

DAIMLER BENZ



Das Geschäftsjahr
1989

Auf einen Blick

	1989	1988	Veränderung in %
Daimler-Benz-Konzern			
Umsatz (in Millionen DM)	76.392	73.495	+ 4
EG-Markt	46.474	43.915	+ 6
Inland	29.562	29.094	+ 2
EG-Markt (ohne Inland)	16.912	14.821	+ 14
Übrige Märkte	29.918	29.580	+ 1
Mitarbeiter (am Jahresende)	368.226¹⁾	338.749	+ 9
Inland	298.199	268.277	+ 11
Ausland	70.027	70.472	- 1
— Werte in Millionen DM —			
Personalaufwand	23.199	22.371	+ 4
Abschreibungen	3.218	3.086	+ 4
Cash flow	5.991	6.130	- 2
Investitionen	7.620¹⁾	7.007	+ 9
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.494	4.744	+ 16
Jahresüberschuß	6.809²⁾	1.702	
Daimler-Benz AG			
Gezeichnetes Kapital	2.330	2.118	
Jahresüberschuß	1.120³⁾	1.382	
Ausschüttungssumme	555	504	
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	12,—	12,—	

1) Nach Einbeziehung der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH zum Jahresende.

2) Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit dem Vorjahr vergleichbar.

3) Erstmals für die geschäftsführende Holding.

Inhaltsübersicht

2	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	1
4	Direktoren und Konzernrepräsentanzen	
5	An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens	
	Bericht des Vorstands	
11	Lagebericht	
	Aus den Bereichen des Konzerns	
22	Unternehmensbereich Mercedes-Benz	
36	Unternehmensbereich AEG	
43	Unternehmensbereich Deutsche Aerospace	
52	Forschung und Technik	
56	Mitarbeiter	
62	Finanzen	
68	Jahresabschlüsse	
94	Vorschlag für die Gewinnverwendung	
96	Bericht des Aufsichtsrats	
98	Daimler-Benz in Zahlen	
100	Wichtige Beteiligungsgesellschaften	
102	Die Daimler-Benz-Aktie	

Aufsichtsrat

2

HERMANN J. ABS
Frankfurt am Main
Ehrevorsitzender der Deutsche Bank AG
Ehrevorsitzender

HILMAR KOPPER
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG
Vorsitzender (ab 07. März 1990)

KARL FEUERSTEIN*)
Mannheim
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Daimler-Benz AG
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz AG
Stellvertretender Vorsitzender
(ab 25. April 1990)

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

DR. RER. POL. ALFRED HERRHAUSEN
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG
(am 30. November 1989 verstorben)
Vorsitzender

HERBERT LUCY*)
Mannheim
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Daimler-Benz AG
(am 7. März 1990)
Stellvertretender Vorsitzender

WILLI BÖHM*)
Kandel
Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth

PROF. DR.-ING. E.h. WERNER BREITSCHWERDT
Stuttgart

DR. RER. POL. HORST J. BURGARD
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

HELMUT FUNK*)
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
im Gesamtbereich Untertürkheim

RICHARD HELKEN*)
Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Bremen

ERICH KLEMM*)
Calw
Mitglied des Betriebsrats
im Werk Sindelfingen

RUDOLF KUDA*)
Frankfurt am Main
Abteilungsleiter im Vorstand
der IG Metall

HUGO LOTZE*)
Reinhardshagen
Vorsitzender des Betriebsrats
im Werk Kassel

DIPL.-ING. HANS-GEORG POHL
Hamburg
Vorsitzender des Vorstands
der Deutsche Shell AG

DR. RER. POL. WOLFGANG RÖLLER
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands
der Dresdner Bank AG

DR. JUR. ROLAND SCHELLING
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

DR. JUR. WALTER SEIPP
Frankfurt am Main
Vorsitzender des Vorstands
der Commerzbank AG

PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
Kronberg/Taunus
Mitglied des Vorstands der
Mercedes-Automobil-Holding AG

FRANZ STEINKÜHLER*)
Frankfurt am Main
Erster Vorsitzender der IG Metall

HERMANN-JOSEF STRENGER
Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands
der Bayer AG

PROF. DR. JUR. GERHARD TREMER
Gräfelfing bei München
Mitglied des Vorstands der Bayerischen
Landesbank Girozentrale
Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats der
Mercedes-Automobil-Holding AG

DIPL.-ING.
MARIA-CHRISTINE FÜRSTIN VON URACH*)
Stuttgart
Fachbereichsleiterin

BERNHARD WURL*)
Mainz
Abteilungsleiter im Vorstand
der IG Metall

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

Vorstand

EDZARD REUTER
Stuttgart
Vorsitzender

PROF. DR.-ING. E.h. DR. h.c. WERNER NIEFER
Stuttgart
Unternehmensbereich Mercedes-Benz
Stellvertretender Vorsitzender

HEINZ DÜRR
Frankfurt am Main
Unternehmensbereich AEG

DR. JUR. MANFRED GENTZ
Stuttgart
Personal

DR.-ING. RUDOLF HÖRNIG
Stuttgart
Forschung und Technik

DR. RER. POL. GERHARD LIENER
Stuttgart
Finanzen und Material

JÜRGEN E. SCHREMPF
München
Unternehmensbereich
Deutsche Aerospace

HELMUT WERNER
Stuttgart
Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Aus dem Vorstand ausgeschieden:

DR.-ING. DR.-ING. E.h. HANS DINGER
Friedrichshafen
MTU
(am 28. Juni 1989)

JÜRGEN HUBBERT
Stuttgart
Mercedes-Benz Personenwagen
(am 30. Juni 1989)

DR.-ING. E.h. JOHANN SCHÄFFLER
München
Dornier
(am 19. Mai 1989)

Direktoren

4

DR. RER. NAT. DR. RER. NAT. HEIKE VON BENDA
Forschungszentrum Ulm

DR. RER. NAT. VOLKER LEHMANN
Forschungsinstitute AEG/Aerospace

KONRAD STRAUB
Konzernrevision

MARTIN BERGER
Bilanzen und Publizität

MANFRED REMMEL*)
Konzernplanung und -Controlling

DR. OEC PUBL. PAUL WICK*)
Finanzen und Steuern

JÜRGEN GEMBUS
Personalpolitik

KARL SCHIRNER
Konzernbeteiligungs-Projekte

DR. JUR. SOLMS WÜTIG*)
Recht

MATTHIAS KLEINERT*)
Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftspolitik

JÖRG SEIZER
Beteiligungen

GERD WORIESCHECK (kommissarisch)
Personalentwicklung obere Führungskräfte

*) Mit Generalvollmacht.

Konzernrepräsentanzen

PETER-HANS KEILBACH
Daimlerstraße 123
D-1000 Berlin 48

DR. JUR. HANNS R. GLATZ
68, avenue du Peage
B-1200 Brüssel

PETER-EMIL RUPP
1155 Connecticut Avenue
Washington D.C. 20036

DR. RER. POL. JÜRGEN MORLOK
Friedrich-Ebert-Allee 26
D-5300 Bonn 1

KLAUS BEHRENDT
11 Duddell Street, Ruttonjee House
Hong Kong Central

An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens



*Sehr geehrte
Damen und Herren!*

VOUUUUUA <Audi HQJ^AJUU !

Dieser Geschäftsbericht schließt die 80er Jahre ab und umreißt die Grundlagen für unsere Arbeit im letzten Jahrzehnt des Jahrhunderts.

Für Daimler-Benz klang das Jahr mit der Beteiligung an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH aus. Sie war der Abschluß einer Phase der weitgehenden Neuausrichtung unserer Konzernstrategie. Die 80er Jahre, in denen unsere glänzendsten Erfolge in der über 100jährigen Geschichte des Automobilbaus erarbeitet wurden, hatten die wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür geschaffen. Auf diesem Fundament konnten wir daran gehen, Ihr Unternehmen an die teilweise grundlegend veränderten Umfeldbedingungen anzupassen, ohne dabei unsere bewährten Traditionen zu verlassen.

Wir können und werden jetzt in neuer Formation unsere Chancen in einer Welt suchen, die in vielfältige Bewegung geraten ist: Veränderte Märkte und in großer Breite anwendungsreif gewordene neue Grundlagentechnologien, verbunden mit einem dynamischen Wertewandel der Menschen, stellen unseren integrierten Technologiekonzern vor ebenso anspruchsvolle wie faszinierende Aufgaben.

Natürlich lassen sich nicht alle Vorgänge in einzelne Phasen einteilen. Schon mit den ersten Schritten der Konzernweiterung hatten wir begonnen, unsere Arbeit auf die neuen Erfordernisse einzustellen. Seitdem sind wir damit gut vorangekommen. Trotzdem brauchen wir noch Zeit, bis alle Folgeaufgaben gelöst sind.

Entscheidend in einer Zeit des Umbruchs kann ohnehin nicht sein, ob sich bereits alles wieder im Gleichgewicht befindet. Wer solche Maßstäbe anlegt, hat nicht verstanden, daß ein so tiefer Wandel nicht mit stabiler Harmonie zu haben ist. Neben den erforderlichen wirtschaftlichen Ressourcen ist zunächst ausschlaggebend, ob ein Unternehmen über die benötigte Managementkapazität verfügt. Die Reaktionen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestätigen immer wieder neu unsere Überzeugung, daß wir uns viel, aber nicht zu viel vorgenommen haben.

Die Aufteilung des Konzerns in eine geschäftsführende Holding und zunächst drei, demnächst vier eigenverantwortliche Unternehmensbereiche hat sich als sinnvolle Weiterentwicklung erwiesen.

Der seit dem 1. Januar 1990 zunächst informelle Aufbau der debis, der Daimler-Benz InterServices AG, die ihre Arbeit am 1. Juli offiziell aufnehmen wird, schließt diese Phase ab. Ihr Unternehmen gliedert sich damit in homogene Einheiten für das laufende operative Geschäft und verfügt zugleich über Strukturen der übergreifenden Zusammenarbeit, aus denen letztlich neue Produkte entstehen werden.

Als ein ebenso hilfreicher organisatorischer Schritt wird sich die neue Gliederung der DASA erweisen. Die Verantwortlichkeit von Geschäftsbereichen für die Arbeitsgebiete Antriebe, Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigungstechnik und Neue Geschäftsfelder schafft einheitliche Profitcenter, deren Ausrichtung unser Vertrauen in die zukünftigen Marktchancen der in ihnen zusammengefaßten Aufgaben widerspiegelt.

Eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zu neuen Produkten besteht darin, die Leistungspotentiale des Unternehmens zu erfassen, technologische Entwicklungspfade zu identifizieren und den Wandel der Märkte zu analysieren. Daraus wird eine strategische Geschäftsfeldplanung für bestehende und für künftige Aktivitäten abgeleitet. Das Leitbild des integrierten Technologiekonzerns wird sich so über das Bestehende hinaus zunehmend mit konkretem Inhalt füllen. Bereits heute sind wir sicher, daß wir auf einige wirtschaftlich und technisch sehr attraktive neue Geschäftsfelder vordringen können.

Unseren Mitarbeitern stellen sich damit neue Herausforderungen. Durch eine moderne Personalpolitik wollen wir Bedingungen gewährleisten, unter denen die bewährte Qualität unseres Managements auf allen Ebenen aufrechterhalten bleibt. Wir sind stolz auf die Fähigkeiten, die junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus ihrer Ausbildung mitbringen, und unsere langjährigen Beschäftigten entwickeln sich eindrucksvoll weiter.

Daß noch einige Koordinationsprobleme zu lösen sind und sich dabei das neue Selbstverständnis verstärkt festigen muß, steht unserer Zuversicht nicht entgegen. Auch den Freunden unseres Hauses ergeht es nicht anders: So wird man weltweit erst allmählich den Unterschied zwischen Daimler-Benz als der Holdinggesellschaft und Mercedes-Benz, also dem Unternehmensbereich, in dem unsere weltweit führenden und unverändert so erfolgreichen Fahrzeugbereiche zusammengefaßt sind, verstehen lernen.

Das gilt nicht anders für die Notwendigkeit, das Unternehmen noch stärker in internationale Strukturen überzuleiten. Wir stehen auch auf diesem Feld inmitten gewichtiger Entwicklungen.

Vor dem Hintergrund europäisierter Rechnungslegungsvorschriften planen wir die Einführung der Daimler-Benz-Aktie an wichtigen Weltbörsen, zunächst in London und Tokio. Der Praxis der quartalsweisen Berichterstattung und Dividendenausschüttung stehen wir freilich unverändert mit größter Skepsis gegenüber, denn wir wollen auch zukünftig sicherstellen, daß für Ihr Unternehmen eine langfristig ausgerichtete Geschäftspolitik Vorrang behalten kann.

Zur weiteren Internationalisierung des Konzerns gehört unverändert die Einstellung auf den integrierten europäischen Binnenmarkt, der am 1. Januar 1993 erreicht werden soll. Unabhängig von politischen Entwicklungen werden wir unsere Vorbereitungen weiter vorantreiben. Die verstärkten Vertriebsfolge unserer Kraftfahrzeuge in Italien, Frankreich, Spanien und Großbritannien stehen dafür ebenso als Beispiel wie der Aufbau einer soliden europäischen Basis für das Hausgerätegeschäft.

In den Augen der Öffentlichkeit auffälliger sind unsere Kooperationsaktivitäten mit namhaften Gesellschaften in Europa, den Vereinigten Staaten und Japan. Schaut man genauer hin, entbehren sie des gelegentlich vermuteten sensationellen Hintergrunds. Ein wesentliches Motiv liegt in dem jeweils beiderseitigen Interesse zahlreicher internationaler Unternehmen, miteinander ins Gespräch zu kommen. Dies gilt in besonderem Maße für die Luft- und Raumfahrtindustrie; damit bestätigt sich unsere strategische Einschätzung, wonach die unter unserer

Mithilfe zustandegekommene Neuordnung das Gewicht der beteiligten deutschen Unternehmen im weltweiten Rahmen wesentlich stärken wird.

Wirtschaftliche Unternehmensallianzen, bei denen international tätige, leistungsfähige Unternehmen global oder regional zusammenarbeiten, ohne in irgendeiner Weise ihre Unabhängigkeit aufzugeben, werden diese Entwicklung vermehrt kennzeichnen. Unsere Gespräche und Vereinbarungen mit der amerikanischen United Technologies Corporation im Bereich von Triebwerken für Verkehrsflugzeuge und für die Raumfahrt oder mit Gesellschaften der japanischen Mitsubishi-Gruppe auf verschiedenen, für beide Partner interessanten Arbeitsgebieten sind Beispiele dafür.

Zunehmend erkennen wir, daß grenzüberschreitende Zusammenarbeit mehr und mehr zur unentbehrlichen Voraussetzung des eigenen wirtschaftlichen und technologischen Erfolgs wird. Das gilt weit über unsere Arbeit in der Luft- und Raumfahrt hinaus. Das Netz denkbarer Gemeinschaftsprojekte wird deshalb nach sorgfältiger Prüfung von Fall zu Fall mit unterschiedlichen Partnern, die einander ergänzen, geknüpft werden. Daß dabei unseren innereuropäischen Verbindungen unverändert hohe Priorität zukommt,

versteht sich von selbst. Europa ist unser Heimatmarkt, Unternehmen in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft sind unsere wichtigsten Partner.

Die Entwicklungen im noch geteilten Deutschland und in Osteuropa ändern daran nichts: Wer daraus eine Alternative zur Vertiefung der wirtschaftlichen Integration in Westeuropa macht, handelt gegen seine eigenen wirtschaftlichen Interessen und gefährdet die politische Grundlage für Stabilität. Daimler-Benz wird sich mit voller Kraft am wirtschaftlichen Aufbau in der DDR und in Osteuropa beteiligen — dies jedoch nur zusätzlich zu den bisherigen und unverändert gültigen Aktivitäten und Zielen. Über die dafür erforderliche Managementkapazität verfügen wir, ebenso über die sachlichen Ressourcen.

Beim Aufbau der DDR werden nicht zuletzt wichtige ordnungspolitische Gesichtspunkte zu bedenken sein. Sollten sich aus der Zusammenarbeit mit Unternehmen der DDR Beteiligungsverhältnisse ergeben, kann es sein, daß gleichzeitig ein Abbau der für diese Kombinate typischen Fertigungsbreite und -tiefe angebracht ist. Wir werden uns dabei von der Überzeugung leiten lassen,

daß ganz Deutschland eine ausgewogene Mischung der Unternehmensgrößen braucht. Ob insoweit die Verselbständigung von Unternehmensteilen oder die Zusammenarbeit mit geeigneten mittelständischen Unternehmen des In- oder Auslands geboten ist, wird sich zeigen. In jedem Fall sehen wir uns in der Pflicht, zur Stärkung des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs beizutragen.

Unsere Zuversicht in die weitere Entwicklung wird im übrigen daraus deutlich, daß wir uns beim juristischen Sitz der debis für Berlin entschieden haben. Zudem bereiten wir dort den Bau eines neuen Geschäftsgebäudes am Potsdamer Platz vor, in dem wir unter anderem Arbeitsplätze ansiedeln wollen, die aus dem angestrebten Wachstum des Konzerns im Bereich der Dienstleistungen entstehen.

Vor dem Hintergrund der erfreulichen Entwicklung zwischen Ost und West wird mitunter die Vermutung geäußert, die bevorstehenden Abrüstungsvereinbarungen stellten unsere Unternehmensstrategie in Frage. Das ist ein grundsätzlicher Irrtum. Wir haben die Konzernbasis nicht verbreitert, um zusätzliche Anteile am Verteidigungsgeschäft zu gewinnen, sondern wegen der Technologien, die ihre Wurzel in der Luft- und Raumfahrt haben und nun für andere industrielle Nutzungen zunehmende Bedeutung erlangen. Ob, in welchem Ausmaß oder wann Abrüstungsmaßnahmen zu Einschnitten in die Beschäftigung führen könnten, läßt sich nicht vorhersehen. Jedenfalls arbeiten wir an Konzepten, mit denen

wir erreichen wollen, daß uns die Umwidmung von eines Tages nicht mehr benötigten Entwicklungs- und Produktionskapazitäten nicht vor völlig neue Fragen stellt.

Die politischen Strukturveränderungen in der Welt, zu denen wir auch die hoffnungsvollen Entwicklungen in Südafrika zählen, aber nicht minder die weltweiten Strukturveränderungen in der Unternehmenslandschaft bestätigen uns in der Überzeugung, daß ein breit fundierter Technologiekonzern die besten Zukunftschancen bietet. Wir werden die einzelnen Konzernunternehmen Schritt für Schritt in die erste Leistungsklasse des weltweiten Wettbewerbs bringen, soweit sie sich nicht schon dort befinden.

Dabei ist nicht entscheidend, daß sich alle Teile des Konzerns zeitgleich in denjenigen Ertragsrelationen bewegen, die wir insgesamt anstreben. Ein Technologiekonzern muß vielmehr aus einer Mischung von schon gefestigten und von sich noch entwickelnden Ertragsträgern bestehen. Dafür sind auch erhebliche Vorleistungen gerechtfertigt; unser Aufwand für Forschung und Entwicklung spiegelt diese Bereitschaft wider.

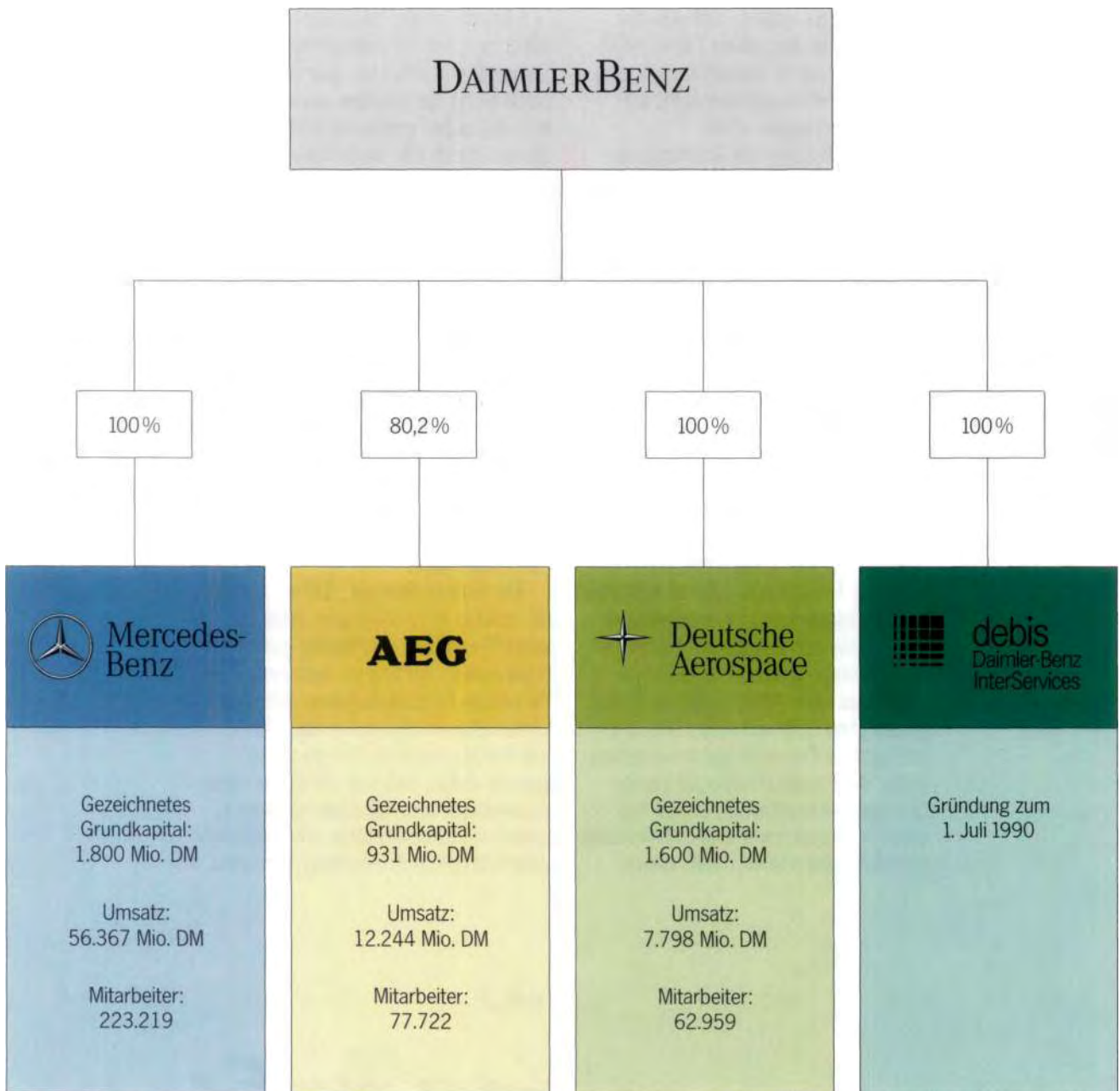
Längerfristige Planungen stehen in einer solchen Konzernstruktur, deren Dynamik in so kurzer Zeit natürlich noch nicht zur Routine werden konnte, unter größeren Vorbehalten, als sie durch die Veränderungen des weltpolitischen Umfelds ohnehin geboten sind. Dennoch meinen wir, damit rechnen zu dürfen, daß sich der Konzernumsatz im Laufe der nächsten fünf Jahre auf mehr als 100 Mrd. DM erhöhen wird. In diesem Zeitraum sollte deutlich bemerkbar werden, daß die Ergebnisbelastungen, mit denen wir es aus einer Reihe von sich kumulierenden Gründen im Augenblick noch zu tun haben, zu einem guten Teil als Vorleistungen zu verstehen sind, die sich in wieder deutlich zunehmenden Erträgen niederschlagen.

Wir sind überzeugt, daß es richtig ist, solche Aufwendungen jetzt, in einer Phase der nachhaltig günstigen Konjunktur, auf uns zu nehmen. Von ihr haben im vergangenen Jahr alle Unternehmensbereiche zum Teil erheblich profitiert. Um so mehr spricht dafür, daß auf die Dauer eine Ausweitung unserer Geschäfte von einem wieder erfreulich ansteigenden Jahresüberschuß begleitet sein wird.




Der neue Daimler-Benz-Konzern

10



Lagebericht

Auch 1989 war die wirtschaftliche Entwicklung in den westlichen Industrieländern durch konjunkturelle Auftriebskräfte geprägt. Impulse kamen einmal mehr von der verstärkten internationalen Arbeitsteilung. Angesichts der hohen Kapazitätsauslastung in den meisten Volkswirtschaften nahm allerdings der Inflationsdruck zu. Das frühzeitige Gegensteuern der Notenbanken ließ gegen Ende des Jahres den Aufwärtstrend von Weltwirtschaft und Welthandel flacher werden.

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich der kraftvolle Wirtschaftsaufschwung entgegen den ursprünglichen Erwartungen ungebrochen fortgesetzt. Das reale Bruttosozialprodukt erreichte mit einem Plus von 4 % den höchsten Anstieg seit zehn Jahren. Ausschlaggebend für die außergewöhnlich gute Konjunktur waren der Export und die gestiegene Nachfrage nach Investitionsgütern. Zugleich erhöhte sich infolge des Beschäftigungsanstiegs und des großen Zustroms von Aus- und Übersiedlern auch erneut der private Verbrauch. Der Überschuss in der Handelsbilanz kletterte auf den neuen Rekordwert von 135 Mrd. DM. Der Arbeitsmarkt war so aufnahmefähig wie letztmals 1979; trotzdem konnte die Zahl der Arbeitslosen im Jahresdurchschnitt leider wiederum nicht entscheidend gesenkt werden.

Anmerkung:
Der Lagebericht ist für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefasst.

Daimler-Benz:

Umsatz weltweit über 76 Mrd. DM

Für Daimler-Benz verlief das Geschäftsjahr 1989 insgesamt günstiger, als es vor Jahresfrist zu erwarten war. Der Konzernumsatz erhöhte sich um 4 % auf 76,4 Mrd. DM. Dabei wuchs das Auslandsgeschäft um 2,4 auf 46,8 Mrd. DM; allein in den Partnerländern der EG stiegen die Umsätze um 14 %. Der Inlandsumsatz nahm um 0,5 auf 29,6 Mrd. DM zu.

Nahezu drei Viertel des Konzernumsatzes erwirtschaftete der Unternehmensbereich Mercedes-Benz, AEG steuerte 16 % und die Deutsche Aerospace (DASA) — ohne Messerschmitt-Bölkow-Blohm - 10 % bei.

Die Daimler-Benz AG weist als geschäftsführende Holding des neustrukturierten Daimler-Benz-Konzerns 1989 keine Umsatzerlöse mehr aus.

Mehr Mercedes-Benz Pkw im Ausland verkauft

Weltweit war 1989 ein gutes Pkw-Jahr. Absatz und Produktion nahmen nochmals zu. In der Europäischen Gemeinschaft und in Japan stiegen die Neuzulassungen von Personenkraftwagen deutlich an. Rückläufig war dagegen die Entwicklung in den USA.

Der Absatz von Mercedes-Benz Pkw in der Bundesrepublik Deutschland litt unter der schwachen Nachfrage nach Diesel-Pkw. Insgesamt fielen unsere Neuzulassungen um 9 % auf 247.100 Personenkraftwagen. Dabei stand bis zum Herbst abnehmenden Zulassungen in der Mittleren Klasse — wegen der bevorstehenden Modellpflegemaßnahmen — eine erfreuliche Absatzbelebung bei den Fahrzeugen der S- und Sonderklasse gegenüber. Der inländische Marktanteil von Mercedes-Benz erreichte 9,2 (i. V. 10,2) %.

Im Ausland setzte sich die positive Geschäftsentwicklung 1989 fort. Mit einem Zuwachs von 3 % wurden 301.500 Fahrzeuge verkauft. Besonders aufnahmefähig erwiesen sich wieder

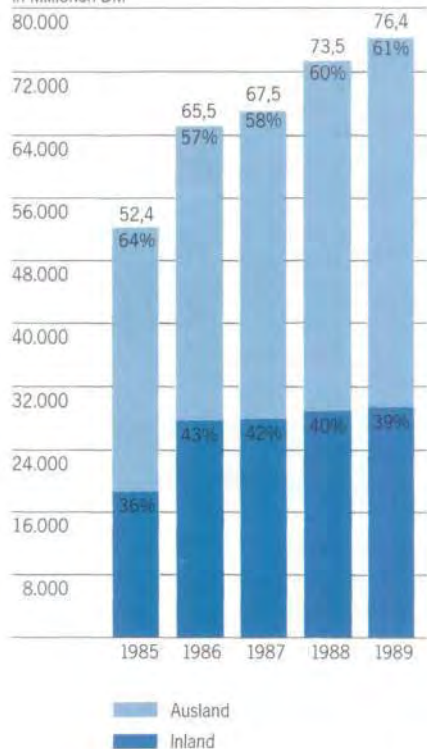
Italien, Großbritannien und Frankreich. In den Partnerländern der EG konnten die Verkäufe insgesamt um 7 % auf 125.100 Fahrzeuge gesteigert werden.

In den USA hat Mercedes-Benz trotz einer besonders für Importfahrzeuge schwierigen Marktsituation noch 75.700 (i. V. 83.700) Pkw verkauft. Den Minderabsatz haben wir durch höhere Verkäufe in Japan und anderen ostasiatischen Ländern wettmachen können; allein in Japan sind 31.500 Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen worden (+ 39 %).

Die Produktion haben wir 1989 um 3 % auf 542.200 Pkw zurückgenommen. Während bei Benzinern die Ausbringung leicht stieg, ging der Diesel-Anteil

Konzernumsatz

in Millionen DM



an der gesamten Pkw-Produktion weiter auf 24,5 (i. V. 28,2) % zurück; noch 1980 war fast jeder zweite Mercedes-Benz Pkw ein Diesel.

Absatz von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen weiterhin auf hohem Niveau

Die hohe Nachfrage nach Nutzfahrzeugen in den letzten Jahren hat sich 1989 auf den meisten Märkten fortgesetzt; in Nord- und Südamerika wurden allerdings weniger Fahrzeuge verkauft.

Mercedes-Benz konnte seine Stellung als weltweit größter Lkw-Hersteller ab 6 t behaupten und auf einzelnen Märkten weiter ausbauen. Im Inland stiegen unsere Neuzulassungen um 7 % auf

70.600 Einheiten; darunter waren 31.900 Lkw über 6 t. In der Schweren Klasse ab 16 t haben wir 16 % mehr abgesetzt als ein Jahr zuvor. Unser Marktanteil bei Lkw über 6 t betrug 57,4 (i. V. 58,6) %. Aus unseren Inlandswerken haben wir 100.800 Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge exportiert, allein 76.200 (+ 10 %) in die Partnerländer der Europäischen Gemeinschaft. Auch hier waren unsere Schwerlastwagen besonders gefragt, vor allem in Frankreich, Großbritannien und Italien. Im gesamten EG-Markt haben wir bei Lkw über 6 t mit insgesamt 66.100 Fahrzeugverkäufen unseren Marktanteil auf 24,0 (i. V. 23,4) % ausbauen können.

Bei voller Auslastung der Kapazitäten erhöhte sich die Produktion der inländischen Werke auf 160.900 (i. V. 154.300) Transporter, Lkw, Omnibusse, Unimog und MB-trac. Die Zahl der Produktionsteilesätze für die Fertigung im Ausland stieg um 19 % auf 12.800 Einheiten.

Unsere Nutzfahrzeuggesellschaften im Ausland haben mit 100.100 Einheiten 3 % weniger gefertigt als im Vorjahr. Insbesondere unsere Tochtergesellschaften Mercedes-Benz do Brasil und Mercedes-Benz Argentina sahen sich einer allgemein schwierigen wirtschaftlichen Situation in ihren Ländern gegenüber; Produktion und Absatz blieben teilweise erheblich unter dem Vorjahr.

Die Mercedes-Benz Espana konnte ihren Markterfolg beim MB 100 D weiter fortsetzen und die Produktion um 7 % auf 24.800 Transporter erhöhen. Während auch unsere Konzerngesellschaften in Mexiko und Südafrika erfreuliche Produktionszuwächse verzeichneten, mußte Freightliner in Nordamerika marktbedingt seine Ausbringung leicht absenken.

Im Konzern wurde 1989 mit 261.000 gefertigten Nutzfahrzeugen das hohe Vorjahresvolumen wieder erreicht.

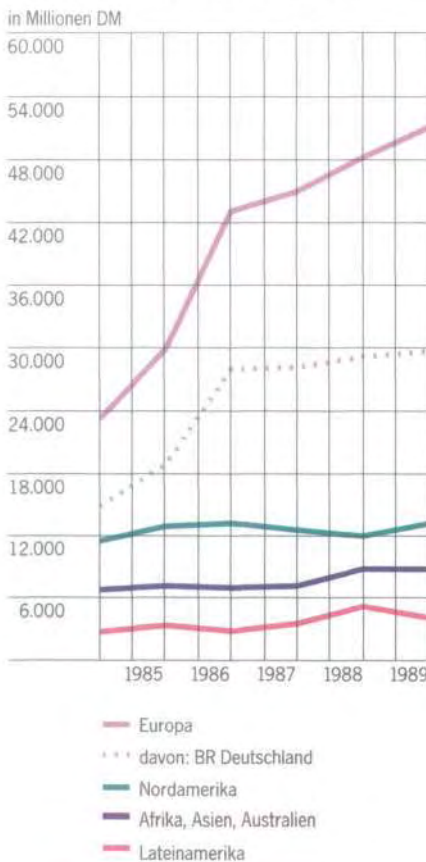
Höhere Umsätze und Auftragseingänge bei AEG

Der Unternehmensbereich AEG konnte 1989 an der günstigen Entwicklung der deutschen Elektroindustrie voll teilhaben. Wie in der Branche wurde auch bei AEG das Wachstum von der lebhaften Auslandsnachfrage getragen.

Besonders erfreulich entwickelten sich die europäischen AEG Gesellschaften, die über dem Durchschnitt liegende Zuwächse verzeichneten. Sowohl bei Hausgeräten als auch in der Automatisierungstechnik konnten sie ihre Marktposition stärken. In Nordamerika verbuchte die AEG auf dem Gebiet der Fabrikautomatisierung und bei Transport-Systemen einen deutlichen Anstieg des Geschäftsvolumens. Allerdings waren hier für den Ausbau der Aktivitäten nochmals hohe Vorleistungen erforderlich.

Im Inland war die in der Mikroelektronik tätige TELEFUNKEN electronic GmbH von der guten Automobilkonjunktur begünstigt. Positiv war auch der Geschäftsverlauf bei Komponenten und bei AEG KABEL innerhalb des Geschäftsfeldes Elektrotechnische Anlagen und Komponenten. Dagegen hielt die unbefriedigende Situation im Geschäftsbereich Büro- und Kommunikationstechnik unvermindert an.

Konzernumsatz nach Regionen



Die Auftragseingänge übertrafen mit 13,9 Mrd. DM den Vorjahreswert um 17 %. Im Bereich Transport-Systeme hat AEG besonders wichtige Aufträge für automatische Nahverkehrssysteme — People Mover und die M-Bahn — erhalten. Für Briefverteilanlagen gingen Großaufträge der amerikanischen und kanadischen Post ein.

Mitte des Jahres mit Rückwirkung zum 1. Januar 1989 sind die Aktivitäten der AEG in der Luft-, Raumfahrt und Verteidigungstechnik ausgegliedert und in die Deutsche Aerospace AG überführt worden. Zum 30. Juni 1989 übernahm die Daimler-Benz AG die AEG Forschungsinstitute mit ihren über 400 Mitarbeitern.

