Transport Finance lag zum 31. Dezember 2015 daher bei minimalen 2,1 Mio € (Vorjahr: 1,9 Mio €).

Der Provisionsüberschuss ist wegen des allgemein im Markt fallenden Provisionsniveaus von 7,2 Mio € auf 5,2 Mio € gesunken.

Das Segmentergebnis vor Steuern belief sich auf 23,7 Mio € und lag damit um 18,5 % über dem Vorjahresniveau von 20,0 Mio €.

Auszug aus dem Segmentbericht für Land Transport Finance

Mio €	2015	2014	%
Zinsüberschuss	22,3	16,7	33,5
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-0,4	-0,1	-
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	21,8	16,6	31,3
Provisionsüberschuss	5,2	7,2	-27,8
Erträge			
(ohne IAS-39-Ergebnis)	27,2	23,9	13,8
Verwaltungsaufwendungen¹⁾	-3,5	-3,9	-10,3
Segmentergebnis vor Steuern	23,7	20,0	18,5

¹⁾ Den operativen Geschäftsbereichen der DVB werden nur diejenigen Kosten zugeordnet, für die sie unmittelbar verantwortlich sind. Allgemeine Betriebskosten wie Gemeinkosten oder (beispielsweise) IT-Kosten werden den operativen Geschäftsbereichen nicht belastet.

Risikomanagement

99,6 % des Land Transport Finance-Portfolios sind objektbesichert (Vorjahr: 99,3 %). Die sonstigen Sicherheiten von 0,1 % blieben unter dem Vorjahreswert, während das unbesicherte Geschäft mit 0,3 % unverändert auf Vorjahresniveau liegt. Die Risikosituation in unseren Zielmärkten Europa, Nordamerika und Australien hat sich 2015 nur geringfügig verändert.

Zu den grundlegenden Elementen unserer Arbeit gehört ein hohes Risikobewusstsein, sowohl beim Abschluss einer Transaktion als auch bei der Überwachung der Engagements. Alle Neuengagements werden im Rahmen eines maximal dreistufigen Kreditgenehmigungsprozesses umfassend hinsichtlich möglicher Risikofaktoren geprüft. In den wöchentlichen Sitzungen des Deal Committees erörtern das zuständige Vorstandsmitglied, das gesamte Land Transport Finance-Team, das Land Transport Credit-Team und Land Transport Research zunächst alle wesentlichen Geschäftsansätze. Geschäfte, die im Rahmen dieser Sitzungen grünes Licht erhalten, werden mit den Kunden weiter verhandelt und im Erfolgsfall dem Gesamtvorstand zur Genehmigung vorgelegt. Soweit die Kreditvergaberichtlinien von Land Transport Finance dies erfordern, bedarf eine neue Transaktion auch der Zustimmung des Kreditausschusses des Aufsichtsrats. Stets ist für alle Transaktionsentscheidungen ein unabhängiges Gutachten von Land Transport Research erforderlich.

Darüber hinaus wird – nach der Einbuchung von Neuengagements – das Portfolio laufend geprüft und nach Risikoklassen kategorisiert. Mithilfe des Frühwarnsystems wird das Portfolio in Phasen erhöhter Risikorelevanz analysiert und die einzelnen Engagements mit einer Ampelsystematik eingestuft; Engagements mit höherem Risiko werden auf die Closely Monitored List oder Early Warning List gesetzt, kritische Engagements auf die Watch List.

Wegen der inhärent höheren Stabilität der Landtransportmärkte gegenüber anderen Sektoren ist der Risikogehalt unseres Portfolios relativ gering. Dies zeigte sich auch im Jahr 2015.

- Dank der strikten und präventiven Risikokontrollmechanismen, der Marktverbesserungen bzw. wegen unseres bedachten Risikoappetits mussten wir nur wenige Kunden in höhere Risikogruppen einstufen. Die Risikostruktur des Portfolios hat sich geringfügig verbessert, die Anzahl der Closely-Monitored- und Watch-List-Transaktionen hat sich verringert.
- Zum Jahresende 2015 war nur eine geringe Risikovorsorge für die Engagements im Land Transport Finance notwendig.
- Wir behielten eine kleine Risikovorsorge für eine mittelgroße Transaktion bei, die für eine der weiter entfernten Obergesellschaften eines Kreditnehmers im Insolvenzverfahren in der Vergangenheit gebildet worden war. Unser Kreditnehmer hielt unverändert den vertraglichen Schuldendienst aufrecht. Daher sehen wir derzeit keinen Anlass für weitere Maßnahmen.

Land Transport Finance – Prognose

Marktprognose 2016

Die wichtigsten Landtransportmärkte der DVB dürften im Jahr 2016 leicht unterschiedliche Wachstumsraten aufweisen – dies legen die Wachstumsprognosen für die Zielregionen von Land Transport Finance und die Korrelation zwischen Fracht- und Fahrgastaufkommen auf der Schiene und der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nahe. Der Internationale Währungsfonds prognostiziert für den Euroraum ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 1,7 %, für die Schwellenmärkte innerhalb Europas 3,1 %, für Kanada 1,7 %, für Mexiko 2,6 % und für die USA ebenfalls 2,6 %. Die Reserve Bank of Australia rechnet mit 2 % bis 3 % für Australien. Jedoch kann aufgrund des möglichen weiteren Rückgangs der Kohle- und Rohölfördermengen, der fortgesetzten Tertiärisierung der Wirtschaft sowie der hohen Lagerbestände nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Anzahl der Waggonladungen in Nordamerika 2016 erneut rückläufig entwickelt. Grundsätzlich wird von Zuwächsen bei Transportpreisen, Leasingraten und der Auslastung ausgegangen. In allen drei geografischen Regionen wird der Schwerpunkt auf der Konsolidierung und einer verbesserten Auslastung liegen. Allerdings wird das Bahngeschäft für die meisten Betreiber in Europa ein Verlustbringer bleiben, während es sich in Australien und Nordamerika erneut als profitabel erweisen könnte.

Die Europäische Kommission rechnet in ihrem Referenz-Szenario für den Zeitraum 2010 bis 2030 mit einem jährlichen Anstieg der europäischen Logistik- und Gütertransportaktivität von 1,6 %. Für Europa prognostiziert Prograns für die Jahre 2015 bis 2050 eine Zunahme des Schienengüterverkehrs (gemessen in Tonnenkilometern) um jährlich 1,3 %. SCI Verkehr erwartet bis 2022 sogar nur 1,1 % Wachstum pro Jahr. Für den intermodalen Verkehr hat die Internationale Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße einen neutralen Geschäftsausblick veröffentlicht, der die Zeit bis zum 30. September 2016 abdeckt. Dennoch werden einige europäische Länder ihre maroden Bahnfrachtunternehmen (ganz oder teilweise) zum Verkauf anbieten. Unternehmensinformationen zufolge ist in Deutschland und der Slowakei aufgrund der Liberalisierung des Marktes mit einem sich verschärfenden Wettbewerb im Passagiermarkt zu rechnen. In Deutschland wird ein im liberalisierten Personenschienenverkehr aktives Unternehmen unter Verwendung von Crowdfunding-Mitteln gegründet – ein Novum im Schienenverkehr. Im Personen-

verkehr sorgen der wachsende Fernbusmarkt sowie die erweiterten Carpooling-Services voraussichtlich für erneuten Gegenwind. Abgesehen von Triebzügen dürften die Neuauslieferungen in Europa auch weiterhin sehr deutlich unter dem Ersatzbedarf liegen, da zunächst die Auslastung bestehender Fahrzeuge verbessert werden muss. Im Güterwaggonbereich werden sich die Investitionen in Europa auf Lärmschutzmaßnahmen konzentrieren, um den Eisenbahngesellschaften Geldstrafen zu ersparen.

Nachdem 2015 entsprechende Vorschriften erlassen wurden, dürfte der Fokus 2016 in Nordamerika auf der Nachrüstung, Umwidmung oder Verschrottung von Tankwaggonen für brennbare Flüssigkeiten sowie der Installation von Zugleitsystemen liegen. Die aufgrund der in den USA niedrigen Gaspreise eingeleiteten umfangreichen Investitionen der chemischen Industrie führen voraussichtlich zu einem erhöhten Transportaufkommen mittels Tankwaggonen. Um Marktanteile von GE zurückzuerobern, hat EMD die Einführung einer Diesellokomotive für den Frachtfernverkehr in Nordamerika angekündigt, die den Anforderungen des Emissionsstandards Tier 4 entspricht. Cummins wird eine bereits auf dem Markt eingeführte Lokomotive mit einer Hochleistungsmaschine testen, die ebenfalls den Emissionsstandard Tier 4 erfüllt. Im Gegensatz zu den Systemen von EMD und GE arbeitet das von Cummins entwickelte Verfahren jedoch mit einer Harnstoff-Nachbehandlung, was die als Class-I-Bahn eingestuften Betreibergesellschaften jedoch grundsätzlich vermeiden wollen, um die (mitunter erheblichen) Investitionen für die Harnstoff-Zusatzbehälter sowie die erforderliche Infrastruktur für die Harnstoff-Betankung zu umgehen.

In Australien ist die Entwicklung des Schienengüterverkehrs eng an die Kohle- und Eisenerzförderung gekoppelt, die größtenteils auf der Schiene von den Minen zu den Häfen transportiert wird. Das australische Bureau of Resource & Energy Economics prognostiziert für das laufende Geschäftsjahr, das am 30. Juni 2016 endet, ein Wachstum der Eisenerz-Förderung von 4,4 %, zu dem auch die im Dezember 2015 eröffnete Roy Hill Mine beitragen wird. Die Kohleförderung soll um 1,3 % zulegen. Das chinesisch-australische Freihandelsabkommen und der schwache Australische Dollar werden sicherlich zu einer Stimulierung der Exporte beitragen, obgleich sich das Wachstum der chinesischen Rohstoffnachfrage verlangsamt. Das Wachstum des intermodalen Schienenverkehrs dürfte von den geplanten Kurzstrecken-Projekten und der positiven Entwicklung des Bruttoinlandsprodukt profitieren.

Portfolioprognose 2016

Structured Asset Lending bleibt unverändert unser Kerngeschäft. So starten wir in allen unseren Kernmärkten mit einer zufriedenstellenden Transaktionspipeline in das Jahr 2016 und rechnen mit einer positiven Geschäftsentwicklung. Gleichzeitig erwarten wir einige Herausforderungen: Zum einen bewegt sich die Investitionsneigung für neues Rollmaterial in den meisten Landtransportsegmenten nach wie vor nicht auf Vorkrisenniveau; zum anderen ist die Bereitschaft immer noch sehr hoch, bestehende Finanzierungen mithilfe der in den Finanzmärkten stark verbilligten Liquidität zu refinanzieren.

Wir gehen davon aus, dass die folgenden Trends die Landtransport-Finanzierungsmärkte 2016 bestimmen werden:

- Nachfrage nach Objektfinanzierungen wird in Europa vor allem bei Güterwagen und Lokomotiven bestehen; langfristige Finanzierungen für Passagiertriebzüge werden vermehrt durch neue Finanzierungsmodelle unter Einbindung der öffentlichen Hand erfolgen.
- In Nordamerika wird der Bedarf an Neuanschaffungen von Güterwaggons im Durchschnitt eher nicht steigen. Refinanzierungen von bestehenden Flotten bzw. einzelne Nischentransaktionen werden den Markt bestimmen.
- In Australien erwarten wir erneut eine schwache Nachfrage nach neuen Schüttgut-Güterwagen; Investitionschancen bestehen zum Beispiel für moderne Lokomotiven und neue Spezialgüterwagen.
- Darüber hinaus sehen wir gute Chancen für Beratungsmandate und zunehmend für Kapitalmarkttransaktionen.

Der weiteren Entwicklung unseres qualitativ hochwertigen Portfolios sehen wir generell optimistisch entgegen. Der Schienenfahrzeugsektor wird 2016 erneut die stärkste Säule des Bereiches bleiben. Auch für die Folgejahre erwarten wir in diesem Segment strategisch wichtige Transaktionen.

Trotz des schwachen Rohstoffmarktes und der in einigen Märkten andauernden Konjunkturschwäche gehen wir von nicht deutlich erhöhten Risiken für unser Portfolio aus. Grundsätzlich stützt die vorhandene langfristige Stabilität der Landtransportbranche unser Geschäft. Das Portfoliomanagement bleibt eine vorrangige Aufgabe und unsere strikte Risikoanalyse behalten wir bei: So wollen wir möglichst solche Risiken vermeiden, die aufgrund der mittlerweile auch in den Landtransportmärkten steigenden Zyklizität und aufgrund makroökonomischer Veränderungen auftreten. Wir erwarten, dass sich die Struktur unseres Portfolios auch 2016 nach Regionen, Kunden und Marktsegmenten kontinuierlich und auf dem Niveau der aktuellen Diversifizierung entwickeln wird. Die sowohl in Europa, Nordamerika und Australien bestehenden, relativ moderaten Konjunkturaussichten stimmen uns zuversichtlich, dass wir die internationalen Portfolioanteile ausbauen können.

Die Finanzierungen und andere Dienstleistungen unserer Land Transport Finance-Plattform werden auch im Prognosezeitraum gefragt sein. Unsere langfristigen Kundenbeziehungen erweisen sich für unser Geschäft immer wieder als sehr tragfähig. Wir genießen einen ausgezeichneten Ruf im Markt, werden immer wieder als Referenzbank genannt und konzentrieren uns unverändert auf unser Kerngeschäft. Gerade in schwierigen Zeiten sind diese Faktoren immens wichtig. Wir sind daher überzeugt, unsere führende Marktposition auch 2016 halten zu können.

Die Expertise und Erfahrung der DVB als Arranger und Konsorte gibt unseren Kunden die Sicherheit, dass Mittel zur Finanzierung ihrer Projekte bereitstehen. Für Beziehungen zu anderen Finanzinstituten sowie Weiterplatzierungen zeichnet das Team Financial Institutions and Syndications verantwortlich. Es konnte 2015 erneut für alle Transport Finance-Bereiche der DVB die erforderlichen Fremdkapitalfinanzierungen für eine Reihe von Transaktionen sicherstellen.

Financial Institutions and Syndications – Marktanalyse

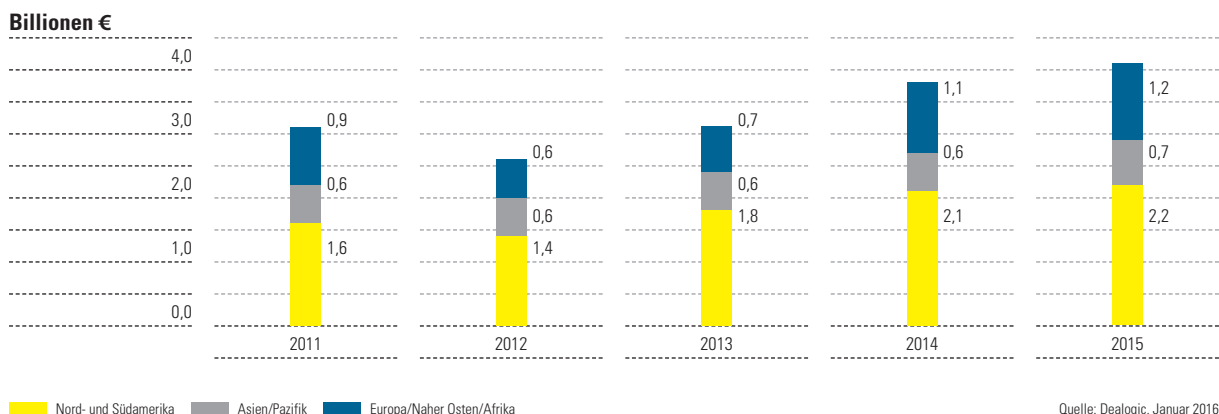
Das weltweit syndizierte Kreditvolumen stieg im Jahresverlauf 2015 um 7,9 % – von 3,8 Bill € auf 4,1 Bill €. Den stärksten Anstieg verzeichnete mit 16,7 % die Region Asien/Pazifik: Dort belief sich das syndizierte Kreditvolumen auf insgesamt 0,7 Bill € (Vorjahr: 0,6 Bill €). In Europa, dem Nahen Osten und Afrika stieg es um 9,1 % auf 1,2 Bill € (Vorjahr: 1,1 Bill €), in Nord- und Südamerika um 4,8 % auf 2,2 Bill € (Vorjahr: 2,1 Bill €). ¹

In der Transportfinanzierungsbranche (einschließlich Schiffs-, Flugzeug-, Offshore- und Eisenbahnfinanzierungen) wuchs das Syndizierungsvolumen 2015 um 19,5 % und erreichte damit 71,6 Mrd € (Vorjahr: 59,9 Mrd €). Ein wesentlicher Teil dieses Anstiegs ist auf die Abwertung des Euro zurückzuführen. Aufgrund des unsicheren globalen Umfelds waren die quantitativen Lockerungsmaßnahmen der Europäischen Zentralbank ein wichtiger Einflussfaktor für die Kursentwicklung der Einheitswährung, die gegenüber dem Dollar bis Jahresende 2015 um 10,3 % an Wert verlor. Der Euro/US-Dollar-Kurs sank von 1,214 USD je Euro auf 1,089 USD je Euro.

Das globale Umfeld der Finanzmärkte war 2015 generell von erhöhten Kosten für US-Dollar-Liquidität und dem anhaltenden Abwärtstrend des Rohölpreises geprägt. Vor diesem Hintergrund blieben insbesondere US-amerikanische Banken (die weiterhin von geringeren Finanzierungskosten für US-Dollar profitieren) und chinesische Banken (die davon profitierten, dass Anleger in den letzten sechs bis neun Monaten erhebliche Renminbi-Beträge in US-Dollar umgewandelt und bei chinesischen Banken platziert hatten) in den Transportfinanzierungsmärkten aktiv, gingen bei stark risikobehafteten Geschäften jedoch selektiver vor. Finanzinstitute mit Schiffs- und Flugzeugaktivitäten im asiatisch-pazifischen Raum konnten ihr Wachstum dank aktiver Bemühungen vor Ort bei der Anbahnung von Geschäften und dank der Erschließung neuer Finanzierungsquellen ausbauen.

In der Flugzeugfinanzierung hielt der Wettbewerbsdruck 2015 an und für Spitzenadressen stand ausreichend Liquidität bereit. Die Finanzierung neuer Flugzeuge wurde darüber hinaus auch durch einen aktiven Markt für Asset Backed Securities unterstützt. In den USA konnten dank günstiger Finanzierungen und einer günstigen Einschätzung für liquide Luftfahrt-Assets wettbewerbsfähige Konditionen bei bonitätsstarken und erstklassigen Leasing- und Fluggesellschaften erzielt werden, was die positive Grundeinstellung gegenüber der Luftfahrtbranche weltweit weiter verstärkte. In der Region des Golf-Kooperationsrats (GCC) verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum. Die Banken in der Region sahen sich mit der Verknappung des US-Dollars konfrontiert und mussten ihre Kreditvergabe einschränken. In der Folge stiegen die Zinsen. Darüber hinaus sind die Finanzinstitute der GCC-Region stärker kreditorientiert und konzentrieren sich im Luftverkehr deshalb auf erstklassige Fluggesellschaften und Billiganbieter mit soliden Ergebnissen. Einige Finanzinstitute haben damit begonnen, attraktive Geschäftschancen im Aus-

¹ Weltweit syndiziertes Kreditvolumen pro Jahr



land zu verfolgen, während sie sich im Inland bei nachrangigen Finanzierungen engagierten. Für ausgewählte Flugzeugtypen wie den A380 wurden gegen Jahresende höhere Konditionen verlangt. Der Schwerpunkt der meisten Kapitalgeber lag auf schnell veräußerbaren Narrowbody-Maschinen.

Die Schifffahrts- und Offshore-Märkte blieben schwierig. Insbesondere auf den Massengutfrachter- und Offshore-Märkten zog der Kreditbereich wenig zusätzliche Liquidität an. Bei ungenutzten Offshore-Schiffen, die (im Vergleich zur Schifffahrtsbranche allgemein) hohe Stilllegungskosten verursachen, könnte es 2016 zu Notverkäufen von Assets oder Krediten kommen – mit entsprechenden Abschlägen. Der chinesische Markt zeigte sich dynamisch: Die Banken standen weiter im Wettbewerb um inländische Kunden und erweiterten ihre Shipping-Bücher. Die US-Dollar-Liquidität für Offshore-Geschäfte blieb jedoch begrenzt. Die im Schifffahrtsbereich engagierten Banken achteten sehr genau auf die Bonität. Sofern sie Objektrisiken eingingen, legten sie großen Wert auf den Risikoausgleich, etwa durch Rückgriffsrechte oder den Einsatz von Asset-Pools mit mehreren Leasingnehmern.

Anspruchsvolle Bankenregulierung und hohe Anforderungen an die Kernkapitalquoten sollen auf den skandinavischen Schifffahrts- und Offshore-Märkten gewährleisten, dass die skandinavischen Banken den strengerem Überprüfungen der Regulierungsbehörden in naher Zukunft gewachsen sind. Zahlreiche Institute konzentrieren sich wieder auf qualitativ hochwertige Engagements. Damit steht außerhalb des Topkundensegments weniger Liquidität zur Verfügung. Unter dem Wettbewerbsdruck von Kreditgebern aus den USA konnten einige wenige europäische Institute immer noch niedrigere Refinanzierungskosten erzielen bzw. auf US-Dollar-Einlagen von regionalen skandinavischen Banken zurückgreifen. Der Wettbewerb um die besten Adressen sorgte für attraktive Kreditkonditionen.

Im Eisenbahnsektor bestand ein Liquiditätsüberschuss. Zwar blieben die europäischen Kapitalgeber bei Geschäften mit beschränkten Rückgriffsrechten und bei objektbesicherten Schienenverkehrs-Transaktionen vergleichsweise zurückhaltend, doch zeigten die meisten ein gesteigertes Interesse an Geschäften mit (quasi-)öffentlichen Finanzierungsstrukturen (z. B. Initiativen im europäischen Schienenpersonenverkehr) oder stärkerem Unternehmensbezug (z. B. bilanzwirksamen Finanzierungen oder größeren Portfolio-Deals). Darüber hinaus war der Finanzierungsmarkt auch durch Kapitalmarktprodukte und durch objektbesicherte Finanzierungen geprägt (besonders in den USA). Am stark auf öffentliche Finanzierungen und Corporate Lending ausgerichteten australischen Markt kam es aufgrund der fallenden Rohstoffpreise zu wirtschaftlichen Turbulenzen – 2015 war somit kein gutes Jahr für Investitionen in neues Rollmaterial.

Financial Institutions and Syndications – Strategische Positionierung

Unsere Kompetenz und Erfahrung als Arranger und Konsorte gibt unseren Kunden die Sicherheit, dass Mittel zur Finanzierung ihrer Projekte bereitstehen. Wir unterstützen die vier Transport Finance-Bereiche der DVB dabei durch die weltweite Beschaffung von nicht-öffentlichen Mezzanine- und Fremdfinanzierungen.

Hauptfaktoren der erfolgreichen Strategie von Financial Institutions and Syndications im Konsortialgeschäft sind:

- Zentrale Steuerung der Marktabdeckung und Koordinierung bestehender und neuer Geschäftsbeziehungen mit Finanzinstituten rund um den Globus
- Entwicklung und Pflege eines soliden Verständnisses der Risikoneigung und der Anforderungen eines jeden Finanzinstituts
- Sicherstellung der engen Zusammenarbeit mit dem globalen Transport Finance-Netzwerk und den DVB-eigenen Research- und Advisory-Teams
- Wettbewerbsfähige Preisgestaltung auf Basis aktueller Informationen, Zugang zu weltweiten Netzwerken und Ad-hoc-Analysen
- Wirkungsvolle Steuerung des Konsortialprozesses sowie individuelles, maßgeschneidertes Vorgehen gegenüber den teilnehmenden Partnern
- Kenntnis der großen volkswirtschaftlichen Zusammenhänge sowie deren Einflüsse auf die Transportfinanzierung
- Verantwortung für die weltweite Anbahnung und Koordinierung von Exportkrediten (hauptsächlich im maritimen Bereich)

Der Vorstand der DVB hat im November 2015 beschlossen, die Marketingaktivitäten der ITF Suisse für vorrangig besicherte Konsortialkredite im internationalen Bankenmarkt einzustellen. In Zukunft wird daher das Team von Financial Institutions and Syndications die zentrale Anlaufstelle für sämtliche Sekundärmarktgeschäfte und Portfoliogelegenheiten sein und dabei alle Transportmärkte abdecken. Mit einem etablierten weltweiten Netzwerk an Partnerbanken im Hintergrund ist das Team die erste Adresse für Finanzinstitute auf der Suche nach Anlagechancen im Transportsektor. Gleichzeitig erhalten diese Institute einen Zugang zu den übrigen Produkten und Dienstleistungen der DVB.

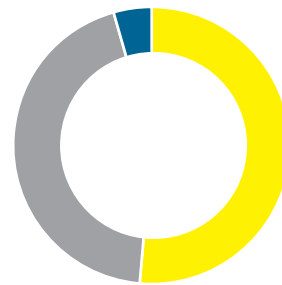
Financial Institutions and Syndications – Portfolioanalyse

Auch im Jahr 2015 konnte Financial Institutions and Syndications in der Verkehrsbranche erfahrene, internationale Banken zusammenbringen und neue Beziehungen zu weiteren Finanzinstituten aufbauen. So war das Team in der Lage, 2015 ein Gesamtvolumen von 628,8 Mio € weiterzuplatzieren – ein Rückgang von 36,3 % verglichen zum Vorjahresvolumen von 987,5 Mio €, in dem eine größere durch Exportkredite abgesicherte Transaktion enthalten war. Der Rückgang ist auf das schwierige Marktumfeld im Schifffahrts- und Offshore-Geschäft zurückzuführen. Insbesondere dem Kreditsegment des Offshore-Bereichs floss nur wenig zusätzliche Liquidität zu. Obwohl sich die Kreditvolumina rückläufig entwickelten, blieb das Team sehr aktiv und bearbeitete 17 Transaktionen (Vorjahr: 12 Transaktionen).

Im Luftverkehr gelang Financial Institutions and Syndications 2015 die Syndizierung sowohl von Operating Leases als auch von klassischen Krediten für Fluggesellschaften. Wie im Vorjahr bestanden diese Geschäfte hauptsächlich aus Club Deals und Post-Closing-Syndizierungen zur Unterstützung der Engagementsteuerung und der opportunistischen Weiterplatzierung. Darüber hinaus realisierte Financial Institutions and Syndications Fremdkapitalfinanzierungen und platzierte Engagement-Anteile für Aviation Finance; mit einem Anteil von 51,5 % am gesamten Weiterplatzierungsvolumen der DVB entfiel ein deutlich größerer Anteil auf Aviation Finance als im Vorjahr (24,4 %).

Die Bereiche Shipping Finance und Offshore Finance konnten bei der Koordinierung und Strukturierung von Geschäften ebenfalls auf die Unterstützung von Financial Institutions and Syndications zählen. Vom gesamten Weiterplatzierungsvolumen der DVB entfielen 2015 44,1 % bzw. 4,4 % auf Schifffahrts- bzw. Offshore-Transaktionen. Bei der Mehrzahl dieser Transaktionen handelte es sich um Club Deals mit unseren Partnerbanken. Die 2015 eingetretene Verlagerung zwischen den Geschäftsbereichen spiegelt deutlich die Stimmung auf den Märkten wider. Auch dort erfreuen sich Aviation-Transaktionen größerer Beliebtheit als Shipping- oder Offshore-Deals. ①

① Gesamtes Weiterplatzierungsvolumen nach Geschäftsbereichen



Aviation Finance 51,5 %

Shipping Finance 44,1 %

Offshore Finance 4,4 %

Financial Institutions and Syndications – Markt- und Portfolioprognose 2016

Die meisten Banken dürften 2016 aufgrund wachsender Unsicherheiten auf den Finanzmärkten mit weiterhin steigenden Liquiditätskosten zu kämpfen haben. Weltweit zeigt sich in allen Branchen ein Trend, bei dem sich Banken auf Unternehmens- bzw. Kreditrisiken fokussieren. In der Schifffahrtsbranche wie auch im Luftverkehr gibt es nur noch wenige echte Objektfinanzierer. Daneben sind erste Anzeichen für eine Verknappung von Kreditmitteln zu beobachten – teilweise aufgrund der steigenden Refinanzierungskosten in US-Dollar. Banken dürften sich insgesamt zurückhaltender und vorsichtiger positionieren als 2015.

Die Aufwertung des US-Dollar und/oder die Abwertung anderer Währungen hat bei den meisten Banken in Europa, Japan und China zu höheren Finanzierungskosten geführt (ausgenommen die Banken Taiwans und Hongkongs, die hohe (vorzeitige) Rückzahlungen auf in US-Dollar denominierte Kredite zu verbuchen hatten). Die meisten chinesischen Kreditnehmer bevorzugen mittlerweile Transaktionen in Renminbi, um die sich aus der Abwertung der Währung gegenüber dem US-Dollar ergebenden Vorteile nutzen zu können. Ob sich dieser Trend fortsetzt, hängt von der weiteren Entwicklung des Dollars ab. Die Stärke des Dollar gegenüber anderen Währungen ist für Banken, die im US-Dollar-Raum agieren, grundsätzlich positiv, doch auch ihre Finanzierungskosten sind gegen gestresste Märkte nicht immun.

Für den Luftverkehrssektor sind Banken dagegen weiterhin optimistisch gestimmt. Damit wird ausreichend Liquidität über Bankkredite und die Kapitalmärkte bereitstehen – dies gilt besonders, da zahlreiche Fluggesellschaften und Leasingfirmen vom niedrigen Rohölpreis profitieren und gute Ergebnisse vorlegen dürften. Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei erstklassigen Fluggesellschaften und Leasinggebern mit einer Verschärfung des Wettbewerbs in Form von höheren Beleihungsausläufen, lockereren Kreditaufgaben und günstigeren Konditionen. Jedoch werden sich die meisten Banken weiterhin auf Adressen mit Spitzenbonität, auf neue, schnell veräußerbare Maschinen sowie auf Strukturen mit vollständiger Auszahlung und – zu einem gewissen Grad – Schlussraten mit Rückgriffsrecht konzentrieren. Nur wenige Banken dürften in der Lage sein, Transaktionen ohne Rückgriffsrechte für weniger schnell veräußerbare/ältere Maschinen in Erwägung zu ziehen.

Während das Interesse an der Luftfahrtbranche ungebrochen scheint, durchleben die Schifffahrts- und Offshore-Segmente derzeit mit die schwersten Zeiten seit den 1980er Jahren. Angesichts der sehr geringen Mittelzuflüsse bei Fremdfinanzierungen im Shipping- und Offshore-Bereich ist die Kreditvergabe der Banken defensiv und auf bestehende Kreditnehmer ausgerichtet. Neue Adressen werden nur ungerne akzeptiert, was insbesondere auf Transaktionen zutrifft, die mit Private Equity gesichert sind. 2016 werden Banken zurückhaltender vorgehen und die Kreditvergabe in der Schifffahrt (Massengut- und Containerschiffe) sowie im Offshore-Bereich eingeschränkt bleiben – insbesondere, da die meisten Banken mit der Steuerung, Platzierung und/oder Restrukturierung ihrer bestehenden Shipping- und Offshore-Portfolios beschäftigt sind.

Im Schienenverkehr erwartet die DVB 2016 zusätzliche Geschäftschancen. Einige Adressen erkennen in dem Sektor eine stabile Anlagechance und könnten sich somit zum Ausbau ihrer Engagements entschließen, um ihre bestehenden Asset-Klassen und Portfolios zu diversifizieren. Wir rechnen damit, dass Versicherungen auch weiterhin „Bankgeschäfte“ in ihre Anlageportfolios aufnehmen. Im US-Schienenverkehr konnten wir eine Reihe neuer Kapitalgeber beobachten, woraus sich eine Nachfrage nach Bankfinanzierungen ergeben könnte. Aufgrund der unsicheren Entwicklung der Kapazitäten bei Bankkrediten dürfte die Liquidität ein höheres Niveau erreichen als 2015. Zudem gehen wir davon aus, dass hier auch die Kapitalmärkte zur Verfügung stehen und somit zusätzliche Liquidität für die Finanzierung schienenengebundener Assets bereitstellen werden (einschließlich forderungsbesicherter Wertpapiere). Die Liquidität wird sich auf Transaktionen konzentrieren, bei denen jüngere Vermögenswerte, größere Portfolios, starke Leasinggeber sowie die öffentliche Hand als Darlehensnehmer im Zentrum stehen. Einige Anbieter bzw. Länder werden ihren Schwerpunkt auf den Inlandsmarkt legen.

Das Team von Financial Institutions and Syndications rechnet mit einer Zunahme der Transaktionen im Aviation Finance und – in geringerem Maße – im Land Transport Finance. Der Anteil beider Segmente an unserem Portfolio dürfte dabei analog zur Beliebtheit der ihnen zugrunde liegenden Transportmittel als alternative Anlageformen wachsen. Für das Geschäftsfeld Aviation Finance rechnen wir mit einer erhöhten Aktivität im amerikanischen Raum und insbesondere auch in der Region Asien/Pazifik. Die mit Aviation Finance und Land Transport Finance erzielten Portfoliozuwächse dürften ausreichen, um die schwache Entwicklung der Shipping- und Offshore-Transaktionen auszugleichen. Der Eintritt neuer Investoren in den Luftverkehrsmarkt bietet uns eine gute Gelegenheit, unsere Expertise an der Seite von anderen DVB-Teams bei Flugzeugfinanzierungen unter Beweis zu stellen.

DVB Corporate Finance (DVBCF) ist ein eigenständiges Investment-Banking-Franchise innerhalb der DVB, das Firmenkunden weltweit erstklassige Beratungs- und Finanzierungsdienstleistungen bietet. Als unabhängiger Finanzberater stellt DVBCF für seine Kunden ein vollständiges Sortiment an Finanzprodukten bereit: Corporate Advisory, Mergers & Acquisitions, Equity & Debt Capital Markets und Structured Asset Finance.

Basis unserer Dienstleistungen sind langfristige Kundenbeziehungen, profunde Sachkenntnis in allen Transportsektoren und hohe fachliche Kompetenz. Diese Stärken bündeln wir mit dem Ziel, ganzheitliche und individuelle Lösungen für unsere Kunden zu entwickeln. Das Team besteht aus versierten Fachleuten mit umfassender Erfahrung in unterschiedlichen Bereichen – darunter führende Investmentbanken ebenso wie kleine Spezialbanken. Es hat seine Büros in New York, London und Oslo und kann damit die Nähe zu den Branchengrößen als Vorteil für sich verbuchen. Zu unseren Kunden zählen neben internationalen Konzernen auch institutionelle Anleger (einschließlich Private-Equity-Firmen und Hedgefonds).

Corporate Finance – Marktanalyse

Mergers & Acquisitions (M&A)

Durch das anhaltend niedrige Zinsniveau, einem Ölpreis auf Rekordtief und mit Sparmaßnahmen ist es vielen Unternehmen gelungen, erhebliche Barreserven aufzubauen. Mit diesen haben sie sich auf die Suche nach durch Fusionen und Übernahmen realisierbare Wachstumschancen und Synergiepotenziale begeben – und so die weltweiten M&A-Aktivitäten 2015 auf ein neues Rekordhoch getrieben. Im Transportsektor und hier insbesondere in der Schifffahrt fielen die Konsolidierungen moderat aus, zumal sich das Marktumfeld weiter verschlechterte und Unternehmen sich darauf fokussierten, ihr Kerngeschäft zu stärken und ihre Betriebskosten zu senken.

Das weltweite M&A-Volumen belief sich 2015 auf 4,7 Bill € und stieg damit im Vergleich zum Vorjahr (3,4 Bill €) um 38,2%. Damit knackte der Jahreswert erstmals die Marke von 4 Bill €. Die entscheidenden Impulse gingen dabei von 69 Transaktionen mit einem Wert von über 9 Mrd € aus, die sich zusammen auf mehr als 1,7 Bill € summierten. 14,5% des gesamten Transaktionsvolumens entfielen auf den Gesundheitssektor, dicht gefolgt von Technologieunternehmen mit 14,3%. Im Transportwesen schlossen sich unter anderem im Januar die chilenische Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) und das Containergeschäft von Hapag-Lloyd zum viertgrößten Container-Linienbetreiber der Welt zusammen. Im Oktober gaben die beiden größten chinesischen Schifffahrtsgesellschaften COSCO und CSCL Verhandlungen im fortgeschrittenen Stadium über einen Zusammenschluss ihrer Containerlinien bekannt. Eine Genehmigung der Fusion gilt als wahrscheinlich.

Unternehmensanleihen

2015 belasteten eine deutlich höhere Risikoaversion und Volatilität den Markt für Unternehmensanleihen. Er verschlechterte sich insbesondere ab Mai, als der Ölpreis über einen längeren Zeitraum an Boden verlor, die chinesische Wirtschaft Signale einer Abkühlung aussandte und auch die geopolitische Lage angespannt war. Darauf reagierten Investoren mit erhöhter Vorsicht und Selektivität. Der marktweite US-Dollar-High-Yield-Index (und der entsprechende Renditeaufschlag) beendeten das Jahr 200 Basispunkte über dem Vorjahresniveau bei 9,25% bzw. 750 Basispunkten. Das Emissionsvolumen auf US-Dollar lauter Hochzinsanleihen ging um 23% zurück, das von in anderen Währungen begebener Anleihen um 33%, ausgehend vom 2014 verzeichneten Rekordhoch. Zwar sind vor allem die ausbleibenden Platzierungen aus dem Öl- und Gas- sowie aus dem Rohstoffsektor für diesen Rückgang verantwortlich, allerdings hatten alle Emittenten aus dem mittleren Marktsegment Schwierigkeiten, sich am Markt zu finanzieren. Die Lage war zuletzt 2011 ähnlich angespannt.

Der Transportsektor war an den Fremdkapitalmärkten weiterhin aktiv, wobei die Transaktionsstrukturen zunehmend die Präferenz der Anleger für qualitativ hochwertige, bekannte Emittenten und Strukturen mit Bonitätsverbesserung widerspiegeln. Hierzu gehören Schuldverschreibungen mit Exportkreditversicherungen, Enhanced Equipment Trust Certificates und besicherte Privatplatzierungen. Einige Transaktionen machen dies beispielhaft deutlich, darunter die Emissionen unbesicherter Anleihen von AP Moeller-Maersk, CMA-CGM, Golar LNG, Stolt-Nielsen und Teekay in der Seeschifffahrt; Noble Holdings und Ensco im Offshore-Geschäft; Deutsche Lufthansa, Norwegian Air Shuttle und AerCap in der Luftfahrt; sowie die eifrige Emissionstätigkeit von Leasingnehmern mit Investment-Grade-Rating aus dem Bahn- und Schienenfahrzeuggeschäft. **1**

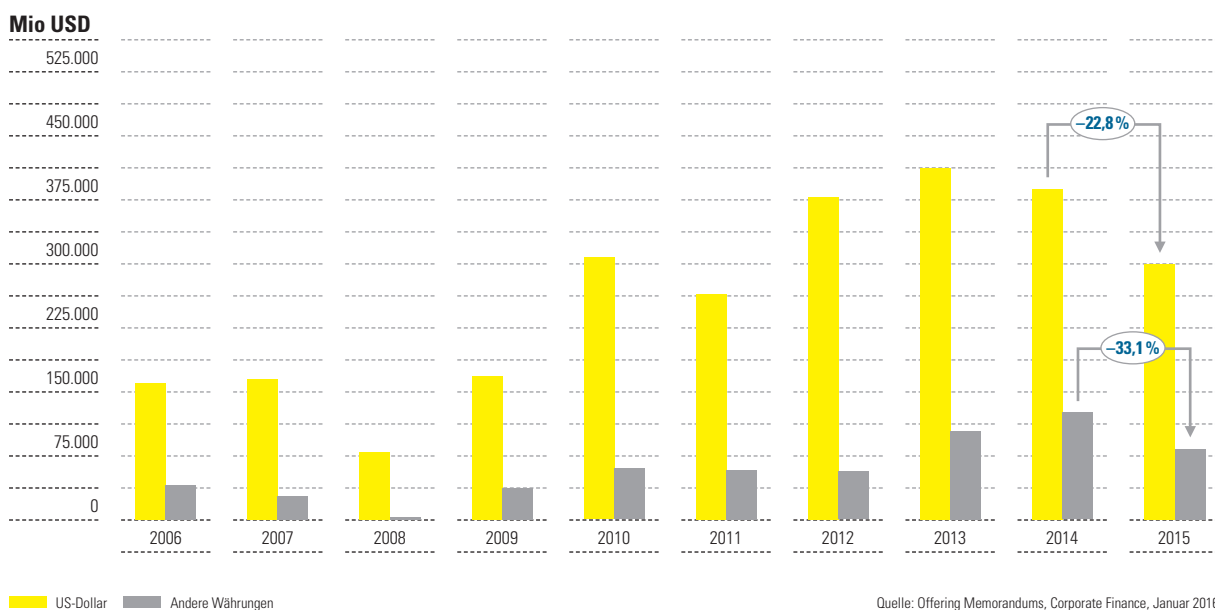
Verbriefungsmarkt

Verbriefungen, auch als Asset Backed Securities oder „ABS“ bezeichnet, sind eine Form der strukturierten Asset-Finanzierung ohne Rückgriffsrechte, bei der Vermögenswerte sowie die entsprechenden Cashflows zu marktgängigen Wertpapieren gebündelt werden. Zu den wichtigsten Eigenschaften von ABS zählen der Insolvenzschutz sowie die Tatsache, dass Rückzahlungen ausschließlich aus den zugrunde liegenden Assets (bzw. deren Cashflows) generiert werden. Seit dem Tiefstand der Rezessionsjahre 2007 bis 2009 erfreuen sich ABS, die durch Flugzeuge, Container oder Schienenfahrzeuge besichert sind, eines stetigen Zulaufs. Zu verdanken ist dies der starken Performance der Basiswerte und der Verbesserung der Branchenkennzahlen.

Aus Anlegersicht bieten Verbriefungen auf Basis betrieblicher Vermögenswerte aus dem Transportbereich mehr Sicherheit in Bezug auf das Risiko vorzeitiger Rückzahlungen sowie eine stabilere durchschnittliche Lebensdauer. Des Weiteren ermöglichen sie ihnen, ihre Anlagen stärker zu diversifizieren – weg von den herkömmlichen Verbriefungen von Konsumentenkrediten, die im Mittelpunkt der Finanzkrise standen. Aus Sicht der Eigner von Transportmitteln kann der ABS-Markt eine effiziente und kostengünstige Finanzierungsalternative zu den üblichen Kreditprodukten sein und zu einer ausgewogeneren Aktiv-Passiv-Steuerung beitragen.

Trotz allgemeiner Zinsvolatilität blieb die Emissionstätigkeit von ABS auf Basis betrieblicher Vermögenswerte 2015 solide, wenn auch leicht unter dem Vorjahresniveau, dem höchsten Volumen seit der Finanzkrise. Der größte Teil der Emissionen kam aus dem stark wachsenden Luftfahrtsektor, der sein Volumen gegenüber den letzten zwei Jahren mehr als verdoppeln konnte und mit 3,4 Mrd € 71 % des Gesamtemissionsvolumens ausmachte. Die Emissionen im Schienenfahrzeugsektor stiegen ebenfalls, wenn auch nur leicht. Das Volumen im Containersektor fiel erheblich niedriger aus, da die Leasinggeber den schwachen Welthandel und die Rohstoffpreise zum Anlass nahmen, ihr Portfoliowachstum zu verlangsamen. Die Spreads von ABS auf Basis betrieblicher Vermögenswerte zogen gegen Ende des Jahres 2015 leicht an, allerdings deutlich weniger als am Gesamtmarkt. Die Gründe für diese Entwicklung sind eher in der Einengung der Swap-Spreads zu suchen als in einer Veränderung der weiterhin positiven fundamentalen Kreditkennzahlen.

1 Historische Emmisionsvolumina bei Hochzinsanleihen



Sowohl Newcomer als auch bekannte Emittenten konnten erfolgreiche Transaktionen über alle Transportsektoren hinweg vermelden, darunter: eine durch Flugzeuge besicherte Erstemission der von der DVB verwalteten Deucalion Limited und Chinas BOC Aviation, ein innovatives Angebot von Castlake L.P. zur Finanzierung von Verkehrs-, Regional- und Frachtflugzeugen und Turboprops, eine Container-Emission von Buss Global sowie die Rückkehr an den Markt von American Railcar Industries. ①

Eigenkapitalmärkte

Der S&P 500 Index schloss das volatile Jahr 2015 mit leichten Verlusten ab. Für dieses Ergebnis sind zahlreiche Faktoren verantwortlich, darunter ein weiterer Verfall des Ölpreises, die anhaltende Stärke des US-Dollar, das schwache Wachstum der Weltwirtschaft und die Abwertung der chinesischen Währung. Nachdem der Ölpreis bereits 2014 um 45 % gefallen war, ging er 2015 nochmals um 30 % auf rund 32 € pro Barrel zurück und ließ Aktien mit Energie- und Gasbezug regelrecht abstürzen. Nach zwei erfolgreichen Jahren erwies sich der Markt für Börsengänge (IPOs) 2015 als Enttäuschung und brach auf ein Sechsjahrestief ein. Hatte das IPO-Volumen 2014 noch bei 79 Mrd € gelegen, brachten die 169 Börsengänge im Jahr 2015 lediglich 27 Mrd € ein, was vor allem an der schlechten Entwicklung der IPOs aus den letzten zwölf Monaten lag. Auch die Zunahme von Fusionen, Übernahmen und außerbörslichen Transaktionen spielte eine Rolle. Besonders Technologie-Unternehmen, die in den vergangenen Jahren einen Großteil des IPO-Volumens generiert hatten, fielen am Markt durch Abwesenheit auf.

Für Unternehmen im Schifffahrts- und Offshore-Bereich wurde der Zugang zu den Eigenkapitalmärkten 2015 zu einer echten Herausforderung und die Zahl erfolgreicher Börsengänge und Folgeplatzierungen aus dieser Branche war entsprechend gering. Euronav und Gener8, beides auf Tanker spezialisierte Schifffahrtsunternehmen, schafften den Gang an die Börse, wobei der Ausgabepreis der Gener8-Aktie deutlich unter der ursprünglichen Zielspanne lag. Beide verzeichneten nach der Erstnotiz Kursverluste. Auch in anderen Schifffahrtssegmenten, beispielsweise

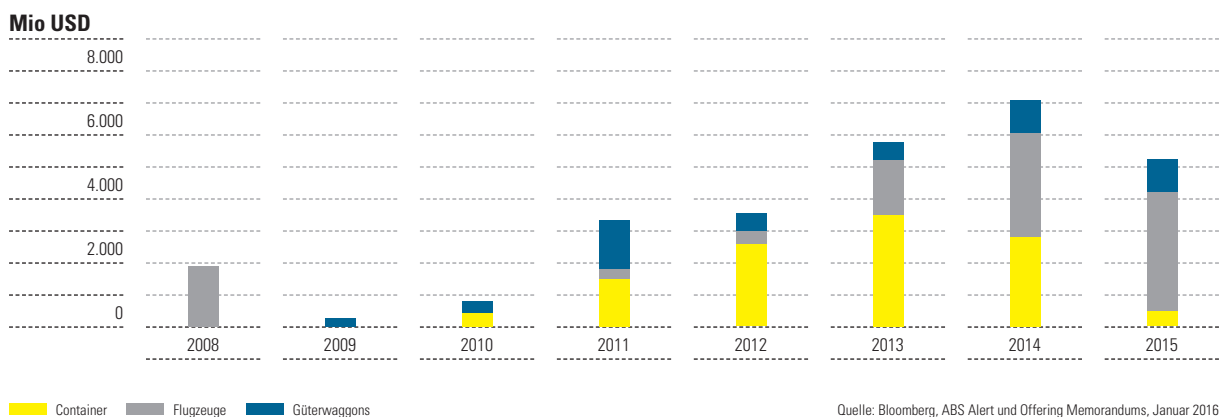
in der Container-Schifffahrt, planten einige Unternehmen einen Börsengang, zogen sich jedoch letztlich aufgrund der Skepsis der Investoren und des schwachen Marktumfelds zurück. Die Bewertung von Master Limited Partnerships, einem einstigen Favoriten dividendenorientierter Anleger, ging vor allem aufgrund erheblicher geopolitischer Risikofaktoren zurück. Unter anderem ließen die wachsende Ölförderung, der starke US-Dollar und die Aussicht auf eine Zinsanhebung in den USA die Risikoprämien von Master Limited Partnerships steigen.

Corporate Finance – Strategische Positionierung

Das Team DVBCF arbeitet bereichsübergreifend und erbringt strategische und finanzielle Beratungsdienstleistungen für Firmenkunden, denen es darüber hinaus Zugang zu institutionellen Investoren und damit zu neuen Eigen- und Fremdkapitalquellen verschafft. Unser Ziel ist es, nicht-kapitalbindende Erträge zu erhöhen, das Cross-Selling von Produkten und Dienstleistungen der DVB zu verbessern und den Ergebnisbeitrag nachhaltig zu steigern. In enger Abstimmung mit den Relationship Managern unterhält das Team einen vertrauensvollen strategischen Dialog mit den Führungsspitzen seiner Kunden, um maßgeschneiderte Finanzierungslösungen zu entwickeln. Dabei nutzt DVBCF gezielt das branchenspezifische Spezialwissen der DVB sowie ihre profunden Kenntnisse über die Kreditgeschäfte und Assets im Transportsektor. Das klassische Geschäft von DVBCF umfasst Übernahmen und Zusammenschlüsse, Beratungs- und Restrukturierungsleistungen sowie Privatplatzierungen. Darüber hinaus baut das Team seine Fähigkeiten im Bereich der Fremdkapitalmärkte und im Structured Asset Finance aus, um das Kernkreditgeschäft der DVB sinnvoll zu erweitern.

DVBCF strebt an, den Kunden der DVB integrierte Lösungen quer über alle Transportsektoren zu bieten, darunter Structured Asset Finance/Verbriefungen/ABS, Zugang zu Fremd- und Eigenkapitalmärkten sowie zu institutionellen Kunden. In einem Umfeld schwacher operativer Märkte und Kapitalmärkte können Restrukturierungen notleidender Finanzierungen, Rekapitalisierungen und Liquidationsmanagement signifikante Ergänzungen des

① Historische Entwicklung von ABS-Emissionen nach Art der Verbriefung



Produktportfolios sein. In einem starken Marktumfeld hingegen liegt der Schwerpunkt auf der Eigenkapitalbeschaffung über IPOs, dem Private-Equity-Markt und auf Joint Ventures.

2015 hat DVBCF mit Hilfe äußerst erfahrener Produktspezialisten seine Ressourcen in der Fremdkapitalbeschaffung, Strukturierung und Transaktionsdurchführung ausgebaut. Unternehmensanleihen und Structured Asset Finance-Produkte standen im Mittelpunkt der Expansion – sie verschaffen uns eine dynamische Ausgangslage für weiteres Wachstum. Die Expansion wird 2016 fortgesetzt und der DVB ermöglichen, ihren Firmenkunden integrierte Lösungen für Fremdfinanzierungen anzubieten, ihre Marke weiter zu stärken und sich im Wettbewerb mit größeren Banken im Transportsektor zu behaupten. Wenn unserem Team eine entscheidende Rolle bei der Emission zukommt und insbesondere bei sehr großen Transaktionen, gehen wir strategische Partnerschaften mit ausgewählten, führenden Banken ein, um komplexe Wertpapiere effizient und zu günstigen Konditionen zu platzieren.

Zwar war es Unternehmen 2015 grundsätzlich möglich, sich öffentlicher und privater Fremdkapitalmärkte als alternative Finanzierungsquellen zu bedienen, allerdings verschlechterten sich besonders in der zweiten Jahreshälfte die Bedingungen aufgrund wirtschaftlicher und geopolitischer Unsicherheiten und der strafferen Geldpolitik der US-Notenbank. Einzelne qualifizierte Emittenten konnten das ganze Jahr über neue Papiere platzieren und DVBCF war über den konzerneigenen Broker-Dealer DVB Capital Markets LLC in New York wesentlich an namhaften Kapitalmarkttransaktionen und Privatplatzierungen beteiligt. Wir glauben, dass es für Emittenten aus dem Transportwesen zunehmend attraktiv wird, sich durch klassische Privatplatzierungen in Partnerschaft mit institutionellen Investoren längerfristiges Kapital zu beschaffen. Daher wird dieses Feld 2016 einen Schwerpunkt darstellen.

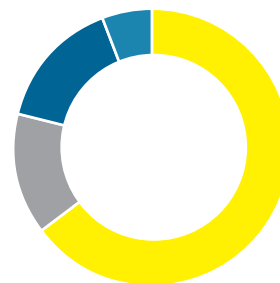
Corporate Finance – Portfolioanalyse

Gesamtgeschäft

Traditionell erwirtschaftet DVBCF rund die Hälfte seiner Erträge mit dem Kapitalmarktgeschäft und die andere Hälfte durch Beratungs- und M&A-Leistungen, wobei die Anteile je nach Marktumfeld und Transaktionsmöglichkeiten Schwankungen unterliegen. So stammten 2015 72,4 % der Erträge aus dem Kapitalmarkt- und 27,6 % aus dem Beratungs- und M&A-Geschäft. 2014 waren die Erträge mit 53,5 % bzw. 46,5 % gleichmäßiger verteilt.

Seit einigen Jahren verteilen sich die Erträge zunehmend diversifiziert über alle Branchen und Sektoren, die die DVB bedient. 2015 entfielen 45,4 % der Erträge auf Shipping Finance, 40,0 % auf Aviation Finance und 10,7 % auf Offshore-Finance. Zum Vergleich: 2014 entfielen 50,7 % auf Shipping Finance, 31,7 % auf Aviation Finance und 16,9 % auf Offshore Finance. Land Transport Finance hat in manchen Jahren einen erheblichen Beitrag zur Produktivität der Bank geleistet, in anderen Jahren fiel das Geschäft auch mal schwächer aus (3,9 % im Jahr 2015, 0,7 % im Jahr 2014). Grundsätzlich ist Land Transport Finance aber eine verlässliche Quelle für qualitativ hochwertige Abschlüsse – nicht zuletzt dank der wertvollen Kundenbeziehungen. ①

① Zusammensetzung der weltweiten Erträge nach Geschäftsbereichen



Shipping Finance 45,4 %

Aviation Finance 40,0 %

Offshore Finance 10,7 %

Land Transport Finance 3,9 %

DVBCF arbeitet regelmäßig mit anderen DVB-Teams (darunter Shipping & Intermodal Investment Management, Aviation Investment Management und Aviation Financial Consultancy) zusammen – entweder um Ideen auszutauschen oder bei manchen Direktmandaten und anderen Projekten. Dabei steht immer das Interesse der DVB und ihrer Kunden im Mittelpunkt: Die interne Zusammenarbeit wird gut koordiniert und von unseren Kunden geschätzt, denn sie profitieren dadurch von integrierten Finanzierungslösungen.

Die wichtigste Transaktion im Corporate Finance 2015



Wichtigste Transaktion 2015

Über die DVB Capital Markets LLC war DVBCF als Joint Bookrunner an der ersten ABS-Emission von Deucalion Limited (Deucalion) beteiligt. Gegenstand der Transaktion war ein Portfolio von Verkehrsflugzeugen (Eigentümer: Deucalion), das von der DVB Bank SE London Branch verwaltet wird. Die Verbriefung umfasste vor- und nachrangige Tranchen festverzinslicher Schuldverschreibungen (Notes), deren Kapitaldienst ausschließlich durch Cashflows aus Miet- und Verkaufserlösen für 20 Flugzeuge sowie aus damit verbundenen Leasingverträgen gedeckt ist. Diese Maschinen werden in einer dafür gegründeten, insolvenzgeschützten Zweckgesellschaft auf den Cayman Islands gehalten. Der Abschluss beinhaltete auch die Emission nicht bewerteter, weit nachrangiger E-Notes und S-Certificates, die Forderungen auf die verbleibenden Cashflows darstellen, nachdem alle erforderlichen Zahlungen an die Inhaber der Schuldverschreibungen erfolgt sind.

Die Papiere wurden am institutionellen 144A-Markt in den USA und außerhalb der USA gemäß Regulation S platziert. Die Transaktion über 667 Mio USD beinhaltete zahlreiche strukturelle

Innovationen. Unter anderem kam eine amerikanische Co-Emittenstruktur zum Einsatz, um Beschränkungen des Engagements US-amerikanischer Investoren auf Offshore-Emittenten zu umgehen, die Nachfrage zu unterstützen und den Investorenkreis zu erweitern. Aufgrund der deutlichen Überzeichnung der Emission und der breiten Platzierung wurde ein Pricing mit einem attraktiven Spread erreicht.

Die Transaktion war das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen dem Aviation Investment Management der Bank und DVBCF, die sich über Jahre durch eigene Beratungsleistungen für Kapitalmarkttransaktionen im Allgemeinen und diesen Abschluss im Speziellen entwickelt hat. Wir standen dem Aviation Investment Management bei der Transaktion zu wichtigen Fragen in der Vorbereitung und Strukturierung, aber auch in der Dokumentation, im Marketing und in der Durchführung beratend zur Seite. Während des gesamten Prozesses konnte Aviation Investment Management auf unser Verbriefungs-Know-how und zeitgerechte Beratung zählen.

Das Kapitel zu Aviation Finance (Seite 105) enthält weitere Informationen über diese Transaktion.

Corporate Finance – Markt- und Portfolioausblick 2016

Unsicherheiten im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft und eine neue Erwartungshaltung an den Straffungskurs der US-Notenbank veranlassten Investoren gegen Ende des Jahres 2015 dazu, eine defensivere Haltung einzunehmen. In der Folge stieg die Volatilität an den Aktienmärkten und die Spreads an den Zinsmärkten zogen flächendeckend an. Die Emission von Schuldtiteln durch Unternehmen am unteren Ende des Bonitätspektrums brach daraufhin ein. Besonders betroffen waren Emittenten mit Verbindung zu den Energie- und Rohstoffmärkten, zu denen auch viele Kunden aus den Schifffahrts- und Offshore-Sektoren der DVB gehören.

Für 2016 gehen wir davon aus, dass Investoren im Hinblick auf den Energie- und Rohstoffzyklus besonders selektiv vorgehen werden, was sich auf die Risikobereitschaft und den Marktzugang für Emittenten aus dem mittleren Marktsegment auswirken wird. Kreditnehmer werden bei der Deckung ihres Liquiditätsbedarfs weiterhin von Banken und alternativen Kapitalquellen abhängig sein. Größere und gut kapitalisierte Emittenten werden sich weiterhin an den Fremdkapitalmärkten finanzieren können – durch Privatplatzierungen und in Einzelfällen auch durch die Emission von Anleihen. Luftfahrt- und Landtransportunternehmen stehen bei Investoren nach wie vor hoch im Kurs, weshalb Emittenten aus diesen Sektoren die Wahl haben zwischen Unternehmensanleihen, institutionellen Darlehen und den Asset Backed Securities-/Verbriefungsmärkten, die aller Voraussicht nach offen bleiben werden.