Aktivitäten der Luft-, Raumfahrt und Verteidigungstechnik in der Deutschen Aerospace zusammengefaßt

Die am 19. Mai 1989 gegründete Deutsche Aerospace AG (DASA) hat unter ihrem Dach die Gesellschaften Dornier, MTU und Telefunken Systemtechnik (TST) zusammengefaßt. Bereits seit dem 1. Januar 1989 wurden alle Aktivitäten und Maßnahmen der genannten Tochterunternehmen für Rechnung der DASA durchgeführt. Ende 1989 erwarb die Deutsche Aerospace AG die Mehrheit der Stimmrechte an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), nachdem der Bundeswirtschaftsminister den Zusammenschluß genehmigt hatte.

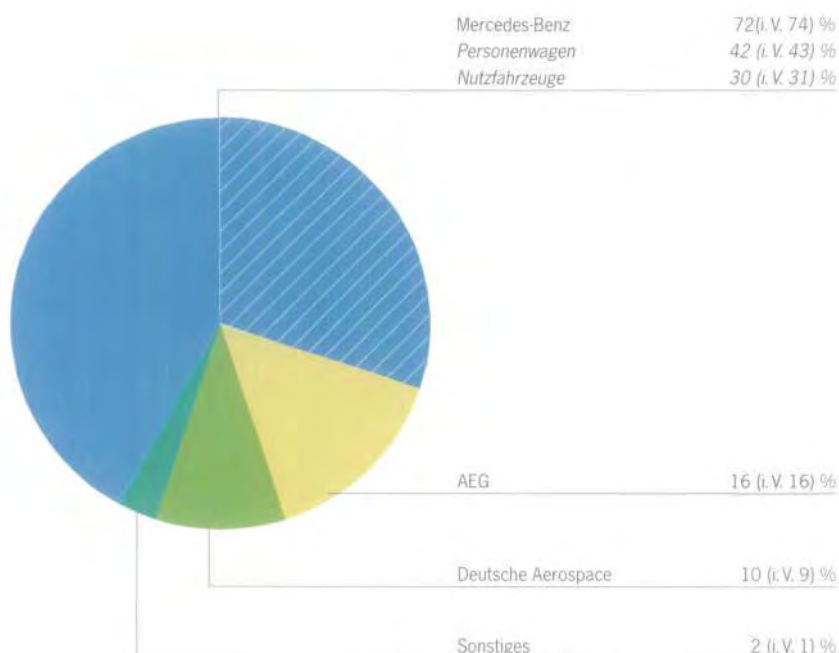
Obwohl sich in der Luft- und Raumfahrtindustrie die Konkurrenzsituation weltweit verschärfte, hat die Deutsche Aerospace ihr Geschäftsvolumen weiter steigern können.

Bei Dornier erwiesen sich erneut die Bereiche Luft- und Raumfahrt als Wachstumsträger. Im Mittelpunkt des Geschäfts standen hier weitere Auslieferungen des Flugzeugtyps Dornier 228 und die verschiedenen Baugruppen für das Airbusprogramm, aber auch Teilabrechnungen für den Europäischen Erdkundungssatelliten ERS-1 und die Projekte Raumlabor COLUMBUS und Raumgleiter Hermes.

Die MTU-Gruppe hat den überwiegenden Teil ihres Umsatzes wiederum im Ausland erzielt. Einen erfreulichen Beitrag lieferte — vornehmlich aus der Verkehrsfluffahrt — die im Bereich Luftfahrttriebwerke tätige MTU München. Bei den Dieselmotoren (MTU Friedrichshafen) standen wieder Schiffsantriebe und die Lieferungen von Motoren der Baureihe 396 an die UdSSR im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit.

Das Geschäftsvolumen der Telefunken Systemtechnik blieb abrechnungsbedingt unter dem des Vorjahres. Umsatzträger waren Radarsysteme für die deutsche Bundeswehr, Geräte der Hochfrequenztechnik, das Überholungs- und Reparaturprogramm des Flugabwehrsystems HAWK sowie die Energieversorgung und die vorintegrierten Solarzellen für den deutschen Fernmeldesatelliten DFS-KOPERNIKUS.

Konzernumsatz nach Bereichen



Die Auftragseingänge bei der Deutschen Aerospace (ohne MBB) weiteten sich kräftig um 22 % auf 11,1 Mrd. DM aus; überdurchschnittlich entwickelten sich die Zuwächse bei Dornier und TST.

Über 368.000 Mitarbeiter im Daimler-Benz-Konzern

Zum Jahresende 1989 beschäftigten die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns weltweit 368.226 (i. V. 338.749) Mitarbeiter, davon 17.032 (i. V. 15.732) Auszubildende und Praktikanten. Die erstmals einbezogenen Gesellschaften von Messerschmitt-Bölkow-Blohm hatten insgesamt 24.194 Mitarbeiter.

Ohne MBB ist die Konzernbelegschaft im Inland nochmals leicht gestiegen. Maßgeblich hierfür waren Neueinstellungen in den Montagewerken für Pkw und Nutzfahrzeuge. Dagegen war die Zahl der Beschäftigten im Ausland geringfügig niedriger; hier wirkte sich vor allem der Produktionsrückgang bei den südamerikanischen Nutzfahrzeuggesellschaften aus.

Am Jahresende waren bei Mercedes-Benz 223.219, bei AEG 77.722 und in der Deutschen Aerospace 62.959 Mitarbeiter tätig. Die Daimler-Benz AG beschäftigte — erstmals als Holdinggesellschaft und einschließlich der zentralen Forschungsaktivitäten und Dienstleistungen — 3.538 Mitarbeiter.

Einkaufsvolumen im Konzern weiter gestiegen

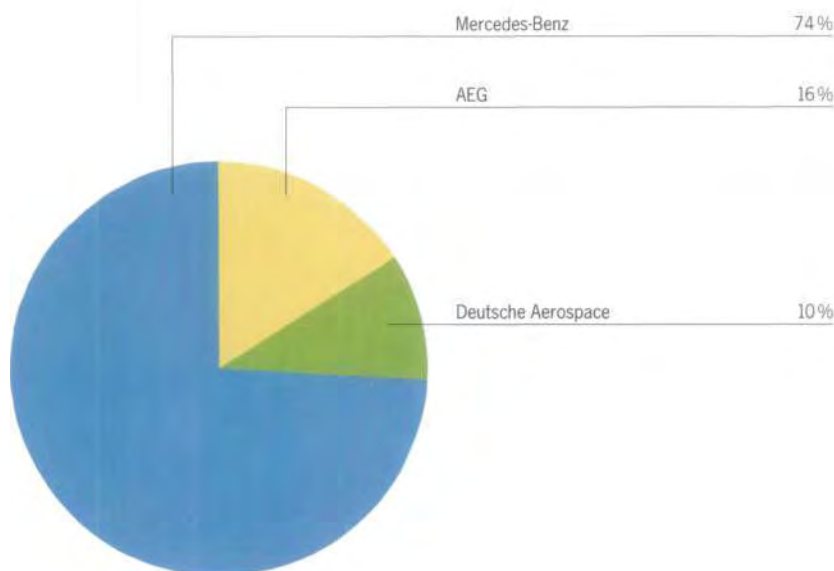
Der Daimler-Benz-Konzern hat 1989 weltweit Waren und Dienstleistungen im Wert von 45 (i. V. 43) Mrd. DM bezogen. Das Einkaufsvolumen von Mercedes-Benz machte mit 33 Mrd. DM nahezu drei Viertel aus. AEG erwarb wie im Vorjahr Güter für 7,2 Mrd. DM, die Deutsche Aerospace für 4,3 Mrd. DM.

Im Berichtsjahr setzte sich zunächst die ansteigende Tendenz der Preise für Grundstoffe, Investitionsgüter und Fertigungsmaterial fort. Besonders davon betroffen waren Erzeugnisse der Stahl- und Kunststoffverarbeiter. Trotz anhaltend hoher Nachfrage war im Verlauf des Jahres eine Beruhigung der Preissitua-

tion zu verzeichnen. Verstärkte Einkaufstätigkeit auf internationalen Märkten, Bündelung gleichartiger Bedarfe, Mehrjahresverträge und Wertanalysen haben einen stärkeren Anstieg der Materialaufwendungen verhindert.

In allen Unternehmensbereichen haben wir vor allem die Bezüge aus den Partnerländern der EG weiter gesteigert. Dabei verfolgen wir das Ziel, auf jenen Märkten verstärkt einzukaufen, in denen hochwertige Produkte zu günstigen Preisen angeboten werden. Die Daimler-Benz AG hat Büros für die Einkaufskoordination eingerichtet, um die Auslandsbezüge zu intensivieren und die Konzernunternehmen bei ihren konkreten Beschaffungsmaßnahmen vor Ort zu unterstützen.

Einkaufsvolumen des Daimler-Benz-Konzerns
45 (i. V. 43) Milliarden DM



Zur weiteren Optimierung der Abläufe — wie z. B. durch just-in-time-Konzepte und Logistikprojekte — haben wir die Material- und Informationsströme verbessert und die Kosten gesenkt.

Die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns arbeiten intensiv und vertrauensvoll mit der Zulieferindustrie zusammen. Unser traditionell gewachsenes Engagement für mittelständische und kleine Betriebe, die Berliner Wirtschaft und auch für soziale Einrichtungen wie Behindertenwerkstätten werden wir im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten weiter verstärken.

An dieser Stelle danken wir allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen für die gute Zusammenarbeit.

Höhere Investitionen

Für die Zukunftssicherung der Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns wurden auch im Berichtsjahr erhebliche Mittel eingesetzt. Trotz der guten Auslastung der Kapazitäten im Investitionsgütersektor konnten wir unser Investitionsprogramm reibungslos und termingenau realisieren. Die Zugänge an Sachanlagen erreichten im Konzern 5,9 (i. V. 5,1) Mrd. DM. In immaterielle Vermögensgegenstände hat Daimler-Benz 0,1 Mrd. DM und in Finanzanlagen 0,4 Mrd. DM investiert. Insgesamt 1,2 Mrd. DM entfielen davon auf das erstmals in den Konzernabschluss einbezogene Anlagevermögen von Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Die Zugänge an immateriellen

sowie Sach- und Finanzanlagen des Berichtsjahres von 5,2 Mrd. DM (ohne MBB) konnten wiederum vollständig aus dem Cash flow von 6,0 (i. V. 6,1) Mrd. DM finanziert werden.

Die insbesondere aufgrund des Erwerbs der Kapitalanteile an Messerschmitt-Bölkow-Blohm entstandenen Goodwillbeträge von 1,2 Mrd. DM erhöhten das Investitionsvolumen auf insgesamt 7,6 Mrd. DM; sie werden zusammen mit den aus der Umstrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns resultierenden Geschäftswerten des Vorjahres von 1,5 Mrd. DM direkt mit dem Konzern-Eigenkapital aufgerechnet.

Von den Sachinvestitionen des Daimler-Benz-Konzerns betrafen 3,0 Mrd. DM den Unternehmensbereich Mercedes-Benz. Der Schwerpunkt lag bei Personewagen zur Ergänzung und weiteren Verbesserung der Produktpalette sowie zur Einführung neuer Technologien. AEG wandte — vornehmlich für den Ausbau und die Modernisierung von Fertigungsstätten — wiederum 0,7 Mrd. DM auf. Bei der Deutschen Aerospace wurden für die Vorbereitung neuer Produkte und Produktionslinien Mittel in Höhe von 0,6 Mrd. DM eingesetzt.

Das Investment im Fahrzeug-Leasing von 3,1 (i. V. 2,5) Mrd. DM wird aus den hierauf verrechneten Abschreibungen und Abgängen sowie durch eine zeitlich abgestufte Zuführung von Fremdmitteln finanziert. Der Gesamtumfang des für die Refinanzierung unserer Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten aufgelaufenen Fremdkapitals beläuft sich auf 4,5 (i. V. 3,5) Mrd. DM. Im Berichtsjahr haben wir eine weitere Euroanleihe emittiert (75 Mio. Can.-Dollar), die hierin enthalten ist.

Über 5 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung haben sich 1989 im Daimler-Benz-Konzern (ohne MBB) kräftig von 4,7 auf insgesamt 5,5 Mrd. DM erhöht. Weltweit arbeiten über 24.000 Mitarbeiter daran, unsere Position als integriertes Technologie-Unternehmen zu sichern und auszubauen.

In der Daimler-Benz AG sind die Forschungsaktivitäten des Konzerns im Zentralressort „Forschung und Technik“ gebündelt. Nach der Einbeziehung der

Finanzierung der Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen*)



*) Ohne Goodwill-Beträge.

AEG Forschungsinstitute sind mittlerweile allein 1.500 Mitarbeiter in der zentralen Forschung tätig. Ihre Aufgabe erstreckt sich darauf, die für zukünftige Wettbewerbspositionen des Daimler-Benz-Konzerns bedeutsamen Technologie-Felder durch Forschungsprogramme und -Projekte zu bearbeiten, und zwar entweder aus eigener Initiative oder im Auftrag der Unternehmensbereiche.

In den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz wurden für Forschung und Entwicklung 2,8 Mrd. DM aufgewendet.

Bei den Personenwagen stellten wir im März 1989 den neuen Roadster (R 129) der Öffentlichkeit vor. Seit Herbst sind die Fahrzeuge der Mittleren Klasse und der Geländewagen in einer modellgepflegten und in vielen Details verbesserten Version auf dem Markt. Die Dreiliter-Motoren können nun auch mit Vierventiltechnik geliefert werden, und zwar in den Typen 300 E/TE/CE-24. Von den Modellen 250 D und 260 E wurden Langversionen vorgestellt. Mit dem „sportline“-Paket für die Fahrzeuge der Kompakt- und Mittleren Klasse bieten wir unseren sportlich ausgerichteten Kunden eine attraktive Ausstattungsvariante. Die Fahrzeuge der S-Klasse sind in einigen Details verfeinert worden. Seit Februar 1989 produzieren wir neue Diesel-Motoren mit einem nochmals um 40 % verringerten Rußpartikel-Ausstoß.

Im Frühjahr 1990 ist die Modellpalette um den 190 E 18 ergänzt worden, der mit seinem günstigen PreisLeistungsverhältnis zusätzliche Kunden für die Marke Mercedes-Benz gewinnen soll.

Bei den Nutzfahrzeugen haben wir sowohl aus der Leichten als auch aus der neuen Mittelklasse Fahrzeugtypen entwickelt, die dem zunehmenden Transportaufkommen von Gütern mit großem Raumbedarf, aber relativ niedrigem Eigengewicht Rechnung tragen. Das Linienbus- und Reisebus-Programm wurde um neue Typen ergänzt, die den steigenden Wünschen nach mehr Komfort und exklusiver Ausstattung entgegenkommen.

Unser umfassendes Dienstleistungsprogramm, das wir zusammen mit den Fahrzeugen zu einem Systemangebot aus einer Hand kombiniert haben, ermöglicht den Transportunternehmen eine effizientere Organisation ihres Fuhrparks. Als Beitrag zum Umweltschutz wurde das LEV-Konzept (Low Emission Vehicle) entwickelt, das mit neuen innovativen Techniken die Abgas- und Geräuschemissionen erheblich vermindert.

Bei AEG stieg der Mitteleinsatz für Forschung und Entwicklung um 8 % auf 787 Mio. DM. Allein in der Vorentwicklung neuer Produkte und Verfahren arbeiten mehr als 4.600 Mitarbeiter an etwa 400 Schwerpunktvorhaben. Die Aufgaben betreffen hauptsächlich die Bereiche digitale Nachrichtenübermittlung, Mikroelektronik sowie Informations- und Kommunikationstechnik. Mit DIADEM wurde in der Nachrichtenübermittlung ein neues Projekt zur Dokumentbearbeitung vorgestellt. In der Mikrosystemtechnik haben wir anwendungsspezifische Systembausteine entwickelt, die wirtschaftliche Lösungen in der Industrie-Elektronik, im Kraftfahrzeug sowie im Haus- und Bürobereich ermöglichen. Für Produkte der Informations- und Kommunikationstechnik untersuchen wir innerhalb der Großflächenelektronik, wie sich elektronische Schaltfunktionen auf Glas oder anderen elektrisch inaktiven Materialien aufbringen lassen. Im Rahmen nationaler und internationaler Zusammenarbeit ist AEG an 50 Forschungsprojekten beteiligt.

Für Forschung und Entwicklung haben die Gesellschaften des DASA-Konzerns (ohne MBB) 1,8 Mrd. DM aufgewendet, das sind 23 % des Umsatzes. Auf nicht auftragsgebundene freie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben entfielen davon 589 Mio. DM.

Im Bereich Luftfahrt konzentrierten sich unsere Aktivitäten auf die Airbusprogramme A 330/A 340, die Dornier 328, das STINGER-Nachbauprogramm sowie wesentliche Teilumfänge für das europäische Jagdflugzeug JF 90/EFA. In der Raumfahrt stand der Raumgleiter Hermes im Mittelpunkt, für den wir das Lebenserhaltungssystem, die Brennstoffzellen zur Energieversorgung und den Raumanzug für Außenbordmanöver entwickeln. Auf dem Gebiet der Verteidigungstechnik haben wir unsere Entwicklungsarbeiten für das Flugabwehrsystem ROLAND und den TORNADO fortgeführt. Weitergearbeitet wurde auch an den Triebwerken für Verkehrs- und Geschäftsreiseflugzeuge. Im Bereich der Medizintechnik haben wir das Lithotripter-Gerät Compact vorgestellt, das wir speziell für kleinere Kliniken konzipiert haben. Von öffentlichen Auftraggebern erhielten wir Entwicklungsaufträge im Rahmen von Projekten der Solar- und Windtechnik.

Umstrukturierung des Konzerns erfolgreich abgeschlossen

Daimler-Benz hat 1989 das entscheidende Kapitel auf dem Weg zum integrierten Technologiekonzern erfolgreich abgeschlossen. Das Fahrzeuggeschäft ist in die neugegründete Mercedes-Benz AG eingebracht worden; die Aktivitäten im Bereich Luft- und Raumfahrt wurden unter dem Dach der Deutsche Aerospace AG zusammengefaßt. Der Beschluß zur Gründung eines vierten Unternehmensbereichs Daimler-Benz InterServices, der debis, für verschiedene Dienstleistungsfunktionen wie das Systemhaus, Finanzdienstleistungen, Versicherungen, das Handelshaus und Marketing Services ist gefaßt. Die neue Konzernstruktur mit der Daimler-Benz AG als geschäftsführender Holding und den marktnah operierenden Unternehmensbereichen schafft die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen, um die im Gesamtunternehmen vorhandenen Ressourcen und das vielfältige Know-how systematisch und wirkungsvoll einsetzen zu können.

Neue Bilanzierung im Daimler-Benz-Konzern

Mit der Umstrukturierung zu einem weltweit tätigen integrierten Technologie-Unternehmen wurde zugleich die Bilanzierung im Konzernabschluß 1989 auf eine neue Grundlage gestellt. Als reines Automobilunternehmen hatten wir traditionell eine Bilanzierungs- und Bewertungspolitik betrieben, die jetzt dazu führte, daß der neugeformte Technologiekonzern im internationalen Vergleich kaum oder gar nicht mehr richtig zu beurteilen war. Eine zutreffende Einschätzung der Ertrags- und Finanzkraft eines Unternehmens ist jedoch für die Kapitalbeschaffung von großer Bedeutung. Die Absicht, mit der Daimler-Benz-Aktie an wichtige ausländische Börsen zu gehen, erfordert eine Bilanzstruktur und den Ausweis eines Eigenkapitals, die internationalen Maßstäben standhalten. Aus diesem Grund werden im ersten Abschluß des neuen Daimler-Benz-Konzerns Pensionsrückstellungen und Vorräte an den steuerlich zulässigen Bewertungsregeln ausgerichtet. Die Erträge aus der Neubewertung werden dem Konzern-Eigenkapital zugeführt und bleiben somit dem Unternehmen ungeschmälert erhalten.

Die geänderte Bewertung findet nur im Konzernabschluß ihren Niederschlag; im Abschluß der Daimler-Benz AG wie auch bei Mercedes-Benz AG behalten wir unsere bisherige Bilanzierung und Bewertung bei.

Konzern-Jahresüberschuß durch periodenfremde Erträge geprägt

In der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns wird 1989 ein Jahresüberschuß von 6,8 Mrd. DM ausgewiesen. Der weitaus größte Teil davon ist nicht im Geschäftsjahr 1989, sondern bereits in vorangegangenen Jahren erwirtschaftet und versteuert worden. Der Anstieg ergibt sich als einmaliger Betrag aus der geänderten Bewertung der Pensionsrückstellungen und Vorräte. Dem stehen Aufwendungen mit Einmalcharakter im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Konzerns gegenüber. Ohne Sondereinflüsse, die nicht dem Geschäftsjahr zuzurechnen sind, liegt das Konzernergebnis in der Größenordnung des Vorjahres von 1,7 Mrd. DM.

Das Ergebnis von Mercedes-Benz bewegte sich 1989 im Pkw-Bereich auf hohem Niveau. Dem Rückgang der Verkäufe von Dieselfahrzeugen im Inland und den Auswirkungen erschwerter Markt- und Wettbewerbsbedingungen in Nordamerika standen positive Geschäfts- und Ergebnisentwicklungen in den meisten anderen Volumenmärkten

gegenüber. Im Nutzfahrzeugbereich waren Ertragsverbesserungen sowohl im Inland als auch bei den ausländischen Produktionsgesellschaften, vor allem durch die günstige Mengenkonzunktur in Europa zu verzeichnen. Die Ertragslage von AEG war durch Vorleistungen auf zukunftssträchtigen Arbeitsgebieten sowie durch strukturelle Bereinigungen in verschiedenen Geschäftsfeldern beeinträchtigt. Auch das Ergebnis der 1989 neu gegründeten Deutschen Aerospace war durch hohe Aufwendungen für die Zukunftsvorsorge geprägt.

Im außerbetrieblichen Bereich hat sich im Konzern bei leicht gestiegener Liquidität das Zinsergebnis um 10 % auf 1,1 Mrd. DM erhöht. Die von den Tochtergesellschaften in Hochinflationländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen.

International verständlichere Bilanzrelationen

Aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens und der erstmaligen Einbeziehung von Messerschmitt-Bölkow-Blohm in die Konzernbilanz hat sich das Gesamtvermögen des Konzerns auf 62,7 (i. V. 51,9) Mrd. DM erhöht. Auf der Aktivseite haben sich die Relationen von Anlage- und Umlaufvermögen trotz der erstmaligen Einbeziehung der MBB-Gruppe nur wenig verändert. Innerhalb des Umlaufvermögens ist der Anteil der — nun nach steuerlichen Grundsätzen bewerteten — Vorräte gewachsen; unter Abzug der Erhaltenen Anzahlungen machen sie 20 (i. V. 16) % der Bilanzsumme aus. Auf der Passivseite ist die Eigenkapitalquote von 21 auf 26 % gestiegen. In dieser Steigerung wirken sich sowohl der Mittelzufluß aus der Kapitalerhöhung vom November 1989 als auch unsere neue Bewertungspolitik aus; dagegen liefen erworbene Geschäftswerte der Jahre 1988 und 1989 im Gesamtbetrag von 2,8 Mrd. DM, die im Berichtsjahr vollständig mit dem Eigenkapital verrechnet wurden. Die Rückstellungen haben absolut weiter zugenommen; ihr Anteil am Gesamtkapital erreicht nun 43 (i. V. 50) %.

Aufgrund des Anstiegs des Eigenkapitals hat sich die Anlagendeckung deutlich von 79 auf 109 % verbessert. Hierbei ist der von 3,7 auf 5,0 Mrd. DM gewachsene Bestand an Fahrzeugen des stark expandierenden, überwiegend fremdfinanzierten Leasinggeschäfts nicht berücksichtigt.

Nach Einbeziehung der mittel- und langfristigen Rückstellungen, vor allem der Pensionsrückstellungen, erreicht der Anteil des lang- und mittelfristigen Kapitals an der Konzernbilanzsumme 58 %. Hierdurch werden sowohl das Anlagevermögen als auch die Vorräte voll gedeckt.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG von 1.120 Mio. DM wird nach der Neustrukturierung des Konzerns im wesentlichen durch Erträge bestimmt, die aus den Unternehmensbereichen an die geschäftsführende Holding fließen; auch insofern ist er mit dem vorjährigen Überschuß einer damals noch unmittelbar industriell tätigen Gesellschaft nicht vergleichbar. Daraus wurde gemäß § 58 AktG mit 560 Mio. DM die Hälfte den Gewinnrücklagen zugeführt.

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats haben wir im November 1989 aus dem „Genehmigten Kapital“ in Höhe von 500 Mio. DM einen weiteren Teilbetrag von 212 Mio. DM in Anspruch genommen und das Kapital im Verhältnis 10:1 zum Ausgabepreis von 460 DM je Aktie erhöht. Hieraus sind uns 1,9 Mrd. DM zugeflossen. Das Grundkapital beträgt nunmehr 2.330 Mio. DM. Die jungen Aktien sind bereits für das Geschäftsjahr 1989 voll dividendenberechtigt. Von dem auf der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 Genehmigten Kapital steht noch ein Betrag von 112 Mio. DM bis zum 30. Juni 1991 zur Verfügung.

Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von 12 DM je 50-DM-Aktie auf das erhöhte Grundkapital vor. Als Folge der verbreiterten Kapitalbasis steigt damit der Ausschüttungsbetrag von 504 auf 555 Mio. DM. Die verbleibenden 5 Mio. DM sollen auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Ausblick

Im laufenden Geschäftsjahr erwartet die deutsche Automobilindustrie eine Verlagerung der Nachfragedynamik vom Export- zum Inlandsgeschäft. Im europäischen Ausland sowie in den USA wird eher mit einer zyklischen Abschwächung gerechnet. Der japanische Markt dürfte aufnahmefähig bleiben.

Mercedes-Benz rechnet angesichts der guten Auftragslage bei Personwagen und Nutzfahrzeugen im laufenden Jahr mit einem Absatz in Vorjahreshöhe. Wir sind zuversichtlich, daß auch 1990 wieder ein erfolgreiches Jahr sein wird. Im Pkw-Bereich wird einem leicht rückläufigen Inlandsgeschäft aufgrund der Besteuerung der Werksangehörigenrabatte ein weiter steigender Auslandsabsatz gegenüberstehen. Bei Nutzfahrzeugen werden wir von der guten Inlandskonjunktur profitieren können; im Ausland ist ein Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Jahres 1989 zu erwarten.

Die AEG geht davon aus, ihren Umsatz 1990 — hauptsächlich im Ausland — weiter erhöhen zu können. Insbesondere in den Bereichen Automatisierungstechnik, Mikroelektronik und Transport-Systeme wird mit einer deutlichen Expansion des Geschäftsvolumens gerechnet. Beim Auftragseingang soll das hohe Niveau des Vorjahres wieder erreicht werden.

Mit der Erweiterung der Deutschen Aerospace um MBB verfügen wir über ein breit gefächertes Know-how und vielfältige Erfahrungen, um auf den unterschiedlichen Arbeitsgebieten der Hochtechnologie in internationalen Partnerschaften Programme und Projekte führen zu können. Unsere hochqualifizierten Mitarbeiter sind eine solide Grundlage, um das gebündelte Wissen und Können in der Durchführung von Gemeinschafts- und Systemführungsaufgaben auch in Bereichen außerhalb der Luft-, Raumfahrt und Verteidigungstechnik optimal einsetzen zu können. Der Auftragsbestand, der nach Einbeziehung von MBB am Jahresende 1989 bei 25 Mrd. DM lag, sichert die Beschäftigung und den Umsatz der nächsten zwei Jahre; dabei geht der militärische Anteil weiter zurück.

Risiken für unser gesamtes Geschäft ergeben sich aus den laufenden Tarifverhandlungen. Um dem steigenden Wettbewerbsdruck auf den internationalen Märkten standhalten zu können, wie auch zur Sicherung der Arbeitsplätze sind Tarifabschlüsse notwendig, die von Augenmaß und gesamtwirtschaftlichem Weitblick geprägt sind.

In den nächsten fünf Jahren wird in allen Bereichen des Konzerns verstärkt in Sachanlagen investiert werden. Die geplanten Ausgaben von etwa 30 Mrd. DM sind das mit Abstand höchste Investitionsvolumen, das sich unser Unternehmen jemals vorgenommen hat. Um den wachsenden Anforderungen auf den Märkten zu begegnen, werden wir im gleichen Zeitraum über 42 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung aufwenden.

Von der Schaffung des EG-Binnenmarktes mit Wirkung ab 1993 und den tiefgreifenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Europa erwarten wir zusätzliche Impulse für eine Geschäftsausweitung aller Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns. Dabei haben uns die fortschreitende europäische Integration, die zunehmende Globalisierung der Märkte und das Entstehen neuer industrieller Wachstumsgebiete veranlaßt, in wichtigen Metropolen — Berlin, Bonn, Brüssel, Hongkong, Washington — Konzernrepräsentanzen zu errichten.



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

22

Mio. DM	1989	1988
Umsatz	56.367	54.895
Sachinvestitionen	3.003	.
F+E-Aufwand	2.816	.
Mitarbeiter	223.219	.

Die am 1. Juli 1989 gegründete Mercedes-Benz AG hat die Geschäftsbereiche Personenwagen und Nutzfahrzeuge von der Daimler-Benz AG übernommen, die ihr alleiniger Aktionär ist. Bereits seit dem 1. Januar 1989 wurde das Fahrzeuggeschäft für Rechnung von Mercedes-Benz geführt. Im Rahmen der Ausgliederung wurden die Beteiligungen an den ausländischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften des Automobilbereichs bei der Daimler-Benz AG belassen; gleichwohl liegt die unternehmerische Steuerung und Kontrolle dieser Gesellschaften in der Mercedes-Benz AG, die mit ihnen zusammen wirtschaftlich einen Konzern bildet.

Im ersten Geschäftsjahr hat Mercedes-Benz von der weltweit guten Automobilkonjunktur profitiert. Der Umsatz stieg im Konzern um 3 % auf 56,4 Mrd. DM. Dabei entfielen 58 % auf das Pkw-Geschäft und 42 % auf den Nutzfahrzeugbereich. Der EG-Markt hat weiter an Bedeutung gewonnen; 58,4 (i. V. 56,5) % des Geschäftsvolumens wurden in dieser Region erzielt. Der Inlandsumsatz war mit 20,4 Mrd. DM um 2 % höher als im Vorjahr; der Auslandsumsatz betrug 36,0 Mrd. DM. Der Umsatz der Mercedes-Benz AG allein lag bei 43,6 Mrd. DM.

Weltweit waren 223.219 Mitarbeiter bei Mercedes-Benz tätig, im Inland 173.510 und im Ausland 49.709.

In Sachanlagen haben wir 3,0 Mrd. DM investiert, davon allein 2,0 Mrd. DM in den inländischen Werken. Der Schwerpunkt lag im Bereich Personenwagen zur Ergänzung und weiteren Verbesserung

der Produktpalette sowie zur Einführung neuer Technologien. Mit Investitionen von 310 Mio. DM wurde die Leistungsfähigkeit der Außenorganisation weiter gestärkt. Für Forschung und Entwicklung haben wir insgesamt 2,8 Mrd. DM aufgewendet.

Im Inland wurde die Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland (MBVD) neu gegründet. Durch die Aufteilung des deutschen Fahrzeugmarkts in fünf Regionen gehen wir den Weg zu mehr Kunden- und Marktnähe, um so in Zukunft noch schneller, flexibler und effizienter handeln zu können.

Bis 1994 sollen insgesamt 20 Mrd. DM in Sachanlagen investiert werden. Hinzu kommen Ausgaben für Forschung und Entwicklung von 13 Mrd. DM.

Geschäftsbereich Personenwagen

Mio. DM	1989	1988
Umsatz	32.887	31.833
Sachinvestitionen	1.850	1.880
F+E-Aufwand	1.865	.
Produktion (E)	542.160	559.713
Mitarbeiter	91.765	.

Hohe Pkw-Nachfrage in Westeuropa und Japan

Der Personenwagen hat auch 1989 nichts von seiner Faszination eingebüßt. Mit weltweit 36,0 (i. V. 34,7) Mio. Fahrzeugen kletterte die Pkw-Produktion im siebten Jahr in Folge auf einen neuen Höchststand.

Allerdings hat die Pkw-Nachfrage in den USA spürbar an Dynamik verloren; der Absatz ging auf 9,9 (i. V. 10,6) Mio.



Die S-Klasse in den USA auch 1989 wieder „Das sicherste Auto der Welt“.

Die faszinierende Fortsetzung einer großen Legende: Der neue SL.

Einheiten zurück. Die Inlandsverkäufe von dort hergestellten Fahrzeugen nahmen 1989 um 6 % auf 7,1 Mio. Personewagen ab, so daß sich auch die Produktion verringerte, und zwar auf 6,8 (i. V. 7,1) Mio. Einheiten. Der Absatz der Importmarken schrumpfte um 9 % auf 2,8 Mio. Pkw bei einem Marktanteil von 28,5 (i. V. 29,1) %. Einbußen mußten dabei fast alle europäischen Hersteller hinnehmen. Die Verkäufe aus Japan importierter Fahrzeuge waren ebenfalls um 5 % auf 2,0 Mio. Personewagen rückläufig; dennoch hat sich der Marktanteil japanischer Fabrikate aufgrund der gestiegenen Verkäufe aus lokaler Produktion von 25,4 auf 28,2 % erhöht.

In Japan haben die Neuzulassungen von Personewagen um 18 % auf 4,4

Mio. Pkw zugenommen. Hiervon profitierten auch die Importeure, deren Marktanteil jedoch mit insgesamt 4,1 (i. V. 3,6) % im internationalen Vergleich immer noch sehr klein ist. Den deutschen Herstellern gelang es erstmals, mehr als 120.000 Pkw auf dem japanischen Markt abzusetzen; das waren zwei Drittel aller Import-Pkw. Die Exporte der Automobilindustrie Japans waren insgesamt um 1 % auf 4,4 Mio. Fahrzeuge rückläufig; die heimische Produktion stieg trotzdem um 10 % auf das Rekordniveau von 9,1 Mio. Personewagen.

In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft waren die Neuzulassungen 1989 mit 12,3 Mio. Pkw um 4 % höher als ein Jahr zuvor. Besonders stark expandierten die großen Volumenmärkte.

Die durchweg gute Pkw-Konjunktur in Westeuropa ermöglichte eine nochmalige Erhöhung der Produktion um 5 % auf erstmals 13,7 Mio. Personewagen.

Bundesrepublik Deutschland: Pkw-Export auf Rekordniveau

Die deutschen Pkw-Hersteller waren 1989 von der günstigen Marktentwicklung im Inland, im westeuropäischen Ausland und in Japan begünstigt. In der Bundesrepublik Deutschland lagen die Neuzulassungen mit 2,8 Mio. Fahrzeugen auf dem außergewöhnlich hohen Niveau der letzten vier Jahre; während einige deutsche Hersteller nur wenig mehr verkauften, konnte die ausländische Konkurrenz ihren Absatz deutlich um 5 % auf 0,9 Mio. Einheiten



Wird mit der Zeit immer schöner: Das Coupé der S-Klasse.



Begehrnt durch Sportlichkeit und Eleganz: Das exklusive Coupé 300 CE-24

Die weiterentwickelten Modelle der Mittleren Klasse 200 — 300 hatten im Herbst 1989 Premiere.





steigern und ihren Marktanteil von 29,1 % auf 30,2 % erhöhen.

Umweltfreundliche Fahrzeuge waren wiederum stark gefragt. Im Jahresdurchschnitt waren 50 (i. V. 38) % aller neu zugelassenen Benziner mit einem Drei-Wege-Katalysator ausgerüstet. Die Neuzulassungen von Diesel-Pkw unterschritten das Vorjahresniveau ein weiteres Mal, und zwar um mehr als 23 %. Den Ausschlag hierzu gab die anhaltende Verunsicherung bei den Käufern von Dieselfahrzeugen, vor allem durch die Rücknahme der Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer und die Verweigerung der „Smog-Plakette“. Eine deutliche Verbesserung der Absatzlage bei Dieselfahrzeugen ist erst dann zu erwarten, wenn die auch aus umweltpolitischer

Sicht unverständlichen Maßnahmen zurückgenommen werden.

Die Lieferungen der deutschen Pkw-Hersteller in die Auslandsmärkte stiegen um 9 % auf den neuen Höchststand von 2,7 Mio. Automobilen. Der begrenzten Aufnahmefähigkeit des US-Marktes standen vor allem höhere Exporte in die westeuropäischen Nachbarmärkte und nach Japan gegenüber. Die Produktion der deutschen Pkw-Industrie stieg um 5 % auf 4,6 Mio. Personenwagen.

Mercedes-Benz:

Absatzerfolg unserer S-Klasse

Die Abnahme der gesamten Neuzulassungen im Inland auf 247.100 Mercedes-Benz Pkw war von dem geringeren Absatz der Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb bestimmt. Der Rückgang um 23.500 Einheiten (V. 23 %) für unsere Diesel-Pkw entspricht der allgemeinen Entwicklung des gesamten Diesel-Pkw-Markts in der Bundesrepublik Deutschland. In unserer Kompaktklasse gingen aufgrund des Verkaufserfolgs der Benzinmodelle die Neuzulassungen nur leicht um 4 % auf 92.600 Einheiten zurück. Hingegen verringerten sich die Neuzulassungen der Mittleren Klasse um 14 % auf 134.100 Einheiten; seit der Vorstellung der überarbeiteten Modelle im Herbst 1989 sind die Auftragseingänge und Auslieferungen wieder deutlich angestiegen. Einen überaus positiven Verlauf nahmen die Inlandsverkäufe unserer S- und Sonderklasse; hier bewegten sich die Neuzulassungen mit 20.400 Einheiten um 14 % über dem Vorjahresniveau.

Gutes Auslandsgeschäft

Die Verkäufe von Mercedes-Benz im Ausland lagen mit 301.500 Fahrzeugen um 3 % über dem Vorjahr. Getragen wurde dieses Wachstum hauptsächlich von der Kompakt- und Mittleren Klasse.

Außerhalb Deutschlands wurden in der Europäischen Gemeinschaft im Berichtsjahr 125.100 (i.V. 116.600) Mercedes-Benz Pkw verkauft (+ 7 %). Italien war mit einer Zunahme um 14 % auf 34.600 Fahrzeuge nach der Bundesrepublik wiederum unser wichtigster Markt in Europa. In Großbritannien erreichten wir mit 28.800 Pkw die bislang höchste Verkaufsziffer (+ 19 %). Während Mercedes-Benz in Frankreich weiter auf 27.600 verkaufte Pkw zulegen konnte, war der Absatz in Belgien mit 11.800 Fahrzeugen um 4 % niedriger. In den Niederlanden gingen unsere Verkäufe geringfügig auf 10.700 Pkw zurück. Die Aufnahmefähigkeit des spanischen Marktes war ungebrochen; mit 7.100



Die qualitativ hochwertige Sportline-Variante der 190er Modelle erfreut sich steigender Beliebtheit.



Exklusive Form und variabler Innenraum kennzeichnen die begehrten T-Modelle; sie erhielten 1989 innen und außen zahlreiche Verbesserungen.



Jetzt noch mehr Eleganz, Komfort und Leistung für den „besten Gelandewagen der Welt“.

neuen Mercedes-Benz Pkw haben wir so viele Fahrzeuge in den Markt gebracht wie nie zuvor (+ 6 %).

Die gedrückte Marktstimmung in den USA hat auch unser Pkw-Geschäft beeinträchtigt. Mit einem Minus von 10 % auf 75.700 Pkw konnten wir jedoch im Vergleich zu den wichtigsten europäischen Wettbewerbern befriedigend abschneiden. In Ostasien haben wir erstmals 45.000 Personenwagen verkauft. Besonders erfolgreich waren wir auf dem japanischen Markt, wo Mercedes-Benz mit 31.500 neu zugelassenen Pkw ein Wachstum von 39 % erzielte. Im Gesamtjahr fertigte Mercedes-Benz 542.200 Pkw (- 3 %); der Anteil von Diesel-Pkw, der 1986 noch bei 35,3 % gelegen hatte, verringerte sich auf 24,5 %.

Von den bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich gefertigten Geländewagen liefen im Berichtsjahr 3.900 (i. V. 5.600) Fahrzeuge vom Band.

Neuer SL erfolgreich vom Markt aufgenommen

Der neue Roadster wird seit Beginn der Serienfertigung Mitte 1989 mit großem Erfolg vom Markt aufgenommen. Wir liefern ihn in drei Motor-Versionen, als 300 SL mit 140 kW/190 PS, als 300 SL-24 (6-Zylinder mit Vierventiltechnik; 170 kW/231 PS) sowie als 500 SL (8-Zylinder mit Vierventiltechnik; 240 kW/326 PS). Er repräsentiert mit einer Fülle von technologischen Neuheiten den modernsten Stand im Automobilbau.

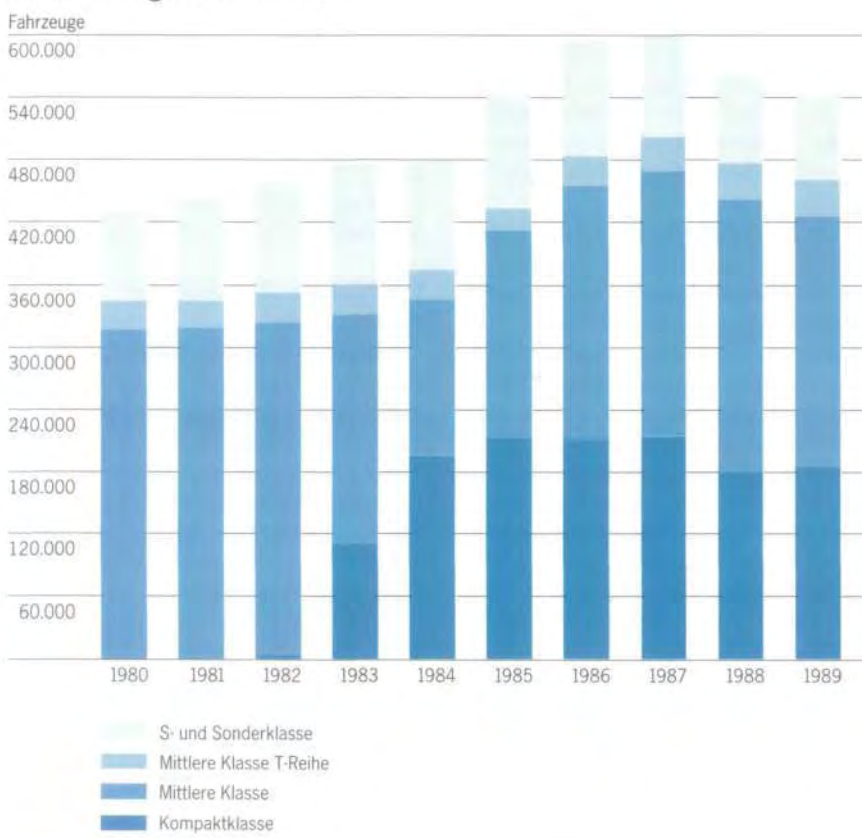
Erweiterte Modellpalette und verbesserte Dieselmotoren

Durch vielfältige technische Verbesserungen und neue Modelle hat Mercedes-Benz das Pkw-Programm ergänzt und weiterentwickelt. Seit Herbst 1989 bieten wir unseren Kunden die Mittlere Baureihe mit einer erweiterten Ausstattung und Technik sowie in verändertem Design an. Neue Spitzenmodelle sind die Typen 300 E/TE/CE-24 mit besonders leistungsfähigen Motoren in Vierventiltechnik. In der Kompaktklasse haben wir im Frühjahr 1990 unsere Modellpalette um den 190 E 1.8 erweitert; das Fahrzeug soll neue Kunden für den Einstieg bei Mercedes-Benz gewinnen. Innerhalb der vier Baureihen verfügen wir damit über 55 verschiedene Modelle von Limousinen, Coupes und Roadstern.

Für die Kompaktklasse sowie die Limousinen und T-Modelle der Mittleren Klasse bieten wir seit 1989 eine „sportline“ Ausstattung an. Das „Sportpaket“ beinhaltet ein tiefergelegtes Fahrwerk mit strafferer Feder- und Dämpfereinstellung, eine direktere Lenkung, Leichtmetallräder mit Breitreifen und Sportsitze vorn und hinten. Die S-Klasse, die inzwischen 12 Modellvarianten umfaßt, wurde 1989 in einigen Details weiter verfeinert. Eine neue Antriebstechnik mit permanentem Vierradantrieb, limousinengleiches Interieur sowie ein überarbeitetes Design kennzeichnen den modellgepflegten Mercedes-Benz Geländewagen.

Seit Februar 1989 liefert Mercedes-Benz nur noch Dieselmotoren, bei denen die gasförmigen Emissionen weiter gesenkt und der Rußpartikelaußstoß nochmals um 40% verringert wurden. Diese neue Generation erfüllt bereits die für 1992 geplanten EG-Partikelgrenzwerte, die mit den in den USA geltenden strengen Normen vergleichbar sind. Wie schon der Turbodiesel besitzen jetzt auch die Saugmotoren eine Einspritzpumpe mit automatischer Höhenkorrektur; diese unterbindet die Rauchentwicklung des Diesel bei Fahrten in größeren Höhen.

Personenwagen-Produktion





Langjährige Erfahrung in der Fahrzeugsicherheit

Mercedes-Benz kann bei der aktiven und passiven Sicherheit von Automobilen auf eine über fünfzigjährige Erfahrung zurückblicken. Durch vielfältige Maßnahmen haben wir richtungweisende Akzente gesetzt und damit wichtige Beiträge zur ständigen Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet. Weit über 500.000 Fahrzeuge sind mit einem Fahrer-Airbag ausgestattet. Seit 1988 wird ein Beifahrer-Airbag als Sonderausstattung in der Mittleren und der S-Klasse sowie im neuen Roadster angeboten; er wird zunehmend von unseren Kunden verlangt.



Zufriedene Kunden — oberstes Ziel von der Fahrzeugentwicklung bis zur Betreuung bei Mercedes-Benz.

1,9 Mrd. DM im Pkw-Bereich investiert

Für neue Produkte und leistungsfähige, innovative Fertigungseinrichtungen sowie für die Vorbereitung auf künftige Aufgaben hat Mercedes-Benz 1989 im Geschäftsbereich Personenwagen 1,9 Mrd. DM investiert.

Im Werk Untertürkheim wurden neue Produktionseinrichtungen für die Achsfertigung und -montage erstellt sowie die Gebäude für die Motorenfertigung und die Leichtmetallgießerei erweitert. In Sindelfingen haben wir zwei Großteilstufenpressen installiert, die bei höchster Leistungsfähigkeit eine gleichmäßig gute Qualität der Karosserieteile gewährleisten. Schwerpunkte der Investitionen im Werk Bremen waren zwei voll mechanisierte Pressenstraßen und neue Formen der Arbeitsorganisation im Rohbau und der Montage.

Unsere Investitionen für die Verbesserung des Umweltschutzes in der Fertigung zielen vorrangig auf die Bereiche Abluft, Abwasser und Produktionsreststoffe. Im Mittelpunkt standen emissionsmindernde Einrichtungen bei Lackieranlagen.

Simulationsprüfstände bieten ausgezeichnete Möglichkeiten, Meßergebnisse aus Fahrversuchen zu reproduzieren. Im Werk Sindelfingen haben wir einen „Warmkanal“ in Betrieb genommen, mit dem sich sämtliche Klimabedingungen im Temperaturbereich von + 10 °C bis + 50 °C bei beliebig vielen Lastzuständen eines Fahrzeugs simulieren lassen. Für die Betriebsfestigkeitsprüfung bei schlechten Fahrbahnbedingungen ist in Sindelfingen ein Karosserieprüfstand im Einsatz, auf dem neben Vertikal- und Seitenkräften vor allem Bremskräfte simuliert werden können.

Effiziente Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Auch im Berichtsjahr hat Mercedes-Benz mit seinen Zulieferern intensiv und vertrauensvoll zusammengearbeitet. Angesichts eines weltweit härter werdenden Wettbewerbs wird die Partnerschaft mit Unternehmen der Zulieferbranchen zunehmend wichtiger. Deshalb haben wir sowohl im Einkauf als auch in der Beschaffungslogistik unsere Aktivitäten gezielt auf die Weiterentwicklung unserer Beziehungen zu den Zulieferern abgestellt.

Kürzere Modellzyklen, umfangreichere Fahrzeuginhalte und reduzierte Entwicklungszeiten stellen auch die Zulieferindustrie vor neue Herausforderungen. Einen Schwerpunkt der Anstrengungen im Bereich Einkauf und Logistik bildete deshalb die Weiterentwicklung von Strategien und Programmen, die den gemeinsamen Prozeß der Entwicklung von Fahrzeugkomponenten intensivieren. Für unser Einkaufsgeschäft erwarten wir Impulse nicht nur aus der Verwirklichung des Europäischen Binnenmarkts, sondern auch aus anderen Ländern, in denen qualitativ hochwertige Erzeugnisse zu günstigen Preisen angeboten werden.

Erfolgreiches Engagement im Motorsport

Mercedes-Benz hat 1989 seine herausragende Position in der Automobiltechnik durch eindrucksvolle Erfolge im Motorsport unterstrichen. Sowohl in den Rennen der seriennahen Fahrzeuge der Gruppe A (Tourenwagen) als auch bei den hochtechnologischen Sportprototypen der Gruppe C waren Mercedes-Benz Fahrzeuge erfolgreich.

In der Mannschafts- wie auch in der Fahrerwertung errangen die „Silberpfeile“ des Teams Sauber-Mercedes überlegen die Weltmeisterschaft in der Gruppe C. Insgesamt weist die Erfolgsbilanz 1989

sechs Siege in sieben WM-Rennen auf. Überwältigend war auch der Mercedes-Doppelsieg im traditionsreichsten Sportwagenrennen der Welt, den 24 Stunden von Le Mans. In der Fahrerwertung der Prototypen-Weltmeisterschaft belegten Mercedes-Piloten die ersten vier Plätze.

Auch in der Internationalen Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1989 konnten Mercedes-Fahrer die höchste Zahl an Einzelerfolgen erringen.

Perspektiven 1990

Die deutsche Pkw-Industrie erwartet 1990 für das Inlandsgeschäft positive Kaufimpulse durch höhere verfügbare Einkommen als Folge der Steuerreform und durch die steuerliche Förderung der Kleinwagen unter 1,4 l Hubraum. Risiken

ergeben sich vor allem aus den anstehenden Tarifverhandlungen sowie den steigenden Zinsen. Insgesamt gehen wir für die Bundesrepublik Deutschland von einem Zulassungsergebnis in Vorjahreshöhe aus. Im europäischen Ausland, insbesondere den Ländern der EG, sind die Absatzaussichten vorerst noch günstig. Auch der japanische Markt wird aufnahmefähig bleiben. Dagegen muß der US-Markt weiter als schwierig betrachtet werden. Mercedes-Benz ist zuversichtlich, die Produktion und den Absatz von Pkw insgesamt steigern zu können; auch dies hängt allerdings vom Verlauf der bevorstehenden Tarifverhandlungen ab.

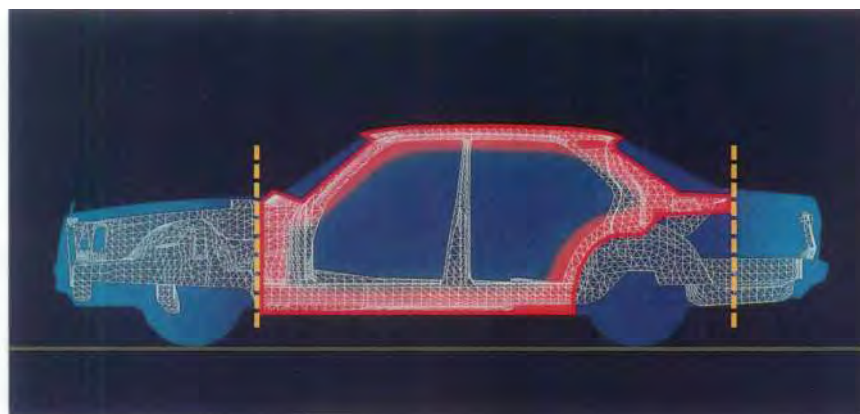
Nach wie vor liegen Unsicherheiten in der künftigen Entwicklung des Werksan gehörigengeschäfts, das 1990 erstmals

voll von der neuen Rabattbesteuerung betroffen ist, aber auch in der Einstellung politischer Meinungsträger zum Diesel-Pkw. Die in jüngster Zeit zu verzeichnenden, teilweise zweistelligen Zuwächse bei den Auftragseingängen für Mercedes-Benz Personenwagen untermauern unsere insgesamt optimistische Verkaufserwartung. Im Ausland rechnen wir mit Impulsen vor allem aus dem japanischen Markt.

Mercedes-Benz wird in Zukunft jedes Jahr mindestens eine Produktneuheit mit grundlegenden Fortschritten in Technik und Design vorstellen. Damit werden wir die führende Position in unserem angestammten Marktsegment qualitativ hochwertiger Fahrzeuge auf den internationalen Pkw-Märkten weiter festigen.

In 8 Rennen 7mal vorn. Mercedes C 9 errang Le Mans-Sieg und Weltmeisterschaft der Sportprototypen 1989.

Von Mercedes-Benz zum ersten Mal vor 37 Jahren eingeführt und ständig weiterentwickelt: Verformbare Bug- und Heckpartie bei gestaffeltem Passagierraum.



Der neue V8-5 Liter-Motor des SL mit Vierventiltechnik hat seine Reifeprüfung bestanden. Als Rennversion im Sauber-Mercedes wurde er erfolgreich eingesetzt.



Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

28

Mio. DM	1989	1988
Umsatz	23.480	23.067
Sachinvestitionen	783	796
F+E-Aufwand	951	
Produktion (E)	260.956	257.951
Mitarbeiter	86.891	

Weiterhin hohe Nachfrage nach Nutzfahrzeugen

Das günstige wirtschaftliche Umfeld und ein unverändert stabiles Investitionsklima waren ausschlaggebend für die anhaltend gute Nutzfahrzeugkonjunktur in den europäischen Industrieländern. Aufgrund der Marktabschwächung in Nord- und Südamerika blieb 1989 die Produktion mit 13,5 Mio. Nutzfahrzeugen weltweit leicht unter dem besonders hohen Vorjahresvolumen (14,0 Mio.).

In den USA sind die Neuzulassungen um 2 % auf 5,1 Mio. Nutzfahrzeuge gesunken; die Produktion der amerikanischen Nutzfahrzeugindustrie ging gleichfalls um 2 % auf 4,0 Mio. Einheiten zurück. In Argentinien und Brasilien brachten politische und wirtschaftliche Schwierigkeiten erhebliche Belastungen. In Japan blieben die Neuzulassungen mit 2,9 Mio. Einheiten geringfügig unter dem Rekordniveau des Vorjahres. Der Export japanischer Hersteller unterschritt mit 1,5 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 11 %, so daß die Produktion um 12 % auf 4,0 Mio. Nutzfahrzeuge zurückging.

Auf den Nutzfahrzeugmärkten Westeuropas hat sich die gute Mengenkonjunktur der letzten Jahre fortgesetzt. Stimulierend wirkte dabei die Strategie vieler Transporteure, sich mit modernen, wirtschaftlichen Fahrzeugen auf den Europäischen Binnenmarkt ab 1993 und die damit verbundene erhebliche Verschärfung des Wettbewerbs vorzubereiten. In den Ländern der EG erhöhten sich die Neuzulassungen insgesamt um 7 % auf 1,7 Mio. Nutzfahrzeuge; die Produktion wuchs um 7 % auf 1,9 Mio., allein in der Lkw-Klasse über 6 t um 4 % auf 293.000 Fahrzeuge.

Deutsche Nutzfahrzeugindustrie: Weitere Absatzsteigerungen

In der Bundesrepublik Deutschland ist 1989 die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen, begünstigt von der lebhaften Investitionsgüterkonjunktur, ein weiteres Mal gestiegen. Die Neuzulassungen erhöhten sich im Inland um 8 % auf 173.100 Nutzfahrzeuge; beachtlich war erneut das Wachstum in der Klasse über 61 (+ 9 %), wobei die Schweren Lastwagen sogar ein Plus von 14 % erreichten. Aufgrund der unverändert guten Wirtschaftslage im westeuropäischen Ausland konnten die deutschen Hersteller ihren Export um 4 % auf 175.900 Nutzfahrzeuge ausdehnen.

Die deutsche Nutzfahrzeugindustrie hat im Berichtsjahr 288.000 Fahrzeuge (+ 3 %) gefertigt.



Eine neue Generation von schweren Großvolumenfahrzeugen hat Mercedes-Benz für die Transportanforderungen im Europäischen Binnenmarkt entwickelt und 1989 in den Markt gebracht.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge auf Erfolgskurs

Auch die Mercedes-Benz AG konnte 1989 Produktion und Absatz von Nutzfahrzeugen insgesamt weiter erhöhen, wobei die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichten, um die sich bietenden Marktchancen voll auszuschöpfen. Dennoch haben wir unsere Position als weltweit führender Lkw-Hersteller erfolgreich behauptet und in Westeuropa weiter ausgebaut.

Im Berichtsjahr nahmen in der Bundesrepublik die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen um 7 % auf 70.600 Transporter, Lkw, Omnibusse, Unimog und MB-trac zu. Sie lagen bei Schwerlastwagen mit einem Plus von 16 % abermals über dem Durchschnitt; unser Marktanteil kletterte von 52,1 auf 53,2 %.

Der Export aus unseren inländischen Werken erhöhte sich um 6 % auf 100.800 Nutzfahrzeuge. In den Partnerländern der Europäischen Gemeinschaft haben wir mit Neuzulassungen von 79.000 Lkw unseren Vorjahresabsatz um 8 % übertroffen. Großbritannien nahm 20.100 (+8%), Frankreich 20.000 (+ 5 %) und Spanien 15.400 (+ 16 %) Einheiten auf.

Harter Wettbewerb im Omnibusgeschäft

Der Omnibusmarkt war auch im Berichtsjahr durch harten Wettbewerb geprägt. Mercedes-Benz verkaufte im Inland mit 1.800 Omnibussen 5 % weniger als 1988. Im Export erreichten unsere Fahrzeuge nach der weit überdurchschnittlichen Ausweitung im Vorjahr (+ 36 %) mit 3.100 noch einen leichten

Zuwachs. In den Inlandswerken der Mercedes-Benz AG wurden im Berichtsjahr 5.100 Omnibusse und Fahrgestelle gefertigt (+ 2 %); weltweit waren es 19.100.

Rückläufiger Absatz bei Unimog und MB-trac

Das Geschäft mit Unimog und MB-trac war 1989 durch das Auslaufen einiger Großaufträge, ein rückläufiges Militärgeschäft sowie eine allgemeine Marktabschwächung gekennzeichnet. Insgesamt haben sich die Verkäufe um 32 % auf 5.600 Fahrzeuge verringert.

Weiteres Wachstum bei Industriemotoren

Für die Anwendungsgebiete Land- und Baumaschinen, Busse, Sonderfahrzeuge und Hubstapler konnte der Absatz von Motoren aus unserer inländischen Produktion um 15 % auf 15.800 Einheiten gesteigert werden. Außerdem wurden 4.900 (i. V. 6.200) Achsen und Getriebe verkauft. Die Konzerngesellschaften in Argentinien, Brasilien und Spanien stellten wie im Vorjahr 14.100 Industriemotoren her.



O 600-Programm: kompakte und attraktive Omnibusse für vielfältigen Einsatz.



Flexibles Arbeitsinstrument: Der UNIMOG im Einsatz.



MB 100 D aus spanischer Fertigung: Die Allround-Lösung für Handel und Handwerk.



Höhere Nutzfahrzeugproduktion im Inland

In unseren inländischen Werken fertigten wir im Berichtsjahr 160.900 Nutzfahrzeuge (+ 4 %). Der Zuwachs erstreckte sich über nahezu alle Fahrzeugklassen. Die Produktion der beschäftigungsintensiven Schwerlastwagen haben wir um 24 % gesteigert. Die Fertigung von Teilesätzen für Produktion und Montage im Ausland wuchs um 19 % auf 12.800 Einheiten. Aufgrund der günstigen Auftragsentwicklung waren die Kapazitäten unserer inländischen Produktionsstätten das ganze Jahr über voll ausgelastet.

Unterschiedliche Entwicklung unserer ausländischen Tochterunternehmen

Unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften mußten im Berichtsjahr ihre Produktion um insgesamt 3 % auf 100.100 Fahrzeuge zurücknehmen. Dies lag insbesondere an der schwierigen wirtschaftlichen Lage in Brasilien und Argentinien. Weltweit haben wir dennoch mit 261.000 Nutzfahrzeugen das Fertigungsvolumen des Vorjahres (258.000) übertroffen.

Die Mercedes-Benz Espana hat den Absatz eigengefertigter Transporter um 8 % auf 24.600 Einheiten gesteigert. Die Produktion wurde um 7 % auf 24.800 Transporter angehoben. Auch die Ver-

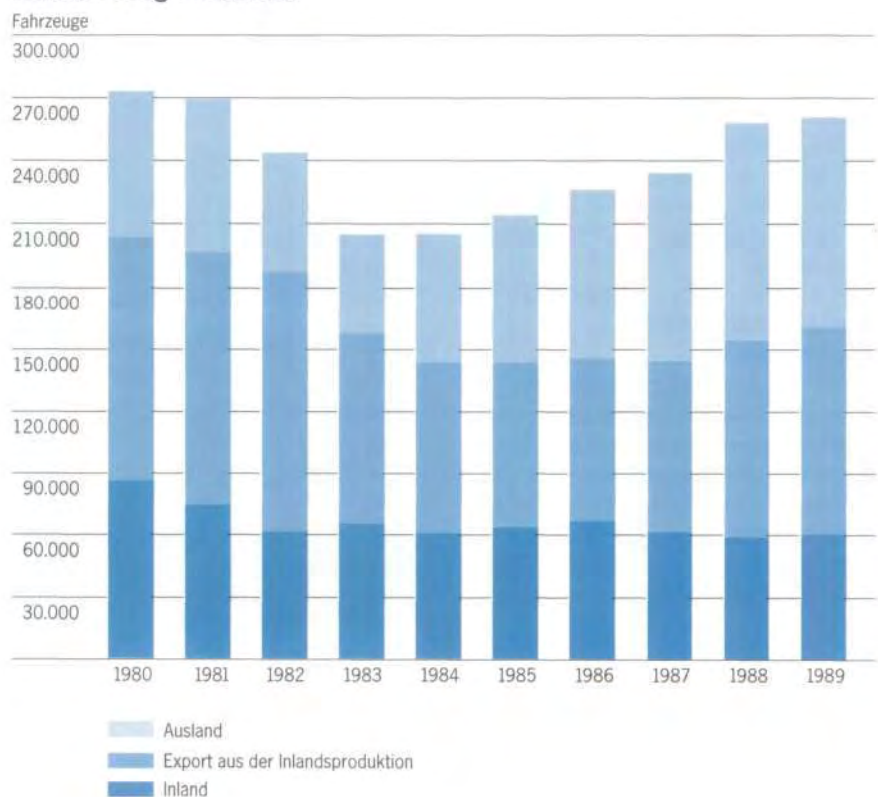
käufe von aus der Bundesrepublik importierten Nutzfahrzeugen — insbesondere Schwer-Lkw — nahmen um 20 % auf 5.100 Fahrzeuge zu.

Gegen Ende des Berichtsjahrs haben die Mercedes-Benz AG und der spanische Lkw-Hersteller ENASA mit Zustimmung der Regierung Spaniens eine Absichtserklärung für eine Zusammenarbeit vereinbart. Danach wird — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kartellbehörden — der Daimler-Benz-Konzern von der staatlichen spanischen Industrieholding INI 20 % des Aktienkapitals der ENASA übernehmen. Gleichzeitig wird MAN 60 % des ENASA-Kapitals erwerben.

Bei der Mercedes-Benz do Brasil, unserer größten Auslandsgesellschaft, verminderte sich 1989 der Absatz von Mercedes-Benz Lkw und Omnibussen um 21 % auf 27.600 Fahrzeuge. Die starke Position der Gesellschaft mit Marktanteilen von 43,4 % bei Lkw über 61 und 76 % bei Omnibussen änderte sich dadurch nicht. Die Produktion ging auf 38.200 (i. V. 45.800) Nutzfahrzeuge zurück. Die Mercedes-Benz Argentina mußte erneut einen empfindlichen Absatzrückgang um 26 % auf 3.100 Nutzfahrzeuge hinnehmen. Die Produktion wurde dementsprechend auf 3.100 Nutzfahrzeuge gesenkt.

Auf dem mexikanischen Markt hat sich infolge der anhaltenden konjunkturellen Aufwärtsentwicklung auch die

Nutzfahrzeug-Produktion



Nachfrage nach Nutzfahrzeugen belebt. Von dieser Entwicklung konnte die Fábrica de Autotransportes Mexicana SA (FAMSA), an der Daimler-Benz im Berichtsjahr seine Beteiligung von 49 % auf 80 % aufgestockt hat, profitieren. Die Verkäufe stiegen um 49 % auf 3.400 Nutzfahrzeuge.

In den USA hat sich 1989 der Markt für Schwere Lkw der Klasse 8 um 2 % abgeschwächt. Hiervon war unsere Tochtergesellschaft Freightliner betroffen, deren Lkw-Verkäufe um 3 % auf 23.400 Einheiten rückläufig waren. Der Marktanteil konnte mit 16,2 % gehalten werden. In den US-Werken und in Kanada fertigte Freightliner insgesamt 26.500 (i. V. 26.800) Schwer-Lkw.

Die Mercedes-Benz of South Africa konnte 1989 mit 4.000 Nutzfahrzeugen 3 % mehr verkaufen als ein Jahr zuvor. Bei Schwerlastwagen erhöhte sich der Marktanteil von 56 auf 57 %, bei Omnibussen von 47 auf 55 %. Die Ausbringung erreichte insgesamt 4.000 (i. V. 3.700) Nutzfahrzeuge.

Die schwierige wirtschaftliche Lage der Türkei hat sich im Berichtsjahr leicht entspannt. Unsere türkische Beteiligungsgesellschaft, die Otobüs ve Motorlu Aracilar Sanayii A.S. (OTOMARSAN), konnte ihre Inlandsverkäufe auf 1.500 (i. V. 1.200) Nutzfahrzeuge erhöhen. Daimler-Benz hat seinen Anteil am Kapital der OTOMARSAN von bisher 43,3 % auf 50,3 % aufgestockt.

Entwicklung bei den assoziierten Gesellschaften in Indonesien und der Schweiz

Die ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften, an denen Daimler-Benz eine Minderheitsbeteiligung hält, werden im Konzernabschluss als assoziierte Unternehmen erfaßt. Ihr Fertigungsvolumen ist in den Zahlen des Mercedes-Benz-Konzerns nicht enthalten.

Die indonesischen Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing und P.T. Star Engines Indonesia, Wanaherang, sowie P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, haben sich 1989 insgesamt erfreulich entwickelt. Die Verkäufe erreichten mit 2.000 (i. V. 2.200) Nutzfahrzeugen nahezu die Größenordnung des Vorjahres.

Die NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Schweiz, die Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge auf spezielle Kundenwünsche hin umrüstet und montiert, konnte mit 1.900 Nutzfahrzeugen das Volumen des Vorjahres (2.000 Einheiten) nicht ganz erreichen.

Kooperationsprojekte

Unser chinesischer Kooperationspartner, die Maschinenbaugruppe North Industries Corporation (Norinco), hat in Baotou/Innere Mongolei die ersten Mercedes-Benz Schwer-Lkw hergestellt. Es ist geplant, innerhalb der nächsten sechs Jahre 15.000 zerlegte Fahrzeuge (ckd) nach China zu liefern und dort zu montieren.



Der O 405 N Niederflrbus ist ein komfortables und behindertenfreundliches Fahrzeug für den öffentlichen Personenverkehr.



Mercedes-Benz Omnibusse aus unserer südamerikanischen Fertigung.

Mit „Computer Aided Design“ (CAD) erzeugtes Oberflächenmodell eines Turboladers.



Ein weiteres Industrialisierungsprojekt für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge wurde mit dem irakischen Staatsunternehmen SEAI abgeschlossen. An einem Standort südlich von Bagdad wird ein Montage-, Press- und Motorenwerk und — in einer zweiten Phase — ein Achsen- und Getriebewerk erstellt. Der Montageanlauf, der Lkw und Omnibusse umfaßt, ist für Mitte 1991 vorgesehen.

Zahlreiche neue Produkte und Produktverbesserungen

Mercedes-Benz hat auch im Berichtsjahr das auf eine Vielzahl individueller und umweltgerechter Transportlösungen ausgelegte Nutzfahrzeugprogramm durch neue Produkte und Produktverbesserungen ergänzt und erweitert.

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt haben wir mit Blick auf das wachsende Transportaufkommen von Gütern mit großem Raumbedarf, aber relativ niedrigem Eigengewicht eine neue Generation von Großvolumenfahrzeugen vorgestellt.

Der Transporter TI, der in den Niederlanden erneut zum „Transporter des Jahres“ gewählt wurde, wird seit 1989 mit einem neuen Antriebsstrang und noch umweltfreundlicheren Motoren angeboten. Durch fortschrittliche Technik sind in der gesamten Produktpalette Transportleistung und -effizienz gesteigert und der Kraftstoffverbrauch drastisch reduziert worden. Eine Reihe von Innovationen — wie das Sicherheitspaket ABS/ASR, die elektronisch-pneumatische Schaltung EPS, der Sicherheitstankzug TOPAS sowie die neue Partikelfilteranlage — haben gleichzeitig das Nutzfahrzeug sicherer und umweltschonender gemacht.

Das Linienbusprogramm haben wir um eine neue Baureihe von Niederflerbussen (O 405 N) erweitert. Der ebenfalls neue Überlandbus O 408 entspricht der wachsenden Nachfrage nach Omnibussen, die aufgrund ihres Komforts sowohl im Linien- als auch im Ausflugsverkehr eingesetzt werden können. Eine Spitzenausstattung mit allem Luxus bieten die exklusiven Clubbusse der Baureihe O 303, insbesondere der auf der IAA neu vorgestellte O 303 „First Class“.

Für eine optimale Transportorganisation hat Mercedes-Benz sein Paket an Dienstleistungen für die Kunden erweitert und zusammen mit dem Fahrzeugprogramm zu einem umfassenden Systemangebot aus einer Hand kombiniert.