Sich verschlechternde Fundamentaldaten zur Weltwirtschaft und sich ebenfalls eintrübende Ertragsaussichten werden die Kapitalmärkte zumindest während der ersten Jahreshälfte 2016 weiter belasten und für hohe Volatilität sorgen. Rund die Hälfte der verkauften Volumina an wichtigen Trockengütern ging in den vergangenen Jahren nach China. Das Land ist somit ein wichtiger Einflussfaktor für die Märkte, verzeichnete jüngst jedoch ein von 10 % auf 5 % rückläufiges Wirtschaftswachstum. Im Zusammenwirken mit einer schwächeren Währung und Turbulenzen am Aktienmarkt wird sich die Abkühlung 2016 vermutlich fortsetzen. Weltweit haben Unternehmen ihre Möglichkeiten zur Ausweitung der Gewinnmargen und Stärkung des Ertragswachstums (durch Kosteneinsparungen, Restrukturierungen, Refinanzierungen und Aktienrückkäufe) fast ausgereizt. Der Umfang dieser Maßnahmen dürfte daher eher zurückgehen. Der anhaltend schwache Ölpreis wird voraussichtlich das Wirtschaftswachstum in den USA bremsen und sich negativ auf den Kapitalmarkt insgesamt und die Risikobereitschaft von Investoren auswirken, was insbesondere energiebezogene Titel zu spüren bekommen werden. Der Seeschifffahrtssektor wird weiterhin von schwachen Charraten und Überkapazitäten belastet; dies gilt insbesondere für Massengutfrachter und Containerschiffe. Offshore-Gesellschaften werden sich vor allem darauf konzentrieren, dem Sturm standzu-

halten und ihre Assets zu restrukturieren. Die Fluggesellschaften und Leasingfirmen entwickeln sich weiterhin gut, obwohl der chinesische Konjunkturunbruch und die Abschwächung der Weltwirtschaft auch ihr Wachstum letztlich beeinträchtigen werden.

Für 2016 erwarten wir selektive M&A-Transaktionen und damit verbundene Finanzierungsgeschäfte. Für die Seeschifffahrt gehen wir sogar von einem Anstieg aus, zumal größere Unternehmen mit diversifizierten Assets und vertraglich festgelegten Einsatzplänen dem Abschwung besser standhalten können – vorausgesetzt, sie haben Zugang zu Liquidität. Kleinere Reeder werden mangels Masse und anhaltend niedriger Charraten stärker unter Druck kommen. Einige werden sich mit Partnern in Pools und/oder Joint Ventures zusammenschließen müssen, andere werden fusionieren. Chancenorientierte institutionelle Anleger werden weiterhin nach notleidenden Engagements Ausschau halten und gemeinsam mit den Managementteams an der Differenzierung der Anlagestorys arbeiten. Börsengänge werden sich im Transportsektor kurzfristig schwierig gestalten, da die niedrigen Asset-Werte die Aktienbewertungen des Sektors drücken und Investoren weiterhin die mangelnde Liquidität von Schiffsaktien meiden.

Wir gehen weiterhin von einem soliden Emissionsvolumen von Luftfahrt-ABS und regelmäßigen Emissionen im Schienenfahrzeugsektor aus und rechnen dabei auch mit dem Debüt neuer Emittenten. Die Emission von Container-ABS wird hingegen weiterhin moderat ausfallen und sich erst erholen, wenn sich das Umfeld für den Sektor verbessert. Insgesamt erwarten wir, dass sich 2016 auf Vorjahresniveau entwickeln wird. Allerdings werden bestimmte Einflussfaktoren weiterhin die Richtung an den Zinsmärkten vorgeben und für Unsicherheit sorgen. Dazu gehören das Tempo der Erholung der Weltwirtschaft, die Zinsentscheidungen der US-Notenbank und das sich ständig verändernde aufsichtsrechtliche Umfeld.

Das DVBCF-Team wird weiterhin eng mit den Relationship Managern aller Geschäftsbereiche zusammenarbeiten, um potenzielle Probleme in der Kapitalstruktur der Kunden bzw. Möglichkeiten zur Optimierung ihrer Bilanzstruktur herauszuarbeiten. Unsere Produktspezialisten für Unternehmensanleihen, klassische Privatplatzierungen und strukturierte Finanzierungen werden den Bedarf unserer Kunden bedienen und sie bei M&A-Transaktionen, der Diversifizierung von Kapitalquellen und Restrukturierungsmaßnahmen notleidender Kredite oder Bilanzen unterstützen. Mittel- bis langfristig wollen wir mit DVBCF unsere Distributionskapazitäten ausweiten, unser Betreuungs- und Produktangebot vervollständigen und das Geschäft mit strukturierten Finanzierungen gezielt ausbauen. Gleichzeitig wollen wir unsere haus-eigenen Kompetenzen erweitern und noch effizienter arbeiten, um unseren Kunden effektive, integrierte Finanzierungslösungen bieten zu können.

Der Geschäftsbereich Investment Management der DVB ist als Fondsinitiator, Anlageberater und Anlageverwalter für geschlossene Fonds in den internationalen Transportmärkten tätig. Die von der DVB initiierten Fonds sind auf professionelle Anleger zugeschnitten.

Der Markt für geschlossene Fonds bietet eine weitere Option zur Finanzierung von Transportmitteln. Verkehrsunternehmen sind häufig Betreiber, aber nicht mehr Eigentümer der zu finanzierenden Transportmittel (Flugzeuge, Schiffe für die Seeschifffahrt und Offshore, Container und Schienenfahrzeuge). Solche Betreibergesellschaften sind offener für alternative Finanzierungsstrukturen. Dabei wird insbesondere die Finanzierung durch geschlossene Fonds zunehmend als Alternative zur klassischen Sale-and-Leaseback-Finanzierung gesehen, da immer mehr Anlagekapital zur Ausstattung solcher Fonds zur Verfügung steht. Darüber hinaus können Fonds den Transportunternehmen auch direkte Eigenkapitalbeteiligungen in unterschiedlichen Formen zur Verfügung stellen. Auch für professionelle Anleger ist die Beteiligung an einem geschlossenen Fonds grundsätzlich eine Alternative, um langfristig von Cashflows und Renditen bei gleichzeitiger Risikodiversifizierung zu profitieren.

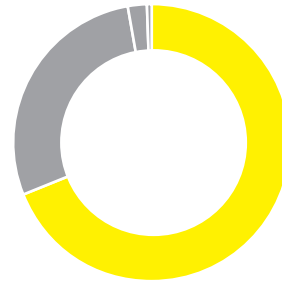
Der Geschäftsbereich Investment Management hatte zu Beginn seiner Tätigkeit 2001 noch eigenes Kapital eingesetzt. In der zweiten Entwicklungsphase akquirierte die Bank dann erste Partner für ihre Investmentfonds. In der jetzigen dritten Phase besteht die Hauptaufgabe darin, die Managementfunktion für Dritte zu übernehmen, wobei die DVB in enger Absprache mit diesen auch selbst wesentliche Eigenkapitalrisiken eingeht. In diesem Zusammenhang registrieren wir vor allem eine starke Nachfrage institutioneller Investoren nach gemeinsamen Beteiligungen, wie zum Beispiel Joint Ventures. Damit kann die DVB ihren Kunden künftig Eigenkapitalfinanzierungen auf noch höherem Niveau anbieten, etwa in Form von Sale-and-Leaseback-Strukturen. Das Prinzip der DVB gilt unverändert: Wir sind willens und in der Lage, Risiken zu übernehmen – sofern der Preis angemessen ist.

Die aus umfangreichem Research gewonnene Expertise über Märkte und Transportmittel verleiht uns einen klaren Wettbewerbsvorsprung. Sie macht uns zum idealen Partner sowohl für Kunden mit Eigenkapitalbedarf als auch für Investoren, die Anlageprojekte in bestimmten Verkehrssegmenten suchen. Entsprechend besteht der Bereich Investment Management der DVB aus zwei Spezialteams:

- Das Team Shipping & Intermodal Investment Management (SIIM) vereint die Investment Management-Aktivitäten in den Bereichen Schifffahrt inklusive Offshore, intermodaler Verkehr und Eisenbahnverkehr.
- Das Team Aviation Investment Management (AIM) verwaltet die Flugzeug- und Luftverkehrsbeteiligungen der Deucalion Aviation Funds.

Ende 2015 belief sich das Investitionsvolumen der von der DVB initiierten Fonds auf 1.064,3 Mio € (Vorjahr: 957,9 Mio €). Davon entfielen 733,6 Mio € (68,9 %) auf AIM und 330,7 Mio € (31,1 %) auf SIIM (Vorjahr: AIM – 676,2 Mio € bzw. 70,6 %; SIIM – 281,7 Mio € bzw. 29,4 %). ¹

¹ Verteilung des Investitionsvolumens nach Fonds



■ AIM 68,9%

■ SIIM 31,1%

davon:

28,5% NFC Shipping Funds

2,1% Stephenson Capital

0,5% Container Funds

Shipping & Intermodal Investment Management

Seit 2009 sind alle DVB-Fonds der Bereiche Schifffahrt, intermodaler Verkehr und Bahn im Shipping & Intermodal Investment Management (SIIM) zusammengefasst. Damit verwaltet SIIM insgesamt mehr als 5,3 Mrd €, die sich auf ein breites Spektrum verteilen. Die DVB ist seit 1999 mit Investment Management-Aktivitäten im Schifffahrtsbereich aktiv – damals noch in Form von Eigenkapitalbeteiligungen gemeinsam mit einem Joint Venture-Partner, die ursprünglich unter dem Namen NFC Shipping Funds bekannt waren. Im Bereich intermodaler Verkehr ist sie seit Ende 2006 aktiv und verwaltet hier einen Fonds, den sie gemeinsam mit einer Gruppe privater Investoren zur Kapitalanlage in intermodales Transportgerät nutzt. Die Eisenbahn-Investments wurden 2007 mit der Gründung des Stephenson Capital-Fonds aufgebaut. Der Fonds ist als Joint Venture mit einer Leasinggesellschaft strukturiert. Er investiert in Waggonen, die von unserem Joint-Venture-Partner verwaltet werden.

SIIM – Marktanalyse

Die wesentlichen Segmente des Schifffahrtmarktes entwickelten sich 2015 uneinheitlich. In den größten Tankersegmenten (Rohöl-, Produkten- und Chemietankern) konnten dank des niedrigen Ölpreises einige (Produktentanker) bis starke (Rohöltanker) Ertragszuwächse verzeichnet werden.

Trotz begrenzter Neubaufträge und hoher Verschrottungszahlen litt der Massengutsektor 2015 unter erheblichen Überkapazitäten und einem gebremsten Nachfragewachstum. Dies resultierte aus den Bemühungen Chinas, ein neues konjunkturelles Gleichgewicht zu erreichen. Insbesondere die Nachfrage nach größeren Massengutfrachtern ist sehr stark von den chinesischen Eisenerz- und Kohleimporten abhängig.

Das Segment der Offshore-Supportschiffe leidet stark unter dem Verfall des Ölpreises, der zu einem deutlichen Rückgang der Erschließungs- und Förderungsarbeiten geführt hat. Die Schiffswerte sowie die erzielbaren Erträge stehen unter deutlichem Druck. Anzeichen einer Erholung des Marktes sind vor 2018 nicht zu erwarten.

Neben der Investition in ein Joint Venture im Offshore-Support-Bereich zeichnet sich das Anlageportfolio von SIIM durch eine ausgewogene Positionierung und Diversifizierung aus, wobei der deutliche Schwerpunkt der Engagements im Bereich stabiler oder sich erholender Teilsegmente liegt. Ein weiterer Stabilisierungsfaktor ist die Vorgabe von SIIM, in Unternehmen mit jungen Flotten zu investieren, die auch in Abwärtszyklen veräußert werden können.

Die Containerpreise stehen aufgrund des schwachen Welthandels und der rückläufigen Stahlpreise weiter unter Druck. Im Container-Leasing sind Anzeichen eines reifen Marktes mit hauchdünnen Margen zu erkennen. Viele Akteure versuchen, ihr Portfolio zu diversifizieren – jedoch fällt es ihnen schwer, das derzeitige Ertragsniveau mit der Bedienung zahlreicher (kleiner) Nischenmärkte zu halten.

SIIM – Strategische Positionierung

Der Bereich SIIM verbindet einen ausgefeilten Geschäftsansatz mit einem erfahrenen Management-Team und einer umfassenden Marktkenntnis. Das Team kann auf das hauseigene Asset- und Markt-Research der DVB zurückgreifen und kennt sich mit den relevanten Anlageobjekten hervorragend aus. Seine Anlagen erstrecken sich von Hochseeschiffen über Ausrüstung für die Öl- und Gasförderung auf See über Standardcontainer und -waggons bis hin zu Offshore-Containern. Das Angebotsspektrum aller SIIM-Fonds umfasst unter anderem Kapitalbeteiligungen, Eigenkapitalzwischenfinanzierungen, Vorzugsaktien sowie Sale-and-Leaseback-/Sale-and-Manage-Back-Transaktionen in den Sektoren Schifffahrt, Offshore und intermodaler Verkehr. Das aktuelle Produktangebot wird kontinuierlich und proaktiv an die momentanen und zu erwartenden Marktbedingungen für die einzelnen Asset-Klassen bzw. Marktsegmente angepasst.

Im Schifffahrtssektor ist es weiterhin unser zentrales Anliegen, ein diversifiziertes Portfolio an Schifffahrts- und Offshore-Anlagen aufzubauen und zu halten. Dazu werden ausgewählte Marktsegmente/Asset-Klassen anhand ihrer derzeitigen oder zu erwartenden Marktentwicklungen gezielt bearbeitet. Neben der Verwaltung unseres bestehenden Portfolios (einschließlich der verschiedenen Joint Venture-Plattformen), arbeiten wir an einem ausgewogeneren Risiko-Ertragsprofil, mit dem wir für unsere Anleger regelmäßige und stabile Ergebnisse generieren können. Unserem selektiven Ansatz bleiben wir auch hier treu und nehmen opportunistisch auch Ausstiegsmöglichkeiten (teilweise oder vollständig) wahr.

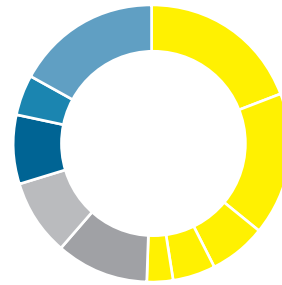
Im intermodalen Verkehr wollen wir unsere bestehenden Investitionen und unsere Erfolgsbilanz gezielt zum weiteren Ausbau des Containerportfolios nutzen. Auf dem Containermarkt ergeben sich trotz der schwierigen Marktbedingungen immer wieder interessante Gelegenheiten, die wir dank unserer umfangreichen Erfahrung zu erkennen und bewerten wissen. Daneben scheinen sich auch andere spezialisierte Märkte vergleichsweise positiv zu entwickeln.

Beim Eisenbahnfonds sind aufgrund der begrenzten Kapitalausstattung und des Mangels an kurzfristig profitablen Anlagechancen keine weiteren Investitionen geplant.

SIIM – Portfolioanalyse

Zum Jahresresultimo 2015 waren insgesamt 330,7 Mio € an Eigenkapital in allen SIIM-Fonds investiert (Vorjahr: 281,7 Mio €). Das Schifffahrtsportfolio umfasste 22 Anlageposten mit über 130 Schiffen (größtenteils in Miteigentümerschaft) im Gesamtwert von 303,6 Mio € (Vorjahr: 25 Anlageposten im Gesamtwert von 249,7 Mio €). **1**

1 Schifffahrtsportfolio nach Schiffstypen



Tanker 50,8 %

davon:

- 19,2 % Chemikaliertanker
- 16,7 % LPG-Tanker
- 6,7 % Produktentanker
- 5,0 % LNG-Tanker
- 3,2 % Rohöltanker

Massengutfrachter 10,7 %

Offshore-Schiffe 8,9 %

Containerschiffe 8,1 %

Autotransporter 4,6 %

Andere Investments 16,9 %

Im Bereich intermodaler Verkehr investierten wir weiterhin zu attraktiven Konditionen in Finanzierungsleasingverhältnisse. Zum Jahresende hielten Intermodal-Fonds mehrere Anlagen im Gesamtwert von 5,2 Mio € (Vorjahr: 10,0 Mio €). Die Fonds investieren in Standard-Seecontainer und Offshore-Container, entweder direkt oder über Finanzierungsleasingportfolios. Dabei gilt es zu beachten, dass der hier angegebene Wert dem Umfang unseres intermodalen Portfolios nicht Rechnung trägt, da der Großteil des eingebrachten Eigenkapitals inzwischen zurückgezahlt wurde. Das intermodale Portfolio beläuft sich auf rund 73,5 Mio €.

Der Eisenbahnfonds, ein Joint Venture, hält derzeit eine Flotte von mehreren Hundert Waggonen. Sein Anlagevolumen liegt mit insgesamt 21,9 Mio € unverändert auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Rahmen des Portfolio-Risikomanagements überwacht SIIM laufend die Stabilität und Wertentwicklung unserer Anlagen, identifizierte Risiken werden proaktiv eingedämmt. Dabei stützen wir uns auf unsere umfangreichen Erfahrungen, detaillierte Branchenkenntnisse und technische Expertise aus unserem Shipping and Offshore Research. Nützliche Erkenntnisse ziehen wir zudem aus unserer laufenden Geschäftstätigkeit, in deren Rahmen wir häufig und proaktiv das Gespräch mit Partnern und Kunden suchen. Jede einzelne Investition wird quartalsweise einer Reihe von Prüfungen und Neubewertungen unterzogen. So verfolgen wir routinemäßig die Entwicklung von Wertsicherungsklauseln und sonstigen Kreditaufgaben, fordern von ausgewählten und renommierten Brokern aktuelle Bewertungen an und erstellen detaillierte Berichte für Investoren sowie quartalsweise Budgetprognosen. Viertel- oder halbjährlich führen wir Werthaltigkeitstests sowie Bewertungen mittels der Discounted-Cashflow-Methode durch. Einmal pro Jahr begutachten unabhängige Prüfer alle von uns verwalteten Fonds und Zweckgesellschaften. Wo immer erforderlich, werden diese Prüfroutinen noch intensiviert: So lassen wir Engagements auf der Early Warning List, der Closely Monitored List oder der Watch List einmal pro Monat gründlich überprüfen. 2015 lag die Risikovorsorge im SIIM-Portfolio bei 1,9 Mio € (Vorjahr: keine).

SIIM – Markt- und Portfolioprognose 2016

Nach der mehr oder weniger allgemeinen Abwärtskorrektur der vergangenen Jahre, die kaum einen Schifffahrtssektor aussparte, entwickelt sich der Markt derzeit weniger homogen. Manche Sektoren wie der Tankermarkt verfolgen einen positiven Trend, während andere, wie der Massengut- und der Offshore-Sektor, eine (anhaltende) langsame Phase durchleben. Wir rechnen 2016 mit der Fortsetzung dieser Entwicklungen.

Die Weltwirtschaft durchläuft gerade ein erneutes Tief, ausgelöst durch das verlangsamte Wirtschaftswachstum in großen Schwellenländern wie China oder Brasilien, das aller Voraussicht nach länger anhalten wird. Insbesondere der Konjunkturrückgang in China macht sich weltweit bemerkbar, das volle Ausmaß bleibt dabei noch abzuwarten.

Aus Anlegersicht bieten sich einige Segmenten des Schifffahrtsmarktes aufgrund attraktiver Asset-Preise derzeit für neue oder erweiterte Engagements an. Aufgrund des in den vergangenen Jahren vergleichsweise hohen Niveaus an Neubaufträgen stehen die Erträge in bestimmten Segmenten auch weiterhin unter Angebotsdruck. Wir bleiben beim bisherigen Anlageschwerpunkt und konzentrieren uns wie bisher auf sorgfältig ausgewählte Segmente, in denen mehrere Faktoren – etwa niedrige Auftragsbestände oder hohe Eintrittsbarrieren, kombiniert mit der Erfolgsbilanz der ausgewählten Partner – eine positive Wertentwicklung versprechen. Wir beobachten, dass andere Finanzinvestoren ihre Einschätzung der Schifffahrtsmärkte überdenken. Einige Private-Equity-Häuser sind möglicherweise an einem frühzeitigen Ausstieg interessiert. Dadurch können sich für Akteure mit einem längerfristigen Anlagehorizont attraktive Möglichkeiten ergeben.

Der Großteil der Gesellschaften im SIIM-Portfolio ist vergleichsweise gut in Sektoren mit soliden Fundamentaldaten positioniert. Deutlich weniger Engagements lauten auf Sektoren, die derzeit unter Druck stehen.

Bei unseren Anlagen im intermodalen Verkehr gehen wir davon aus, dass die Renditen für traditionelle Container-Leasingfinanzierungen wohl 2016 aufgrund des intensiven Wettbewerbs und der niedrigen Stahlpreise (geringen Cash-on-Cash-Erträge) unter Druck bleiben. Dank der guten Diversifizierung unserer Leasingnehmer rechnen wir jedoch trotzdem mit einer soliden operativen und Cashflow-Performance unserer Portfolios.

SIIM wird auch künftig sein Anlageportfolio aufmerksam überwachen und konsequent steuern, es zwischenzeitlich ausbauen und stärken. Dabei stehen Anlagen mit einer attraktiven risikogewichteten Zielrendite sowie die Gewinnung weiterer Drittinvestoren im Mittelpunkt. Wir verfolgen weiterhin einen dynamischen Ansatz: Bei unseren Anlageentscheidungen ziehen wir stets in Betracht, wo die einzelnen Segmente gerade in ihren Wertentwicklungs- und Ertragszyklen stehen.

Aviation Investment Management

Das Aviation Investment Management-Team (AIM) der DVB – gegründet 2001 – tritt als Anlageberater für Deucalion Aviation Funds (Deucalion) auf, die aus einer Reihe aktiv verwalteter geschlossener Investmentfonds bestehen. Diese Fonds sind die Anlageinstrumente, über welche die DVB gemeinsam mit institutionellen Anlegern Eigenmittel in der Luftverkehrsbranche investiert. Ende 2015 hatte Deucalion ein verwaltetes Vermögen von über 2,0 Mrd €, gestreut über ein breites Spektrum an Investitionsobjekten im Luftverkehrsbereich, darunter Flugzeuge und Triebwerke, für die Operating-Leasingverhältnisse bestehen, Teile für Flugzeugzellen und Triebwerke sowie Beteiligungen an Fluggesellschaften. Die erfahrenen Anlageverwalter von AIM (mit Sitz in London, New York und Singapur) beraten die einzelnen Investmentfonds, wählen geeignete Investitionen aus dem Luftverkehrsbereich aus und verwalten diese. Jeder Fonds hat einen unabhängigen Verwaltungsrat (Board of Directors). Die DVB ist in keinem dieser Verwaltungsräte vertreten und kontrolliert keinen dieser Fonds.

AIM – Marktanalyse

Der starke Wachstumstrend in der globalen Luftverkehrsbranche setzt sich 2015 fort. Die treibenden Kräfte des Wachstums waren dabei ein anhaltend hohes Passagieraufkommen, eine gesunde Dynamik großer Volkswirtschaften und operative Effizienzsteigerungen bei den Fluggesellschaften. Die entscheidende Entwicklung war jedoch der beschleunigte Verfall des Ölpreises, durch den mehrere Fluggesellschaften neue Rekordmarken bei ihren Gewinnmargen setzen konnten. Die großen Gewinner des niedrigen (in US-Dollar denominierten) Ölpreises waren US-amerikanische Airlines, denen darüber hinaus eine starke volkswirtschaftliche Entwicklung sowie sehr disziplinierte Kapazitätserweiterungen zugutekamen. Die daraus entstandenen Cashflows wurden genutzt, um die Bilanzstrukturen durch Entschuldungen und Aktienrückkäufe zu stärken. Die Fluggesellschaften vom Persischen Golf bekommen nun den Druck ihrer Kapazitätssteigerungen zu spüren, da politische Unruhen in der Region ihr Wachstum begrenzen. In Europa bringen die Billiganbieter nach wie vor Bewegung in den Markt. Sie konnten überdurchschnittliche Wachstumsraten verzeichnen und ihre Marktanteile auf Kosten der etablierten und nationalen Fluggesellschaften ausweiten, von denen immer noch viele mit archaischen Kostenstrukturen kämpfen. Im asiatisch-pazifischen Raum gerieten die Fluggesellschaften unter Druck, da die anhaltende Nachfrage den weiteren, schnellen Kapazitätsausbau und die Abwertung lokaler Währungen nicht auffangen konnte. Der Frachtmarkt war weiterhin mit Problemen behaftet, da die dortigen Kapazitäten zwar analog zum Passagieraufkommen anstiegen, das Wachstum des Welthandels sich jedoch mäßigte und die Ladefaktoren dadurch auf das Niveau von 2009 zurückgingen.

Die Flugzeugbauer schnitten erneut gut ab und konnten ihre Auftragsbücher 2015 weiter füllen, obschon die außergewöhnliche Dynamik der jüngsten Zeit etwas nachließ. Viele Airlines investieren vor dem Hintergrund operativer Ergebnisse auf Rekordniveau in die Ausweitung ihres Streckennetzes und den Ersatz älterer Maschinen, was sich in den Orderbüchern von Boeing und Airbus niederschlägt. Sie weisen weiterhin Rekordbestände auf. Dazu trugen auch das extreme Niedrigzinsumfeld und die weitere Verfügbarkeit sprudelnder Kapitalquellen bei. In der Folge geht von Fluggesellschaften derzeit eine historisch niedrige Nachfrage nach Exportkrediten aus.

Die Flugzeug-Leasingfirmen verzeichneten 2015 erneut konstant gute Betriebsergebnisse. Die wachsende Nachfrage nach Fluggerät traf im Leasingmarkt auf einen ungebrochenen Kapitalzufluss und der Marktanteil der Leasingfirmen erreichte fast 50 % der weltweiten Flotte. Leasinggesellschaften konnten über die Kapitalmärkte Liquidität zu geringen Kosten beschaffen: Über Leasingportfolios lassen sich Investitionen stärker über Objekte und Regionen diversifizieren, was viele Investoren gerne für sich nutzen.

Der Flugzeug-Leasing-Markt, auf dem Deucalion am aktivsten ist, zeigte sich auch 2015 stabil. Der Bereich Neufugzeuge war weiterhin von intensivem Wettbewerb gekennzeichnet, was weitestgehend eine Folge des einfachen Zugangs zu günstigen Finanzierungs- und Leasingkonditionen war. Das Erzielen annehmbarer Erträge erwies sich in diesem Marktsegment somit als echte Herausforderung. Deucalion konzentrierte sich weiterhin vor allem auf Flugzeuge mittleren Alters – ein Segment, das für Marktakteure mit der notwendigen Expertise attraktiv bleibt. Der Markt für gebrauchte Flugzeuge erfordert zwar einen höheren Verwaltungsaufwand, doch bietet er auch bessere Ertragschancen, sofern die Flugzeuge zum richtigen Preis erworben und Restwert Risiken sorgfältig evaluiert sowie vollständig eingepreist werden.

Der Markt für Flugzeugzerlegungen und Ersatzteile bot weiterhin Chancen, doch war dieser Sektor unverändert komplex und erforderte Geschäftsbeziehungen zu führenden Partnern, um die Risiken optimal zu steuern. Die ersten Maschinen der neuen Generationen werden bereits wieder aus dem Verkehr gezogen, was große Mengen an Bauteilen für bestimmte Flugzeugzellen und Triebwerke in den Markt spülte und bei einer Reihe von Asset-Klassen für Überangebot sorgte. Unverändert wurde der Markt von einer Reihe großer Instandhaltungsgesellschaften dominiert. Deucalion baut aktiv Geschäftsbeziehungen zu diesen Marktteilnehmern auf, die meist erheblichen Bedarf an Gebrauchtteilen haben. Im Laufe des Jahres schloss Deucalion mehrere Kontrakte mit diesen Unternehmen ab, um sein Risikoprofil in einem volatilen und schwer zu prognostizierenden Markt zu reduzieren.

AIM – Strategische Positionierung

AIM hat sich in der Luftverkehrsbranche als wertorientierter Investor mit Schwerpunkt auf den Kauf von Flugzeugen und Triebwerken positioniert. Durch geschickte Nutzung des Markt- und Asset-Research der DVB und profundem Wissen über Anlageobjekte erzielt AIM nachhaltig attraktive Markterträge. Die Fonds sind grundsätzlich opportunistisch ausgelegt – sie konzentrieren sich auf die Liquidität der Investitionen und auf die Steuerung der Restwerte. Ihr Ziel ist es, die Erträge über die gesamte wirtschaftliche Nutzungsdauer eines Anlageobjekts zu optimieren.

AIM – Portfolioanalyse

Der Schwerpunkt der Fonds liegt auf dem Erwerb von Flugzeugen und Triebwerken mittels direkter Kapitalinvestitionen. Die Anlagestrategie von Deucalion konzentriert sich auf Flugzeuge im langfristigen Operating-Lease und auf Flugzeuge im Last-Operating-Lease – die also voraussichtlich zum Ende der Laufzeit außer Dienst gehen – sowie Flugzeuge, die direkt zerlegt werden sollen. Darüber hinaus investieren die Fonds laufend in Triebwerke, Kapitalbeteiligungen bei Fluggesellschaften und Frachtflugzeuge sowie gelegentlich – wenn sich günstige Gelegenheiten bieten – in durch Flugzeuge besicherte Schuldverschreibungen und Mezzanine-Kredite.

Deucalion blieb im Jahresverlauf 2015 am Markt sehr aktiv und erwarb bzw. unterzeichnete die Vorverträge für 34 Verkehrsflugzeuge im Gesamttransaktionswert von etwa 288,0 Mio € (Vorjahr: 14 erworbene Flugzeuge für 182,3 Mio €). Für 21 dieser 34 Flugzeuge besteht ein langfristiges Operating-Leasing-Verhältnis, 13 unterliegen einer Last-Lease-Strategie (Vorjahr: sechs mit einer langfristigen Operating Lease, acht im Rahmen der Last-Lease-Strategie). Im Jahresverlauf verkaufte Deucalion darüber hinaus 23 verleaste Flugzeuge, fünf Triebwerke und eine Flugzeugzelle zur Demontage (2014: acht verkaufte Triebwerke).

Im Rahmen langfristiger Operating-Leasing-Verhältnisse wurden drei A319-100, fünf A320-200, drei A330-300, vier B737-800 und sechs B737-900ER erworben. Diese Flugzeuge, die an zwölf Fluggesellschaften verleast wurden, sind Teil der Strategie von Deucalion, attraktive Flugzeuge mit modernster Technologie und rentablen Leasingmöglichkeiten zu erwerben. AIM geht davon aus, dass die Restwerte bzw. Handelsgeschäfte mit Leasing hier interessantes Potenzial bieten könnten. 19 dieser Maschinen wurden in einem Seed-Portfolio für einen neuen Investor zusammengefasst, der eine optimale Refinanzierung anstrebt. Zwei andere Flugzeuge sind Teil der ersten Transaktion mit einem neuen Investor, der über einen Zugang zum koreanischen Aktienmarkt verfügt.

Im Rahmen von Last-Operating-Leases wurden sechs Flugzeuge des Typs A320-200, sechs A319-100 und eine B737-800 erworben. AIM sieht auch bei altem Fluggerät Wertmaximierungs- und Wertschöpfungspotenzial, das durch ein sorgfältiges Instandhaltungsmanagement und die entsprechende Gestaltung von Rückgabekonditionen freigesetzt werden kann.

Im Februar 2015 platzierte die DVB ihre erste Flugzeugverbriefung. AIM, in seiner Eigenschaft als Anlageberater der Deucalion Limited, schloss den Verkauf von 20 Flugzeugen im Gesamtwert von rund 814 Mio USD an eine Objektgesellschaft ab. Diese finanzierte die Transaktion durch eine Privatplatzierung von DTC-fähigen Notes gemäß Regulation S/Rule 144A des US-amerikanischen Securities Act über 667 Mio USD. Gleichzeitig übernahm ein neuer Investitionspartner der DVB über 90 % des Eigenkapitalanteils direkt. Besichert werden die Notes durch ein Portfolio aus 20 Flugzeugen, die an 13 Fluggesellschaften in zwölf Ländern verleast sind. Die Anleiheemission erhielt ein Rating von Standard & Poor's und Kroll. Das Aviation Asset Management-Team der DVB betreut das Portfolio. Die Transaktion ist ein Beweis für die Stärke, Tiefe und Qualität der gesamten Aviation-Plattform der DVB sowie des Fondsmanagement-Geschäfts von AIM. Die Kapitel zu Aviation Finance und Corporate Finance (Seite 105 und Seite 138) enthalten weitere Informationen über diese Transaktion.

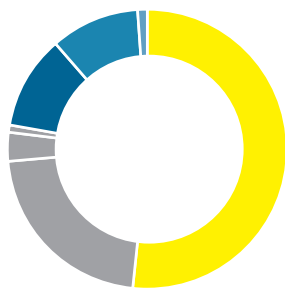
Einer der Deucalion-Fonds ist nach wie vor am malaysischen Billigflieger AirAsia beteiligt. Ursprünglich 2003 – noch vor dem Börsengang der Gesellschaft 2004 – getätigt, wurde diese Beteiligung 2006 zum Großteil weiterveräußert und der Jahreschlusskurs 2015 der verbleibenden, sehr bescheidenen Position lag bei 1,29 malaysischen Ringgit (0,27 €). 2007 gewährte ein Fonds von Deucalion dem ungarischen Billiganbieter Wizz Air ein Darlehen in Verbindung mit Genussrechten. Der Großteil der Beteiligung von Deucalion wurde im Rahmen des Börsengangs von Wizz Air 2015 zu einem Kurs von 11,50 £ (15,60 €) verkauft. Die verbleibende, kleine Position schloss 2015 bei einem Kurs von 18,17 £ (24,70 €).

Das Jahr 2015 veranschaulichte ein weiteres Mal den opportunistischen Investitionsansatz von Deucalion: Er ist darauf ausgelegt, durch aktiven Handel, Ausschöpfen des Nutzwertes mit Hilfe eines sorgfältigen Instandhaltungsmanagements sowie genauen Kenntnissen des Marktes für zerlegte Bauteile die Anlageerträge zu maximieren.

Zum Jahresende 2015 belief sich das investierte Eigenkapital aller Deucalion-Luftverkehrsfonds auf insgesamt 733,6 Mio € und wurde von sieben institutionellen Investoren aus Europa, Nordamerika und Asien zur Verfügung gestellt (Vorjahr: 676,2 Mio € von fünf institutionellen Investoren). Das Anlageportfolio entwickelt sich weiterhin wie erwartet, wobei jedoch einige Investments – insbesondere im Luftfrachtmarkt sowie in der Endphase mancher Demontageprojekte – einen höheren Verwaltungsaufwand erforderten. Die Kapitalrendite aller 2015 bestehenden Investitionen entwickelte sich weiterhin gut.

Ende 2015 war das Portfolio weiterhin in jeder Hinsicht gut diversifiziert – von den Leasing-Laufzeiten und Flugzeugtypen/ Vermögenswerten über die geografische Lage bis hin zu den Vertragspartnern. Das Gesamtportfolio aller Fonds bestand 2015 zu 53,3 % aus Boeing-Flugzeugen (Vorjahr: 39,9 %), zu 43,5 % aus Airbus-Flugzeugen (Vorjahr: 55,0 %) und zu 3,2 % aus anderen Anlagen (Vorjahr: 5,1 %). Von den Flugzeuganlagen, die die Fonds verwalten, entfielen im Berichtsjahr 51,8 % auf Narrowbody-Passagierflugzeuge (Vorjahr: 35,1 %), 26,1 % auf Flugzeuge und Triebwerke, die zur Zerlegung bestimmt sind (Vorjahr: 25,8 %), und 10,9 % auf Widebody-Passagierflugzeuge (Vorjahr: 29,6 %). ①

① Portfolio nach Anlageformen



Narrowbody-Passagierflugzeuge 51,8%

Zerlegung 26,1%

davon:

22,0 % Widebody

3,2 % Triebwerke

0,9 % Narrowbody

Widebody-Passagierflugzeuge 10,9%

Widebody-Frachter 10,2%

Andere 1,0%

Risikomanagement ist für Deucalion ein wesentlicher Schwerpunkt und AIM mindert gezielt bekannte Risiken bei laufenden Investments. Dank der Erfahrung der DVB in der Flugzeugfinanzierung hat AIM direkten Zugriff auf Experten, die makro- und mikroökonomische Studien, Analysen und Auswertungsinstrumente liefern. So ist AIM in der Lage, technische Faktoren, Flugzeugwerte und -entwicklungen sowie die Bonität von Fluggesellschaften und Kontrahenten umfassend und zeitnah zu verfolgen. Jedes Investment wird mindestens einmal monatlich auf Erfüllung der definierten Anforderungen überprüft und vierteljährlich neu bewertet. Hinzu kommen eine detaillierte Berichterstattung an die Investoren, halbjährliche Werthaltigkeitsprüfungen, eine jährliche Begutachtung durch unabhängige Wirtschaftsprüfer sowie regelmäßige Meetings mit Leasingnehmern bzw. den risikotragenden Vertragsparteien. Darüber hinaus hat jeder Fonds einen unabhängigen Verwaltungsrat, dessen Vorsit-

zender umfangreiche Erfahrung in der Flugzeug- und Luftverkehrsbranche mitbringt. Im Bedarfsfall werden betroffene Engagements – entsprechend dem tatsächlichen oder wahrgenommenen Risikogehalt – auf die Early Warning List, die Closely Monitored List oder die Watch List gesetzt. Engagements auf diesen Listen werden enger begleitet. Für sie werden geeignete Maßnahmenpläne erarbeitet und umgesetzt. Zum Jahresultimo 2015 befanden sich drei Anlagen auf der Watch List. Auf der Early Warning List bzw. der Closely Monitored List wurde kein AIM-Engagement geführt. 2015 wurden für die DVB-Anlagen in den Fonds Wertberichtigungen in Höhe von 2,7 Mio € vorgenommen (Vorjahr: 5,1 Mio €).

AIM – Markt- und Portfolioprognose 2016

Für 2016 erwartet AIM eine weiterhin robuste Entwicklung des Luftverkehrsmarktes. Die Fluggesellschaften dürften von niedrigen Rohölpreisen und Zinsen sowie einem angemessenen Zugang zu Liquidität und umfangreichen Neuauslieferungen profitieren. Probleme werden sich allerdings in bestimmten Regionen ergeben, in denen die Renditen durch Kapazitätsausweitungen und Währungsschwankungen unter Druck geraten. Während die Marktteilnehmer darüber spekulieren, ob die Branche den Höhepunkt im Zyklus erreicht hat, gibt es im Leasingsektor keine Anzeichen für einen bevorstehenden Abschwung – der unablässige Kapitalzustrom dürfte die Preise der Maschinen stützen.

Die Fonds sind gut positioniert, um von der aktuellen Marktsituation zu profitieren. Dabei werden sie die umfangreiche Branchenkenntnis und Research-Ressourcen der DVB sowie die Geschäftsbeziehungen der Bank zu Fluggesellschaften auch weiterhin gezielt zu nutzen wissen. Ebenso werden sie ihrer Anlagephilosophie treu bleiben und bei der Investition in die Luftverkehrsbranche wie auch beim Management der Anlagewerte chancenorientiert vorgehen. Aktuelle Risiken werden konsequent überwacht, Investitionen mit Blick auf die Zukunft strukturiert.

AIM rechnet 2016 mit einem starken Anstieg des Fondsvolumens von Deucalion, hauptsächlich aufgrund zunehmender Operating-Leasing-Verhältnisse. Das Investoreninteresse an den Fonds – und damit der Wettbewerb – dürfte auch 2016 kaum nachlassen. Dabei bieten die Branchenkenntnisse der DVB, die Stärke ihrer Aviation-Plattform und der objektbasierte Ansatz eine einzigartige anlageorientierte Plattform, um künftige Entwicklungen kompetent einschätzen und auf dieser Basis gegenwärtige Marktbedingungen gezielt nutzen zu können. Das Luftverkehrsgeschäft ist und bleibt eine volatile und zyklische Branche. Umso fokussierter und konsequenter wird AIM als Anlageberater der Fonds seine ganze Finanzierungs- und Fachkompetenz einsetzen, um Investitionsmöglichkeiten mit den besten Risiko-/Ertragsprofilen zu erschließen und auch Gelegenheiten zur gewinnbringenden Veräußerung von Objekten gezielt zu nutzen.

Prof. Dr. h.c. Stephan Götzl legte sein Amt als Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der DVB Bank SE mit Wirkung um 31. Oktober 2015 nieder. Mit amtsgerichtlichem Beschluss vom 23. Februar 2016 wurde Frau Dr. Kirsten Siersleben (Abteilungsleiterin Generalsekretariat der DZ BANK AG) zum 1. März 2016 als neue Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat bestellt.

Vorstand und Aufsichtsrat der DVB Bank SE beabsichtigen, der Ordentlichen Hauptversammlung am 23. Juni 2016 eine Dividende von 0,30 € je nennwertloser Stückaktie vorzuschlagen.

Weitere Vorgänge, die für die Beurteilung der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage der DVB Bank SE und des Konzerns besondere Bedeutung haben, sind nach Schluss des Geschäftsjahres 2015 nicht eingetreten. Der Geschäftsverlauf in den ersten Monaten des Geschäftsjahres 2016 bestätigt die im Prognosebericht getroffenen Aussagen.

Im Prognosezeitraum wird sich das mäßige weltwirtschaftliche Expansionstempo kaum verändern. Die im Frühjahr 2015 erwartete Beschleunigung ist ausgeblieben. Verstärkt haben sich hingegen die bereits seit 2014 zu beobachtenden Unterschiede zwischen den Regionen. In den meisten fortgeschrittenen Volkswirtschaften ist die Konjunktur recht robust. In einer Reihe von Schwellenländern hat sich die Wirtschaftslage hingegen nochmals verschlechtert. Zudem leiden viele von Rohstoffexporten abhängige Schwellenländer unter den seit Mitte 2014 stark gefallenen Preisen für Erdöl und wichtige Industrierohstoffe. So bleibt die Prognose auch für 2016 verhalten.

Die Weltproduktion wird voraussichtlich nur in mäßigem Tempo expandieren. In den fortgeschrittenen Volkswirtschaften dürfte die Produktionsausweitung insgesamt wohl etwas über ihrer langfristigen Trendrate liegen. Die Aufwertung des Dollar dürfte die Exporte der USA weiter dämpfen, während der Euroraum und Japan von der Abwertung des Euro beziehungsweise des Yen profitieren werden. Dennoch wird die Konjunktur der USA im Prognosezeitraum im Vergleich kräftiger bleiben. Im Euroraum wird die wirtschaftliche Entwicklung weiterhin von vielerorts hoher Verschuldung gehemmt. Allerdings haben sich die Finanzierungsbedingungen verbessert; die Finanzpolitik bremst nicht mehr, und die Realeinkommen steigen. Deshalb dürfte sich die Erholung fortsetzen.

Für das Jahr 2016 erwartet der Internationale Währungsfonds ein Weltwirtschaftswachstum von 3,6 % und damit geringfügig über dem Vorjahresniveau (Prognose für 2015: 3,1 %).

Der Einschätzung der Experten folgend, geht die DVB von einem weiterhin unbeständigen Wirtschaftswachstum aus, das maßgeblich von den folgenden Risikofaktoren beeinflusst werden dürfte:

- geopolitische Krisen, daraus resultierende Sanktionen und deren Auswirkungen auf die Weltkonjunktur
- Entwicklung der Rohstoffpreise, insbesondere des Ölpreises
- weltweiter Rückgang von Aktienkursen und steigender Unsicherheit der Finanzmarktakteure in Bezug auf die künftige Marktentwicklung
- verstärkter Abzug von Kapital aus rohstoffexportierenden Schwellenländern durch den Fall der Rohstoffpreise in Zusammenhang mit den weiterhin zu erwartenden Leitzinserhöhungen in den USA

- Auswirkungen der Zinswende in den USA auf die Vermögenspreise in den Industrieländern sowie auf die Kapitalströme in wichtigen aufstrebenden Ökonomien
- Entwicklung der chinesischen Wirtschaft

Aktuell deuten viele Konjunkturindikatoren darauf hin, dass das Expansionstempo in den USA im Verlauf des Prognosezeitraums moderat sein wird. Diese Annahme wird vor allem durch die derzeit herrschenden wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen unterstützt. Der private Konsum wird sich weiterhin günstig entwickeln, da das Nettovermögen der Haushalte gestiegen ist und somit eine geringere Notwendigkeit zum Schuldenabbau besteht; auch die Reallöhne werden vor dem Hintergrund niedriger Rohstoffpreise und einer sinkenden Arbeitslosenquote im Prognosezeitraum merklich anziehen. Vor diesem Hintergrund dürfte die US-Notenbank ihre Geldpolitik vorerst beibehalten, die Maßnahmen jedoch aufgrund der fortschreitenden Konjunkturerholung weiter deutlich zurückfahren.

Die Erholung im Euroraum festigt sich. Im Umfeld gesunkener Energiekosten, niedriger Zinsen und eines schwachen Euros ist die Produktion im Euroraum im vergangenen Jahr recht deutlich expandiert. Maßgeblich getragen wurde die Expansion von der privaten Konsumnachfrage. Die real verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte profitierten von den gesunkenen Energiekosten und einer weiter rückläufigen Arbeitslosigkeit. Auch die staatlichen Konsumausgaben trugen zur Expansion bei. In einzelnen Ländern des Euroraums stellt sich das konjunkturelle Bild überwiegend positiv dar. Insbesondere in den ehemaligen Krisenländern hat sich die Situation verbessert. Für den Prognosezeitraum erwarten Experten ein sich nur geringfügig verbesserndes Expansionstempo. Eine wichtige Stütze bleibt voraussichtlich der private Konsum. So dürften im Zuge der konjunkturellen Belebung die Arbeitslosigkeit weiter zurückgehen und die Real-löhne etwas stärker steigen, zumal die Inflation im Prognosezeitraum voraussichtlich bei nur einem Prozent liegen wird. Hingegen ist vorerst eine nur verhaltene Expansion der Bruttoanlageinvestitionen zu erwarten. Nach wie vor bemühen sich die Unternehmen, Verbindlichkeiten abzubauen. Die Kapazitätsauslastung dürfte aber im Zuge einer steigenden Binnennachfrage zunehmen und der Investitionstätigkeit etwas Schwung verleihen. Dafür spricht auch, dass die Restriktionen der Kreditvergabe im Zuge der expansiven Geldpolitik und der Verbesserung der Bankbilanzen wohl weiter gelockert werden. Auch seitens der Exporte sind Impulse, vorrangig aufgrund der Abwertung des Euro, zu erwarten. Allerdings ist das Bild insofern gemischt, als wachsenden Lieferungen in die USA eine ungünstige Entwicklung in den Schwellenländern gegenübersteht. Damit neben der binnenwirtschaftlichen Belebung zudem die Einfuhren steigen, erwarten die Institute, dass der Außenbeitrag im Prognosezeitraum nicht zur Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion beitragen wird.

Unterstützt durch eine Vielzahl von Regierungsmaßnahmen ist ein deutlicher Einbruch der Konjunktur in **China** im Jahr 2016 nicht wahrscheinlich. Der deutlich nachlassenden Dynamik des industriellen Sektors steht eine stärkere Dynamik der Dienstleistungen gegenüber. Das dürfte auch den robusten Arbeitsmarkt erklären. Ziel der chinesischen Wirtschaftspolitik ist es, die gesamtwirtschaftliche Nachfrage nach Konsumgütern auf Kosten von Investitionen in Sachkapital zu stärken. Allerdings ist die Umlenkung der Nachfrage hin zum Konsum mit Friktionen verbunden und kommt nur langsam voran. Zur Stabilisierung der Immobilienmärkte wurden die Finanzierungsbedingungen verbessert und in einigen Regionen die Bedingungen für den Erwerb von Zweitwohnungen gelockert. Dies trug dazu bei, dass die Immobilienpreise seit einigen Monaten wieder etwas steigen. Angesichts der sich abschwächenden Konjunktur und der anhaltend niedrigen Kerninflation, hatte die Zentralregierung bereits im Frühjahr 2015 die Leitzinsen und die Mindestreserveanforderungen schrittweise herabgesetzt. Allerdings löste die Einschränkung von kreditfinanzierten Aktienkäufen im Juni vermutlich Einbrüche auf den Aktienmärkten aus. Die Indizes der chinesischen Börsen sind seit dem Sommer um mehr als ein Drittel gesunken, nachdem sie sich in den zwölf Monaten zuvor mehr als verdoppelt hatten. Ende August 2015 hatten sich die Aktienmärkte wieder stabilisiert, bevor die jüngsten Börsenturbulenzen Anfang Januar dieses Jahres wiederholt zu hohen Verlusten am chinesischen Aktienmarkt führten.

Das Expansionstempo der rohstoffexportierenden Schwellenländer wird sich im Prognosezeitraum kaum verstärken. Die mäßige Dynamik der Weltindustrieproduktion senkt laut Internationaler Energieagentur weiterhin die Wahrscheinlichkeit steigender Preise im Rohstoffgeschäft. In diesem Zusammenhang ist vor allem die Entwicklung des **Ölpreises** von großer Wichtigkeit. Dieser ist seit zwei Jahren mit massiven Überkapazitäten konfrontiert. Der anhaltend abnehmenden Nachfrage, zum Teil wohl Folge eingetrübter Erwartungen bezüglich der Wachstumsdynamik in China, steht ein konstant zu hohes Angebot gegenüber. So hat in den USA beispielsweise die Ölproduktion durch Fracking viel schwächer auf den letztjährigen Preiseinbruch reagiert als vielfach erwartet worden war. Das derzeit niedrige Öl- und Rohstoffpreisniveau wirkt sich vor allem auf das Brutto-sozialprodukt Russlands und der Mehrzahl der stark vom Rohstoffexport abhängigen lateinamerikanischen Staaten aus. Die Verschlechterung der Wachstumsperspektiven in diesen Ländern dürfte zusammen mit einem vor allem in den USA langsam steigenden Zinsniveau zu einer Abnahme der internationalen Kapitalströme in einigen Schwellenländern und zu einer Verschlechterung der dortigen Finanzierungsbedingungen führen.



Der Prognosebericht enthält zukunftsgerichtete Aussagen zur künftigen Entwicklung des DVB Bank Konzerns für das Jahr 2016. Unser Ziel ist es, den Konzernlagebericht möglichst umfassend, aber auch klar strukturiert und leserfreundlich zu gestalten. Daher haben wir für alle Geschäftsbereiche zunächst die Entwicklung des Geschäftsjahres 2015 und jeweils direkt im Anschluss eine ausführliche Markt- und Portfolioprognose für das Jahr 2016 erörtert.

Die folgenden Textteile werden hiermit ausdrücklich in den Prognosebericht einbezogen:

- Shipping Finance-Prognose (Seite 95–97)
- Aviation Finance-Prognose (Seite 107–109)
- Offshore Finance-Prognose (Seite 116–117)
- Land Transport Finance-Prognose (Seite 128–129)
- Financial Institutions and Syndications-Prognose (Seite 133)
- Corporate Finance-Prognose (Seite 139)
- Investment Management-Prognose (Seite 143 und 146)

Selbstverständlich unterliegen Einschätzungen und Prognosen stets dem Risiko fehlerhafter Wahrnehmungen und Werturteile und können sich somit als falsch erweisen. Ausführungen über künftige Entwicklungen oder Ereignisse haben naturgemäß eher den Charakter von Vermutungen als von präzisen Vorhersagen. Somit können die tatsächlichen Entwicklungen von den Erwartungen abweichen – nicht zuletzt aufgrund solcher Unwägbarkeiten wie Schwankungen in Kapitalmarktkursen/-preisen, Währungskursen und Zinssätzen oder als Folge tiefgreifender Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld. Aus diesen Gründen kann die DVB keine Haftung für den Eintritt ihrer Prognosen übernehmen, auch wenn sie von deren Richtigkeit überzeugt ist. Eine Aktualisierung der zukunftsgerichteten Aussagen in diesem Bericht ist nicht vorgesehen.

Finanzwirtschaftliche Perspektiven der DVB

Das Geschäftsmodell der DVB hat sich in der Vergangenheit in zyklisch bedingten Abschwungphasen als durchaus stressresistent und belastbar erwiesen. Dies hat sich auch im Geschäftsjahr 2015 bestätigt.

Die DVB wird auch künftig grundsätzlich nur Objektfinanzierungen abschließen, die durch das finanzierte Transportmittel besichert sind. Der entscheidende Pluspunkt des DVB-Geschäftsansatzes ist die zyklusneutrale Kreditpolitik. Dabei werden auch künftig die folgenden Gesichtspunkte bei der Vergabe von Krediten entscheidend sein:

- Qualität und Werthaltigkeit des Transportmittels
- Bonität des Kreditnehmers und des Betreibers
- vom Kreditnehmer mit dem Transportmittel generierter Cashflow, aus dem der Kredit getilgt werden soll und
- Wiedervermarktbarkeit des finanzierten Transportmittels

Gerade in dem oben geschilderten wirtschaftlichen Umfeld ist es uns auch 2016 wichtig, unseren Kunden die fokussierte Palette unserer Finanzierungs-, Beratungs- und Serviceangebote umsichtig und risikobewusst anzubieten. Dies gibt uns die Möglichkeit, unsere Marktanteile zu halten oder sogar selektiv auszubauen und die Marke DVB bei unseren Kunden und Geschäftspartnern weiter zu festigen.

Zur Ertragslage

Wie im Konzernlagebericht 2014 prognostiziert, ist es der DVB 2015 gelungen, im Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance neue Transaktionen abzuschließen. Basierend auf der grundsätzlich zyklusneutralen Kreditvergabepolitik setzte die DVB ihre am Markt bewährte risikoadäquate Bepreisung weiter erfolgreich um.

Aufgrund der für 2015 zutreffend prognostizierten, anhaltend schwierigen Situation an einigen Seeschiffahrtsmärkten kam es im Shipping Finance zu Portfoliobelastungen, die hier zu einer Neubildung von Risikovorsorge in Höhe von 88,4 Mio € führten (Vorjahr: 37,8 Mio €).

Die DVB steht ihren Verkehrskunden auch im Prognosezeitraum 2016 weiterhin im Neugeschäft zur Verfügung und beabsichtigt erneut, eine angemessene Risiko-Ertragsrelation zu erreichen.

Insbesondere im Shipping Finance- und Offshore Finance-Portfolio könnte es auch im Jahr 2016 wegen der weiterhin schwierigen Situation an einigen Seeschiffahrtsmärkten und aufgrund des niedrigen Ölpreises zu Portfoliobelastungen kommen. Es wird nach Einschätzung der DVB noch eine Weile dauern, bis sich aus der zu beobachtenden Bodenbildung an den Märkten ein echter, nachhaltiger Aufwärtstrend entwickeln wird. Auch ist weiterhin unklar, wann sich der in einigen Marktsegmenten nach wie vor noch bestehende Kapazitätsüberhang auflösen wird und wann Angebot und Nachfrage an den Schiffahrts- und Offshoremärkten wieder ins Gleichgewicht kommen werden.

Aufgrund unserer hausinternen Research-Expertise, differenzier-ten Risikomanagements und Abwicklungs- und Asset Management-Know-hows gehen wir davon aus, von den Verwerfungen an den Seeschiffahrtsmärkten auch 2016 nur unterdurchschnittlich betroffen zu sein.

Zur Finanzlage

Wie im Konzernlagebericht 2014 prognostiziert, ist es der DVB 2015 gelungen, ihre Investorenbasis weiter zu verbreitern und Refinanzierungsinstrumente schwerpunktmäßig außerhalb des genossenschaftlichen Finanzverbundes zu platzieren.

Wir erwarten, auch im Prognosezeitraum 2016 über eine ausreichende Liquiditätsbasis verfügen zu können. Die Zugehörigkeit der DVB zur Genossenschaftlichen FinanzGruppe bleibt auch 2016 von Bedeutung. Denn durch die liquide Genossenschaftliche FinanzGruppe ist die Bank in der Lage, den Refinanzierungsbedarf mit diesen Partnern zu Marktkonditionen zu decken. Darüber hinaus sind wir auch 2016 bestrebt, unsere Investorenbasis weiter kontinuierlich zu verbreitern. Dies soll zum Beispiel durch Platzierungen von Schuldscheindarlehen sowie durch die Begebung von Anleihen außerhalb der Genossenschaftlichen FinanzGruppe geschehen.

Zusammenfassende Bewertung der Prognose 2015 und Trendaussage für 2016

Die Bank steuert und bewertet das Geschäft mittels dreier finanzieller Kennzahlen – dem Return on Equity vor Steuern (ROE), der Cost-Income-Ratio (CIR) und der risikoadjustierten Economic Value Added (EVA™).

Bewertung der für 2015 aufgestellten Prognose

Zum Jahresende 2015 lag die CIR mit 48,1 % in dem im Rahmen des Konzernlageberichts 2014 prognostizierten Zielbereich von 48-52 %. Während die Verwaltungsaufwendungen um 0,2 % auf 180,9 Mio € zurückgingen, nahm der Ertragsquotient (Summe aus Zinsüberschuss vor Risikovorsorge, Provisionsüberschuss, Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen und Sonstigem betrieblichen Ergebnis) von 349,9 Mio € auf 376,4 Mio € Ende 2015 zu. Hier wirkt sich insbesondere das durch die Teilveräußerung von Anteilen an der Wizz Air Holdings Plc stark gestiegene Ergebnis aus Finanzanlagen positiv aus.

Der 2015 tatsächlich erreichte ROE lag mit 4,1 % außerhalb des prognostizierten Zielintervalls von 8-12 %. Dies war darin begründet, dass das Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern in Höhe von 106,3 Mio € um 52,3 Mio €, oder um 49,2 %, auf 54,0 Mio € sank, während die Summe des gewichteten Kapitals um 54,2 Mio €, oder um 4,3 %, auf 1.307,6 Mio € stieg (Vorjahr: 1.253,4 Mio €)

Die 2015 tatsächlich erreichte risikoadjustierte Kennzahl EVA™ lag mit –86,8 Mio € deutlich außerhalb des angestrebten Zielkorridors eines „einstelligen, positiven Millionenbetrags“. Dies war im Wesentlichen durch das deutlich gesunkene Konzernergebnis vor IAS 39, jedoch einschließlich des Ergebnisses aus Finanzanlagen und vor Steuern in Höhe von 10,6 Mio € (Vorjahr: 115,6 Mio €) begründet, von welchem die zeitanteiligen Risikokapitalkosten in Höhe von 97,4 Mio € (Vorjahr: 88,3 Mio €) abzuziehen waren.

Trendaussage für 2016

Das Geschäftsjahr 2016 betrachtet die DVB mit zurückhaltender Zuversicht.

Die Bank strebt für 2016 ein Konzernergebnis an, das auf dem Niveau des Vorjahres oder leicht darüber liegen sollte. Angesichts der anhaltenden Herausforderungen an den Schifffahrts- und Offshore-Märkten verkennt die DVB nicht, dass die Risikovorsorge weiterhin erhöht bleiben wird, sich indes unterhalb des 2015er Niveaus bewegen sollte.

Die DVB hat sich im Prognosezeitraum 2016 zum Ziel gesetzt, einen Return on Equity vor Steuern im Zielintervall von 4-8 % und eine Cost-Income-Ratio im Zielintervall von 48-52 % zu erreichen.

Der EVA™ reflektiert sowohl die Ertrags- als auch die Risikosituation, insoweit ist eine Prognose mit großen Unsicherheiten behaftet. Aufgrund der in den Teilmärkten der Schifffahrts- und Offshorebranche weiterhin schwierigen Situation erwartet die Bank für 2016 einen niedrigen, zweistellig negativen Millionenbetrag. In den Folgejahren könnte sich die Situation wieder verbessern.

Über diese Trendaussagen hinaus hält die DVB zusammenfassend fest, dass die Entwicklungen der Transport- und Finanzmärkte zahlreiche unvorhersehbare und unbeeinflussbare Faktoren enthalten, sodass keine weiteren quantitativen Aussagen über weitere Finanzdaten treffen können.

Entwicklung der finanziellen Steuerungsgrößen

Die folgende Tabelle weist die tatsächliche und prognostizierte Entwicklung der drei Steuerungsgrößen der DVB für die Jahre 2015 und 2016 aus. **1**

1 Finanzielle Steuerungsgrößen der DVB

	2016	2015	
	Jahresende 2015 für 2016 prognostiziert	Tatsächlich 2015 erreicht	Jahresende 2014 für 2015 prognostiziert
ROE vor Steuern	4–8 %	4,1 %	8–12 %
CIR	48–52 %	48,1 %	48–52 %
EVA™	Niedriger, zweistellig negativer Millionenbetrag	–86,8 Mio €	Einstelliger, positiver Millionenbetrag

Die Wahrnehmung von Geschäftschancen sowie die gezielte und kontrollierte Übernahme von Risiken unter Beachtung von risikoadäquaten Renditezielen – das sind für die DVB wesentliche Bestandteile der Geschäftspolitik.

Grundsätze des Risikomanagements

Die DVB definiert Risiken grundsätzlich als ungünstige künftige Entwicklungen, die sich nachteilig auf die Vermögens-, Ertrags- oder Liquiditätslage der Bank auswirken können. Dabei unterscheidet die Bank zwischen Adressenausfallrisiko, operationellem Risiko, Geschäfts- und Reputationsrisiko, Marktpreisrisiko, Liquiditäts- und Beteiligungsrisiko. Das Geschäftsmodell der DVB erfordert die Fähigkeit zur Identifizierung, Messung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation der Risiken. Dabei gilt der Grundsatz, Risiken bei allen Aktivitäten nur in dem Maße einzugehen, wie dies zur Erreichung der geschäftspolitischen Ziele erforderlich ist.

Zur Umsetzung der Grundsätze hat der Vorstand unter Berücksichtigung der Geschäftsstrategie entsprechende Risikostrategien für die wesentlichen Risiken festgelegt. Diese Teilrisikostrategien umfassen jeweils die entscheidenden risikotragenden Geschäftsaktivitäten, die Ziele der Risikosteuerung – einschließlich der Vorgaben zur Akzeptanz und Vermeidung von Risiken – und die Maßnahmen zur Zielerreichung.

Darüber hinaus hat der Vorstand der Bank als verantwortliches Organ ein angemessenes und funktionsfähiges Risikomanagementsystem eingerichtet, das den internen betriebswirtschaftlichen Anforderungen gerecht wird und die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Aufgrund der implementierten Methoden,

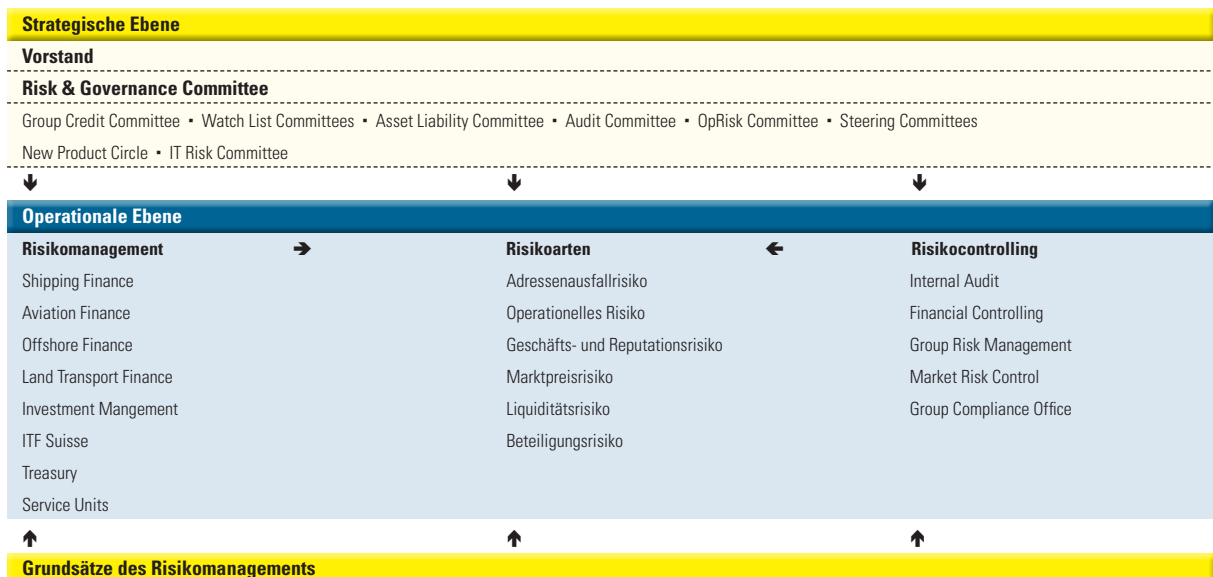
Modelle, organisatorischen Regelungen und IT-Systeme ist die DVB in der Lage, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und angemessene Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems wird regelmäßig in- und extern überprüft.

Ungeachtet der grundsätzlichen Eignung des Risikomanagementsystems sind Umstände denkbar, die die rechtzeitige Identifikation von Risiken verhindern oder die eine angemessene Reaktion auf Risiken nicht umfassend ermöglichen. Die eingesetzten Methoden und Modelle zur Risikomessung sind zur Steuerung der DVB geeignet. Trotz sorgfältiger Modellentwicklung und regelmäßiger Kontrolle können jedoch Konstellationen entstehen, bei denen die tatsächlichen Verluste oder der Liquiditätsbedarf höher ausfallen als durch die Risikomodelle und Stress-Szenarien prognostiziert.



Der folgende Chancen- und Risikobericht betrachtet unter „Analyse des Kreditportfolios“ auf den Seiten 161 bis 163 die Volumina der Transport Finance-Teilportfolios, aufgeschlüsselt nach Besicherungsstruktur und Beleihungsauslauf (Loan-to-Value – LTV). Die so analysierten Portfoliowerte spiegeln das Nominalvolumen des DVB Bank Konzerns nach aufsichtsrechtlichen Vorschriften wider, da alle wesentlichen Konzerngesellschaften in die divisionale Risikosteuerung integriert sind und somit die von verbundenen Unternehmen vergebenen Kredite einbezogen werden.

1 Risikomanagement und Risikocontrolling



Organisation des Risikomanagements

Aufbauorganisation

Das konzernweite Risikomanagementsystem der DVB folgt den gesetzlich und aufsichtsrechtlich kodifizierten Anforderungen und umfasst entsprechende Vorkehrungen und Maßnahmen zur Risikostrategie, Risikotragfähigkeit, Risikosteuerung und Risikoüberwachung sowie ein mehrstufiges Risikofrüherkennungssystem. Neben der Aufbau- und Ablauforganisation betreffen diese Maßnahmen auch die Prozesse zur Identifizierung, Beurteilung, Steuerung, Überwachung und Kommunikation der Risiken. Wie das folgende Schaubild verdeutlicht, hat die Bank das Risikomanagement im engeren Sinne funktional vom Risikocontrolling getrennt. ①

Im Risikomanagement wird zwischen der operativen und der strategischen Ebene unterschieden. Unter operativem Risikomanagement versteht die DVB die Umsetzung der vom Vorstand vorgegebenen Risikostrategien durch die verschiedenen Geschäftsbereiche. Das strategische Risikomanagement gibt nicht nur die risikopolitischen Leitlinien vor, sondern koordiniert und unterstützt auch den operativen Risikosteuerungsprozess durch übergeordnete Komitees.

Das vom Risikomanagement im engeren Sinn (operatives Risikomanagement) unabhängige Risikocontrolling identifiziert, quantifiziert, limitiert und überwacht die Risiken sowie die Risikoberichterstattung. Mit dem detaillierten „DVB Group Risk Report“ wird der Gesamtvorstand, die Führungskräfte und der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse quartalsweise umfassend über die Risikosituation der Bank informiert. Darüber hinaus sind für alle relevanten Risikoarten Berichtssysteme installiert, die sicherstellen, dass alle Kompetenzträger jederzeit transparente Informationen über die von ihnen verantworteten Risiken erhalten.

Rechnungswesen

Das Rechnungswesen der DVB stellt sicher, dass sich die Rechnungslegung in Einklang mit den entsprechenden Vorschriften, insbesondere den handelsrechtlichen Normen, befindet. Darum hat die Bank ein Risikomanagementsystem implementiert, das die Rechnungslegung steuert, überwacht und kontrolliert. Dieses interne Kontrollsystem soll operationellen Risiken entgegenwirken, indem das Handeln der Mitarbeiter, die eingesetzten Technologien und die Arbeitsabläufe auf die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften ausgerichtet werden. In der DVB sind konzernweit Prozesse implementiert, die – unter Nutzung gemeinsamer Datenverarbeitungs- und Datenbanksysteme – ein effizientes Risikomanagement und eine wirksame Kontrolle der

Konzernrechnungslegung ermöglichen. Diesen Prozessen werden die rechtlichen Vorgaben zur Konzernrechnungslegung und die Regelungen des Konzernbilanzierungshandbuchs zugrunde gelegt. Die interne Revision begleitet die Abläufe aktiv im Rahmen ihrer Prüfungsfunktion.

Die Rechnungslegung umfasst quantitative und qualitative Angaben der Unternehmen und Teilkonzerne der DVB. Diese Angaben sind sowohl für die gesetzlich vorgeschriebenen Berichte der Unternehmen als auch für die interne Steuerung der Geschäftsbereiche notwendig und werden deshalb nach verbindlichen Ablaufplänen erhoben und kontrolliert. Geeignete Datenverarbeitungssysteme verwerten diese Daten automatisch und gewährleisten so die Wirtschaftlichkeit der Rechnungslegung. Mittels umfangreicher Kontrollmaßnahmen stellt die DVB dabei die Qualität der Verarbeitung sicher und trägt so zur Verminderung operationeller Risiken bei. Die Bank prüft darum sowohl die eingegebenen als auch die ausgegebenen Daten in zahlreichen maschinellen und manuellen Schritten. Darüber hinaus protokolliert und kontrolliert sie Buchungs- und Konsolidierungsvorgänge ordnungsgemäß. Angemessene Notfallkonzepte, die ständig weiterentwickelt und im Rahmen geeigneter Tests regelmäßig überprüft werden, gewährleisten die Verfügbarkeit personeller und technischer Ressourcen für die Rechnungslegung. In einem Konzernhandbuch ist die einheitliche Anwendung von Rechnungslegungsmethoden innerhalb der DVB schriftlich fixiert. Dieses Regelwerk wird fortlaufend aktualisiert. Im Rahmen der gesetzlichen Prüfungen kontrollieren Wirtschaftsprüfungsgesellschaften den Inhalt des Konzernhandbuchs und die Einhaltung der fixierten Regeln durch die in die Rechnungslegung einbezogenen Mitarbeiter.

Die Bank bezieht externe Gutachter ein, um die Höhe der Pensionsrückstellungen zu ermitteln. Darüber hinaus werden Gutachter für die Ermittlung von Sicherheitwerten für Schiffe, Flugzeuge, Offshoreversorgungsschiffe und -plattformen sowie für schienennahes und rollendes Eisenbahnmaterial beauftragt. Die zulässigen Gutachter sind in den Arbeitsrichtlinien der Bank festgelegt. Eingeführte Prozesse werden fortlaufend auf ihre Zweckmäßigkeit geprüft und hinsichtlich neuer Produkte und Sachverhalte sowie aufgrund veränderter gesetzlicher Regelungen angepasst. Bei Bedarf werden die mit der Berichterstattung betrauten Mitarbeiter in den gesetzlichen Regelungen und angewandten IT-Systemen geschult, um so die gleichbleibend hohe Qualität der Rechnungslegung in der DVB sicher zu stellen. Bei der Implementierung gesetzlicher Änderungen sind externe Berater und Wirtschaftsprüfer frühzeitig involviert, um so Qualität und Effizienz der Berichterstattung zu steigern.

Risikoinventur und Angemessenheitsprüfung

Die von der DVB regulär zum Ende eines Geschäftsjahres durchgeführte Risikoinventur hat zum Ziel, die für die Bank relevanten Risikoarten zu identifizieren und hinsichtlich ihrer Wesentlichkeit zu beurteilen. Des Weiteren wird die Risikoinventur im Verlaufe eines Geschäftsjahres anlassbezogen durchgeführt, um gegebenenfalls wesentliche Veränderungen des Risikoprofils auch unterjährig erkennen zu können. Für jene Risikoarten, die aufgrund der Geschäftsaktivitäten der DVB grundsätzlich auftreten können, wird eine Wesentlichkeitsanalyse erstellt. Für die als wesentlich eingestuften Risikoarten wird eine Evaluierung vollzogen, um zu beurteilen, in welchem Umfang Risikokonzentrationen vorliegen.

Darüber hinaus nimmt die Bank eine Angemessenheitsprüfung auf Ebene des DVB Bank Konzerns vor, die alle Methoden zur Risikomessung für alle als wesentlich eingestuften Risikoarten auf ihre Eignung hin untersucht. Bei Bedarf werden Maßnahmen eingeleitet, um das Steuerinstrumentarium anzupassen.

Risikoinventur und Angemessenheitsprüfung sind inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Die Ergebnisse der regulären Risikoinventur und der Angemessenheitsprüfung dienen als Grundlage der Risikosteuerung im darauf folgenden Geschäftsjahr. Sofern aufgrund der Ergebnisse der anlassbezogenen Risikoinventur eine unverzügliche Adjustierung der Risikosteuerungssysteme erforderlich ist, werden diese Anpassungen bereits im laufenden Geschäftsjahr vorgenommen.

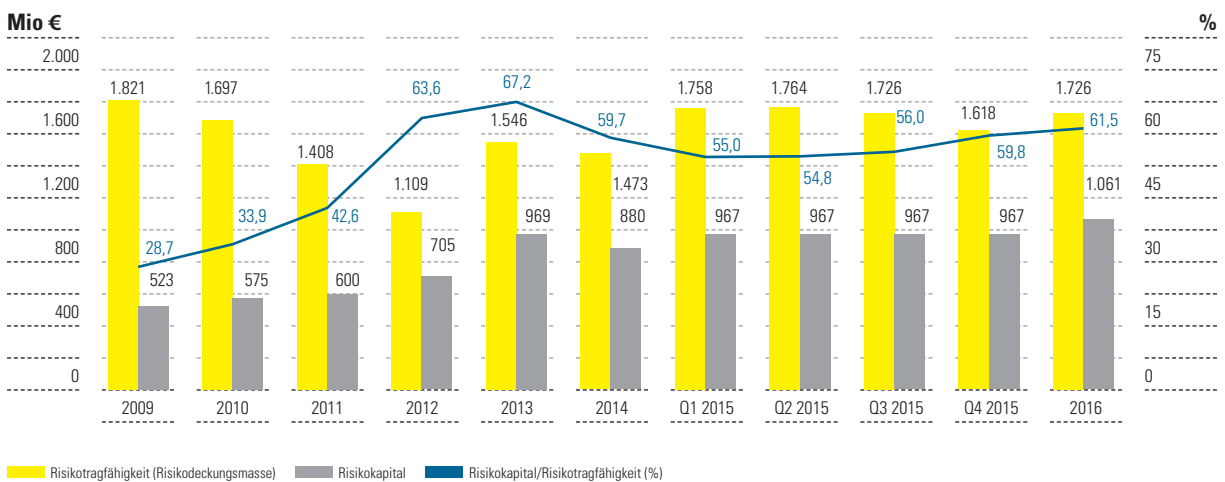
Risikotragfähigkeit und Risikokapital

Um die ökonomische Kapitaladäquanz zu ermitteln, wird im Rahmen der Risikotragfähigkeitsanalyse die Risikodeckungsmasse, um einen Kapitalpuffer vermindert, dem Risikokapitalbedarf gegenüber gestellt. Ausgehend von der Risikodeckungsmasse und in Kenntnis des Kapitalpuffers legt der Vorstand jeweils am Ende eines Jahres die Verlustobergrenzen für das nächste Geschäftsjahr fest, die den Risikokapitalbedarf begrenzen. Die Risikodeckungsmasse setzt sich aus dem Eigenkapital und eigenkapitalnahen Bestandteilen zusammen. Sie wird monatlich in vollem Umfang überprüft und aktualisiert, sodass der Umfang der Risikodeckungsmasse unterjährigen Schwankungen unterliegt.

Der Kapitalpuffer dient zur Abdeckung von Unschärfen in der Risikobemessung und von Risiken, die nicht im Rahmen des Risikokapitalbedarfs gemessen und nicht über Risikolimits (Verlustobergrenzen) gesteuert werden. Dies gilt beispielsweise für Risiken aus Pensionsverpflichtungen. Dabei handelt es sich um Zins- und Langlebighkeitsrisiken, die aus direkten Pensionszusagen gegenüber aktiven oder ehemaligen Mitarbeitern entstanden sind. Die Bestandteile des Kapitalpuffers quantifiziert die DVB über ein experten-, szenario- oder modellbasiertes Vorgehen. Zum 31. Dezember 2015 betrug der Kapitalpuffer 131 Mio € (Vorjahr: 138 Mio €).

Die Risikodeckungsmasse und das Risikokapital der DVB haben sich während der letzten Jahre wie folgt entwickelt: ①

① Entwicklung des Risikodeckungspotenzials



Der Anstieg der Risikodeckungsmasse um 145 Mio € gegenüber dem Vorjahresresultimo ist im Wesentlichen auf die Neuemission von Nachrangverbindlichkeiten zurückzuführen.

Für 2016 setzte der Vorstand – unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten – eine Verlustobergrenze (Risikokapital) von 1.061 Mio € (Vorjahr: 967 Mio €) fest. Das Risikokapital verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Risikoarten: ①

2015 fanden Umschichtungen des Risikokapitallimits zwischen einzelnen Risikoarten statt. Im ersten Quartal 2015 wurde das Limit des Beteiligungsrisikos aufgrund zusätzlicher Beteiligungen um 46 Mio € auf 166 Mio € erhöht und das Adressenausfall- sowie das Marktpreisrisiko insgesamt entsprechend reduziert. Im vierten Quartal wurde das Limit des Marktpreisrisikos um 20 Mio € erhöht bei entsprechender Reduzierung des Limits für das Adressenausfallrisiko. Darüber hinaus gab es im Jahresverlauf keine weiteren Umschichtungen auf Risikoartenebene, lediglich innerhalb des Adressenausfallrisikos – auf Divisions-ebene. Bei der Ermittlung des Risikokapitals berücksichtigt die Bank Korrelationseffekte auf Basis empirischer Marktdaten zwischen den einzelnen Risikoarten.

Bei der Überwachung der Risikotragfähigkeit wurden auch Ergebnisse zusätzlicher Stresstest-Analysen berücksichtigt, sodass der Fortbestand der DVB in einem extrem ungünstigen Marktumfeld gewährleistet ist.

Die Stresstests werden grundsätzlich vor dem Hintergrund eines ein- bis zweijährigen Szenario-Horizonts berechnet. Dabei werden sowohl volkswirtschaftliche Szenarien als auch historische Situationen, die für das Geschäftsmodell und die Portfolien der DVB besonders relevant sind, betrachtet. Ergänzend führt die Bank jährlich einen inversen Stresstest durch, um darzustellen, welche extremen Veränderungen von Marktbedingungen die Risikotragfähigkeit kurzfristig gefährden könnten.

Das ökonomische Stresstestkonzept bezieht sich auf alle wesentlichen Verlustrisiken der DVB. Die Stresstests setzen dabei grundsätzlich auf den Methoden und Verfahren auf, die für die Ermittlung der Risikotragfähigkeit zum Einsatz kommen.

Die Szenarien des ökonomischen Stresstests übersetzen mögliche krisenhafte Entwicklungen von makroökonomischen Kennzahlen und Marktpreisen in Veränderungen der Risikodeckungsmasse und des Risikokapitalbedarfs. Dies ermöglicht eine umfassende und konsistente Berücksichtigung der Wirkungskette von externen, ökonomischen Entwicklungen auf die Risikotragfähigkeit der Bank.

① Risikokapital (Mio €)

	2016	2015		
	Risikokapital- limit	Risikokapital- limit	Auslastung zum Jahresende	Durchschnittliche Auslastung
Adressenausfallrisiko	778	711	546	580
Marktpreisrisiko	120	120	79	85
Operationelles Risiko	65	65	58	58
Geschäftsrisiko	60	53	48	44
Beteiligungsrisiko	170	166	95	125
Korrelationseffekte	-132	-148	-101	-114
Insgesamt	1.061	967	725	778

Die DVB hat für die ökonomischen Stresstests ein Schwellenwertkonzept als Frühwarnungsmechanismus implementiert. Im laufenden Berichtswesen wird für die risikoartenübergreifenden Szenarien und für die risikoarten spezifischen Stresstest die Einhaltung der Schwellenwerte überwacht. In Abhängigkeit von diesen Frühwarnsignalen werden verschiedene Risikomanagementprozesse angestoßen, um so auf die aufgezeigten Gefährdungspotentiale frühzeitig reagieren zu können.

Die Stresstests werden quartalsweise, insbesondere im Hinblick auf die Veränderungen des Wechselkurses von Euro zu US-Dollar, als einer der wesentlichen Risikotreiber, aktualisiert und vom Risk & Governance Committee beziehungsweise vom Gesamtvorstand der DVB Bank SE verabschiedet. 2015 konnte die Risikodeckungsmasse der Bank für fast alle Stress-Szenarien die erwarteten und unerwarteten Verluste in vollem Umfang abdecken. Lediglich für das makroökonomische Zwölf-Monats-Stress-

Szenario ergaben sich im zweiten Halbjahr 2015 an mehreren Stichtagen geringfügige Unterdeckungen. Die Analyse der bestehenden Handlungsalternativen ergab, dass die jeweilige Unterdeckung im Bedarfsfall kurzfristig hätte ausgeglichen werden können. **1**

Die Adressenausfall- und Marktpreisrisiken misst die Bank mithilfe interner Modelle. Zur Abschätzung des Verlustpotenzials aus operationellen Risiken wird der Basis-Indikatoransatz nach CRR verwendet. Zur Messung der Geschäftsrisiken und der Beteiligungsrisiken nutzt die DVB einen Value-at-Risk-Ansatz (VaR-Ansatz). Die Liquiditätsrisiken unterliegen ebenfalls einer laufenden Überwachung und Kontrolle, jedoch keiner Steuerung über das Risikokapital. Das Management der Liquiditätsrisiken erfolgt über Liquiditätsflusspläne, Cashflow-Prognosen und Stress-Szenarien.

1 Risikodeckungsmasse (Mio €)

	Historisches Stress-Szenario	Makro- ökonomisches Stress-Szenario (12 Monate)	Makro- ökonomisches Stress-Szenario (24 Monate)
Risikodeckungsmasse 2015	1.618	1.618	1.618
Änderung der Risikodeckungsmasse (RDM) unter dem jeweiligen Stress-Szenario	-117	-297	242
Risikodeckungsmasse 2015 nach Stress	1.502	1.321	1.860
Unerwarteter Verlust (CVaR)	1.039	1.364	1.074
Unerwarteter Verlust/Gestresste RDM (%)	69,2%	103,3%	57,7%

Risikoarten

Adressenausfallrisiko

Das Adressenausfallrisiko wird einzelgeschäfts- und kundenbezogen gesteuert und begrenzt, indem auf Basis konservativer Kreditgrundsätze und industriespezifischer Kreditvergaberichtlinien entsprechende Limits gesetzt werden. Diese sehen insbesondere vor, dass jede Transaktion durch werthaltige Objekte (Schiffe, Flugzeuge etc.) zu besichern ist. Auf Portfolioebene führt die Bank eine Allokation des vom Vorstand genehmigten Risikokapitals auf die verschiedenen Geschäftsbereiche durch. Für die international ausgerichtete Finanzierung von Verkehrsmitteln ist die sachgerechte Ermittlung und Steuerung von Länderrisiken von entsprechender Relevanz. Daher plant und limitiert die DVB die Länderrisiken im Rahmen der Gesamtbanksteuerung und in Übereinstimmung mit der jährlichen Länderlimitplanung des DZ BANK Konzerns.

Internal Rating Model und Credit Portfolio Model

Im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Adressenausfallrisiken hat die DVB ein statistisch-mathematisches Internal Rating Model (IRM) für die Transport Finance-Portfolien entwickelt, das den Anforderungen des Advanced Approach nach CRR genügt. Die Bank schätzt neben der Ausfallwahrscheinlichkeit eines Kunden (Probability of Default – PD) zusätzlich den erwarteten Verlust bei Ausfall (Loss Given Default – LGD) für den unbesicherten Teil eines Kredits und die erwartete Höhe der Forderung zum Zeitpunkt des Ausfalls (Exposure at Default – EaD). Der Advanced Approach ermöglicht uns die Anrechnung aller Arten von Sicherheiten (zum Beispiel Schiffs- und Flugzeughypotheken sowie Garantien). Dabei kann die DVB den zu erwartenden Verwertungserlös durch eigene Zeitreihen nachweisen.

Ein mehrstufiges Expertensystem bildet die Grundlage der Ratingermittlung. Dieses System wurde anhand einer Grundgesamtheit von Unternehmen mit externem Rating entwickelt, für die alle relevanten Jahresabschlussdaten vorliegen. Die Zuordnung der internen zu den externen Rating-Klassen ermöglicht dabei die Verwendung externer Ausfallwahrscheinlichkeiten. Von elementarer Bedeutung für das objektbesicherte Kreditgeschäft der Bank ist die Schätzung künftiger Sicherheitenwerte der finanzierten Objekte, um so den ausfallgefährdeten Anteil eines einzelnen Kreditgeschäfts (LGD) ermitteln zu können. 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 der DVB eigenen Marktexperten.

Das IRM wird jährlich einer quantitativen und qualitativen Validierung der Risikoparameter PD und LGD unterzogen, um die Adäquanz des Modells sicherzustellen. Die weiterhin zu beobachtende hohe Volatilität auf den internationalen Transportmärkten hat uns auch 2015 veranlasst, die 2009 begonnene häufigere Marktdatenaktualisierung des Objektbewertungsmodells beizubehalten. Die höhere Frequenz der Marktdatenaktualisierung wird bis zur Stabilisierung der internationalen Verkehrsmärkte fortgeführt.

Die Ergebnisse des IRMs zieht die Bank nicht nur für Zwecke der Ermittlung des regulatorischen Eigenkapitalbedarfs heran, sondern auch für die Verwendung in der integrierten Gesamtbanksteuerung. So werden beispielsweise die Ergebnisse der Ratings in den Kompetenzregelungen berücksichtigt und die ebenfalls mit dem Modell berechneten Standardrisikokosten als Bestandteil der einzelgeschäftsbezogenen Vorkalkulation zur Berechnung der Mindestmarge genutzt.

Zu Beginn des Jahres 2013 hat die DVB ein auf das Transportfinanzierungsgeschäft abgestimmtes Kreditportfoliomodell (CPM) eingeführt, das speziell die Objektbesicherung der Finanzierungsstrukturen sowie potenzielle Risikokonzentrationen/-diversifikationen berücksichtigt. Zum Jahresende 2015 wurde das CPM für das Treasury-Portfolio durch das Portfoliomodell der DZ BANK ersetzt, um so potenziellen Risikokonzentrationen/-diversifikationen zwischen Banken noch besser Rechnung tragen zu können. Das Modell berechnet hauptsächlich das Risikopotential von Derivaten, Geldmarktgeschäften und Devisengeschäften mit Banken sowie von Staatswertpapieren. Beide Modelle berechnen einen Value-at-Risk für das jeweilige Portfolio, der nicht nur das Ausfallrisiko, sondern auch das Migrationsrisiko auf Basis eines 99,9%igen Konfidenzniveaus und einer einjährigen Haltedauer berücksichtigt. Diese Kreditportfoliomodelle haben das IRM für die ökonomische Kapitalsteuerung abgelöst, wobei wesentliche Parameter (Objektwerte/LGD, PD, EaD) aus dem regulatorischen Modell in die Berechnungen einfließen.

Das Kreditportfoliomodell wird 2016 weiteren Analysen (Validierung) unterzogen werden. Dies kann zu Anpassungen in der Modellierung und Parameterschätzung führen.

Portfoliomanagement und -steuerung

Portfoliomanagement und -steuerung erfolgen in der DVB auf zweidimensionaler Ebene. Auf Konzernebene entwickelt und implementiert Group Risk Management Instrumente und Methoden des Portfoliomanagements und erstellt vielfältige Portfolioanalysen (MaRisk-konformes Reporting). Mithilfe des hausinternen Research-Teams analysieren und steuern die Transport Finance-Bereiche der Bank ihre Portfolien im Hinblick auf risikoreduzierende Diversifikationen – unter Beachtung der vom Vorstand vorgegebenen Leitlinien – eigenverantwortlich.

Mit der betriebsintern entwickelten Datenbankanwendung OASIS (Object Finance Administration and Security Information System) verfügt die DVB über ein modernes Management-Informationssystem zur Analyse und Steuerung der Kreditportfolios der Bank. In OASIS werden alle für die Portfoliosteuerung erforderlichen quantitativen und qualitativen Daten sämtlicher Transportfinanzierungen erfasst und bilden neben den rechtlichen auch die wirtschaftlichen Risikostrukturen ab. Die Datenbank ist darüber hinaus die wesentliche Informationsquelle für das IRM und das CPM. Die Datenerfassung erfolgt durchgängig im Vier-Augen-Prinzip. Durch die systemtechnische Integration in den Kreditvergabe- und Kreditverwaltungsprozess trägt OASIS wesentlich zur Minimierung von operationellen Risiken bei. OASIS wird den stetig wachsenden Anforderungen entsprechend angepasst und weiterentwickelt.

In einem Datawarehouse (DWH) laufen verschiedene Datenquellen, wie z. B. SAP, OASIS und IRM/CPM zusammen. Dort besteht dann die Möglichkeit einer schnellen Auswertung über vordefinierte Reports oder ad hoc durchzuführender Analysen. Der Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht hat im Januar 2013 die Grundsätze für die effektive Aggregation von Risikodaten und die Risikoberichterstattung (BCBS 239) veröffentlicht. Die DVB hat ein entsprechendes Projekt aufgesetzt, um diesen Reportinganforderungen gerecht werden zu können.

Analyse des Kreditportfolios

Das Kreditvolumen wird nach den Kriterien der DVB-internen Portfoliosteuerung für kreditrisikotragende Instrumente – klassisches Kreditrisiko, Wertpapiergeschäft sowie Derivate und Geldmarktgeschäft – ermittelt. Die folgenden quantitativen Kreditportfolioangaben bilden das maximale Kreditrisiko ab, dem die DVB ausgesetzt ist. Dieses Risiko wird als Bruttokreditvolumen dargestellt, indem die risikotragenden Instrumente ohne Anrechnung von Techniken zur Minderung des Kreditrisikos und vor dem Ansatz von Risikovorsorge bewertet wurden. Es basiert für Kredite, unwiderrufliche Kreditzusagen und Finanzgarantien auf Nominalwerten sowie für die Wertpapiere des Anlagebuchs und das Derivategeschäfte auf Marktwerten.

Das der internen Gruppensteuerung zugrunde liegende Bruttokreditvolumen wird in der folgenden Abbildung zu den einzelnen bilanziellen Posten übergeleitet. Wesentliche Ursachen für Unterschiede zwischen den Größen der internen Steuerung und der externen Rechnungslegung liegen in abweichenden Konsolidierungskreisen, in unterschiedlichen Abgrenzungen des Kreditvolumens sowie in divergierenden Bewertungsansätzen. ① ②

① Bruttokreditvolumen 2015 (Mio €)

	31.12.2015				
	Kreditvolumen internes Reporting	Konsolidierung	Ansatz/ Bewertung	Sonstige	IFRS- Konzern
Klassisches Kreditgeschäft (Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva)	27.000,6	72,4	24,9	622,7	27.720,6
Wertpapiere	332,3	–	–0,1	4,9	337,1
Derivative Finanzinstrumente und Geldhandelsgeschäfte	965,9	–0,8	–472,9	3,4	495,6
Insgesamt	28.298,7	71,6	–448,1	631,0	28.553,3

② Bruttokreditvolumen 2014 (Mio €)

	31.12.2014				
	Kreditvolumen internes Reporting	Konsolidierung	Ansatz/ Bewertung	Sonstige	IFRS- Konzern
Klassisches Kreditgeschäft (Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva)	24.716,1	64,6	118,4	453,9	25.353,0
Wertpapiere	304,8	–10,2	–	4,4	299,0
Derivative Finanzinstrumente und Geldhandelsgeschäfte	1.019,9	–1,6	–513,4	–	504,9
Insgesamt	26.040,8	52,8	–395,0	458,3	26.156,9

Das auf den IFRS-Konzern übergeleitete Kreditvolumen des internen Reportings wird in den folgenden IFRS-Bilanzposten ausgewiesen: ①

① **Bruttokreditvolumen (IFRS-Konzern – Mio €)**

	31.12.2015	31.12.2014	%
Barreserve, Forderung gegenüber Kreditinstituten	2.280,9	1.667,1	36,8
Forderung gegenüber Kunden, Leasing-Transaktionen	23.578,0	21.712,8	8,6
davon zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Forderungen gegenüber Kunden	22.975,5	20.782,9	10,6
davon zum beizulegenden Zeitwert bewertete Forderungen gegenüber Kunden	–	–	–
davon Leasing-Transaktionen	602,5	929,9	–35,2
Nicht-derivative Handelsaktiva	–	–	–
Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und andere Verpflichtungen	1.941,0	1.973,1	–1,6
davon Finanzgarantien aus Bürgschaften	343,9	268,9	27,9
davon Eventualverpflichtungen aus Kreditzusagen	1.597,1	1.704,2	–6,3
Klassisches Kreditgeschäft			
(Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva)	27.799,9	25.353,0	9,7
Aktien und andere nicht festverzinsliche Wertpapiere, Schuldverschreibungen	337,1	299,0	12,7
davon zum beizulegenden Zeitwert bewertet	332,2	286,7	15,9
davon zu Anschaffungskosten bewertet	4,9	12,3	–60,2
Wertpapiere	337,1	299,0	12,7
Derivative Finanzinstrumente mit positivem Marktwert	416,3	504,9	–17,5
davon Handelsaktiva	95,0	88,2	7,7
davon Sicherungsinstrumente	321,3	416,7	–22,9
Derivative Finanzinstrumente	416,3	504,9	–17,5
IFRS-Buchwert	28.553,3	26.156,9	9,2

Die folgenden drei Tabellen geben einen Überblick über die Kreditrisikokonzentration und das maximale Kreditrisiko, differenziert nach Geschäftsbereichen ❶, nach Regionen ❷ und nach Restlaufzeiten ❸. Unter „Sonstige“ werden das Group Treasury, das Geschäft der LogPay Financial Services GmbH und das nicht mehr strategiekonforme Geschäft zusammengefasst.

Das Kreditvolumen, das zu 82,1 % (2014: 81,1 %) in US-Dollar denominated ist, verzeichnete einen Anstieg um 8,7 %. Bereinigt um Wechselkurseffekte sank das Kreditvolumen geringfügig um 0,6 %.

❶ Kreditrisikokonzentration und maximales Kreditrisiko nach Geschäftsbereichen (Kreditvolumen – Mio €)

	Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva		Wertpapiere		Derivative Finanzinstrumente und Geldhandelsgeschäfte	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Shipping Finance	11.768,1	10.071,5	–	19,9	21,4	30,3
Aviation Finance	7.633,6	7.072,7	–	–	10,9	8,5
Offshore Finance	2.432,0	2.259,4	–	–	11,3	17,8
Land Transport Finance	1.680,6	1.954,8	–	–	0,2	0,1
Investment Management	544,1	612,6	–	–	–	–
ITF Suisse	997,2	1.012,4	–	–	0,1	–
Sonstige	1.945,0	1.732,6	332,3	284,9	921,9	963,3
Insgesamt	27.000,6	24.716,0	332,3	304,8	965,8	1.020,0

❷ Kreditrisikokonzentration und maximales Kreditrisiko nach Regionen (Kreditvolumen – Mio €)

	Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva		Wertpapiere		Derivative Finanzinstrumente und Geldhandelsgeschäfte	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Europa	13.341,9	12.204,8	332,3	284,9	948,3	996,1
Nordamerika	5.994,3	5.377,5	–	–	4,0	4,1
Asien	4.450,5	4.074,6	–	19,9	9,2	13,2
Naher Osten/Afrika	1.197,6	880,8	–	–	0,5	0,8
Südamerika	1.605,8	1.197,1	–	–	3,8	5,7
Offshore	297,0	810,1	–	–	–	0,1
Australien/Neuseeland	113,5	171,1	–	–	–	–
Insgesamt	27.000,6	24.716,0	332,3	304,8	965,8	1.020,0

❸ Kreditrisikokonzentration und maximales Kreditrisiko nach Restlaufzeiten (Kreditvolumen – Mio €)

	Kredite, Zusagen und andere nicht derivative außerbilanzielle Aktiva		Wertpapiere		Derivative Finanzinstrumente und Geldhandelsgeschäfte	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
≤ 1 Jahr	4.757,3	3.771,2	153,8	174,1	129,8	31,4
> 1 Jahr ≤ 5 Jahre	12.137,4	11.777,1	178,5	130,7	375,9	384,8
> 5 Jahre	10.105,9	9.167,7	–	–	460,1	603,8
Insgesamt	27.000,6	24.716,0	332,3	304,8	965,8	1.020,0

1 Sicherheitenwerte nach Art der Sicherheiten im gesamten Portfolio¹⁾ (Mio €)

	Klassisches Kreditgeschäft		Wertpapiergeschäft		Derivate- und Geldhandelsgeschäft	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Grundsschulden, Hypotheken, Registerpfandrechte	20.612,9	18.928,2	–	–	31,5	40,3
Sicherungsübereignungen, Zessionen, Verpfändungen von Forderungen	487,0	546,7	–	–	0,2	–
Finanzielle Sicherheiten	–	–	–	–	125,4	92,5
Insgesamt	21.099,9	19.474,9	–	–	157,1	132,8

1) Die dargestellten Sicherheitenwerte wurden lediglich bis zur Höhe des jeweils korrespondierenden Kreditvolumens angesetzt – mit Ausnahme der finanziellen Sicherheiten, die ohne Abzug angesetzt wurden.

Die Übersicht 1 zeigt das Sicherheitenvolumen nach Art der Sicherheiten und nach kreditrisikotragenden Instrumenten für das gesamte Portfolio. Für das klassische Kreditgeschäft, das Wertpapiergeschäft sowie im Derivate- und Geldhandelsgeschäft erfolgt der Ausweis vor der Anwendung von Aufrechnungsvereinbarungen. Die Sicherheiten basieren auf Marktwerten unter Berücksichtigung eines Abschlags in Höhe von 40 % mit Ausnahme der finanziellen Sicherheiten, die ohne Abzug angesetzt wurden.

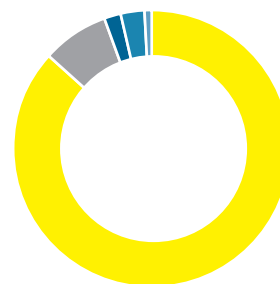
Der Anstieg der Sicherheitenwerte basiert im Wesentlichen auf Wechselkurseffekten.

Im Folgenden wird ein Überblick über die Zusammensetzung und Entwicklung der Besicherungsstruktur der Kreditportfolios der DVB gewährt:

Das Shipping Finance-Portfolio der DVB, das zu 95,3 % in US-Dollar valutiert, stieg um 16,8 % auf 11,8 Mrd €. Unterjährig zeigte sich der Euro bei volatilerem Verlauf schwächer und gab innerhalb eines Jahres um 10,3 % gegenüber dem US-Dollar nach. Wechselkursbereinigt stieg das Shipping Portfolio um 5,0 %.

Die Verteilung des hypothekarisch besicherten Geschäfts innerhalb bestimmter LTV-Klassen sowie den sonstig besicherten und unbesicherten Teil des Kreditvolumens zeigt folgendes Schaubild: 2

2 Shipping Finance-Portfolio – LTV-Klassen



87,0 % (–0,3 pp) in LTV ≤ 60 %

7,8 % (+1,7 pp) in LTV > 60 ≤ 80 %

1,9 % (–0,5 pp) in LTV > 80 ≤ 100 %

2,9 % (–0,4 pp) in LTV > 100 %

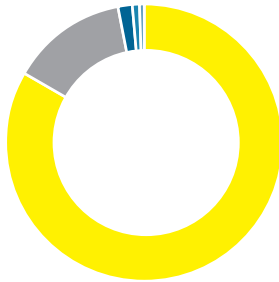
0,4 % (–0,5 pp) Sonstige Sicherheiten

99,6 % (11.741,3 Mio €) des Portfolios sind durch Schiffshypotheken besichert, nur 48,2 Mio € sind sonstig besichert. Unbesichertes Geschäft bestand wie bereits im Vorjahr zum Stichtag nicht mehr.

Ende 2015 belief sich das Aviation Finance-Portfolio auf 7,7 Mrd € (Vorjahr: 7,1 Mrd €). Auch hier valutiert der weit überwiegende Teil des Portfolios – nämlich 98,7 % – in US-Dollar. Wechselkursbereinigt sank das Portfolio um 2,9 %.

Im Aviation Finance-Portfolio spiegelt sich die strikte Einhaltung der Kreditvergaberichtlinien der Bank, mit konservativen Besicherungsstrukturen, ebenfalls wider, wie folgende Grafik veranschaulicht: ❶

❶ Aviation Finance-Portfolio – LTV-Klassen



83,9 % (-0,5 pp) in LTV ≤ 60 %

13,7 % (+0,2 pp) in LTV > 60 ≤ 80 %

1,9 % (+0,4 pp) in LTV > 80 ≤ 100 %

0,4 % (+0,0 pp) in LTV > 100 %

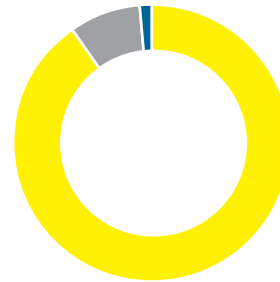
0,0 % (-0,1 pp) Sonstige Sicherheiten

0,1 % (+0,0 pp) Unbesichert

99,9 % des Kreditvolumens (7.635,7 Mio €) sind durch Flugzeughypotheken besichert. Davon liegt ein Volumen von 6.414,9 Mio € innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs. Sonstig besichertes Geschäft bestand zum aktuellen Stichtag nicht mehr und nur 8,8 Mio € waren unbesichert.

Das Offshore Finance-Portfolio, das zu 87,7 % in US-Dollar valutiert, wuchs um 4,3 % auf 2,4 Mrd €. Wechselkursbereinigt sank das Portfolio um 2,2 %. Die Verteilung des hypothekarisch besicherten Geschäfts innerhalb bestimmter LTV-Klassen zeigt folgendes Schaubild: ❷

❷ Offshore Finance-Portfolio – LTV-Klassen



90,4 % (-5,7 pp) in LTV ≤ 60 %

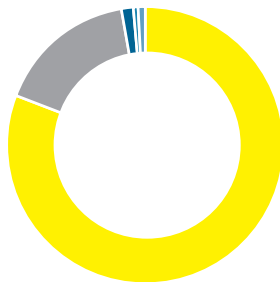
8,4 % (+4,8 pp) in LTV > 60 ≤ 80 %

1,2 % (+0,9 pp) in LTV > 80 ≤ 100 %

100,0 % des Kreditvolumens (2.443,4 Mio €) sind durch Schiffshypotheken besichert. Davon liegt ein Volumen von 2.209,8 Mio € innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in manchen Segmenten des Offshore Finance-Portfolios die Aussagekraft der LTV-Ratios aufgrund einer beschränkten Anzahl an beobachtbaren Markttransaktionen eingeschränkt ist.

Das Land Transport Finance-Portfolio, das zu 50,9% in Euro und zu 41,0% in US-Dollar valutiert, sank im Vergleich zum Vorjahr um 15,0% auf 1,7 Mrd €. Wechselkursbereinigt reduzierte sich das Portfolio um 17,9%. Die LTV-Verteilung des Land Transport Finance-Portfolios entwickelte sich wie folgt: ❶

❶ Land Transport-Portfolio – LTV-Klassen



81,8 % (+0,2 pp) in LTV ≤ 60 %

16,4 % (+0,9 pp) in LTV > 60 ≤ 80 %

1,4 % (–0,8 pp) in LTV > 80 ≤ 100 %

0,1 % (–0,3 pp) Sonstige Sicherheiten

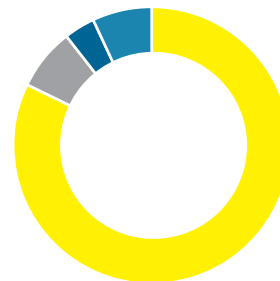
0,3 % (+0,0 pp) Unbesichert

Mit 99,6% – das entspricht 1.674,1 Mio € – ist das Kreditvolumen hypothekarisch besichert. Innerhalb des Beleihungsauslaufs von 60% beträgt dieses nunmehr 1.374,2 Mio €. Nur 1,8 Mio € des Portfolios sind sonstig besichert und 4,9 Mio € unbesichert.

Mitte 2007 integrierte die DVB das Produkt Loan Participations in das DVB-Geschäftsmodell. Die in Zürich ansässige ITF International Transport Finance Suisse AG beteiligte sich fortan an einfach strukturierten Transaktionen, die strengen Vorgaben zur Kreditvergabe unterlagen. Der Vorstand der DVB Bank SE entschied im November 2015, die Marketing-Aktivitäten in diesem Geschäftsfeld mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Im Geschäftsjahr 2015 waren 100,0% des Kreditvolumens (997,3 Mio €) durch Schiffshypotheken besichert. Davon liegt ein Volumen von 821,9 Mio € innerhalb eines 60%igen Beleihungsauslaufs. Im Berichtsjahr blieb das Volumen in diesem Segment mit 1,0 Mrd € konstant. Wechselkursbereinigt verringerte sich das Portfolio um 11,5%. ❷

❷ ITF Suisse-Portfolio – LTV-Klassen



82,4 % (–0,4 pp) in LTV ≤ 60 %

7,3 % (+0,6 pp) in LTV > 60 ≤ 80 %

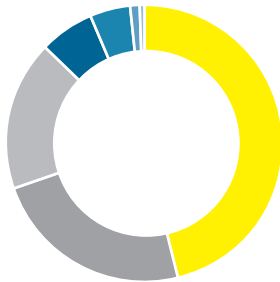
3,6 % (+1,0 pp) in LTV > 80 ≤ 100 %

6,7 % (–1,2 pp) in LTV > 100 %

Länderrisiken im Kundenkreditvolumen

Erhöhten Länderrisiken begegnet die Bank durch eine risikominimierende Strukturierung der Transaktionen, zum Beispiel durch Maßnahmen wie Besicherung, Offshore-Konten, Cashflow-Ströme in Hartwährung oder Political Risk Insurances. Die DVB ermittelt die Länderrisiken auf Basis der wirtschaftlichen Kreditnehmer. ①

① Länderrisiken im Kundenkreditvolumen



Europa 46,3% (-0,1 pp)

Nordamerika 23,5% (+0,6 pp)

Asien 17,5% (-0,1 pp)

Südamerika 6,4% (+1,2 pp)

Naher Osten/Afrika 4,7% (+0,9 pp)

Offshore 1,2% (-2,3 pp)

Australien/Neuseeland 0,4% (-0,2 pp)

Insgesamt hat sich in der Portfoliostruktur unter Länderrisiko-Aspekten im Vergleich zum Vorjahr keine signifikante Änderung ergeben. Die geografischen Schwerpunkte des Transport Finance-Geschäfts liegen weiterhin in Europa, Nordamerika und Asien. Die Steuerung und Limitierung der Länderrisiken erfolgt auf Basis des Netto-Länderrisikos. Hierbei bringt die Bank 60 % der Marktwerte der anrechenbaren finanzierten Objekte in Abzug. Das Netto-Länderrisiko ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Für Länder mit erhöhtem Ausfallrisiko (unter anderem Griechenland, Zypern, Angola, Vietnam und Jamaika) beträgt das Netto-Länderrisiko unverändert nur 0,8 % des Kundenkreditvolumens (Vorjahr: 0,8 %).

Kontinuierlicher Abbau des nicht mehr strategiekonformen Kreditportfolios

Der strategischen Entscheidung des Vorstands folgend wurde das nicht mehr strategiekonforme Transport Infrastructure-Portfolio im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter um 31,8 % auf 161,7 Mio € abgebaut. Bei allen von uns finanzierten Infrastrukturprojekten diente unter anderem die Abtretung der Betreiberkonzession als Sicherheit. Die Risikovorsorge dieses Portfolios, bestehend aus Einzel- und Pauschalwertberichtigung, sank 2015 um 9,0 Mio € und betrug zum Jahresende 4,9 Mio € (Vorjahr: 13,9 Mio €).

Das Kreditvolumen im nicht strategiekonformen Bereich D-Marketing wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr um 14,5 % auf 11,2 Mio € abgebaut. Der Bestand an Risikovorsorge für dieses Portfolio blieb zum Stichtag unverändert bei 2,1 Mio € (Vorjahr: 2,1 Mio €). Die DVB geht weiterhin davon aus, dass damit eine adäquate Risikovorsorge für diesen Portfolioanteil besteht.

Frühwarnsystem, Problemkredite, Risikovorsorge

Für das Kreditgeschäft verfügt die DVB über ein differenziertes Instrumentarium zur Früherkennung, Überwachung und Steuerung von problembehafteten Kreditengagements. Das mehrstufige Früherkennungsverfahren gewährleistet die frühzeitige Identifikation problembehafteter Engagements und deren Aufnahme in entsprechende Überwachungslisten zur Intensivbetreuung. In regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Watch List Committees wird unter Leitung des Risikovorstands unter anderem über Strategien und Maßnahmen zur Risikoreduzierung sowie über die Bildung von erforderlichen Wertberichtigungen entschieden.

Stresstests führt die Bank sowohl auf Gesamtportfolio-Ebene im Hinblick auf eine ausreichende Kapitalausstattung und Risikotragfähigkeit als auch in den einzelnen Teilportfolien Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance durch. Bei diesen Stresstests werden für alle Einzelengagements mehrdimensionale Parameter, wie beispielsweise LTV-Ratio und Rating-Klasse, in verschiedenen Szenarien gestresst. So wird ermittelt, bei welchen Einzelengagements aller Voraussicht nach Leistungsstörungen auftreten könnten, wenn sich bestimmte in den Stress-Szenarien unterstellte negative Entwicklungen realisieren. Die so identifizierten Einzelengagements werden als sogenannte Early Warning Cases zeitnah überwacht.

Chancen- und Risikobericht

Die Bank hat den Umfang der Non-Performing Loans (NPL) anhand der neuen EBA-Richtlinien definiert. Neben den Forderungen mit einem Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen umfasst das NPL-Portfolio alle ausgefallenen und wertberichtigten Forderungen, unabhängig davon, ob für diese Zins und Tilgung erbracht werden. Des Weiteren sehen die EBA-Richtlinien eine Wohlverhaltensperiode von mindestens zwölf Monaten für nachverhandelte NPL-Forderungen vor. NPL-Forderungen auf die keines dieser drei Kriterien zutrifft, die sich jedoch in der Wohlverhaltensperiode befinden, sind weiterhin Teil des NPL-Portfolios.

Zum Ende des Jahres 2015 betrug die NPL im Konzern nominal 1.807,6 Mio € (Vorjahr: 1.782,5 Mio €). Bezogen auf das gesamte Kreditvolumen entspricht dies einem NPL-Ratio von 6,4 % (Vorjahr: 6,8 %).

In den nachfolgenden Tabellen wird das nicht wertgeminderte und nicht überfällige Kreditvolumen nach Geschäftsbereichen sowie Regionen als Teil des Gesamtportfolios dargestellt. ① ②

Das Kreditvolumen, das weder wertgemindert noch überfällig ist, macht mit 94,4 % den unverändert dominierenden Volumensanteil aus (Vorjahr: 94,5 %).

① Nicht wertgemindertes und nicht überfälliges Kreditvolumen nach Geschäftsbereichen (Mio €)

	Gesamtes Portfolio		Nicht wertgemindertes und nicht überfälliges Portfolio	
	2015	2014	2015	2014
Shipping Finance	11.789,5	10.121,6	10.697,4	9.176,9
Aviation Finance	7.644,5	7.081,2	7.588,3	6.995,8
Offshore Finance	2.443,3	2.277,2	2.261,8	2.270,8
Land Transport Finance	1.680,8	1.954,9	1.672,0	1.905,2
Investment Management	544,1	612,6	415,1	450,0
ITF Suisse	997,3	1.012,4	884,0	918,1
Sonstige	3.199,2	2.980,9	3.180,6	2.902,8
Insgesamt	28.298,7	26.040,8	26.699,2	24.619,6

② Nicht wertgemindertes und nicht überfälliges Kreditvolumen nach Regionen (Mio €)

	Gesamtes Portfolio		Nicht wertgemindertes und nicht überfälliges Portfolio	
	2015	2014	2015	2014
Europa	14.622,4	13.485,8	13.425,1	12.394,6
Nordamerika	5.998,4	5.381,6	5.862,3	5.189,9
Asien	4.459,7	4.107,6	4.367,0	4.058,4
Naher Osten/Afrika	1.198,1	881,6	1.097,2	878,1
Südamerika	1.609,6	1.202,9	1.547,0	1.130,0
Offshore	297,0	810,2	287,1	797,5
Australien/Neuseeland	113,5	171,1	113,5	171,1
Insgesamt	28.298,7	26.040,8	26.699,2	24.619,6

Die im Folgenden verwendeten Angaben zu Sicherheiten basieren auf Marktwerten unter Berücksichtigung eines Abschlags in Höhe von 40 %. Die nachfolgende Tabelle zeigt den überfälligen, jedoch nicht einzelwertgeminderten Teil des Kreditvolumens und den Sicherheitenwert nach Geschäftsbereichen. ❶

Die folgende Tabelle zeigt den überfälligen, jedoch nicht einzelwertgeminderten Teil des Kreditvolumens und den Sicherheitenwert nach Regionen. ❷

❶ Überfälliger, jedoch nicht einzelwertgeminderter Teil des Kreditvolumens und Sicherheitenwert nach Geschäftsbereichen (Mio €)

	Verzug ≤ 30 Tage		Verzug > 30 Tage ≤ 60 Tage		Verzug > 60 Tage ≤ 90 Tage		Verzug > 90 Tage		Fair Value der Sicherheiten (60 % des Marktwerts)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Shipping Finance	144,3	4,8	–	3,2	–	9,2	93,0	128,2	226,2	122,0
Aviation Finance	–	–	–	–	–	22,3	–	–	–	10,3
Offshore Finance	22,1	–	–	–	–	–	36,1	6,5	57,1	6,5
Land Transport Finance	–	–	–	–	–	–	–	41,1	–	32,7
Investment Management	–	–	–	–	–	–	47,6	121,9	–	14,9
ITF Suisse	27,2	–	–	–	–	–	–	–	24,3	–
Sonstige	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Insgesamt	193,6	4,8	–	3,2	–	31,5	176,7	297,7	307,6	186,4

❷ Überfälliger, jedoch nicht einzelwertgeminderter Teil des Kreditvolumens und Sicherheitenwert nach Regionen (Mio €)

	Verzug ≤ 30 Tage		Verzug > 30 Tage ≤ 60 Tage		Verzug > 60 Tage ≤ 90 Tage		Verzug > 90 Tage		Fair Value der Sicherheiten (60 % des Marktwerts)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Europa	60,2	4,8	–	3,2	–	9,2	57,8	132,5	111,6	95,7
Asien	44,6	–	–	–	–	9,6	36,1	31,6	77,8	24,1
Naher Osten/Afrika	61,6	–	–	–	–	–	35,1	–	93,9	–
Südamerika	0,0	–	–	–	–	–	–	45,9	–	45,8
Nordamerika	27,2	–	–	–	–	–	47,6	87,7	24,3	14,9
Australien/Neuseeland	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Offshore	–	–	–	–	–	12,7	–	–	–	5,9
Insgesamt	193,6	4,8	–	3,2	–	31,5	176,7	297,7	307,6	186,4

Wie schon im Vorjahr wurde das Forborne Exposure nach dem durch die European Banking Association (EBA) veröffentlichten Regelwerk zu „Forbearance und Non-Performing Exposures“ ermittelt. Das Forborne Exposure besteht aus Engagements, deren vertragliche Konditionen vor dem Hintergrund finanzieller Schwierigkeiten eines Schuldners zu dessen Gunsten restrukturiert wurden. Es belief sich auf 1.518,4 Mio € (Vorjahr: 1.466,1 Mio €). Davon entfielen 1.141,1 Mio € (Vorjahr: 981,3 Mio €) auf Non-Performing Loans (NPL) sowie 377,3 Mio € (Vorjahr: 484,4 Mio €) auf Performing Loans.