Hierzu gehört das neue Fuhrparkmanagementsystem „MB-Assistent“, mit dem u. a. eine detaillierte Kostenrechnung erstellt werden kann. Ebenfalls neu ist das „Flexible Service-System“, das Wartungsintervalle mit Hilfe eines Rechners nicht mehr nach festgelegten Fahrtstrecken, sondern nach der tatsächlichen Belastung im Einsatz bestimmt und fällig werdende Wartungsarbeiten frühzeitig anzeigt. Das System „Service-Börse“ wird zudem eine einsatzorientierte Wartung, auch während der Ausführung eines Transportauftrags im Ausland, ermöglichen. Mit Telefon und dem von AEG entwickelten Roadfax wird das Fahrzeug zukünftig überall und jederzeit erreichbar sein.



Mercedes-Benz bietet in der Schweren Klasse ein komplettes Produktprogramm für die Bauwirtschaft.



Europäisches Leitbild im Güterverkehr: Die gesamte Baureihe der Schweren Klasse von

Mercedes-Benz wurde von internationalen Fachjournalisten zum „Truck of the Year“ gewählt.



Kommunalfahrzeuge von Mercedes-Benz sind unentbehrlich für die Ver- und Entsorgung von Städten und Gemeinden.

Schwere Klasse — Truck of the Year 1990

Eine internationale Jury von Fachjournalisten hat die Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge der neuen Schwere Klasse zum „Truck of the Year 1990“ gewählt. Wir sehen in dieser Auszeichnung die Anerkennung unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit der wir das leistungsfähigste Typenprogramm verdanken, das wir unseren Kunden in aller Welt anbieten können. Neben der hohen Wirtschaftlichkeit, die sich aus den großen Nutzlasten, den neuen starken Motoren und den daraus resultierenden hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten bei niedrigem Kraftstoffverbrauch ergibt, lobten die Journalisten die hohe Einsatzvielfalt der Schwere Klasse.

Erfolgreiche Entwicklungen zur Umweltschonung

Neben der Erhöhung von Wirtschaftlichkeit und Sicherheit bleibt die Schonung der Umwelt vorrangiges Entwicklungsziel. Für die Lastwagen, Transporter, Omnibusse und Unimog wurde das LEV-Konzept (Low Emission Vehicle) erarbeitet. Es umfaßt ein Paket innovativer Techniken und Entwicklungen, mit denen die Abgas- und Geräuschemissionen deutlich reduziert werden können.

Die heute in Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen eingesetzten Motoren unterschreiten die ab Oktober 1990 gültigen europäischen Abgasgrenzwerte. Darüber hinaus werden alle neuen oder weiterentwickelten Nutzfahrzeugmotoren die

strengen, ab 1991 gültigen Schweizer Abgas- und Partikelnormen erfüllen; dies bedeutet eine Absenkung der Stickoxid-Emissionen um 50 % gegenüber der heute gültigen Regelung und eine deutliche Verminderung des Partikelaustrittes. Mit einer Reihe von Maßnahmen werden ab 1990 die Geräuschemissionen von Lastwagen mit mehr als 150 kW Antriebsleistung von 88 dB (A) auf 84 dB (A) vermindert; das entspricht einer Verringerung der Geräuschintensität um mehr als 60 %.

Hohe Investitionen für neue Produkte und Fertigungstechnologien

In unseren inländischen Werken haben wir im Berichtsjahr über 300 Mio. DM, in den ausländischen Produktionsgesellschaften weitere rd. 400 Mio. DM investiert. Schwerpunkte im Inland waren — wie in den Vorjahren — die Vorbereitung neuer Produkte und die Abrundung der Angebotspalette. Weitere Mittel flossen in die Standardisierung von Fertigungsabläufen, neue Produktionstechnologien sowie in den Umweltschutz. Die Investitionen unserer Konzerngesellschaften im Ausland waren in erster Linie für die Erneuerung der Produktprogramme sowie für Kapazitäts- und Modernisierungsmaßnahmen bestimmt.



Für das Schwere Lkw-Segment der Klasse 8 in Nordamerika bietet Mercedes-Benz über die Tochtergesellschaft Freightliner ein komplettes Produktprogramm an.

Auch die Freightliner-Produkte werden intensiven Strömungsuntersuchungen unterzogen.



Vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Zulieferfirmen

Um unser vielfältiges Nutzfahrzeugangebot an die spezifischen Besonderheiten der einzelnen Märkte anzupassen, müssen auch wir uns an den global bestehenden Bezugsmöglichkeiten ausrichten. Dabei werden wir weiterhin nur mit Lieferanten zusammenarbeiten, die unsere Forderungen nach Zuverlässigkeit, Qualität und Flexibilität uneingeschränkt erfüllen können.

Im Berichtsjahr haben wir das Entwicklungspotential unserer Lieferanten intensiver genutzt; die Lieferstrukturen zwischen den Zulieferfirmen und unseren Werken einerseits sowie hinsichtlich der einzelnen Lieferumfänge andererseits wurden optimiert. Außerdem wurden verstärkt langfristige Abnahmeverträge abgeschlossen. Bei all dem hat sich die traditionell vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten erneut bewährt. Unterstützt durch eine reibungslose Materialversorgung konnten wir unser Fertigungsprogramm zu jeder Zeit absichern.

Für die Beschaffungslogistik brachte unser anspruchsvolles Produktionsprogramm mit der weiter aufgewerteten Fahrzeugausstattung wieder neue Aufga-

ben. Dies hat uns veranlaßt, unsere Aktivitäten zur Optimierung der Transport- und Lagerkosten, zum Ausbau des Datenverbunds mit der Zulieferindustrie und für produktionssynchrone Materialabrufverfahren zu intensivieren.

Ungebrochen starke Nutzfahrzeugnachfrage in Europa

Der europäische Nutzfahrzeugmarkt hat in nunmehr fünf Jahren des Aufschwungs eine bemerkenswerte Eigendynamik entfaltet. Für 1990 rechnen wir mit einer Konsolidierung auf dem erreichten Niveau; angesichts der anhaltend guten Auftragslage für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge sind wir überzeugt, unseren hohen Absatz halten zu können.



Ein Lkw aus unserer Wörther Produktion auf dem Rollenprüfstand zur Geräuschmessung. Eine wichtige Maßnahme zur weiteren Reduzierung der Geräuschentwicklung unserer Lkw.



„Intelligente“ Elektronik: Logistikaufgaben können mit Unterstützung des MB-Assistent wirtschaftlich bewältigt werden.



Kompakter V6-Motor OM 441 LA (249 kW) für Volumen-Lkw.

Der europäische Binnenmarkt wird zu einer weiteren Intensivierung des Wettbewerbs führen. Dies gilt in besonderem Maße für den Verkehrsmarkt. Unter solchen Voraussetzungen wird die effiziente Nutzung des Fahrzeugparks zur entscheidenden Bedingung für den wirtschaftlichen Erfolg unserer Kunden. Diesen Herausforderungen entspricht unser komplexes Dienstleistungsangebot, das kundenorientierte Lösungen für eine optimale Steuerung des Fuhrparks und eine intelligente Transportlogistik bietet.

Künftiges Wachstum in der Nutzfahrzeugindustrie setzt in Beschaffung, Produktion und Vertrieb eine weltweite Ausrichtung voraus. Mit unseren zahlreichen Produktions- und Montagewerken

in Europa und Übersee verfügen wir über eine Ausgangsbasis wie kein anderer europäischer Hersteller.

Nach längeren Vorgesprächen haben wir mit dem IFA-Kombinat Nutzkraftwagen eine Absichtserklärung zur Zusammenarbeit bei Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Nutzfahrzeugen vereinbart. Damit wollen wir einen Beitrag zur Integration des Industriestandorts DDR in die Europäische Gemeinschaft leisten; zugleich erwarten wir von diesem Engagement einen noch besseren Zugang zu den besonders dynamisch wachsenden Nutzfahrzeugmärkten in Osteuropa.

In unserer Verantwortung als Marktführer werden wir durch weitere Fortschritte bei der Reduktion der Abgas-

und Geräuschemissionen sowie durch Erhöhung der Fahrzeugsicherheit einen aktiven Beitrag zur Verbesserung der ökologischen Gesamtbilanz des Güterverkehrs leisten. Die Umweltstrategie von Mercedes-Benz für das Nutzfahrzeug konzentriert sich neben der Weiterentwicklung innovativer Fahrzeugtechnik auf die Optimierung der Transportkette Nutzfahrzeug, also die Verbesserung der komplexen Transportabläufe im europäischen Maßstab unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten, und zwar unter Einbeziehung kombinierter Verkehrssysteme.

„Willkommen bei Mercedes-Benz“ heißt die Botschaft, die auch die neue Niederlassung Mainz Kunden und Interessenten vermittelt.



Moderne Umwelttechnologie für den Verteilerverkehr durch Einsatz des Mercedes-Benz-Partikelfilters.

Unternehmensbereich AEG

Mio. DM	1989	1988
Umsatz	12.244	11.484
Auftragseingang	13.893	11.883
Sachinvestitionen	720	651
F+E-Aufwand	787	730
Mitarbeiter	77.722	78.117

Weiteres Wachstum von Umsatz und Auftragseingang

Die deutsche Elektroindustrie hat im Berichtsjahr von der guten konjunkturellen Lage im Inland und einer wiederum lebhaften Auslandsnachfrage profitiert. Besonders günstig verlief das Geschäft in der Industrie-, Automatisierungs- sowie Energietechnik. Dagegen war die Entwicklung in den Bereichen Datenverarbeitung und Nachrichtentechnik unbefriedigend. Bei Gebrauchsgütern setzte sich der Aufwärtstrend fort.

AEG erzielte 1989 im Konzern mit 12,2 Mrd. DM einen um 7 % höheren Umsatz. Während im Inland (6,6 Mrd. DM) 3 % mehr umgesetzt wurden als im Vorjahr, nahm das Geschäftsvolumen im Ausland (5,6 Mrd. DM) — insbesondere durch das überdurchschnittliche Wachstum der europäischen Gesellschaften — kräftig um 11 % zu. Entsprechend ist der Auslandsanteil am Konzernumsatz weiter auf 46 (i. V. 44) % gestiegen.

Deutlich nach oben gerichtet war auch der Auftragseingang, der um 17 % auf 13,9 Mrd. DM zugenommen hat. Bei einem Anstieg der Inlandsbestellungen auf Branchenniveau (+ 8 %) stiegen die Aufträge aus dem Ausland um 28 % auf 6,7 Mrd. DM an; dazu haben vor allem die Geschäftsfelder Automatisierungstechnik und Transport-Systeme beigetragen.

Zum Jahresende beschäftigte der AEG Konzern weltweit 77.722 Mitarbeiter, 58.492 im Inland und 19.230 im Ausland.

Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit ist in allen genannten Zahlen berücksichtigt, daß die Aktivitäten von AEG in der Luft-, Raumfahrt und Verteidigungstechnik mit etwa 11.000 Mitarbeitern und 2,0 Mrd. DM (1988) Umsatz ausgegliedert und Mitte des Jahres mit Rückwirkung zum 1. Januar 1989 in die Deutsche Aerospace AG überführt wurden. Herausgerechnet sind auch 421 Mitarbeiter der zum 30. Juni 1989 auf die Daimler-Benz AG übertragenen AEG Forschungsinstitute in Ulm, Berlin und Frankfurt am Main; die Forschungsleistungen dieser Institute sowie die der anderen Einrichtungen des Daimler-Benz-Konzerns stehen der AEG weiterhin zur Verfügung.

Nach dieser Umstrukturierung ist die AEG in den Geschäftsfeldern Automatisierungstechnik, Büro- und Kommunikationstechnik, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten, Gebrauchsgüter, Mikroelektronik und Transport-Systeme tätig.

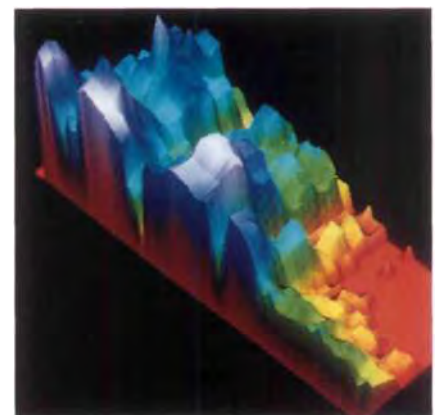
Sachinvestitionen auf hohem Niveau

AEG hat 1989 in Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände sowie Beteiligungen 835 (i. V. 1.668) Mio. DM investiert. Während die Ausgaben im Beteiligungsbereich deutlich niedriger waren, übertraf das Investment für die anderen Gegenstände des Anlagevermögens mit 720 (i. V. 651) Mio. DM den hohen Vorjahreswert. Schwerpunkte waren im Inland der Ausbau der Haushaltsgeräte-Fabrik in Rothenburg o.d.T., die Modernisierung und Erweiterung der IC-Fertigung in Heilbronn, Strukturverbesserungen im Bereich Hochspannungstechnik in Kassel, der Ausbau des Arbeitsgebiets neue Leistungshalbleiter in Belecke sowie der Serienfertigung für Multifunktionsanzeigen in Ulm. Im Ausland haben wir erhebliche Mittel bei den Gesellschaften MODICON und MODCOMP eingesetzt.

Für Forschung und Entwicklung hat AEG im Berichtsjahr 787 Mio. DM aufgewendet; dies entspricht 6,4 % des Umsatzes. Allein in der Vorentwicklung neuer Produkte und Verfahren arbeiten mehr als 4.600 Mitarbeiter an etwa 400 Schwerpunktvorhaben.

Verstärkte Aktivitäten in Forschung und Entwicklung

Im Rahmen nationaler und internationaler Zusammenarbeit ist AEG an über 50 Forschungsprojekten beteiligt. Die länderübergreifenden Aktivitäten der AEG Forschung zeigen sich insbesondere in der Beteiligung an mehreren EUREKA-Vorhaben, wie dem Mikroelektronikprogramm JESSI, und in dem zunehmenden Engagement bei Forschungsprojekten der europäischen Gemeinschaft, wie ESPRIT und RACE.



Bildliche Darstellung der Sprachsignalanalyse eines Zitats aus Hamlet.

Automatisierungstechnik

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	2.311	2.051
Auslandsanteil (%)	41	36
Mitarbeiter	13.445	12.901

Im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik sind die Bereiche Industrietechnik, Automatisierungssysteme und -Produkte sowie das System- und Softwarehaus GEI — Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH, Aachen — zusammengefaßt. In diesen Arbeitsgebieten konnte 1989 das Geschäftsvolumen weiter gesteigert werden. Das Automatisierungssystem Geomatics, das vor zwei Jahren erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden ist, hat



Von AEG gelieferte zentrale Betriebs- und Kontrollwarte zur Überwachung und Steuerung des Verkehrsflusses im Ernstunnel.

Einsatz des berührungslos arbeitenden Objekt-Identifikations-Systems OIS-M in der Automobilindustrie.



sich inzwischen am internationalen Markt durchgesetzt. Es konnte seine Leistungsfähigkeit in vielfältigen Produktionsanlagen unter Beweis stellen, insbesondere in der Automobilindustrie, der Eisen- und Stahlindustrie, der Chemie- und Verfahrenstechnik, im Umweltschutz und für Versorgungsnetze. Herausragende Projekte der Automatisierung von Fabrikanlagen waren technologisch anspruchsvolle Lackierstraßen der Automobilindustrie; für die gleichbleibende Qualität der jeweiligen Lackierungen sorgen ca. 100 Modicon Automatisierungsgeräte. Das Lieferprogramm für die Prozeßautomatisierung in der Chemie- und Verfahrenstechnik sowie im Umweltschutz wurde erweitert. Ein Auftrag über die Lieferung umfangreicher netzleittechnischer Systeme zur Automatisierung von Versorgungsnetzen konnte hereingeholt werden.

Im Bereich Tunnelausrüstung haben wir die Aktivitäten verstärkt. So wurde der unter Federführung von AEG geplante und mit modernsten Beleuchtungs-, Kommunikations- und verkehrstechnischen Einrichtungen ausgerüstete, 945 m lange Ernstunnel bei Leer/Ostfriesland termingerecht in Betrieb genommen.

Zum Ausbau des AEG Automatisierungsgeschäfts in den USA haben wir Ende 1989 Aktivitäten der Westinghouse Electric Corporation, Pittsburgh, erworben. Es handelt sich um die Bereiche Drive Control Systems, Pittsburgh, Westinghouse Factory Automation Systems, Oakdale/Pennsylvania, sowie um eine Mehrheitsbeteiligung an der Micron Inc., Troy/Michigan. Diese Unternehmen sind auf dem Gebiet der Fertigungsautomatisierung und der Grundstoffindustrie tätig.

Automatisierungsprodukte und -Systeme, wie die speicherprogrammierbaren Steuerungen von MODICON, sind Schlüsselkomponenten des Geomatics-Systems. Mit der auf der Messe INTERKAMA vorgestellten Familie Modicon 32.000 M in 32-bit-Mehrprozessortechnik wird der Einsatzbereich der MODICON-Technik bis zur Produktionsleitebene erweitert; in Zusammenarbeit mit Intel wurde ein neues Betriebssystem entwickelt.

Mit dem neuen MODCOMP-Rechner MC 97 Tri-Dimensional stellte AEG einen besonders leistungsfähigen Realtime-UNIX-Rechner für zeitkritische Prozeßführungsaufgaben vor. Die Rechner lösen anspruchsvolle Kommunikations- und Automatisierungsaufgaben.

Die GEI konnte das Geschäftsvolumen gegenüber dem Vorjahr ausweiten. Auf den Gebieten CASE- (Computer Aided Software Engineering) sowie CAD-(Computer Aided Design) und CAE-(Computer Aided Engineering) Werkzeuge wurden die Aktivitäten ausgebaut; zusammen mit europäischen Partnern werden im Rahmen des Projekts ESF (EUREKA Software Factory) CASE-Produkte standardisiert und weiterentwickelt.

Büro- und Kommunikationstechnik

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	1.417	1.406
Auslandsanteil (%)	56	55
Mitarbeiter	9.835	10.192

Zum Geschäftsfeld Büro- und Kommunikationstechnik gehören die AEG Olympia Office GmbH, Wilhelmshaven, die AEG Electrocom GmbH, Konstanz, und die TELEFUNKEN Sendertechnik GmbH, Berlin.

Die Geschäftsentwicklung der Informationsbranche verlief 1989 sowohl in Europa als auch in den USA — bei einem sehr harten Preiswettbewerb — ungünstiger als erwartet. Mit einer spürbaren Belebung der Nachfrage ist vorerst nicht zu rechnen. Durch Wachstum im Software- und Servicebereich konnten jedoch die rückläufigen Umsätze bei der Hardware ausgeglichen werden.

Zum Arbeitsgebiet der AEG Olympia Office GmbH gehören stationäre und mobile Büroarbeitsplätze, Endgeräte für öffentliche und private Netze, mobile Bürosysteme und Kommunikationssysteme im Bereich Funk. Diese Tätigkeitsfelder sind in den neu gebildeten Produktbereichen Office Systems, Office Equipment, Mobile Office und dem Bereich Kommunikationssysteme zusammengefaßt.

Der Umsatz der AEG Olympia Office GmbH stieg 1989 aufgrund eines erfreulichen Wachstums bei den ausländischen Tochtergesellschaften. Eine beachtliche Steigerung erzielte der zukunfts-trächtige Produktbereich Office Systems mit seinem neuen kompletten Produktspektrum von Personalcomputern, Druckern und Software unterschiedlicher Größen und Leistungsklassen. Dagegen schwächte sich im Bereich Office Equipment bei elektronischen Schreibmaschinen die

Nachfrage ab. Im Produktbereich Mobile Office zählt AEG bei Autotelefonen mit zu den führenden Anbietern im Inland. Bei Kommunikationssystemen haben wir unsere Position im europäischen Ausland weiter ausgebaut. Die Beschäftigungssituation im Hardware-Sektor war durch eine Umstellung des Produktangebots auf Fremderzeugnisse beeinträchtigt; Kurzarbeit und Personalanpassungen waren nicht zu vermeiden.

Die Innovative Bürotechnik (IBT) wurde als Tochtergesellschaft von AEG Olympia Office gegründet. Sie wird für AEG Olympia Office neue Wege zur Vermarktung von Produktideen beschreiten.

Die AEG Electrocom GmbH (AEC) ist im wesentlichen auf dem Gebiet der

Erkennungs- und Sortiersysteme, insbesondere für die Briefverteilung, tätig. Ein weit überdurchschnittlicher Auftrags-eingang belegt, daß sich AEC-Technik im Markt durchgesetzt hat. Unser AEC-Kooperations-Partner ElectroCom Automation Inc. in den USA hat von der US-Post einen Auftrag im Wert von über 1 Mrd. DM erhalten.

Die TELEFUNKEN Sendertechnik verzeichnete im Berichtsjahr eine abflachende Inlandsnachfrage, weil die Deutsche Bundespost ebenso wie alle Fernsehanstalten ihre Investitionen in die Folgejahre verschoben haben. Die Auslandsmärkte waren durch eine unvermindert lebhafte, jedoch hart umkämpfte Nachfrage geprägt.

AEG Briefverteilanlagen weltweit im Einsatz; hier im Hauptpostamt Phoenix, USA.



Mobile Executive Office — die mobile integrierte Kombination von Telefon, PC und Telefaxgerät.

Elektrotechnische Anlagen und Komponenten

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	4.112	3.758
Auslandsanteil (%)	42	40
Mitarbeiter	22.133	22.304

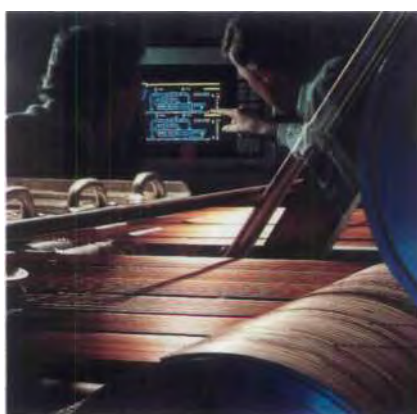
Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten konnten die Bereiche Energieverteilung, Komponenten, AEG KANIS und AEG KABEL insgesamt Umsatz und Auftragseingang steigern. Überproportional legten die Bestellungen aus dem Ausland zu.

Im Bereich der Energieverteilung wurden aus dem In- und Ausland größere Aufträge insbesondere für vollisolierte Hochspannungsschaltanlagen verbucht. Hervorzuheben sind drei Erweiterungsaufträge zur Lieferung, Montage und Inbetriebnahme von 380-/110-kV-Hochspannungsschaltanlagen. Die Entwicklung erster Typen einer neuen Hochspannungsschalterbaureihe wurde erfolgreich abgeschlossen.

Im Bereich Komponenten ermöglichen neue Produkte eine erfreuliche Geschäftsausweitung. Zur Stärkung unserer Präsenz auf dem US-amerikanischen Markt haben wir in Cincinnati/Ohio eine Fertigungsstätte für elektrofotografische Bildträger errichtet, die im dritten Quartal 1990 die Produktion aufnehmen wird. Das Arbeitsgebiet Leistungshalbleiter wird seit Januar 1990 in der EUPEC, einem Gemeinschaftsunternehmen mit Siemens, fortgeführt; wir erwarten, daß sich dieses Joint Venture zu dem führenden Unternehmen für Leistungshalbleiter in Europa entwickelt.

AEG KANIS ist dem europäischen Gasturbinenverbund (European Gasturbine N.V.) beigetreten. Dazu wurde das Gasturbinengeschäft auf unsere neugegründete Tochtergesellschaft KANIS Energie GmbH übertragen, die mehrheitlich von der European Gasturbine N.V., Amsterdam, geführt wird.

AEG KABEL konnte wiederum ein erfreuliches Wachstum verzeichnen; dabei haben sich auch die gestiegenen Preise für NE-Metalle positiv ausgewirkt. Wesentliche Impulse kamen vor allem aus dem europäischen Ausland. Mit dem Erwerb der Lackdraht Union GmbH hat AEG KABEL seine Marktposition auf dem Spezialgebiet der Wickeldrähte ausgebaut.



Rechnergestützter Prozeßleitstand einer Drahtlackieranlage.

Gebrauchsgüter

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	2.628	2.430
Auslandsanteil (%)	50	48
Mitarbeiter	11.945	11.717

Im Geschäftsfeld Gebrauchsgüter, das die Haushaltsgeräte und Elektrowerkzeuge der AEG umfaßt, konnte der Umsatz im Berichtsjahr deutlich gesteigert werden.

Während die Inlandsnachfrage nach Hausgeräten unter dem Vorjahreswert blieb, war die Exportkonjunktur ungebrochen. Hohe Zuwachsraten wurden in Spanien, den Niederlanden und in den skandinavischen Ländern erzielt. Besonders erfreulich verlief die Entwicklung bei Waschmaschinen. Mit der Baureihe Öko-Lavamat konnte eine Spitzenposition im Fachhandel erreicht werden. Die neue Herdgeneration Competence, die in unserer Fabrik in Rothenburg o.d.T. hergestellt wird, wurde zu Beginn des Jahres 1990 im Markt eingeführt.

Auch bei den Elektrowerkzeugen wurde der Umsatz ausgeweitet und die Position im Ausland gefestigt.



Die neue Herdgeneration Competence im dreidimensionalen Design.

Mikroelektronik

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	1.151	1.074
Auslandsanteil (%)	43	43
Mitarbeiter	11.768	10.710

Die in der Mikroelektronik tätigen Bereiche des AEG Konzerns wurden 1989 zu einem Geschäftsfeld zusammengefaßt. Hierzu gehören die TELEFUNKEN electronic GmbH, der Geschäftsbereich Opto- und Vakuumelektronik sowie die Kleinmotoren. Schwerpunktmäßig ist dieses Geschäftsfeld auf die Bereitstellung anwendungsspezifischer integrierter Schaltungen, Baugruppen und anderer elektronischer Komponenten für die Kraftfahrzeugindustrie, die Nachrichtentechnik, die Industrie-, Verteidigungs- und Raumfahrtelctronik sowie die Konsumelektronik ausgerichtet. Um unsere technologische Basis zu erweitern, haben wir nach dem Erwerb von Anteilen an der Siliconix, Santa Clara/California, und einem Lizenzabkommen mit dem bedeutenden Mikroprozessoren-Anbieter Intel Corp., Santa Clara/California, eine Grundsatzvereinbarung über eine Zusammenarbeit mit der Matra MHS, Nantes/Frankreich, abgeschlossen.

Im Berichtsjahr wurde ein kräftiges Wachstum erzielt. Hierzu hat die TELEFUNKEN electronic GmbH (TEG) maßgeblich beigetragen. Begünstigt durch die anhaltend gute Automobilkonjunktur kamen Impulse insbesondere aus dem Geschäft mit Baugruppen und den zu ihrer Bestückung notwendigen integrierten Schaltungen. Die starke Umsatzausweitung machte den Bau eines zweiten Werks für Baugruppen in Manila/ Philippinen erforderlich. In Ungarn hat TEG das Joint Venture REMITEL GmbH gegründet, in dem gemeinsam mit drei ungarischen Partnern Kraftfahrzeugzünd-

module für die Staaten Osteuropas und Indien hergestellt werden.
 Der Geschäftsverlauf im Bereich Opto- und Vakuumelektronik war durch die zeitliche Verschiebung von Großaufträgen, insbesondere auf dem Gebiet der Satelliten-Wanderfeldröhren und Infrarot-Komponenten beeinträchtigt. Der Auftragseingang lag 1989 jedoch auf einem hohen Niveau. Einen ansteigenden Geschäftsverlauf verzeichneten wir bei Kleinmotoren. Motoren für ABS und Sitzverstellung wurden neu in das Programm aufgenommen.



Folienschalter in Multilayer-Technik mit gedruckten Kondensatoren.



Vollautomatische Glaspassivierung mit Reinraum-Roboter.



Multielement IR-Detektor zum Einsatz in Wärmebildgeräten.

Transport-Systeme

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	587	462
Auslandsanteil (%)	59	34
Mitarbeiter	3.067	2.948

Die Bereiche AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin, AEG Westinghouse Transportation Systems Inc., Pittsburgh, und Magnetbahn GmbH, Starnberg, bilden das Geschäftsfeld Transport-Systeme. Das erste Geschäftsjahr des von der AEG geführten Unternehmens AEG Westinghouse war durch die Integration der einzelnen Teilbereiche zu einer wirtschaftlichen Einheit gekennzeichnet. Aufgrund der starken Auslandsnachfrage übertraf der Umsatz den Vorjahreswert.

Das Bahngeschäft ist im Inland unverändert durch Aufträge der Deutschen Bundesbahn bestimmt. Für die insgesamt 41 bestellten ICE-Hochgeschwindigkeitszüge liefert AEG Westinghouse Teilausrüstungen für die Triebköpfe und ist Federführer des Konsortiums für die elektrische Ausrüstung der 492 Mittelwagen. Gemeinsam mit Lokomotiv- und Waggonherstellern aus der DDR haben wir für die griechische Staatsbahn 12 dieselelektrische Triebzüge gebaut, die auf der Leipziger Messe 1989 mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurden.

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bestellten 30 neue U-Bahn Doppeltriebwagen in wartungsarmer Drehstromantriebstechnik; 41 Serienzüge für die neue Berliner S-Bahn befinden sich im Bau. Als Federführer eines deutschen Firmenkonsortiums erhielten wir den Auftrag zur Errichtung eines modernen Metro-Systems für die Millionenstadt Shanghai; in der ersten Ausbaustufe entfällt auf AEG Westinghouse ein Auftragsvolumen von 280 Mio. DM. Weitere Bestellungen für Fahrzeugausrüstungen wurden für die Wiener U-Bahn, die Metro in Washington sowie 30 neue Vorortbahnwagen der Stockholmer Verkehrsbetriebe hereingeholt.

In Berlin erhielt die M-Bahn nach Abnahme durch die technische Behörde

die Zulassung für den vollautomatischen Personenverkehr; der Erprobungsbetrieb mit Fahrgästen wurde aufgenommen. Die Frankfurter Flughafen AG hat sich bei der Wahl eines vollautomatischen Passagiertransfersystems für die innovative M-Bahn entschieden. Mit unserem in den USA und auch in anderen Ländern bereits in zahlreichen Anlagen eingesetzten People Mover waren wir wiederum erfolgreich; so wird AEG Westinghouse den J. F. Kennedy Flughafen in New York mit einem kompletten, automatischen Passagiertransportsystem ausstatten. Ebenso wird das automatische People Mover System in Miami unter Beteiligung von AEG Westinghouse ausgebaut, die hierfür neue Fahrzeuge und stationäre Einrichtungen liefert.



Städtebaufreundliche Verkehrssysteme sind heute schon Wirklichkeit: Area Personal Transit System in Las Colinas, Texas/USA.

Vorbereitung auf den EG-Binnenmarkt und die Öffnung Osteuropas

Mit Kooperationen und Akquisitionen bereitet sich AEG auf den Europäischen Binnenmarkt vor. In diesem Zusammenhang haben wir bereits 1989 die technischen Vertriebsorganisationen der Bundesrepublik einschließlich der DDR und der westeuropäischen Länder als „Technische Vertriebsorganisation Europa“ unter eine einheitliche Leitung gestellt. Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Technischen Vertriebsniederlassungen und Landesgesellschaften bietet die AEG nicht nur vor Ort, sondern auch bei überregionalen Projekten den Kunden ein gleich qualifiziertes Leistungsspektrum an.

In der DDR haben wir Ende 1989 Grundsatzvereinbarungen mit dem Kombinat VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ im Bereich der Transportsysteme und konkrete Vereinbarungen mit sechs weiteren Kombinatn getroffen. Andere Möglichkeiten der Zusammenarbeit werden erörtert.

In Osteuropa hat sich AEG auf die veränderten politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten eingestellt. Neben dem Joint Venture der TELEFUNKEN electronic GmbH (TEG) für Kraftfahrzeugzündmodule wurden in Ungarn Kooperationen bei den Leistungshalbleitern und auf dem Arbeitsgebiet Drehstrom-Antriebstechnik vereinbart. In Polen sind die Vorbereitungen zur Gründung einer eigenen Niederlassung abgeschlossen. Mit Bulgarien wurde ein Rahmenabkommen für eine Zusammenarbeit auf dem Hausgeräte-sektor unterzeichnet.

Ausblick

AEG wird weiter auf Wachstumskurs bleiben. Insbesondere in den Bereichen Automatisierungstechnik, Mikroelektronik und Transport-Systeme rechnen wir mit einer deutlichen Ausweitung des Geschäftsvolumens. Für 1990 erwartet AEG im Ausland — insbesondere aufgrund des Ausbaus des Nordamerikageschäfts — eine höhere Zuwachsrate als im Inland. Der Auftragseingang wird voraussichtlich wieder das hohe Niveau des Jahres 1989 erreichen.

Unsere Strategie zur Stärkung der wachstumsträchtigen Geschäftsfelder werden wir konsequent fortführen.

Unternehmensbereich Deutsche Aerospace

Mio. DM	1989	1988
Umsatz	7.798	7.258
Auftragseingang	11.070	9.110
Sachinvestitionen	617	544
F+E-Aufwand	1.760	1.446
Mitarbeiter	62.959	37.970

Unter dem Dach der 1989 gegründeten Deutsche Aerospace AG (DASA) sind die Aktivitäten von Dornier, MTU und der Telefunken Systemtechnik (TST) auf den Gebieten Luft- und Raumfahrt, Verteidigungstechnik und Antriebe zusammengefaßt. Bis zu ihrer Gründung am 1. Juli 1989 war die TST ein rechtlich unselbständiger Geschäftsbereich der AEG; er wurde im Zuge der Neustrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns auf die DASA übertragen. Ende 1989 erwarb die DASA die Mehrheit der Stimmrechte an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB), nachdem der Bundeswirtschaftsminister den Zusammenschluß genehmigt hatte.

Mit dieser Zusammenfassung von Unternehmen verfügt die DASA über das notwendige technologische Potential, um im internationalen Wettbewerb erfolgreich bestehen zu können. Zugleich haben wir die Voraussetzungen geschaffen, das in der Bundesrepublik Deutschland vorhandene Know-how in der Luft- und Raumfahrt auf privatwirtschaftlicher Grundlage zu bündeln und für länderübergreifende Kooperationen attraktiv zu machen.

Der Konzernumsatz der Deutschen Aerospace nahm — vergleichbar gerechnet — im Berichtsjahr um 7 % auf 7,8 Mrd. DM zu. Der Auftragseingang expandierte kräftig um 22 % auf 11,1 Mrd. DM. In den genannten Zahlen ist MBB nicht berücksichtigt, weil in den Konzernabschlüssen von DASA und Daimler-Benz aufgrund des erst zum Jahresende erfolgten Erwerbs nicht die Geschäftsentwicklung von MBB, sondern nur das zum Bilanzstichtag vorhandene Vermögen und Kapital erfaßt sind. Am Jahresende 1989

waren 62.959 Mitarbeiter im DASA-Konzern beschäftigt; davon entfallen 24.194 auf die erstmals einbezogene MBB.

Anfang 1990 hat der Vorstand der Deutsche Aerospace AG eine neue Führungsstruktur verabschiedet. Entsprechend den Marktaufgaben wurden die Geschäftsbereiche Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigungstechnik und Antriebe gebildet und in Produktbereiche gegliedert sowie die vielfältigen anderen Aktivitäten zusammengefaßt. Hierdurch wollen wir sicherstellen, daß die Gesellschaften des DASA-Konzerns marktnah und ergebnisorientiert arbeiten können. Für das Geschäftsjahr 1989 berichten wir nochmals im einzelnen über die Konzerngesellschaften Dornier, MTU und TST; die Geschäftsentwicklung von MBB ist in einem kurzen Überblick dargestellt.

Dornier

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	2.204	1.920
Auslandsanteil (%)	57	55
Mitarbeiter	10.247	9.786

Umsatz kräftig gesteigert

Die Dornier-Gruppe hat 1989 ihren Umsatz um 15 % auf 2,2 Mrd. DM ausgeweitet; 57 % davon wurden im Ausland erzielt. Das Hauptgewicht der Geschäftstätigkeit lag unverändert im Bereich Luftfahrt mit dem Flugzeug Dornier 228 und den für das Airbus-Programm gelieferten Baugruppen. Im Bereich Raumfahrt ergab sich beim Projekt Europäischer Erderkundungssatellit ERS-1, vor allem abrechnungsbedingt, ein spürbarer Umsatzanstieg. Wachs-



Dornier DO 328
Regionalverkehrs-
flugzeug.

tumsträger auf dem Gebiet der Verteidigungstechnik war das Aufklärungs-Drohnen-System CL 289, für das erste Serienlieferungen abgerechnet wurden. Dagegen konnte in der Medizintechnik das beachtliche Vorjahresvolumen nicht wieder erreicht werden.

Der von 2,5 auf 4,7 Mrd. DM gesprungene Auftragseingang ist wesentlich auf längerfristige Großprojekte zurückzuführen. Hierzu gehören die Entwicklung des Jagdflugzeugs JF 90/EFA, das STINGER-Nachbauprogramm und das in Entwicklung befindliche Commuter-Flugzeug Dornier 328.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung stiegen 1989 von 653 auf 925 Mio. DM. Wie im Vorjahr entfiel der größte Teil auf Projekte, die an externe Auftraggeber weiterberechnet wurden; für eigene Forschungs- und Entwicklungsleistungen haben wir insgesamt 210 Mio. (i. V. 127 Mio.) DM aufgewendet. Die Sachinvestitionen lagen mit 201 Mio. DM um 23 % höher als im Vorjahr und betrafen vor allem Kapazitätserweiterungen in der Produktion sowie in Forschung und Entwicklung. Am Jahresende beschäftigte Dornier 10.247 (i. V. 9.786) Mitarbeiter.

Luftfahrt

Im Berichtsjahr wurden 17 (i. V. 20) Flugzeuge des Typs Dornier 228 ausgeliefert. Weltweit sind damit 164 dieser Maschinen im Regionalluftverkehr und — mit entsprechender Sonderausrüstung — zunehmend auch für Forschungszwecke und Umweltüberwachung im Einsatz. Im Rahmen der deutsch-indischen Zusammenarbeit bei der Lizenzfertigung von bis zu 150 Dornier 228 hat unser indischer Partner weitere Baugruppen bezogen und montiert. Für das Airbusprogramm haben wir wieder im Auftrag der Deutsche Airbus GmbH verschiedene Baugruppen gefertigt, hauptsächlich für den A 320. Unsere Entwicklungsarbeiten für die Typenreihen A 330/A 340 wurden planmäßig fortgeführt.

Für das 30sitzige Turbopropflugzeug Dornier 328, an dessen Entwicklung intensiv weitergearbeitet wurde, gingen bereits feste Bestellungen ein. Der Erstflug ist für 1991 geplant; die Flugzeuge sollen ab 1993 in Dienst gestellt werden. Für das Projekt des europäischen Jagdflugzeugs JF 90/EFA, das von der Bundesrepublik Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien mit fest vereinbarten Anteilen getragen wird, hat Dornier in enger Kooperation mit MBB umfangreiche Entwicklungsleistungen erbracht.

Im Bereich der Flugzeugbetreuung werden insbesondere Aufträge der deutschen Bundeswehr abgewickelt; sie betreffen die Flugzeuge Breguet 1150 Atlantic, Alpha Jet, Dornier 128 und 228 sowie den Hubschrauber Bell UH-1D.



Lithotripter-Fertigung bei der Dornier Medizintechnik.

Dornier Raumanzugsystem EVA für Außenbordaktivitäten des Hermes-Astronauten.



Dornier CL 289, ein Drohnensystem zur Lage- und Zielaufklärung.

Außerdem ist die Dornier Luftfahrt GmbH, Oberpfaffenhofen, Hauptauftragnehmer für die Betreuung des Nato E-3A-Frühwarnsystems (AWACS); weiterhin werden Geschäftsreiseflugzeuge der Typen Cessna, Falcon und Challenger betreut und gewartet.

Raumfahrt

Im Bereich Raumfahrt ist Dornier maßgeblich an den europäischen Großprojekten zur Erkundung des Weltraums beteiligt. Größter Umsatzträger war im Berichtsjahr wiederum der Europäische Erdkundungssatellit ERS-1 mit einer Teilabrechnung über 307 Mio. DM; der Satellit, für dessen Entwicklung Dornier als Systemführer die Verantwortung trägt, soll 1990 gestartet werden.

Weitere umfangreiche Leistungen wurden aus den Projekten COLUMBUS und Hermes abgerechnet. Bei COLUMBUS ist Dornier Hauptauftragnehmer für das Versorgungsmodul des freifliegenden Raumlabors. Für den europäischen Raumgleiter Hermes entwickelt Dornier unter anderem das Lebenserhaltungssystem, die Brennstoffzellen zur Energieversorgung sowie den Raumanzug für Außenbordmanöver der Astronauten.

Im Berichtsjahr wurde auch der Spiegelofen AMF fertiggestellt und ausgeliefert. Es handelt sich hierbei um eine der wissenschaftlichen Experimentiervorrichtungen, an denen Dornier im Rahmen des ESA-Forschungsprogramms mitarbeitet.

Von den Satellitenträgerstrukturen, die wir für die Titan-3-Rakete im Auftrag eines US-amerikanischen Unternehmens fertigen, wurden die ersten vier Flugeinheiten an den Kunden geliefert.

Verteidigungstechnik

Schwerpunkt der Arbeiten im Bereich Verteidigungstechnik waren unbemannte Fluggeräte für Aufklärungs- und Orientierungsaufgaben. Von den gemeinsam mit kanadischen und französischen Partnern entwickelten Aufklärungssystemen haben wir im Berichtsjahr die ersten Drohnen CL 289 aus der Serienfertigung geliefert. Mit dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung haben wir den Hauptvertrag über die Fertigung der Fliegerfaust 2, dem europäischen STINGER-Nachbau, abgeschlossen; an dem Projekt, dessen Auftragsvolumen bei einer Laufzeit von zehn Jahren 1,9 Mrd. DM beträgt, sind neben der Bundesrepublik Deutschland die Türkei, Griechenland und die Niederlande beteiligt. Bei den mobilen Bodenanlagen ist Dornier bereits seit mehreren Jahren mit der Weiterentwicklung und Fertigung von Werkstattausrüstungen für das Flugabwehrsystem ROLAND betraut. Für den TORNADO sind ergänzende elektronische Unterstützungssysteme entwickelt und gefertigt worden.

Medizintechnik

Von den erfolgreich am Markt eingeführten Lithotriptern zur schmerz- und narkosefreien Zerstörung von Nieren- und Gallensteinen wurden im Berichtsjahr 66 (i. V. 93) Geräte ausgeliefert. Hierbei handelt es sich vorwiegend um die im Vorjahr erstmals installierten multifunktionalen Anlagen MFL 5000. In Japan wurde das Mehrzwecksystem MPL 9000 zum Ende des Geschäftsjahres zugelassen. Auf dem ebenfalls wichtigen Markt USA ist jedoch mit einer weiteren Verzögerung zu rechnen. Die Produktfamilie wurde im Berichtsjahr um das Lithotripter-Gerät COMPACT erweitert, das auch in kleineren Kliniken eingesetzt werden kann.

Die steigende Zahl der installierten Geräte hat uns veranlaßt, zusätzliche Mitarbeiter für Wartungs- und Serviceleistungen einzustellen.

Ausblick

Für das laufende Geschäftsjahr rechnet die Dornier-Gruppe in allen Bereichen mit einem weiter wachsenden Geschäftsvolumen.

Im Bereich Luftfahrt werden die Entwicklungsarbeiten für die Dornier 328, das Airbusprogramm und das JF 90/EFA-Projekt planmäßig fortgeführt. Von den Dornier 228-Flugzeugen werden in verstärktem Maße Sonderversionen ausgeliefert. Der Bereich Raumfahrt erwartet Abrechnungen größeren Umfangs, insbesondere aus den Großprojekten ERS-1 und ROSAT. In der Verteidigungstechnik wird sich der Umsatz aufgrund der Lieferungen des Drohnensystems CL 289 weiter erhöhen. Für die Medizintechnik gehen wir davon aus, daß die Zulassung der neuen Geräte in den USA zu einem deutlich höheren Umsatz führen wird.

MTU Motoren-und Turbinen-Union

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	3.659	3.276
Auslandsanteil (%)	66	61
Mitarbeiter	17.654	17.267

Weiter auf Wachstumskurs

Die auf dem Gebiet „Antriebe“ tätige MTU-Gruppe konnte ihren Umsatz im Berichtsjahr weiter um 12 % auf 3,7 Mrd. DM steigern. Zu diesem erfreulichen Geschäftsverlauf hat vor allem der Produktbereich Luftfahrttriebwerke beigetragen. Mit 66 (i. V. 61) % wurde der überwiegende Teil des Umsatzes wiederum im Ausland erzielt. Der Auftragseingang blieb mit 4 Mrd. DM zwar um 17% unter dem Vorjahreswert, der jedoch 1988 aufgrund des langfristigen Entwicklungsauftrags für das Triebwerk EJ 200 des JF 90/EFA sprunghaft angestiegen war. Ohne Berücksichtigung dieses Entwicklungsauftrags hat sich der Bestelleingang, vorwiegend durch den positiven Verlauf bei Triebwerken für die Verkehrsfluffahrt, um über 30 % erhöht. Damit verfügte der MTU-Konzern Ende 1989 über einen Auftragsbestand von 6,4 (i.V. 6,1) Mrd. DM. Im Rahmen der zukunftsichernden Maßnahmen haben wir 469 (i. V. 445) Mio. DM für Forschung und Entwicklung aufgewendet; knapp die Hälfte davon betrafen externe Entwicklungsaufträge. Mit Sachinvestitionen von 264 (i. V. 217) Mio. DM haben wir Produktionsanlagen modernisiert sowie technische Einrichtungen und Verfahren an die geplanten Veränderungen der Programmstruktur angepaßt. Zum Jahresende beschäftigte MTU 17.654 (i. V. 17.267) Mitarbeiter.

Luftfahrttriebwerke

Das Geschäftsvolumen der im Bereich Luftfahrttriebwerke tätigen MTU München konnte erneut ausgeweitet werden. Träger des Wachstums waren vor allem Triebwerke für die Verkehrsfluffahrt.

Sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich setzten wir unsere seit Jahren erfolgreiche Zusammenarbeit mit den weltweit führenden Triebwerksherstellern in der Entwicklung und Fertigung von Fluggasturbinen fort. Der vorhandene Auftragsbestand sichert die Beschäftigung bis in das Jahr 1991.

Das anhaltende Wachstum in der Verkehrsfluffahrt und die wegen des hohen Alters großer Flottenteile notwendig gewordenen Ersatzinvestitionen der Fluggesellschaften haben sich im Berichtsjahr positiv auf den Auftragseingang ausgewirkt. In der Produktentwicklung für zivile Anwendungen konzentrieren wir unsere Aktivitäten auf die Triebwerksprojekte PW 2037/2040 und V 2500 für Verkehrsflugzeuge sowie PW 300 für

Geschäftsreiseflugzeuge. Hier ist MTU Partner von Pratt & Whitney und anderen leistungsfähigen Herstellern. Auf der Basis militärischer Aufträge arbeitet MTU an der Entwicklung des Triebwerks EJ 200 für den JF 90/EFA sowie des Triebwerks MTR 390 für den deutsch-französischen Panzerabwehrhubschrauber PAH 2.

Dieselmotoren

Der Geschäftsverlauf der MTU Friedrichshafen, die Antriebsanlagen mit schnelllaufenden Dieselmotoren im Leistungsbereich von 30 bis 7.400 kW für die Schifffahrt, die Energieversorgung sowie für Schienen- und Schwerfahrzeuge herstellt, war trotz nach wie vor schwieriger Marktverhältnisse auch 1989 wieder zufriedenstellend. Der Schwerpunkt lag — wie in den Vorjahren — bei den Schiffsantrieben. Einen wesentlichen Beitrag zu Umsatz und Beschäftigung leisteten die Lieferungen aus dem 1986 mit der UdSSR abgeschlossenen Auftrag über Motoren der Baureihe 396 für Traktoren und Erdbewegungsmaschinen. Im Berichtsjahr waren die Fertigungskapazitäten gut ausgelastet.

Hohe Mittel haben wir wiederum für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Damit wollen wir das vorhandene Motorenprogramm an die strengeren Umweltschutzanforderungen anpassen, aber



Triebwerk EJ 200
für das Jagdflugzeug
JF 90/EFA.

auch neue Produkte vorbereiten. Mit der Erhöhung der Beteiligung an dem französischen Motorenhersteller S.E.M.T. Pielstick auf 33,5 % wurde ein weiterer Schritt getan, um den französischen Markt und die über Frankreich zu erreichenden Absatzräume besser bedienen zu können.

Wartung von Flugtriebwerken

Begünstigt durch das anhaltende Wachstum in der zivilen Verkehrsfluffahrt konnte die auf Wartung und Reparatur von Großtriebwerken und Triebwerkskomponenten spezialisierte MTU Maintenance ihr Geschäftsvolumen erheblich ausweiten. Um der gestiegenen Nachfrage entsprechen zu können, hat die Gesellschaft ihre Kapazitäten in Langen-

hagen bei Hannover räumlich und personell erweitert. Mit dem Ziel, die Marktposition noch stärker abzusichern, wurde das Serviceprogramm um weitere Typen von Triebwerken für Verkehrsflugzeuge ergänzt. Für das neuentwickelte Triebwerk V 2500 ist die MTU Maintenance die einzige Wartungsfirma in Europa.

Turboladen Ventilatoren/Verdichter, Dampfturbinen

Die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch, Frankenthal, konnte das hohe Geschäftsvolumen des Jahres 1988, das durch die Abrechnung größerer Aufträge für Ventilatoren/Verdichter und Dampfturbinen geprägt war, nicht ganz erreichen. Der Auftragseingang hingegen verbesserte sich leicht. Aufgrund der

europaweit höheren Produktion von aufgeladenen Dieselmotoren für Pkw und Nutzfahrzeuge wurde die Ausbringung von Abgasturboladern im Berichtsjahr um 15 % auf 550.000 gesteigert.

L'Orange und übrige MTU-Gesellschaften

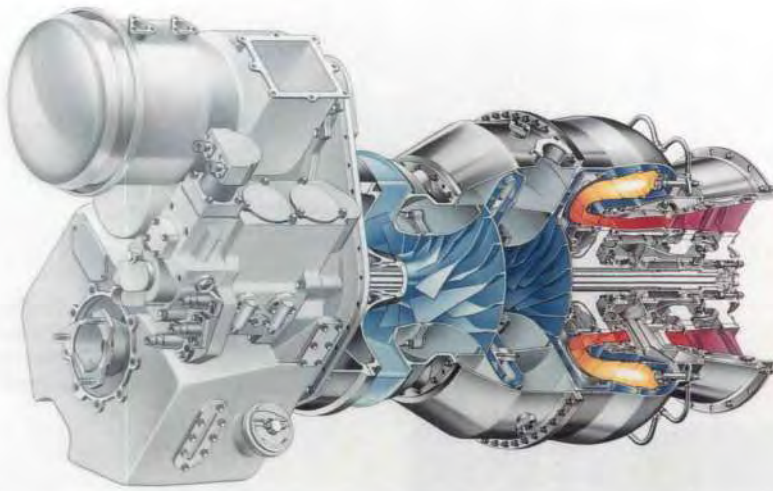
Die L'Orange GmbH, Stuttgart, Hersteller hochwertiger Einspritzgeräte für Groß-Dieselmotoren, konnte 1989 ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr abschließen. Durch die verbesserte Auftragslage, insbesondere im Bereich des Schiffsmotorenbaus, werden die Fertigungskapazitäten auch 1990 weitgehend ausgelastet sein.

Die übrigen in- und ausländischen Unternehmen der MTU-Gruppe, die überwiegend MTU-Produkte verkaufen und betreuen sowie DV-Dienstleistungen anbieten, entwickelten sich insgesamt zufriedenstellend.

Ausblick

Aufgrund des zu erwartenden deutlichen Wachstums im zivilen Triebwerksmarkt geht die MTU München von einem weiter steigenden Geschäftsvolumen aus. Die MTU Friedrichshafen will verstärkt schwer zugängliche Märkte erschließen. Chancen eröffnen sich in der Zusammenarbeit mit jungen Industrieländern, die bestrebt sind, sich gemeinsam mit erfahrenen Herstellern an einer Dieselmotorenfertigung zu beteiligen.

Für 1990 rechnen wir mit einem steigenden Umsatz bei voll ausgelasteten Kapazitäten.



Schnittzeichnung des PAH 2 – Panzerabwehrhubschrauber-Triebwerks MTR 390.

Das leistungsfähige Verkehrsflugzeugtriebwerk V 2500.

Telefunken Systemtechnik

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	1.961	2.092
Auslandsanteil (%)	19	21
Mitarbeiter	10.779	10.917

Erfreuliche Auftragslage

Das Geschäftsvolumen der Telefunken Systemtechnik lag im Berichtsjahr mit 2,0 Mrd. DM abrechnungsbedingt um 6 % niedriger als im Vorjahr. Umsatzträger waren die Bereiche Ortung, Geräte eines Hochfrequenz-Kommunikationssystems sowie Komponenten für die neue Generation von Funksprechgeräten der Bundeswehr. Aufgrund des von 1,8 auf 2,4 Mrd. DM sprunghaft gestiegenen Auftragseingangs erhöhte sich der Auftragsbestand auf 3,5 (i. V. 3,1) Mrd. DM.

Für Forschung und Entwicklung hat Telefunken Systemtechnik 366 (i. V. 348) Mio. DM aufgewendet. Die Sachanlageinvestitionen blieben mit 147 Mio. DM um 10 % unter dem Vorjahreswert; sie betrafen bereits 1987 eingeleitete Bau-, Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen. Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich leicht auf 10.779 (i.V. 10.917) Beschäftigte.

Empfänger und Peiler, Marinetechnik

Neben weiteren größeren Aufträgen für das HF/VHF-Fernmeldeaufklärungssystem Elektronische Kampfführung (EloKa)-Heer erhielt die Telefunken Systemtechnik den Auftrag zur Entwicklung einer EloKa-Anlage für den Einsatz auf Schiffen. Einen positiven Abschluß fanden auch die langjährigen Bemühungen um die Lieferung eines mobilen Funkaufklärungs- und -Überwachungssystems an die thailändische Regierung. Ausgeliefert wurde ferner das letzte von insgesamt drei Flottendienstbooten der deutschen Bundesmarine, für die wir das Aufklärungs- und Führungssystem entwickelt haben.

Weiterhin wurde im Bereich Marinetechnik der Entwicklungsauftrag Torpedo DM 2A3 weitgehend abgeschlossen und damit die Basis für Anschlußaufträge geschaffen. Entsprechend der Auflage des Bundeswirtschaftsministers anlässlich der Genehmigung zum Erwerb der Mehrheit an MBB, den Fachbereich Marinetechnik zu verkaufen, haben wir sämtliche hier zusammengefaßten Aktivitäten zum Jahresbeginn 1990 ausgegliedert und in die DMT Marinetechnik GmbH, Hamburg, eingebracht.

Ortung

Im Berichtsjahr wurden drei Anlagen des ersten dreidimensional erfassenden Radarsystems TRM-S mit phasengesteuer-



Alternative Energiegewinnung durch Nutzung der Naturkräfte (Wind-/Solarenergie).



Mobile Radaranlage.

ter Antenne an die Bundeswehr geliefert. Außerdem konnten sieben weitere, zwei-dimensional erfassende Radaranlagen TRML für den Feuerleitgefechtsstand ROLAND an die Bundesluftwaffe übergeben werden; sie dienen dem Schutz militärischer Flugplätze. Der Serienanlauf für den 1989 erhaltenen Auftrag zur Lizenzfertigung des Flugzeug-Bordradars APG-65 wird vorbereitet.

Technisch-logistischer Dienst

Zu den Umsatzschwerpunkten dieses Bereichs gehörten 1989 das Überholungs- und Reparaturprogramm des Flugabwehrsystems HAWK, die Umrüstung und Modifizierung des Flugzeug-Bordradars APQ 99 für die PHANTOM sowie Werkstattausrüstprogramme für das Heer, beispielsweise für dreidimensionale Radaranlagen zur Luftraumüberwachung. In Kiel wurde das Instandsetzungswerk fertiggestellt und bezogen.

Führungs- und Lenksysteme

Von dem Zukunftsprojekt Flugabwehr-Waffenanlage konnten im Geschäftsjahr Teilaufträge abgewickelt werden. Darüber hinaus haben wir erstmals Anwendern Geräte und Anlagen für zivile Nutzungen angeboten: Die Deutsche Bundesbahn erteilte uns den Auftrag für die Managementbetreuung ihres Transportsystems; von Industrieunternehmen erhielten wir Bestellungen für spezifische Arbeitsplatzrechner im Produktionsbereich.

Flugwesen und Sondertechnik

Für Turm- und Waffenantriebe wurde erstmals eine Technologie entwickelt, mit der die heute noch hydraulisch betriebenen Anlagen durch eine elektrische Antriebstechnik ersetzt werden können; aus Norwegen erhielten wir einen ersten Serienauftrag für die Ausrüstung von

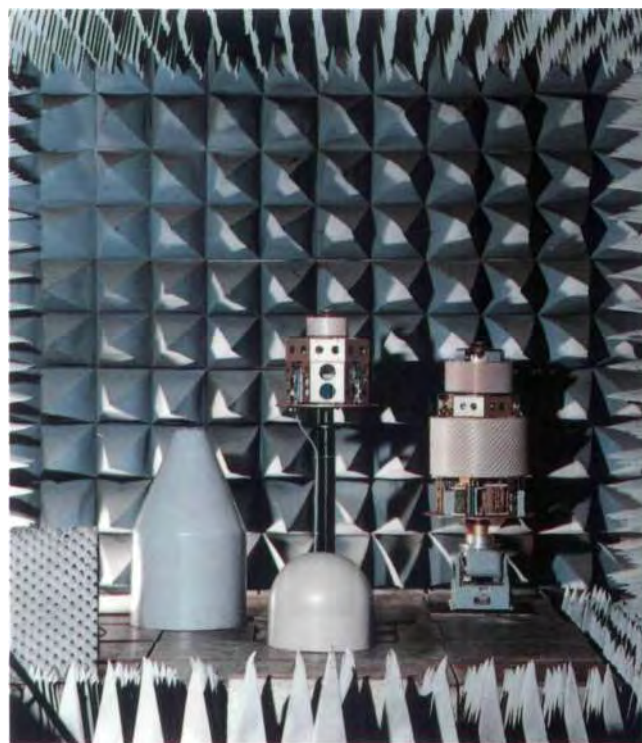
Panzern mit dieser neuen Technik. An dem Großprojekt zur Befeuerung der Landebahn des im Bau befindlichen Flughafens München 2 wurde weiter gearbeitet.

Neue Technologien, Raumfahrt

In der Raumfahrt konnte TST seine Position weiter ausbauen. So wurden für den deutschen Fernmeldesatelliten DFS-KOPERNIKUS das Subsystem Energieversorgung und die vorintegrierten Solarzellen ausgeliefert. Im Bereich Raumfahrttechnik verschoben sich bei den Projekten COLUMBUS und Hermes Aufträge in die Folgejahre. Im Bereich Neue Technologien brachten die von öffentlichen Auftraggebern geförderten Projekte für Solar- und Windtechnik neue Impulse.

Ausblick

Aufgrund seines breit gefächerten Know-hows und der vielfältigen Erfahrungen in den unterschiedlichen Arbeitsgebieten der Hochtechnologie verfügt TST über eine solide Grundlage, um die sich aus der Veränderung der Nachfrage ergebenden Herausforderungen erfolgreich zu bestehen. Die Zugehörigkeit zum DASA- und zum Daimler-Benz-Konzern mit seinem umfassenden Angebot an technisch anspruchsvollen Produkten und Dienstleistungen eröffnet darüber hinaus Anwendungsmöglichkeiten, die wir für unser Geschäft nutzen werden.



Funktionsüberprüfung elektronischer Bauteile.

Messerschmitt-Bölkow-Blohm

	1989	1988
Umsatz (Mio. DM)	6.271	7.120
Auslandsanteil (%)	37	34
Mitarbeiter	24.194	39.886

Erfreulicher Auftragseingang

Im Zuge der Neustrukturierung der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie erhielt die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) zum 1. Juli 1989 eine neue Struktur. Der Unternehmensbereich Transport- und Verkehrsflugzeuge wurde ausgegliedert und in die Deutsche Airbus GmbH eingebracht, die im Konzernabschluß als assoziiertes Unternehmen erfaßt ist. Ohne Berücksichtigung der Umsätze des ausgegliederten Unterneh-

mensbereichs vom Zeitpunkt der Ausgliederung an erzielte MBB einen Umsatz von 6,3 Mrd. DM. Insbesondere die Verteidigungstechnik und der Bereich Raumfahrt konnten ihr Geschäftsvolumen ausweiten. Der Auftragseingang stieg trotz der Ausgliederung des Bereichs Transport- und Verkehrsflugzeuge auf 8,4 Mrd. DM.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung erhöhten sich im Berichtsjahr von 1,9 auf 2,3 Mrd. DM. Davon stammen 206 (i. V. 243) Mio. DM aus selbsterwirtschafteten Mitteln. Als Folge der neuen Struktur verminderten sich die Investitionen von 406 auf 386 Mio. DM. Zum Jahresende beschäftigte MBB 24.194 Mitarbeiter.

Hubschrauber und Flugzeuge

Das Tätigkeitsspektrum der Unternehmensgruppe Hubschrauber und Flugzeuge umfaßt Entwicklung, Fertigung, Vertrieb, Betreuung und Instandhaltung von zivilen und militärischen Hubschraubern sowie militärischen Hochleistungsjets einschließlich der dazugehörigen Systemperipherien. Im Auftrag der Deutschen Airbus GmbH werden Flugzeugkomponenten entwickelt und gefertigt.

Schwerpunkt der Entwicklung im Bereich Hubschrauber ist das Programm des deutsch/französischen Panzerabwehrhubschraubers PAH 2. Die Erstellung des Prototyps ist für April 1991 und die Lieferung des ersten Hubschraubers für 1997 vorgesehen. Im Unternehmensbereich Flugzeuge ist der TORNADO Hauptumsatzträger. Die Entwicklung des europäischen Jagdflugzeugs JF 90/EFA wurde planmäßig fortgeführt.

Raumfahrt

In der Unternehmensgruppe Raumfahrt sind die Tätigkeitsfelder Träger und Orbitalssysteme der ERNO GmbH, Bremen, sowie der Bereich Kommunikationssysteme und Antriebe in Ottobrunn zusammengefaßt. Im Berichtsjahr wurden zehn Kommunikations- und zwei Wissenschaftssatelliten mit wesentlicher MBB-Beteiligung erfolgreich im Weltraum platziert. Die europäische Trägerrakete ARIANE IV wurde achtmal eingesetzt, erstmals auch in ihrer stärksten Version mit vier Flüssigtreibstoff-Zusatzraketen.

Verteidigungstechnik

In der Verteidigungstechnik erstrecken sich die Aktivitäten von MBB auf Entwicklung und Produktion von Lenkflugkörpern zur Panzerabwehr, Luft-, See- und Bodenzielbekämpfung, auf Dispenser und Submunitionen sowie Waffensystemkomponenten und logistisches Gerät. In der Marine- und Sondertechnik werden Drohnen und Luftfahrtsysteme,



Airbus-Flugzeugfamilie
(von oben:
A-300, A-310, A-320).

Minenkampfboote und Simulatoren sowie Flugbahnvermessungsanlagen entwickelt und gebaut. Schwerpunkte der Forschung und Vorentwicklung sind intelligente Systeme, Mikroelektronik, digitale Bildverarbeitung sowie Hochenergie-Laser und die Anwendung von Lichtwellenleitern zur Flugführung und -Steuerung.

Energie- und Industrietechnik

Der breit diversifizierte Unternehmensbereich Energie- und Industrietechnik ist in die Produktbereiche Energie und Umwelt, Leit- und Datentechnik, Fertigungs- und Automatisierungstechnik, Werkstoffverarbeitung sowie Medizintechnik gegliedert. Hier wird das gewachsene

Know-how von MBB aus den Anforderungen der Luft- und Raumfahrt an neue Technologien und Werkstoffe gezielt auf zivile Anwendungen übertragen. Beispiele sind Wind- und Biogas-Großanlagen für die Energiegewinnung, hochbelastbare Kunststoffteile für den Maschinen- und Anlage- sowie den Kraftfahrzeugbau und die Lasertechnologie in der Medizintechnik.

Transport- und Verkehrsflugzeuge

Der zum Jahresende 1989 in die Deutsche Airbus GmbH überführte Bereich Transport- und Verkehrsflugzeuge entwickelt und produziert in internationaler Kooperation leistungsfähige und technisch fortschrittliche Verkehrsflugzeuge. Haupttätigkeit ist die Fertigung

von Baugruppen für das Airbusprogramm. Im Aircraft Service Center in Lemwerder wird Wartung und Betreuung von zivilen und militärischen Transportflugzeugen angeboten.

Am internationalen Airbus Industriekonsortium ist die Deutsche Airbus GmbH mit 37,9 % beteiligt. Vom Wachstum des zivilen Flugzeugmarkts hat der Airbus überproportional profitiert; der Marktanteil dieser Flugzeuge liegt inzwischen bei fast 20 %. Zusammen mit der ebenfalls stark gestiegenen Nachfrage nach der FOKKER 100, an deren Fertigung die Deutsche Airbus GmbH wesentlich beteiligt ist, erwarten wir in den nächsten Jahren eine beträchtliche Zunahme der Ausbringung.



ARIANE —
Trägersystem auf dem Weg ins All.



Raumflugzeugprojekt „Sänger“.



Mehrweckkampfflugzeug MRCA TORNADO.



EUROCOPTER PAH-2/HAC, deutsch-französischer Panzerabwehrhubschrauber der nächsten Generation; eine Gemeinschaftsentwicklung von MBB und Aérospatiale.

Forschung und Technik

52

Gezieltes Forschungs- und Technikmanagement

In das Zentralressort „Forschung und Technik“ der Daimler-Benz AG wurden 1989 die Forschungsaktivitäten der AEG einbezogen, Ziele und Aufgaben neu definiert sowie neue Managementstrukturen entwickelt. Mit dem im Berichtsjahr erarbeiteten mittelfristigen Forschungsprogramm wird besonderes Gewicht auf den Wissenstransfer zwischen Konzernforschung und den einzelnen Unternehmensbereichen gelegt, um die Vorteile, die die Zusammenführung der Forschung in einem zentralen Ressort der Holding bietet, voll nutzen zu können.

Im Rahmen des Synergieprogramms TRAFFONIC (Traffic and Electronic) wurden unter Beteiligung aller Unternehmensbereiche die in einer Vorphase iden-

tifizierten Projektideen nach technischen und wirtschaftlichen Kriterien bewertet und Geschäfts- und Projektpläne erarbeitet.

Neustrukturierung der Informationsverarbeitung

Die mit der Informationsverarbeitung befaßten Stellen im Konzern waren bisher weitgehend dezentral organisiert. Um diesen Bereich wirksamer zu gestalten, haben wir die Voraussetzungen für ein Systemhaus geschaffen; wesentliche Funktionsbereiche der Informationsverarbeitung werden hier zusammengefaßt und in die Daimler-Benz InterServices (debis) eingebracht.

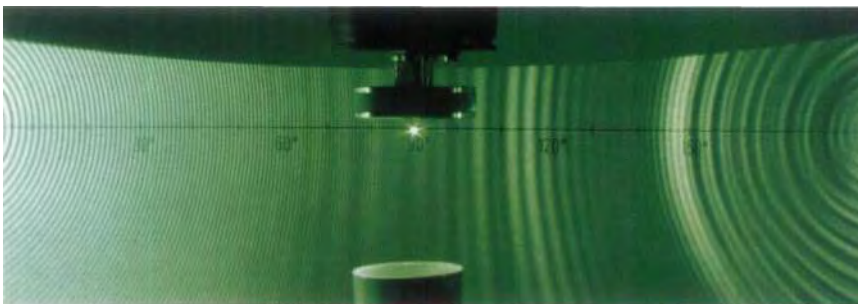
Im Mittelpunkt steht das Projekt „Netzoptimierung und Regionalisierung der Rechenzentren“. Die bisher nebeneinander bestehenden Kommunikations-

netze der einzelnen Konzerngesellschaften werden zu einem integrierten Konzernnetz verbunden. Damit legen wir die technische und wirtschaftliche Basis, um den schnell zunehmenden Kommunikationsbedarf auf allen Ebenen des Konzerns zu decken; bei wachsender Verarbeitungsleistung können gleichzeitig Kostenvorteile realisiert werden.

Energietechnik von zentraler Bedeutung

Alle Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns sind von der wirtschaftlichen Verfügbarkeit und Akzeptanz von Energieträgern, von der Entwicklung der Energiemärkte und von gegenwärtigen wie zukünftigen Energietechnologien stark betroffen. Deshalb wurde das Synergieprogramm „Energietechnik“ eingeleitet. Die Arbeitsschwerpunkte liegen in den Bereichen

- der regenerativen Energiequellen Sonne und Wind (Solarzellen, Windkraftanlagen zur Stromerzeugung)
- der Wasserstofftechnologie, eingeschlossen die Projekte Hochtemperatur-Elektrolyse und -Brennstoffzellen für stationäre und mobile Anwendungen



„Streulichtmuster von Tröpfchen“ zur Untersuchung der dieselmotorischen Verbrennung. Grundlagenuntersuchung in Kooperation mit der Universität Stuttgart (Photographische Aufnahme ITLR Uni Stuttgart).

Wachstumsformen — beobachtet an Einkristallen von Hochtemperatur-Supraleitern zur Untersuchung von richtungsabhängigen Materialeigenschaften.



Ionen-Implantationsanlage zur Oberflächenvergütung von Bauteilen.

- der Energiespeicherung durch Wasserstofftechnik und fortschrittliche Batterien (Stromspeichersysteme mit hoher Energie- und Leistungsdichte sind besonders für wirtschaftliche Elektrofahrzeuge erforderlich).

Nachdem die Bestandsanalyse für das Programm im wesentlichen abgeschlossen ist, werden nunmehr Möglichkeiten der Realisierung untersucht.

Innovationsfeld Verkehrsinformations- und -leitdienste

Die Anforderungen, die heute an neue Verkehrs- und Kommunikationssysteme gestellt werden, lassen keine sinnvolle nationale Lösung mehr zu; sie setzen eine europaweite Zusammenarbeit voraus.