Die nachfolgenden zwei Tabellen zeigen das einzelwertberichtigte Kreditvolumen und die dagegen stehenden Sicherheiten nach Geschäftsbereichen und Regionen. ① ②

① Einzelwertberichtigtes Kreditvolumen und die dagegen stehenden Sicherheiten nach Geschäftsbereichen (Mio €)

	Vor		Einzelwert-		Nach		Fair Value	
	Wertminderung		berichtigung		Wertminderung		der Sicherheiten (60% des Marktwerts)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Shipping Finance	854,8	799,2	-143,1	-102,2	711,7	697,0	349,0	351,4
Aviation Finance	56,2	63,2	-42,7	-33,3	13,5	29,9	21,6	41,2
Offshore Finance	123,3	–	-20,2	–	103,1	–	104,7	–
Land Transport Finance	8,8	8,6	-1,3	-1,2	7,5	7,4	8,2	8,5
Investment Management	81,4	40,6	-15,8	-16,6	65,6	24,0	–	–
ITF Suisse	86,1	94,3	-25,5	-16,6	60,6	77,7	32,2	30,1
Sonstige	18,6	78,1	-4,3	-14,0	14,3	64,1	2,7	2,7
Insgesamt	1.229,2	1.084,0	-252,9	-183,9	976,3	900,1	518,5	433,9

② Einzelwertberichtigtes Kreditvolumen und die dagegen stehenden Sicherheiten nach Regionen (Mio €)

	Vor		Einzelwert-		Nach		Fair Value	
	Wertminderung		berichtigung		Wertminderung		der Sicherheiten (60% des Marktwerts)	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Europa	1.079,4	941,5	-222,8	-143,9	856,6	797,6	419,9	406,8
Nordamerika	61,3	104,0	-13,7	-25,3	47,6	78,7	29,9	14,1
Asien	11,9	8,0	-5,0	-4,2	6,9	3,8	8,8	3,9
Südamerika	62,6	27,0	-4,9	-8,5	57,7	18,5	57,8	9,1
Australien/Neuseeland	–	–	–	–	–	–	–	–
Offshore	9,9	–	-4,3	–	5,6	–	2,1	–
Naher Osten/Afrika	4,1	3,5	-2,2	-2,0	1,9	1,5	0,0	–
Insgesamt	1.229,2	1.084,0	-252,9	-183,9	976,3	900,1	518,5	433,9

Basierend auf dem Fair Value der Sicherheiten (60 % des Marktwerts) ist das wertgeminderte Portfolio (Betrag nach Wertminderung) zu 53,1 % (Vorjahr: 48,2 %) abgedeckt.

Am Bilanzstichtag hielt die DVB Sachanlagen infolge von Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 148,2 Mio € (Vorjahr: 146,6 Mio €). Es ist beabsichtigt, die Vermögensgegenstände unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktumstände zu veräußern oder zu verleasen. Dabei nutzt die DVB das Know-how ihrer Asset Management-Teams. Darüber hinaus hielt die DVB „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ in Höhe von 20,9 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €). Die beiden im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen gehaltenen Schiffe wurden nach dem Bilanzstichtag plangemäß veräußert.

Die folgenden vier Tabellen zeigen die Entwicklung der Risikovorsorge im Kreditgeschäft in den Geschäftsjahren 2014 und 2015, verteilt nach Geschäftsbereichen und Regionen. Dabei wird die Risikovorsorge im Kreditgeschäft jeweils in die Positionen Einzelwertberichtigungen, Portfoliowertberichtigungen und Rückstellungen aufgeschlüsselt. Die Risikovorsorge wird anhand der IFRS-Vorschriften ermittelt. ① ②

In der Differenzierung nach Geschäftsbereichen umfasst die Position „Nicht mehr strategiekonformes Geschäft“ die Risikovorsorge der D-Marketing- und Transport Infrastructure-Portfolios und die Position „Sonstige“ die Risikovorsorge der Bereiche Treasury und DVB LogPay.

① Bestand an Risikovorsorge im Kreditgeschäft 2015 nach Geschäftsbereichen (Mio €)

	Anfangs- bestand zum 01.01.2015	Zuführung	Inanspruch- nahme	Auflösung	Wechsel- kursbedingte und sonstige Veränderungen	Endstand zum 31.12.2015	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abge- schriebene Forderungen
Shipping Finance	102,2	110,3	-35,2	-29,9	-4,3	143,1	7,4	0,5
Aviation Finance	33,3	10,0	-	-3,3	2,7	42,7	-	-
Offshore Finance	-	21,1	-	-	-0,9	20,2	-	-
Land Transport Finance	1,2	0,6	-	-0,1	-0,4	1,3	-	-
Investment Management	16,6	12,9	-6,0	-8,3	0,6	15,8	-	-
ITF Suisse	16,6	19,2	-9,7	-0,8	0,2	25,5	-	-
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	13,8	0,2	-10,4	-	0,6	4,2	2,8	0,5
Sonstige	0,1	-	-	-0,1	-	0,1	0,2	0,1
Einzelwertberichtigungen insgesamt	183,8	174,3	-61,3	-42,4	-1,5	252,9	10,4	1,1
Shipping Finance	19,8	14,6	-	-13,5	1,6	22,5	-	-
Aviation Finance	8,4	2,6	-	-6,1	0,8	5,7	-	-
Offshore Finance	1,5	1,9	-	-1,5	0,6	2,5	-	-
Land Transport Finance	0,6	0,6	-	-0,6	0,1	0,7	-	-
Investment Management	-	-	-	-	-	-	-	-
ITF Suisse	2,5	1,0	-	-1,9	0,3	1,9	-	-
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	2,2	0,6	-	-	-	2,8	-	-
Sonstige	0,1	-	-	-0,1	-	-	-	-
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	35,1	21,3	-	-23,7	3,4	36,1	-	-
Wertberichtigungen insgesamt	218,9	195,6	-61,3	-66,1	1,9	289,0	10,4	1,1
Aviation Finance	-	2,7	-	-	-	2,7	-	-
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	0,1	-	-	-	-	0,1	-	-
Rückstellungen insgesamt	0,1	2,7	-	-	-	2,8	-	-
Risikovorsorge insgesamt	219,0	198,3	-61,3	-66,1	1,9	291,8	10,4	1,1

2 Bestand an Risikovorsorge im Kreditgeschäft 2014 nach Geschäftsbereichen (Mio €)

	Anfangs- bestand zum 01.01.2014	Zuführung	Inanspruch- nahme	Auflösung	Wechsel- kursbedingte und sonstige Veränderungen	Endstand zum 31.12.2014	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abge- schriebene Forderungen
Shipping Finance	103,0	88,5	-56,1	-43,5	10,3	102,2	7,4	2,7
Aviation Finance	32,1	11,0	-9,4	-5,1	4,7	33,3	-	4,1
Offshore Finance	-	-	-	-	-	-	-	-
Land Transport Finance	1,2	1,3	-	-1,3	0,0	1,2	-	-
Investment Management	15,5	7,4	-6,1	-2,4	2,2	16,6	-	-
ITF Suisse	3,0	13,1	-	-0,1	0,6	16,6	0,6	0,1
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	4,6	12,2	-	-4,0	1,0	13,8	-	3,0
Sonstige	0,1	0,0	-	-	-	0,1	0,6	0,0
Einzelwertberichtigungen insgesamt	159,5	133,5	-71,6	-56,4	18,8	183,8	8,6	9,9
Shipping Finance	28,7	7,3	-	-18,4	2,2	19,8	-	-
Aviation Finance	9,2	3,7	-	-5,3	0,8	8,4	-	-
Offshore Finance	1,3	0,7	-	-0,7	0,2	1,5	-	-
Land Transport Finance	0,3	0,4	-	-0,1	0,0	0,6	-	-
Investment Management	-	-	-	-	-	-	-	-
ITF Suisse	3,7	1,1	-	-2,6	0,3	2,5	-	-
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	1,7	0,5	-	-	-	2,2	-	-
Sonstige	0,1	0,0	-	0,0	-	0,1	-	-
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	45,0	13,7	-	-27,1	3,5	35,1	-	-
Wertberichtigungen insgesamt	204,5	147,2	-71,6	-83,5	22,3	218,9	8,6	9,9
Nicht mehr strategiekonformes Geschäft	0,1	-	-	-	-	0,1	-	-
Rückstellungen insgesamt	0,1	-	-	-	-	0,1	-	-
Risikovorsorge insgesamt	204,6	147,2	-71,6	-83,5	22,3	219,0	8,6	9,9

Die folgenden zwei Tabellen zeigen die Entwicklung der Risikovorsorge im Kreditgeschäft nach Regionen. Auf eine Aufschlüsselung der Portfoliowertberichtigungen und der Rückstellungen

nach Regionen wird dabei verzichtet, weil die Größenordnungen in den Jahren 2014 und 2015 im Gesamtzusammenhang nicht wesentlich waren. ① ②

① Bestand an Risikovorsorge im Kreditgeschäft 2015 nach Regionen (Mio €)

	Anfangs- bestand zum 01.01.2015	Zuführung	Inanspruch- nahme	Auflösung	Wechsel- kursbedingte und sonstige Veränderungen	Endstand zum 31.12.2015	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abge- schriebene Forderungen
Europa	143,9	151,3	-42,5	-32,1	2,2	222,8	4,8	1,0
Nordamerika	25,3	4,7	-14,9	-1,8	0,4	13,7	2,8	-
Asien	4,2	2,6	-1,6	-0,6	0,4	5,0	2,8	0,1
Südamerika	8,5	9,8	-2,3	-6,4	-4,7	4,9	-	-
Australien/Neuseeland	-	-	-	-	-	-	-	-
Naher Osten/Afrika	1,9	-	-	-	0,2	2,2	-	-
Offshore	-	5,9	-	-1,5	-0,1	4,3	-	-
Einzelwertberichtigungen insgesamt	183,8	174,3	-61,3	-42,4	-1,5	252,9	10,4	1,1
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	35,1	21,3	-	-23,7	3,4	36,1	-	-
Wertberichtigungen insgesamt	218,9	195,7	-61,3	-66,1	1,9	289,0	10,4	1,1
Rückstellungen insgesamt	0,1	2,7	-	-	-	2,8	-	-
Risikovorsorge insgesamt	219,0	198,3	-61,3	-66,1	1,9	291,8	10,4	1,1

② Bestand an Risikovorsorge im Kreditgeschäft 2014 nach Regionen (Mio €)

	Anfangs- bestand zum 01.01.2014	Zuführung	Inanspruch- nahme	Auflösung	Wechsel- kursbedingte und sonstige Veränderungen	Endstand zum 31.12.2014	Direkt- abschrei- bungen	Eingänge auf abge- schriebene Forderungen
Europa	102,7	94,2	-31,3	-36,6	14,9	143,9	6,6	5,8
Nordamerika	21,1	23,4	-15,5	-7,8	4,1	25,3	-	3,9
Asien	13,4	5,8	-5,4	-6,6	-3,0	4,2	1,2	0,2
Südamerika	2,2	7,0	-	-1,3	0,6	8,5	-	-
Australien/Neuseeland	0,4	0,0	-	-0,4	0,0	0,0	-	-
Naher Osten/Afrika	2,0	2,3	-	-2,5	0,2	2,0	-	-
Offshore	17,7	0,9	-19,4	-1,2	2,0	0,0	0,8	0,0
Einzelwertberichtigungen insgesamt	159,5	133,5	-71,6	-56,4	18,8	183,8	8,6	9,9
Portfoliowertberichtigungen insgesamt	45,0	13,7	-	-27,1	3,5	35,1	-	-
Wertberichtigungen insgesamt	204,5	147,2	-71,6	-83,5	22,3	218,9	8,6	9,9
Rückstellungen insgesamt	0,1	-	-	-	-	0,1	-	-
Risikovorsorge insgesamt	204,6	147,2	-71,6	-83,5	22,3	219,0	8,6	9,9

Prüfung des Geschäftsbetriebs durch die Aufsichtsbehörden

Am 20. Juli 2015 informierte die EZB die DZ BANK über eine Vor-Ort-Prüfung des Risikomanagements der DVB Bank SE und zwar mit Fokus auf Kredit- und Ausfallrisiken. Die Prüfung wurde im Spätsommer 2015 durch die von der EZB beauftragte Deutsche Bundesbank an den Standorten der Bank in Frankfurt am Main, Amsterdam, London und Singapur durchgeführt. Der Prüfungsschwerpunkt umfasste neben dem Aufbau und Ablauf des Risikomanagements im Shipping Finance und Aviation Finance auch die von der Bank eingesetzten Modelle zur Risikobemessung. Über das endgültige Ergebnis lag der DVB Bank SE zur Aufstellung des Konzernabschlusses 2015 am 3. März 2016 noch keine Information vor. In der Schlussbesprechung wurde der Bank mündlich mitgeteilt, dass die Prüfung keine schwerwiegenden Beanstandungen ergab, die einen unverzüglichen Handlungsbedarf nach sich gezogen hätten.

Operationelles Risiko

Die Überwachung und Steuerung der operationellen Risiken besteht im Wesentlichen darin, methodische Vorgaben zur Identifizierung, Quantifizierung und Steuerung zu entwickeln und eine adäquate Risikoberichterstattung vorzuhalten. Im Hinblick auf die überschaubaren und klaren Prozessstrukturen der DVB wird der sogenannte Basis-Indikatoransatz als für die Bank angemessen erachtet. Hierzu wurde ein zentrales OpRisk Committee etabliert und die Funktion des dezentralen OpRisk Managers für alle weltweiten Lokationen der DVB geschaffen.

Als Managementinstrumente führt die DVB mindestens einmal jährlich für jeden Standort auf Bereichs- bzw. Abteilungsebene eine szenariobasierte Selbsteinschätzung durch und hat eine Schadensfalldatenbank zur Erfassung aufgetretener Verluste aufgrund operationeller Risiken installiert. Zusätzlich werden im Rahmen der Vorgaben des DZ BANK Konzerns Risikoindikatoren erhoben, um den Anforderungen des Standardansatzes auf der Ebene der DZ BANK Gruppe zu genügen. Über die Ergebnisse werden der Vorstand und das OpRisk Committee vierteljährlich und gegebenenfalls unverzüglich informiert.

Die DVB hat Notfallpläne entwickelt und implementiert, um insbesondere solche operationellen Risiken zu minimieren, die aus einer exogenen Unterbrechung der Geschäftsabläufe und den Dienstleistungen der Bank resultieren. Diese Notfallpläne sind risikoorientiert und umfassen eine Vielzahl von Maßnahmen, die geeignet sind, wesentliche Arbeitsabläufe und Dienstleistungen innerhalb eines angemessenen Zeitraums und in angemessener Qualität wiederherzustellen. Diese Notfallpläne werden regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft.

Das Group Risk Committee wird sich künftig auch mit den sich stetig verändernden regulatorischen und rechtlichen Anforderungen an das Betreiben eines Bankbetriebs beschäftigen. Die wachsenden regulatorischen Anforderungen sind aus Sicht der DVB eine zunehmende Risikoquelle.

Geschäfts- und Reputationsrisiko

Die geschäftspolitische Ausrichtung der DVB wird im Rahmen von Strategieklausuren des Gesamtvorstands definiert und sodann im Rahmen von Satzung und Geschäftsordnungen mit dem Aufsichtsrat abgestimmt. Seit 2011 unterlegt die Bank die Geschäftsrisiken mit Risikokapital. Die Messung erfolgt durch einen VaR-Ansatz mit einem 99,9%igen Konfidenzniveau auf Basis der Volatilität der monatlichen Gewinne.

Das Reputationsrisiko ist grundsätzlich über das Geschäftsrisiko in die Risikomessung und -kapitalisierung einbezogen. Es bezeichnet die Gefahr von Verlusten aus Ereignissen, die das Vertrauen in die DVB oder in die angebotenen Produkte und Dienstleistungen insbesondere bei Kunden, Anteilseignern, auf dem Arbeitsmarkt, derzeitigen Mitarbeitern, in der Öffentlichkeit und bei Aufsichtsbehörden beschädigen.

Reputationsrisiken können als eigenständiges Risiko auftreten (primäres Reputationsrisiko) oder als mittelbare oder unmittelbare Folge anderer Risikoarten wie zum Beispiel Geschäfts-, Liquiditäts-, operationellem Risiko (sekundäres Reputationsrisiko) entstehen.

Dem Reputationsrisiko wird in der Risikostrategie Rechnung getragen, indem folgende Ziele verfolgt werden:

- Vermeidung von Schäden aus Reputationsereignissen durch präventive Maßnahmen
- Verringerung von Reputationsrisiken durch präventive und reaktive Maßnahmen
- Stärkung des Bewusstseins für Reputationsrisiken innerhalb der Bank, unter anderem durch die Festlegung von Risikoverantwortlichen sowie die Etablierung eines Rahmenwerks und eines Berichtswesens über Reputationsrisiken

Darüber hinaus wird die Gefahr einer erschwerten Refinanzierung infolge eines Reputationssschadens im Rahmen des Liquiditätsrisikomanagements explizit berücksichtigt.

Eine auf das Reputationsrisiko ausgerichtete Krisenkommunikation soll bei Eintritt eines Ereignisses größeren Reputationssschaden von der Bank abwenden. Die DVB verfolgt daher einen Stakeholder orientierten Ansatz. Das Reputationsrisiko wird in Abhängigkeit vom Stakeholder identifiziert und qualitativ bewertet.

Bei einer negativen Reputation besteht die Gefahr, dass derzeitige oder potenzielle Kunden verunsichert werden, wodurch erwartete Geschäfte nicht realisiert werden könnten. Zudem kann es passieren, dass der zur Durchführung des Geschäfts erforderliche Rückhalt von Anteilseignern oder Mitarbeitern nicht mehr gewährleistet ist. Auch eine erschwerte Refinanzierung kann die Folge eines Reputationssschadens sein.

Marktpreisrisiko

Die Steuerung der Marktpreisrisiken im Anlage- und Handelsbuch obliegt dem Group Treasury. Das Asset Liability Committee (ALCO) tritt monatlich zusammen, um das Marktpreisrisiko der Gesamtbank zu begutachten und grundlegende Entscheidungen zur Risikoausrichtung zu treffen. Das Marktpreisrisiko wird sowohl für das Handelsbuch als auch für das Bankbuch der DVB nach dem gleichen VaR-Verfahren ermittelt. Es quantifiziert auf Basis einer historischen Simulation den maximalen Verlust bei einem Sicherheitsniveau von 99,0%, der durch Marktpreisveränderungen während einer eintägigen Haltedauer entstehen kann. Die Funktionsfähigkeit des VaR-Verfahrens stellt die Bank durch ein Backtesting-Verfahren sicher. Dabei werden täglich die Gewinne und Verluste der Positionen des Handelsbuchs und des Anlagebuchs auf Basis der tatsächlich entstandenen Marktveränderungen errechnet und diese den Werten gegenübergestellt, die durch das VaR-Verfahren ermittelt wurden. Zudem führt die Bank jährlich eine Angemessenheitsprüfung durch, die eine umfangreiche Überprüfung des Risikomodells beinhaltet. Darüber hinaus analysiert die DVB die Wesentlichkeit der Risiken im Rahmen einer jährlichen Risikoinventur. 1 2

Prinzipiell werden Zinsänderungsrisiken durch den Einsatz von Zinsswaps ausgeschlossen. Festverzinsliche Aktiv- und Passivbestände transformiert die Bank hierbei in variabel verzinsliche Bestände. Bezüglich der Währungsrisiken strebt sie eine geschlossene Währungsposition an. Währungsrisiken werden durch den Einsatz von Devisenswaps oder Cross Currency Swaps gesichert. Die Marktpreisrisiken der DVB sind daher von eher untergeordneter Bedeutung.

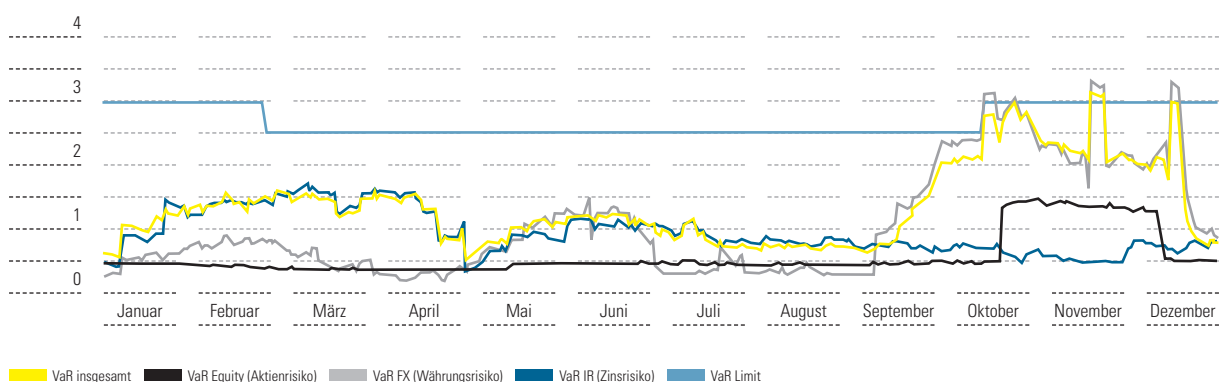
Die Entwicklung des Marktrisikos war 2015 im Wesentlichen von Schwankungen der barwertigen US-Dollar-Devisenposition geprägt. Besonders im vierten Quartal hat dies aufgrund verschiedener transaktionsbezogener Positionsveränderungen zu größeren Sprüngen im Marktrisiko geführt. Basierend auf den

Beschlüssen des ALCO wurde die Position aktiv durch das Group Treasury gesteuert. Darüber hinaus stieg die Anzahl an Ausreißern gegenüber dem Vorjahr wieder leicht an, was eine erneute Höherkalibrierung der Marktrisikokennziffer erforderlich machte.

Das für die Überwachung der Marktpreisrisiken zuständige Risikocontrolling hat direkten Zugriff (Leserechte) auf die Handels- und Buchungssysteme und kann dadurch die Limiteinhaltung überwachen. Damit unterliegen die eingegangenen Marktpreisrisiken einer permanenten Messung und Limitüberwachung durch das Risikocontrolling, das hierüber täglich an den Vorstand berichtet. Die Steuerung der Risikopositionen erfolgt anhand der vom Vorstand genehmigten Grenzen. Diese leiten sich aus dem vom Vorstand genehmigten Risikokapital ab. Neben dem täglichen VaR auf Basis einer eintägigen Haltedauer und 99,0% Konfidenzniveau ermittelt die Bank auch einen VaR auf Basis einer einjährigen Haltedauer und 99,9% Konfidenzniveau, dem das Risikokapital gegenüber gestellt wird, das bei der Berechnung der Gesamtrisikokapitalauslastung berücksichtigt wurde.

Darüber hinaus berechnet die DVB monatlich die Marktpreisrisiken unter Stressbedingungen auf Basis eines kompletten Zinszyklus. Die Berechnungen für die Extremsituationen erörtert die Bank regelmäßig im ALCO, um gegebenenfalls frühzeitig reagieren zu können. Die monatlichen Ergebnisse der Stress-tests werden außerdem zur Bestimmung der Marktpreisrisikolimits für 2015 herangezogen. Neben den beiden Stressszenarios auf Basis einer historischen Simulation mit einem Betrachtungszeitraum von zehn Jahren und einer Haltedauer von zehn Tagen bildet die DVB in einem Szenario speziell die Marktpreisrisikosituation während der letzten Finanzmarktkrise ab. Daneben wurde ein weiteres hypothetisches Szenario auf Basis einer umfangreichen Analyse der langfristigen Marktparameter entwickelt, bei dem neben den potenziellen Marktveränderungen auch die spezifischen Positionen der DVB berücksichtigt wurden. Das daraus abgeleitete Szenario verzichtet auf risikokompensierende Effekte und stellt somit ein Worst-Case-Szenario dar.

1 Täglicher VaR 2015 (Mio €)



Liquiditätsrisiko

Die Liquiditätsrisiken der DVB werden analysiert und zentral auf Basis der vom Vorstand erlassenen Group Treasury-Richtlinie 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 ermitteln und aggregiert die DVB aus SAP-Daten und mittels einer modernen Aktiv-Passiv-Steuerungssoftware die zu erwartenden Zahlungsströme und gleicht diese durch entsprechende Gegengeschäfte am Geld- und Kapitalmarkt aus. Ein an der Liquiditätskennzahl des KWG-Grundsatzes ausgerichtetes Positionslimit gewährleistet frühzeitiges und angemessenes Gegensteuern. Mit dieser Software der jüngsten Generation steht uns ein hochmodernes Arbeitsmittel zur Verfügung, das die Anforderungen an ein zeitgemäßes Instrumentarium zur Liquiditätsrisikomessung voll erfüllt. Diese Software erfüllt sowohl die MaRisk- als auch die internen Steuerungs- und Analyseanforderungen im Hinblick auf die Liquiditätsrisiken und das Reporting.

Das für die Überwachung der Liquiditätsrisiken zuständige Risikocontrolling führt von Group Treasury unabhängige Analysen durch. In den Analysen wendet die Bank neben mehreren Basis-Szenarien verschiedene Stress-Szenarien an, in denen auch liquiditätsrelevante Worst-Case-Situationen eingebunden sind. Dabei berücksichtigt die DVB sowohl alle Zahlungsströme aus dem bestehenden Geschäft als auch die simulierten Zahlungsströme aus offenen Kreditzusagen und geplantem Neugeschäft. Die Ergebnisse der täglichen Analysen werden in einem Bericht zusammengefasst, der in die Tagesmeldung an den Gesamtvorstand einfließt. In den Stresstests werden spezifische Stressfaktoren angewandt, die sich negativ auf die Liquiditätssituation auswirken. Dabei wird sowohl ein kurzfristig erhöhter Liquiditätsbedarf, der aus dem frühzeitigen Ziehen von Kreditlinien resultiert, als auch die Verringerung von eingehenden Zahlungsströmen durch den Ausfall von Kreditnehmern oder die Reduzierung von Kreditrückzahlungen simuliert. Daneben führen wir marktinduzierte Simulationen wie die Veränderungen von Zinssätzen und Devisenkursen durch. Die den Szenarien zugrunde liegenden

Annahmen überprüft die Bank in regelmäßigen Abständen und passt diese sodann bei Bedarf an. Für den Fall eines sich abzeichnenden Liquiditätsengpasses besteht ein definiertes Eskalationsverfahren, das vom Risikocontrolling in Abstimmung mit Group Treasury angestoßen wird. Sollten in einer ersten Eskalationsstufe die von Group Treasury initiierten Maßnahmen nicht ausreichen, wird in einer zweiten Stufe das Risk & Governance Committee informiert, um entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Für die DVB war deshalb auch 2015 die Zugehörigkeit zur genossenschaftlichen FinanzGruppe von großer Bedeutung. Durch den liquiden genossenschaftlichen Sektor ist die Bank jederzeit in der Lage, den Refinanzierungsbedarf mit diesen Partnern zu Marktkonditionen zu decken und kann so in einer angespannten Krisensituation eine ausreichende Liquiditätsbasis sichern.

Dieser Situation trägt die Bank in den Stress-Szenarien Rechnung, die in hohem Maße auf die Einbindung in die genossenschaftliche FinanzGruppe abzielen. Die Stresstests sind auf die neuen regulatorischen Anforderungen ausgerichtet. Diese fordern bei Fortführung des Geschäftsmodells (Going-Concern-Ansatz) auch unter Stressbedingungen mindestens für einen Monat (Survival Period) eine ausreichende Liquiditätsreserve, um das Bestehen der DVB sicherzustellen. Unterschreitet die Liquiditätsablaufbilanz in diesem Zeitraum die Liquiditätsreserve, sind unverzüglich liquiditätsverbessernde Maßnahmen einzuleiten. Hierzu hat die Bank ein Eskalationsverfahren installiert, das täglich durch das Risikocontrolling überwacht wird. Aufgrund dieser Anforderungen wird eine Liquiditätsreserveposition an hochliquiden Wertpapieren in Höhe von 305 Mio € vorgehalten.

Neben den eigenen Stresstests ist die DVB in die Liquiditätsrisikomessung der DZ BANK eingebunden. Die Stresstest-Ergebnisse der DZ BANK werden der DVB täglich zur Verfügung gestellt. Die dabei ermittelten Werte werden auf das von der DZ BANK festgelegte Liquiditätslimit angerechnet. Eine Unterschreitung des Limits löst hier einen Eskalationsprozess aus, der zum Ziel hat, die Limitüberziehung kurzfristig zu beenden.

2 VaR des Bankgeschäfts (Tsd €)

	Währungs- risiko	Zinsrisiko	Aktienrisiko	Kompensations- effekt ¹⁾	Insgesamt
31. Dezember 2014	303,2	457,8	439,4	-598,2	602,2
Durchschnitt	1.047,3	919,5	548,7	-1.176,4	1.339,1
Minimum	161,6	304,2	342,7	-322,5	486,0
Maximum	3.305,2	1.709,1	1.462,9	-3.345,2	3.132,0
31. Dezember 2015	836,5	786,3	474,1	-1.341,7	755,2

1) Gegenläufige Kompensationseffekte zwischen Währungs-, Zins- und Aktienrisiken

Für Liquiditätsrisiken führt die DVB jährlich eine Angemessenheitsprüfung durch, die eine umfangreiche Überprüfung des Risikomodells beinhaltet. Außerdem analysiert sie die Wesentlichkeit der Risiken im Rahmen einer jährlichen Risikoinventur.

Den aufsichtsrechtlichen Liquiditätsgrundsatz hat die Bank 2015 durchgängig eingehalten. Hierbei lag die Liquiditätskennzahl – der Quotient aus verfügbaren Zahlungsmitteln und abrufbaren Zahlungsverpflichtungen – im Jahresdurchschnitt bei 2,03 (Vorjahr: 1,98) und damit erneut deutlich über der aufsichtsrechtlich geforderten Mindestquote von 1,00. **1**

Beteiligungsrisiko

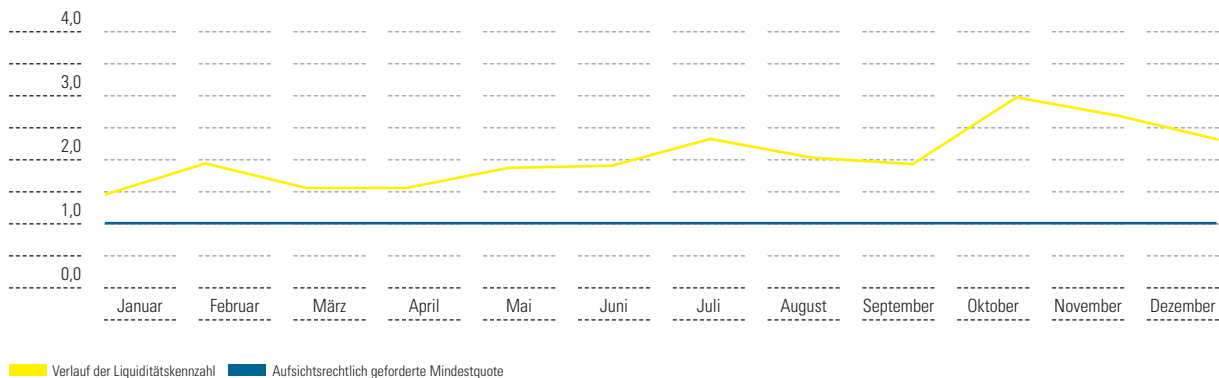
Die wesentlichen Beteiligungen der DVB Bank SE, die mit ihren Geschäftsaktivitäten vollständig in den Risikomanagementprozess des DVB Bank Konzerns integriert sind, werden in den Konzernabschluss einbezogen. Die nicht konsolidierungspflichtigen Beteiligungen werden im Beteiligungsrisiko abgebildet. Das Verlustpotenzial aus solchen Beteiligungen wird auf Basis eines VaR-Ansatzes mit 99,9%igem Konfidenzniveau geschätzt, wobei sich die Wertschwankungen der in den Beteiligungen finanzierten Objekte als Risikotreiber für die Schwankungen der Beteiligungsbuchwerte darstellen. Die DVB hat im Jahr 2015 an der Weiterentwicklung des Risikomodells gearbeitet und wird dies 2016 abschließen, um die der Risikokapitalkalkulation zugrunde liegenden Parameterschätzungen weiter verbessern zu können.

Chancen der DVB

Die DVB besitzt ein eindeutig fokussiert und unverwechselbar spezialisiertes Geschäftsmodell: Arrangement und Bereitstellung strukturierter Finanzierungen, Beratungsdienstleistungen und Investmentaktivitäten für die in den internationalen Verkehrsmärkten agierenden Kunden der Bank. Trotz der Zyklizität der Verkehrsmärkte befindet sich die Transportwirtschaft langfristig auf einem Wachstumspfad. In einem derzeit teilweise immer noch schwierigen Marktumfeld ergeben sich für die DVB als führender Spezialist in der Finanzierung und Beratung der internationalen Transportwirtschaft auch vielfältige Chancen, die die Bank nutzen will.

- Die DVB hat ihre Transport Finance-Portfolien frühzeitig ausgewogen diversifiziert – und zwar nach mehreren Kriterien und in unterschiedlichen Kategorien. Zur Risikostreng wird das Portfolio unter anderem nach Arten von Transportmitteln, Baujahren, Herstellern, Einsatzregionen, Kreditnehmern, Kunden, Nutzern und nach der Beschäftigungslage des Transportmittels differenziert. Auf Basis der differenziert strukturierten und gut besicherten Portfolien ist es daher grundsätzlich möglich, Ertragschancen auch in Abschwungphasen der Märkte wahrzunehmen.

1 Liquiditätsverordnung 2015



- Im Hinblick auf die schwierige Refinanzierungssituation, Kapitalausstattung und gestiegenen Finanzierungsrisiken vergeben Wettbewerber Kredite deutlich restriktiver oder haben die Kreditvergabe gänzlich eingestellt. Dies gilt insbesondere für Banken und Investoren, die Transportfinanzierungen im positiven Marktumfeld opportunistisch betrieben haben. Die Bank verfolgt dagegen eine zyklusneutrale Strategie und erweist sich mit Finanzierungs- und Beratungsleistungen auch in teilweise schwierigen Marktumfeldern als verlässlicher Partner für ihre Kunden. Dies stärkt die Intensität der Kundenbeziehungen und der langfristig entwickelten Vertrauensbasis weiter. Neue Kundenbeziehungen werden geschaffen. Mit dieser nachhaltigen Strategie ergeben sich für die DVB im gegebenen Marktumfeld deutliche Wettbewerbsvorteile.
- Für die DVB ergibt sich die Chance, ihre Beratungs- und Serviceangebote weiter auszubauen und diese verstärkt Kunden, Investoren und Banken anbieten zu können. Hiermit besteht für uns die Möglichkeit, kreditunabhängige und nahezu risikoneutrale Ertragspotenziale zu erschließen.
- Die Bank hat sich frühzeitig entschieden, ein IRM zu entwickeln – das den Basel III-Anforderungen des Advanced Approach genügt – und in den vier Transport Finance-Geschäftsbereichen zu implementieren. Für die DVB ergibt sich damit ein klarer Vorteil gegenüber verschiedenen Wettbewerbern, denn aufgrund dieses Ansatzes ist es uns möglich, das Finanzierungsvolumen selektiv und risikobewusst zu steuern. Mit dem sich im Einsatz befindlichen Kreditportfoliomodell ist die Bank in der Lage, Konzentrations- und Migrationsrisiken zu identifizieren und zu messen und somit die Portfoliostrukturen risikotechnisch zu optimieren.

Die wesentlichen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der DVB stellen sich nach den Kriterien einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats) zusammengefasst wie folgt dar: ①

① SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eindeutiges Geschäftsmodell, klare Fokussierung, unverwechselbare Spezialisierung, zyklusneutraler Geschäftsansatz sowie weltweite Präsenz in allen wichtigen Verkehrsmärkten ▪ Konservative und nachhaltige Geschäftspolitik ▪ Transparente Strukturen, hohe Flexibilität und schnelle Entscheidungen ▪ Hochqualifizierte und erfahrene Mitarbeiter ▪ Maßgeschneiderte Produkt- und Lösungsangebote, hohe Kundenbetreuungsintensität sowie intensive Kontakte zu Herstellern und Leasinggesellschaften ▪ Umfangreiches Markt- und Asset-Know-how ▪ Nach mehreren Kriterien und Kategorien diversifiziertes Kreditportfolio ▪ Fortgeschrittene Risikomanagement- und Pricing-Systeme ▪ Granulare und laufzeitkongruente Refinanzierung ▪ Starke Kapitalbasis durch Eigenmittel 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhere Liquiditätskosten im Vergleich zu den meisten Wettbewerbern ▪ Direkter Zusammenhang zwischen dem Geschäftsverlauf der Bank und dem BIP-Wachstum ▪ Vergleichsweise hohe Branchenabhängigkeit ▪ Hohe Personalintensität durch weltweite Präsenz ▪ Hohe Personalkosten aufgrund hoher Mitarbeiterqualifikation ▪ Keine nennenswerten Kundeneinlagen ▪ Wachstums- und ergebniswirksame Abhängigkeit von der Wechselkursrelation Euro/US-Dollar
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchsetzung risikoadäquater Margen ▪ Ausweitung von antizyklischen Investment Management-Aktivitäten ▪ Aufbau neuer Kundenbeziehungen ▪ Vielzahl an Initiativen zur Erweiterung des Produktportfolios und zur Stärkung von Cross-Selling ▪ Refinanzierungsmöglichkeiten durch den Zugang zur liquiditätsstarken Genossenschaftlichen FinanzGruppe ▪ Ausbau der Beratungs- und Serviceangebote für Kunden, Investoren und Banken ▪ Stärkung der Reputation als verlässlicher Partner der internationalen Verkehrswirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geld- und Kapitalmarktverwerfungen im weitesten Sinne ▪ Deutlicher Rückgang der Werte von Transportmitteln in verschiedenen Marktsegmenten ▪ Weltweit steigende Rezessionsgefahren ▪ Vorzeitige, hohe Kreditrückzahlungen mit negativen Auswirkungen auf die Nettozinsmarge ▪ Folgen der weltweiten Finanzmarktkrise und der wirtschaftlichen Entwicklung/Stabilität Chinas ▪ Verschuldung einiger Industriestaaten und Schwellenländer ▪ Stärkung des US-Dollars gegenüber dem Euro ▪ Weiter zunehmende Regulierungsanforderungen ▪ Volatilität der Rohstoffpreise, insbesondere des Ölpreises

Fazit

Die DVB verfügt über ein angemessenes und funktionsfähiges Chancen- und Risikomanagement, das den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen gerecht wird und die gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen erfüllt. Das Management von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil des gruppenweiten strategischen Planungsprozesses. Das Risikomanagement basiert auf den vom Vorstand verabschiedeten Risikostrategien.

Das Risikomanagement weist aufgrund seiner besonderen Bedeutung für den Fortbestand der DVB und der umfassenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen einen sehr hohen Detaillierungsgrad und detaillierte Organisationstiefe auf, während das Chancenmanagement auf einem qualitativen Ansatz basiert und eng mit dem strategischen Planungsprozess verknüpft ist.

Aufgrund der implementierten Methoden, Modelle und organisatorischen Regelungen ist die DVB in der Lage, die wesentlichen Chancen und Risiken frühzeitig zu erkennen und angemessene Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen. Dies gilt insbesondere für die Früherkennung von bestandsgefährdenden Risiken.

Die mit den Risikomodellen ermittelten Ergebnisse werden zur geschäftspolitischen Steuerung der DVB genutzt. Die zur Risikosteuerung eingesetzten, leistungsfähigen Instrumente werden sukzessive verfeinert und weiterentwickelt. Aufgrund des an der Risikotragfähigkeit ausgerichteten Limitsystems, eines aussagekräftigen Früherkennungssystems, umfassenden Stresstestings und eines schnellen, flexiblen internen Berichtswesens ist das Management jederzeit in der Lage, bei Bedarf gezielte Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die Bank hat sich im Geschäftsjahr innerhalb ihrer ökonomischen Risikotragfähigkeit bewegt. Das Gesamtrisikokapitallimit wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr jederzeit eingehalten. Die Zahlungsfähigkeit der Bank war im Berichtszeitraum zu keiner Zeit gefährdet.

Aus heutiger Sicht geht die Bank davon aus, dass

- auch im Geschäftsjahr 2016 ausreichend Liquidität zur Verfügung stehen wird,
- die aufsichtsrechtlichen Solvabilitätsanforderungen erfüllt werden und
- sich die Bank mit ihrem Risikoprofil weiterhin im Rahmen ihrer ökonomischen Risikotragfähigkeit bewegen wird.

Eine Bestandsgefährdung der DVB ist nicht zu erkennen.

Erläuternde übernahmerechtliche Angaben

177

Angaben gemäß § 315 Abs. 4 Nr. 6 Handelsgesetzbuch (HGB)

Bezüglich der Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern wird auf die §§ 84 und 85 AktG sowie § 7 Abs. 3 der Satzung verwiesen. Die Satzung der DVB Bank SE wird gemäß §§ 133 und 179 AktG durch Beschlüsse der Hauptversammlung geändert.

Angaben gemäß § 315 Abs. 2 und 4 HGB

Die Vorschriften des § 315 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 Nr. 2, 4, 5, 8 sowie 9 HGB sind 2015 für die DVB tatbestandlich nicht erfüllt.

Die Vorschriften des § 315 Abs. 4 Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 7 HGB werden im Anhang auf der Seite 220–221 behandelt.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die DVB Bank SE ist gemäß §§ 15 und 18 AktG mit der DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt am Main und deren Konzernunternehmen verbunden. Die DVB Bank SE ist zum 31. Dezember 2015 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: „Unsere Gesellschaft hat bei den im Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder die Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bekannt waren, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und ist dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, nicht benachteiligt worden.“

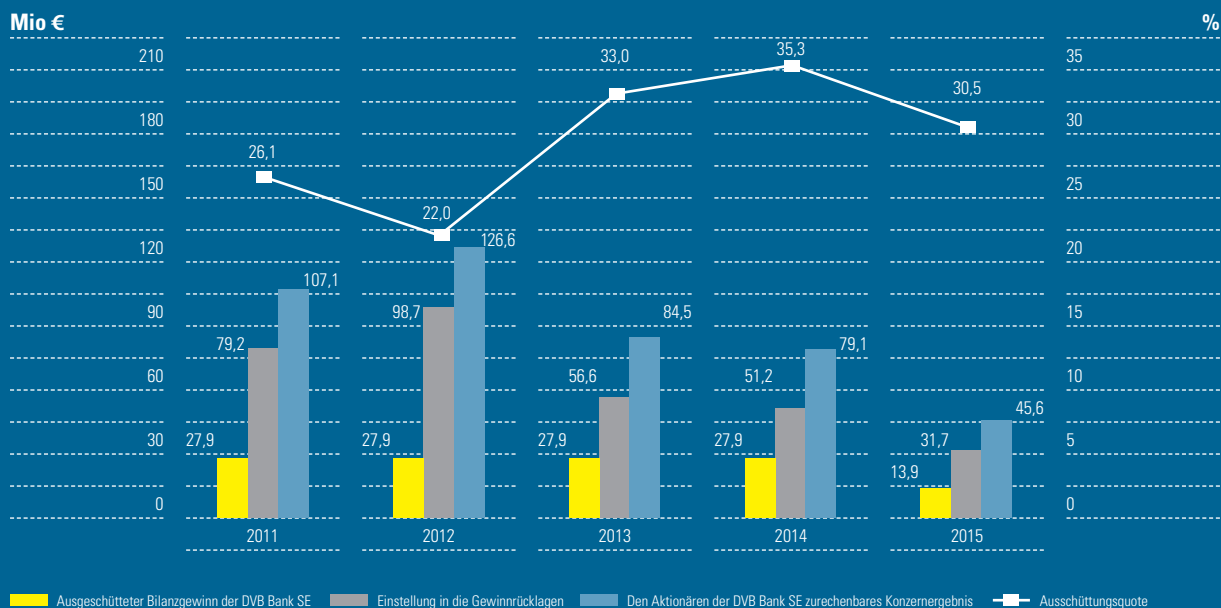
179	Gewinn- und Verlustrechnung
179	Gewinnverwendung ¹⁾
180	Gesamtergebnisrechnung
181	Bilanz
182	Eigenkapitalveränderungsrechnung
183	Kapitalflussrechnung
184	Segmentbericht ¹⁾
185	Anhang
246	Versicherung der gesetzlichen Vertreter

1) Diese Tabellen sind Bestandteil des Anhangs.



Konzernabschluss

Gewinnverwendung 2011 – 2015



Gewinn- und Verlustrechnung

Mio €	Erläuterung	01.01.2015– 31.12.2015	01.01.2014– 31.12.2014	%
Gewinn- und Verlustrechnung				
Zinserträge		1.009,4	896,9	12,5
Zinsaufwendungen		-825,7	-681,0	21,2
Zinsüberschuss	(15)	183,7	215,9	-14,9
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	(16)	-141,5	-62,4	-
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge		42,2	153,5	-72,5
Provisionserträge		112,4	114,8	-2,1
Provisionsaufwendungen		-9,1	-6,3	44,4
Provisionsüberschuss	(17)	103,3	108,5	-4,8
Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	(18)	3,9	12,4	-68,5
Verwaltungsaufwendungen ¹⁾	(19)	-180,9	-181,2	-0,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis ¹⁾	(20)	14,7	34,5	-57,4
Konzernergebnis vor IAS 39, Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR²⁾ und Steuern ¹⁾		-16,8	127,7	-
Handelsergebnis ¹⁾	(21.1)	10,5	5,7	84,2
Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen	(21.2)	9,4	-11,2	-
Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten	(21.3)	15,6	-11,9	-
Ergebnis aus Finanzanlagen	(21.4)	35,3	-4,0	-
Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾	(21)	70,8	-21,4	-
Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR²⁾ und Steuern ¹⁾		54,0	106,3	-49,2
Aufwendungen für Bankenabgabe und Sicherungseinrichtung BVR ²⁾		-7,9	-8,1	-2,5
Konzernergebnis vor Steuern ¹⁾		46,1	98,2	-53,1
Steuern vom Einkommen und Ertrag	(22)	-0,5	-19,1	-97,4
Konzernergebnis ¹⁾		45,6	79,1	-42,4
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Konzernergebnis		0,0	0,0	-
davon den Aktionären der DVB Bank SE zurechenbares Konzernergebnis ¹⁾		45,6	79,1	-
Ergebnis je Aktie				
Durchschnittliche Anzahl ausgegebener Stückaktien (Stück)		45.700.448	45.617.144	0,2
Unverwässertes Ergebnis je Aktie (€) ¹⁾		1,00	1,73	-42,2
Verwässertes Ergebnis je Aktie (€) ¹⁾		1,00	1,73	-42,2

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

2) Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken

Gewinnverwendung

Mio €		01.01.2015– 31.12.2015	01.01.2014– 31.12.2014	%
Konzernergebnis (nach Steuern) ¹⁾		45,6	79,1	-42,4
Nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Ergebnis		0,0	0,0	-
Einstellung in die Gewinnrücklagen ¹⁾		-31,7	-51,2	-38,1
Konzerngewinn		13,9	27,9	-50,2

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Mio €	Erläuterung	01.01.2015– 31.12.2015	01.01.2014– 31.12.2014	%
Konzernergebnis¹⁾		45,6	79,1	-42,4
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Gewinne und Verluste, die in späteren Perioden ergebniswirksam erfasst werden		5,2	-15,0	-
Neubewertung von AfS-Finanzinstrumenten		-0,8	-0,8	-
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		15,7	-1,2	-
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-16,5	0,4	-
Cashflow-Hedges		14,0	-31,6	-
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		59,3	-31,6	-
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-45,3	0,0	-
Net-Investment-Hedges		-24,1	-15,5	55,5
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		-30,6	-19,1	60,2
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		6,5	3,6	80,6
Währungsumrechnung		12,6	17,6	-28,4
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		12,6	12,9	-2,3
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-	4,7	-
Latente Steuern	(22)	3,5	15,3	-77,1
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Gewinne und Verluste aus assoziierten Unternehmen und Joint Ventures, die in späteren Perioden ergebniswirksam erfasst werden		-0,8	-0,9	-11,1
Neubewertung von AfS-Finanzinstrumenten		-0,5	0,0	-
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		-0,5	0,0	-
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-	-	-
Cashflow-Hedges		-0,3	-0,5	-40,0
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		-0,3	-0,5	-40,0
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-	-	-
Währungsumrechnung		-	-0,4	-
davon Änderungen des beizulegenden Zeitwertes		-	-0,4	-
davon Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung		-	-	-
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Gewinne und Verluste, die in späteren Perioden nicht ergebniswirksam erfasst werden		1,2	-2,2	-
Neubewertung von leistungsorientierten Pensionsplänen		1,6	-2,9	-
Latente Steuern	(22)	-0,4	0,7	-
Gesamtergebnis¹⁾		51,2	61,0	-16,1
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis		0,0	0,0	-
davon den Aktionären der DVB Bank SE zurechenbares Gesamtergebnis ¹⁾		51,2	61,0	-16,1

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Bilanz

181

Aktiva (Mio €)	Erläuterung	31.12.2015	31.12.2014	01.01.2014	%
Barreserve	(24)	1.164,1	175,5	2.040,5	–
Forderungen an Kreditinstitute	(25)	1.116,8	1.491,6	212,3	–25,1
Forderungen an Kunden	(26)	22.975,5	20.633,0	18.900,9	11,4
Risikovorsorge	(27)	–289,0	–218,9	–204,5	32,0
Positive Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	(28)	321,3	416,7	590,0	–22,9
Handelsaktiva	(29)	95,0	88,2	345,0	7,7
Finanzanlagen	(30)	349,8	328,6	496,5	6,5
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	(31)	228,3	193,4	226,6	18,0
Immaterielle Vermögenswerte	(32)	101,4	100,5	101,4	0,9
Sachanlagen	(33)	373,1	1.087,7	456,3	–65,7
Ertragsteueransprüche	(35)	96,4	99,8	49,3	–3,4
Sonstige Aktiva ¹⁾	(36)	56,9	82,3	122,5	–30,9
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(37)	20,9	–	–	–
Insgesamt ¹⁾		26.610,5	24.478,4	23.336,8	8,7
Passiva (Mio €)	Erläuterung	31.12.2015	31.12.2014	01.01.2014	%
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	(38)	2.457,0	3.058,5	3.783,6	–19,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	(39)	7.510,8	7.097,0	6.113,6	5,8
Verbriefte Verbindlichkeiten	(40)	13.141,9	11.305,8	11.134,5	16,2
Negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	(41)	169,4	192,6	286,7	–12,0
Handelspassiva	(42)	975,5	604,5	107,1	61,4
Rückstellungen	(43)	60,9	65,1	62,5	–6,5
Ertragsteuerverpflichtungen	(44)	53,3	75,6	32,0	–29,5
Sonstige Passiva	(45)	69,5	187,1	80,4	–62,9
Nachrangige Verbindlichkeiten	(46)	742,7	487,2	363,7	52,4
Eigenkapital ¹⁾	(46)	1.429,5	1.405,0	1.372,7	1,7
Grundkapital	(46.1)	116,7	116,6	116,7	0,1
Kapitalrücklage	(46.3)	321,3	320,6	321,3	0,2
Gewinnrücklagen ¹⁾	(46.5)	975,5	942,2	892,5	3,5
davon Fonds für allgemeine Bankrisiken		82,4	82,4	82,4	–
Neubewertungsrücklage	(46.6)	6,2	7,2	7,7	–13,9
Rücklage aus Cashflow-Hedges	(46.7)	–6,7	–15,9	6,1	–57,9
Rücklage aus Net-Investment-Hedges	(46.8)	–24,5	–8,2	2,4	–
Rücklage aus der Währungsumrechnung	(46.9)	26,9	14,4	–2,9	86,8
Konzerngewinn		13,9	27,9	27,9	–50,2
Nicht beherrschende Anteile	(46.10)	0,2	0,2	1,0	–
Insgesamt ¹⁾		26.610,5	24.478,4	23.336,8	8,7

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Eigenkapitalveränderungsrechnung

Mio €	Grundkapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Neu- bewertungs- rücklagen	Rücklage aus Cashflow- Hedges	Rücklage aus Net- Investment Hedges	Rücklage aus der Währungs- umrechnung	Bilanz- gewinn/ -verlust	Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
Eigenkapital											
zum 01.01.2014	116,7	321,3	919,1	7,7	6,1	2,4	-2,9	27,9	1.398,3	1,0	1.399,3
Anpassung aus Fehler- korrektur nach IAS 8.41	–	–	-26,6	–	–	–	–	–	-26,6	–	-26,6
Den Aktionären der DVB Bank SE zurechen- bares Konzernergebnis ¹⁾	–	–	–	–	–	–	–	79,1	79,1	0,0	79,1
Einstellung in die Gewinnrücklagen ¹⁾	–	–	51,2	–	–	–	–	-51,2	0,0	–	0,0
Gewinne und Verluste, die nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden sind ²⁾	–	–	-2,0 ³⁾	-0,5	-22,0	-10,6	17,3	–	-17,8	–	-17,8
Dividendenzahlung	–	–	0,5	–	–	–	–	-27,9	-27,4	–	-27,4
Veränderung des Bestands eigener Aktien	-0,1	-0,7	–	–	–	–	–	–	-0,8	–	-0,8
Veränderung im Konsolidierungskreis und sonstige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	-0,8	-0,8
Eigenkapital											
zum 31.12.2014	116,6	320,6	942,2	7,2	-15,9	-8,2	14,4	27,9	1.404,8	0,2	1.405,0
Den Aktionären der DVB Bank SE zurechen- bares Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	–	45,6	45,6	–	45,6
Einstellung in die Gewinnrücklagen	–	–	31,7	–	–	–	–	-31,7	0,0	–	0,0
Gewinne und Verluste, die nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden sind ²⁾	–	–	1,1	-1,0	9,2	-16,3	12,5	–	5,5	–	5,5
Dividendenzahlung	–	–	0,5	–	–	–	–	-27,9	-27,4	–	-27,4
Veränderung des Bestands eigener Aktien	0,1	0,7	–	–	–	–	–	–	0,8	–	0,8
Veränderung im Konsolidierungskreis und sonstige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	0,0	0,0
Eigenkapital											
zum 31.12.2015	116,7	321,3	975,5	6,2	-6,7	-24,5	26,9	13,9	1.429,3	0,2	1.429,5

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung (siehe Erläuterung unter 1.4).

2) Hierbei handelt es sich um versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die gemäß IAS 19 ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst werden.

3) Unter Berücksichtigung von latenten Steuern

Kapitalflussrechnung

183

Der Zahlungsmittelbestand entspricht der Barreserve. Die Veränderung des Zahlungsmittelbestandes wird in der Kapitalflussrechnung dargestellt. Die Barreserve enthält keine Finanzinvestitionen, deren Restlaufzeit zum Erwerbszeitpunkt mehr als drei Monate beträgt.

Für die Darstellung der Kapitalflussrechnung wird die Veränderung des Zahlungsmittelbestandes in die Bereiche laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit unterteilt. Dem Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit werden

solche Zahlungsströme zugeordnet, die aus den auf Erlöserzielung ausgerichteten Tätigkeiten des Konzerns sowie aus sonstigen Aktivitäten resultieren, die nicht der Investitions- oder der Finanzierungstätigkeit zugeordnet werden können. Ein- und Auszahlungen im Zusammenhang mit dem Erwerb und der Veräußerung von langfristigen Vermögenswerten werden der Investitionstätigkeit zugerechnet. Zum Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zählen Zahlungsströme aus Transaktionen mit Eigenkapitalgebern sowie aus sonstigen Kapitalaufnahmen zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit.

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Konzernergebnis vor Steuern ¹⁾	46,1	98,2
Im Periodenergebnis enthaltene zahlungswirksame Posten und Überleitung auf den Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		
Abschreibung, Wertberichtigung und Zuschreibungen auf Forderungen, Sach- und Finanzanlagen	226,1	168,3
Zunahme/Abnahme der Rückstellungen	-26,5	46,2
Andere zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-	-
davon Hedge Accounting	-143,3	503,0
davon Übrige Fair Value-Bewertung von Finanzinstrumenten	368,0	752,4
Gewinn/Verlust aus der Veräußerung von Finanz- und Sachanlagen	-35,3	-0,9
Sonstige Anpassungen	-187,6	-228,3
Zwischensumme	247,5	1.338,9
Veränderung des Vermögens und der Verbindlichkeiten aus laufender Geschäftstätigkeit		
Forderungen an Kreditinstitute	358,6	-1.242,0
Forderungen an Kunden	-2.416,5	-1.832,2
Leasingvermögen	597,3	-179,6
Sonstige Aktiva aus laufender Geschäftstätigkeit ¹⁾	9,0	31,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-543,0	-978,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	753,7	544,4
Verbriefte Verbindlichkeiten	1.837,0	132,0
Sonstige Passiva aus laufender Geschäftstätigkeit	-83,8	56,8
Erhaltene Zinsen und Dividenden	1.009,5	896,9
Gezahlte Zinsen	-825,7	-681,0
Ertragsteuerzahlungen	-5,2	-15,8
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	938,4	-1.928,7
Veränderung aus Zugängen (-) bzw. Abgängen (+) des Sachanlagevermögens	-167,9	-38,5
Veränderung aus Zugängen (-) bzw. Abgängen (+) des Finanzanlagevermögens	-5,5	220,5
Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises		
davon Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	0,0	8,2
davon Auszahlungen aus dem Erwerb von konsolidierten Unternehmen	0,0	-30,3
Mittelveränderung aus sonstigen Investitionstätigkeiten (Saldo)	-3,4	-1,5
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-176,8	158,4
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen (Kapitalerhöhungen, Verkauf eigener Aktien etc.)	0,8	-0,7
Auszahlung an Unternehmenseigner und Minderheitsgesellschafter (Dividenden)	-27,7	-27,7
Mittelveränderung aus sonstigem Kapital (Saldo)	253,9	-66,3
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	227,0	-94,7
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds (Summe der drei Cashflows)	988,6	-1.865,0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	175,5	2.040,5
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	1.164,1	175,5

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Mio €	Konzern		Shipping Finance		Aviation Finance		Offshore Finance		Land Transport Finance		Investment Management		Treasury		Sonstige		Überleitung/ Konsolidierung	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Zins- überschuss	183,7	215,9	87,4	78,0	84,3	89,7	24,2	26,3	22,3	16,7	-34,4	-13,3	-37,0	-25,5	11,6	10,5	25,3	33,5
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-141,5	-62,4	-76,6	-37,8	-4,9	-0,4	-17,5	0,0	-0,4	-0,1	-4,6	-5,1	-	-	-17,5	-17,7	-20,1	-1,3
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	42,2	153,5	10,8	40,2	79,5	89,3	6,7	26,3	21,8	16,6	-38,9	-18,4	-37,0	-25,5	-5,8	-7,2	5,1	32,2
Provisions- überschuss	103,3	108,5	34,9	41,3	36,9	34,2	11,5	18,6	5,2	7,2	2,3	-0,8	-1,0	-0,3	12,3	13,4	1,3	-5,0
Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	3,9	12,4	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	14,3	-	-	-2,5	-1,8	0,0	0,0
Sonstiges betriebliches Ergebnis ¹⁾	14,7	34,5	3,4	3,6	0,8	-0,8	0,1	0,0	0,1	0,1	16,2	23,5	0,0	0,0	0,8	-2,7	-6,6	5,5
Erträge¹⁾	164,1	308,9	49,1	85,1	117,1	122,7	18,3	44,9	27,2	23,9	-14,0	18,6	-38,1	-25,8	4,7	7,1	-0,2	32,7
Personal- aufwendungen	-104,2	-108,9	-23,9	-28,7	-15,6	-15,1	-2,7	-4,0	-2,7	-3,1	-7,5	-9,7	-1,0	-1,3	-40,3	-38,7	-10,5	-8,4
Sach- aufwendungen ¹⁾	-71,8	-67,8	-8,3	-10,3	-4,8	-4,1	-1,0	-1,1	-0,8	-0,8	-7,9	-4,1	-0,4	-0,6	-36,5	-35,1	-12,1	-11,7
Abschreibung, Wertminderung, Zuschreibungen	-4,9	-4,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	0,0	-	-4,6	-4,3	-0,2	-0,1
Verwaltungs- aufwen- dungen¹⁾	-180,9	-181,2	-32,2	-39,0	-20,4	-19,3	-3,8	-5,1	-3,5	-3,9	-15,5	-13,8	-1,5	-1,9	-81,4	-78,1	-22,8	-20,2
Konzern- ergebnis vor IAS 39, Banken- abgabe, Sicherungs- einrichtung BVR und Steuern¹⁾	-16,8	127,7	16,9	46,1	96,8	103,4	14,5	39,8	23,7	20,0	-29,5	4,8	-39,5	-27,7	-76,7	-71,1	-23,0	12,5
Ergebnis aus Finanz- instrumenten gemäß IAS 39 ¹⁾	70,8	-21,4	-5,3	-13,4	0,1	0,1	0,2	0,5	0,0	0,0	66,3	-0,4	34,0	-0,8	-24,5	-6,3	0,1	-1,0
Konzern- ergebnis vor Banken- abgabe, Sicherungs- einrichtung BVR und Steuern¹⁾	54,0	106,3	11,5	32,7	96,9	103,5	14,7	40,3	23,7	20,0	36,8	4,4	-5,5	-28,5	-101,1	-77,4	-22,9	11,5
Cost-Income- Ratio¹⁾²⁾ (%)	48,1	51,8	26,8	35,6	16,7	15,6	10,5	11,3	12,5	16,1	27,2	59,8	-	-	-	-	-	-
Return on Equity¹⁾³⁾ (%)	4,1	8,5	4,2	10,7	58,8	67,3	32,9	141,9	72,5	68,1	11,9	1,5	-	-	-	-	-	-
Kredit- volumen¹⁾⁴⁾	28.298,7	26.040,8	11.789,5	10.121,6	7.644,5	7.081,2	2.443,4	2.277,2	1.680,8	1.954,9	544,1	612,6	3.025,2	2.706,8	1.171,2	1.286,5	-	-

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts bezogen auf den Konzern und das Segment Shipping Finance (siehe Erläuterung unter 1.4).