Mit PROMETHEUS, einem von Daimler-Benz angeregten gemeinsamen Forschungsprogramm der europäischen Automobilfirmen, werden die technischen Möglichkeiten zur Gestaltung des Straßenverkehrs der Zukunft untersucht. Eine besondere Rolle bei der Verwirklichung von Verkehrsleit- und -Informationssystemen wird dabei das neue europaweite Mobilfunk-Netz (D-Netz) übernehmen.

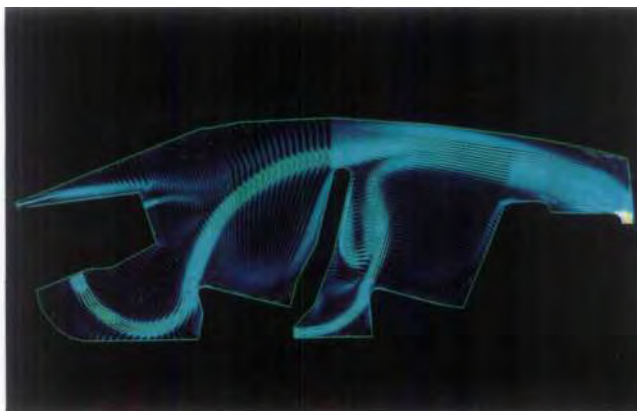
Im Rahmen verschiedener Programme unseres Konzerns, wie des Synergieprogramms TRAFFONIC, wurden die Chancen des Mobilfunknetzes auf den Gebieten Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit im Verkehr analysiert.

Zu den Sicherheitserhöhenden Maßnahmen im Straßenverkehr gehört die frühzeitige Warnung vor Staus und Unfällen. Über Mobilfunk können direkt vom

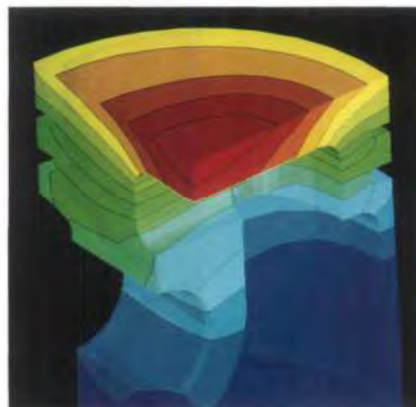
Fahrzeug aus Notrufe gesendet werden. Weiter haben wir uns mit den technischen Möglichkeiten befaßt, den Fahrer mit einer an die jeweilige Situation angepaßten Geschwindigkeitsempfehlung zu versorgen.

Auch umweltentlastende Auswirkungen sind von Leitsystemen zu erwarten. Im innerstädtischen Verkehr können sie den großen Anteil des Suchverkehrs — zum Beispiel nach einem Parkplatz — entscheidend reduzieren; im Fernstraßennetz helfen sie, Verdichtungsgebiete zu umgehen. Vor allem im Transportwesen ermöglicht die mobile Kommunikation Effizienzsteigerungen; bei genauer Kenntnis des Fahrzeugstandorts im Fuhrpark können die Routen entsprechend dem aktuellen Bedarf optimiert und Leerfahrten reduziert werden.

Berechnungsverfahren zur Simulation instationärer aerodynamischer Vorgänge.



Untersuchung der Temperaturverteilung in einem Pkw-Kolben aus sehr leichtem Graphit-Werkstoff für Hochleistungstriebwerke.



Wärmebild einer modernen Elektronikkomponente.

JESSI - Absicherung des Geschäftsfelds Mikroelektronik

Die Mikroelektronik bestimmt zunehmend die technische Entwicklung unserer Produkte und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit. Gemeinsam mit europäischen Herstellern und Anwendern der Mikroelektronik beteiligt sich Daimler-Benz an dem Forschungs- und Entwicklungsprogramm JESSI (Joint European Submicron Silicon). Ziel sind Schaltungen mit Strukturen im Submikron-Bereich, also mit kleinsten Abmessungen von deutlich weniger als einem Tausendstelmillimeter, wie sie insbesondere für einen 64-Megabit-Speicher-Chip erforderlich sind. Es geht einerseits um die technischen Voraussetzungen für die Funktion und Produktion solcher Strukturen, andererseits um die Anwen-

dungsmöglichkeiten und Entwurfswerkzeuge für derart komplexe elektronische Systeme. Wir wollen dem Konzern damit das Know-how sichern, das zum Entwurf und zur Herstellung von anwendungsspezifischen integrierten Schaltungen (ASIC) benötigt wird, in denen wir die Schlüsselkomponenten zukünftiger Produkte sehen.

Mustererkennung für die Informationsverarbeitung

In der digitalen Nachrichtenübermittlung haben wir Anwendungsmöglichkeiten untersucht und die Konzepte für Endgeräte weiterentwickelt. Im Rahmen des Projekts DIADEM (Dokumentbearbeitung mit integrierter Ablaufsteuerung demonstriert als experimentelles System) wurde ein System zur Übermittlung und

Verwaltung von Dokumenten erarbeitet, das Handschriften und Symbole erkennt und gesprochene Kommandos identifiziert. Die wissenschaftlichen Grundlagen für die Spracherkennung und Dokumentanalyse werden in der Mustererkennung untersucht.

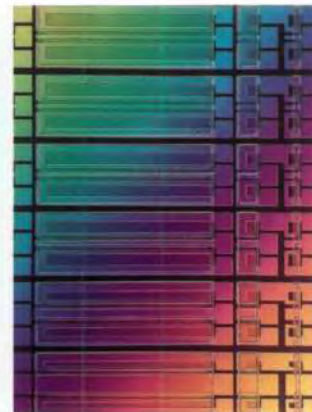
Auch das Arbeitsfeld „Radarsignalverarbeitung“ gehört zur Mustererkennung. Wir befassen uns sowohl mit den nachrichtentechnischen Grundlagen als auch mit Fragen der „wissensbasierten“ Interpretation der Informationen, die nachrichtentechnische Sensoren liefern. Hinzu kommen Bildanalyse und Szeneninterpretation; auch Techniken der „Künstlichen Intelligenz“ werden in die Radarbildanalyse einbezogen.



Studie eines Eurotunnel-Fahrzeugs.



Wanderwellenmotor: eine alternative Antriebskonzeption zum herkömmlichen Elektromotor.



Dünnschichtschaltungen in Poly-Silizium-Technologie auf 15 cm x 15 cm Glas-träger für hochwertige Aktivmatrix-Flüssigkristallanzeigen (farblich hinterlegt).

Elektronische Bildauswertung der Strahl-ausbreitung bei Diesel-Einspritzdüsen.

Neue Dimensionen der Chipentwicklung

In der Mikroelektronik gelingt es, immer mehr Schaltelemente in einem Chip zusammenzufassen. Um die physikalischen Grenzen der Miniaturisierung zu überwinden, wurden erste dreidimensionale Schaltkreise (3D-IC) entwickelt, in denen Transistoren und andere Bauelemente nicht mehr nur neben, sondern auch übereinander gepackt werden.

Auf dem Gebiet der Mikrosystemtechnik wird intensiv daran gearbeitet, die Funktionsbreite der Chips zu erweitern. Ein Beispiel hierfür sind integrierte Höchstfrequenz-Bauelemente, die auf einem einzigen Chip nicht nur die Halbleiter-Bauelemente für die Erzeugung von Millimeterwellen und entsprechende Empfangselemente vereinigen, sondern auch die zugehörige digitale Signalverarbeitung und die Antennenstruktur; sie lassen sich als kostengünstige Klein-Radargeräte, etwa als Abstandswarner in Fahrzeugen, einsetzen.

Simulation und Parallelverarbeitung

In der Systemtechnik und Software-Technologie haben wir unsere Aktivitäten auf den Gebieten Simulation und Parallelverarbeitung verstärkt. Hierzu gehören Arbeiten an dem von uns entwickelten Parallel Multilevel Simulator für die Simulation höchstintegrierter Schaltkreise; im Mittelpunkt weiterer Vorhaben steht der Entwurf von Großschaltkreisen.

Maßgeschneiderte Werkstoffe durch Ionenstrahlen

Mit der Inbetriebnahme der ersten Ionen-Implantationsanlage in der deutschen Automobilindustrie wurde ein völlig neuer Weg zur Oberflächenvergütung von Bauteilen beschritten. Ionen werden in einem elektrischen Feld beschleunigt und auf das zu verändernde Material „abgefeuert“; dort dringen sie in die oberste Schicht ein und modifizieren, je nach Energie (Eindringtiefe), Ionenart und -dosis, die Werkstoffoberfläche.

Dieses Verfahren der Ionen-Implantation unterscheidet sich von dem in der Halbleiterindustrie üblichen ganz wesentlich. Für die Aufgabenstellungen aus dem Automobilbau befindet es sich noch in der Entwicklungsphase.

Der Dieselmotor im Blickpunkt

Bei der Weiterentwicklung unserer Dieselmotoren konzentrieren sich unsere Untersuchungen auf die Optimierung der Gemischaufbereitung, weil sowohl der Wirkungsgrad als auch die Abgasemissionen in starkem Maße vom Ablauf der Verbrennung im Motor abhängen. Für deren Güte ist entscheidend, wie sich das Luft-Kraftstoff-Gemisch im Brennraum verteilt; auch kommt es darauf an, daß sich der Kraftstoffstrahl optimal mit der Verbrennungsluft vermischt.

Servicetunnel-Transportsystem für den Eurotunnel

Ende 1989 haben wir den Auftrag erhalten, den Eurotunnel zwischen Großbritannien und Frankreich mit einem neuartigen Transportsystem auszustatten. Im Servicetunnel, der zwischen den beiden Haupttunnelröhren liegt, soll für 24 Spezialfahrzeuge ein elektronisches Spurführungssystem installiert werden. Die Fahrzeuge sind sowohl für routinemäßige Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten als auch für Evakuierungs-, Ambulanz- und Feuerwehreinsätze vorgesehen.

Zum Auftrag gehört auch der Aufbau der Infrastruktur mit Tankstellen und Krananlagen sowie die elektrische und elektronische Ausrüstung einschließlich Montage und Inbetriebnahme durch die AEG; ausschlaggebend für die Auftragserteilung war die Präzision und Sicherheit des von uns entwickelten Spurführungssystems.

Forschungszentrum Ulm

Zu unseren grundlegenden Aufgaben gehört es, kurzfristige Forschungsperspektiven zu erarbeiten, um langfristig ausreichendes Know-how in wichtigen Schlüsseltechnologien zur Verfügung stellen zu können. Einen wesentlichen Beitrag erwarten wir hierzu von dem im Aufbau befindlichen Forschungszentrum Ulm. Es soll auf den Gebieten Informationstechnik, Produktions- und Materialforschung, Energieumwandlung und Technikfolgenforschung Grundlagenwissen liefern. Darüber hinaus hat es Technologiestrategien zu entwickeln, die den Konzern bei der langfristigen Planung seiner Ziele unterstützen.

Mit dem Bereich Hochfrequenz- und Kommunikationstechnik hat die Forschung bereits den ersten Bauabschnitt des zukünftigen Konzernforschungszentrums Ulm bezogen. Ende 1991 soll das erste Gebäude des zweiten Bauabschnitts fertiggestellt sein.



Modell des in Planung befindlichen Forschungszentrums Ulm.

Neue Aufgaben durch die Neustrukturierung des Konzerns

Für viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen unseres Konzerns haben sich die Aufgabenstellungen wesentlich verändert. Die Neustrukturierung stellte an die Betroffenen hohe Anforderungen, bot ihnen zugleich aber auch bisher nicht gekannte Chancen.

Zu den Schwerpunktaufgaben der Personalbereiche gehörten die Umsetzung und Begleitung der organisatorischen Veränderungen. Darüber hinaus haben wir im Rahmen unserer konzernweiten Führungskräfteentwicklung und -planung eine langfristig angelegte Nachwuchspolitik aus den eigenen Reihen und die personelle Durchlässigkeit über alle Konzernunternehmen hinweg eingeleitet. Neue übergreifende Fortbildungsveranstaltungen für die oberen Führungskräfte sollen dazu beitragen, die Unternehmensbereiche noch stärker zu verknüpfen.

Dank an unsere Belegschaft

Für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft in der schwierigen Phase der Umgestaltung danken wir allen Mitarbeitern des Konzerns. Unser Dank gilt auch den Vertretern in den Betriebsräten, im Konzernbetriebsrat, in den Sprecherausschüssen und im Konzernsprecheraus-

schuß der leitenden Angestellten. Gerade bei den weitreichenden Veränderungen im vergangenen Jahr hat sich die vertrauensvolle Zusammenarbeit bewährt.

Ganz besonders danken wir Herbert Lucy, dem ehemaligen Vorsitzenden des Konzernbetriebsrats der Daimler-Benz AG, langjährigen Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG sowie Betriebsratsvorsitzenden des Werks Mannheim, der am 20. November 1989 in den Ruhestand trat. Herbert Lucy hat das Verhältnis zwischen Unternehmen und Mitarbeitern maßgeblich mitgeprägt.

Neue Gremien bei den Arbeitnehmervertretern

Im Zuge der neuen Führungsorganisation wurde erstmals ein Konzernbetriebsrat mit Vertretern der Betriebsräte der Unternehmensbereiche gebildet. Mit dem Konzernbetriebsrat werden Fragen erörtert, die den gesamten Konzern betreffen. So wurden Betriebsvereinbarungen von grundlegender Bedeutung abgeschlossen, wie der Interessenausgleich für Mitarbeiter des neugegründeten Systemhauses und zur Führungskräfteentwicklung und -planung. Die Interessen der leitenden Angestellten auf Konzernebene werden seit 1989 von einem Konzernsprecherausschuß vertreten.



Der Arbeitsplatz des Personalbetreuers ist nicht nur im Büro, sondern auch vor Ort im Betrieb.



Neue Formen der Arbeitsgestaltung und -organisation wurden bei der Montage des Roadsters umgesetzt.

Ein personalpolitisches Ziel ist es, Frauen verstärkt für Tätigkeiten im technischen Bereich zu gewinnen.

Beschäftigungsentwicklung und Mitarbeiterstruktur

Ende 1989 waren im Daimler-Benz-Konzern 368.226 (i. V. 338.749) Mitarbeiter beschäftigt, davon allein im Inland 298.199 (i. V. 268.277); in den Zahlen des Berichtsjahrs ist erstmals die Belegschaft von MBB enthalten.

In der Daimler-Benz AG sowie den ihr organisatorisch zugeordneten Beteiligungsgesellschaften waren am Jahresende 4.326 Mitarbeiter tätig, davon allein im Ressort Forschung und Technik über 2.500. In den fertiggestellten Bauabschnitten des Verwaltungsneubaus in Stuttgart-Möhringen arbeiteten zum Jahresende über 700 Mitarbeiter; das Bauvorhaben wird voraussichtlich Ende 1990 abgeschlossen sein.

Mercedes-Benz hatte zum Jahresende 1989 weltweit 223.219 Mitarbeiter, davon 173.510 im Inland. Einer insgesamt ausgeglichenen Beschäftigungssituation im Pkw-Bereich stand eine hohe Kapazitätsauslastung in den inländischen Nutzfahrzeugwerken gegenüber. Der Mehrbedarf an Personal, insbesondere für die Schwer-Lkw-Produktion in Wörth, wurde zum Teil durch den zeitweisen Einsatz von Mitarbeitern aus anderen Werken ausgeglichen. Im Ausland war die Beschäftigung in den südamerikanischen Nutzfahrzeuggesellschaften aufgrund der schwierigen Absatzlage deutlich rückläufig.

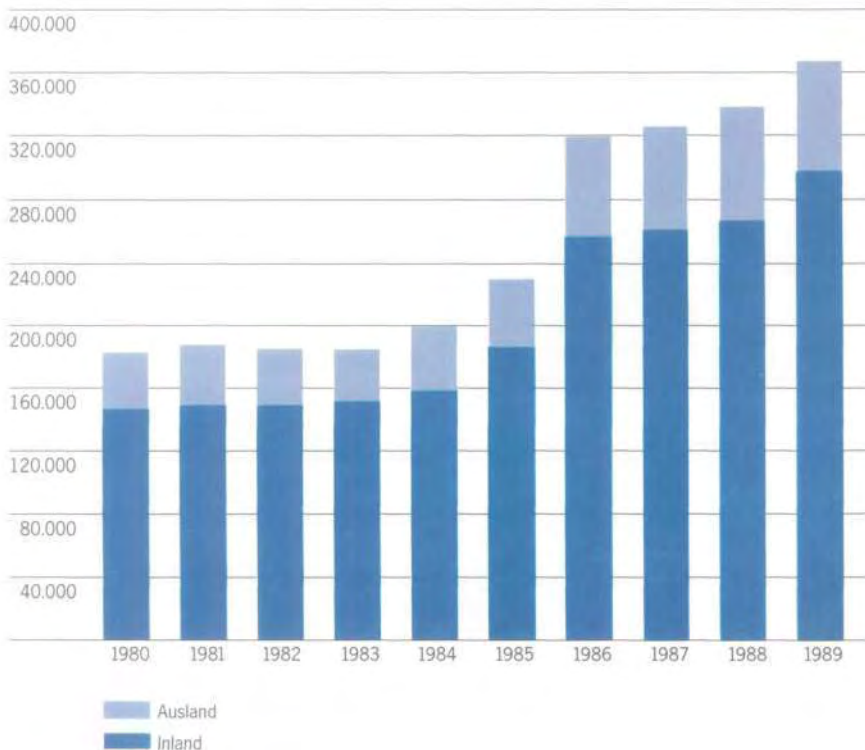
Bei der AEG waren 77.722 (i. V. 89.585) Mitarbeiter beschäftigt, davon 58.492 (i. V. 69.844) im Inland.

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 11.863 Mitarbeiter erklärt sich überwiegend aus der Übertragung der Geschäftsbereiche Hochfrequenztechnik sowie Marine- und Sondertechnik als Telefunken Systemtechnik GmbH auf die Deutsche Aerospace; außerdem wurden die AEG Forschungsinstitute der Daimler-Benz AG zugeordnet.

Die Belegschaft der neu gegründeten Deutschen Aerospace mit ihren Konzernunternehmen Dornier, MTU, Messerschmitt-Bölkow-Blohm sowie Telefunken Systemtechnik erreichte zum Jahresende weltweit 62.959 Mitarbeiter. Auf die erstmals einbezogenen MBB-Gesellschaften entfielen insgesamt 24.194 Beschäftigte.

Am Jahresende waren im Inland 12.700 Schwerbehinderte beschäftigt. Die gesetzliche Beschäftigungsquote von 6 % konnte auch 1989 nicht erreicht werden; zum Ausgleich haben wir wie im Vorjahr eine beträchtliche Anzahl von Aufträgen an Behindertenwerkstätten vergeben.

Mitarbeiter



Arbeitsaufnahme im Systemhaus

Als weiterer Unternehmensbereich wird die Daimler-Benz InterServices (debis) AG zum 1. Juli 1990 gegründet. Innerhalb dieses Unternehmensbereichs hat das rechtlich selbständige Systemhaus seine Arbeit bereits mit dem Jahresbeginn aufgenommen. Nach dem Übergang der Funktionen werden Zug um Zug Mitarbeiter aus den informationsverarbeitenden Bereichen aller Konzernunternehmen in das Systemhaus übernommen. In einer mit dem Konzernbetriebsrat abgeschlossenen Betriebsvereinbarung sind Regelungen getroffen, welche Bedingungen, Ansprüche und Leistungen, die aus den einzelnen Konzernunternehmen in das Systemhaus wechselnden Mitarbeiter mitnehmen und wie künftige Veränderungen zu gestalten sind.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erhöhte sich im Konzern um 4 % auf 23,2 Mrd. DM. Im Inland wirkten sich die tarifliche Anhebung der Löhne und Gehälter zum 1. April 1989 um 2,5 % sowie höhere Sozialabgaben aus.

Die steigende Tendenz bei den Sozialversicherungsbeiträgen wurde verstärkt durch die nach oben angepaßten Beitragsbemessungsgrenzen in der Renten-, Arbeitslosen- und Krankenversicherung. Die Arbeitskosten wurden außerdem durch die Verkürzung der tariflichen wöchentlichen Arbeitszeit ab 1. April 1989 von 37,5 auf 37,0 Stunden beeinflußt.

Betriebliche Altersversorgung

Kernstück der Sozialleistungen aller Unternehmen im Konzern ist die betriebliche Altersversorgung. Sie soll — zusammen mit der gesetzlichen Rente und der notwendigen Eigenversorgung — zur wirtschaftlichen Sicherheit der Mitarbeiter im Ruhestand beitragen. Insgesamt wurden 1989 im Daimler-Benz-Konzern 1,1 Mrd. DM für Altersversorgung aufgewendet.

Für die Daimler-Benz AG und die Mercedes-Benz AG wird auch nach der Ausgliederung des Fahrzeuggeschäfts weiterhin dieselbe Versorgungsordnung aus dem Jahre 1987 angewendet. Aus diesem Grunde sind im folgenden die Gesamtzahlen für beide Unternehmen dargestellt.

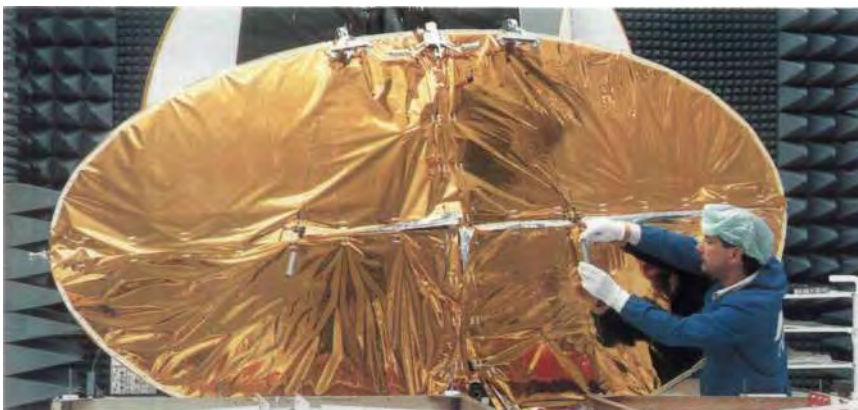
So wurden im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung von der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr 254 Mio. DM an rd. 43.800 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Gemäß dem Betriebsrentengesetz wurden mit einem Jahresaufwand von 2 Mio. DM die Leistungen für 7.778 Pensionäre und Witwen angepaßt, die erstmals in den Jahren 1977, 1980, 1983, 1986 eine Beihilfe erhielten. Durch einmalige Beihilfen sind rd. 6.000 Mitarbeiter unterstützt worden.

Zur Absicherung der künftigen Verpflichtungen wurden den Pensionsrückstellungen bei Daimler-Benz und Mercedes-Benz insgesamt 638 Mio. DM zugeführt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Altersversorgungsaufwand für die Daimler-Benz AG in Höhe von 27 Mio. DM und dem Altersversorgungsaufwand für die Mercedes-Benz AG in Höhe von 611 Mio. DM. Davon trägt die Daimler-Benz AG entsprechend den Vertragsregelungen bei der Ausgliederung des Fahrzeuggeschäfts 171 Mio. DM.

AEG hat im Berichtsjahr an rd. 40.800 Pensionäre, Witwen und Waisen 120 Mio. DM gezahlt. Bei den Unternehmen der Deutschen Aerospace belief sich der Aufwand für diesen Personenkreis auf 246 Mio. DM.

Sonderzahlungen

Bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG wurden Weihnachtsgeld und Sondervergütung in Höhe der letztjährigen Beträge zuzüglich einer einmaligen Sonderzahlung in Höhe von 100 DM gewährt. Der Gesamtaufwand für die betrieblichen Sonderzahlungen lag bei 638 Mio. DM. AEG hat 101 Mio. DM aufgewendet. Innerhalb der Deutschen Aerospace fielen 424 Mio. DM an. Dornier gewährte zum 75jährigen Firmenjubiläum Sonderzuwendungen in einem Gesamtvolumen von 10 Mio. DM.



Die Sendeantenne des deutschen Rundfunk-Satelliten TV-Sat wird vermessen.



In umfangreichen Tests werden Mercedes-Benz Pkw auf „Herz und Nieren“ untersucht.

Vermögenswirksame Leistungen

Entsprechend den tarifvertraglichen Regelungen hatte auch 1989 jeder Mitarbeiter im Inland die Möglichkeit, pro Monat 52 DM vermögenswirksam anzulegen.

Im Rahmen des 5. Vermögensbildungsgesetzes konnten die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG wahlweise eine oder zwei Daimler-Benz-Belegschaftsaktien oder Aktien der Mercedes-Automobil-Holding steuerlich begünstigt zum Vorzugspreis erwerben. Daneben bestand die Möglichkeit, dem Unternehmen ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM zu gewähren. Insgesamt erwarben 84.480 Mitarbeiter je eine oder zwei Daimler-Benz-Aktien und 3.687 Mitarbeiter je eine oder zwei Mercedes-Automobil-Holding-Aktien; 25.834 Mitarbeiter zeichneten das Arbeitnehmerdarlehen.

Innerhalb der Deutschen Aerospace beteiligten sich bei Dornier 54 % der berechtigten Mitarbeiter an der Zeichnung von 4.461 Genußrechten zu 600 bzw. 1.000 DM. An vermögenswirksamen Leistungen wurden 4,9 Mio. DM aufgewendet. Bei MTU erfolgt die Vermögensbildung in Form eines Arbeitnehmerdarlehens, dafür wurden insgesamt 48,6 Mio. DM aufgewendet.

Wohnungsbaudarlehen

Der Bau und Kauf von Wohnungen sowie Eigenheimen wurde von den einzelnen Konzernunternehmen unterstützt. Insgesamt sind für 3.100 Wohnungen und Eigenheime zinslose oder zinsvergünstigte Darlehen in einer Höhe von mehr als 72 Mio. DM ausgezahlt worden.

Förderung der Beschäftigung von Frauen

Eine wichtige personalpolitische Aufgabe aller Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns ist es, darauf hinzuwirken, daß Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Familie und Beruf besser in Einklang bringen können. Darüber hinaus sollen

die beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten von Frauen, besonders auch in technischen Bereichen, gefördert werden.

Bei Daimler-Benz und Mercedes-Benz sowie bei AEG wurden entsprechende Betriebsvereinbarungen abgeschlossen, bei MBB eine bereits bestehende Regelung erweitert. Die Regelungen sehen u. a. vor, daß Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Anschluß an den gesetzlichen Erziehungsurlaub in eine sogenannte Familienpause gehen können und nach einer bestimmten Frist einen Wiedereinstellungsanspruch für eine vergleichbare Tätigkeit haben.



im vergangenen Jahr wurden Betriebsvereinbarungen abgeschlossen, die einen Beitrag zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf leisten.

Wichtiger Bestandteil der Berufsausbildung sind sozialpädagogische Kurse, um die Jugendlichen in ihrer persönlichen Entwicklung zu unterstützen.



Gezielter Führungskräftewechsel im Konzern

Um einerseits die Integration der Führungskräfte in allen Teilen des Konzerns zu unterstützen und andererseits einen systematischen Wissenstransfer sicherzustellen sowie von den Erfahrungen anderer zu profitieren, wird ein verstärkter Austausch von Führungskräften zwischen den einzelnen Konzernunternehmen angestrebt. Dafür haben wir im Berichtsjahr übergreifend die Voraussetzungen für eine in Zielen, Grundsätzen und Verfahren vergleichbare Führungskräfteentwicklung und -planung im Konzern geschaffen.

Konzernfortbildung

Oberen Führungskräften wird die Begegnung und der Dialog über Unternehmensgrenzen hinweg ermöglicht: Verschiedene Seminare, insbesondere im Konzern-Bildungszentrum Haus Lämmerbuckel auf der Schwäbischen Alb, geben den Rahmen, unternehmenspolitische Themen intensiv zu diskutieren und sollen dazu beitragen, ein gemeinsames Verständnis für Fragen der Führung zu entwickeln.

Weiterbildung

Weiterbildung hat bei Daimler-Benz einen besonders hohen Stellenwert. Hierfür bieten wir in allen Unternehmensbereichen ein umfassendes, den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern angepaßtes Programm an.

Schwerpunkt der fachlichen Weiterbildung waren der gewerblich-technische Bereich, Ingenieurwissenschaften, Informatik sowie Informations- und Kommunikationstechnik. Aufgrund der wachsenden Internationalisierung der Arbeitsbeziehungen wurden verstärkt Sprachschulungen in Anspruch genommen. Insgesamt nahmen im Konzern über 154.000 Mitarbeiter an der fachlichen Weiterbildung teil. Der überwiegende Teil der Veranstaltungen wird intern von den betrieblichen Bildungswesen — häufig in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen — durchgeführt. Darüber hinaus wurden für Spezialgebiete viele externe Bildungsmaßnahmen in Anspruch genommen.



Zwischen dem AEG Ausbildungszentrum in Frankfurt und dem Mercedes-Benz-Werk Bad Homburg gibt es in der technischen Berufsausbildung ein Kooperationsmodell.

Berufsausbildung

Von den weltweit 17.032 Auszubildenden und Praktikanten im Jahre 1989 im Daimler-Benz-Konzern bereiten sich im Inland bei Mercedes-Benz 8.796 Jugendliche, bei AEG 2.800 und bei der Deutschen Aerospace 2.554 in einem gewerblich-technischen oder kaufmännischen Ausbildungsberuf auf ihre zukünftige Tätigkeit vor. Durch die Vermittlung eines breit angelegten Berufswissens sollen die Auszubildenden eine verlässliche Grundlage für ihre berufliche und persönliche Entwicklung erhalten. Mit verschiedenen Aktivitäten versuchten die Bildungswesen auch im vergangenen Jahr, Mädchen verstärkt für gewerblich-technische Ausbildungsberufe zu gewinnen.



Im Sommer 1989 sind die ersten Bereiche in den neuen Verwaltungsbau in Stuttgart-Möhringen eingezogen.

Die Ausbildungswege an der Berufsakademie stießen erneut auf großes Interesse. Die Zahl der sich bewerbenden Abiturienten ist in den letzten Jahren ständig gestiegen.

Innerbetriebliche Information

Ergänzend zu unseren bisherigen Informationsmedien haben wir — als Beitrag zur Integration und Förderung der Identifikation von Mitarbeitern und Führungskräften mit dem Daimler-Benz-Konzern — die konzernweite innerbetriebliche Informationsarbeit stärker ausgebaut. Im Rahmen eines regelmäßigen Informationsdienstes werden Führungskräfte über wichtige Unternehmens- und personalpolitische Themenstellungen unterrichtet.



Im Frühjahr 1989 hat der Daimler-Benz-Konzern auf einer Fachmesse Ziele und Aufgabenfelder der Personal- und Bildungsarbeit präsentiert.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit

In den Werksärztlichen Diensten der Konzernunternehmen waren im Berichtsjahr über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, darunter 57 Werksärztinnen und Werksärzte. Hinzu kamen — vor allem bei kleinen Standorten — viele nebenberufliche Betriebsärzte sowie Vertragsärzte.

Im Mittelpunkt ihrer Arbeit standen Erste-Hilfe-Leistungen, Vorsorgeuntersuchungen, Beratungen und Schulungen zu Themen wie Ernährung, Sucht- und Gefahrenstoffe sowie insbesondere auch die Mitwirkung bei der Arbeitsplatzgestaltung.

Die krankheitsbedingten Fehlzeiten — bezogen auf die Soll-Arbeitszeit — sind aufgrund der unterschiedlichen Belegschafts- und Führungsstrukturen in den Konzernunternehmen nur bedingt vergleichbar.

Fehlzeiten in %	Gesamt	Arbeiter	An-gestellte
Mercedes-Benz AG	7,4	9,1	3,6
Daimler-Benz AG			
AEG Aktien-gesellschaft	6,2	8,4	3,3
Deutsche Aerospace	4,7	7,3	3,5

In allen Unternehmensbereichen des Konzerns konnte die Zahl der Betriebsunfälle gesenkt oder auf niedrigem Niveau konstant gehalten werden. Zu diesem positiven Ergebnis haben insbesondere die Qualifizierung und Unterweisung von Führungskräften und Mitarbeitern, die Fort- und Weiterbildung der Sicherheitsfachkräfte und Sicherheitsbeauftragten sowie sorgfältige Gefährdungsanalysen beigetragen; aber auch die verbesserte Berücksichtigung von Arbeitssicherheit und Ergonomie bereits in der Planungsphase von Arbeitssystemen hat sich positiv ausgewirkt.

Einbindung der Mitarbeiter in betriebliche Problemlösungen

Gute Ergebnisse und eine stärkere Identifikation der Mitarbeiter mit den Aufgabenstellungen des Bereichs wurden im Rahmen der zahlreichen Werkstattkreise und Qualitätszirkel erzielt. In diesen organisierten betrieblichen Gesprächsrunden werden beispielsweise die Mitarbeiter aus der Produktion an der Bearbeitung konkreter Probleme und Fragestellungen ihres Bereichs beteiligt.

Mit den über 33.500 eingereichten Verbesserungsvorschlägen im Jahre 1989 bewiesen die Mitarbeiter in allen Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns

erneut das große Interesse an ihrer Arbeit. Die Vorschläge der Einsender wurden mit rd. 9,5 Mio. DM honoriert.

Gemeinsamer Sport verbindet

In allen Konzernunternehmen haben die Mitarbeiter Sportgemeinschaften mit einem breit gefächerten Sportprogramm gebildet, das von den Unternehmen gefördert wird. Über 2.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns haben im Juni 1989 am zweiten Konzern-Sportfest teilgenommen, das sowohl unter sportlichen als auch unter kommunikativen Gesichtspunkten ein großer Erfolg war. Das nächste Konzern-Sportfest soll 1992 stattfinden.



Lektüre unterschiedlichster Art bieten unsere Werksbüchereien.

Das zweite Konzern-Sportfest hat bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern große Resonanz gefunden.

Bewertung im Konzernabschluß geändert

Mit der Umstrukturierung zum weltweit tätigen Technologiekonzern hat Daimler-Benz auch seine Bilanzierung im Konzernabschluß 1989 stärker an der internationalen Praxis ausgerichtet. Insbesondere bei ausländischen Investoren ist unsere bewußt konservative Bewertungspolitik nicht immer auf Verständnis gestoßen. So war beispielsweise stets schwer zu vermitteln, daß wir unsere Pensionsverpflichtungen mit einem Rechnungszinsfuß diskontieren, der zwar im Rahmen einer strengen betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise gerecht-

fertigt ist, aber doch dazu führt, daß Beträge in mehrfacher Milliardenhöhe entgegen aller internationaler Usancen als Fremd- und nicht als Eigenkapital ausgewiesen werden.

Die Entscheidung, mit der Daimler-Benz-Aktie künftig an den wichtigsten internationalen Börsenplätzen vertreten zu sein, erfordert jedoch nicht nur Kennzahlen, die sich international vergleichen lassen, sondern eine Bilanzierungs- und Publizitätspraxis, die für alle Aktionäre und Interessenten an unserem Unternehmen zugänglich ist. Aus diesem Grunde werden im ersten Abschluß des neuen Daimler-Benz-Konzerns Pensionsrückstel-

lungen und Vorräte nunmehr nach steuerlichen Grundsätzen bewertet. Auch die Abschreibungen auf Sachanlagen sind ab Zugangsjahr 1989 an die steuerlichen Regelungen angepaßt. Die sich aus diesen Maßnahmen ergebenden Erträge sind im Konzernjahresüberschuß 1989 enthalten, obwohl sie zum weit überwiegenden Teil bereits in vorangegangenen Jahren erwirtschaftet und versteuert worden sind.