2) Ohne Risikovorsorge

3) Vor Steuern

4) Gemäß interner Steuerung

Inhaltsverzeichnis des Anhangs

Grundlagen der Konzernrechnungslegung	186		
Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden	186 – 200		
186	1	Allgemeine Rechnungslegungsmethoden	
188	2	Barreserve	
198	3	Forderungen an Kunden, Forderungen an Kreditinstitute und Risikovorsorge	
198	4	Handelsaktiva und Handelspassiva	
198	5	Finanzanlagen	
198	6	Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	
199	7	Immaterielle Vermögenswerte	
199	8	Sachanlagen	
200	9	Tatsächliche und latente Steuern	
200	10	Verbindlichkeiten gegenüber Kunden und Kreditinstituten	
200	11	Verbriefte Verbindlichkeiten	
200	12	Rückstellungen	
200	13	Nachrangige Verbindlichkeiten	
200	14	Eigenkapital	
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	201 – 208		
201	15	Zinsüberschuss	
201	16	Risikovorsorge im Kreditgeschäft	
201	17	Provisionsüberschuss	
202	18	Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	
202	19	Verwaltungsaufwendungen	
203	20	Sonstiges betriebliches Ergebnis	
204	21	Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39	
205	22	Steuern vom Einkommen und Ertrag	
206	23	Segmentberichterstattung	
Erläuterungen zur Bilanz	209 – 221		
209	24	Barreserve	
209	25	Forderungen an Kreditinstitute	
209	26	Forderungen an Kunden	
210	27	Risikovorsorge	
211	28	Positive Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	
211	29	Handelsaktiva	
211	30	Finanzanlagen	
211	31	Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	
212	32	Immaterielle Vermögenswerte	
212	33	Sachanlagen	
212	34	Anlagenspiegel	
214	35	Ertragsteueransprüche	
214	36	Sonstige Aktiva	
214	37	Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	
214	38	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	
215	39	Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	
215	40	Verbriefte Verbindlichkeiten	
215	41	Negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	
215	42	Handelspassiva	
216	43	Rückstellungen	
220	44	Ertragsteuerverpflichtungen	
220	45	Sonstige Passiva	
220	46	Nachrangige Verbindlichkeiten	
220	47	Eigenkapital	
Erläuterungen zu den Finanzinstrumenten	222 – 230		
222	48	Klassen und Kategorien von Finanzinstrumenten	
224	49	Saldierte/Nicht-saldierte finanzielle Vermögenswerte und Schulden	
224	50	Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten	
228	51	Nicht erfasste Unterschiedsbeträge bei erstmaligem Ansatz	
228	52	Ergebnisbeiträge von Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien	
229	53	Risikovorsorge nach Klassen	
229	54	Risiken im Zusammenhang mit dem Einsatz von Finanzinstrumenten	
229	55	Restlaufzeitgliederung derivativer Finanzinstrumente	
230	56	Restlaufzeitgliederung nicht-derivativer Finanzinstrumente	
Sonstige Erläuterungen	231 – 245		
231	57	Steuerung des Eigenkapitals	
231	58	Nachrangige Vermögenswerte	
232	59	Angaben zu Schiffspfandbriefen nach § 28 Pfandbriefgesetz (PfandBG)	
234	60	Angaben zu Flugzeugpfandbriefen nach § 28 Pfandbriefgesetz (PfandBG)	
236	61	Anteilsbesitzliste	
241	62	Angaben zu strukturierten Unternehmen	
242	63	Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und andere Verpflichtungen	
242	64	Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten	
242	65	Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	
245	66	Entsprechenserklärung nach § 161 AktG	
245	67	Abschluss der DVB Bank SE	

Der vorliegende Konzernabschluss der DVB Bank SE wurde für das Geschäftsjahr 2015 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 nach den Bestimmungen der International Financial Reporting Standards (IFRS) und den ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften des § 315a Abs. 1 HGB aufgestellt. Die IFRS umfassen neben den als IFRS bezeichneten Standards auch die International Accounting Standards (IAS) sowie die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) und des Standing Interpretations Committee (SIC). Maßgeblich sind die vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten und von der Europäischen Union bis zum 31. Dezember 2015 übernommenen Standards.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Sofern nicht gesondert darauf hingewiesen wird, werden alle Beträge in Millionen Euro (Schreibweise: Mio €) angegeben. Es wird kaufmännisch gerundet. Hierdurch können sich bei der Bildung von Summen und der Berechnung von Prozentangaben geringfügige Abweichungen ergeben.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde am 3. März 2016 vom Vorstand unterzeichnet und zur Weitergabe an den Aufsichtsrat freigegeben.

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

Für die in den IFRS-Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden die folgenden Rechnungslegungsmethoden, mit Ausnahme der nachfolgend dargestellten Sachverhalte, stetig und einheitlich angewendet.

Zur Verbesserung der Aussagekraft des Anhangs und vor dem Hintergrund der nicht mehr zeitanteilig anzusetzenden Aufwendungen für die Bankenabgabe und die Sicherungseinrichtung des BVR hat die DVB folgende neue Zwischenzeilen in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgenommen:

- Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern
- Aufwendungen für Bankenabgabe und Sicherungseinrichtung BVR

Im Vorjahr wurden die noch zeitanteilig abgegrenzten Aufwendungen im Verwaltungsaufwand ausgewiesen.

Anteile an nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen stellen für die DVB zunehmend einen mit Finanzanlagen vergleichbare Bedeutung dar. Daher werden Wertberichtigungen nun im Finanzanlageergebnis dargestellt. Im Vorjahr wurden Aufwendungen aus Wertberichtigung von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen noch in den Sonstigen Aufwendungen ausgewiesen. Davon unberührt erfolgt die Erfassung der operativen Ergebnisse aus nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften in einem separaten Posten der Gewinn- und Verlustrechnung.

1 Allgemeine Rechnungslegungsmethoden

1.1 Im laufenden Geschäftsjahr erstmalig anzuwendende Vorschriften

Im Konzernabschluss der DVB werden die folgenden überarbeiteten Fassungen und Änderungen von Rechnungslegungsstandards, die nachstehende neue Interpretation sowie die genannten Verbesserungen der IFRS erstmalig berücksichtigt:

- IFRIC 21 – Abgaben
- Verbesserungen an den International Financial Reporting Standards, Zyklus 2011–2013

Die Interpretation IFRIC 21 – Abgaben stellt für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben werden und nicht in den Anwendungsbereich eines bestimmten Standards fallen, klar, wann derartige Verpflichtungen auszuweisen sind. Dabei wird die Aktivität, die eine Zahlung nach der einschlägigen Gesetzgebung auslöst, als das verpflichtende Ereignis für den Ansatz einer Schuld identifiziert. Dabei stellen ein wirtschaftlicher Zwang und das Prinzip der Unternehmensfortführung kein verpflichtendes Ereignis dar. Für Unternehmen innerhalb der EU ist eine verpflichtende Anwendung für Geschäftsjahre vorzunehmen, die am oder nach dem 17. Juni 2014 beginnen.

Die Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2011–2013, betreffen die Standards „IFRS 1 – Erstmalige Anwendung der IFRS“, „IFRS 3 – Unternehmenszusammenschlüsse“, „IFRS 13 – Bemessung des beizulegenden Zeitwerts“ und „IAS 40 – Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“. Die Regelungen sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen.

Die oben aufgeführten überarbeiteten bzw. geänderten Rechnungslegungsstandards wirken sich nicht wesentlich auf den Konzernabschluss aus.

1.2 Nicht angewendete übernommene Änderungen der IFRS

Von einer freiwilligen vorzeitigen Anwendung der überarbeiteten bzw. geänderten Rechnungslegungsstandards oder der neuen bzw. geänderten Interpretationen, sowie der Verbesserungen der IFRS, die von der Europäischen Union (EU) übernommen wurden, hat die DVB abgesehen. Dies bezieht sich auf folgende neue Rechnungslegungsstandards:

- Änderungen an IAS 19 – Leistungen an Arbeitnehmer
- Änderungen an IFRS 11 – Erwerb von Anteilen an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit
- Änderungen an IAS 16 und IAS 38 – Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden
- Änderungen an IAS 1 – Angabeninitiative
- Verbesserungen an den International Financial Reporting Standards, Zyklus 2010–2012
- Verbesserungen an den International Financial Reporting Standards, Zyklus 2012–2014

Die Änderungen an IAS 19 – Leistungen an Arbeitnehmer regeln die Bilanzierung von Bestandteilen der direkten Pensionszusagen. Es besteht nunmehr die Möglichkeit, dass Kostenbestandteile, die in direkter Abhängigkeit der Dienstzeit stehen, in der aktuellen Periode direkt ergebniswirksam erfasst werden. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen, verpflichtend anzuwenden.

Die Änderungen an IFRS 11 beziehen sich auf die Verdeutlichung, dass die Regelungen des IFRS 3 und anderer Standards hinsichtlich der Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen anzuwenden sind, sofern die Anteile an einer gemeinsamen Tätigkeit einen Geschäftsbetrieb wie in IFRS 3 definiert darstellen. Dies gilt, soweit die Regelungen nicht im Konflikt zu den prinzipiellen Regelungen des IFRS 11 stehen. Die neuen Regelungen gelten für Anteilserwerbe in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen.

Die Änderungen an IAS 16 und IAS 38 stellen die sachgerechten Methoden hinsichtlich der Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten klar. Dabei sind die Abschreibungen prinzipiell so zu erfassen, dass sie den durch das Unternehmen erwarteten Verbrauch des zukünftigen wirtschaftlichen Nutzens, welcher durch den Vermögenswert generiert wird, widerspiegeln. Zum einen kann ein Rückgang der Absatzpreise ein Indiz für eine Sonderabschreibung auf die zur Herstellung notwendigen Vermögenswerte sein. Zum anderen ist bei Ermittlung einer sachgerechten Abschreibungsmethode für immaterielle Vermögenswerte immer ein für die Nutzung maßgeblicher einschränkender Faktor (z. B. zeitliche Begrenzung, Begrenzung der Anzahl produzierter Einheiten) einzubeziehen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, verpflichtend anzuwenden.

Die oben aufgeführten überarbeiteten bzw. geänderten Rechnungslegungsstandards wirken sich nicht wesentlich auf den Konzernabschluss aus.

1.3 Nicht übernommene verabschiedete Änderungen der IFRS

Die EU hat folgende durch das IASB verabschiedete neue bzw. überarbeitete Rechnungslegungsstandards, Änderungen von Rechnungslegungsstandards und Interpretationen noch nicht übernommen:

- IFRS 9 – Financial Instruments
- IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers
- IFRS 16 – Leases
- Amendments to IAS 12 – Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses
- Amendments to IFRS 10 and IAS 28 – Sale or Contribution of Asset between an Investor and its Associate or Joint Venture
- Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28 – Investment Entities: Applying the Consolidation Exception

Das IASB hat im Juli 2014 die finale Fassung des IFRS 9 veröffentlicht. Der IFRS 9 enthält grundlegend überarbeitete Regelungen für die Bilanzierung von Finanzinstrumenten mit Auswirkungen auf die Kategorisierung und Bewertung, die Ermittlung von Wertberichtigungen und die bilanzielle Abbildung von Sicherungsbeziehungen. Vorbehaltlich der Übernahme in EU-Recht sind die Änderungen für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Die Erstanwendung erfolgt dabei grundsätzlich retrospektiv.

Bei der Implementierung von IFRS 9 werden insbesondere alle finanziellen Vermögenswerte neu klassifiziert. Hierfür müssen sowohl die Geschäftsmodelle der Portfolien als auch die Eigenschaften der vertraglichen Cashflows der einzelnen finanziellen Vermögenswerte beurteilt werden. Die Klassifizierung von finanziellen Verbindlichkeiten hat sich hingegen nur unwesentlich geändert. Bei zum beizulegenden Zeitwert eingestuften finanziellen Verbindlichkeiten (Fair Value Option) sind Wertänderungen aufgrund von Änderungen des Ausfallrisikos gemäß IFRS 9 in Abweichung zu IAS 39 grundsätzlich erfolgsneutral zu erfassen.

Auch die Ermittlung von Wertberichtigungen für finanzielle Vermögenswerte wird durch die Veröffentlichung des IFRS 9 weitreichend überarbeitet. So sind nicht mehr nur die eingetretenen Verluste („incurred losses“), sondern vielmehr die erwarteten Verluste („expected credit losses“) als Wertberichtigung zu erfassen. Dabei wird noch unterschieden, ob sich der erwartete Verlust auf die gesamte Laufzeit des Finanzinstruments bezieht oder nur die erwarteten Verluste der nächsten zwölf Monate widerspiegelt. Falls sich seit Zugang des bilanziellen Vermögenswerts eine wesentliche Verschlechterung der Kreditqualität ergeben hat, so sind die erwarteten Verluste der gesamten Laufzeit zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen orientiert sich der IFRS 9 stärker an der ökonomischen Risikosteuerung. So können zum einen auch bei nicht-finanziellen Grundgeschäften einzelne Risikokomponenten abgesichert werden. Zum anderen entfallen die quantitativen Grenzwerte zum Nachweis von prospektiver bzw. retrospektiver Effektivität. Der Nachweis orientiert sich vielmehr an qualitativen Vorgaben durch die entsprechende Risikomanagementstrategie. Die Auflösung einer Sicherungsbeziehung darf nur noch erfolgen, falls sich auch das Risikomanagementziel ändert.

Aufgrund der Bedeutung des IFRS 9 für die Bilanzierung von Finanzinstrumenten im Rahmen von Bankbilanzen und den weitreichenden Änderungen im Vergleich zum IAS 39, werden sich auch wesentliche Änderungen für die DVB ergeben. Aufgrund des konservativen Geschäftsmodells und der bereits stark ökonomisch orientierten Abbildung von Sicherungsbeziehungen, ergeben sich aller Voraussicht nach, insbesondere aus der geänderten Herangehensweise zur Ermittlung von Wertberichtigungen, wesentliche Umstellungseffekte.

Die Regelungen des „IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers“ ersetzen zukünftig sowohl die Inhalte des IAS 18 – Umsatzerlöse als auch die Inhalte des IAS 11 – Fertigungsaufträge sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 13 – Kundenbindungsprogramme, IFRIC 15 – Vereinbarungen über die Errichtung von Immobilien, IFRIC 18 – Übertragungen von Vermögenswerten von Kunden und SIC 31 – Tausch von Werbeleistungen. Zielsetzung ist eine Angleichung der Regelungen an die US-GAAP. Nach IFRS 15 sind demnach Umsatzerlöse dann zu realisieren, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die vereinbarten Güter und Dienstleistungen erlangt und Nutzen aus diesen ziehen kann. Die Übertragung wesentlicher Chancen und Risiken ist nicht mehr entscheidend. Die Untersuchung der Auswirkungen auf den Konzernabschluss ist aktuell noch nicht abgeschlossen. Der Standard ist verpflichtend auf Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen.

Am 13. Januar 2016 hat das IASB die finale Fassung des IFRS 16 veröffentlicht. Der Standard ist verpflichtend für alle Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen im IFRS 16 haben insbesondere für Leasingnehmer weitreichende Auswirkungen, da die meisten Leasingverträge zukünftig auch beim Leasingnehmer zu einem Bilanzansatz führen werden. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss der DVB werden noch untersucht.

Die „Amendments to IAS 12 – Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses“ stellen klar, dass sich aus Bewertungsverlusten von Fremdkapitalinstrumenten, die steuerlich zu Anschaffungskosten bewertet werden, ansetzbare temporäre Differenzen ergeben. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen, verpflichtend anzuwenden.

Mit den „Amendments to IFRS 10 and IAS 28 – Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture“ wird eine Inkonsistenz zwischen IFRS 10 und IAS 28 beseitigt. Die Änderungen sehen zukünftig eine Gewinn- bzw. Verlustrealisation in voller Höhe bei einem Investor vor, wenn die Einbringung eines Tochterunternehmens in ein Gemeinschaftsunternehmen und in ein assoziiertes Unternehmen bei gleichzeitigem Verlust der Beherrschung über das Tochterunternehmen einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 darstellt. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist lediglich der anteilige Erfolg in Höhe des Anteils der anderen Investoren zu erfassen. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen, verpflichtend anzuwenden.

Aus den übrigen oben aufgeführten Standards und Ergänzungen ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der DVB. Die Anwendung der aufgeführten Standards erfolgt vorbehaltlich der Übernahme in EU-Recht.

1.4 Konsolidierungskreis und Konsolidierungsmethoden

1.4.1 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis der DVB Bank SE umfasst alle Tochtergesellschaften, bei denen sie direkt oder indirekt Beherrschung im Sinne des IFRS 10 ausüben kann. Derzeit sind dies im Wesentlichen die DVB Holding GmbH, Frankfurt am Main, die DVB Holding (US) Inc., USA, die DVB Transport Finance Ltd, London, die DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd, Singapur, die DVB Bank America N.V., Curaçao, die ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, die LogPay Financial Services GmbH, Eschborn, sowie deren jeweilige Tochtergesellschaften. Der Anteil der DVB Bank SE am Kapital beträgt jeweils 100 %.

Die Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen erfolgt auf den Tag, an dem der Konzern die Beherrschung im Sinne des IFRS 10 erlangt; die Entkonsolidierung erfolgt zu dem Tag, an dem der Konzern den beherrschenden Einfluss verliert. Die DVB beherrscht ein Unternehmen, wenn sie direkt oder indirekt die Verfügungsgewalt über ein Unternehmen besitzt, hierdurch erheblichen schwankenden Renditen aus dem Unternehmen ausgesetzt ist und mittels dieser Verfügungsgewalt die Höhe der schwankenden Renditen aus dem Unternehmen beeinflussen kann. Bei der Beurteilung, ob die DVB ein Unternehmen beherrscht, sind teilweise Ermessensausübungen erforderlich, wobei alle relevanten Sachverhalte und Umstände berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Berücksichtigung von Prinzipal-Agenten-Beziehungen, die eine Einschätzung erfordern, ob die DVB oder andere Parteien mit Entscheidungsrechten, als die Beherrschung selbst ausübender Prinzipal oder als die Beherrschung für einen Prinzipal ausübender Agent, einzustufen sind.

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

Neben einer direkten Beteiligung am Eigenkapital und der damit einhergehenden Beherrschung durch Stimmrechte kann die Beherrschung an Fonds, deren Geschäftsführung sich nicht aus Mitarbeitern der DVB zusammensetzt, auch dadurch erlangt werden, dass in diesen Fonds regelmäßig Entscheidungen auf Basis von Vorschlägen des Geschäftsbereichs Investment Management der DVB getroffen werden. Die Beratungsleistungen verfolgen dabei das Ziel, variable Rückflüsse aus den Fonds zu generieren.

Hält der DVB Bank Konzern zwischen 20 % und 50 % der Stimmrechte an einem Unternehmen, so hat die DVB zwar keinen beherrschenden Einfluss, aber ein maßgeblicher Einfluss wird vermutet. Unter maßgeblichem Einfluss versteht man die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken, ohne dieses zu beherrschen. Unternehmen, bei denen der DVB Bank Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt, stellen assoziierte Unternehmen dar.

Bei der Beurteilung, ob die DVB maßgeblichen Einfluss auf ein Unternehmen ausüben kann, werden neben den Stimmrechten weitere Faktoren berücksichtigt, wie beispielsweise die Vertretung in der Geschäftsführung, die Beteiligung an Entscheidungsprozessen sowie wesentliche Geschäftsvorfälle mit dem Unternehmen. Bei Vorliegen solcher Faktoren könnte maßgeblicher Einfluss auch bei Stimmrechten unter 20 % entstehen.

Auf Grundlage der vertraglichen Bestimmungen hat die DVB entschieden, dass der Konzern trotz einer Beteiligungsquote von weniger als 20 % maßgeblichen Einfluss auf die Unternehmen Epic Pantheon International Gas Shipping Ltd, Tortola, und Gram Car Carriers Holdings Pte Ltd, Singapur, ausüben kann und bezieht diese daher als assoziierte Unternehmen in den Konzernabschluss ein.

Bei einer Beteiligung an einem Unternehmen in Höhe von 50 % wird davon ausgegangen, dass es sich um ein Gemeinschaftsunternehmen handelt. Ein Gemeinschaftsunternehmen ist eine gemeinsame Vereinbarung, bei der die Parteien gemeinschaftlich die Führung ausüben und Rechte am Nettovermögen des Gemeinschaftsunternehmens besitzen.

Aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet die Bank auf eine detaillierte Angabe zu den nicht kontrollierenden Anteilen in Höhe von 0,2 Mio € (Vorjahr: 0,2 Mio €).

Im Berichtsjahr hat die DVB acht Tochterunternehmen (Vorjahr: 26 Tochterunternehmen) erstmalig in den Konsolidierungskreis aufgenommen, 23 Tochterunternehmen (Vorjahr: 15 Tochterunternehmen) wurden entkonsolidiert. Darüber hinaus hat sie vier (Vorjahr: drei) neu gegründete Unternehmen nach der at-Equity-Methode in den Konsolidierungskreis einbezogen, vier (Vorjahr: drei) nach der at-Equity-Methode bilanzierte Unternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Im Geschäftsjahr 2015 haben 23 Gesellschaften (Vorjahr: 15 Gesellschaften) aufgrund der Beendigung ihrer geschäftlichen Aktivitäten sowie durch Liquidation oder Verkauf den Konsolidierungskreis des DVB Bank Konzerns verlassen. Hieraus entstand ein Entkonsolidierungsergebnis in Höhe von –4,4 Mio € (Vorjahr: 8,5 Mio €), wovon –8,4 Mio € auf die Entkonsolidierung der MDAC 10 (Ireland) Ltd in Dublin, Irland entfielen. Die Erträge bzw. Aufwendungen aus dem Verkauf der Unternehmensanteile wurden im Sonstigen betrieblichen Ergebnis verbucht.

Die in den Konzernabschluss einbezogene LogPay Financial Services GmbH, Eschborn, sowie die LogPay Transport Services GmbH, Eschborn, verzichten gemäß § 264 Abs. 3 HGB auf die Veröffentlichung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2015 gemäß § 325 HGB.

1.4.2 Konsolidierungsmethoden

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 in Verbindung mit IFRS 10 durch die Verrechnung des anteilig erworbenen, Neubewerteten Eigenkapitals mit den Anschaffungskosten. Ein aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert und anlassbezogen bzw. jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Eine planmäßige Abschreibung über die voraussichtliche Nutzungsdauer ist nach den Bestimmungen der IFRS unzulässig. Zwischen einbezogenen Unternehmen bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten werden aufgerechnet, ebenso Aufwendungen und Erträge. Zwischengewinne werden eliminiert.

Aus administrativen Gründen wird, abweichend vom Stichtag 31. Dezember 2015 des DVB Bank Konzerns, der Abschluss der Tochtergesellschaft Deucalion Engine Leasing (Ireland) Ltd zum 30. November 2015 (Vorjahr: 30. November 2014) einbezogen.

Anteile an Joint Ventures und Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden gemäß IAS 28 (2011) grundsätzlich mit ihrem anteiligen Eigenkapital (nach der at-Equity-Methode) in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Abschlüsse der nach der at-Equity-Methode einbezogenen Unternehmen wurden mit 14 (Vorjahr: 14) Ausnahmen auf den Abschlussstichtag der DVB aufgestellt.

1.4.3 Fehlerkorrektur

Im Rahmen der Prüfung des Konzernabschlusses 2013 hat die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung (DPR) mit Schreiben vom 16. Dezember 2015 eine Fehlerfeststellung im Zusammenhang mit der Abbildung eines Schadenersatzanspruchs ausgesprochen. Die Feststellung bezieht sich dabei auf den aktivierten Schadenersatzanspruch aus dem Schiedsverfahren gegenüber COSCO, den die DVB mit Schiedsspruch vom 5. August 2015 verloren hat. Dabei ging es um Schadenersatzansprüche aus der Vorfinanzierung des Baus eines Bohrschiffs der sechsten Generation. Das Ergebnis des Schiedsspruchs wurde mit der Ad-hoc-Mitteilung vom 7. August 2015 öffentlich bekanntgegeben.

Die Fehlerfeststellung der DPR bezieht sich darauf, dass der Schadenersatzanspruch nach IAS 37 nur auf die vertraglich abgesicherten Rechte ansatzfähig gewesen wäre. Die Schadenersatzforderung wurde per 31. Dezember 2013 mit 153,0 Mio USD beziffert. Davon waren 116,9 Mio USD durch vertragliche Rechte abgesichert. Die erstmalig im Konzernabschluss per 31. Dezember 2013 angesetzte Forderung war damit nach Auffassung der DPR um 26,6 Mio € (36,1 Mio. USD) zu hoch ausgewiesen.

Nach den Regelungen des IAS 8.41 erfolgt damit eine retrospektive Anpassung der Konzernabschlüsse 2013 und 2014. Die dargestellte Überleitung zeigt sowohl die Auswirkung auf die einzelnen Posten der Bilanz als auch auf die der Gewinn- und Verlustrechnung zu den Stichtagen 31. Dezember 2013 und 31. Dezember 2014. **1 2**

1 Fehlerkorrektur

Mio €	1. Januar 2014 – vor Fehlerkorrektur	Korrektur/ Anpassung	1. Januar 2014 – nach Fehlerkorrektur
Gewinn- und Verlustrechnung			
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-4,1	-26,6	-30,7
Konzernergebnis vor Steuern	124,2	-26,6	97,6
Konzernergebnis	110,6	-26,6	84,0
Bilanz			
Sonstige Aktiva	149,1	-26,6	122,5
Eigenkapital	1.399,3	-26,6	1.372,7
Gewinnrücklagen	919,1	-26,6	892,5
Gewinnverwendung			
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-83,2	26,6	-56,6

2 Fehlerkorrektur

Mio €	31. Dezember 2014 – vor Fehlerkorrektur	Korrektur/ Anpassung	31. Dezember 2014 – nach Fehlerkorrektur
Gewinn- und Verlustrechnung			
Verwaltungsaufwendungen	-187,7	-1,6	-189,3 ¹⁾
Sonstiges betriebliches Ergebnis	30,1	-0,5	29,6 ²⁾
Handelsergebnis	9,4	-3,7	5,7
Konzernergebnis vor Steuern	104,0	-5,8	98,2
Konzernergebnis	84,9	-5,8	79,1
Bilanz			
Sonstige Aktiva	114,7	-32,4	82,3
Eigenkapital	1.437,4	-32,4	1.405,0
Gewinnrücklagen	974,6	-32,4	942,2
Gewinnverwendung			
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-57,0	5,8	-51,2

1) Zudem erfolgte eine Umgliederung in die separate Zwischenzeile „Aufwendungen für Bankenabgabe und Sicherungseinrichtung BVR“ in Höhe von 8,1 Mio €.

2) Zudem erfolgte eine Umgliederung in den Posten „Ergebnis aus Finanzanlagen“ in Höhe von 4,9 Mio €.

1.5 Währungsumrechnung

Die funktionale Währung der Gesellschaften des DVB Bank Konzerns ist überwiegend der Euro. Die Bestimmung der funktionalen Währung richtet sich im Konzern nach der Währung, in der Ergebnisse aus der betrieblichen Tätigkeit normalerweise einbehalten werden und in der die Performance überwacht sowie in Bezug auf Währungsrisiken gesteuert wird.

Soweit die funktionale Währung einer in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaft vom Euro abweicht, werden die Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft mit dem Stichtagskurs am Abschlussstichtag und das Eigenkapital mit dem historischen Kurs umgerechnet. Die Umrechnung von Aufwendungen und Erträgen erfolgt mit Durchschnittskursen. Aus der Umrechnung der funktionalen Währung in die Berichtswährung Euro entstehende Differenzen werden in der Rücklage aus der Währungsumrechnung erfasst.

Folgende nach der at-Equity-Methode einbezogene Gesellschaften weisen eine von der Konzernwährung abweichende funktionale Währung auf:

- 8F Leasing S.A., Contern, Luxemburg
- A330 Parts Ltd, Newark, USA
- Aer Lucht Ltd, Dublin, Irland
- AerCap Partners I Ltd, Shannon, Irland
- AerCap Partners II Ltd, Shannon, Irland
- Artemis Gas 1 Shipping Inc., Athen, Griechenland
- D8 Product Tankers I Ltd, Singapur
- D8 Product Tankers Investments LLC, Majuro, Marshallinseln
- Deucalion MC Engine Leasing Ltd, Dublin, Irland
- Epic Pantheon International Gas Shipping Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln
- First BD Feederships Shipping Ltd, St. John's, Antigua/Barbuda
- Global Offshore Services B.V., Amsterdam, Niederlande
- Gram Car Carriers Holdings Pte Ltd, Singapur
- Herakleitos 3050 LLC, Majuro, Marshallinseln
- Intermodal Investment Fund IV LLC, Majuro, Marshallinseln
- Intermodal Investment Fund VIII LLC, Majuro, Marshallinseln
- KCM Bulkiers Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln
- Kotani JV Co. B.V., Amsterdam, Niederlande
- Modex Holding Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln
- MON A300 Leasing Ltd, George Town, Kaimaninseln
- MON Engine Parts Inc., Newark, USA
- Mount Faber KS, Oslo, Norwegen
- MS Oceana Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
- MS Octavia Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg
- MSEA Aframax Holdings LLC, Majuro, Marshallinseln
- TAG Asset Management LLC, Majuro, Marshallinseln
- TES Holdings Ltd, Bridgend, Wales, Großbritannien

Bei den auf Fremdwährung lautenden monetären Vermögenswerten und Schulden sowie nicht-monetären Posten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, wird die Währung nach IFRS zum Kassakurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Devisentermingeschäfte werden unter Verwendung des aktuellen Terminkurses bewertet. Die Währung von monetären Vermögenswerten und Schulden wird erfolgswirksam umgerechnet. Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete nicht-monetäre Vermögenswerte und Schulden werden mit dem Transaktionskurs umgerechnet.

1.6 Finanzinstrumente nach IAS 39

Finanzinstrumente, die in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallen, sind zum Zugangszeitpunkt entsprechend ihrer Merkmale sowie gegebenenfalls ihrer Verwendungsabsicht einer der Bewertungskategorien des IAS 39 zuzuordnen.

Im Konzernabschluss kommen die folgenden Kategorien zur Anwendung:

1.6.1 Ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte

Die Kategorie wird durch die beiden Unterkategorien „Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ und „Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte“ definiert.

1.6.1.1 Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte

Dieser Kategorie werden alle nicht-derivativen Vermögenswerte bei Zugang zugeordnet, die hauptsächlich mit der Absicht der kurzfristigen Weiterveräußerung erworben wurden. Darüber hinaus werden sämtliche derivative Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten, die nicht Sicherungsinstrumente in einer designierten und effektiven Sicherungsbeziehung sind, als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert. Wertänderungen zwischen zwei Stichtagen werden ergebniswirksam im Handelsergebnis erfasst.

1.6.1.2 Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte

Entsprechend der vom IASB im Jahr 2005 modifizierten Fair Value Option können dieser Kategorie alle finanziellen Vermögenswerte zugeordnet werden, die ansonsten zu einer Ansatz- oder Bewertungsinkonsistenz führen würden, die zum beizulegenden Zeitwert gesteuert werden oder die ein eingebettetes Derivat enthalten, welches abspaltungspflichtig wäre. Im Konzernabschluss wurde die Kategorie ausschließlich zur Vermeidung von Bewertungsinkonsistenzen aus Zinsrisiken eingesetzt, die nicht im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 abgebildet werden konnten. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierten finanziellen Vermögenswerten zwischen zwei Stichtagen werden ergebniswirksam im Ergebnis aus der Anwendung der Fair Value Option erfasst. Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte werden in dem Bilanzposten ausgewiesen, dem sie bei Nichtanwendung der Fair Value Option zuzuordnen wären.

Die auf die Veränderung des Kreditrisikos zurückgehende Anpassung des beizulegenden Zeitwertes designierter Vermögenswerte wird gemäß der in IFRS 7.9(c)(i) beschriebenen Methode ermittelt. Hierzu werden die Wertänderungen auf Basis des Full Fair Value den Wertänderungen bei konstanten Credit Spreads gegenübergestellt. Die Differenz entspricht der Änderung des Fair Value, die auf die Veränderung des Kreditrisikos zurückzuführen ist. Das Höchstengagement in Bezug auf das Kreditrisiko entspricht dabei dem Buchwert. Während der letzten beiden Geschäftsjahre hat die DVB keine zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierten Vermögenswerte ausgewiesen.

1.6.2 Bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen

Die Kategorie „Bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen“ wird von der DVB derzeit nicht genutzt.

1.6.3 Kredite und Forderungen

Der Kategorie „Kredite und Forderungen“ werden grundsätzlich alle nicht-derivativen finanziellen Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen zugeordnet, die nicht an einem aktiven Markt notiert sind. Die DVB ordnet an die Schuldner ausgereichte Kredite sowie am Sekundärmarkt erworbene Forderungen der Kategorie „Kredite und Forderungen“ zu. Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten, welche unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt wurden. Agien bzw. Disagien werden danach über die Laufzeit amortisiert. Erhaltene Kreditbereitstellungsprovisionen werden bis zur Auszahlung der Kredite passivisch abgegrenzt und im Anschluss analog zu Agien und Disagien amortisiert. Amortisierte Agien, Disagien und Kreditbereitstellungsprovisionen vereinnahmt die DVB im Zinsertrag.

1.6.4 Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Als „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ sind alle finanziellen Vermögenswerte zu kategorisieren, die nicht einer der anderen Kategorien finanzieller Vermögenswerte zugeordnet wurden. Sie werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Wertänderungen zwischen zwei Stichtagen sind bis zu ihrer Realisation ergebnisneutral in einer Neubewertungsrücklage im Eigenkapital zu erfassen. Soweit zum Abschlussstichtag eine negative Neubewertungsrücklage besteht, wird im Rahmen eines Werthaltigkeitstests geprüft, ob eine Wertminderung im Sinne eines Impairments vorliegt. In diesem Fall wird die kumulierte negative Neubewertungsrücklage ausgebucht und ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

1.6.5 Ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Die Kategorie wird durch die beiden Unterkategorien „Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten“ und „Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Verbindlichkeiten“ definiert.

1.6.5.1 Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten

Dieser Kategorie sind alle nicht-derivativen Verbindlichkeiten unwiderruflich bei Zugang zuzuordnen, die hauptsächlich mit der Absicht eingegangen wurden, sie kurzfristig durch Rückkauf zu erfüllen. Zum Abschlussstichtag wurden von der DVB keine nicht-derivativen finanziellen Verbindlichkeiten zu Handelszwecken gehalten. Darüber hinaus werden sämtliche derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten, die nicht Sicherungsbeziehung sind, als „zu Handelszwecken gehalten“ klassifiziert. Wertänderungen zwischen zwei Stichtagen werden ergebniswirksam im Handelsergebnis erfasst.

1.6.5.2 Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Verbindlichkeiten

Dieser Kategorie dürfen alle finanziellen Verbindlichkeiten zugeordnet werden, deren Bewertung ansonsten zu Ansatz- oder Bewertungsinkonsistenzen führen würde, die zum beizulegenden Zeitwert gesteuert werden oder die ein eingebettetes Derivat enthalten, welches abspaltungspflichtig wäre. Im Konzernabschluss wurde die Kategorie ausschließlich zur Vermeidung von Bewertungsinkonsistenzen aus Zinsrisiken eingesetzt, die nicht im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 abgebildet werden konnten. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierten finanziellen Verbindlichkeiten zwischen zwei Stichtagen werden ergebniswirksam im Ergebnis aus der Anwendung der Fair Value Option erfasst. Zur erfolgswirksamen Bewertung

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Verbindlichkeiten werden in dem Bilanzposten ausgewiesen, dem sie bei Nichtanwendung der Fair Value Option zuzuordnen wären.

Die auf die Veränderung des Kreditrisikos der DVB zurückgehende Anpassung des beizulegenden Zeitwertes designierter Verbindlichkeiten wird gemäß der in IFRS 7.10(a)(i) beschriebenen Methode ermittelt. Hierzu werden die Wertänderungen auf Basis des Full Fair Value den Wertänderungen bei konstanten Credit Spreads gegenübergestellt. Die Differenz entspricht der Änderung des Fair Value, die auf die Veränderung des Kreditrisikos zurückzuführen ist.

1.6.6 Sonstige Verbindlichkeiten

Als Sonstige Verbindlichkeiten sind sämtliche finanzielle Verbindlichkeiten im Anwendungsbereich des IAS 39 zu klassifizieren, die keiner anderen Kategorie für finanzielle Verbindlichkeiten zugeordnet wurden. Die Bewertung der Sonstigen Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten, welche unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt wurden. Agien bzw. Disagien werden danach über die Laufzeit amortisiert und im Zinsaufwand erfasst.

Zu den Sonstigen Verbindlichkeiten zählen auch solche aus Finanzgarantien. Diese werden bei Zugang mit ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, der grundsätzlich dem Barwert der erhaltenen Avalprovision entspricht. Die Folgebewertung der Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien erfolgt mit dem höheren Wert einer gemäß IAS 37 gebildeten Rückstellung oder dem beizulegenden Zeitwert zum Zugangszeitpunkt abzüglich einer nachfolgend erfassten Amortisation gemäß IAS 18. Der Ausweis der Finanzgarantien erfolgt nach der Nettomethode. Dabei wird die erfasste Verbindlichkeit mit der Forderung aus den Avalprovisionen saldiert.

1.6.7 Klassen von Finanzinstrumenten

Zur Erfüllung der Angabepflichten des IFRS 7, der die Bedeutung von Finanzinstrumenten für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erläutert, klassifiziert die DVB Finanzinstrumente wie folgt:

1.6.7.1 Klassen finanzieller Vermögenswerte

- Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte

Die Klasse der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte enthält finanzielle Vermögenswerte der folgenden IAS-39-Kategorien:

- Ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente mit den Unterkategorien „Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ und „Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte“
- Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Ausgenommen hiervon sind finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“, deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann; daher werden sie mit den Anschaffungskosten bewertet. Diese werden der Klasse der „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte“ zugeordnet.

Neben den finanziellen Vermögenswerten der genannten Kategorien umfasst die Klasse auch die als Vermögenswerte erfassten positiven Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten, da diese ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte

Zur Klasse der „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Vermögenswerte“ zählen finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich bestimmt werden kann.

- Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die Klasse „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ besteht ausschließlich aus Forderungen im Rahmen von Finanzierungs-Leasinggeberverhältnissen.

1.6.7.2 Klassen finanzieller Verbindlichkeiten

- Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Die Klasse der „Zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten“ enthält finanzielle Verbindlichkeiten der folgenden IAS-39-Kategorie: Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente mit den Unterkategorien „Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten“ und „Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert eingestufte Finanzinstrumente“.

Neben den finanziellen Verbindlichkeiten der genannten Kategorie umfasst die Klasse auch die als Verbindlichkeiten erfassten negativen Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten.

- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten

Die Klasse der „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten“ umfasst die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten im Anwendungsbereich des IAS 39.

- Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Klasse der „Sonstigen finanziellen Vermögenswerte“ besteht aus Verbindlichkeiten im Rahmen von Finanzierungs-Leasingnehmerverhältnissen, Verbindlichkeiten aus unwiderruflichen Kreditzusagen sowie Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien.

1.6.8 Ansatz und Ausbuchung von Finanzinstrumenten

Der Ansatz von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt zum Handelstag (Trade Date). Nicht-derivative Finanzinstrumente werden zum Erfüllungstag (Settlement Date) bilanziert. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes zwischen dem Handelstag und dem Erfüllungstag werden entsprechend der Kategorisierung der Finanzinstrumente erfasst.

Sämtliche Finanzinstrumente werden beim erstmaligen Ansatz mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Unterschiedsbeträge zwischen Transaktionspreisen und beizulegenden Zeitwerten (Day One Profits) werden beim erstmaligen Ansatz erfolgswirksam vereinnahmt, wenn die beizulegenden Zeitwerte überwiegend mit auf beobachtbaren Marktdaten basierenden Bewertungstechniken ermittelt werden. Soweit der beizulegende Zeitwert zum Zugangszeitpunkt aus Transaktionspreisen abgeleitet wird und darüber hinaus als Bewertungsmaßstab im Rahmen der Folgebewertung zur Anwendung kommt, werden Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes nur dann erfolgswirksam erfasst, wenn sie auf die Veränderung von beobachtbaren Marktdaten zurückgeführt werden können. Beim erstmaligen Ansatz werden bisher nicht erfasste Unterschiedsbeträge, die auf die Veränderung von nicht beobachtbaren Marktdaten zurückgeführt werden können, über die Laufzeit der betreffenden Finanzinstrumente verteilt und entsprechend vereinnahmt.

Finanzielle Vermögenswerte werden ausgebucht (Derecognition), wenn keine weiteren Rechte auf künftige Zahlungen bestehen oder diese auf Dritte übertragen wurden und keine substantiellen Chancen und Risiken aus den finanziellen Vermögenswerten in der DVB verbleiben. Finanzielle Schulden werden ausgebucht (Derecognition), wenn keine weitere Zahlungsverpflichtung mehr besteht, das heißt die Verpflichtung entrichtet, gelöscht oder abgelaufen ist.

1.6.9 Wertminderung und Wertaufholung von Finanzinstrumenten

Soweit objektive Hinweise auf eine Wertminderung finanzieller Vermögenswerte vorliegen, wird ein Werthaltigkeitstest entsprechend den Vorschriften des IAS 39 durchgeführt. Als objektive Hinweise für Wertminderungen von Fremdkapitalinstrumenten werden unter anderem folgende Faktoren herangezogen: Verzug bei der Zahlung von Zinsen oder Tilgungen, Zahlungsausfälle, Verstöße gegen wesentliche Vertragsbedingungen im Zusammenhang mit der Sicherheitenstellung, bestimmte Restrukturierungsmaßnahmen auf Kundenseite, drohende Insolvenz, die Verschlechterung des Kredit-Ratings in einem Berichtszeitraum um mehr als zwei Stufen oder unter ein definiertes Niveau sowie weitere

Faktoren. Objektive Hinweise auf Wertminderungen von Eigenkapitalinstrumenten sind unter anderem eine nachhaltige Verschlechterung der Ertragslage bzw. eine nachhaltige Erzielung von Verlusten oder der Verzehr des Eigenkapitals, die in Verbindung mit einer signifikanten oder dauerhaften Wertminderung des beizulegenden Zeitwertes gebracht werden können.

Zur Ermittlung der eingetretenen Wertminderung von Finanzinstrumenten der Kategorie „Kredite und Forderungen“ sowie von Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen wird der Buchwert zum Abschlussstichtag mit dem Barwert der künftigen geschätzten Zahlungsströme verglichen. Als Diskontierungsfaktor ist der ursprüngliche Effektivzins des jeweiligen Vermögenswertes anzuwenden. Der ursprüngliche Effektivzinssatz ist der Zinssatz, mit dem die anfänglich erwarteten künftigen Ein- und Auszahlungen über die erwartete Laufzeit des Finanzinstruments oder eine kürzere Periode, sofern zutreffend, exakt auf den Buchwert des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Verbindlichkeit abgezinst werden.

Soweit einzelne Finanzinstrumente für sich genommen nicht signifikant sind oder soweit zum Abschlussstichtag keine Wertminderung auf individueller Basis festgestellt werden konnte, werden sie zusammen mit anderen vergleichbaren unwesentlichen oder nicht individuell wertberichtigten Vermögenswerten einer Werthaltigkeitsprüfung auf Portfoliobasis unterzogen.

Uneinbringliche Forderungen, für die keine Einzelwertberichtigungen bestehen, werden direkt abgeschrieben. Eingänge auf abgeschriebene Forderungen werden erfolgswirksam erfasst. Steht für einen wertgeminderten finanziellen Vermögenswert der tatsächliche Ausfall fest, wird eine hierfür gebildete Risikovorsorge gegen den finanziellen Vermögenswert ausgebucht und als Inanspruchnahme ausgewiesen.

Für zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ ist zu prüfen, ob im Falle einer kumulierten negativen Neubewertungsrücklage zum Abschlussstichtag objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Soweit eine Wertminderung vorliegt, ist die negative Neubewertungsrücklage für das betroffene Finanzinstrument aus dem Eigenkapital auszubuchen und aufwandswirksam zu erfassen. Wertminderungen von mit den Anschaffungskosten bewerteten Eigenkapitalinstrumenten werden direkt vom Buchwert der betreffenden finanziellen Vermögenswerte abgesetzt und in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen.

Wird im Rahmen eines Werthaltigkeitstests festgestellt, dass eine zuvor ergebniswirksam erfasste Wertminderung nicht mehr besteht, so wird eine Wertaufholung vorgenommen. Diese ist bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Vermögenswerten auf die fortgeführten Anschaffungskosten, die sich ohne zwischenzeitliche Wertberichtigung ergeben hätten, begrenzt. Die ergebniswirksame Wertaufholung für Eigenkapitalinstrumente ist nicht zulässig.

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

1.7 Eingebettete Derivate

In nicht-derivative Finanzinstrumente eingebettete derivative Finanzinstrumente (eingebettete Derivate) sind gemäß IAS 39 vom Basisvertrag abzuspalten, gesondert zu bilanzieren und zu bewerten, wenn ihre wirtschaftlichen Merkmale und Risiken nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrages verbunden sind, ein eigenständiges Instrument mit den gleichen Bedingungen die Definition eines Derivats erfüllen würde und das Gesamtinstrument nicht ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird. Sind diese Voraussetzungen für eine Trennung des eingebetteten Derivats nicht erfüllt, darf keine Abspaltung vorgenommen werden. In der DVB liegen keine trennungspflichtigen eingebetteten Derivate vor.

1.8 Hedge Accounting (Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen)

Im Rahmen ihrer Risikomanagementstrategie sichert sich die DVB gegen Zinsänderungs- und Fremdwährungsrisiken durch den Abschluss von verschiedenen Derivaten ab. Für die bilanzielle Abbildung dieser wirtschaftlichen Sicherungsbeziehungen sieht der IAS 39 spezielle Regelungen vor. Diese sollen Ansatz- und Bewertungsinkonsistenzen zwischen den gesicherten Grundgeschäften und den eingesetzten Sicherungsderivaten vermeiden. IAS 39 unterscheidet dabei drei Arten von Sicherungsbeziehungen: Sicherungen des beizulegenden Zeitwertes, Sicherungen von Zahlungsströmen und Sicherungen einer Nettoinvestition in eine ausländische Teileinheit. Die Designierung dieser Sicherungsbeziehungen ist an die Erfüllung enger, in IAS 39 definierter Voraussetzungen geknüpft.

1.8.1 Fair Value Hedges (Sicherungen des beizulegenden Zeitwertes)

Durch die Sicherung des beizulegenden Zeitwertes sollen dessen Schwankungen im gesicherten Grundgeschäft durch gegenläufige Schwankungen des beizulegenden Zeitwertes des Sicherungsinstrumentes ausgeglichen werden. Hierzu werden sowohl die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes des gesicherten Grundgeschäftes, die auf das gesicherte Grundgeschäft entfallen, als auch die gegenläufigen Änderungen des beizulegenden Zeitwertes des Sicherungsinstrumentes ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Gesicherte Grundgeschäfte der Kategorie „Kredite und Forderungen“ werden dabei entsprechend den allgemeinen Bewertungsgrundsätzen dieser Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet, welche anschließend um die auf das gesicherte Risiko entfallende Änderung des beizulegenden Zeitwertes angepasst werden. Gesicherte Grundgeschäfte der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente“ werden weiterhin zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei nur von der gesicherten Marktwertschwankung abweichende Änderungen des beizulegenden Zeitwertes ergebnisneutral in der Neubewertungsrücklage des Eigenkapitals erfasst werden.

Bei vollständig effektiven Sicherungsbeziehungen gleichen sich die ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Änderungen des beizulegenden Zeitwertes während der Laufzeit der Sicherungsbeziehung vollständig aus. Die im Buchwert der gesicherten Grundgeschäfte erfassten Änderungen des beizulegenden Zeitwertes sind spätestens nach Beendigung der Sicherungsbeziehung ergebniswirksam zu amortisieren. Soweit die Sicherungsbeziehung durch Veräußerung des Grundgeschäftes beendet wird, werden die kumulierten und auf das gesicherte Risiko entfallenden Bewertungsergebnisse zu diesem Zeitpunkt ergebniswirksam erfasst.

Die DVB designiert Sicherungsbeziehungen zur Sicherung des beizulegenden Zeitwertes für festverzinsliche Kredite und Darlehen an Kunden, Kreditzusagen, festverzinsliche Wertpapiere, festverzinsliche Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung sowie Fremdwährungsrisiken von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Als Sicherungsinstrumente kommen überwiegend Zinsswaps zum Einsatz. Zinsaufwendungen oder Zinserträge aus den gesicherten Grundgeschäften sowie aus den Sicherungsinstrumenten werden im Zinsergebnis erfasst.

1.8.2 Cashflow-Hedges (Sicherungen von Zahlungsströmen)

Die Änderungen ungewisser künftiger Zahlungsströme aus gesicherten Grundgeschäften sollen durch gegenläufige Änderungen von Zahlungsströmen aus den Sicherungsinstrumenten abgesichert werden (Cashflow-Hedge).

Im Rahmen der bilanziellen Abbildung von Cashflow-Hedge-Beziehungen werden die Sicherungsinstrumente zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, die auf den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung entfallen, sind ergebnisneutral im Eigenkapital in der Cashflow-Hedge-Rücklage zu erfassen. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, die auf den ineffektiven Teil der Sicherungsbeziehung entfallen, werden ergebniswirksam im Handelsergebnis erfasst. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes bzw. der Cashflows der gesicherten Grundgeschäfte sind entsprechend den allgemeinen Grundsätzen der zugeordneten Bewertungskategorie zu erfassen. Nach der Beendigung einer Cashflow-Hedge-Beziehung werden die ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Wertänderungen dann ergebniswirksam, wenn auch die vormals gesicherten Grundgeschäfte ergebniswirksam geworden sind.

Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von Sicherungsinstrumenten aus Sicherungen künftiger Zahlungsströme werden – soweit sie auf den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung entfallen – ergebnisneutral im Eigenkapital und – soweit sie auf den ineffektiven Teil entfallen – im Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen erfasst.

Cashflow-Hedge-Beziehungen werden in der DVB zur Sicherung des Fremdwährungsrisikos aus Zins- und Provisionszahlungen sowie aus fest kontrahierten Personal- und Sachaufwendungen in fremder Währung designiert. Die gesicherten Zahlungsströme werden jeweils für das folgende Geschäftsjahr erwartet. Als Sicherungsinstrumente kommen ausschließlich Devisentermingeschäfte zum Einsatz.

1.8.3 Net-Investment-Hedges (Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe)

Im Rahmen der Net-Investment-Hedges werden die Translationsrisiken aus Beteiligungen mit einer ausländischen funktionalen Währung abgesichert. Die Gewinne und Verluste der Sicherungsinstrumente werden bis zur Veräußerung bzw. zum Abgang der Beteiligung als separater Bestandteil ergebnisneutral im Eigenkapital ausgewiesen, soweit sie auf den effektiven Teil der Sicherungsbeziehung entfallen. Der ineffektive Teil wird ergebniswirksam im Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen erfasst.

1.8.4 Effektivitätstest

Im Rahmen des durch IAS 39 geforderten prospektiven Effektivitätstests wird eine Sensitivitätsanalyse auf Basis der Basis-Point-Value-Methode durchgeführt. Die Prüfung der retrospektiven Effektivität erfolgt nach der sogenannten Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die kumulierten und auf das gesicherte Risiko entfallenden Änderungen des beizulegenden Zeitwertes der gesicherten Grundgeschäfte den Änderungen des beizulegenden Zeitwertes der Sicherungsinstrumente gegenübergestellt. Kompensieren sich die Änderungen der beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente und der gesicherten Grundgeschäfte innerhalb der durch IAS 39 definierten Grenzen von 80 % bis 125 %, gilt die Sicherungsbeziehung als effektiv. Seit 1. September 2013 erfolgt die retrospektive Effektivitätsmessung für alle neu designierten Sicherungsbeziehungen grundsätzlich unter Anwendung der Regressionsanalyse.

1.9 Schätzungen im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung

Die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Konzernabschluss ist von Ansatz- und Bewertungsmethoden sowie von Annahmen und Schätzungen abhängig, die der Aufstellung des Konzernabschlusses zugrunde liegen. Sind für die Bilanzierung und Bewertung nach IAS/IFRS Annahmen und Schätzungen erforderlich, wurden diese in Übereinstimmung mit den jeweiligen Standards vorgenommen.

Die nachstehend aufgeführten wesentlichen Annahmen und Schätzungen sowie die mit den gewählten Rechnungslegungsmethoden verbundenen Unsicherheiten sind entscheidend für das Verständnis der zugrunde liegenden Risiken der Finanzberichterstattung sowie der Auswirkungen, die diese Schätzungen, Annahmen und Unsicherheiten auf den Konzernabschluss haben können. Sie basieren auf historischen Erfahrungen, anderen Faktoren wie Planungen und – nach heutigem Ermessen – wahrscheinlichen Erwartungen oder Prognosen künftiger Ereignisse.

1.9.1 Beizulegender Zeitwert finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten ist mit Schätzungsunsicherheiten verbunden, wenn für die jeweiligen Finanzinstrumente keine Kurse in aktiven Märkten verfügbar sind. Schätzungsunsicherheiten treten vor allem dann auf, wenn die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte mittels Bewertungstechniken erfolgt, in die wesentliche nicht am Markt beobachtbare Bewertungsparameter einfließen. Die der Bestimmung von beizulegenden Zeitwerten zugrunde liegenden Annahmen und Bewertungsmethoden bei fehlenden Marktwerten sind in der Anhangsangabe 50 dargestellt.

1.9.2 Vermögenswerte des Sachanlagevermögens und Immaterielle Vermögenswerte

Die Bilanzierung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens, Immateriellen Vermögenswerten und Goodwill ist mit Schätzungen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes zum Erwerbszeitpunkt verbunden. Dies gilt vor allem für solche Vermögenswerte, die im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden. Ferner ist die erwartete Nutzungsdauer der Vermögenswerte zu schätzen. Die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden sowie der Nutzungsdauern der Vermögenswerte basieren auf Beurteilungen des Managements, die in Übereinstimmung mit den IFRS-Standards auf Basis aller verfügbaren Informationen getroffen werden.

Um die Wertminderung von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens und von Immateriellen Vermögensgegenständen zu ermitteln, werden auch Schätzungen vorgenommen, die sich unter anderem auf Ursache, Zeitpunkt und Höhe der Wertminderung beziehen. Die Identifizierung von Anhaltspunkten, die auf eine Wertminderung hindeuten, die Schätzung von künftigen Cashflows sowie die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten (oder von Gruppen von Vermögenswerten) sind mit wesentlichen Einschätzungen verbunden, die das Management hinsichtlich der Identifizierung und Überprüfung von Anzeichen für eine Wertminderung, der erwarteten Cashflows, der zutreffenden Abzinsungssätze, der jeweiligen Nutzungsdauern sowie der Restwerte zu treffen hat.

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

Eine Wertminderung basiert auf vielen Faktoren. Grundsätzlich werden Änderungen der gegenwärtigen Wettbewerbsbedingungen, Erwartungen bezüglich des Wachstums, Erhöhungen der Kapitalkosten, Änderungen der künftigen Verfügbarkeit von Finanzierungsmitteln, technologische Veralterung, die Einstellung von Dienstleistungen, aktuelle Wiederbeschaffungskosten und sonstige das Umfeld betreffende Änderungen, die auf eine Wertminderung hindeuten, berücksichtigt. Der jeweils erzielbare Betrag, der sich aus dem höheren Wert aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und aus dem Nutzungswert ergibt, wird in der Regel unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt, in die angemessene Annahmen von Marktteilnehmern einfließen.

1.9.3 Wertberichtigung auf Forderungen und Rückstellungen im Kreditgeschäft (Risikovorsorge)

Unsicherheiten im Rahmen der Bewertung von Risiken im Kreditgeschäft resultieren der Höhe und dem Grunde nach überwiegend aus Annahmen und Einschätzungen von Entscheidungsträgern. Getroffene Annahmen und Einschätzungen betreffen unter anderem die aktuelle und künftige gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Kreditnehmer. Weiterhin sind die historische und aktuelle Entwicklung der Verwertungserlöse gestellter Kreditsicherheiten, unterstellte Verwertungsperioden sowie abschließende Kreditausfallquoten unter Berücksichtigung von Struktur und Qualität der bankeigenen Kreditportfolien betroffen.