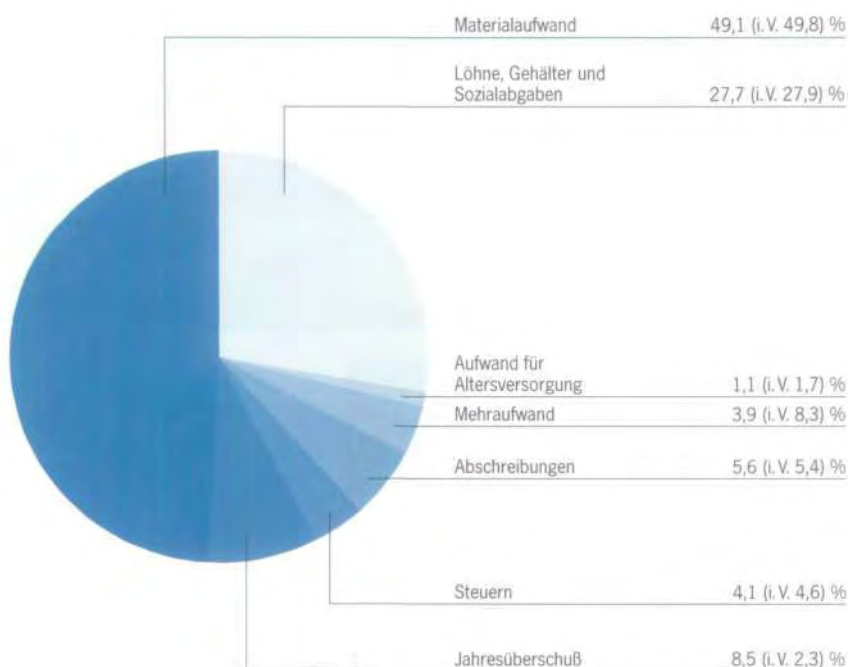
Vergleichbares Bilanzergebnis in der Größenordnung des Vorjahres

Die Umsatzerlöse stiegen 1989 im Daimler-Benz-Konzern (ohne MBB) um 4 % auf 76,4 Mrd. DM. Für die stärkere Zunahme der Gesamtleistung (80,6 Mrd. DM) um 6,5 % war insbesondere die Bewertungsänderung bei den selbst-erstellten Erzeugnissen ausschlaggebend. Dies ist auch die wesentliche Ursache für den Rückgang beim Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung von 49,8 auf 49,1 %. Innerhalb des Personalaufwands standen höheren Löhnen und Gehältern infolge von Tarifierhebungen und einer gestiegenen Belegschaft niedrigere Aufwendungen für Altersversorgung gegenüber; die Verminderung ergab sich fast ausschließlich aus der Berechnung des Aufwands entsprechend den steuerlichen Vorschriften mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % anstelle der bisherigen 3,5 %. In den um 11 % auf 4,4 Mrd. DM angewachsenen Abschreibungen auf Sachanlagen — einschließlich Leasing-Fahrzeuge — und immaterielle Vermögensgegenstände kommt unsere verstärkte Investitionstätigkeit zum Ausdruck.

Im außerbetrieblichen Bereich erhöhte sich aufgrund des günstigeren Zinsniveaus in den Anlageländern das Zinsergebnis von 1,0 auf 1,1 Mrd. DM. Wie in den Vorjahren haben wir auch diesmal wieder die in den Hochinflationländern Argentinien und Brasilien erzielten Zinserträge um Inflationsanteile gekürzt.

Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern

80,6 (i.V. 75,6) Milliarden DM



Außerhalb der eigentlichen betrieblichen Tätigkeit liegen auch die Anpassungen der Pensionsrückstellungen und Vorräte an die steuerlichen Wertansätze. Der Auflösungsbetrag für die Pensionsrückstellungen wirkt sich in den Sonstigen betrieblichen Erträgen aus, die dadurch von 2,9 auf 8,0 Mrd. DM anstiegen. Die geänderte Vorratsbewertung schlägt sich in der Zunahme der Bestandserhöhungen und anderen aktivierten Eigenleistungen von 2,1 auf 4,2 Mrd. DM nieder. Auch die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten periodenfremde Bestandteile, und zwar in Höhe von rd. 1,4 Mrd. DM; sie resultieren aus Sondereinflüssen und Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns stehen.

Die im Geschäftsjahr angefallenen periodenfremden Beträge haben letztlich dazu geführt, daß sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit auf 10,1 Mrd. DM nahezu verdoppelte.

Da es sich bei den Auflösungen um bereits versteuerte Beträge handelt, sind die um 0,2 Mrd. DM niedrigeren Steuern vom Einkommen und Ertrag ausschließlich dem 1989 im In- und Ausland erwirtschafteten Ergebnis zuzuordnen. Einschließlich der erläuterten Sondereinflüsse ergibt sich ein Konzernjahresüberschuß von 6,8 Mrd. DM. Um hieraus ein mit dem Vorjahr vergleichbares Ergebnis zu ermitteln, sind die im Zusammenhang mit Struktur- und Vorsorgemaßnahmen stehenden einmaligen Aufwendungen in Höhe von 1,4 Mrd. DM dem ausgewiesenen Konzernjahresüberschuß hinzuzurechnen. Die ebenfalls einmaligen Erträge aus der Neubewertung von 6,5 Mrd. DM sind dagegen bei einer Vergleichsrechnung abzuziehen; sie sind vornehmlich in den Positionen Bestandsveränderungen und Sonstige betriebliche Erträge enthalten. Die auf diese Weise ermittelte Ergebnisziffer von 1,7 Mrd. DM liegt damit in der Größenordnung des Konzernjahresüberschusses von 1988.

Verbesserte Bilanzrelationen

Die Konzernbilanzsumme stieg aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens sowie der erstmaligen Konsolidierung von MBB um 10,8 auf 62,7 Mrd. DM. Das Anlagevermögen erhöhte sich einschließlich Vermieteter Fahrzeuge um 2,7 auf 20,1 Mrd. DM. Die im Vorjahr aktivierten Geschäftswerte haben wir zusammen mit den aus dem Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an MBB resultierenden Goodwillbeträgen (insgesamt 2,8 Mrd. DM) direkt gegen das Eigenkapital verrechnet. Bei den Sachanlagen standen Zugängen von 5,9 Mrd. DM, die mit 1,0 Mrd. DM auf MBB zurückgingen,

Abgänge und Abschreibungen von 3,4 Mrd. DM gegenüber. Der Anstieg der Finanzanlagen von 0,3 Mrd. DM entfällt zum überwiegenden Teil auf neue Beteiligungen in den Unternehmensbereichen DASA und AEG. Wie im Vorjahr ist der Bilanzstand der Vermieteten Fahrzeuge erneut um 1,4 Mrd. DM gestiegen; mit 5,0 Mrd. DM stellt das Fahrzeug-Leasing mittlerweile ein Viertel des gesamten Anlagevermögens. Ohne den Bestand an Leasingfahrzeugen erreichte die Anlagenquote 24,0 (i. V. 26,3) %. Die um 5,8 auf 18,7 Mrd. DM angewachsenen Vorräte waren wiederum zu einem Drittel durch Erhaltene Anzahlungen finanziert; ihr

Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern



Konzern-Kapitalflußrechnung 1989 (in Mio. DM)**Mittelherkunft aus der Geschäftstätigkeit**

Jahresüberschuß	+ 6.809
Abschreibungen und Abgänge von immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	+ 3.449
Abschreibungen auf Finanzanlagen	+ 80
Veränderung der Pensionsrückstellungen	- 4.253
Veränderung der mittel- und langfristigen übrigen Rückstellungen	+ 1.206
Bewertungsänderung bei Vorräten	- 1.300

Cash flow + 5.991

Mittelherkunft aus Finanzierungsvorgängen

Erhöhung des Gezeichneten Kapitals und der Kapitalrücklagen	+ 1.955
Erhöhung der Gewinnrücklagen	+ 97
Erhöhung mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten	+ 434
Erhöhung der kurzfristigen Übrigen Rückstellungen	+ 1.387
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten und der Rechnungsabgrenzungsposten	+ 2.960
Erhöhung sonstiger mittel- und langfristiger Passivposten	+ 2.459

+ 9.292

Mittelverwendung

Zugänge zu immateriellen Vermögensgegenständen (einschließlich mit den Rücklagen verrechneter Geschäftswerte 1989)	- 1.323
Zugänge zu Sachanlagen	- 5.919
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen	- 378
Zugänge zu vermieteten Fahrzeugen abzüglich Abschreibungen und Abgänge	- 1.365
Erhöhung der Vorräte (netto) (vermindert um Bewertungsänderungen)	- 2.651
Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Aktiva	- 2.924
Ausschüttung für 1988	- 504

-15.064

Veränderung der Netto-Liquidität + 219

Entwicklung der Netto-Liquidität

	31. 12. 88	31. 12. 89	
Zahlungsmittel	3.179	2.985	- 194
Sonstige Wertpapiere	5.113	5.900	+ 787
Übrige Liquidität	5.910	5.753	- 157
	14.202	14.638	
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 1.553	- 1.770	- 217
	12.649	12.868	+ 219

Anteil an der Bilanzsumme nahm aufgrund der Einbeziehung von MBB sowie der geänderten Bewertung von 16,2 auf 19,7 % zu. Die Flüssigen Mittel haben sich leicht von 14,2 auf 14,6 Mrd. DM erhöht; sie machen damit noch 23,3 (i. V. 27,4) % des Bilanzvermögens aus.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital — ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge — um 5,6 auf 16,4 Mrd. DM gestiegen. Das kräftige Wachstum ergab sich aus den Sondererträgen infolge der Neubewertung und der im November 1989 durchgeführten Kapitalerhöhung; dagegen wirkten die verrechneten Goodwillbeträge. Die Eigenkapitalquote liegt mit 26,2 (i. V. 20,8) % deutlich höher. Angesichts der zurückgegangenen Anlagenquote ist die Anlagendeckung durch Eigenkapital von 79 auf 109 % geklettert. Bei dieser Berechnung haben wir den Bestand an Leasingfahrzeugen außer Acht gelassen, weil er außer durch Abschreibungen und Abgänge grundsätzlich fremdfinanziert wird. Unsere Finanzverbindlichkeiten für geleaste und finanzierte Personenwagen und Nutzfahrzeuge beliefen sich am Jahresende auf 4,5 Mrd. DM.

Ebenfalls eine Folge unserer geänderten Wertansätze ist der von 49,9 auf 42,6 % verringerte Anteil der Rückstellungen am Gesamtkapital. Während die Pensionsrückstellungen um 10 Prozentpunkte niedriger ausgewiesen wurden, haben die Übrigen Rückstellungen von 23,7 auf 26,5 % zugenommen. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen und die Netto-Vorräte als auch 13,6 (i. V. 22,2) % des übrigen Vermögens gedeckt.

Investitionen in Sach- und Finanzanlagen wieder voll aus dem Cash flow finanziert

Der erwirtschaftete Cash flow von 6,0 Mrd. DM, der um die übernommenen Bilanzstände von MBB Ende 1989 und die im Jahresüberschuß enthaltenen periodenfremden Erträge bereinigt worden ist, überdeckte die Zugänge des Anlagevermögens, die im Daimler-Benz-Konzern 1989 ausgabewirksam geworden sind, um 0,8 Mrd. DM. Außer Ansatz blieben bei dieser Rechnung die bei MBB im Berichtsjahr zugegangenen Anlagen von 1,2 Mrd. DM.

Zusätzliche Mittel kamen aus der Kapitalerhöhung im November 1989 sowie aus der Zunahme kurzfristiger Verbindlichkeiten vor allem im Zusammenhang mit der erstmaligen Konsolidierung von MBB. In der Mittelverwendung zeigt sich die verstärkte Investitionstätigkeit des Konzerns, wobei in den Zugängen auch die Konsolidierung des Anlagevermögens von MBB sowie der aus dem Erwerb dieser Gesellschaft resultierende Goodwill erfaßt sind. Insgesamt erreichen die Investitionen in immaterielles Vermögen und Sachanlagen, Netto-Finanzanlagen sowie die sofort gegen das Eigenkapital verrechneten Geschäftswerte des Jahres 1989 einen Wert von 7,6 Mrd. DM.

Finanzierungsgrundsätze

Mit Aufnahme der Geschäftstätigkeit der Holding und des damit verbundenen zentralen Finanzmanagements haben die inländischen Konzerngesellschaften im Rahmen unseres Cash-Concentration-Programms ihre flüssigen Mittel einschließlich Wertpapiere auf die Daimler-Benz AG übertragen.

Die gesamte Liquidität, die am Jahresende 14,6 Mrd. DM betrug, wird jeweils so angelegt, daß allen sich aus dem Unternehmenszweck ergebenden finanziellen Anforderungen kurzfristig entsprochen werden kann. Die Anlage von Wertpapieren steht deshalb hinsichtlich des Liquiditätsrückflusses im Einklang

mit unserer Mittelfristplanung; das Portefeuille setzt sich aus festverzinslichen Papieren erstklassiger Adresse bei einer durchschnittlichen Laufzeit von zwei bis vier Jahren zusammen.

Grundsätzlich werden im Konzern strategische Finanzentscheidungen zentral getroffen. Darüber hinaus liegt das operative Finanz- und Liquiditätsmanagement bei der Daimler-Benz AG. Entsprechend der Aufgabenstellung werden einzelne Finanzmaßnahmen dezentral abgewickelt. Wir sind auf diese Weise in der Lage, nationale und internationale Geld- und Kapitalmärkte mit ihren vielfältigen Besonderheiten und Möglichkeiten optimal zu nutzen.

So wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Euroanleihe der Daimler-Benz International Finance B.V. über 100 Mio. US-Dollar und eine Euroanleihe der Mercedes-Benz Credit of Canada Inc. über 75 Mio. Can.-Dollar sowie ein Commercial-Paper-Programm der Mercedes-Benz Leasing Nederland B.V. aufgelegt.

Währungsrisiken aus Liefergeschäften mit unseren ausländischen Vertriebsgesellschaften werden durch kontinuierliche Kurssicherungsmaßnahmen innerhalb des Konzerns gemildert und eingegrenzt. Dabei gilt als Richtschnur, bei risikobehafteten Währungen je nach der erwarteten Kursentwicklung — nach Ländern allerdings unterschiedlich — etwa die Hälfte des Zuliefervolumens der nächsten sechs bis zwölf Monate abzusichern.

Absatz- und Projektfinanzierung

Die Betreuung unserer Kunden in Finanzierungsfragen erfordert — insbesondere bei größeren Projekten — auch in den industrialisierten Ländern zunehmend individuelle Lösungen.

In den Schwellen- und Entwicklungsländern führte die weltweit gute Konjunktur der letzten Jahre insgesamt zu einer Verbesserung der Devisenlage. Gleichwohl kann von einer Entspannung der Verschuldung nicht gesprochen werden. Die regionalen Unterschiede sind nach wie vor erheblich. Deutliche Fortschritte in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung machten vor allem die asiatischen Schwellenländer. Auch bei einigen lateinamerikanischen Staaten hat sich die Devisenlage verbessert, vor allem durch die Unterstützungen des Internationalen Währungsfonds. Dagegen hat sich die finanzielle Situation einiger Länder in Afrika und im Nahen Osten eher verschlechtert. Die zu erwartende Entwicklung in Osteuropa dürfte nicht unerhebliche Finanzierungsanforderungen mit sich bringen.

Traditionell streben wir an, die Risiken im Exportgeschäft in ausreichendem Umfang abzusichern. Diese Politik haben wir auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Durch die Zurückhaltung der Banken bei der Vergabe von Krediten an Länder der Dritten Welt besteht nach wie vor ein großer Finanzierungs- und Absicherungsbedarf. Deshalb wurden in den letzten Jahren öffentliche Fördermittel im Rahmen der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit immer wichtiger für die Investitionsfinanzierung der Entwicklungsländer. Mittel, die im Rahmen dieser Finanzierungsprogramme bereitgestellt werden, erhalten auch für die Lieferungen unserer Gesellschaften eine wachsende Bedeutung.

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

66

	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital ¹⁾ Mio. DM	Ergebnis ¹⁾		Umsatz ²⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1989 Mio. DM	1988 Mio. DM	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM	1989	1988
Bundesrepublik Deutschland								
AEG, Berlin und Frankfurt am Main ³⁾	80,2	2.031	274,9	26,7	12.244	13.380	77.722	89.585
Deutsche Aerospace, München ³⁾	100,0	2.682	- 139,2	-	7.798	-	62.959	-
Mercedes-Benz, Stuttgart ³⁾	100,0	8.526	1.492,3	-	56.367	-	223.219	-
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart ³⁾	100,0	229	- 2,3	8,8	1.623 ⁵⁾	1.014 ⁵⁾	270	232
Europa								
Mercedes-Benz España, Madrid	87,5	239	70,4	25,6	1.756	1.517	3.391	3.577
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ³⁾	100,0	283	66,5	94,8	2.928	2.517	1.208	1.158
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht ³⁾	100,0	161	7,7	0,3	-	-	-	-
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht ³⁾	100,0	.4)	.4)	.1)	1.079	1.083	711	712
Mercedes-Benz Leasing, Nederland, Utrecht	100,0	.4)	.4)	.1)	185 ⁵⁾	85 ⁵⁾	29	22
Daimler-Benz Holding Belgium, Brüssel	100,0	251	4,5	76,4	-	-	-	-
Mercedes-Benz Belgium, Brüssel ³⁾	100,0	147	36,3	31,6	1.015	929	943	938
Mercedes-Benz Finance Belgium, Brüssel	100,0	16	1,9	2,6	98 ⁵⁾	70 ⁵⁾	34	34
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt ³⁾	99,7	288	55,2	55,3	-	-	-	-
Mercedes-Benz France, Rocquencourt ³⁾	99,7	.4)	.4)	.1)	3.115	2.737	2.145	2.265
Mercedes-Benz Italia, Rom	88,5	279	67,3	41,3	2.393	1.971	765	716
Daimler-Benz Holding, Zürich	100,0	296	164,3	89,3	-	-	-	-
Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich	51,0	92	7,4	13,7	1.077	1.024	292	272
Mercedes-Benz Credit, Zürich	70,0	23	0,7	0,8	186 ⁵⁾	150 ⁵⁾	22	21
Mercedes-Benz Finanziaria, Rom	85,0	34	2,0	1,6	406 ⁵⁾	351 ⁵⁾	99	95
Nordamerika								
Daimler-Benz of North America Holding, New York ³⁾	100,0	2.435	130,7	79,9	-	-	7	7
Freightliner, Portland ³⁾	100,0	.4)	.4)	.1)	3.316	3.004	6.141	6.101
Mercedes-Benz of North America, Montvale ³⁾	100,0	.4)	.4)	.1)	6.116	6.221	1.763	1.752
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA ³⁾	100,0	.4)	.4)	.1)	2.499 ⁵⁾	2.372 ⁵⁾	342	299
Lateinamerika								
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ³⁾	100,0	1.245	429,9	257,2	3.195	4.385	19.556	20.260
Sofunge, São Paulo	100,0	41	11,6	17,1	196	183	2.404	2.398
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ³⁾	100,0	129	1,3	1,5	114	265	1.993	2.021
Afrika, Asien, Australien								
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ³⁾	50,1	206	35,2	65,4	1.667	1.438	5.519	5.179
Mercedes-Benz Japan, Tokio	100,0	132	52,2	32,0	1.582	1.431	225	191
Daimler-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ³⁾	100,0	164	36,3	30,6	709	728	1.018	934

1) Angaben aus nationalem Abschluß für 1989/88; umgerechnet zu den jeweiligen Jahresendkursen.

2) Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

3) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

4) Im konsolidierten Abschluß der jeweiligen Regional-Holdinggesellschaft enthalten.

5) Neugeschäft.

Weiteres Wachstum unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften

Das dynamische Wachstum unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften ist ganz wesentlich darauf zurückzuführen, daß wir unser Angebot an Finanzdienstleistungen konsequent an den Kundenbedürfnissen und Markterfordernissen ausgerichtet haben. Durch gemeinsame Anstrengungen und eine enge Zusammenarbeit zwischen den Leasing- und Finanzierungsgesellschaften und der Vertriebsorganisation ist es auch 1989 — trotz zunehmenden Wettbewerbs — gelungen, mit Hilfe unserer attraktiven Finanzierungs- und Serviceleistungen viele neue Kunden zu gewinnen. Dabei tritt der Servicegedanke gegenüber einer reinen Produkt/Preisbetrachtung zunehmend in den Vordergrund. Wichtige Bestandteile unseres Dienstleistungsangebots sind, neben schneller Kreditentscheidung, eine unbürokratische Vertragsabwicklung und darüber hinaus eine flexible und individuelle Kundenbetreuung.

Im Berichtsjahr hat sich das Neugeschäft unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften weltweit um 22 % auf 5,8 Mrd. DM erhöht. Hiervon betreffen wiederum zwei Drittel das Geschäft mit Personenwagen. Der Bestand an Verträgen erhöhte sich um 36 % auf 10,7 Mrd. DM; hinter dieser Zahl stehen 223.000 Verträge.

Die Mercedes-Benz Credit Corporation in den USA konnte wiederum an das kräftige Wachstum der Vorjahre anknüpfen. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen im amerikanischen Markt hat sie das Geschäftsvolumen um 30 % auf 5,2 Mrd. DM gesteigert und damit unsere US-Vertriebsorganisation wirkungsvoll unterstützt.

An der ebenfalls kräftigen Ausweitung unserer Leasingaktivitäten bei Nutzfahrzeugen hatten eigens dafür geschulte Berater einen nicht unwesentlichen Anteil.

Erfreuliche Zuwachsraten verzeichneten auch unsere europäischen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften. So hat in Italien die Mercedes-Benz Finanziaria — mit ihren sechs Filialen — das Geschäftsvolumen um 28 % auf 600 Mio. DM gesteigert. Allein jedes vierte durch die italienische Vertriebsorganisation verkaufte Mercedes-Benz Nutzfahrzeug wurde über unsere eigene Gesellschaft finanziert. In den Niederlanden führten Änderungen in der Steuergesetzgebung zu einer verstärkten Nachfrage nach Nutzfahrzeugen, von der sowohl die Absatzzahlen der Vertriebsorganisation als auch das Neugeschäft der Mercedes-Benz Leasing profitierten; mit neuen Verträgen im Wert von 170 Mio. DM hat sich das Geschäftsvolumen 1989 mehr als verdoppelt. Unsere in der Schweiz vor allem im Leasingbereich tätige Mercedes-Benz Credit AG und die Mercedes-Benz Finance in Belgien konnten ihren Geschäftsumfang deutlich ausdehnen. In Frankreich hat die zusammen mit der Societe Generale bestehende Joint Venture-Gesellschaft „Solovam“ ihr Filialnetz weiter ausgebaut; vor allem durch ein auf mehr Kundennähe ausgerichtetes Konzept hat sie ihr Neugeschäft um 27 % angehoben. In Spanien haben wir unseren Kapitalanteil an dem bestehenden Joint Venture mit der Banco Hispano Americano auf 50 % erhöht; trotz eines schwierigen volkswirtschaftlichen Umfelds konnten sich die beiden Gesellschaften Merbefina und Merbeleasing gut im spanischen Markt behaupten.

Die in der Bundesrepublik Deutschland unter dem gemeinsamen Produktnamen „Mercedes-Benz Lease Finanz“ auftretenden Gesellschaften Mercedes-Benz Finanz GmbH und Mercedes-Benz Leasing GmbH haben im Geschäftsjahr 1989 ein erneut überdurchschnittliches

Wachstum erzielt. Das Neugeschäft an Leasing- und Finanzierungsverträgen erreichte mit etwa 35.000 Fahrzeugen 1,7 Mrd. DM, wovon knapp 80 % auf Personenwagen entfielen. Das konsolidierte Geschäftsvolumen kletterte von 1,2 auf 2,0 Mrd. DM.

Durch die Gründung der Mercedes-Benz Finance Ltd., Milton Keynes, zu Beginn des Jahres 1990 haben wir die Voraussetzung geschaffen, auch in Großbritannien künftig unseren Kunden ein umfassendes Finanzierungs- und Leasingprogramm für Pkw und Nutzfahrzeuge anbieten zu können.

Zum 1. Juli 1990 werden die Leasing- und Finanzierungsgesellschaften in den Verantwortungsbereich der dann gegründeten Daimler-Benz InterServices (debis) AG übernommen. Zusätzlich wollen wir schrittweise die Aktivitäten der konzerneigenen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften auch auf die Produkte der Unternehmensbereiche AEG und DASA ausdehnen.

Das Wachstum der Leasing- und Finanzierungsgesellschaften hat zu einem weiter steigenden Kapitalbedarf geführt. Da wir den Kapitaleinsatz des Konzerns in engen Grenzen halten wollen, haben wir die im Vergleich zu Produktions- und Vertriebsgesellschaften höhere Verschuldungsmöglichkeit dieser Gesellschaften genutzt, um den Kapitalbedarf wieder im wesentlichen durch Aufnahme von Fremdmitteln zu decken. Dabei wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Refinanzierungen sowohl lokal als auch über internationale Geld- und Kapitalmärkte zu erstklassigen Konditionen durchzuführen.

*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1989 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“.



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.



Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

Here was a product or mood picture without text or figures.
It was omitted in the pdf file to improve the usability of the file size.

Konzernbilanz der Daimler-Benz AG

70

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1989 in Millionen DM	31. Dezember 1988 in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	130	1.575
Sachanlagen	(2)	13.508	10.984
Finanzanlagen	(3)	1.403	1.105
Vermietete Fahrzeuge	(4)	5.043	3.678
		<u>20.084</u>	<u>17.342</u>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(5)	18.726	12.923
Erhaltene Anzahlungen	(6)	(6.390)	(4.538)
		<u>12.336</u>	<u>8.385</u>
Forderungen	(7)	10.511	8.523
Sonstige Vermögensgegenstände	(8)	9.732	8.179
Wertpapiere	(9)	6.016	5.279
Zahlungsmittel	(10)	2.985	3.179
		<u>41.580</u>	<u>33.545</u>
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung	(11)	1.073	1.044
		<u>62.737</u>	<u>51.931</u>
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(13)	2.330	2.118
Kapitalrücklage	(13)	2.114	370
Gewinnrücklagen	(14)	11.195	7.518
Anteile in Fremdbesitz	(15)	767	626
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		560	691
		<u>16.966</u>	<u>11.323</u>
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(16)	10.086	13.624
Übrige Rückstellungen	(17)	16.624	12.287
		<u>26.710</u>	<u>25.911</u>
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(18)	5.810	4.837
Übrige Verbindlichkeiten	(19)	12.963	9.732
		<u>18.773</u>	<u>14.569</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		288	128
		<u>62.737</u>	<u>51.931</u>

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	Anhang	1989 in Millionen DM	1988 in Millionen DM
Umsatzerlöse	(20)	76.392	73.495
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(21)	4.160	2.142
Gesamtleistung		80.552	75.637
Sonstige betriebliche Erträge	(22)	7.977	2.871
Materialaufwand	(23)	(39.552)	(37.646)
Personalaufwand davon für Altersversorgung 862 (i. V. 1.247) Mio. DM	(24)	(23.199)	(22.371)
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und vermietete Fahrzeuge	(25)	(4.387)	(3.951)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	(12.292)	(10.187)
Beteiligungsergebnis	(27)	48	14
Zinsergebnis	(28)	1.121	1.017
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(29)	(172)	(187)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		10.096	5.197
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	(2.743)	(2.981)
Sonstige Steuern	(30)	(544)	(514)
Jahresüberschuß	(31)	6.809	1.702
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(5.870)	(984)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		(446)	(56)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		67	29
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		560	691

Konzern-Anlagevermögen

72

in Millionen DM	01. 01. 1989*)	Anschaffungs-/Herstellungskosten			31. 12. 1989
		Zugänge*)	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände	1.749	105	5	1.519	340
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	11.543	1.695	723	144	13.817
Technische Anlagen und Maschinen	17.043	1.232	473	459	18.289
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.205	1.667	268	557	13.583
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.183	1.325	(1.471)	140	1.897
	42.974	5.919	(7)	1.300	47.586
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	528	208	-	-	736
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3	16	-	-	19
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	357	126	(24)	262	197
Beteiligungen	446	176	24	30	616
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	11	-	4	18
Wertpapiere des Anlagevermögens	288	12	-	10	290
Sonstige Ausleihungen	395	101	-	74	422
	2.028	650	-	380	2.298
	46.751	6.674	(2)	3.199	50.224
Vermietete Fahrzeuge	5.185	3.061	2	1.015	7.233

*) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

01. 01. 1989*)	lfd. Jahr	Abschreibungen		Buchwerte		
		Umbuchungen	Abgänge	31. 12. 1989	31. 12. 1989	31. 12. 1988
174	56	-	20	210	130	1.575
6.167	577	31	68	6.707	7.110	5.376
15.014	1.156	23	415	15.778	2.511	2.029
10.748	1.318	31	511	11.586	1.997	1.457
61	31	(85)	-	7	1.890	2.122
31.990	3.082	-	994	34.078	13.508	10.984
466	4	-	-	470	266	62
2	-	-	-	2	17	1
108	-	(7)	87	14	183	249
186	57	7	1	249	367	260
2	-	-	-	2	16	9
62	-	-	5	57	233	226
97	19	-	15	101	321	298
923	80	-	108	895	1.403	1.105
33.087	3.218	-	1.122	35.183	15.041	13.664
1.507	1.249	-	566	2.190	5.043	3.678
					20.084	17.342

Grundlagen und Methoden

74

Der Konzernabschluß wird nach den Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt; der Ausweis erfolgt in Millionen D-Mark und unter Angabe der Vorjahreszahlen. Die in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßten Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen und — soweit erforderlich — erläutert.

Bilanzierung und Bewertung

Mit der Umstrukturierung zu einem weltweit tätigen integrierten Technologiekonzern hat Daimler-Benz im Hinblick auf die sich daraus ergebenden Anforderungen die Bilanzierung stärker an der nationalen und internationalen Praxis ausgerichtet. Als Automobilunternehmen wurde eine konservative Bilanzierungs- und Bewertungspolitik betrieben, die jedoch dazu geführt hat, daß der neu strukturierte Daimler-Benz-Konzern im internationalen Vergleich nicht mehr zutreffend zu beurteilen war. Daher haben wir im einzelnen folgende Bewertungsänderungen vorgenommen:

— Sachanlagevermögen

Für Zugänge ab 1989 wird im ersten Halbjahr die volle, in der zweiten Jahreshälfte die halbe (bisher die ganze) Jahresrate der Abschreibung angesetzt. Selbsterstellte Anlagen werden mit den Herstellungskosten nach deutschen steuerlichen Vorschriften bewertet.

Unter Berücksichtigung der im Berichtsjahr im Konzern vorgenommenen zusätzlichen einmaligen Wertberichtigungen auf verschiedene Vermögensgegenstände ergibt sich aus der Änderung der Abschreibungsmethode keine nennenswerte Auswirkung auf die Ertragslage.

— Erzeugnisse

Die Bewertung der Erzeugnisse erfolgt zu den nach deutschen steuerrechtlichen Vorschriften aktivierungspflichtigen Herstellungskosten. Bisher wurden innerhalb der Herstellungskosten nur die Einzelkosten aktiviert. Aus der Bewertungsänderung ergibt sich ein Ertrag in der Größenordnung von rd. 1,3 Mrd. DM, der den GuV-Posten „Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen“ entsprechend erhöht hat.

— Pensionsrückstellungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden gemäß der steuerlichen Regelung des § 6a EStG versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren und mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % ermittelt. Bisher wurde ein Zinsfuß von 3,5 % angewandt. Insbesondere durch den Ansatz des höheren Zinsfußes entsteht ein Auflösungsertrag von rd. 4,9 Mrd. DM, der in dem GuV-Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ enthalten ist. Darüber hinaus verringert sich der Altersversorgungsaufwand durch diese Maßnahmen um rd. 0,3 Mrd. DM. Im Einzelabschluß der Daimler-Benz AG werden die Pensionsrückstellungen mit dem Zinssatz von 3,5 % ermittelt.

Dem Ertrag aus der Änderung der Bewertungsmethoden stehen im Zusammenhang mit der Neuordnung des Konzerns getätigte einmalige Aufwendungen aus Sondereinflüssen und Strukturmaßnahmen von rd. 1,4 Mrd. DM gegenüber.

Die im Vorjahr aktivierten Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und der Equity-Bewertung von 1.547 Mio. DM sind zusammen mit den 1989 entstandenen Geschäftswerten von 1.218 Mio. DM mit den Gewinnrücklagen verrechnet worden.

Die übrigen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir im Vergleich zum Vorjahr unverändert beibehalten. Vermögensgegenstände und Schulden werden im Konzernabschluß — bei konzerngleichen Sachverhalten — einheitlich bewertet. Die Rückstellungen für beschlossene Umstellungs-, Umbau-, Instandhaltungs- und Entwicklungsprojekte sind 1989 gebildet bzw. planmäßig fortgeschrieben worden.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, Sachanlagen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die selbsterstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um erhaltene Investitionszulagen gekürzt und um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die Möglichkeiten zur Vorahme steuerrechtlicher Abschreibungen — und zwar gemäß § 7d Einkommensteuergesetz und § 82d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen), § 14 Berlinförderungsgesetz, § 3 Zonenrandförderungsgesetz, § 6b Einkommensteuergesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien — werden voll in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten teilweise kürzere Zeiträume. Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr werden ab Zugangsjahr 1989 mit 30 % (bisher 33 1/3 %) degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig dann von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der übrigen Finanzanlagen erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten; unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt. Die wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sind nach der Buchwertmethode mit ihrem anteiligen Eigenkapital (Equity-Methode) aktiviert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die Waren werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen, die Erzeugnisse zu Herstellungskosten bewertet. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden, die bei Erzeugnissen nach der verlustfreien Bewertung bemessen werden.

Die Forderungen werden — soweit unverzinslich — auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine zwischen 1 und 10 % länderspezifisch abgestufte Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Die Bewertung der Eigenen Aktien erfolgt zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft. Wertpapiere werden zum Anschaffungskurs bzw. zum niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag aktiviert.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinsfuß von 6 % ermittelt.

Die Steuerrückstellungen und die Sonstigen Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung angesetzt.

Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden grundsätzlich in Höhe der nicht abgezinsten künftigen Auszahlungsbeträge bzw. anteilig — entsprechend den jeweils erworbenen Ansprüchen — passiviert.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß haben wir — neben der Daimler-Benz AG — grundsätzlich alle in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen.

Der Konsolidierungskreis umfaßt — neben der Daimler-Benz AG — 71 inländische und 194 ausländische Tochterunternehmen. Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart (Abteilung B Nr. 173) hinterlegt.

Im Berichtsjahr sind 28 Gesellschaften erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden, 59 Gesellschaften sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Nicht einbezogen werden 169 Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist (insgesamt liegt ihr Umsatzvolumen unter 1 % des Konzernumsatzes), sowie 12 Gesellschaften, die als Träger von Versorgungseinrichtungen ein zweckgebundenes Vermögen haben.

Im Dezember 1989 erwarb die Deutsche Aerospace AG die Mehrheit der Stimmrechte an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB). Wegen der relativ kurzen Zugehörigkeit zum Konzern wird lediglich die Konzernbilanz der MBB, nicht aber deren Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Daimler-Benz-Konzernabschluß einbezogen.