1.9.4 Ertragsteueransprüche und -verpflichtungen

Bei Ermittlung der latenten Ertragsteueransprüche und -verpflichtungen werden Schätzungen künftiger zu versteuernder Einkommen der Steuersubjekte zugrunde gelegt, welche sich insbesondere auf die Beurteilung der Werthaltigkeit latenter Ertragsteueransprüche auswirken. Weiterhin sind für die Berechnung der tatsächlichen Ertragsteueransprüche und Ertragsteuerpflichtungen zum Zeitpunkt der Erstellung der handelsrechtlichen Abschlüsse Einschätzungen ertragsteuerrelevanter Sachverhalte vorzunehmen.

1.9.5 Rückstellungen und Eventualschulden

Rückstellungen werden erfasst, wenn der Konzern aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige Verpflichtung hat, die wahrscheinlich zu einem Abfluss von wirtschaftlich nutzbaren Ressourcen führt und die zuverlässig geschätzt werden kann. Die Verpflichtung ist bezüglich ihrer Fälligkeit und ihrer betragslichen Höhe ungewiss. Rückstellungen werden auf Basis der bestmöglichen Schätzung ermittelt. Langfristige Rückstellungen werden abgezinst.

Ansatz und Bewertung der Rückstellungen und der Höhe der Eventualschulden im Zusammenhang mit anhängigen Rechtsstreitigkeiten sind in erheblichem Umfang mit Einschätzungen durch den Konzern verbunden. So beruht die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit, dass ein anhängiges Verfahren Erfolg hat oder eine Verbindlichkeit entsteht, bzw. die Quantifizierung der möglichen Höhe der Zahlungsverpflichtung auf der Einschätzung der jeweiligen Situation. Für Verbindlichkeiten werden Rückstellungen gebildet, wenn Verluste aus schwebenden Geschäften drohen, ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheiten können die tatsächlichen Verluste gegebenenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit vom Rückstellungsbetrag abweichen. Zudem ist die Ermittlung von Rückstellungen für Steuern und Rechtsrisiken mit erheblichen Schätzungen verbunden.

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschafts-Barwertverfahren für leistungsorientierte Altersversorgungspläne. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene Schätzannahmen zugrunde. Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rentenentwicklungstrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung getroffen worden. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen und berücksichtigen die Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartungen bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen (Richttafeln von Prof. Dr. Klaus Heubeck, Richttafeln der „Finance Norway“ sowie die „Dutch table – AG Prognosetafel 2014“).

Der für die Abzinsung der künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz ist der Marktzinssatz für risikofreie langfristige Geldanlagen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die erwartete langfristige Entwicklung des vorhandenen Planvermögens wird in Abhängigkeit der Fondsstruktur unter Berücksichtigung historischer Erfahrungswerte festgelegt.

1.9.6 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Diese Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert, der entweder der jeweilige Buchwert oder der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ist, bewertet und als „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte“ klassifiziert. Sie werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Wertminderungen werden für diese Vermögenswerte grundsätzlich nur dann erfasst, wenn der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten unterhalb des Buchwertes liegt. Im Fall einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwertes abzüglich Veräußerungskosten ist die zuvor erfasste Wertminderung rückgängig zu machen. Die Zuschreibung ist auf die zuvor für die betreffenden Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

2 Barreserve

Als Barreserve werden in der DVB der Kassenbestand und Guthaben bei Zentralnotenbanken ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt mit dem Nominalwert.

3 Forderungen an Kunden, Forderungen an Kreditinstitute und Risikovorsorge

Die Forderungen an Kunden und die Forderungen an Kreditinstitute umfassen im Wesentlichen die an Kunden und Kreditinstitute ausgereichten Kredite und Darlehen sowie die Forderungen aus Geldmarktgeschäften. Die Bewertung der Forderungen erfolgt grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten. Sofern die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, werden einzelne Forderungen an Kunden durch Ausübung der Fair Value Option zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden dann im Ergebnis aus der Anwendung der Fair Value Option ausgewiesen. Während der letzten beiden Geschäftsjahre hat die DVB keine zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierten Forderungen an Kunden ausgewiesen. Soweit die Forderungen als Grundgeschäfte in effektiven Sicherungsbeziehungen zur Sicherung des beizulegenden Zeitwertes designiert wurden, umfasst der Buchwert Änderungen des beizulegenden Zeitwertes, die auf das gesicherte Risiko entfallen.

Die Risikovorsorge für Forderungen an Kreditinstitute und Kunden wird als gesonderter Bilanzposten offen aktivisch abgesetzt. Zuführungen zu und Auflösungen von Risikovorsorge für Forderungen an Kreditinstitute und Kunden werden in der Gewinn- und Verlustrechnung als Risikovorsorge im Kreditgeschäft erfasst.

Die Risikovorsorgebildung umfasst darüber hinaus Veränderungen von Rückstellungen für Kreditzusagen, sonstigen Rückstellungen im Kreditgeschäft und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien. Zuführungen und Auflösungen von diesen Posten gehen ebenfalls erfolgswirksam in die Risikovorsorge im Kreditgeschäft ein.

4 Handelsaktiva und Handelspassiva

Unter den Handelsaktiva und -passiva werden im Wesentlichen Zins- und Währungsderivate mit positiven und negativen Marktwerten ausgewiesen, die nicht als Sicherungsderivate im Rahmen des Hedge Accounting eingesetzt werden. Die Bewertung der als Handelsaktiva oder Handelspassiva ausgewiesenen Finanzinstrumente erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden ergebniswirksam im Handelsergebnis erfasst.

Soweit für in einem aktiven Markt notierte derivative Finanzinstrumente ein Börsenkurs verfügbar war, wurde dieser bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes zugrunde gelegt. Für

nicht an einem aktiven Markt notierte derivative Finanzinstrumente wird der beizulegende Zeitwert durch die Anwendung allgemein anerkannter Bewertungsverfahren ermittelt. Für nicht-optionale Finanzinstrumente war dies ausschließlich das sogenannte Discounted-Cashflow-Verfahren (DCF-Verfahren). Hierbei werden künftig erwartete Zahlungsströme mit dem am Bewertungsstichtag gültigen Marktzinssatz diskontiert. Derivative Finanzinstrumente mit Optionscharakter werden auf Basis des Bachelier-Modells bewertet.

5 Finanzanlagen

Die Finanzanlagen umfassen Schuldverschreibungen und andere festverzinsliche Wertpapiere, Aktien und andere nicht festverzinsliche Wertpapiere sowie sonstigen, nicht at Equity bewerteten Anteilsbesitz.

Die Bewertung der Finanzanlagen erfolgt individuell in Abhängigkeit der jeweils zugeordneten Bewertungskategorie. Finanzanlagen der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Dieser wird bei Instrumenten, die an einem aktiven Markt notiert sind, auf Basis von Börsenkursen ermittelt. Liegt ein solcher nicht vor, kommen Bewertungsmethoden, zum Beispiel auf Basis von DCF-Verfahren, zum Einsatz. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes dieser Kategorie werden grundsätzlich ergebnisneutral in der Neubewertungsrücklage des Eigenkapitals erfasst. Soweit der beizulegende Zeitwert einzelner Eigenkapitalinstrumente nicht verlässlich ermittelt werden kann, erfolgt die Bewertung auf Basis der Anschaffungskosten.

Finanzanlagen der Kategorie „Kredite und Forderungen“ – insbesondere geringe Bestände nicht an einem aktiven Markt notierter Inhaberschuldverschreibungen – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Wertberichtigungen von Finanzanlagen werden nach den für die Vorschriften des IAS 39 bzw. nach den für die finanziellen Vermögenswerte einschlägigen Rechnungslegungsstandards ermittelt und direkt im Buchwert der betreffenden Finanzanlagen vorgenommen.

6 Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Die Anteile an assoziierten Unternehmen bzw. an Gemeinschaftsunternehmen werden im Zeitpunkt der Erlangung eines maßgeblichen Einflusses bzw. bei Gründung zu Anschaffungskosten in der Konzernbilanz angesetzt. In den Folgejahren wird der bilanzierte Buchwert um die anteiligen Eigenkapitalveränderungen des Beteiligungsunternehmens fortgeschrieben. Das anteilige Jahresergebnis des Beteiligungsunternehmens fließt als Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen in die Gewinn- und Verlustrechnung ein.

Erläuterungen zu den angewandten Rechnungslegungsmethoden

Bestehen Anzeichen für eine Wertminderung der Anteile an einem at Equity bewerteten Unternehmen, werden diese überprüft (Impairment-Test) und gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen auf den Buchwert der Anteile vorgenommen. Wertaufholungen erfolgen bei Wegfall der Gründe für eine außerplanmäßige Abschreibung durch Zuschreibungen bis zur Höhe des ursprünglichen Buchwerts. Wertminderungen und Wertaufholungen werden erfolgswirksam in der Position „Ergebnis aus Finanzanlagen“ erfasst.

7 Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte. Darüber hinaus werden erworbene und selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte aktiviert, soweit die Ansatzkriterien des IAS 38 erfüllt sind. Die Geschäfts- oder Firmenwerte werden entsprechend den Vorschriften des IFRS 3 in Verbindung mit IAS 38 nicht planmäßig abgeschrieben und gemäß IAS 36 mindestens jährlich auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Die Abschreibung der übrigen immateriellen Vermögenswerte erfolgt linear über die voraussichtliche wirtschaftliche Nutzungsdauer, die zwischen drei und acht Jahren liegt. Die Folgebewertung wird nach dem Anschaffungskostenmodell des IAS 38 zu fortgeführten Anschaffungskosten vorgenommen.

8 Sachanlagen

Unter den Sachanlagen werden Grundstücke und Gebäude, Vermögenswerte in Operating-Leasing-Verhältnissen (insbesondere Schiffe, Flugzeuge, Flugzeugtriebwerke und Schiffscontainer), Mietereinbauten sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Die Zugangsbewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungskosten. Neben dem Kaufpreis zählen hierzu Anschaffungsnebenkosten in Form von gezahlten Provisionen und kapitalisierte Fremdkapitalzinsen gemäß IAS 23. Die Folgebewertung wird nach dem Anschaffungskostenmodell des IAS 16 zu fortgeführten Anschaffungskosten vorgenommen. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen sind nachfolgend dargestellt:

Vermögenswertklasse	Nutzungsdauer	Abschreibungsmethode
Grundstücke und Gebäude	50 Jahre	lineare Abschreibung
Betriebs- und Geschäftsausstattung	zwischen 3 und 15 Jahren	lineare Abschreibung
Leasingvermögen	zwischen 0,5 und 25 Jahren	lineare Abschreibung
Einbauten in fremde Gebäude	zwischen 2 und 10 Jahren	lineare Abschreibung

8.1 Leasinggeschäft

Nach IAS 17 wird ein Leasinggeschäft als Operating-Leasing-Verhältnis klassifiziert, wenn es nicht im Wesentlichen alle Chancen und Risiken, die mit dem Eigentum verbunden sind, auf den Leasingnehmer überträgt. Demgegenüber gelten als Finanzierungsleasingverhältnisse solche Vertragsverhältnisse, die im Wesentlichen alle Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen.

8.1.1 Konzern als Leasinggeber

Verbleibt das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand bei der DVB, liegt ein Operating-Leasing-Geschäft vor. Die Bilanzierung der Leasingobjekte erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die über die wirtschaftliche Nutzungsdauer planmäßig erfolgenden Abschreibungen. Falls ein garantierter Restwert für das Leasingobjekt am Ende der Vertragslaufzeit besteht, erfolgen die Abschreibungen linear über die Vertragslaufzeit bis zur Höhe des garantierten Restwerts.

Die Leasingerlöse werden, sofern in Einzelfällen nicht eine andere Verteilung geboten ist, linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt und im Zinsüberschuss ausgewiesen.

Gehen nahezu alle Chancen und Risiken an dem Leasinggegenstand auf den Leasingnehmer über (Finanzierungsleasing), weist die DVB eine Forderung gegenüber dem Leasingnehmer aus. Der Ausweis der Forderung erfolgt in Höhe des Nettoinvestitionswerts zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses. Vereinnahmte Leasingraten werden in einen ertragswirksamen Zinsanteil und einen Tilgungsanteil aufgespalten. Die Erträge werden als Zinserträge auf der Basis einer periodengerechten Abgrenzung verteilt vereinnahmt.

8.1.2 Konzern als Leasingnehmer

Die DVB tritt insbesondere bei der Überlassung von Bürogebäuden und Pkw als Leasingnehmer in Operating-Leasing-Verhältnissen auf. Die gezahlten Leasingraten aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden im Verwaltungsaufwand erfasst. Der Aufwand wird wie eine Mietzahlung auf einer planmäßigen, dem Verlauf des Nutzens entsprechenden Grundlage ermittelt.

8.2 Wertminderung und Wertaufholung von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden mindestens einmal jährlich einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Als Vergleichsmaßstab für die Werthaltigkeit von Sachanlagen kommen dabei überwiegend von externen Sachverständigen erstellte Gutachten zur Anwendung. Soweit der auf dieser Basis ermittelte erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter die fortgeführten Anschaffungskosten gesunken ist, wird eine Wertminderung vorgenommen.

Ergibt ein Werthaltigkeitstest, dass eine zuvor ergebniswirksam erfasste Wertminderung nicht mehr besteht, so wird mit Ausnahme des Geschäfts- oder Firmenwertes eine Wertaufholung vorgenommen.

9 Tatsächliche und latente Steuern

Tatsächliche und latente Steuern werden entsprechend den Vorschriften des „IAS 12 – Ertragsteuern“ bilanziert. Danach sind latente Steuern auf Unterschiede zwischen dem Wertansatz von Vermögenswerten und Schulden in der IFRS-Bilanz und dem steuerlichen Wertansatz anzusetzen, soweit sich diese in Zukunft umkehren werden. Latente Ertragsteueransprüche auf steuerliche Verlustvorträge werden angesetzt, wenn Zeitpunkt und Höhe ihrer Realisation in der Zukunft verlässlich beurteilt werden können.

10 Verbindlichkeiten gegenüber Kunden und Kreditinstituten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kunden umfassen im Wesentlichen Kundeneinlagen und von Kunden gehaltene Schuldscheindarlehen. Unter den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten werden Ausleihungen von Kreditinstituten, Geldmarktgeschäfte sowie von Kreditinstituten gehaltene Schuldscheindarlehen ausgewiesen.

Die Bewertung der Verbindlichkeiten erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten auf Basis des ursprünglichen Effektivzinssatzes. Falls Bewertungsinkonsistenzen vorliegen, werden einzelne Verbindlichkeiten gegenüber Kunden und Kreditinstituten durch Ausübung der Fair Value Option zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwertes werden in diesem Fall im Ergebnis aus der Anwendung der Fair Value Option ausgewiesen. Während der letzten beiden Geschäftsjahre hat die DVB keine zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierten Verbindlichkeiten gegenüber Kunden und Kreditinstituten ausgewiesen.

11 Verbriefte Verbindlichkeiten

Unter den Verbrieften Verbindlichkeiten werden insbesondere von der DVB Bank SE emittierte Inhaberschuldverschreibungen und Pfandbriefe ausgewiesen. Ihre Bewertung erfolgt grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten, die auf Basis der Effektivzinismethode ermittelt werden.

12 Rückstellungen

Der Posten umfasst Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen, Rückstellungen für Vorruhestand, Altersteilzeit und Jubiläen sowie Restrukturierungsrückstellungen und sonstige Rückstellungen.

Die DVB Bank SE hat in der Vergangenheit ihren Arbeitnehmern in Deutschland, Norwegen und den Niederlanden leistungsorientierte Pensionszusagen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses angeboten. Solche leistungsorientierten Pensionszusagen werden zum aktuellen Zeitpunkt nur noch neu eintretenden Arbeitnehmern in den USA angeboten. Die Höhe dieser Versorgungszusagen richtet sich nach der Vergütung und der Dauer der Konzernzugehörigkeit des jeweiligen Mitarbeiters. Ein Teil der Zusagen wird durch Rückversicherungen gedeckt.

Die Pensionszusagen unterscheiden sich hinsichtlich des Sockelbetrages, der jeweils für eine Anzahl von Dienstjahren gewährt wird, sowie hinsichtlich des Steigerungsbetrages bei mehr als 25 Dienstjahren. Sie enthalten darüber hinaus auch eine Zusage auf Hinterbliebenenleistungen für Witwen und Waisen sowie für den Fall der Invalidität.

Die leistungsorientierten Pensionszusagen werden gemäß IAS 19 unter Berücksichtigung von erwarteten Gehaltssteigerungen sowie eines prognostizierten Rententrends nach dem Anwartschafts-Barwertverfahren (Projected Unit Credit Method) bewertet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt gemäß IAS 37 mit der bestmöglichen Schätzung der erwarteten künftigen Aufwendungen, die zur Erfüllung der Verpflichtung geleistet werden müssen.

13 Nachrangige Verbindlichkeiten

Unter den Nachrangigen Verbindlichkeiten werden nachrangige Darlehen von Banken, von der DVB Bank SE emittierte nachrangige Inhaberschuldverschreibungen, Genussrechte und Anteile stiller Gesellschafter ausgewiesen. Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten auf Basis der Effektivzinsmethode.

14 Eigenkapital

Eigenkapital stellt die Residualgröße an den Vermögenswerten eines Unternehmens nach Abzug aller dazugehörigen Schulden dar. Es umfasst im Konzern das Grundkapital, die Kapitalrücklage, die Gewinnrücklagen sowie die aus der Anwendung des IAS 39 resultierenden spezifischen Rücklagen zur temporären Erfassung bestimmter Bewertungsergebnisse. Hierzu zählen insbesondere die Neubewertungsrücklage für zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente sowie die Rücklage aus der Sicherung künftiger Zahlungsströme (Cashflow-Hedge-Rücklage). Die einzelnen Komponenten von der DVB Bank SE gehaltener eigener Aktien werden nach der Par-Value-Methode vom Eigenkapital abgezogen. Gewinne und Verluste aus Geschäften mit eigenen Anteilen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

15 Zinsüberschuss

Der Zinsüberschuss setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Zinserträge			
aus Kredit- und Geldmarktgeschäften	827,5	779,4	6,2
aus Schuldverschreibungen und anderen festverzinslichen Wertpapieren	9,6	10,8	-11,1
aus Finanzierungsleasing-Geschäften	13,7	16,8	-18,5
Laufende Erträge aus Operating-Leasing-Verhältnissen	158,1	88,7	78,2
aus Beteiligungen und sonstigen Investments	0,5	1,2	-58,3
Zinserträge	1.009,4	896,9	12,5
Zinsaufwendungen			
aus Einlagen	343,3	289,0	18,8
aus Verbrieften Verbindlichkeiten	275,6	265,1	4,0
aus Nachrangkapital	21,8	16,1	35,4
aus Operating-Leasing-Verhältnissen	185,0	110,8	67,0
Zinsaufwendungen	825,7	681,0	21,2
Zinsüberschuss	183,7	215,9	-14,9

Im Zinsüberschuss sind negative Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten in Höhe von -1,2 Mio € und positive Zinsen aus finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 0,6 Mio € enthalten.

Aus der Umbuchung der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund des Eingangs gesicherter in Fremdwährung lautender Zinszahlungen ist ein Aufwand in Höhe von 39,1 Mio € (Vorjahr: Ertrag in Höhe von 0,7 Mio €) entstanden, der im Posten „Zinserträge aus Kredit- und Geldmarktgeschäften“ ausgewiesen wurde. Dem stand ein entsprechend höherer Zinsertrag aus US-Dollar-Darlehen gegenüber.

Der Zinsertrag aus nicht ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten belief sich im Geschäftsjahr auf 745,9 Mio € (Vorjahr: 677,3 Mio €), der Zinsaufwand betrug 610,1 Mio € (Vorjahr: 531,9 Mio €). Im Zinsergebnis ist ein Zinsertrag in Höhe von 19,7 Mio € für wertberichtigte Forderungen enthalten (Vorjahr: 19,6 Mio €).

16 Risikovorsorge im Kreditgeschäft

Die Risikovorsorge entwickelte sich wie folgt:

Mio €	2015	2014	%
Zuführung zur Risikovorsorge	-198,3	-147,2	34,7
Auflösungen von Risikovorsorge	66,1	83,5	-20,8
Direktabschreibungen	-10,4	-8,6	20,9
Eingänge auf abgeschriebene Forderungen	1,1	9,9	-88,9
Insgesamt	-141,5	-62,4	-

Die Verteilung der Risikovorsorge auf die Geschäftsbereiche wird im Konzernlagebericht in den Erörterungen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (Seite 69–70) dargestellt.

17 Provisionsüberschuss

Der Provisionsüberschuss setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Provisionserträge			
aus Zahlungsverkehr	1,5	1,2	25,0
aus Bürgschaften und Avalen	4,8	4,2	14,3
aus Kreditgeschäft	105,1	93,0	13,0
Sonstige Provisionserträge	1,0	16,4	-93,9
Provisionserträge	112,4	114,8	-2,1
Provisionsaufwendungen			
aus Wertpapiergeschäft	0,0	0,0	-
aus Zahlungsverkehr	-1,7	-1,6	6,3
aus Bürgschaften und Avalen	0,0	0,0	-
aus Kreditgeschäft	-1,4	-0,8	75,0
Sonstige			
Provisionsaufwendungen	-6,0	-3,9	53,8
Provisionsaufwendungen	-9,1	-6,3	44,4
Provisionsüberschuss	103,3	108,5	-4,8

Soweit Kreditbereitstellungszinsen für unwiderrufliche Kreditzusagen vereinnahmt wurden, wurden diese über die Laufzeit der Kreditzusage passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit des zugrunde liegenden Kredites unter Anwendung der Effektivzinsmethode als Zinsertrag vereinnahmt. Kreditbereitstellungszinsen für rollierende Darlehen mit kurzfristiger Zinsbindung wurden zum Zeitpunkt ihrer Zahlung vereinnahmt und als Provisionserträge aus dem Kreditgeschäft ausgewiesen.

Die Provisionserträge aus nicht ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 105,1 Mio € (Vorjahr: 93,0 Mio €), die Provisionsaufwendungen betrugen 1,4 Mio € (Vorjahr: 0,8 Mio €).

Aus der Umbuchung der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgrund des Eingangs gesicherter in Fremdwährung lautender Provisionszahlungen ist ein Aufwand in Höhe von 14,5 Mio € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 0,2 Mio €) entstanden, der im Posten „Sonstige Provisionserträge“ ausgewiesen wurde.

18 Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Ergebnis an at Equity bewerteten			
Gemeinschaftsunternehmen	4,4	9,8	-55,1
Ergebnis aus at Equity bewerteten assoziierten Unternehmen	-0,5	2,6	-
Insgesamt	3,9	12,4	-68,5

19 Verwaltungsaufwendungen

Die Verwaltungsaufwendungen entwickelten sich während des Geschäftsjahres wie folgt:

Mio €	2015	2014	%
Löhne und Gehälter	-90,1	-95,5	-5,7
Soziale Abgaben	-8,4	-8,6	-2,3
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-5,7	-4,8	18,8
Personalaufwendungen	-104,2	-108,9	-4,3
Aufwendungen für Mietpersonal	-2,4	-2,1	14,3
Beiträge und Gebühren	-1,6	-1,0	60,0
Rechts- und Prüfungskosten ¹⁾	-12,3	-10,2	20,6
Sonstige Beratung (inkl. IT-Beratung)	-14,9	-16,4	-9,1
IT-Kosten	-5,9	-4,9	20,4
Raumkosten	-9,8	-8,3	18,1
Informationsbeschaffung	-2,1	-1,9	10,5
Öffentlichkeitsarbeit	-0,6	-0,4	50,0
Personalnebenkosten	-19,1	-18,2	4,9
Sonstige sachliche Aufwendungen	-3,2	-4,4	-27,3
Sachaufwendungen ¹⁾	-71,8	-67,8	5,9
Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Grundstücke und Gebäude	-2,4	-2,1	14,3
Immaterielle Vermögenswerte	-2,5	-2,4	4,2
Abschreibungen, Wertminderungen, Zuschreibungen insgesamt	-4,9	-4,5	8,9
Verwaltungsaufwendungen insgesamt ¹⁾	-180,9	-181,2	-0,2

¹⁾ Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

In den Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung sind Zahlungen aus beitragsorientierten Pensionszusagen in Höhe von 1,8 Mio € (Vorjahr: 1,4 Mio €) enthalten.

Aufgrund der Zahlung gesicherter in Fremdwährung lautender Aufwendungen ist aus der Umbuchung der Cashflow-Hedge-Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung ein Ertrag in Höhe von 7,3 Mio € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 0,9 Mio €) entstanden. Davon beziehen sich 5,1 Mio € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 0,5 Mio €) auf Personalaufwendungen und 2,2 Mio € (Vorjahr: Aufwand in Höhe von 0,4 Mio €) auf Sonstige Verwaltungsaufwendungen.

Im Geschäftsjahr wurden Mindestleasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen in Höhe von 8,3 Mio € (Vorjahr: 7,1 Mio €) als Aufwand erfasst. Bedingte Mietzahlungen und Zahlungen aus Untermietverhältnissen lagen nicht vor.

Die Rechts- und Prüfungskosten enthielten insgesamt Honorare des Abschlussprüfers in Höhe von 2,3 Mio € (Vorjahr: 2,6 Mio €). Diese setzten sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Abschlussprüfungsleistungen	1,7	1,9	-10,5
Andere Bestätigungsleistungen	0,5	0,4	25,0
Steuerberatungsleistungen	-	-	-
Sonstige Leistungen	0,1	0,3	-66,7
Gesamthonorar	2,3	2,6	-11,5

20 Sonstiges betriebliches Ergebnis

Das Sonstige betriebliche Ergebnis entwickelte sich wie folgt:

Mio €	2015	2014	%
Erträge			
aus Veräußerung			
von Sachanlagen	0,0	0,0	-
aus Mieten	-	0,1	-
aus Entkonsolidierung	7,2	10,0	-28,0
aus Auflösung			
von Rückstellungen	6,1	1,9	-
aus Erstattung nicht			
ertragsabhängiger Steuern	0,7	1,0	-30,0
im Zusammenhang mit dem			
Verkauf eines Darlehens	-	26,7	-
aus übrige sonstige Erträge	25,2	21,4	17,8
aus erstatteten Rechnungen	13,5	10,6	27,4
Sonstige betriebliche Erträge	52,7	71,7	-26,5
Aufwendungen			
aus Entkonsolidierung	-2,8	-5,7	-50,9
aus Zuführung			
von Rückstellungen	0,0	-0,7	-
aus nicht			
ertragsabhängigen Steuern	-0,1	-0,2	-50,0
im Zusammenhang mit dem			
Verkauf eines Darlehens	-	-4,0	-
aus zu			
erstattenden Rechnungen	-15,2	-10,2	49,0
aus übrigen sonstige Aufwendungen ¹⁾	-19,9	-16,4	21,3
Sonstige betriebliche			
Aufwendungen¹⁾	-38,0	-37,2	2,2
Sonstiges			
betriebliches Ergebnis¹⁾	14,7	34,5	-57,4

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

21 Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39

Das Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39 wird in das Handelsergebnis, das Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen, das Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten und das Ergebnis aus Finanzanlagen unterschieden.

Mio €	2015	2014	%
Handelsergebnis ¹⁾	10,5	5,7	84,2
Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen	9,4	-11,2	-
Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten	15,6	-11,9	-
Ergebnis aus Finanzanlagen	35,3	-4,0	-
Insgesamt¹⁾	70,8	-21,4	-

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

21.1 Handelsergebnis

Das Handelsergebnis setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Handelsergebnis			
aus Derivaten	-0,5	1,8	-
aus Fremdwährungen ¹⁾	10,4	2,4	-
aus Zins- und Dividendenzahlungen	0,6	1,5	-60,0
Sonstiges Handelsergebnis	-	-	-
Insgesamt¹⁾	10,5	5,7	84,5

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

21.2 Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting)

Das Ergebnis aus Sicherungsbeziehungen setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Ergebnis aus Derivaten	-124,2	464,2	-
Ergebnis aus Grundgeschäften	133,3	-475,1	-
Bewertungsergebnis	9,1	-10,9	-
Ineffektivität aus Cashflow-Hedges	0,3	-0,3	-
Insgesamt	9,4	-11,2	-

Das gesamte Bewertungsergebnis aus Sicherungsbeziehungen in Höhe von 9,4 Mio € (Vorjahr: -11,2 Mio €) wurde auf Basis von Bewertungsmodellen ermittelt.

21.3 Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten

Im Ergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten werden Bewertungsergebnisse aus wirtschaftlichen Sicherungsderivaten erfasst, die in keiner gemäß den Bestimmungen des IAS 39 effektiven Sicherungsbeziehung zu Geschäften des Anlagebuchs stehen.

Mio €	2015	2014	%
Zinsderivate	15,6	-11,9	-
Insgesamt	15,6	-11,9	-

Das gesamte Bewertungsergebnis aus ohne Handelsabsicht abgeschlossenen Derivaten in Höhe von 15,6 Mio € (Vorjahr: -11,9 Mio €) wurde auf Basis von Bewertungsmodellen ermittelt.

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

205

21.4 Ergebnis aus Finanzanlagen

Das Ergebnis aus Finanzanlagen setzte sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Ergebnis aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzanlagen	47,3	0,2	–
Ergebnis aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen	16,5	0,7	–
Ergebnis aus der Wertberichtigung aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	–28,5	–4,9	–
Insgesamt	35,3	–4,0	–

Im Ergebnis aus Finanzanlagen wurden Erträge aus der Anwendung von Bewertungsmodellen in Höhe von 0,0 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €) erfasst. Im Ergebnis aus zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen sind Wertberichtigungen in Höhe von 0,9 Mio € (Vorjahr: 0,4 Mio €) enthalten.

22 Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag setzten sich im Geschäftsjahr wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und Ertrag	–5,3	–15,9	–66,7
Latente Steuern vom Einkommen und Ertrag aus temporären Differenzen aus steuerlichen Verlustvorträgen	7,1	–5,4	–
Verlustvorträgen	–2,3	2,2	–
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–0,5	–19,1	–97,4

Im Aufwand aus tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag wurden 1,1 Mio € an periodenfremden Aufwendungen verbucht (Vorjahr: Ertrag von 0,4 Mio €).

Auf die Bestandteile des erfolgsneutralen Konzernergebnisses entfielen die folgenden Steuereffekte: ①

① Steuereffekte (Mio €)

	2015			2014		
	Betrag vor Steuern	Ertragsteuern	Betrag nach Steuern	Betrag vor Steuern	Ertragsteuern	Betrag nach Steuern
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Gewinne und Verluste						
aus Neubewertung von AfS-Finanzinstrumenten	–1,3	0,3	–1,0	–0,8	0,2	–0,6
aus Cashflow-Hedges	13,7	–4,5	9,2	–32,1	10,1	–22,0
aus Net-Investment-Hedges	–24,1	7,7	–16,4	–15,5	5,0	–10,5
aus Währungsumrechnung	12,6	–	12,6	17,2	–	17,2
aus versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten	1,6	–0,4	1,2	–2,9	0,7	–2,2
Erfolgsneutrales Konzernergebnis	2,5	3,1	5,6	–34,1	16,0	–18,1

Die nachfolgende Überleitungsrechnung zeigt den Zusammenhang zwischen dem erwarteten Steueraufwand und dem laufenden Steueraufwand:

Mio €	2015	2014	%
Jahresergebnis vor Ertragsteuern			
(Konzernergebnis vor Steuern) ¹⁾	46,1	98,2	-53,1
Konzernsteuersatz (%)	31,9	31,9	-
Erwartete Steuern vom Einkommen und Ertrag	-14,7	-31,3	-53,0
Steuersatzdifferenzen auf Ergebnisbestandteile, die in anderen Ländern der Besteuerung unterliegen	19,1	11,0	73,6
Steuererminderungen wegen steuerfreier Erträge	20,8	4,7	-
Laufende Steuerbeträge der Vorperiode	1,1	1,4	-21,4
Mehrsteuern wegen nicht abzugsfähiger Aufwendungen	-26,9	-4,6	-
Sonstige Effekte	0,1	-0,3	-
Abweichende Steuereffekte	14,2	12,2	16,4
Tatsächliche Steuern	-5,3	-15,9	-66,7
Latente Steuern	4,8	-3,2	-
Ausgewiesene Steuern vom Einkommen und Ertrag	-0,5	-19,1	-97,4

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Der erwartete Konzernsteuersatz setzt sich aus dem in Deutschland geltenden Körperschaftsteuersatz in Höhe von 15,0 % zuzüglich des Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5 % sowie dem für Frankfurt geltenden Gewerbesteuerhebesatz in Höhe von 460 % zusammen. Hieraus ergibt sich ein erwarteter Konzernsteuersatz in Höhe von 31,9 %.

Latente Steuern in Höhe von 7,1 Mio € resultieren aus der Entstehung oder Umkehrung von temporären Differenzen (Vorjahr: -5,4 Mio €).

23 Segmentberichterstattung

23.1 Allgemeine Angaben zur Segmentberichterstattung

Der Segmentbericht zeigt die Beiträge der operativen Geschäftsfelder zum Konzernergebnis. Er beruht auf dem internen Managementberichtssystem und folgt somit den Anforderungen des „IFRS 8 – Geschäftssegmente“. Dieser verlangt, die Segmentinformationen auf Basis der internen Berichterstattung so darzustellen, wie sie vom Hauptentscheidungsträger („Chief Operating Decision Maker“) regelmäßig zur Entscheidung über die Zuteilung der Ressourcen zu den Segmenten und zur Beurteilung der Performance herangezogen werden. In der DVB nimmt der Vorstand die Funktion des Hauptentscheidungsträgers wahr.

23.2 Abgrenzung der Segmente, Überleitung und Konsolidierung

Die DVB konzentriert sich auf die Kernsegmente Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance, Land Transport Finance und Investment Management. Zusätzlich wird das aktive Segment Group Treasury ausgewiesen. Die übrigen, nicht einzeln berichtspflichtigen Segmente sowie das interne Segment „Service Center“ sind unter Sonstige Segmente zusammengefasst. Die Konsolidierungsbeträge sowie die Überleitung auf das Konzernrechnungswesen werden unter Überleitung/Konsolidierung gezeigt.

Die Segmente Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance umfassen im Wesentlichen das klassisch besicherte Kreditgeschäft und maßgeschneiderte, strukturierte Finanzierungen (Structured Asset Lending) sowie Beratungsdienstleistungen (Advisory Services). Jedes dieser Segmente verfügt über eigene Research-, Risikomanagement- und Abwicklungskapazitäten. Im Investment Management sind alle Fondsmanagement-Aktivitäten und die Transaktionen, bei denen sich der Konzern am Eigenkapital von Unternehmungen beteiligt, zusammengefasst. Das Segment Group Treasury zeigt die Erträge bzw. Aufwendungen aus dem Liquiditäts-, Zins- und Kapitalstrukturmanagement.

In der Spalte „Sonstige Segmente“ sind die übrigen, weniger umfangreichen Konzernaktivitäten zusammengefasst, so die Tochtergesellschaft ITF Suisse und das nicht mehr strategiekonforme Geschäft im D-Marketing und Transport Infrastructure. Daneben beinhaltet dieser Teil diejenigen Beteiligungen, die keinem operativen Segment zugeordnet sind. Darüber hinaus sind hier die zentralen Unterstützungs- und Managementfunktionen angeordnet sowie umfangreiche Gemeinkosten abgebildet, die die Bank den operativen Einheiten nicht zurechnet. Wir sind der Auffassung, dass diese Gemeinkosten nicht unmittelbar durch das jeweilige Management beeinflusst werden können und somit kein unmittelbarer Steuerungsimpuls gegeben ist.

Als Überleitung/Konsolidierung sind jene Erträge und Aufwendungen bezeichnet, die keinem aktiven Segment zugeordnet werden können oder die erforderlich sind, um die in der Segmentberichterstattung der operativen Geschäftsfelder dargestellten betriebswirtschaftlichen Steuerungsgrößen des internen Rechnungswesens auf die entsprechenden Daten der externen Rechnungslegung überzuleiten sowie die Beträge der Konsolidierung.

23.3 Ausweissystematik und Bewertungsmaßstäbe

Erträge und Aufwendungen werden grundsätzlich verursachungsgerecht zu Marktpreisen und im Zinsbereich nach der Marktzinsmethode bei den Segmenten ausgewiesen. Dabei werden den operativen Geschäftsbereichen der DVB nur unmittelbar direkt zu verantwortende Kosten zugeordnet, nicht jedoch allgemeine Kosten des Geschäftsbetriebs, Overheads oder beispielsweise IT-Kosten. Für die Währungsumrechnung werden in den operativen Segmenten feste Wechselkurse angewendet, die im Zusammenhang mit der jährlichen Planung festgelegt werden. Das interne Management-Reporting der DVB berücksichtigt keine Steuern vom Einkommen oder Ertrag.

Die Handels- und Kurssicherungsaktivitäten (Hedge Accounting) werden zentral verantwortet, insoweit werden den Segmenten keine entsprechenden Erträge oder Kosten zugeordnet. Nur ausnahmsweise veranlassen Geschäftsbereiche derartige Transaktionen direkt (Investment Management).

Segmentübergreifende, konzerninterne Transaktionen fallen nur in geringem Umfang an und werden zu marktüblichen Preisen abgeschlossen.

Das Zinsergebnis der Segmente wird im Wesentlichen auf Basis der Marktzinsmethode als Nettogröße, also Zinserträge und Zinsaufwendungen saldiert, ermittelt.

Als Vermögen ist den Segmenten der DVB ausschließlich ihr Kreditvolumen gemäß interner Steuerung zugeordnet.

23.4 Performance-Messung

Der Erfolg der DVB – aber auch jedes einzelnen Segments – wird anhand des Konzernergebnisses vor Steuern sowie der Kennziffern Aufwandsquote (Cost-Income-Ratio) und Eigenkapitalrendite (Return on Equity) gemessen.

Anhand der Cost-Income-Ratio lässt sich die Effizienz beurteilen. Sie errechnet sich wie folgt: Die Verwaltungsaufwendungen werden dividiert durch die Summe aus Zinsüberschuss (vor Risikoversorge), Provisionsüberschuss, Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39, Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen und Sonstigem betrieblichen Ergebnis.

Die klassische Rentabilitätskennzahl Return on Equity wird wie folgt errechnet: Das Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern wird dividiert durch die Summe des gewichteten Kapitals (bestehend aus Grundkapital, Kapitalrücklage, Gewinnrücklage ohne Fonds für allgemeine Bankrisiken, ohne Minderheitenanteile, ohne latente Steuern sowie vor Einstellung des Konzernergebnisses). Bei der Angabe für Teilbereiche des Konzerns wird das anzusetzende Aktionärskapital proportional zum genutzten Risikokapital zugeordnet.

Die genannten Kennzahlen werden einheitlich für alle Unternehmensbereiche angewendet und identisch berechnet.

23.5 Überleitung/Konsolidierung

Unter Überleitung/Konsolidierung berichten wir Konsolidierungs- und Überleitungssachverhalte vom Ergebnis der Segmente nach dem internen Managementberichtssystem auf den Konzernabschluss. Dabei handelt es sich unter anderem um

- Erträge und Aufwendungen, die keinem anderen Segment zugeordnet werden können oder sollen, beispielsweise Kosten für Sicherungseinrichtungen oder periodenübergreifende Vorgänge,
- Positionen, die sich aus unterschiedlichen Vorgehensweisen im internen und externen Rechnungswesen ergeben,
- Differenzen, die aus der Anwendung von fixen Umrechnungskursen auf die Geschäftssegmente resultieren und
- sonstige Konsolidierungseffekte. ¹

23.6 Angaben auf Unternehmensebene

Die DVB steuert ihr Geschäft ausschließlich nach Geschäftsbereichen. Diese sind jeweils weltweit aktiv. Daher verfolgt die Bank keinerlei regionale Steuerungsansätze und verzichtet aufgrund der geringen Relevanz und des unangemessen hohen Erhebungsaufwands auf die regionale Darstellung der Segmentergebnisse.



Hinsichtlich der Produkte und Dienstleistungen verweisen wir auf die Ausführung in den Grundlagen des Konzerns im Konzernlagebericht auf Seite 53–55.

¹ Konsolidierungseffekte (Mio €)

	Überleitung/Konsolidierung		Überleitung		Konsolidierung	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Zinsüberschuss	25,3	33,5	11,5	30,6	13,8	2,9
Risikovorsorge im Kreditgeschäft	-20,1	-1,3	0,1	1,9	-20,3	-3,2
Zinsüberschuss nach Risikovorsorge	5,1	32,2	11,6	32,5	-6,5	-0,3
Provisionsüberschuss	1,3	-5,0	-0,1	-0,2	1,4	-4,8
Ergebnis aus at Equity						
bewerteten Unternehmen	0,0	0,0	-	-	0,0	0,0
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-6,6	5,5	-10,8	0,3	4,2	5,2
Erträge	-0,2	32,7	0,7	32,6	-0,9	0,1
Personalaufwendungen	-10,5	-8,4	-7,9	-7,7	-2,6	-0,7
Sachaufwendungen ¹⁾	-12,1	-11,7	-11,2	-12,2	-0,8	0,5
Abschreibungen, Wertminderungen, Zuschreibungen	-0,2	-0,1	-0,6	0,0	0,4	-0,1
Verwaltungsaufwendungen ¹⁾	-22,8	-20,2	-19,7	-19,9	-3,1	-0,3
Konzernergebnis vor IAS 39, Bankenabgabe, Sicherungseinrichtung BVR und Steuern ¹⁾	-23,0	12,5	-19,0	12,7	-4,0	-0,2
Ergebnis aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39	0,1	-1,0	0,1	-1,0	-	0,0
Konzernergebnis vor Bankenabgabe, Sicherungsreinrichtung BVR und Steuern ¹⁾	-22,9	11,5	-18,9	11,8	-4,0	-0,3
Kreditvolumen	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

24 Barreserve

Mio €	2015	2014	%
Kassenbestand	0,0	0,0	–
Guthaben bei			
Zentralnotenbanken	1.164,1	175,5	–
Insgesamt	1.164,1	175,5	–

In der Barreserve ist ein Mindestreservesoll von 9,5 Mio € (Vorjahr: 7,9 Mio €) enthalten.

25 Forderungen an Kreditinstitute

Mio €	2015	2014	%
Kredite und Darlehen	1.037,3	596,8	73,8
davon täglich fällig	1.037,3	596,8	73,8
Geldmarktgeschäfte	79,2	894,7	–91,1
davon mit begrenzter Laufzeit	79,2	894,7	–91,1
Sonstige Forderungen			
an Kreditinstitute	0,3	0,1	–
Insgesamt	1.116,8	1.491,6	–25,1
Inländische Kreditinstitute	588,8	754,8	–22,0
Ausländische Kreditinstitute	528,0	736,8	–28,3
Insgesamt	1.116,8	1.491,6	–25,1

In den Forderungen gegenüber Kreditinstituten sind Forderungen in Höhe von 75,8 Mio € aus zwei Wertpapierpensionsgeschäften mit einer Laufzeit von sechs Monaten enthalten, bei denen die DVB als Pensionsnehmer auftritt. Der Marktwert der in Pension genommen Anleihen beläuft sich auf 76,7 Mio €.

26 Forderungen an Kunden

Mio €	2015	2014	%
Kredite und Darlehen	22.962,0	20.610,2	11,4
davon täglich fällig	344,2	252,7	36,2
davon mit begrenzter Laufzeit	22.617,8	20.357,5	11,1
Sonstige Forderungen			
an Kunden	13,5	22,8	–40,8
Insgesamt	22.975,5	20.633,0	11,4
Inländische Kunden	984,5	1.039,8	–5,3
Ausländische Kunden	21.991,0	19.593,2	12,2
Insgesamt	22.975,5	20.633,0	11,4

Die DVB hält keine Forderungen gegenüber den Eurostaaten Griechenland, Irland, Portugal, Spanien und Italien.

Kundenforderungen gegenüber Kreditnehmern, die in diesen Staaten ansässig sind, besitzen insbesondere aufgrund der Besicherung durch die finanzierten Verkehrsmittel keine länder-spezifischen Risiken.

Die DVB hat im April 2012 Kreditverträge aus der Kategorie „Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ in die Kategorie „Kredite und Forderungen“ in Höhe von 117,0 Mio € umgegliedert. Der Buchwert der umgegliederten Geschäfte lag zum Stichtag bei 80,8 Mio € (Vorjahr: 86,3 Mio €). Bei Nicht-Umgliederung der Finanzinstrumente wäre in der aktuellen Periode ein zusätzliches Bewertungsergebnis in Höhe von 4,1 Mio € (Vorjahr: 2,3 Mio €) entstanden. Das in der abgelaufenen Periode insgesamt ergebniswirksam erfasste Ergebnis (bestehend aus Zinsertrag und Bewertungsergebnissen) betrug in der aktuellen Periode 14,3 Mio € (Vorjahr: 16,6 Mio €). Der beizulegende Zeitwert zum Abschlussstichtag belief sich auf 81,2 Mio € (Vorjahr: 87,0 Mio €). Die Bandbreite der Effektivzinssätze der umgegliederten Finanzinstrumente liegt zwischen 2,2 % und 5,8 %. Die erwarteten erzielbaren Cashflows beliefen sich zum Zeitpunkt der Umgliederung auf 137,2 Mio €. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden keine weiteren Umgliederungen vorgenommen.

Zum 31. Dezember 2015 bestanden Finanzierungsleasingverhältnisse für Schiffe, Schiffscontainer, Flugzeuge und Flugzeugtriebwerke mit einer Gesamtlaufzeit zwischen vier und zehn Jahren. Diese sind unter den Krediten und Darlehen mit begrenzter Laufzeit in Höhe von 125,4 Mio € (Vorjahr: 295,1 Mio €) ausgewiesen.

Mio €	2015	2014	%
Bruttoinvestitionswert	146,4	366,1	-60,0
davon bis zu einem Jahr	24,6	65,3	-62,3
davon länger als ein Jahr,			
bis zu fünf Jahren	83,7	231,9	-63,9
davon länger als fünf Jahre	38,1	68,9	-44,7
Abzüglich noch nicht realisierter Finanzertrag	21,0	71,0	-70,4
Nettoinvestitionswert	125,4	295,1	-57,5
Abzüglich Barwert der nicht garantierten Restwerte	10,6	17,1	-38,0
Barwert der Forderungen aus Mindestleasingzahlungen	114,8	278,0	-58,7
davon bis zu einem Jahr	19,3	49,6	-61,1
davon länger als ein Jahr,			
bis zu fünf Jahren	65,6	176,1	-62,7
davon länger als fünf Jahre	29,8	52,3	-43,0

Die kumulierten Wertberichtigungen für ausstehende Mindestleasingzahlungen bei Leasinggebern betragen zum Abschlussstichtag 4,8 Mio € (Vorjahr: 8,8 Mio €).

27 Risikovorsorge

Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft (bestehend aus Wertberichtigungen ohne Rückstellungen) wird nach konzern einheitlichen Regeln gebildet und berücksichtigt die zum Abschlussstichtag bekannten Risiken. Für eingetretene, jedoch noch nicht identifizierte Verluste wurde auf Basis von Erfahrungswerten eine Portfoliowertberichtigung gebildet. ①

Die Einzelwertberichtigungen in Höhe von 253,0 Mio € (Vorjahr: 183,9 Mio €) bestanden ausschließlich für Forderungen an Kunden.

Die Bestandsentwicklung der Risikovorsorge nach Geschäftsbereichen und Regionen wird im Chancen- und Risikobericht (Seite 168–170) dargestellt.

① Risikovorsorge im Kreditgeschäft (Mio €)

	Einzelwertberichtigungen		Portfoliowertberichtigung		Insgesamt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Risikovorsorge zum 1. Januar	183,9	159,5	35,0	45,0	218,9	204,5
Zuführungen	174,2	133,5	21,3	13,7	195,5	147,2
Inanspruchnahmen	-61,3	-71,7	-	-	-61,3	-71,7
Auflösungen	-42,4	-56,4	-23,7	-27,1	-66,1	-83,5
Zinserträge aus Risikovorsorge	-19,7	-	-	-	-19,7	-
Wechselkursbedingte Änderungen	18,3	19,0	3,4	3,4	21,7	22,4
Risikovorsorge zum 31. Dezember	253,0	183,9	36,0	35,0	289,0	218,9

28 Positive Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten

Mio €	2015	2014	%
Zinsbezogene Geschäfte	320,3	412,6	-22,4
Währungsbezogene Geschäfte	1,0	4,1	-75,6
Insgesamt	321,3	416,7	-22,9

29 Handelsaktiva

Mio €	2015	2014	%
Derivative Finanzinstrumente mit positiven Marktwerten	95,0	88,2	7,7
davon zinsbezogene Geschäfte	46,8	59,6	-21,5
davon währungsbezogene Geschäfte	48,2	28,6	68,5
Insgesamt	95,0	88,2	7,7

30 Finanzanlagen

Mio €	2015	2014	%
Schuldverschreibungen und andere festverzinsliche Wertpapiere	332,2	284,9	16,6
davon Anleihen und Schuldverschreibungen	332,2	284,9	16,6
Aktien und andere nicht festverzinsliche Wertpapiere	4,9	14,1	-65,2
Beteiligungen	12,7	29,6	-57,1
Insgesamt	349,8	328,6	6,4

Die DVB hält keine Finanzanlagen von den Eurostaaten Griechenland, Irland, Portugal, Spanien und Italien.

Unter den Posten „Beteiligungen“ sowie „Aktien und andere nicht festverzinsliche Wertpapiere“ wurden auch zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalinstrumente in Höhe von insgesamt 12,7 Mio € (Vorjahr: 29,6 Mio €) bzw. 4,0 Mio € (Vorjahr: 12,3 Mio €) ausgewiesen. Für diese Instrumente waren weder im aktiven Markt beobachtbare Marktpreise festzustellen, noch konnte der Fair Value verlässlich geschätzt werden.

Aus der Veräußerung von zu Anschaffungskosten bewerteten Eigenkapitalinstrumente wurde im Geschäftsjahr ein Gewinn in Höhe von 47,3 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €) ergebniswirksam erfasst.

31 Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Mio €	2015	2014	%
Anteile an assoziierten Unternehmen	179,7	147,8	21,6
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen	48,6	45,6	6,6
Insgesamt	228,3	193,4	18,0

Bei den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie an Gemeinschaftsunternehmen handelt es sich überwiegend um Beteiligungen, die vom Geschäftsbereich Investment Management gehalten werden.

Die zusammengefassten Anteile am Gesamtergebnis der einzelnen wesentlichen Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen gliedern sich wie folgt auf:

Assoziierte Unternehmen

Mio €	2015	2014	%
Anteiliges Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-0,5	2,6	-
Anteiliges erfolgsneutrales Ergebnis	-5,2	-0,9	-
Anteiliges Gesamtergebnis	-5,7	1,7	-

Gemeinschaftsunternehmen

Mio €	2015	2014	%
Anteiliges Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	4,4	9,8	-55,1
Anteiliges erfolgsneutrales Ergebnis	-0,5	0,0	-
Anteiliges Gesamtergebnis	3,9	9,8	-60,2

32 Immaterielle Vermögenswerte

Mio €	2015	2014	%
Goodwill	95,0	95,0	-
Sonstige immaterielle Anlagewerte	6,4	5,5	16,4
Insgesamt	101,4	100,5	0,9

33 Sachanlagen

Mio €	2015	2014	%
Grundstücke und Gebäude	0,0	0,0	-
Betriebs- und Geschäftsausstattung	8,3	7,7	7,8
Vermögenswerte in Operating-Leasing-Verhältnissen	120,7	811,2	-85,1
Sonstige Sachanlagen	244,1	268,8	-9,2
Insgesamt	373,1	1.087,7	-65,7

Zum 31. Dezember 2015 waren Gesellschaften des Konzerns Leasinggeber im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen für Schiffe, Flugzeuge und Schienenfahrzeuge. Die Leasinglaufzeit betrug bei Schiffen fünf bis neun Jahre, bei Flugzeugen fünf Jahre und bei Schienenfahrzeugen fünf Jahre.

Zum Stichtag sind keine Fremdkapitalzinsen bei qualifizierten Vermögenswerten in Operating-Leasing-Verhältnissen gemäß IAS 23 aktiviert (Vorjahr: 0,9 Mio €). Dies entspricht einem durchschnittlichen Finanzierungskostensatz von 0,0 % (Vorjahr: 0,5 %).

Die Summe der künftigen Mindestleasingzahlungen setzte sich wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Künftige Mindestleasingzahlungen			
bis zu einem Jahr	13,0	126,8	-89,7
länger als ein Jahr, bis zu fünf Jahren	106,0	629,5	-83,2
länger als fünf Jahre	0,0	328,4	-
Insgesamt	119,0	1.084,6	-89,0

Im Geschäftsjahr 2015 wurden insgesamt 20 Flugzeuge aus Operating-Leasing-Verhältnissen von Konzerngesellschaften der DVB an die DCAL Aircraft Finance Ltd durch deren Refinanzierung in einer Verbriefungstransaktion veräußert.

34 Anlagenspiegel

Abschreibungen auf Grundstücke und Gebäude, Betriebs- und Geschäftsausstattung, Software und andere immaterielle Anlagewerte werden im Posten „Abschreibungen, Wertminderungen, Zuschreibungen“ innerhalb des Verwaltungsaufwands erfasst.

Der Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) wird nicht planmäßig abgeschrieben. Eine Wertminderung ist jedoch zu erfassen, wenn der erzielbare Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit mit zugeordnetem Geschäfts- oder Firmenwert kleiner als ihr Buchwert ist.

Im Geschäftsjahr wurde der Goodwill folgenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet, die jeweils den Segmenten entsprechen:

Mio €	2015	2014	%
Shipping Finance	59,2	59,8	-1,0
Offshore Finance	15,5	14,9	4,0
Investment Management	20,3	20,3	-
Insgesamt	95,0	95,0	-

Die zum Abschlussstichtag auf Basis des Nutzungswertes durchgeführten Werthaltigkeitstests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Die Veränderung des allokierten Goodwills auf die Segmente Shipping Finance und Offshore Finance ergibt sich durch eine Reallokation des Vorjahres. Die ursprüngliche Allokation im Vorjahr wurde basierend auf dem Portfoliovolumen anstatt der entsprechenden Zeitwerte durchgeführt. Durch die Reallokation ergibt sich eine Verschiebung des zugeordneten Goodwills in Höhe von 0,6 Mio €.

Der Ermittlung des Nutzungswertes liegt eine fünfjährige Mittelfristplanung für alle wesentlichen Ertrags- und Aufwandskomponenten zugrunde. Für Zeiträume über fünf Jahre wird eine konstante Ertragssituation unterstellt. Die angewandten Diskontierungszinssätze werden auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells ermittelt, das einen risikolosen Zinssatz, eine Marktrisikoprämie und einen Faktor für das systematische Risiko (Betafaktor) beinhaltet. Die Werte für den risikolosen Zinssatz, die Marktrisikoprämie und die Betafaktoren werden mithilfe öffentlich zugänglicher Informationen festgelegt. Die geschäftsspezifischen Betafaktoren werden anhand einer Gruppe von börsennotierten Vergleichsunternehmen mit ähnlichem Geschäftsmodell ermittelt.

Für 2015 wurden Betafaktoren zwischen 1,09 und 2,00 angewandt (Vorjahr: zwischen 1,21 und 2,00). Die Betafaktoren leiten sich dabei als Durchschnittswert aus einer Liste von Unternehmen ab, die entweder ein ähnliches Geschäftsmodell betreiben bzw. zum Teil auch direkte Wettbewerber sind. Die im Geschäftsjahr 2015 auf die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten angewandten Diskontierungszinssätze lagen demgemäß zwischen 8,59 % und 14,5 % (Vorjahr: 11,6 % und 16,3 %). Der Diskontierungszinssatz orientiert sich dabei an der (erwarteten) Rendite der im Vergleich zum Bewertungsobjekt besten alternativen Kapitalverwendung.

Das sonstige Anlagevermögen setzte sich aus zur kurzfristigen Vermietung vorgesehenen Verkehrsgegenständen (214,0 Mio €), Schiffscontainern (26,9 Mio €) und Anlagen in Bau (3,2 Mio €) zusammen.

Anlagenspiegel (Mio €)

	Grundstücke und Gebäude	Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Leasing- vermögen	Sonstige Sach- anlagen	Immaterielle Vermögens- werte (ohne Geschäfts- oder Firmenwert)	Geschäfts- oder Firmenwert	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK)							
1. Januar 2015	0,0	23,4	888,8	353,6	25,2	95,0	1.386,0
Zugänge (AHK)	–	3,2	–	129,9	1,2	–	134,3
Abgänge (AHK)	–	–4,6	–679,6	–77,3	0,0	–	–761,5
Umbuchungen ¹⁾	–	–	–	–41,9	2,3	–	–39,5
Änderungen des Konsolidierungskreises	–	–	–141,9	–53,9	–	–	–195,8
Wechselkursänderungen	–	–	75,4	42,4	–	–	117,8
Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK)							
31. Dezember 2015	0,0	22,1	142,7	352,8	28,7	95,0	641,4
Zuschreibungen	–	–	8,8	1,4	–	–	10,2
Abschreibungen	0,0	–2,4	–27,4	–26,5	–2,7	–	–59,1
Wertberichtigung	–	–	–2,4	–44,6	–	–	–47,1
Abschreibungen und Wertberichtigungen (Vorjahre)	0,0	–15,7	–77,6	–84,8	–19,7	–	–197,8
Abschreibungen und Wertberichtigungen (Abgänge)	–	4,3	73,9	21,2	0,0	–	99,4
Änderungen des Konsolidierungskreises	–	–	4,8	16,7	–	–	21,5
Umbuchungen ¹⁾	–	–	–	18,6	–	–	18,6
Wechselkursänderungen	–	–	–2,1	–10,7	–	–	–12,8
Kumulierter Stand Ab- und Zuschreibungen	0,0	–13,8	–22,1	–108,7	–22,4	0,0	–166,9
Restbuchwert 31. Dezember 2015	0,0	8,3	120,7	244,1	6,4	95,0	474,5
Restbuchwert 31. Dezember 2014	0,0	7,7	811,2	268,8	5,5	95,0	1.188,2

¹⁾ In den Sonstigen Sachanlagen weist die DVB eine Umgliederung von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten aus. Hintergrund ist ein bereits zum Bilanzstichtag vorliegender Verkaufsvertrag von zwei Schiffen, die im Zusammenhang mit Rettungsarbeiten übernommen wurden.

35 Ertragsteueransprüche

Mio €	2015	2014	%
Tatsächliche Ertragsteueransprüche			
Inland	0,9	0,6	50,0
Ausland	0,6	4,4	-86,4
Latente Ertragsteueransprüche			
Temporäre Differenzen	90,6	88,2	2,7
Verlustvortrag	4,3	6,6	-34,8
Insgesamt	96,4	99,8	-3,4

Für steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 22,7 Mio € (Vorjahr: 21,1 Mio €) wurden – basierend auf einer steuerlichen Planungsrechnung – Ertragsteueransprüche in Höhe von 4,3 Mio € (Vorjahr: 6,6 Mio €) aktiviert.

Latente Ertragsteueransprüche wurden auf folgenden Bilanzposten gebildet:

Mio €	2015	2014	%
Forderungen an Kreditinstitute und Kunden inklusive Risikovorsorge	2,3	2,6	-11,5
Handelsaktiva	30,5	0,1	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Kunden	51,1	71,3	-28,3
Rückstellungen	4,6	4,7	-2,1
Übrige Bilanzposten	2,1	9,6	-78,1
Insgesamt	90,6	88,3	2,6

Latente Steueransprüche wurden in Höhe von 14,6 Mio € (Vorjahr: 2,4 Mio €) ergebnisneutral gebildet.

36 Sonstige Aktiva

Mio €	2015	2014	%
Forderungen aus nicht abzugsfähigen Steuern	3,3	4,6	-28,3
Vorauszahlungen und Abgrenzungen	3,9	2,7	44,4
Sonstige übrige Aktiva ¹⁾	49,7	75,0	-33,7
Insgesamt¹⁾	56,9	82,3	-30,9

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

37 Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Aufgrund eines zum Bilanzstichtag bereits vorliegenden Verkaufsvertrags weist die DVB zwei Schiffe, die im Zusammenhang mit Rettungserwerben übernommen wurden, als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte aus. Der Buchwert von 20,9 Mio € (Vorjahr: 0,0 Mio €) entspricht dabei dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten.

38 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Mio €	2015	2014	%
Kredite und Darlehen	2.294,5	2.855,8	-19,7
davon täglich fällig	66,9	162,4	-58,8
davon mit begrenzter Laufzeit	2.227,6	2.693,4	-17,3
Geldmarktgeschäfte	162,5	202,7	-19,8
davon täglich fällig	127,0	-	-
davon mit begrenzter Laufzeit	35,5	202,7	-82,5
Insgesamt	2.457,0	3.058,5	-19,7
Inländische Kreditinstitute	2.278,7	2.686,6	-15,2
Ausländische Kreditinstitute	178,3	371,9	-52,1
Insgesamt	2.457,0	3.058,5	-19,7

39 Verbindlichkeiten gegenüber Kunden

Mio €	2015	2014	%
Kredite und Darlehen	7.445,0	7.058,6	5,5
davon täglich fällig	729,8	551,1	32,4
davon mit begrenzter Laufzeit	6.715,2	6.507,5	3,2
Geldmarktgeschäfte	53,4	30,3	76,2
davon täglich fällig	–	–	–
davon mit begrenzter Laufzeit	53,4	30,3	76,2
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	12,4	8,1	53,1
Insgesamt	7.510,8	7.097,0	5,8
Inländische Kunden	6.801,4	6.398,4	6,3
Ausländische Kunden	709,4	698,6	1,5
Insgesamt	7.510,8	7.097,0	5,8

40 Verbriefte Verbindlichkeiten

Mio €	2015	2014	%
Schiffspfandbriefe	794,9	492,1	61,5
Inhaberschuldverschreibungen	12.347,0	10.813,7	14,2
Insgesamt	13.141,9	11.305,8	16,2

Der Nennwert der begebenen Schiffspfandbriefe beläuft sich auf 790,9 Mio €.

41 Negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten

Mio €	2015	2014	%
Zinsbezogene Geschäfte	158,4	164,6	–3,8
Währungsbezogene Geschäfte	11,0	28,0	–60,7
Insgesamt	169,4	192,6	–12,0

42 Handelspassiva

Mio €	2015	2014	%
Derivative Finanzinstrumente mit negativen Marktwerten	975,5	604,5	61,4
davon zinsbezogene Geschäfte	45,9	78,6	–41,6
davon währungsbezogene Geschäfte	929,6	525,9	76,8
Insgesamt	975,5	604,5	61,4

43 Rückstellungen

Mio €	2015	2014	%
Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen	19,7	21,6	-8,8
Rückstellungen für Vorruhestandsregelungen und Altersteilzeit	0,4	0,9	-55,6
Sonstige Rückstellungen	40,9	42,6	-4,0
Insgesamt	60,9	65,1	-6,5

Die Rückstellung für leistungsorientierte Pläne setzt sich überwiegend aus Versorgungsplänen zusammen, für die – außer in den USA – keine Neueintritte mehr möglich sind. Weitere leistungsorientierte Verpflichtungen bestehen ausschließlich für Vorstandsmitglieder oder Geschäftsführer. Neu eintretenden Mitarbeitern in Deutschland, Norwegen und den Niederlanden werden ausschließlich beitragsorientierte Versorgungspläne angeboten. Für diese Pläne sind keine Rückstellungen zu bilden.

Der Gesamtbestand der Verpflichtung aus leistungsorientierten Plänen lässt sich in folgende Risikoklassen einteilen: ①

Im Wesentlichen handelt es sich bei den vorliegenden endgehaltsabhängigen Rentenzusagen um Rentenzusagen des Arbeitgebers gegenüber dem Arbeitnehmer. Die Höhe der Rentenzusage bestimmt sich in Abhängigkeit des letzten Entgelts vor Eintritt des Versorgungsfalls. Da hier überwiegend von einer lebenslangen Zahlungspflicht auszugehen ist, liegen die wesentlichen Risiko-

faktoren für entgeltabhängige Versorgungspläne in der Langlebigkeit, Gehaltsdynamik, dem Inflationsrisiko sowie dem Abzinsungssatz.

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen hat sich wie folgt entwickelt.

Mio €	2015	2014	%
Barwert aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen zum 01.01.	55,0	46,5	18,3
Laufender Dienstaufwand	-0,9	-0,0	-
Zinsaufwand	-1,1	1,5	-
Beiträge der Arbeitgeber	-	-	-
Erbrachte Pensionsleistungen	1,8	-1,4	-
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	-2,7	8,5	-
davon aus Veränderung von demografischen Annahmen	0,0	0,0	-
davon aus Veränderung von finanziellen Annahmen	-2,6	8,9	-
davon erfahrungsbedingt	-0,1	-0,4	-75,0
Veränderung aus Währungsumrechnung	0,1	-0,1	-
Barwert aus leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen zum 31.12.	52,2	55,0	-5,0

Der Zinsaufwand in Höhe von 1,1 Mio € (Vorjahr: 1,5 Mio €) wurde unter dem Personalaufwand ausgewiesen.

① Risikoklassen (Mio €)

	Deutschland		Ausland		Insgesamt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Endgeldabhängige Pläne	15,3	16,2	30,4	31,2	45,7	47,4
Leistungsorientierte Beitragspläne	-	-	4,1	3,4	4,1	3,4
Akzessorische Pläne	-	-	2,4	4,2	2,4	4,2
Insgesamt	15,3	16,2	36,9	38,8	52,2	55,0

Erläuterungen zur Bilanz

Der Berechnung des Barwertes der Pensionsverpflichtungen lagen folgende versicherungsmathematische Annahmen zu Grunde:

%	2015	2014
Abzinsungssatz	2,25	2,00
Gehaltserhöhungssatz	2,00	2,00
Rententrend	1,75	2,00

Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen der Mitarbeiter der DVB Bank SE für das Geschäftsjahr 2015 wurden die „Richttafeln 2005 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck, die Richttafeln der „Finance Norway“ sowie die „Dutch table – AG Prognosetafel 2014“ zugrunde gelegt.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Sensitivitäten der leistungsorientierten Verpflichtungen gegenüber den zentralen versicherungsmathematischen Annahmen. Die errechneten Sensitivitäten beruhen auf einer isolierten Betrachtung der Veränderung einer Annahme, bei der die übrigen Annahmen gleich bleiben.

Änderung des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung

Mio €	2015
Wenn	
der Abzinsungssatz um 100 bp höher wäre	-3,3
der Abzinsungssatz um 100 bp niedriger wäre	4,1
die künftige Gehaltssteigerung um 50 bp höher wäre	0,2
die künftige Gehaltssteigerung um 50 bp niedriger wäre	-0,2
die künftige Rentensteigerung um 25 bp höher wäre	1,2
die künftige Rentensteigerung um 25 bp niedriger wäre	-1,1
die künftige Lebenserwartung um ein Jahr zunehmen würde	1,3
die künftige Lebenserwartung um ein Jahr abnehmen würde	-1,3

Der Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Verpflichtungen stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2015	2014	%
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	16,2	21,6	-25,0
Barwert der über Planvermögen finanzierten leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	36,0	33,4	7,8
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen	52,2	55,0	-5,1
Abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens	32,6	33,4	-2,4
Leistungsorientierte Pensionsverpflichtung (netto)	16,2	21,6	-25,0
Aktivierete Überdeckung	0,0	0,0	-
Rückstellung für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen	16,2	21,6	-25,0

Das Planvermögen hat sich wie folgt entwickelt:

Mio €	2015	2014	%
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.	33,4	26,9	24,2
Zinserträge	0,8	0,0	-
Erträge aus dem Planvermögen (ohne Zinserträge)	-1,6	1,3	-
Beiträge zum Planvermögen	0,4	0,9	-55,6
davon Beiträge			
der Arbeitgeber	0,4	0,9	-55,6
davon Beiträge			
der Arbeitnehmer	0,0	0,0	-
Gezahlte Pensionsleistungen	-1,8	-1,3	38,5
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	0,0	5,4	-
davon aus Veränderung von finanziellen Annahmen	0,0	5,4	-
davon erfahrungsbedingt	0,0	0,0	-
Veränderung aus Währungsumrechnung	1,3	0,2	-
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	32,5	33,4	-2,7

Der tatsächliche Ertrag aus dem Planvermögen betrug 1,8 Mio € (Vorjahr: 1,3 Mio €). Für das Geschäftsjahr 2015 wird eine Einzahlung in das Planvermögen von 0,4 Mio € (Vorjahr: 0,9 Mio €) erwartet.

Das Planvermögen setzte sich zum Abschlussstichtag aus folgenden Anlageformen zusammen:

%	2015	2014
Andere Versorgungsträger	100,0	100,0
Festverzinsliche Finanzinstrumente	–	–
Immobilien	–	–
Aktien	–	–
Insgesamt	100,0	100,0

Bei den anderen Versorgungsträgern handelt es sich ausschließlich um Versicherungsunternehmen, wodurch eine Risikokonzentration der einzelnen Planvermögen ausgeschlossen werden kann.

Die Altersstruktur der durch die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen abgesicherten Personen setzt sich wie folgt zusammen:

	Unter 50 Jahre	Zwischen 50 und 60 Jahre	Über 60 Jahre	Insgesamt
Aktive	29	15	10	54
Ausgeschiedene	75	33	14	122
Rentner	1	1	77	79
Insgesamt	105	49	101	255

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich im Konzern wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Rückbauverpflichtungen	1,0	1,0	–
Kreditgeschäft	2,8	0,1	–
Tantiemen	27,6	27,1	1,8
Restrukturierungs- rückstellungen	0,0	0,7	–
Prozesskosten	0,0	0,1	–
Übrige sonstige Rückstellungen	9,5	13,6	–30,1
Insgesamt	40,9	42,6	–4,0

Die Rückstellungen für Tantiemen betreffen im Wesentlichen Bonuszahlungen an Mitarbeiter der DVB und führen voraussichtlich in den folgenden Geschäftsjahren zu einem Zahlungsabfluss.

Erläuterungen zur Bilanz

219

Die Rückstellungen entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt: ①

Die Bestandsentwicklung der Rückstellungen im Kreditgeschäft nach Geschäftsbereichen und Regionen wird im Chancen- und Risikobericht (Seite 168–170) dargestellt.

Im Vorjahr entwickelten sich die Rückstellungen wie folgt: ②

① Rückstellungen 2015 (Mio €)

	Stand 01.01.2015	Zuführung	Auflösung	Verbrauch	Um- buchung	Wechselkurs- änderungen	Stand 31.12.2015
Rückbauverpflichtungen	1,0	–	–	–	–	–	1,0
Kreditgeschäft	0,1	2,7	–	–	–	–	2,8
Tantiemen	27,1	24,0	–3,8	–19,5	–1,3	1,1	27,6
Restrukturierungs- rückstellungen	0,7	–	–0,5	–0,2	–	0,0	0,0
Prozesskosten	0,1	0,0	0,0	–0,1	–	–	0,0
Übrige sonstige Rückstellungen	13,6	14,2	–2,6	–16,1	–	0,4	9,5
Insgesamt	42,6	40,9	–6,9	–35,9	–1,3	1,5	40,9

② Rückstellungen 2014 (Mio €)

	Stand 01.01.2014	Zuführung	Auflösung	Verbrauch	Um- buchung	Wechselkurs- änderungen	Stand 31.12.2014
Rückbauverpflichtungen	1,0	–	–	–	–	–	1,0
Kreditgeschäft	0,1	–	–	–	–	–	0,1
Tantiemen	26,9	23,9	–4,3	–20,7	–0,1	1,4	27,1
Restrukturierungs- rückstellungen	3,5	0,7	–0,8	–2,7	–	0,0	0,7
Prozesskosten	0,0	0,1	–	0,0	–	–	0,1
Übrige sonstige Rückstellungen	10,3	13,9	–1,1	–9,5	0,1	–0,1	13,6
Insgesamt	41,8	38,6	–6,2	–32,9	0,0	1,3	42,6

44 Ertragsteuerverpflichtungen

Mio €	2015	2014	%
Tatsächliche			
Ertragsteuerverpflichtungen	9,0	23,4	-61,5
Latente			
Ertragsteuerverpflichtungen	44,3	52,2	-15,1
Insgesamt	53,3	75,6	-29,5

Latente Ertragsteuerverpflichtungen wurden auf folgende Bilanzposten gebildet:

Mio €	2015	2014	%
Forderungen an			
Kreditinstitute und Kunden			
inklusive Risikovorsorge	23,4	13,2	77,3
Finanzanlagen	1,8	0,4	-
Handelsaktiva	19,0	24,0	-20,8
Sachanlagen	0,1	0,0	-
Übrige Bilanzposten	0,0	14,6	-
Insgesamt	44,3	52,2	-15,1

Latente Steuerverpflichtungen in Höhe von 11,5 Mio € (Vorjahr: -8,5 Mio €) wurden ergebnisneutral gebildet.

45 Sonstige Passiva

Mio €	2015	2014	%
Sonstige			
Steuerverbindlichkeiten	1,4	0,8	75,0
Sonstige übrige Passiva	68,1	186,3	-63,4
Insgesamt	69,5	187,1	-62,9

46 Nachrangige Verbindlichkeiten

Mio €	2015	2014	%
Nachrangige			
Schuldscheindarlehen	345,3	261,4	32,1
Nachrangige			
Inhaberschuldverschreibungen	397,4	225,8	76,0
Insgesamt	742,7	487,2	52,4

47 Eigenkapital

Das Eigenkapital setzt sich wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014	%
Grundkapital	116,7	116,6	0,1
Kapitalrücklage	321,3	320,6	0,2
Gewinnrücklagen ¹⁾	975,5	942,2	3,5
Neubewertungsrücklage	6,2	7,2	-13,9
Rücklage aus Cashflow-Hedges	-6,7	-15,9	-57,9
Rücklage aus			
Net-Investment-Hedges	-24,5	-8,2	-
Rücklage aus der			
Währungsumrechnung	26,9	14,4	86,8
Konzerngewinn	13,9	27,9	-50,2
Insgesamt vor nicht			
beherrschende Anteilen¹⁾	1.429,3	1.404,8	1,7
Nicht beherrschende Anteile	0,2	0,2	0,0
Insgesamt¹⁾	1.429,5	1.405,0	1,7

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

47.1 Grundkapital (Angaben gemäß § 315 Abs. 4 Nr. 1 und Nr. 3 HGB)

Das voll eingezahlte Grundkapital der DVB Bank SE bestand zum Abschlussstichtag gemäß § 4 Abs. 1 der Satzung in Höhe von 118.791.945,12 € und war in 46.467.370 nennbetragslose Stückaktien eingeteilt. Bei diesen Stückaktien handelt es sich ausschließlich um Stammaktien in Form von Inhaberaktien. Zu den damit verbundenen Rechten und Pflichten verweisen wir auf § 54 ff AktG. Die DZ BANK war mit 95,47 % direkt am Grundkapital der DVB Bank SE beteiligt. Die übrigen Aktien (4,53 %) befanden sich im Streubesitz.

47.2 Ermächtigung (Angaben gemäß § 315 Abs. 4 Nr. 7 HGB)

Es bestehen folgende weitere Ermächtigungen:

- Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 11. Juni 2019 durch Ausgabe neuer, auf den Inhaber lautender Stückaktien einmalig oder mehrmals gegen Bareinlage um bis zu 50 Mio € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2014, § 4 Abs. 2 der Satzung). Dabei ist den Aktionären grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen.

- Ermächtigung des Vorstands mit Zustimmung des Aufsichtsrats, bis zum 11. Juni 2019 einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente) bis zur Höhe von 25 Mio € mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern von Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf Stückaktien der Gesellschaft nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren (Bedingtes Kapital 2014, § 4 Abs. 3 der Satzung).
- Ermächtigung der DVB Bank SE, bis zum 11. Juni 2019 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 7 AktG eigene Aktien zum Zwecke des Wertpapierhandels zu erwerben und zu verkaufen. Danach darf der Bestand der zu erwerbenden Aktien am Ende eines Tages 5 % des Grundkapitals nicht übersteigen. Der niedrigste Gegenwert, zu dem jeweils eine eigene Aktie erworben werden darf, ist auf den Schlusskurs dieser Aktie, der am Börsentag vor dem jeweiligen Erwerb an der Frankfurter Wertpapierbörse notiert wird, abzüglich 10 % festgelegt. Der höchste Gegenwert einer Aktie ist auf den Schlusskurs zuzüglich 10 % festgelegt.

47.3 Kapitalrücklage

In der Kapitalrücklage wird das Agio aus der Ausgabe von Anteilen einschließlich Bezugsanteilen über den Nennbetrag bzw. rechnerischen Wert hinaus ausgewiesen.

47.4 Eigene Aktien

Die DVB Bank SE hielt zum Stichtag 31. Dezember 2015 insgesamt 833.154 Stück eigene Aktien mit einem Buchwert von 20.447.064,26 €, die nach der Par-Value-Methode vom Eigenkapital abgezogen wurden. Dazu werden die eigenen Aktien in die Komponenten „Grundkapital“ und „Kapitalrücklage“ zerlegt. Ergebnisbestandteile aus dem Handel mit eigenen Aktien werden mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

47.5 Gewinnrücklage

Die Gewinnrücklagen umfassen die gesetzliche Rücklage, die anderen Gewinnrücklagen und den Fonds für allgemeine Bankrisiken.

Die Gesetzlichen Rücklagen beliefen sich auf 1,3 Mio € (Vorjahr: 1,3 Mio €) und unterlagen einer Ausschüttungsbeschränkung.

Unter den Anderen Gewinnrücklagen werden die thesaurierten Gewinne des Konzerns einschließlich der kumulierten Beträge aus ergebniswirksamen Konsolidierungsvorgängen ausgewiesen. Von den Anderen Gewinnrücklagen unterlag ein Betrag in Höhe von 9,6 Mio € (Vorjahr: 11,4 Mio €) einer Ausschüttungssperre gemäß § 268 Abs. 8 Satz 2 HGB.

Darüber hinaus wird unter den Gewinnrücklagen der Fonds für allgemeine Bankrisiken in Höhe von 82,4 Mio € (Vorjahr: 82,4 Mio €) ausgewiesen.

47.6 Neubewertungsrücklage

In der Neubewertungsrücklage werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwertes von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung latenter Steuern ausgewiesen.

47.7 Rücklage aus Cashflow-Hedges

In der Rücklage aus Cashflow-Hedges wird das auf den effektiven Teil einer Sicherungsbeziehung entfallende Bewertungsergebnis aus Sicherungsinstrumenten nach Berücksichtigung latenter Steuern ausgewiesen. Die in der Sicherungsbeziehung gesicherten Zahlungsströme werden überwiegend im folgenden Geschäftsjahr zufließen.

47.8 Rücklage aus Net-Investment-Hedges

Die DVB sichert das Translationsrisiko aus Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe mit abweichender funktionaler Währung durch Devisentermingeschäfte ab. In der Rücklage aus Net-Investment-Hedges wird das auf den effektiven Teil einer Sicherungsbeziehung entfallende Bewertungsergebnis aus Sicherungsinstrumenten nach Berücksichtigung latenter Steuern ausgewiesen.

47.9 Rücklage aus Währungsumrechnung

In der Rücklage aus der Währungsumrechnung werden Fremdwährungsdifferenzen aus der Umrechnung von auf fremde Währung lautenden Abschlüssen der Konzerngesellschaften in den Euro als Konzernwährung erfasst.

47.10 Nicht beherrschende Anteile

Unter den nicht beherrschenden Anteilen werden die nicht der DVB zustehenden Anteile am Eigenkapital von Tochterunternehmen ausgewiesen.

48 Klassen und Kategorien von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte und beizulegenden Zeitwerte finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten verteilen sich auf die in den folgenden Tabellen angegebenen Klassen und Kategorien (bzw. Unterkategorien) von Finanzinstrumenten: ① ②

① Mio €	2015		2014	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte	95,0	95,0	88,2	88,2
davon Handelsaktiva	95,0	95,0	88,2	88,2
Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert				
designierte finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
davon Forderungen an Kreditinstitute	–	–	–	–
davon Forderungen an Kunden	–	–	–	–
davon Finanzanlagen	–	–	–	–
Derivative Sicherungsinstrumente	321,3	321,3	416,7	416,7
davon Positive Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	321,3	321,3	416,7	416,7
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	332,3	332,3	286,7	286,7
davon Finanzanlagen	332,3	332,3	286,7	286,7
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	20,9	20,9	–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	769,5	769,5	791,6	791,6
Kredite und Forderungen	24.854,3	25.600,3	21.786,2	22.288,8
davon Barreserve	1.164,1	1.164,1	175,5	175,5
davon Forderungen an Kreditinstitute	1.116,8	1.116,8	1.491,6	1.491,6
davon Forderungen an Kunden	22.573,4	23.319,4	20.119,0	20.621,7
davon Finanzanlagen	–	–	–	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	17,6	17,6	41,9	41,9
davon Finanzanlagen	17,6	17,6	41,9	41,9
Sonstige Aktiva	27,0	27,0	61,5	61,5
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	24.898,9	25.644,9	21.889,6	22.392,2
Finanzierungs-Leasingverhältnisse	113,1	103,9	295,1	286,5
davon Forderungen an Kunden	113,1	103,9	295,1	286,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	113,1	103,9	295,1	286,5

Erläuterungen zu den Finanzinstrumenten

223

Mio €	2015		2014	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Zu Handelszwecken gehalten eingestufte finanzielle Verbindlichkeiten	975,5	975,5	604,5	604,5
davon Handelspassiva	975,5	975,5	604,5	604,5
davon Sonstige Passiva	–	–	–	–
Fair Value Option	–	–	–	–
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	–	–	–	–
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	–	–	–	–
davon Verbriefte Verbindlichkeiten	–	–	–	–
davon Nachrangkapital	–	–	–	–
Derivative Sicherungsinstrumente	169,4	169,4	192,6	192,6
Negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	169,4	169,4	192,6	192,6
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	1.144,9	1.144,9	797,1	797,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.457,0	2.414,1	3.058,5	3.084,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	7.510,8	7.358,4	7.097,0	7.081,9
Verbriefte Verbindlichkeiten	13.141,9	13.213,3	11.305,8	11.588,3
Sonstige Passiva	23,9	23,9	114,6	114,6
Nachrangige Verbindlichkeiten	742,7	772,0	487,2	518,0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	23.876,3	23.781,7	22.063,1	22.387,6
Finanzierungs-Leasingverhältnisse	–	–	–	–
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–

Zum Jahresultimo wurden finanzielle Sicherheiten vor Saldierung in Höhe von 981,7 Mio € (Vorjahr: 526,9 Mio €) gestellt und finanzielle Sicherheiten in Höhe von 581,6 Mio € (Vorjahr: 602,1 Mio €) erhalten. Sowohl die gestellten als auch die erhaltenen Sicherheiten wurden im vollen Umfang für die Absicherung der derivativen Finanzinstrumente abgeschlossen.

49 Saldierte/Nicht-saldierte finanzielle Vermögenswerte und Schulden

Mio €	Bruttobetrag nicht saldierter Finanzinstrumente		Saldierung		Angabe der saldierten bilanziell erfassten Beträge		Beträge, deren Saldierungsvereinbarung bilanziell nicht anerkannt sind				Nettobetrag nicht saldierter Finanzinstrumente	
							Finanzinstrumente		Beträge erhaltener/gestellter Barsicherheiten			
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Positive Marktwerte derivativer Finanzinstrumente	883,5	1.018,6	-476,0	-513,8	407,6	504,8	-278,0	-224,3	-127,0	-92,5	2,6	188,0
Negative Marktwerte derivativer Finanzinstrumente	1.208,1	818,7	-63,2	-21,6	1.144,9	797,1	-278,0	-224,3	-807,7	-443,5	59,2	129,3

50 Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Der beizulegende Zeitwert wird als der Preis definiert, den eine Partei in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bewertungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts erhalten oder für die Übertragung einer Verbindlichkeit zahlen würde.

Für Finanzinstrumente, die an einem aktiven Markt notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert anhand von Marktpreisen ermittelt. Bei Investmentanteilen wird der von der Fondsgesellschaft veröffentlichte Rücknahmepreis als beizulegender Zeitwert herangezogen. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente werden der Stufe 1 zugeordnet.

Der beizulegende Zeitwert von nicht an einem aktiven Markt notierten Finanzinstrumenten wird einheitlich für alle Klassen anhand anerkannter Bewertungsmodelle ermittelt. Soweit die in Bewertungsmodelle einfließenden Bewertungsparameter überwiegend im Markt beobachtbar sind, erfolgt die Zuordnung der resultierenden beizulegenden Zeitwerte zur Stufe 2. Soweit die in Bewertungsmodelle einfließenden Bewertungsparameter nicht überwiegend im Markt beobachtbar sind, werden die resultierenden beizulegenden Zeitwerte zur Stufe 3 zugeordnet.

Bei nicht-derivativen sowie derivativen nicht-optionalen Finanzinstrumenten kommt grundsätzlich das Discounted-Cashflow-Verfahren zur Anwendung. Als Grundlage für die Ableitung des Diskontierungszinssatzes werden währungsabhängige Swap-Kurven herangezogen. Optionale derivative Finanzinstrumente werden anhand eines anerkannten Optionspreismodells mit normal verteilten Risikofaktoren (Bachelier-Modell) unter Verwendung von impliziten am Markt beobachtbaren Volatilitäten bewertet. Im Vorjahr wurde für die Bewertung der optionalen derivativen Finanzinstrumente noch das Black-Scholes-/Black-76-Modell herangezogen, welches aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus als Bewertungsmodell durch das Bachelier-Modell abgelöst wurde. Durch die Umstellung ergeben sich keine wesentlichen Bewertungseffekte. Die in die Bewertungsmodelle einfließenden Bewertungsparameter sind überwiegend im Markt beobachtbar. Seit November 2012 wird der beizulegende Zeitwert aller Finanzinstrumente der Stufe 2 unter Verwendung tenor-konsistenter Forward-Kurven ermittelt. Die Forward-Kurven werden dabei tenor-homogen aufgebaut.

Erläuterungen zu den Finanzinstrumenten

225

Darüber hinaus werden bei bestehenden Sicherungsvereinbarungen die derivativen Finanzinstrumente der Stufe 2 auf Basis von Overnight-Indexed-Swap-Zinssätzen diskontiert. Weicht die Währung der Sicherungsvereinbarung von der Transaktionswährung ab, wird zusätzlich der Cross-Currency-Basis-Spread bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts berücksichtigt. Die Bewertungsanpassung erfolgte prospektiv und entspricht einer Anpassung an den aktuellen Marktstandard.

Die Bemessung des beizulegenden Zeitwerts derivativer Over-The-Counter-Finanzinstrumente erfolgt unter Anwendung des Wahlrechts in IFRS 13.48, welcher eine Bemessung des Nettogesamt Betrags ermöglicht. Im ersten Schritt wird dabei das Kreditrisiko nicht berücksichtigt. Im zweiten Schritt werden Kreditrisiken aus derivativen Finanzinstrumenten nach Feststellung des Nettogesamt Betrags erfasst. Für derivative Finanzinstrumente werden Credit Value Adjustments (CVA) und Debt Value Adjustments (DVA) vorgenommen, wobei es sich im Wesentlichen um nicht-optionale Finanzinstrumente handelt. Zur CVA/DVA-Ermittlung wird ein semi-analytischer Ansatz angewendet und unter Berücksichtigung von ökonomischen Verlustquoten sowie laufzeitadäquaten Ausfallwahrscheinlichkeiten berechnet. Die CVA-Beträge werden auf Basis der im IDW ERS HFA 47 Tz. 96 genannten Formel per Netting-Set ermittelt. Hierbei fließen insbesondere die Expected Exposures per Netting-Set ein. Die Expected Exposures per Netting-Set werden dann verwendet, um eine approximative Ermittlung der Expected Exposures per Instrument durchzuführen und somit die Ermittlung der CVA-Beträge auf Einzelgeschäftsebene zu ermöglichen. Die Allokation der DVA-Beträge erfolgt analog mit dem Expected Negative Exposure.

Zusätzlich wird ein aus Marktparametern abgeleiteter Liquiditäts-Spread im Rahmen der Bewertung nicht-derivativer Verbindlichkeiten herangezogen.

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte zur Stufe 3 ergeben sich beim Vorliegen von wesentlichen nicht unmittelbar am Markt beobachtbaren Bewertungsparametern. Der wesentliche nicht unmittelbar am Markt beobachtbare Bewertungsparameter bezieht sich dabei aktuell auf den Credit-Spread, der sich aus von Standard & Poor's veröffentlichten Ausfallwahrscheinlichkeiten ermitteln lässt. Für die Finanzinstrumente der Stufe 3 wird bei erstmaligem Ansatz eine Kalibrierung auf den jeweiligen Buchwert durchgeführt. Der dadurch ermittelte „Kalibrierungs-Spread“ wird konstant im Rahmen der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts verwendet.

Im Berichtsjahr wurden keine zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente zwischen den einzelnen Stufen umgegliedert. Für bestimmte Klassen von Finanzinstrumenten (Barreserve, Forderungen an Kreditinstitute, Sonstige Aktiva und Sonstige Passiva) wird der jeweilige Buchwert approximativ als Fair Value angesetzt.

Die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte werden mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Die beizulegenden Zeitwerte werden der Stufe 1 zugeordnet, da sich die Zeitwerte auf am Markt beobachtbare Transaktionen beziehen.

Die beizulegenden Zeitwerte der zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente wurden folgenden Level-Kategorien zugeordnet: ①

① Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten (Mio €)

	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Forderungen an Kreditinstitute	–	–	–	–	–	–
Forderungen an Kunden	–	–	–	–	–	–
Handelsaktiva	–	–	95,0	88,2	–	–
Positive Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	–	–	321,3	416,7	–	–
Finanzanlagen	332,3	420,5	–	–	–	–
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	20,9	–	–	–	–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte	353,2	420,5	416,3	504,9	–	–
Verbindlichkeiten an Kreditinstitute	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten an Kunden	–	–	–	–	–	–
Handelspassiva	–	–	975,5	604,5	–	–
Negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	–	–	169,3	192,5	–	–
Nachrangige Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verbindlichkeiten	–	–	1.144,8	797,0	–	–

Erläuterungen zu den Finanzinstrumenten

Die beizulegenden Zeitwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente wurden folgenden Level-Kategorien zugeordnet. ❶

❶ Ermittlung beizulegender Zeitwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente (Mio €)

	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Kredite und Forderungen	-	-	1.164,1	175,5	24.436,2	22.113,3
davon Barreserve	-	-	1.164,1	175,5	-	-
davon Forderungen an Kreditinstitute	-	-	-	-	1.116,8	1.491,6
davon Forderungen an Kunden	-	-	-	-	23.319,4	20.621,7
davon Finanzanlagen	-	-	-	-	-	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	17,6	41,9
davon Finanzanlagen	-	-	-	-	17,6	41,9
Sonstige Aktiva	-	-	-	-	27,0	61,5
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	-	-	1.164,1	175,5	24.480,8	22.216,7
Finanzierungsleasingverhältnisse	-	-	-	-	103,9	286,5
davon Forderungen an Kunden	-	-	-	-	103,9	286,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-	103,9	286,5
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	2.414,1	3.084,8	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	-	-	7.358,4	7.081,9	-	-
Verbriefte Verbindlichkeiten	-	-	13.213,3	11.588,3	-	-
Sonstige Passiva	-	-	-	-	23,9	114,6
Nachrangige Verbindlichkeiten	-	-	772,0	518,0	-	-
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-	-	23.757,8	22.272,9	23,9	114,6
Finanzierungsleasingverhältnisse	-	-	-	-	-	-
davon Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	-	-	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	-	-	-	-

51 Nicht erfasste Unterschiedsbeträge bei erstmaligem Ansatz

Aus dem Erwerb von finanziellen Vermögenswerten im Jahr 2011 entstanden „Bei erstmaligem Ansatz nicht erfasste Gewinne“. Die daraus resultierenden Amortisationen beliefen sich im Berichtsjahr auf 1,5 Mio € (Vorjahr: 1,3 Mio €). Unter der Berücksichtigung eines Umrechnungseffektes in Höhe von –0,8 Mio € (Vorjahr: –0,8 Mio €) ergab sich ein Endbestand von 5,7 Mio € (Vorjahr: 6,4 Mio €).

sichtigung eines Umrechnungseffektes in Höhe von –0,8 Mio € (Vorjahr: –0,8 Mio €) ergab sich ein Endbestand von 5,7 Mio € (Vorjahr: 6,4 Mio €).

52 Ergebnisbeiträge von Finanzinstrumenten nach Bewertungskategorien ① ②

① 01.01.2015 – 31.12.2015 (Mio €)

	Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung				Erfassung im	Insgesamt
	Zinsergebnis	Risikovorsorge	Provisions- ergebnis	Ergebnis aus Finanzinstrumen- ten gemäß IAS 39	Eigenkapital Bewertungs- ergebnis	
Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	–
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–47,3	–	–	26,1	–	–21,2
Kredite und Forderungen	745,9	–141,5	103,7	133,3	–	841,4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	9,6	–	–	63,8	15,7	89,1
Sonstige Verbindlichkeiten	–610,1	–	–	–	–	–610,1
Positive und negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	98,3	–	–	–123,9	28,7	3,1
Insgesamt	196,4	–141,5	103,7	99,3	44,4	302,3

② 01.01.2014 – 31.12.2014 (Mio €)

	Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung				Erfassung im	Insgesamt
	Zinsergebnis	Risikovorsorge	Provisions- ergebnis	Ergebnis aus Finanzinstrumen- ten gemäß IAS 39 ¹⁾	Eigenkapital Bewertungs- ergebnis	
Zur erfolgswirksamen Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert designierte finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	–
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	–26,2	–	–	–6,2 ¹⁾	–	–32,4 ¹⁾
Kredite und Forderungen	666,5	–62,4	92,2	–475,1	–	221,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10,8	–	–	0,9	–1,2	10,5
Sonstige Verbindlichkeiten	–531,9	–	–	–	–	–531,9
Positive und negative Marktwerte aus derivativen Sicherungsinstrumenten	101,3	–	–	463,9	–50,7	514,5
Insgesamt	220,5	–62,4	92,2	–16,5¹⁾	–51,9	181,9¹⁾

1) Aus der Fehlerkorrektur nach IAS 8.41 ergibt sich eine Anpassung des Vorjahreswerts (siehe Erläuterung unter 1.4).

Erläuterungen zu den Finanzinstrumenten

53 Risikovorsorge nach Klassen

Die Risikovorsorge im Kreditgeschäft (bestehend aus Wertberichtigungen ohne Rückstellungen) verteilt sich wie folgt auf die Klassen finanzieller Vermögenswerte: ①

① Risikovorsorge (Mio €)

	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte		Sonstige finanzielle Vermögenswerte		Insgesamt	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Risikovorsorge zum 01.01.	210,1	191,3	8,8	13,2	218,9	204,5
Zuführungen	194,1	145,2	1,4	2,0	195,5	147,2
Inanspruchnahmen	-56,7	-65,6	-4,6	-6,1	-61,3	-71,7
Auflösungen	-65,7	-81,4	-0,4	-2,1	-66,1	-83,5
Zinserträge aus Risikovorsorge	-18,3	-	-1,4	-	-19,7	-
Wechselkursbedingte Änderungen	20,7	20,6	1,0	1,8	21,7	22,4
Risikovorsorge zum 31.12.	284,2	210,1	4,8	8,8	289,0	218,9

55 Restlaufzeitengliederung derivativer Finanzinstrumente

Restlaufzeitengliederung und beizulegende Zeitwerte (Mio €)

	Restlaufzeiten			Insgesamt 31.12.2015	Insgesamt 31.12.2014
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Zinsbezogene Derivate mit positiven Marktwerten					
davon Zinsswaps	12,3	143,4	209,8	365,5	446,9
davon Zinsoptionen	-	1,6	0,0	1,6	2,5
Zinsbezogene Derivate mit negativen Marktwerten					
davon Zinsswaps	-7,1	-63,3	-37,3	-107,7	-180,2
davon Zinsoptionen	-0,0	-14,1	-82,5	-96,6	-59,6
Zinsbezogene Derivate insgesamt	5,2	67,6	90,0	162,8	209,6
Währungsbezogene Derivate mit positiven Marktwerten					
davon Devisentermingeschäfte	20,2	-	-	20,2	6,2
davon Cross Currency Swaps	5,4	7,7	15,9	29,0	26,6
Währungsbezogene Derivate mit negativen Marktwerten					
davon Devisentermingeschäfte	-25,4	-	-	-25,4	-116,4
davon Cross Currency Swaps	-29,2	-648,8	-237,2	-915,2	-890,6
Währungsbezogene Derivate insgesamt	-29,0	-641,1	-221,3	-891,4	-974,2
Insgesamt	-23,8	-573,5	-131,3	-728,6	-764,6

56 Restlaufzeitengliederung nicht-derivativer Finanzinstrumente

Der Ausweis in den Restlaufzeitbändern erfolgte auf der Basis vertraglicher, undiskontierter und künftiger Zahlungsströme (Zins- und Tilgungsströme). ① ②

① 31.12.2015 (Mio €)

	Täglich fällig		Restlaufzeiten				Insgesamt
	bis 3 Monate	von 3 Monaten bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit		
Forderungen an Kreditinstitute	1.037,3	79,5	–	–	–	–	1.116,8
Forderungen an Kunden	1.087,1	1.362,5	3.677,1	14.451,4	4.986,2	–	25.564,3
Finanzanlagen	–	0,4	154,1	176,5	–	40,6	371,6
Sonstige Aktiva	27,0	–	–	–	–	–	27,0
Aktiva insgesamt	2.151,5	1.442,3	3.831,2	14.627,9	4.986,2	40,6	27.079,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	193,9	34,8	263,3	1.217,5	846,4	–	2.555,9
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	715,6	273,1	441,8	2.518,9	4.832,3	–	8.781,7
Verbriefte Verbindlichkeiten	–	1.064,8	1.989,7	9.675,7	1.126,3	–	13.856,5
Nachrangige Verbindlichkeiten	–	84,7	27,6	463,3	230,3	–	805,9
Sonstige Passiva	23,9	–	–	–	–	–	23,9
Passiva insgesamt	933,4	1.457,5	2.722,4	13.875,4	7.035,2	–	26.023,9
Finanzgarantien	–	4,1	37,0	228,0	74,8	–	343,9
Kreditzusagen	–	18,8	57,9	371,0	1.149,4	–	1.597,1

② 31.12.2014 (Mio €)

	Täglich fällig		Restlaufzeiten				Insgesamt
	bis 3 Monate	von 3 Monaten bis 1 Jahr	von 1 Jahr bis 5 Jahre	über 5 Jahre	unbestimmte Laufzeit		
Forderungen an Kreditinstitute	596,8	894,8	–	–	–	–	1.491,6
Forderungen an Kunden	998,3	1.660,5	3.799,3	13.882,0	4.370,0	–	24.710,1
Finanzanlagen	–	87,5	69,4	127,8	–	43,7	328,4
Sonstige Aktiva	61,5	–	–	–	–	–	61,5
Aktiva insgesamt	1.656,6	2.642,8	3.868,7	14.009,8	4.370,0	43,7	26.591,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	162,4	467,9	264,2	1.424,2	1.045,3	–	3.364,0
Verbindlichkeiten gegenüber Kunden	551,1	145,3	127,7	2.789,8	4.646,9	–	8.260,8
Verbriefte Verbindlichkeiten	–	756,8	2.252,3	8.107,9	750,8	–	11.867,8
Nachrangige Verbindlichkeiten	–	8,0	82,2	374,5	166,1	–	630,8
Sonstige Passiva	114,6	–	–	–	–	–	114,6
Passiva insgesamt	828,1	1.378,0	2.726,4	12.696,4	6.609,1	–	24.238,0
Finanzgarantien	–	–	1,2	159,0	108,7	–	268,9
Kreditzusagen	–	16,7	35,3	526,6	1.125,6	–	1.704,2

57 Steuerung des Eigenkapitals

Zielgröße der Eigenkapitalsteuerung der DVB ist das nach den Vorschriften der Capital Requirements Regulation (CRR) ermittelte Kapital. Ziel der Steuerung ist dabei, über die Stärkung der Eigenmittel weitere gewinnträchtige Wachstumspotenziale im internationalen Transport Finance zu heben und die regulatorischen Anforderungen an die Höhe des Eigenkapitals jederzeit zu erfüllen.

Die aufsichtsrechtlichen Eigenmittel der DVB werden nach den Vorschriften der CRR ermittelt. Gemäß Artikel 92 CRR ist der Konzern verpflichtet, im Interesse der Erfüllung seiner Verpflichtungen gegenüber seinen Kunden eine angemessene Eigenmittelausstattung zu gewährleisten. Ferner verpflichtet der Grundsatz zur Solvabilität Institute, ihre Adressenausfallrisiken sowie ihre Marktrisiken zu quantifizieren und mit Eigenmitteln zu unterlegen.

Die Ermittlung der Eigenmittel erfolgt auf Basis des aufsichtsrechtlichen IFRS-Konsolidierungskreises. Die Eigenmittel setzen sich aus dem harten und zusätzlichen Kernkapital sowie dem Ergänzungskapital zusammen. Im Vergleich zum bilanziellen Eigenkapital, welches nach den Bestimmungen der IFRS ermittelt wurde, werden in die aufsichtsrechtlichen Eigenmittel auch die nachrangigen Verbindlichkeiten einbezogen. Die Kapitalrendite wird als Quotient aus Konzernergebnis (nach Steuern) und Bilanzsumme berechnet. Zum 31. Dezember 2015 betrug sie 0,17 %.

Die bankaufsichtsrechtlichen Eigenmittelanforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 (CRR) wurden im Berichtsjahr jederzeit eingehalten.

Die Zusammensetzung der aufsichtsrechtlichen Eigenmittel nach Artikel 25 bis 91 CRR ergab sich zum Abschlusstag wie folgt: ①

58 Nachrangige Vermögenswerte

Während des Geschäftsjahres bestanden keine nachrangigen Vermögenswerte in wesentlichem Umfang.

① Entwicklung der Eigenmittel nach CRR (Mio €)

	31.12.2015	31.12.2014	%
Eingezahltes Kapital	118,7	118,8	-0,1
Kapitalrücklage und sonstige anrechenbare Rücklagen	1.231,0	1.327,3	-7,3
Abzugspositionen vom Harten Kernkapital	-385,2	-472,8	-18,5
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Harte Kernkapital	182,8	248,7	-26,5
Hartes Kernkapital (CET1)	1.147,3	1.222,0	-6,1
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Zusätzliche Kernkapital	-130,7	-160,0	-18,3
Übertrag des Fehlbetrages auf das Harte Kernkapital	130,7	160,0	-18,3
Zusätzliches Kernkapital (AT1)	0,0	0,0	0,0
Nachrangige Verbindlichkeiten	481,5	270,0	78,3
Übergangsbestimmungen in Bezug auf das Ergänzungskapital	-49,5	-83,4	-40,6
Ergänzungskapital (T2)	432,0	186,6	-
Eigenmittel nach CRR ①	1.579,3	1.408,6	12,1

1) Unter Berücksichtigung der Rücklagen- und Reservendotierungen aus dem Jahresüberschuss

59 Angaben zu Schiffspfandbriefen nach § 28 Pfandbriefgesetz (PfandBG)

Angaben nach § 28 Abs. 1 Nr. 1, 3, 8 und 9 PfandBG (Mio €)

	31.12.2015			31.12.2014		
	Nennwert	Barwert	Risiko- Barwert ¹⁾	Nennwert	Barwert	Risiko- Barwert ¹⁾
Zu deckende Verbindlichkeiten	790,9	809,7	802,6	486,2	498,2	488,6
davon Schiffspfandbriefe	790,9	809,7	802,6	486,2	498,2	488,6
davon Derivate	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anteil festverzinslicher Pfandbriefe an Verbindlichkeiten (%)	18,3	–	–	35,0	–	–
Deckungswerte	1.211,4	1.300,4	1.110,8	1.348,9	1.485,6	1.365,2
davon Schiffsfinanzierungen	1.116,4	1.204,7	1.015,1	1.128,9	1.230,5	1.118,8
davon weitere Deckungswerte (§ 26 Abs. 1 Nr. 3 und 4 PfandBG)	95,0	95,7	95,7	220,0	255,1	246,4
davon Werte oberhalb der 10 %-Grenze in § 26 Abs. 1 Nr. 3	0,0	–	–	0,0	–	–
davon Werte oberhalb der 20 %-Grenze in § 26 Abs. 1 Nr. 4	0,0	–	–	0,0	–	–
davon Derivate	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anteil festverzinslicher Deckungswerte (%)	15,7	–	–	22,8	–	–
Überdeckung	420,4	490,7	308,2	862,7	987,5	876,7
Überdeckung der Verbindlichkeiten (%)	53,2	60,6	38,4	177,5	198,2	179,4

1) Risikobarwerte wurden nach dem dynamischen Verfahren ermittelt.

Laufzeitenstruktur des Pfandbriefumlaufs (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 PfandBG)

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu sechs Monaten	70,9	200,0	–64,6
Mehr als sechs und bis zu zwölf Monaten	0,0	0,0	–
Mehr als zwölf und bis zu 18 Monaten	20,0	66,2	–69,8
Mehr als 18 Monate und bis zu zwei Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als zwei und bis zu drei Jahren	125,0	20,0	–
Mehr als drei und bis zu vier Jahren	75,0	125,0	–40,0
Mehr als vier und bis zu fünf Jahren	500,0	75,0	–
Mehr als fünf und bis zu zehn Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als zehn Jahre	0,0	0,0	–
Insgesamt	790,9	486,2	62,7

Zinsbindungsfristen der Deckungswerte (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 PfandBG)¹⁾

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu sechs Monaten	113,0	139,2	–18,8
Mehr als sechs und bis zu zwölf Monaten	120,3	78,6	53,1
Mehr als zwölf und bis zu 18 Monaten	95,1	132,8	–28,4
Mehr als 18 Monate und bis zu zwei Jahren	183,0	97,2	88,2
Mehr als zwei und bis zu drei Jahren	225,4	262,0	–14,0
Mehr als drei und bis zu vier Jahren	261,3	276,8	–5,6
Mehr als vier und bis zu fünf Jahren	99,2	184,0	–46,1
Mehr als fünf und bis zu zehn Jahren	114,1	153,3	–25,6
Mehr als zehn Jahre	0,0	25,0	–
Insgesamt	1.211,4	1.348,9	–10,2

1) Variabel verzinsliche Darlehen sind gemäß einer Empfehlung der Transparenz-Initiative des vdp (Verband deutscher Pfandbriefbanken e. V.) nach Margenbindungsfristen den Laufzeitbändern zugeordnet.

Sonstige Erläuterungen

233

**Größenklassen der Deckungswerte
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 1a PfandBG)**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu 500 Tsd €	0,0	0,0	–
Mehr als 500 Tsd €			
und bis zu 5 Mio €	20,5	33,4	–38,6
Mehr als 5 Mio €	1.095,9	1.095,5	–
Insgesamt	1.116,4	1.128,9	–1,1

**Fremdwährungen
 (§ 28 Abs. 1 Nr. 10 PfandBG)¹⁾**

Risikobarwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Euro	–652,9	–170,4	–
Norwegische Krone	0,0	13,7	–
US-Dollar	961,1	1.033,3	–7,0
Insgesamt	308,2	876,7	–64,8

1) Die Angaben zur Währung Euro erfolgen aus Gründen der Vollständigkeit.

**Registerland der beliebten Seeschiffe
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 1b PfandBG)**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bahamas	21,3	0,0	–
Deutschland	48,9	30,0	63,0
Gibraltar	32,1	32,7	–1,8
Griechenland	125,8	10,2	–
Großbritannien	21,8	42,8	–49,1
Kroatien	18,5	0,0	–
Liberia	170,9	168,0	1,7
Malta	289,2	300,7	–3,8
Marshallinseln	327,1	451,5	–27,6
Niederlande	23,4	0,0	–
Norwegen	24,1	66,4	–63,7
Zypern	13,3	26,6	–50,0
Insgesamt	1.116,4	1.128,9	–1,1

An beiden Stichtagen waren keine Binnenschiffe oder Schiffsbauwerke (im Bau befindlichen Schiffe) beliebt.

**Weitere Deckungswerte nach Ländern
 (§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 6 PfandBG)¹⁾**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014
Deutschland	95,0	20,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 2	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 3	95,0	20,0
davon gedeckte Schuldverschreibungen	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 4	0,0	0,0
Frankreich	0,0	150,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 2	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 3	0,0	150,0
davon gedeckte Schuldverschreibungen	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 4	0,0	0,0
Niederlande	0,0	50,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 2	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 3	0,0	50,0
davon gedeckte Schuldverschreibungen	0,0	0,0
davon Werte nach § 26 Abs. 1 Nr. 4	0,0	0,0
Insgesamt	95,0	220,0

1) Schuldverschreibungen im Sinne des Artikels 129 der Verordnung 575/2013 der EU.

**Rückständige Leistungen auf Forderungen
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 2 PfandBG)**

An beiden Stichtagen gab es keine mindestens 90 Tage rückständigen Leistungen aus Deckungswerten.

**Zwangsversteigerungen und Übernahmen durch die Bank
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 3a und b PfandBG)**

Anzahl	31.12.2015	31.12.2014	%
Zwangsversteigerungen	0	0	–
Übernahmen durch die Bank	0	0	–

An beiden Stichtagen waren weder Übernahmen durch die Bank durchgeführt noch waren Zwangsversteigerungen anhängig oder durchgeführt.

Rückstände auf die von Darlehensschuldern zu entrichtenden Zinsen (§ 28 Abs. 4 Nr. 3c PfandBG)

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Zinsrückstände	0,0	0,0	–

An beiden Stichtagen bestanden keine Rückstände auf zu entrichtende Zinsen.

60 Angaben zu Flugzeugpfandbriefen nach § 28 Pfandbriefgesetz (PfandBG)

Angaben nach § 28 Abs. 1 Nr. 1, 3, 8 und Nr. 9 PfandBG (Mio €)

	31.12.2015			31.12.2014		
	Nennwert	Barwert	Risiko-Barwert ¹⁾	Nennwert	Barwert	Risiko-Barwert ¹⁾
Zu deckende Verbindlichkeiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Flugzeugpfandbriefe	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Derivate	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anteil festverzinslicher Pfandbriefe an Verbindlichkeiten (%)	n/a	–	–	n/a	–	–
Deckungswerte	667,6	731,8	602,4	926,5	1.025,9	913,8
davon Flugzeugfinanzierungen	667,6	731,8	602,4	926,5	1.025,9	913,8
davon weitere Deckungswerte (§ 26f Abs. 1 Nr. 3 und 4 PfandBG)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Werte oberhalb der 10 %-Grenze in § 26f Abs. 1 Nr. 3	0,0	–	–	0,0	–	–
davon Werte oberhalb der 20 %-Grenze in § 26f Abs. 1 Nr. 4	0,0	–	–	0,0	–	–
davon Derivate	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Anteil festverzinslicher Deckungswerte (%)	66,3	–	–	65,7	–	–
Überdeckung	667,6	731,8	602,4	926,5	1.025,9	913,8

1) Risikobarwerte wurden nach dem dynamischen Verfahren ermittelt.

Laufzeitenstruktur des Pfandbriefumlaufs (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 PfandBG)

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu sechs Monaten	0,0	0,0	–
Mehr als sechs und bis zu zwölf Monaten	0,0	0,0	–
Mehr als zwölf und bis zu 18 Monaten	0,0	0,0	–
Mehr als 18 Monate und bis zu zwei Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als zwei und bis zu drei Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als drei und bis zu vier Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als vier und bis zu fünf Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als fünf und bis zu zehn Jahren	0,0	0,0	–
Mehr als zehn Jahre	0,0	0,0	–
Insgesamt	0,0	0,0	–

Zinsbindungsfristen der Deckungswerte (§ 28 Abs. 1 Nr. 2 PfandBG)¹⁾

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu sechs Monaten	52,4	64,5	–18,8
Mehr als sechs und bis zu zwölf Monaten	64,1	80,3	–20,2
Mehr als zwölf und bis zu 18 Monaten	53,8	57,4	–6,3
Mehr als 18 Monate und bis zu zwei Jahren	41,8	68,0	–38,5
Mehr als zwei und bis zu drei Jahren	129,9	156,5	–17,0
Mehr als drei und bis zu vier Jahren	127,6	134,7	–5,3
Mehr als vier und bis zu fünf Jahren	72,9	140,1	–48,0
Mehr als fünf und bis zu zehn Jahren	125,1	198,3	–36,9
Mehr als zehn Jahre	0,0	26,7	–
Insgesamt	667,6	926,5	–27,9

1) Variabel verzinsliche Darlehen sind gemäß einer Empfehlung der Transparenz-Initiative des vdp (Verband deutscher Pfandbriefbanken e. V.) nach Margenbindungsfristen den Laufzeitbändern zugeordnet.

Sonstige Erläuterungen

235

**Größenklassen der Deckungswerte
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 1a PfandBG)**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Bis zu 500 Tsd €	0,0	0,0	–
Mehr als 500 Tsd €			
und bis zu 5 Mio €	9,1	10,3	–11,7
Mehr als 5 Mio €	658,5	916,2	–28,1
Insgesamt	667,6	926,5	–27,9

**Fremdwährungen
 (§ 28 Abs. 1 Nr. 10 PfandBG)¹⁾**

Risikobarwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Euro	0,0	8,8	–
US-Dollar	602,4	905,0	–33,4
Insgesamt	602,4	913,8	–34,1

1) Die Angaben zur Währung Euro erfolgen aus Gründen der Vollständigkeit.

**Registerland der beliehenen Flugzeuge
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 1c PfandBG)**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Dänemark	17,3	26,1	–33,7
Deutschland	0,0	18,4	–
Frankreich	69,3	98,4	–29,6
Großbritannien	98,8	105,2	–6,1
Irland	0,0	19,8	–
Niederlande	29,5	51,2	–42,4
Norwegen	38,9	38,2	1,8
Schweiz	12,5	12,5	–
USA	401,3	556,8	–27,9
Insgesamt	667,6	926,5	–27,9

**Weitere Deckungswerte nach Ländern
 (§ 28 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 6 PfandBG)^{1) 2)}**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014
Deutschland	0,0	0,0
davon Werte nach § 26f Abs. 1 Nr. 2	0,0	0,0
davon Werte nach § 26f Abs. 1 Nr. 3	0,0	0,0
davon gedeckte Schuldverschreibungen	0,0	0,0
davon Werte nach § 26f Abs. 1 Nr. 4	0,0	0,0
Insgesamt	0,0	0,0

1) Schuldverschreibungen im Sinne des Artikels 129 der Verordnung 575/2013 der EU.

2) An beiden Stichtagen waren keine weiteren Deckungswerte nach § 26f PfandBG im Deckungsstock registriert.

**Rückständige Leistungen auf Forderungen
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 2 PfandBG)**

An beiden Stichtagen gab es keine mindestens 90 Tage rückständigen Leistungen aus Deckungswerten.

**Zwangsversteigerungen und Übernahmen durch die Bank
 (§ 28 Abs. 4 Nr. 3a und b PfandBG)**

Anzahl	31.12.2015	31.12.2014	%
Zwangsversteigerungen	0	0	–
Übernahmen durch die Bank	0	0	–

An beiden Stichtagen waren weder Übernahmen durch die Bank durchgeführt noch waren Zwangsversteigerungen anhängig oder durchgeführt.

**Rückstände auf die von Darlehensschuldern zu
 entrichtenden Zinsen (§ 28 Abs. 4 Nr. 3c PfandBG)**

Nennwerte (Mio €)	31.12.2015	31.12.2014	%
Zinsrückstände	0,0	0,0	–

An beiden Stichtagen bestanden keine Rückstände auf zu entrichtende Zinsen.

61 Anteilsbesitzliste

Gemäß § 313 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2015 (€)	Anteil am Kapital (%)	Jahresergebnis	Eigenkapital
DVB Bank SE, Frankfurt am Main		–	–
I. Tochterunternehmen			
DVB Bank America N.V. ¹⁾ , Willemstad, Curaçao	100	20.014.921	232.913.269
American Flirtation N.V., Willemstad, Curaçao	100	–	4)
DVB Container Finance America LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
DVB Investment Management N.V., Willemstad, Curaçao	100	–	4)
Shipping Capital Antilles N.V., Willemstad, Curaçao	100	–	4)
AER Holding N.V., Willemstad, Curaçao	100	–	4)
Netherlands Shipmortgage Corporation Ltd, Hamilton, Bermuda	100	–	4)
TEU Management Company N.V., Willemstad, Curaçao	100	–	4)
DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd ¹⁾ , Singapur	100	41.100.290	427.135.327
DVB Aviation Finance Asia Pte Ltd, Singapur	100	1.005.431	1.071.029
Ibon Leasing Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Lexi Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
DVB Holding GmbH ²⁾³⁾ , Frankfurt am Main	100	0	13.000.000
DVB Objektgesellschaft Geschäftsführungs GmbH, Frankfurt am Main	100	–180	22.780
DVB Holding (US) Inc. ¹⁾ , Greenwich, USA	100	–267.784	1.685.262
DVB Capital Markets LLC, New York, USA	100	448.175	8.869.403
DVB Service (US) LLC, New York, USA	100	–	4)
DVB Transport (US) LLC, New York, USA	100	1.282.564	3.380.277
DVB Invest (Suisse) AG, Zürich, Schweiz	100	–16.119	189.858
DVB Transport Finance Ltd, London, Großbritannien	100	–1.978.705	39.524.751
Hollandse Scheepshypotheekbank N.V., Rotterdam, Niederlande	100	–249	706.989
ITF International Transport Finance Suisse AG, Zürich, Schweiz	100	–8.440.991	41.260.018
LogPay Financial Services GmbH ²⁾³⁾ , Eschborn	100	0	3.750.000
LogPay Fuel Spain S.L.U., Barcelona, Spanien	100	–	4)
LogPay Transport Services GmbH, Eschborn	75	0	550.000
LogPay Fuel Italia S.R.L., Bolzan, Italien	100	8.163	18.163
LogPay Mobility Services GmbH, Eschborn	100	–	4)
Nedship Shipping B.V., Shiphof, Niederlande	100	6.228.711	1.349.599

1) Das Jahresergebnis wurde phasengleich an die DVB Bank SE ausgeschüttet.

2) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DVB Bank SE.

3) Die Gesellschaft hat von den Offenlegungserleichterungen nach § 264 Abs. 1 HGB Gebrauch gemacht.

4) Auf die Angabe wurde wegen Unwesentlichkeit (IAS 8.8) verzichtet.

5) Das Jahresergebnis ist im übergeordneten Teilkonzern berücksichtigt.

Sonstige Erläuterungen

237

	Anteil an variablen Rückflüssen (%)	Jahres- ergebnis	Eigen- kapital
Gemäß § 313 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2015 (€)			
In den Konsolidierungskreis der DVB Bank SE wurden darüber hinaus folgende strukturierte Unternehmen (structured entities) einbezogen, bei denen die DVB Bank SE Beherrschung im Sinne des IFRS 10 ausüben kann:			
Agder Ocean II, Oslo, Norwegen	100	–	4)
Agder Ocean III, Oslo, Norwegen	100	–	4)
Agder Ocean Shipping KS (I), Oslo, Norwegen	100	–	4)
Aquila Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	–5.472.100	–20.512.937
Autobahn 2003 Holdings LLC, Wilmington, USA	100	–	4)
Braveheart Shipping Holdco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Braveheart Shipping Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Ivanhoe Shipping Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Waverley Shipping Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Drem Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Leith Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Ocean Giant LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Container Investment Fund I LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Capital Lease Ltd, Hongkong, China	100	–	4)
Green Eagle Investments N.V., Willemstad, Curaçao	>50	–	4)
Terra Marris I LLC, Majuro, Marshallinseln	100	616	22.094
Container Investment Fund II LLC, Majuro, Marshallinseln	>50	–	4)
Dalian Deepwater Developer Ltd, St. Helier, Jersey	100	–	4)
Deucalion Capital I (UK) Ltd, London, Großbritannien	100	919.310	13.018.382
Deucalion Engine Leasing (Ireland) Ltd, Dublin, Irland	90	–	5)
Deucalion Capital II (UK) Ltd, London, Großbritannien	100	–70.264	131.996
Shark Aircraft Leasing (Ireland) Ltd, Dublin, Irland	100	–	5)
Tigers Aircraft Leasing (UK) Ltd, London, Großbritannien	100	–	5)
Deucalion Capital II Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Bluebell Aircraft Leasing Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Buzzard Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	–	4)
Deucalion Capital II (Malta) Ltd, Valetta, Malta	60	–145.591	–3.358.288
Falcon Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	–	4)
Deucalion Capital VI Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Bonham Aircraft Leasing Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	431.571	–1.947.208
Finch Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	10.910	25.726
Hawk Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	5.139	8.368
Hibiscus Aircraft Leasing Ltd, Floriana, Malta	100	–3.208.325	–3.862.042
Puffin Aircraft Leasing Ltd, Dublin, Irland	100	–21.893	–81.383
Sinaloa Aircraft Leasing Ltd, Floriana, Malta	100	–1.478.694	–1.508.865
Deucalion Capital VII Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Wasps Aircraft Leasing (Ireland) Ltd, Dublin, Irland	100	–	4)
Deucalion Capital VIII Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Lantana Aircraft Leasing Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Deucalion Capital XI Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Eagle Aircraft Leasing Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)

Gemäß § 313 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2015 (€)	Anteil an variablen Rückflüssen (%)	Jahres- ergebnis	Eigen- kapital
Deucalion Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	4)
Bulls Aircraft Leasing (Malta) Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Chiefs Aircraft Holding (Malta) Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
DCAL Aircraft Malta Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Highlanders Aircraft Leasing (IRL) Ltd, Dublin, Irland	100	187.338	6.096
MD Aviation Capital Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 1 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 2 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 3 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 4 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 5 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 6 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 7 (Ireland) Ltd, Dublin, Irland	100	–	4)
MDAC 8 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 9 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC 11 Pte Ltd, Singapur	100	–	4)
MDAC Malta Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Nomac Aircraft Leasing (Ireland) Ltd, Dublin, Irland	100	–	4)
Stormers Aircraft Leasing (Malta) Ltd, Floriana, Malta	100	–	4)
Glencoe Shipping Holdco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Glen Campbell Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Hudson Services LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
KV MSN 27602 Aircraft Ltd, Dublin Irland	100	–	4)
Maple Leaf Shipping Holdco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Asgard Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Bathgate Trading Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Berwick Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Clementine Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Cruise Ship Investco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Elli LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Linton Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Loki LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Odin LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Philip Trading Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Shamrock Trading Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Stani Trading Opco LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
Thor LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	4)
MS "Mumbai Trader" GmbH & Co. KG, Bremen	100	–	4)
NFC Shipping Fund II LLC, Majuro, Marshallinseln	80	–	4)
Gandari Shipping Pte Ltd, Singapur	100	–32.863	–12.294.762

Sonstige Erläuterungen

239

	Anteil an variablen Rückflüssen (%)	Jahres- ergebnis	Eigen- kapital
Gemäß § 313 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2015 (€)			
NFC Shipping Fund C LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Bukit Merah Shipping Pte Ltd, Singapur	100	43.326	220.269
Calidris Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	357.274	7.185.955
Mount Kaba Shipping LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Mount Kinabalu LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–392.089	1.140.250
Mount Mulu LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–399.107	2.047.863
Mount Pleasant Shipping Pte Ltd, Singapur	100	1.156.255	5.694.153
Mount Rinjani Shipping Pte Ltd, Singapur	100	51.654	6.732.724
Mount Santubong LLC, Majuro, Marshallinseln	100	1.218.650	6.236.617
NFC Labuan Shipleasing I Ltd, Labuan, Malaysia	100	–5.474.454	2.579.969
Taigetos Funding LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Taigetos II LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Taigetos III LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Wadi Funding LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Wadi Woraya I LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Wadi Woraya III LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Ocean Container II, Oslo, Norwegen	100	–	⁴⁾
SIIM Fund I (Shipping and Intermodal Investment Management Fund I) LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
S1 Offshore Pte Ltd, Singapur	100	–	⁴⁾
S2 Shipping and Offshore Pte Ltd, Singapur	100	2.065.024	25.093.851
Scheepvaartmaatschappij Ewout B.V., Rotterdam, Niederlande	100	–	⁴⁾
SIIM Fund II (Shipping and Intermodal Investment Management Fund II) LLC, Majuro, Marshallinseln	100	–	⁴⁾
Stephenson Capital Ltd, George Town, Kaimaninseln	100	–	⁴⁾
DUNAVAGON s.r.o., Dunajska Streda, Slowakei	100	–	⁵⁾
DV01 Szarazfoldi Jarmukolcsonzo rt, Aporka, Ungarn	100	–	⁵⁾
SRF I Ltd, Floriana, Malta	100	–351.349	–456.309
SRF II Ltd, Floriana, Malta	100	–	⁴⁾
SRF III Ltd, Floriana, Malta	100	–	⁴⁾

1) Das Jahresergebnis wurde phasengleich an die DVB Bank SE ausgeschüttet.

2) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DVB Bank SE.

3) Die Gesellschaft hat von den Offenlegungserleichterungen nach § 264 Abs. 1 HGB Gebrauch gemacht.

4) Auf die Angabe wurde wegen Unwesentlichkeit (IAS 8.8) verzichtet.

5) Das Jahresergebnis ist im übergeordneten Teilkonzern berücksichtigt.

	Anteil an variablen Rückflüssen (%)	Jahres- ergebnis	Eigen- kapital
Gemäß § 313 Abs. 2 HGB zum 31. Dezember 2015 (€)			
II. At Equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
AerCap Partners I Ltd, Shannon, Irland	50	-6.412.949	-8.893.831
AerCap Partners II Ltd, Shannon, Irland	50	-178.408	-2.451.198
Capital Equipment Management Holding GmbH, Hamburg	50	–	⁴⁾
D8 Product Tankers I LLC, Majuro, Marshallinseln	50	–	⁴⁾
D8 Product Tankers Investments LLC, Majuro, Marshallinseln	50	–	⁴⁾
Deucalion MC Engine Leasing Ltd, Dublin, Irland	50	700.333	8.625.337
First BD Feederships Shipping Ltd, St. John's, Antigua/Barbuda	50	–	⁴⁾
Herakleitos 3050 LLC, Majuro, Marshallinseln	50	–	⁴⁾
Intermodal Investment Fund IV LLC, Majuro, Marshallinseln	50	1.854.676	20.168.059
Intermodal Investment Fund VIII LLC, Majuro, Marshallinseln	50	–	⁴⁾
MS Oceana Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	50	-594.949	7.040.946
MS Octavia Schifffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG, Hamburg	50	-1.063.326	5.694.578
TAG ASSET Management LLC, Majuro, Marshallinseln	50	–	⁴⁾
III. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen			
8F Leasing S.A., Contern, Luxemburg	22	–	⁴⁾
Aer Lucht Ltd, Dublin, Irland	47	–	⁴⁾
A330 Parts Ltd, Newark, USA	20	–	⁴⁾
Artemis Gas 1 Shipping Inc., Piräus, Griechenland	20	–	⁴⁾
Epic Pantheon International Gas Shipping Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln	15	–	⁴⁾
Global Offshore Services B.V., Amsterdam, Niederlande	32	–	⁴⁾
Gram Car Carriers Holdings Pte Ltd, Singapur	8	–	⁴⁾
KCM Bulkers Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln	49	–	⁴⁾
KOTANI JV CO. B.V., Amsterdam, Niederlande	48	–	⁴⁾
Modex Holding Ltd (BVI), Tortola, Britische Jungferninseln	26	–	⁴⁾
MON A300 Leasing Ltd, George Town, Kaimaninseln	20	1.449.588	68.671
MON Engine Parts Inc., Newark, USA	20	275.733	3.182.340
Mount Faber KS, Oslo, Norwegen	49	–	⁴⁾
MSEA Aframax Holdings LLC, Majuro, Marshallinseln	48	–	⁴⁾
SRF Railcar Leasing Ltd, Cashel, Irland	49	1.110.916	35.532.520
TES Holdings Ltd, Bridgend, Wales, Großbritannien	40	–	⁴⁾
Touax Rail Finance 3 Ltd, Clonee, Irland	26	–	⁴⁾
IV. Assoziierte Unternehmen, keine at-Equity-Bewertung			
Aviateur Capital Ltd, Dublin, Irland	20	–	⁴⁾
Box Topco AS, Oslo, Norwegen	13	–	⁴⁾
Danae Gas Shipping Inc., Piräus, Griechenland	5	–	⁴⁾
DVL Deutsche Verkehrs-Leasing GmbH, Eschborn	39	-3.330	2.553.949
Mandarin Containers Ltd, Tortola, Britische Jungferninseln	16	–	⁴⁾

1) Das Jahresergebnis wurde phasengleich an die DVB Bank SE ausgeschüttet.

2) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der DVB Bank SE.

3) Die Gesellschaft hat von den Offenlegungserleichterungen nach § 264 Abs. 1 HGB Gebrauch gemacht.

4) Auf die Angabe wurde wegen Unwesentlichkeit (IAS 8.8) verzichtet.

5) Das Jahresergebnis ist im übergeordneten Teilkonzern berücksichtigt.

62 Angaben zu strukturierten Unternehmen

Im Rahmen der Transaktionen im Bereich Investment Management entstehen durch die Finanzierung von Transportmitteln (Flugzeuge, Schiffe, Container und Schienenfahrzeuge) geschlossene Fonds, die nach IFRS 12 unter die Definition von strukturierten Unternehmen fallen. Auf Grundlage der Prinzipal-Agenten-Beziehung zwischen der DVB und den Dachfonds, in der die DVB die Tätigkeiten steuern sowie die variablen Rückflüsse maßgeblich beeinflussen kann, kam die DVB zu dem Schluss, dass es sich um vom Konzern beherrschte strukturierte Unternehmen handelt, die nach IFRS 10 vollkonsolidiert werden (siehe hierzu auch Note 1.4.1 Konsolidierungskreis).

Hierbei stellt die DVB diversen Dachfonds Nachrangdarlehen zur Verfügung. Zum einen werden diese Mittel der Dachfonds in vollkonsolidierte Leasingobjektgesellschaften investiert. Diese Gesellschaften finanzieren mit den erhaltenen Nachrangdarlehen Flugzeuge, Schiffe, Schiffscontainer oder Schienenfahrzeuge und treten mit diesen als Leasinggeber sowohl in Operating-Lease als auch in Finanzierungsleasing-Verhältnissen auf. Zum anderen werden die Mittel der vollkonsolidierten Dachfonds in Form von Nachrangdarlehen an nicht konsolidierte, strukturierte Unternehmen zur Verfügung gestellt, die mangels Beherrschung nicht mit in den Konsolidierungskreis einbezogen werden.

Ferner beteiligen sich die vollkonsolidierten Dachfonds, zusammen mit weiteren Investoren, in Form von Eigenkapital an anderen Unternehmen, die ausschließlich geschäftliche Aktivitäten wie die Finanzierung von Flugzeugen, Flugzeugteilen, Schiffen, Schiffscontainern und Schienenfahrzeugen verfolgen. Dabei treten die anderen Unternehmen sowohl als Leasinggeber aber auch als Betreiber der Vermögenswerte auf.

Zum 31. Dezember 2015 wurden Nachrangdarlehen in Höhe von 459,5 Mio € (Vorjahr: 501,1 Mio €) an diese vollkonsolidierten Fonds gegeben. Die vollkonsolidierten Leasingobjektgesellschaften haben zum Stichtag Sachanlagen in Höhe von 216,3 Mio € (Vorjahr: 929,9 Mio €) sowie 80,8 Mio € Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen (Vorjahr: 127,1 Mio €).

Zudem entfallen folgende Vermögenswerte und Schulden des DVB Bank Konzerns auf nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen:

Mio €	2015	2014	%
Forderungen an Kunden	164,6	102,8	60,1
Anteile an nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen	240,0	184,8	29,9
Vermögenswerte	404,6	287,6	40,7

Das maximale Verlustrisiko besteht aus den bilanziellen Vermögenswerten, den nicht gezogenen Anteilen von Kreditzusagen sowie den Garantien gegenüber nicht konsolidierten Unternehmen ohne Berücksichtigung von Sicherheiten oder Hedging-Maßnahmen.

Zum 31. Dezember 2015 hat der DVB Bank Konzern ein maximales Verlustrisiko gegenüber nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen in Höhe von 404,6 Mio € (Vorjahr: 287,6 Mio €). Innerhalb des Gesamtergebnisses des DVB Bank Konzerns entfallen im Geschäftsjahr 2015 auf nicht konsolidierte, strukturierte Unternehmen:

Mio €	2015	2014	%
Zinsüberschuss			
nach Risikovorsorge	0,0	-0,8	-
Ergebnis aus at Equity bewerteten Unternehmen	6,4	14,3	-55,2
Ergebnis aus Finanzanlagen	-4,0	0,0	-
Konzernergebnis	2,4	13,5	-82,2
Rücklage aus Cashflow-Hedges	-0,3	-0,5	-40,0
Rücklage aus Währungsumrechnung	-4,8	0,0	-
Neubewertung von AfS-Finanzinstrumenten	-0,5	0,0	-
Nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Gewinne und Verluste, die in späteren Perioden ergebniswirksam werden	-5,6	-0,5	-
Gesamtergebnis Konzern	-3,2	13,0	-

Im Rahmen vollkonsolidierter strukturierter Unternehmen hält die DVB ausgewählte Schiffe sowie ein Flugzeug aus notleidenden Krediten auf der Konzernbilanz. Zum 31. Dezember 2015 belief sich der Buchwert dieser Vermögenswerte auf 169,1 Mio € (Vorjahr: 146,6 Mio €).

63 Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und andere Verpflichtungen

Mio €	2015	2014	%
Finanzgarantien und Bürgschaften	343,9	268,9	27,9
Eventualverpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen	1.597,1	1.704,2	-6,3
Andere Verpflichtungen	21,4	23,9	-10,5
davon bis in einem Jahr	6,7	6,8	-1,5
davon länger als ein Jahr, bis zu fünf Jahren	14,5	16,1	-9,9
davon länger als fünf Jahre	0,2	1,0	-80,0
Insgesamt	1.962,4	1.997,0	-1,7

Die Angabe der Finanzgarantien erfolgt mit ihrem Nominalwert. Unter den anderen Verpflichtungen werden die künftigen Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Mietverträgen und Kfz-Leasingverträgen (Operating Leasing) ausgewiesen.

64 Durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt entwickelt:

Mitarbeiter	2015	2014	%
Weibliche Arbeitnehmer	241	233	3,4
Männliche Arbeitnehmer	353	351	0,6
Insgesamt	594	584	1,7

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl wird inklusive der Mitarbeiter in der Elternzeit und der aushilfsweise Beschäftigten, jedoch ohne Auszubildende und Mitarbeiter in der Passivphase der Altersteilzeit ermittelt.

65 Angaben über Geschäftsbeziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

65.1 Bezüge und Aktienbestand von Vorstand und Aufsichtsrat



Im Vergütungskapitel des Konzernlageberichts werden die rechtlichen Grundzüge des Vergütungssystems der DVB dargestellt (Seite 83–85) und im Corporate Governance-Bericht werden die Vorstands- sowie die Aufsichtsratsvergütungen detailliert aufgeschlüsselt und erläutert (Seite 24–26).

Für Bezüge von Vorstand, früherer Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen und Aufsichtsrat wurden im Berichtsjahr folgende Beträge aufgewendet:

Tsd €	2015	2014	%
Vorstand	3.106,0	3.370,3	-7,8
Aufsichtsrat	404,9	426,7	-5,1
Frühere Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen	573,1	347,0	65,2
Insgesamt	4.084,0	4.144,0	-1,4

Die Struktur der Bezüge des Vorstands wurde vom Aufsichtsrat festgelegt. Die Gesamtvergütung des Vorstands setzte sich im Berichtsjahr zu 77,4 % aus einem fixen Gehaltsbestandteil und zu 22,6 % aus einem variablen Bonus zusammen (Vorjahr: 67,9 % fixer Gehaltsbestandteil und 32,1 % variabler Bonus).

Sonstige Erläuterungen

Vorstandsvergütung – fixe und variable Gehaltsbestandteile (€)

	2015	2014	%
Monetäre			
Vergütungsbestandteile	1.927.500,00	1.810.000,00	6,5
Versorgungszusagen			
einschließlich Zuführungen			
zu Pensionsrückstellungen	198.590,61	202.838,00	-2,1
Sonderleistungen	279.411,56	276.728,00	1,0
davon Zulagen für Dienstwagen			
bzw. in monetärer Form			
anstatt eines Dienstwagens	59.168,02	51.566,48	14,7
davon Mietzuschüsse	44.101,88	41.492,16	6,3
davon Versicherungen			
und Arbeitgeberbeiträge zu			
Sozialversicherungssystemen			
im Ausland	176.141,66	183.669,36	-4,1
Fixer Gehaltsbestandteil	2.405.502,17	2.289.566,00	5,1
Variabler			
Gehaltsbestandteil	700.537,07	1.080.756,31	-35,2
Insgesamt	3.106.039,24	3.370.322,31	-7,8

Der fixe Gehaltsbestandteil des Vorstands der DVB Bank SE umfasst monetäre Vergütungsteile, Versorgungszusagen sowie Sonderleistungen und belief sich im Berichtsjahr auf 2.405.502,17 € (Vorjahr: 2.289.566,00 €).

Folgendes zur Erläuterung der variablen Gehaltsbestandteile des Vorstands:

Im Geschäftsjahr 2015 erhielt der Vorstand variable Gehaltszahlungen in Höhe von 700.537,07 € (Vorjahr: 1.080.756,31 €). Hierin waren Bonuszahlungen für die Geschäftsjahre 2011/2012/2013/2014 und eine Prämie aus dem DVB Long-Term Incentive Plan 2011 enthalten.

Der Bonus der Vorstandsmitglieder wird auf der Grundlage von Zielvereinbarungen ermittelt. Die Ziele werden zwischen dem Aufsichtsrat und dem jeweiligen Vorstandsmitglied für jedes Geschäftsjahr vereinbart und beziehen sich zum einen auf das Erreichen objektiver Kriterien für das relevante Geschäftsjahr (Finanzkennzahlen wie Economic Value Added und Konzernergebnis vor Steuern) und zum anderen auf die individuelle Leistung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Die Höhe des Bonus ist abhängig vom messbaren Grad der Zielerreichung. Zahlungsvoraussetzung für den Bonus ist jeweils ein ungekündigtes

Dienstverhältnis des betreffenden Vorstandsmitglieds zum Zahlungszeitpunkt. Diese Bedingung entfällt jedoch, wenn das betreffende Vorstandsmitglied aus Altersgründen ausscheidet oder der Vorstandsvertrag nicht verlängert wird. Jede Zahlung variabler Vergütungsbestandteile ist jedoch davon abhängig, dass die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht oder eine andere zuständige Bankaufsichtsbehörde die Gewährung variabler Vergütungsbestandteile nicht beschränkt oder vollständig streicht.

Für das Geschäftsjahr 2015 erfolgte die Zuteilung des Bonus in vier Tranchen: Gewährt werden danach 40 % im Jahr 2016 und jeweils 20 % in den drei darauf folgenden Geschäftsjahren 2017 bis 2019.

Jede aufgeschobene Bonustranche wird vor der Auszahlung einem Malusprozess unterworfen, in dem die relevante Risiko- und Ertragslage, die Einhaltung interner Richtlinien (z.B. Compliance-Richtlinien, Kreditrichtlinien) sowie das persönliche Verhalten überprüft werden. Durch den Malusprozess kann die jeweils aufgeschobene Bonustranche jedoch nicht erhöht werden, es kann lediglich zu einer Reduktion oder zu einem Wegfall des Betrags kommen.

Für alle vier Bonusteile gilt, dass lediglich 50 % jeder Tranche im Jahr der Gewährung direkt ausbezahlt werden. Jeweils 50 % jeder Tranche unterliegen einer ergänzenden einjährigen Haltefrist, werden also nicht direkt ausgezahlt. Während dieser Haltefrist wird der Wert der zurückgehaltenen Tranche durch ein anteilsbasiertes Vergütungsinstrument ersetzt, das an die Wertentwicklung der Bank gekoppelt ist. Dabei wird der Betrag der zurückgehaltenen Tranche zunächst in fiktive DVB-Aktien gewandelt, sogenannte Phantom Shares. Die zur Auszahlung gelangende Tranche errechnet sich dann am Ende des folgenden Jahres aus der Multiplikation der zugeteilten, fiktiven Aktien mit dem ungewichteten Durchschnittspreis der DVB-Aktie der letzten zehn Handelstage des jeweiligen Kalenderjahrs an der Frankfurter Wertpapierbörse – zuzüglich der unterjährig ausgeschütteten Dividende. Der Ansatz, den durchschnittlichen Kurs der letzten zehn Handelstage zugrunde zu legen, gilt seit 2014. Bei der Berechnung der Phantom Shares der Jahre 2011 bis 2013 wurde der Kurs des letzten Handelstages des jeweiligen Geschäftsjahres zugrunde gelegt.

Bei der Ermittlung des Bonuswerts entstehen keine echten Aktien, sondern nur imaginäre Unternehmensanteile zu Berechnungszwecken.

65.2 Anteilsbasierte Vergütung von Vorstand und Risk Taker

Bezogen auf anteilsbasierte Vergütungen sind im Berichtsjahr 1,5 Mio € (Vorjahr: 0,5 Mio €) als Rückstellungen im laufenden Personalaufwand eingeflossen.

In der Berichtsperiode wurden 58.921,89 Phantom Shares gewährt, deren Auszahlungsbetrag sich am Kurs der DVB-Aktie orientiert. Der beizulegende Zeitwert zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 1,5 Mio € bezogen auf den Aktienkurs vom 30. Dezember 2014 in Höhe von 24,65 € bzw. auf den durchschnittlichen Kurs der letzten zehn Handelstage in Höhe von 24,62 €. Auch zum aktuellen Stichtag lag der beizulegende Zeitwert bei 1,5 Mio € und bezog sich auf den Aktienkurs vom 30. Dezember 2015 in Höhe von 24,75 €. Die gewährten Phantom Shares gelangen im Jahr 2016 in voller Höhe zur Auszahlung.

Die nicht ausgezahlte anteilsbasierte Vergütung zu Beginn der Berichtsperiode beläuft sich aus 0,5 Mio € bzw. 20.736 Phantom Shares. In der Berichtsperiode wurden Optionen in Höhe von 0,5 Mio € bzw. 20.736 Phantom Shares ausgeübt.

65.3 Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und deren Hinterbliebenen beträgt die Defined Benefit Obligation 6,5 Mio € (Vorjahr: 4,0 Mio €).

65.4 Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die DVB Bank SE erstellt als Muttergesellschaft einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG, der nach § 313 AktG geprüft wird. Der Abhängigkeitsbericht erstreckt sich auf die Beziehungen der DVB Bank SE zur DZ BANK sowie die mit ihr verbundenen Unternehmen. Die Beziehungen zu den verbundenen Unternehmen werden zu marktüblichen Konditionen abgewickelt. Insofern wurde bezüglich des Abhängigkeitsberichts der uneingeschränkte Bestätigungsvermerk erteilt.

Die DVB Bank SE tätigt eine Vielzahl von Bankgeschäften mit der DZ BANK. Diese umfassen kurzfristige Geldaufnahmen, Geldanlagen sowie Devisengeschäfte. Insbesondere im Refinanzierungsgeschäft steht die DVB Bank SE in enger Geschäftsverbindung zur DZ BANK AG und anderen verbundenen Unternehmen des DZ BANK Konzerns. Es werden auch Geschäfte mit Derivaten wie zum Beispiel Zinsoptionen, Zinsswaps oder Devisentermingeschäften getätigt.

Die folgende Tabelle zeigt die Geschäfte mit der DZ BANK AG und anderen verbundenen Unternehmen des DZ BANK Konzerns:

Mio €	2015	2014	%
Forderungen an Kreditinstitute	391,3	825,8	-52,6
Forderungen an Kunden	0,8	0,8	-
Handelsaktiva	0,5	0,0	-
Positive Marktwerte			
aus derivativen			
Sicherungsinstrumenten	17,0	146,3	-88,4
Aktiva insgesamt	409,6	972,9	-57,9
Verbindlichkeiten			
gegenüber Kreditinstituten	1.085,2	1.242,1	-12,6
Verbindlichkeiten			
gegenüber Kunden	-	-	-
Verbriefte Verbindlichkeiten	10.829,8	7.798,7	38,9
Handelspassiva	355,5	146,6	-
Negative Marktwerte			
aus derivativen			
Sicherungsinstrumenten	16,1	12,5	28,8
Nachrangige Verbindlichkeiten	167,0	265,1	-37,0
Passiva insgesamt	12.453,6	9.465,0	31,6

Die folgenden Tabellen zeigen die Geschäfte der DVB Bank SE mit ihren Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen:

Mio €	2015	2014	%
Tochterunternehmen	5.241,7	5.788,4	-9,4
Forderungen			
an Kreditinstitute	5.241,7	5.788,4	-9,4
Tochterunternehmen	185,4	740,0	-74,9
Gemeinschaftsunternehmen	67,5	18,8	-
Assoziierte Unternehmen	17,9	16,0	11,9
Forderungen an Kunden	270,8	774,8	-65,0
Tochterunternehmen	1,0	2,1	-52,4
Gemeinschaftsunternehmen	0,0	1,4	-
Assoziierte Unternehmen	-	-	-
Handelsaktiva	1,0	3,5	-71,4
Tochterunternehmen	-	-	-
Positive Marktwerte			
aus derivativen			
Sicherungsinstrumenten	-	-	-
Aktiva insgesamt	5.513,5	6.566,7	-16,0

Mio €	2015	2014	%
Tochterunternehmen	179,5	206,1	-12,9
Verbindlichkeiten			
gegenüber Kreditinstituten	179,5	206,1	-12,9
Tochterunternehmen	103,5	70,2	47,4
Assoziierte Unternehmen	1,0	0,4	-
Verbindlichkeiten			
gegenüber Kunden	104,5	70,6	48,0
Tochterunternehmen	-	-	-
Handelspassiva	-	-	-
Passiva insgesamt	284,0	276,7	2,6

66 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Vorstände und Aufsichtsräte börsennotierter Gesellschaften sind verpflichtet, jährlich eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nach § 161 AktG abzugeben. Sie erklären darin, dass den Kodexempfehlungen entsprochen wurde und wird. Gleichzeitig nehmen sie Stellung zu den Ausnahmen.

Vorstand und Aufsichtsrat der DVB Bank SE haben die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG vom 4. Dezember 2015 im Bundesanzeiger veröffentlicht und den Wortlaut zeitgleich auf der unternehmenseigenen Webseite der Öffentlichkeit dauerhaft zugänglich gemacht.



Unter www.dvbbank.com > Investoren > Corporate Governance > Entsprechenserklärungen sind die Entsprechenserklärungen im Internet einsehbar.

67 Abschluss der DVB Bank SE

Die DVB Bank SE ist als Mutterunternehmen zugleich Tochterunternehmen der DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank, Frankfurt am Main.

Die DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank, Frankfurt am Main, hat zum 31. Dezember 2015 einen Konzernabschluss und einen Konzernlagebericht aufgestellt, hinterlegt beim Amtsgericht Frankfurt am Main, in den die DVB Bank SE einbezogen wird.

Wir versichern nach besten Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DVB Bank Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des DVB Bank Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des DVB Bank Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt am Main, 3. März 2016
Der Vorstand



Ralf Bedranowsky
Vorsitzender des Vorstands



Bertrand Grabowski
Mitglied des Vorstands



L.H. (Bart) Veldhuizen
Mitglied des Vorstands

Wir haben den von der DVB Bank SE, Frankfurt am Main, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Eschborn/Frankfurt am Main, 7. März 2016
Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Lösken
Wirtschaftsprüfer



Stapel
Wirtschaftsprüfer

248	DVB weltweit
250	Stichwortverzeichnis
252	Glossar
256	Abkürzungsverzeichnis
258	Impressum



Weitere Informationen

DVB weltweit



Sitz der Gesellschaft**Frankfurt am Main**

DVB Bank SE
 Platz der Republik 6
 60325 Frankfurt am Main, Deutschland
 Tel.: +49 69 9750 40, Fax: +49 69 9750 4444

Europa**Amsterdam**

DVB Bank SE
 Amsterdam Branch
 WTC Schiphol, Tower F, 6th Floor
 Schiphol Boulevard 255
 1118 BH Schiphol, Niederlande
 Tel.: +31 88 3997 900, Fax: +31 88 3998 301

Athen

DVB Bank SE
 Representative Office Greece
 3, Moraitini Street &
 1, Palea Leof. Posidonos, Bldg. K4
 Delta Paleo Faliro
 175 61 Athen, Griechenland
 Tel.: +30 210 4557 400, Fax: +30 210 4557 420

Hamburg

DVB Bank SE
 Hamburg Office
 Ballindamm 6
 20095 Hamburg, Deutschland
 Tel.: +49 40 3080 040, Fax: +49 40 3080 0412

London

DVB Bank SE
 London Branch
 Park House, 6th Floor
 16–18 Finsbury Circus
 London, EC2M 7EB, Großbritannien
 Tel.: +44 20 7256 4300, Fax: +44 20 7256 4450

Oslo

DVB Bank SE
 Nordic Branch
 Haakon VII's gate 1
 0161 Oslo, Norwegen
 Tel.: +47 2 3012 200, Fax: +47 2 3012 250

Zürich

ITF International Transport Finance Suisse AG
 Wasserwerkstrasse 12
 8006 Zürich, Schweiz
 Tel.: +41 44 3656 100, Fax: +41 44 3656 200

Nord- und Südamerika**Curaçao**

DVB Bank America N.V.
 Gaitoweg 35
 Willemstad, Curaçao
 Tel.: +599 9 4318 700, Fax: +599 9 4318 749

New York

DVB Transport (US) LLC
 Representative Office of DVB Bank SE
 609 Fifth Avenue
 New York, NY 10017-1021, USA
 Tel.: +1 212 588 8864, Fax: +1 212 588 8936

DVB Capital Markets LLC

609 Fifth Avenue
 New York, NY 10017-1021, USA
 Tel.: +1 212 858 2624, Fax: +1 212 588 0424

Asien**Singapur**

DVB Bank SE
 Singapore Branch
 77 Robinson Road # 30-02
 Singapur 068896
 Tel.: +65 6511 3433, Fax: +65 6511 0700

DVB Group Merchant Bank (Asia) Ltd

77 Robinson Road # 30-02
 Singapur 068896
 Tel.: +65 6511 3433, Fax: +65 6511 0700

Tokio

DVB Transport Finance Ltd
 Tokyo Branch
 The Imperial Hotel Tower, 14th Floor (A-2)
 1-1, Uchisaiwaicho 1-chome, Chiyoda-ku
 Tokio 100-0011, Japan
 Tel.: +81 3 3593 7700, Fax: +81 3 3593 7860

www.dvbbank.com E-Mail: info@dvbbank.com

Stichwortverzeichnis

A

Aktie	48–51, 64, 220–221
Aufsichtsrat	14–19, 21–23, 25–26
Aufwendungen	
Personalaufwendungen	72, 184, 202
Provisionsaufwendungen	71, 201–202
Sachaufwendungen	72, 184, 202
Verwaltungsaufwendungen	72, 184, 202–203
Zinsaufwendungen	67–68, 201
Aviation Finance	4–5, 54–55, 79–82, 98–109, 184
Aviation Investment Management (AIM)	54–55, 144–146

C

Chancen	174–175
Compliance	29, 32
Corporate Finance	54–55, 134–139
Corporate Governance	18, 20–29
Cost-Income-Ratio (CIR)	61, 76, 81–82, 151, 184

D

Dividende	49–50, 74, 147
-----------	-----------------------

E

Economic Value Added (EVA™)	61, 76, 151
Eigenkapital	181–182, 200, 220–221, 231
Eigenmittel nach CRR	75, 231
Entsprechenserklärung	18, 20, 50, 245
Ergebnis	
aus at Equity bewerteten Unternehmen	67, 71, 179, 184, 202
aus Finanzinstrumenten gemäß IAS 39	67, 71, 179, 184, 202
je Aktie	49, 179
Konzernergebnis	66, 73–74, 179, 205–206
Sonstiges betriebliches Ergebnis	67, 71, 179, 184, 203
Erträge	
Provisionserträge	71, 201–202
Zinserträge	68, 201

F

Financial Institutions and Syndications	54–55, 130–133
---	-----------------------

G

Geschäft	
Geschäftsverteilung	13
Neugeschäft	66, 68, 81–82, 92, 104, 114, 123
Gewinn	
Konzerngewinn	73–74, 179, 181, 221
Gewinnrücklagen	74, 178–182, 220–221
Gewinnverwendung	74, 179
Grundkapital	181–182, 220–221

H

Hauptversammlung	20, 27, 50, 147
------------------	------------------------

I

Investment Management	54–55, 79–82, 140–146, 184
ITF International Transport Finance	54–55, 79–82, 131, 163
Suisse AG (ITF Suisse)	

K

Kapital	
Ergänzungskapital	75, 231
Grundkapital	181–182, 220–221
Kernkapital	75, 231
Kapitalquoten	
Gesamtkapitalquote	75
Kernkapitalquote	75
Konzernergebnis	66, 73–74, 179, 205–206
Konzerngewinn	73–74, 179, 181, 221
Kreditvolumen	79–80, 158–164
Kunden	33, 93, 105, 114–115, 125, 138
Kundenkreditvolumen	79–81

L

Land Transport Finance	6–7, 54–55, 79–82, 118–129, 184
------------------------	--

M

Mitarbeiter	23, 34–43 , 44, 72, 242
-------------	--------------------------------

N

Nachhaltigkeitsbericht	30–47
------------------------	--------------

Nachtragsbericht	147
------------------	------------

O

Offshore Finance	8–9, 54–55 , 79–82,
------------------	----------------------------

	110–117 , 184, 212–213
--	-------------------------------

Ökologische Verantwortung	45–47
---------------------------	--------------

P

Portfolioentwicklung	80–82
----------------------	--------------

Produkte

Asset Management	54
------------------	-----------

Asset & Market Research	55
-------------------------	-----------

Client Account	54
----------------	-----------

Corporate Finance Solutions	54–55
-----------------------------	--------------

Loan Participations	54–55
---------------------	--------------

Private Equity Sourcing & Investments	55
---------------------------------------	-----------

Risk Distribution & Loan Participation	54
--	-----------

Structured Asset Lending	54
--------------------------	-----------

Provisionsaufwendungen	71 , 201–202
------------------------	---------------------

Provisionsertrag	71 , 201–202
------------------	---------------------

Provisionsüberschuss	71 , 201–202
----------------------	---------------------

R

Rating	65
--------	-----------

Refinanzierung	76–78
----------------	--------------

Return on Equity (ROE)	61 , 76, 81–82 , 151, 184
------------------------	---

Risiken	152–174 , 176
---------	----------------------

Risikomanagement	28 , 94–95, 107, 116, 127, 152–153
------------------	--

Risikoversorge	66–67, 69–71 , 168–170 ,
----------------	--

	179, 184 , 197–198, 201
--	--------------------------------

S

Segmentberichterstattung	184 , 206–208
--------------------------	----------------------

Shipping & Intermodal	54–55, 142–143
-----------------------	-----------------------

Investment Management (SIIM)	
------------------------------	--

Shipping Finance	2–3, 54–55 , 79–82,
------------------	----------------------------

	86–97 , 184, 212–213
--	-----------------------------

Soziale Verantwortung	34–44
-----------------------	--------------

SWOT-Analyse	175
--------------	------------

U

Überschuss

Provisionsüberschuss	71 , 179, 184, 201–202
----------------------	--------------------------------------

Zinsüberschuss	67–68 , 179, 184, 201
----------------	-------------------------------------

V

Vergütung	24–26, 83–85 , 242–244
-----------	-------------------------------

Verwaltungsaufwendungen	72 , 184, 202–203
-------------------------	---------------------------------

Vorstand	10–13 , 20–21, 24–25 , 242–244
----------	--

Z

Zinsaufwendungen	67–68 , 201
------------------	--------------------

Zinserträge	68 , 201
-------------	------------------------

Zinsmarge	68 , 81, 82
-----------	---------------------------

Zinsüberschuss	67–68 , 179, 184, 201
----------------	-------------------------------------

(vor und nach Risikoversorge)	
-------------------------------	--

Glossar

Adressenausfallrisiko

Potenzielle Vermögensminderungen, die durch den unerwarteten Ausfall oder die unerwartete Bonitätsverschlechterung unserer Geschäftspartner entstehen. Es umfasst Kredit-, Emittenten-, Kontrahenten- und Länderrisiken und ist aufgrund ihrer geschäftspolitischen Ausrichtung das größte Einzelrisiko der DVB.

Advanced (Internal Ratings Based) Approach

Methode der Bestimmung des Adressenausfallrisikos eines Kreditnehmers. Anstatt wie beim Standardansatz auf externe Ratings zurückzugreifen, kann eine Bank das Risiko mithilfe eines eigenen Rating-Systems selbst bewerten, sofern dieses die Anforderungen der Bankenaufsicht an interne Rating-Systeme erfüllt (siehe auch „Internal Rating Model“).

Agent

Eine (natürliche oder juristische) Person, die im Auftrag eines Dritten (des Auftraggebers) tätig wird. Bei einem syndizierten Kredit wird der Agent im Auftrag aller Kreditgeber tätig; er ist für die Verwaltung des Kredits verantwortlich und fungiert als zentrale Zahlstelle.

Ankerziehschlepper (AHTS)

Anchor Handling Tug and Supply Vessel: Schiff für den Offshore-Einsatz, hauptsächlich zur Unterstützung von Bohrseln, während diese an ihren Zielort geschleppt und dort verankert werden

Arranger

Ein Kredit- bzw. Finanzinstitut, das für die Anbahnung und Syndizierung einer Transaktion verantwortlich ist. Der Arranger ist immer federführend und oftmals gleichzeitig als Agent tätig.

Asset

Zu finanzierendes Transportmittel

Asset Backed Securities (ABS)

Verbriefungen sind eine Form der strukturierten Asset-Finanzierung ohne Rückgriffsrechte, bei der Vermögenswerte sowie die entsprechenden Cashflows zu marktgängigen Wertpapieren gebündelt werden.

Asset & Market Research

Produktbezeichnung für die Erstellung eingehender Analysen über Transportmittel und Verkehrsmärkte. Das Asset & Market Research stellt die Grundlage für die Tätigkeit der DVB-Geschäftsbereiche.

Basel III

Regelwerk, in dem der Baseler Ausschuss für Bankenaufsicht 2010 international gültige Standards für die risikogerechte Eigenmittelausstattung von Kreditinstituten und Finanzdienstleistern umfassend überarbeitet und verabschiedet hat. Diese sind grundsätzlich am dem 1. Januar 2014 anzuwenden.

Bookbuilding

Art der Syndizierung, bei der die arrangierende Bank das Liquiditäts- und Platzierungsrisiko eines Kredits nicht übernimmt

Cashflow

Zufluss und Abfluss liquider Mittel in einer Rechnungsperiode

Club Deal

Durch eine Gruppe von Banken (meist von drei bis zu 20 oder 30 Instituten) festübernommene Transaktion. Hierbei ist nicht beabsichtigt, das Engagement über eine anschließende Syndizierung zu verringern.

Corporate Governance (Kodex)

Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) umfasst Regeln für eine effiziente, transparente und an langfristiger Wertsteigerung ausgerichtete Unternehmensleitung und -kontrolle. Vor dem Hintergrund nationaler und internationaler Entwicklungen wird der Kodex mindestens einmal jährlich durch die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex überprüft und bei Bedarf angepasst.

DZ BANK

Die DZ BANK Gruppe ist Teil der genossenschaftlichen Finanzgruppe, die rund 1.100 Volksbanken und Raiffeisenbanken umfasst. Innerhalb dieser Gruppe fungiert die DZ BANK als Zentralinstitut für die Genossenschaftsbanken und als Geschäftsbank.

Exportkreditagentur (ECA)

Versicherungsähnlich organisierte Agentur, die – meist auf gesetzlicher Grundlage – konkrete Exportgeschäfte versichert und Darlehen gewährt

Final Take

Eigenbehalt; das einer Bank zugeteilte Engagement. Bei Überzeichnung kann der Final Take niedriger sein als die von der jeweiligen Bank angebotene Zusage.

Frachtflugzeuge

Für den Transport von Luftfracht speziell gebaute Maschinen oder entsprechend umgerüstete Passagierflugzeuge. Typische Frachtflugzeuge sind die Boeing 777-200LR für Langstrecken sowie die 737-300SF für Kurzstrecken.

Fracking

Mit der Methode des Hydraulic Fracturing (hydraulisches Aufbrechen) ist es möglich, Gas- und Ölvorkommen zu fördern, die in Gesteinsschichten gebunden sind. Ein Gemisch aus Wasser, Sand und chemischen Zusätzen wird unter hohem Druck in die Gesteinsschicht gepresst. Dadurch wird das Gestein aufgebrochen.

Geschäfts- und Reputationsrisiko

Risiko eines Verlustes aus Ergebnisschwankungen, die sich bei gegebener Geschäftsstrategie ergeben können und die auf eine Veränderung von extern gegebenen Rahmenbedingungen zurückzuführen sind (zum Beispiel Wirtschafts- und Produktumfeld, Kundenverhalten, Wettbewerbssituation). Das Reputationsrisiko bezeichnet die Gefahr von Verlusten aus Ereignissen, die das Vertrauen in die DVB oder in die Produkte und Dienstleistungen beschädigen können.

Geschäftsvolumen

Betriebswirtschaftliche Kennzahl, welche die Leistungsfähigkeit eines Unternehmens misst. Bei Banken und Kreditinstituten umfasst sie die Bilanzsumme und die Eventualverbindlichkeiten aus unwiderruflichen Kreditzusagen.

Halbtaucherbohrinsel

Offshore-Bohrplattform mit einem Bohrgestell, das für eine höhere Stabilität teilweise unter Wasser liegt

Internal Rating Model (IRM)

Statistisch-mathematisches Modell, mit dessen Hilfe die Ausfallwahrscheinlichkeit eines Kunden und der erwartete Verlust bei Ausfall für den unbesicherten Teil eines Kredits und die erwartete Höhe der Forderung zum Zeitpunkt des Ausfalls geschätzt werden

**International Financial Reporting Standards (IFRS)/
International Accounting Standards (IAS)**

Internationale Rechnungslegungsstandards, die vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegeben werden. Ziel der Standards ist, Investoren entscheidungsrelevante Informationen über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage eines Unternehmens zu vermitteln. Zudem fördern sie die Transparenz und internationale Vergleichbarkeit von Jahresabschlüssen.

Kundenkreditvolumen (nominal)

Messgröße, die sich aus Kundenforderungen, Garantien und Bürgschaften, unwiderruflichen Kreditzusagen sowie aus Derivaten zusammensetzt. Sie wird durch eine den aufsichtsrechtlichen Bestimmungen entsprechende Konsolidierung ermittelt.

Länderrisiko

Wahrscheinlichkeit, aufgrund von sozio-politischen und/oder gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen oder Ereignissen einen Kredit- bzw. Zahlungsausfall in einem Land zu erleiden. Es umfasst sowohl die traditionellen KTZM-Risiken (Konvertierungsrisiken, Transferrisiken, Zahlungsverbot oder Moratorium) als auch das politische und wirtschaftspolitische Risiko. In der DVB wird das Länderrisiko auf Basis der wirtschaftlichen Kreditnehmereinheiten ermittelt.

Lead Arranger

Auch als „Mandated Lead Arranger and Bookrunner“ bezeichnet – eine mit der Anbahnung, Syndizierung und Durchführung einer Transaktion beauftragte Bank. Das Mandat kann die Übernahme der Transaktion beinhalten.

Lending Policies

Kreditvergaberichtlinien der DVB

Liquiditätsrisiko

Möglichkeit, den gegenwärtigen und künftigen Zahlungsverpflichtungen nicht zeitgerecht bzw. nicht in erforderlichem Umfang nachkommen zu können

Loan Participations

Beschreibt die Tätigkeit der Tochtergesellschaft ITF International Transport Finance Suisse AG, welche sich an vorrangig besicherten Konsortialkrediten im internationalen Bankenmarkt beteiligte. Der Vorstand entschied im November 2015 die Marketing-Aktivitäten durch die ITF Suisse in diesem Geschäftsfeld mit sofortiger Wirkung einzustellen. Künftig wird das Financial Institutions and Syndications-Team Ansprechpartner hinsichtlich besicherter Konsortialkredite und Portfolioangebote im internationalen Bankenmarkt sein.

MaRisk

Abkürzung für Mindestanforderungen an das Risikomanagement, ein von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht erarbeitetes Regelwerk mit Vorgaben für das Risikomanagement deutscher Finanzinstitute

Marktpreisrisiko

Potenzieller Verlust, der durch die Veränderung von Preisen für Aktien-, Devisen- und Zinsprodukte (inklusive der dazugehörigen Derivate) an den Finanzmärkten für die Positionen der Bank entstehen kann

Medium-Term Notes (MTN)

Börsennotierte, mittelfristige Schuldverschreibungen

Narrowbody-/Single-Aisle-Flugzeuge

Kurz- bis Mittelstreckenflugzeuge mit 130–200 Sitzplätzen, die auf Routen wie zum Beispiel Frankfurt–Amsterdam eingesetzt werden. An den Flottengrößen gemessen ist dies die populärste Kategorie. Typische Narrowbody-Flugzeuge sind der Airbus A320 und die Boeing 737.

OASIS

Object Finance Administration and Security Information System: betriebsintern entwickelte Datenbankanwendung für die Analyse und Steuerung der Kreditportfolien

Offshore

Bezeichnet meist die Erdölförderung mithilfe von im Meer stehenden Bohrplattformen.

Operating Lease

Form des Leasings, bei dem die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggegenstand beim Leasinggeber verbleiben

Operationelles Risiko (OpRisk)

Die DVB verwendet eine der Solvabilitätsverordnung konforme Definition des operationellen Risikos. Danach umfasst ein solches Risiko die Gefahr von Verlusten, die infolge der Unangemessenheit oder des Versagens von internen Verfahren und Systemen, infolge menschlichen Verhaltens oder infolge externer Ereignisse eintreten.

Passagierkilometer

Maßeinheit für die Transportleistung, die ein Verkehrsunternehmen für Passagiere erbringt

Political Risk Insurance

Versicherungspolice(n) zur Absicherung politischer Risiken

Private Equity Sourcing & Investments

Produktbezeichnung für die Auflage von Investment Management-Fonds, über die die DVB ihren Kunden Eigenkapitalprodukte zur Finanzierung von Investitionsprojekten anbietet

Regionalflugzeuge

Kleinere Maschinen mit 50–110 Sitzplätzen, die auf kürzeren Strecken mit weniger starker Nachfrage oder für Tagesrandflüge eingesetzt werden. Typische Regionalflugzeuge sind Bombardier CRJ200 und Embraer E170.

Risk Distribution

Syndizierung von Teilen großer Kreditvolumina am internationalen Bankenmarkt, die der Liquiditätsbeschaffung und dem Risikotransfer dient

Sale-and-Lease-Back

Sonderform des Leasings, bei der ein Vermögenswert, zum Beispiel ein Verkehrsmittel, erst verkauft und anschließend zur weiteren Nutzung zurückgemietet wird

Schiffspfandbrief

Anleihen nach deutschem Recht, denen langfristige, durch Schiffshypotheken besicherte Kreditengagements zugrunde liegen

Stresstest

Mithilfe von Stresstests ermitteln Banken potenzielle verlustbringende Auswirkungen von krisenhaften Entwicklungen, um rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Structured Asset Lending

Produktbezeichnung für die klassische objektbesicherte Kreditfinanzierung sowie maßgeschneiderte und strukturierte Lösungen zu komplexen Finanzierungsprojekten in den Bereichen Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance

Tapering

Reduktion expansiver geldpolitischer Maßnahmen einer Zentralbank; derzeit in den USA zu beobachten, wo die US Federal Reserve ihre Anleiheaufkaufprogramme sukzessiv auslaufen lässt

Tonnenkilometer

Transport einer Tonne von Gütern über eine Distanz von einem Kilometer

Transport Finance

Oberbegriff für die DVB-Geschäftsbereiche Shipping Finance, Aviation Finance, Offshore Finance und Land Transport Finance

Underwriter

Kreditgeber, der sich vor Ziehung eines Kredits verpflichtet, einen Teil der Gesamtfazilität zu übernehmen, um einen Teil des übernommenen Engagements im Rahmen der Syndizierung an eine oder mehrere Drittbank(en) weiter zu platzieren

Value-at-Risk (VaR)

Messgröße, die den maximalen Verlust angibt, der innerhalb eines gegebenen Zeitfensters und mit einer gegebenen Wahrscheinlichkeit (Sicherheits- oder Konfidenzniveau) eintreten kann

Wertsicherungsklausel

Bestandteil von Kreditverträgen. Fällt ein Sicherheitenwert unter einen bestimmten Anteil der Kreditsumme, wird der vertraglich vereinbarte maximale Kreditauslauf überschritten. In solchen Fällen kann die Bank den Kreditnehmer auffordern, einen Teil der Kreditsumme vorzeitig zurückzuzahlen oder zusätzliche Sicherheiten zu stellen.

Widebody-/Twin-Aisle-Flugzeuge

Größere Maschinen mit 250–450 Sitzplätzen, die oft auf längeren Strecken wie zum Beispiel Frankfurt – Hongkong eingesetzt werden. Typische Widebody-Flugzeuge sind der Airbus A330, die Boeing 747 und die neue Boeing B787 sowie der Airbus A380.

Abkürzungsverzeichnis

AAM

Aviation Asset Management

ABS

Asset Backed Securities

AfS-FinanzinstrumenteAvailable for Sale (zu Handelszwecken gehaltene)
Finanzinstrumente**AIM**

Aviation Investment Management

AktG

Aktiengesetz

ALCO

Asset Liability Committee

AQR

Asset Quality Review

BIP

Bruttoinlandsprodukt

bp

Basispunkte

CASG

Credit and Asset Solution Group

CIR

Cost-Income-Ratio (Kennzahl zur Kosteneffizienz)

CRR

Capital Requirements Regulation

DAX

Deutscher Aktienindex

DCGK

Deutscher Corporate Governance Kodex

dwt

Dead Weight Tonnes (Maß für die Tragfähigkeit eines Schiffs)

DZ BANKDZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank,
Frankfurt am Main**EU**

Europäische Union

EVA™

Economic Value Added (risikoadjustierte Kennzahl)

EZB

Europäische Zentralbank

Fed

US Federal Reserve (US-Notenbank)

F(P)SO

Floating Production Storage and Offloading

HGB

Handelsgesetzbuch

IATA

International Air Transport Association

InstitutsVergV

Verordnung über die aufsichtsrechtlichen Anforderungen an Vergütungssysteme von Instituten

KWG

Kreditwesengesetz

LNG

Liquefied Natural Gas (flüssiges Erdgas)

LPG

Liquefied Petroleum Gas (Flüssiggas)

LTI

Long-Term Incentive Plan

LTV-Ratio

Loan-to-Value-Ratio (Beleihungsauslauf)

MaRisk

Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute

M&A

Mergers & Acquisitions (Fusionen und Übernahmen)

NPC

New Product Circle

NPL

Non-Performing Loans

pp

Prozentpunkte

PSV

Platform Supply Vessel (ein für den Transport von Gütern und Personen zu Bohrinseln bestimmtes Versorgungsschiff)

ROE

Return on Equity (Eigenkapitalrendite)

SE

Societas Europaea (Europäische Aktiengesellschaft)

SIC

Standing Interpretations Committee

SIIM

Shipping & Intermodal Investment Management

TEU

Twenty Foot Equivalent Unit (Beladungsmaß für Containerschiffe)

VaR

Value at Risk

WpHG

Wertpapierhandelsgesetz

Impressum

DVB Bank SE
Platz der Republik 6
60325 Frankfurt am Main, Deutschland

Elisabeth Winter
Head of Group Corporate Communications
Managing Director
Telefon: +49 69 9750 4329

Lisa Boose-Kirwel
Group Corporate Communications
Manager Investor Relations
Telefon: +49 69 9750 4435

Sabine Schlieben
Group Corporate Communications
Manager Investor & Online Relations
Telefon: +49 69 9750 4449

Gestalterische Realisation
Studio Oberländer GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland

Der Geschäftsbericht 2015 wird in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht. Er kann als PDF auf unserer Internetseite www.dvbbank.com > Investoren > Publikationen > Finanzberichte abgerufen werden.



QR-Code per Smartphone scannen und
direkt zur DVB-Website gelangen

Fotos

Vorstand der DVB Bank SE (Seite 10 – 11):
Bertrand Grabowski: René Spalek, Offenbach am Main, Deutschland
Ralf Bedranowsky und L.H. (Bart) Veldhuizen:
Frank Rumpfenhorst, Frankfurt am Main, Deutschland
Aufsichtsrat der DVB Bank SE (Seite 15):
René Spalek, Offenbach am Main, Deutschland

Wichtige Ereignisse und Veranstaltungen (Seite U4):
DVB Bank SE, Frankfurt am Main, Deutschland

Unsere Mitarbeiter (Seite 34–41, von links nach rechts):
Christopher Kiley, Sooyun Hong, Jerome Duval,
Harold Aspis, Bo Wang, Ben Grenier, Parkinson Small, Susan Lau,
Matthew Galici, Joshua Neto, Catherine Reith, Joseph Devoe,
Alec Tasooji, Patricia Miller, Peter Burke, Jurek Bochner,
Hugh Hawkins, Camila Policarpio, Cesar Capio, Martijn van Tuijl,
Beng Hoe Yip, Michael Mahoney, Heike Kirtzman, Konstantin Driker
DVB Transport (US) LLC & DVB Capital Markets LLC in New York, USA
Fotos von Linda Slingerland, DVB Bank SE, Amsterdam, Niederlande

Shipping Finance
Titel und Seite 2–3: GasLog Ltd, Monaco
Seite 86–87:

Linda Slingerland, DVB Bank SE, Amsterdam, Niederlande
iStock/HowardOates und iStock/alefbet
Wichtigste Transaktion im Shipping Finance 2015 (Seite 93):
MSC Mediterranean Shipping Company S.A., Genf, Schweiz und
Aeroview b.v.

Aviation Finance
Titel und Seite 4–5:
Bert van Leeuwen, DVB Bank SE, Amsterdam, Niederlande
Seite 98–99:
Bert van Leeuwen, DVB Bank SE, Amsterdam, Niederlande
iStock/andresrimaging
Wichtigste Transaktion im Aviation Finance 2015 (Seite 105):
Tom Smith, Leicester, Großbritannien

Offshore Finance
Titel und Seite 6–7:
Songa Offshore Management Ltd, Limassol, Zypern
Seite 110–111: Shutterstock, Inc., New York, USA
iStock/sumbul und iStock/curraheeshutter
Wichtigste Transaktion im Offshore Finance 2015 (Seite 114–115):
MODEC, Inc., Tokio, Japan

Land Transport Finance
Titel, Seite 8–9 und 118–119:
Wouter Radstake, DVB Bank SE, Frankfurt am Main, Deutschland
Wichtigste Transaktion im Land Transport Finance 2015 (Seite 125):
ERR European Rail Rent GmbH, Wien, Österreich

Corporate Finance
Wichtigste Transaktion im Corporate Finance 2015 (Seite 138):
Dominick A. Galauran, Makati Stadt, Philippinen



Finanzkalender 2016

25. Februar

Bilanzpresse- und Analystenkonferenz
in Frankfurt am Main

3. März

Veröffentlichung des deutschen SE-Geschäftsberichts 2015
auf unserer Internetseite

24. März

Veröffentlichung des deutschen Konzern-Geschäftsberichts 2015
auf unserer Internetseite

12. Mai

Veröffentlichung der Zwischenmitteilung
der Geschäftsführung im ersten Halbjahr 2016
(für die ersten drei Monate bis zum 31. März 2016)

23. Juni

Ordentliche Hauptversammlung in der Deutschen
Nationalbibliothek, Adickesallee 1, Frankfurt am Main

24. Juni

Dividendenzahlung
(Wertpapierkennnummer: 804550)

11. August

Veröffentlichung des Halbjahresfinanzberichts 2016

14. November

Veröffentlichung der Zwischenmitteilung
der Geschäftsführung im zweiten Halbjahr 2016
(für die ersten neun Monate bis zum 30. September 2016)

2. Dezember

Veröffentlichung der 15. Entsprechenserklärung 2016/2017