Gemäß § 296 Abs. 1 Nr. 1 HGB wird die Deutsche Airbus GmbH nicht konsolidiert, da MBB dieser Gesellschaft gegenüber aufgrund von Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland und durch Regelungen in der Satzung hinsichtlich der Beschlüßfassungen in der Ausübung ihrer Rechte beschränkt ist. Die Beteiligung an der Deutsche Airbus GmbH ist im Konzernabschluß nach der Equity-Methode bewertet.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung wird nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung durchgeführt. Der sich für Zugänge 1989 ergebende Geschäftswert wird mit den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet.

Die bei den Tochterunternehmen nach dem Zeitpunkt ihres Erwerbs erwirtschafteten Rücklagen werden in die Gewinnrücklagen des Konzerns eingestellt. Den Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG weisen wir im Einzel- und im Konzernabschluß in gleicher Höhe aus. Hierzu haben wir in Höhe der erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen und der Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen eine Verrechnung über die Gewinnrücklagen des Konzerns vorgenommen.

Im Konzernabschluß haben wir Beteiligungen an 99 assoziierten Unternehmen bilanziert. Diese sind in der beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart zu hinterlegenden Liste unseres Anteilsbesitzes aufgeführt.

8 assoziierte Unternehmen, darunter die ABM-Beteiligungsgesellschaft mbH, München, sowie das verbundene Unternehmen Deutsche Airbus GmbH, Hamburg, beziehen wir nach der Equity-Methode in den Konzernabschluß ein. Der sich aus Zugängen 1989 ergebende Geschäftswert wurde mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden unter Beteiligungen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen, da sie für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet, die Differenzen aus der Schuldenkonsolidierung erfolgswirksam behandelt.

Aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr resultierende Zwischenergebnisse sind eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung sind. Dies gilt auch für Lieferungen oder Leistungen von assoziierten Unternehmen an die in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die Erlöse aus Innenumsätzen sowie andere konzerninterne Erträge mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet bzw. in aktivierte Eigenleistungen oder Bestandsveränderungen umgliedert.

Die in der Konzernbilanz angesetzte aktive Steuerabgrenzung ergibt sich aus ergebniswirksam verrechneten Eliminierungsvorgängen.

Währungsumrechnung

In den Einzelabschlüssen werden Fremdwährungsforderungen mit dem Geldkurs am Buchungstag oder dem niedrigeren Geld- bzw. Devisenkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverpflichtungen mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Brief- bzw. Devisenkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Im Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten aller ausländischen Tochterunternehmen von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark für das Anlagevermögen mit historischen Kursen, für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände sowie der Schulden und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Währungsumrechnung insgesamt ergebende Differenz wird mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

Die in den Gewinn- und Verlustrechnungen unserer Tochterunternehmen in Brasilien erfolgswirksam behandelte Geldwertberichtigung von Bilanzposten wird unverändert in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung übernommen und verhindert insoweit die Entstehung von Scheingewinnen.

Aufwands- und Ertragsposten werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen, Posten aus den inflationsbereinigten Gewinn- und Verlustrechnungen der argentinischen Gesellschaften mit dem Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Soweit sie das Anlagevermögen betreffen (Anlagenabschreibungen, Erträge und Verluste aus Anlagenabgängen), erfolgt die Umrechnung mit historischen Kursen. Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die bereits im nationalen Abschluß unserer brasilianischen Gesellschaften auf den Bilanzstichtag bezogenen Steuern vom Einkommen und Ertrag haben wir ebenfalls mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich bei der Umrechnung zu Jahresdurchschnittskursen und Kursen am Bilanzstichtag ergebende Differenz wird unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 130 Mio. DM sind hauptsächlich erworbene EDV-Software sowie Patente und ähnliche Rechte ausgewiesen. Die im Vorjahr aus der Kapitalkonsolidierung resultierenden Geschäftswerte von 1.496 Mio. DM haben wir mit den Gewinnrücklagen des Konzerns verrechnet.

(2) Sachanlagen

Der Anstieg der Sachanlagen um 2.524 Mio. DM ergibt sich mit 5.919 Mio. DM aus Investitionen und aus der Erweiterung des Konzerns (davon MBB mit rd. 1,0 Mrd. DM), denen Abgänge und Abschreibungen von 3.395 Mio. DM gegenüberstehen.

Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von insgesamt 187 Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 60 Mio. DM.

(3) Finanzanlagen

Durch die erstmalige Einbeziehung von MBB erhöhen sich die Finanzanlagen um rd. 0,1 Mrd. DM. Weitere Zugänge betreffen insbesondere den Anteilsenerwerb an der ABM-Beteiligungsgesellschaft mbH. Der hier im Vorjahr ausgewiesene Geschäftswert von 51 Mio. DM ist mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet worden.

Von den Wertpapieren des Anlagevermögens von 233 Mio. DM entfällt der überwiegende Teil auf die Daimler-Benz AG. Auf Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und sonstige Ausleihungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 80 Mio. DM vorzunehmen. Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens wäre nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) eine Zuschreibung von 49 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte notwendig gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

(4) Vermietete Fahrzeuge

Die Zunahme der Vermieteten Fahrzeuge um 1.365 auf 5.043 Mio. DM betrifft überwiegend die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart. Auf diese beiden Gesellschaften entfallen rd. 90 % dieses Bilanzpostens.

(5) Vorräte

	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.143	2.556
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.196	4.788
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	6.655	4.480
Geleistete Anzahlungen	1.732	1.099
	18.726	12.923

Die Erhöhung der Vorräte um 5.803 auf 18.726 Mio. DM betrifft mit rd. 3,3 Mrd. DM die erstmalige Einbeziehung der MBB und mit rd. 1,3 Mrd. DM die Bewertungsänderung bei den Erzeugnissen.

Von den Konzernvorräten entfällt über die Hälfte auf die AEG und die Deutsche Aerospace.

(6) Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 6.390 (i.V. 4.538) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG, Dornier, MTU und MBB geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

Die Erweiterung des Konsolidierungskreises um die MBB hat sich mit rd. 1,7 Mrd. DM ausgewirkt.

(7) Forderungen

(8) Sonstige Vermögensgegenstände	1989	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1988	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.336	393	7.277	319
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	395	163	111	111
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.780	495	1.289	111
Forderungen	10.511		8.677	541
Sonstige Vermögensgegenstände	9.732	4.775	10.174	4.184

Von den Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen entfallen rd. 1,1 Mrd. DM auf Guthaben bei Kreditinstituten.

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 4.671 (i.V. 4.997) Mio. DM ausgewiesen. Ferner werden hier die Forderungen aus der Tätigkeit der Finanzierungs- und Leasinggesellschaften erfaßt.

Die erstmalige Einbeziehung der MBB wirkt sich mit rd. 1,3 Mrd. DM bei den Forderungen und mit rd. 0,9 Mrd. DM bei den sonstigen Vermögensgegenständen aus.

(9) Wertpapiere	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Eigene Aktien	116	166
Sonstige Wertpapiere	5.900	5.113
	6.016	5.279

Die Daimler-Benz AG hält 313.579 Eigene Stammaktien mit nom. 16 Mio. DM (= 0,7 % des Gezeichneten Kapitals). Unter den Sonstigen Wertpapieren werden vor allem festverzinsliche Titel ausgewiesen.

(10) Zahlungsmittel

Im Bilanzbetrag von 2.985 Mio. DM sind Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postgiroguthaben sowie Schecks enthalten.

(11) Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beträgt 992 Mio. DM. In den konsolidierten Einzelbilanzen ausgewiesene — insgesamt aktive — Steuerabgrenzungen sind nicht angesetzt.

(12) Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:

	Mio. DM
Stand am 31.12.1988	11.323
Dividende der Daimler-Benz AG für 1988	(504)
Kapitalerhöhung der Daimler-Benz AG 1989	1.955
Einstellung in Gewinnrücklagen und in Anteile in Fremdbesitz aus dem Jahresüberschuß 1989	6.249
Verrechnung der Geschäftswerte	(2.765)
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1989	560
Differenz aus der Währungsumrechnung	(18)
Übrige Veränderungen	166
Stand am 31.12.1989	16.966

(13) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Das Gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage betreffen die Daimler-Benz AG.

Durch die Ausgabe neuer Stammaktien im November 1989 erhöhte sich das Gezeichnete Kapital um 212 Mio. DM auf 2.330 Mio. DM.

Die Agio-Beträge aus der Kapitalerhöhung 1989 von 1.744 Mio. DM haben wir in die Kapitalrücklage eingestellt.

(14) Gewinnrücklagen

Sie beinhalten die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM, die Rücklage für Eigene Aktien mit 116 Mio. DM und die anderen Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG von 7.226 Mio. DM. Außerdem wird hier der Konzernanteil an den Gewinnrücklagen und den Bilanzergebnissen der konsolidierten Tochterunternehmen ausgewiesen, soweit sie seit deren Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschaftet worden sind. Zusätzlich berücksichtigt dieser Posten das kumulierte Ergebnis aus der Eliminierung von Zwischenergebnissen und aus der Schuldenkonsolidierung sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung. Aus dem Konzern-Jahresüberschuß werden dem Eigenkapital 6.249 (i. V. 984) Mio. DM zugeführt.

Die im Vorjahr mit 1.547 Mio. DM aktivierten sowie die in 1989 mit 1.218 Mio. DM neu hinzugekommenen Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und der Equity-Bewertung sind in Höhe von insgesamt 2.765 Mio. DM mit den Gewinnrücklagen verrechnet worden. Die 1989 zugegangenen Geschäftswerte stehen überwiegend im Zusammenhang mit dem Erwerb der MBB-Anteile.

(15) Anteile in Fremdbesitz

Von den Anteilen konzernfremder Dritter am Eigenkapital der einbezogenen Tochterunternehmen entfällt der überwiegende Teil auf MBB, AEG, die Mercedes-Benz of South Africa, Dornier und MTU.

(16) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen voll gedeckt. Der Rückgang der Rückstellungen um 3.538 auf 10.086 Mio. DM hat gegenläufige Ursachen: Zum einen ergibt sich wegen erstmaliger Einbeziehung der MBB nach Anpassung an die konzerneinheitliche Bewertung eine Erhöhung um rd. 1,1 Mrd. DM, zum anderen resultiert aus der geänderten Ermittlungsmethode bei Pensionen ein Rückgang um rd. 4,9 Mrd. DM.

(17) Übrige Rückstellungen	1989	1988
	Mio. DM	Mio. DM
Steuerrückstellungen	2.160	1.897
Sonstige Rückstellungen	14.464	10.390
	<u>16.624</u>	<u>12.287</u>

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 1.589 (i.V. 1.193) Mio. DM überwiegend die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG.

Neben den Garantieverpflichtungen berücksichtigen die Sonstigen Rückstellungen vor allem die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich, Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften, Haftungs- und Prozeßrisiken sowie Abwertungsrisiken in Hochinflationländern.

Weitere Rückstellungen bestehen für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau-, Instandhaltungs- und teilweise Entwicklungsprojekte zugrunde liegen, für noch anfallenden Aufwand bereits abgerechneter Leistungen sowie für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können.

Die Erweiterung des Konsolidierungskreises um MBB wirkt sich nach Anpassung an die konzern einheitliche Bewertung mit rd. 2,3 Mrd. DM aus.

(18) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1989				1988			
	Mio. DM	bis zu 1 Jahr Mio. DM	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre Mio. DM	mehr als 5 Jahre Mio. DM	Mio. DM	bis zu 1 Jahr Mio. DM	davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre Mio. DM	mehr als 5 Jahre Mio. DM
(19) Übrige Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.810	5.713	97	—	4.837	4.731	105	1
Finanzverbindlichkeiten								
Anleihen	1.714	—	874	840	1.482	3	801	678
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.438	1.770	1.215	453	3.180	1.553	1.198	429
Wechselverbindlichkeiten	1.630	1.618	4	8	1.086	1.071	6	9
Andere Verbindlichkeiten								
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	568	513	48	7	121	73	44	4
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.184	1.100	80	4	453	252	142	59
Sonstige Verbindlichkeiten	4.429	3.854	213	362	3.410	3.115	274	21
davon aus Steuern								
1.028 (i.V. 670) Mio. DM								
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit								
609 (i.V. 566) Mio. DM								
Übrige Verbindlichkeiten	<u>12.963</u>				<u>9.732</u>			

80

Von den Finanzverbindlichkeiten stehen rd. 4,5 Mrd. DM im Zusammenhang mit der Refinanzierung des stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts für Personewagen und Nutzfahrzeuge.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich hauptsächlich um bei MBB passivierte Verpflichtungen gegenüber Projektgesellschaften.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1989 sowie Steuerverbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und Sonstige Verbindlichkeiten sowie von Vorräten offen abgesetzte Erhaltene Anzahlungen sind durch Grundschulden und durch Forderungsabtretungen mit 1.228 Mio. DM gesichert.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises um MBB wirkt sich mit rd. 0,3 Mrd. DM bei Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie mit rd. 1,6 Mrd. DM bei Übrige Verbindlichkeiten aus.

*

Haftungsverhältnisse

	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Bürgschaften	1.431	688
Wechselobligo	130	188
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	226	149
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	10	18

Nicht valutierbar sind Mindestdividendengarantien zugunsten von Mitgesellchaftern an zwei Tochterunternehmen sowie Vertragsdurchführungsgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen setzen sich nach Fälligkeiten wie folgt zusammen:

	Mio. DM
fällig 1990	665
fällig 1991 – 1994	1.508
fällig nach 1994	1.935

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo für Erweiterungsinvestitionen, machen 3.331 Mio. DM aus.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 426 Mio. DM.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 8 Mio. DM.

Aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, aus Personen-Handelsgesellschaften und aus Arbeitsgemeinschaften haften wir gesamtschuldnerisch. Außerdem bestehen Vertragsdurchführungs- und sonstige Garantien im Zusammenhang mit dem laufenden Geschäft.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(20) Umsatzerlöse	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen:		
Mercedes-Benz	54.969	53.838
AEG	11.852	13.152
DASA	7.489	4.976
Übrige	2.082	1.529
	<u>76.392</u>	<u>73.495</u>

Umsatzerlöse nach Regionen:		
Inland	29.562	29.094
Ausland	46.830	44.401
	<u>76.392</u>	<u>73.495</u>

Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	16.912	14.821
übriges Europa	4.515	4.240
Nordamerika	13.032	11.817
Lateinamerika	3.790	4.899
übrige Länder	8.581	8.624

(21) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	2.929	1.290
andere aktivierte Eigenleistungen	1.231	852
	<u>4.160</u>	<u>2.142</u>

Der Anstieg um rd. 2,0 Mrd. DM gegenüber dem Vorjahr resultiert im wesentlichen aus der Bewertungsänderung bei den Erzeugnissen.

(22) Sonstige betriebliche Erträge

Die in diesem Posten ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 5.518 Mio. DM und betreffen zum einen den Auflösungsbetrag aus der Anpassung der Pensionsrückstellungen an den steuerlichen Wertansatz und zum anderen überwiegend den Wegfall von Verlustrisiken sowie die Reduzierung projektierte Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsmaßnahmen. Daneben haben sich weitere

Erträge ergeben aus den fast durchweg im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr, weiterberechneten Kosten, Steuererstattungen, Wertpapierverkäufen sowie Vermietungen und Verpachtungen. Aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen resultieren 24 Mio. DM. Gewinne aus Anlagenabgängen sind in Höhe von 54 Mio. DM entstanden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 5.708 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(23) Materialaufwand	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	35.987	34.859
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.565	2.787
	<u>39.552</u>	<u>37.646</u>

Bezogen auf die Gesamtleistung von 80.552 (i.V. 75.637) Mio. DM beträgt der Materialaufwand 49 (i.V. 50) %.

(24) Personalaufwand/Mitarbeiter	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Löhne und Gehälter	18.864	17.846
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	4.335	4.525
	<u>23.199</u>	<u>22.371</u>

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	202.120	201.380
Angestellte	122.899	121.022
Auszubildende/Praktikanten	14.856	14.573
	<u>339.875</u>	<u>336.975</u>

Die gestiegene Belegschaftszahl sowie Tarifierhöhungen waren Hauptursache für die höheren Löhne und Gehälter.

Die Aufwendungen für Altersversorgung vermindern sich aufgrund der geänderten Bewertung der Pensionsrückstellungen.

(25) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Fahrzeuge	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	56	46
Abschreibungen auf Sachanlagen	3.082	3.028
Abschreibungen auf Vermietete Fahrzeuge	1.249	877
	<u>4.387</u>	<u>3.951</u>

Die Sachanlageabschreibungen entfallen zur Hälfte auf die Mercedes-Benz AG. Der Anstieg der Abschreibungen auf vermietete Fahrzeuge resultiert aus dem gewachsenen Leasinggeschäft der in- und ausländischen Absatzfinanzierungsgesellschaften.

(26) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sie enthalten Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung der Gewinn- und Verlustrechnungen ausländischer Gesellschaften. Verluste aus Wertminderungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens sind in Höhe von 525 Mio. DM angefallen.

Der Anstieg um 2.105 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr ist im wesentlichen auf die im Geschäftsjahr im Rahmen der Umstrukturierung zu berücksichtigenden Sondereinflüsse und Strukturmaßnahmen zurückzuführen.

Insgesamt sind 63 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(27) Beteiligungsergebnis	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	16	11
davon aus verbundenen Unternehmen 1 (i.V. 1) Mio. DM		
Erträge aus Gewinnabführungen	20	2
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	12	2
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(.)	(1)
	48	14

(28) Zinsergebnis	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	25	28
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.022	1.626
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(926)	(637)
davon an verbundene Unternehmen 13 (i.V. 1) Mio. DM		
	1.121	1.017

Bei etwa gleich gebliebener Liquidität hat das günstigere Zinsniveau in den Anlageländern zu höheren Zinserträgen geführt.

(29) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Abschreibungen auf Finanzanlagen	80	12
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	92	175
	172	187

(30) Steuern

	1989 Mio. DM	1988 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.743	2.981
Sonstige Steuern	544	514
	3.287	3.495

Der Rückgang der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beruht im wesentlichen auf der Umrechnung des Steueraufwands unserer brasilianischen Gesellschaften mit dem Stichtagskurs; im Vorjahr erfolgte die Umrechnung mit dem Jahresdurchschnittskurs.

(31) Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß von 6.809 Mio. DM ist wesentlich durch die geänderten Bewertungsmethoden beeinflusst. Steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen haben ihn nur unwesentlich vermindert. Auch die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses hierdurch sind nicht wesentlich.

Sonstige Angaben

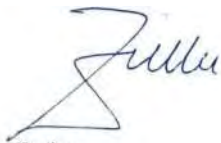
Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 4. Juli 1990 die vorgeschlagene Dividende beschließt betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 12.985.807 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.460.444 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 10.757.155 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen wurden im Jahresabschluß der Mercedes-Benz AG insgesamt 69.653.767 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1989 betragen die Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 304.098 DM; im Berichtsjahr wurden 507.463 DM zurückgezahlt. Die Vorschüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

Bestätigungsvermerk

Der Konzernabschluß entspricht nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Konzernabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Daimler-Benz-Konzerns. Der zu einem Bericht zusammengefaßte Lagebericht und Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.

Frankfurt am Main, den 11. April 1990

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Daimler-Benz AG

84

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1989 in Millionen DM	1. Januar 1989 in Millionen DM	31. Dezember 1988 in Millionen DM
Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	6	2	15
Sachanlagen	(2)	725	428	5.665
Finanzanlagen	(3)	15.144	10.016	5.254
		15.875	10.446	10.934
Umlaufvermögen				
Vorräte	(4)	-	1	3.947
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	(5)	2.034	808	2.790
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(6)	4.985	5.645	7.070
Wertpapiere	(7)	4.129	3.675	3.675
Zahlungsmittel	(8)	1.164	682	722
		12.312	10.811	18.204
Rechnungsabgrenzungsposten		.	.	10
		28.187	21.257	29.148
PASSIVA				
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital	(9)	2.330	2.118	2.118
Kapitalrücklage	(10)	2.114	370	370
Gewinnrücklagen	(11)	7.502	6.755	6.755
Bilanzgewinn		560	691	691
		12.506	9.934	9.934
Rückstellungen				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(12)	5.701	5.276	8.026
Übrige Rückstellungen	(13)	2.283	1.957	6.744
		7.984	7.233	14.770
Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(14)	7.242	232	221
Übrige Verbindlichkeiten	(15)	455	3.858	4.203
		7.697	4.090	4.424
Rechnungsabgrenzungsposten		.	.	20
		28.187	21.257	29.148

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	Anhang	1989 in Millionen DM	1988 in Millionen DM
Beteiligungsergebnis	(16)	4.151	279
Zinsergebnis	(17)	137	722
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	704	636
Personalaufwand davon für Altersversorgung 27 (i. V. 713) Mio. DM	(19)	(365)	(12.309)
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(20)	(170)	(1.772)
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(21)	(138)	(172)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	(1.051)	(3.877)
Umsatzerlöse		-	41.729
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen		-	251
Materialaufwand		-	(21.897)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		3.268	3.590
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(23)	(1.970)	(1.979)
Sonstige Steuern	(23)	(178)	(229)
Jahresüberschuß	(24)	1.120	1.382
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(560)	(691)
Bilanzgewinn		560	691

Anlagevermögen der Daimler-Benz AG

86

	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31. 12. 1989
	01. 01. 1989	Ausgründung MBAG	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
in Millionen DM						
Immaterielle Vermögensgegenstände	53	(44)	6	.	2	13
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	6.063	(5.920)	106	227	9	467
Technische Anlagen und Maschinen	10.582	(10.564)	26	5	.	49
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.772	(6.563)	199	20	8	420
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.338	(1.049)	142	(252)	-	179
	24.755	(24.096)	473	.	17	1.115
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	5.690	4.834	5.981	131	990	15.646
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	341	(225)	160	-	13	263
Beteiligungen	388	-	39	(131)	3	293
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	.	-	-	3	4
Wertpapiere des Anlagevermögens	263	-	11	-	-	274
Sonstige Ausleihungen	12	(7)	-	-	-	5
	6.701	4.602	6.191	-	1.009	16.485
Anlagevermögen	31.509	(19.538)	6.670	-	1.028	17.613

01. 01. 1989	Ausgründung MBAG	Abschreibungen			Abgänge	Buchwerte		
		lfd. Jahr	Um- buchungen			31. 12. 1989	31. 12. 1989	31. 12. 1988
38	(31)	2	-	2	7	6	15	
3.553	(3.518)	37	-	6	66	401	2.510	
9.420	(9.404)	15	-	.	31	18	1.162	
6.097	(5.917)	116	-	3	293	127	675	
20	(20)	-	-	-	-	179	1.318	
19.090	(18.859)	168	-	9	390	725	5.665	
991	(4)	-	87	10	1.064	14.582	4.699	
151	(151)	13	-	-	13	250	190	
242	-	54	(87)	3	206	87	146	
.	.	-	-	-	-	4	7	
56	-	.	-	-	56	218	207	
7	(6)	1	-	-	2	3	5	
1.447	(161)	68	-	13	1.341	15.144	5.254	
20.575	(19.051)	238	-	24	1.738	15.875	10.934	

Grundlagen und Methoden

88

Der Jahresabschluß 1989 der Daimler-Benz AG spiegelt erstmals die Aktivitäten einer geschäftsführenden Holding wider. Die Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Inhalte der einzelnen Abschlußpositionen haben sich daher gegenüber dem Vorjahr z. T. wesentlich geändert. Insofern ist ein Vergleich zwischen 1989 und 1988 grundsätzlich nicht möglich. Die Angabe der Vorjahreszahlen erfolgt gemäß § 265 Abs. 2 HGB.

Die in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßten Positionen werden im Anhang gesondert ausgewiesen. Das Zahlenwerk ist in Millionen D-Mark und unter Berücksichtigung der Ergebnisverwendung aufgestellt.

Bilanzierung und Bewertung

Abgesehen von den Zugängen zu immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen, die ab 1989 nach den steuerlichen Bewertungsregeln behandelt werden, hat die Daimler-Benz AG ihre Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert beibehalten. Die Änderung der Bewertungsmethode bei immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen, die sich nicht wesentlich auf die Höhe des Jahresüberschusses ausgewirkt hat, steht im Zusammenhang mit den im Konzernabschluß durchgeführten Anpassungen an die nationale und internationale Bilanzierungspraxis.

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten bewertet, die um planmäßige Abschreibungen vermindert sind. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Sonderabschreibungen — und zwar gemäß § 7d Einkommensteuergesetz, § 82d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen) und § 6b Einkommensteuergesetz — werden voll in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagenzugänge gehen wir ab 1. Januar 1989 überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 20 bis 50 Jahre für Gebäude, 10 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Bis 31. Dezember 1988 zugegangene Sachanlagen werden unverändert in z. T. kürzeren Nutzungsdauern abgeschrieben.

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr werden ab dem Zugangsjahr 1989 mit 30 % (bisher 33 1/3 %) degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig dann von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

Ab 1. Januar 1989 wird bei Sachanlagenzugängen im ersten Halbjahr die volle und bei Zugängen im zweiten Halbjahr die halbe (bisher die ganze) Jahresrate der Abschreibung angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sowie der übrigen Finanzanlagen erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten; unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Die Forderungen werden — soweit unverzinslich — auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine zwischen 1 und 10 % länderspezifisch abgestufte Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Eigene Aktien bewerten wir zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft. Die Wertpapiere werden zum Anschaffungskurs bzw. zum niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag aktiviert.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind — entsprechend dem Nachgründungs- und Einbringungsvertrag zwischen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG — für die Pensionsansprüche der Anwärter und der ab 1. Juli 1989 in den Ruhestand getretenen Rentner beider Gesellschaften gebildet. Sie werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 % ermittelt. In die Berechnung der Rückstellung für Pensionsansparungen haben wir alle Anwärter unter Berücksichtigung unternehmensspezifischer Fluktuationswahrscheinlichkeiten einbezogen. Die Rückstellungsbildung beginnt mit dem Eintrittsalter der Anwärter und endet mit dem voraussichtlichen Pensionierungsalter.

Die Steuerrückstellungen und die Sonstigen Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung angesetzt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsforderungen werden mit dem Geldkurs am Buchungstag oder dem niedrigeren Geldkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverpflichtungen mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Briefkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Erläuterungen zur Bilanz der Daimler-Benz AG

Die Bilanzen zum 31. Dezember 1989 und 31. Dezember 1988 sind nicht vergleichbar, da die Vorjahreszahlen noch die Vermögens- und Schuldposten aus dem Fahrzeuggeschäft enthalten. Vergleichbar ist dagegen die Bilanz zum 31. Dezember 1989 und — nach Ausgründung der Mercedes-Benz AG — die Bilanz zum 1. Januar 1989, die wir zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Vorjahreszahlen aufgenommen haben.

(1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 6 Mio.DM ist hauptsächlich erworbene EDV-Software ausgewiesen. Der Geschäftswert der von der AEG Aktiengesellschaft erworbenen Forschungsinstitute wurde gemäß § 255 Abs. 4 HGB aufwandswirksam verrechnet.

(2) Sachanlagen

Bei den Sachanlagen von 725 Mio.DM handelt es sich im wesentlichen um die Forschungszentren Ulm und Frankfurt, das neue Verwaltungsgebäude in Stuttgart-Möhringen und das Bildungszentrum Lämmerbuckel auf der Schwäbischen Alb.

Die planmäßigen Abschreibungen betragen 108 Mio.DM, die steuerrechtlichen Abschreibungen 60 Mio.DM.

Auf Grundstücken sind Erbbaurechte insbesondere zugunsten der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH eingetragen, die hierauf das Bildungszentrum Lämmerbuckel errichtet hat.

(3) Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen belaufen sich auf insgesamt 14.669 Mio.DM. Die Zugänge von 6.020 Mio.DM betreffen vor allem die Bar- und Sacheinlage bei der Deutsche Aerospace AG, ferner die Sacheinlage bei Daimler-Benz of North America Holding Company Inc. und die Neugründung der Daimler-Benz Technologie Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler-Benz AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens wäre nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) eine Zuschreibung von 10 Mio.DM wegen gestiegener Kurswerte notwendig gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

Bei den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen von 68 Mio.DM handelt es sich um Abschreibungen auf unsere iranische Beteiligung und das Seastar-Engagement sowie die Abzinsung zinsloser Ausleihungen an die Daimler-Benz-Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH, Stuttgart.

(4) Vorräte	31.12.1989 Mio.DM	01.01.1989 Mio.DM	31.12.1988 Mio.DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	—	1	962
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	—	—	1.039
Fertige Erzeugnisse und Waren	—	—	1.946
	—	1	3.947

Das Vorratsvermögen wurde mit einem Betrag von 3.946 Mio.DM in die Mercedes-Benz AG ausgegliedert, da es ausschließlich dem Fahrzeuggeschäft dient.

(5) Forderungen gegen verbundene Unternehmen

(6) Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1989 Mio.DM	01.01.1989 Mio.DM	31.12.1988 Mio.DM
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.034	808	2.790
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1.200		952
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	848	539	665
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	209		348
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	1.010	2.199
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	—		128
Sonstige Vermögensgegenstände	4.130	4.096	4.206
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2.792		3.182
übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.985	5.645	7.070

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich überwiegend um Darlehensforderungen an inländische Tochterunternehmen.

Von den Forderungen gegenüber Beteiligungsunternehmen entfallen 445 Mio.DM auf Guthaben bei Kreditinstituten.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 3.841 Mio.DM enthalten. Ferner werden hier Zinsforderungen und Steuererstattungsansprüche ausgewiesen.

90

(7) Wertpapiere	31.12.1989	01.01.1989	31.12.1988
	Mio.DM	Mio.DM	Mio.DM
Eigene Aktien	116	166	166
Sonstige Wertpapiere	4.013	3.509	3.509
	4.129	3.675	3.675

Im Juni 1989 sind an unsere Mitarbeiter 136.173 Aktien (nom. 7 Mio.DM = 0,3 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 331 DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 386 DM (beim Bezug von zwei Aktien) veräußert worden. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 313.579 Stammaktien (nom. 16 Mio.DM = 0,7 % des Gezeichneten Kapitals), die aus Käufen im Vorjahr stammen.

(8) Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel von 1.164 Mio.DM betreffen fast ausschließlich Guthaben bei Kreditinstituten; hinzukommen geringfügige Kassenbestände sowie Bundesbank- und Postgiroguthaben.

(9) Gezeichnetes Kapital	1989	
	Mio.DM	
Stammaktien	46.548.840 Stimmen	2.328
Vorzugsaktien	43.920 Stimmen	2
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.317.600 Stimmen	
		2.330

Das Gezeichnete Kapital hat sich aufgrund der im November 1989 — durch Inanspruchnahme des Genehmigten Kapitals — durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinzahlung im Verhältnis 10 : 1 zum Ausgabepreis von 460,- DM je Aktie um 212 auf 2.330 Mio.DM erhöht. Von dem auf der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 beschlossenen Genehmigten Kapital von 500 Mio.DM steht — nach Inanspruchnahme eines Teilbetrages von 176 Mio.DM Ende 1986 und eines weiteren Teilbetrages von 212 Mio.DM Ende 1989 — noch ein Betrag von 112 Mio.DM bis zum 30. Juni 1991 zur Verfügung. Nach den uns gemäß § 20 Abs. 1 AktG zugegangenen Mitteilungen gehören der „Deutsche Bank Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, und der „Mercedes-Automobil-Holding Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft.

(10) Kapitalrücklage

In der Kapitalrücklage ist das Agio aus der Kapitalerhöhung Ende 1989 von 1.737 Mio.DM und aus früheren Kapitalerhöhungen sowie aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus Barkapitalerhöhungen ausgewiesen.

(11) Gewinnrücklagen

	Mio.DM	Mio.DM
Gesetzliche Rücklage Stand 31.12.1989, unverändert gegenüber Stand 31.12.1988/01.01.1989		160
Rücklage für Eigene Aktien Stand 31.12.1988/01.01.1989	166	
Umbuchung in Andere Gewinnrücklagen	(50)	
Stand 31.12.1989		116
Andere Gewinnrücklagen Stand 31.12.1988/01.01.1989	6.429	
Einstellung aus Bilanzgewinn 1988 gemäß HV-Beschluß vom 28.06.1989	187	
Einstellung aus Jahresüberschuß 1989	560	
Umbuchung aus Rücklage für Eigene Aktien	50	
Stand 31.12.1989		7.226
		7.502

(12) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die unmittelbaren und die mittelbaren Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG sind versicherungsmathematisch auf Basis der seit 1. Januar 1987 gültigen Versorgungsordnung berechnet. Die Pensionsrückstellungen beider Gesellschaften stiegen auf insgesamt 8,5 (i. V. 8,0) Mrd.DM, das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH beträgt unverändert rd. 3 Mrd.DM. Damit sind die Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG voll gedeckt.

(13) Übrige Rückstellungen

	31.12.1989	01.01.1989	31.12.1988
	Mio.DM	Mio.DM	Mio.DM
Steuerrückstellungen	1.589	1.193	1.193
Sonstige Rückstellungen	694	764	5.551
	2.283	1.957	6.744

Die Steuerrückstellungen betreffen insbesondere noch nicht endgültig veranlagte Steuern, den Steueranteil aus den 1987 umgliederten Sonderposten mit Rücklageanteil und die nur vorübergehend steuerlich anerkannten Verpflichtungen für Arbeitnehmerjubiläen.

Die Sonstigen Rückstellungen, deren größter Teil mit der Ausgründung des Fahrzeuggeschäfts auf die Mercedes-Benz AG übergegangen ist, berücksichtigen vor allem Haftungs- und Prozeßrisiken, Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Darüber hinaus wurden Rückstellungen gebildet für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können, sowie für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte zugrunde liegen.

(14) **Verbindlichkeiten****gegenüber verbundenen Unternehmen**(15) **Übrige Verbindlichkeiten**

	31.12.1989 Mio.DM	01.01.1989 Mio.DM	31.12.1988 Mio.DM
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.242	232	221
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.242		221
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25	29	29
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	4		4
mehr als 5 Jahre	5		9
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9		122
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	9		122
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	236	2.502	2.502
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	236		2.502
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	15	15
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3		15
Sonstige Verbindlichkeiten	182	1.312	1.535
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	142		1.461
mehr als 5 Jahre	8		
davon aus Steuern 49 (i. V. 147) Mio.DM			
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit 7 (i. V. 311) Mio.DM			
Übrige Verbindlichkeiten	455	3.858	4.203

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen überwiegend die Mercedes-Benz AG, AEG Aktiengesellschaft und Deutsche Aerospace AG, die ihre Liquidität im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements auf die Daimler-Benz AG übertragen haben.

Durch planmäßige Tilgungen sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auf 25 Mio.DM zurückgegangen. Im Jahre 1990 werden die planmäßigen Tilgungen 4 Mio.DM betragen. Bei der Ausgründung des Fahrzeuggeschäfts sind die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bei der Daimler-Benz AG geblieben. Sie wurden inzwischen abgewickelt.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten — neben den Verpflichtungen aus einbehaltener und noch nicht abgeführter Lohnsteuer und Sozialversicherung — insbesondere Arbeitnehmerdarlehen im Rahmen der Vermögensbildung und Verpflichtungen aus Grundstücksgeschäften.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Diese Verpflichtungen machen insgesamt 557 Mio.DM aus; gegenüber verbundenen Unternehmen belaufen sie sich auf 120 Mio.DM.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Gesamthaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 4 Mio.DM. Aus Beteiligungen an zwei Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organgesellschaften bestehen, und aus der Beteiligung an einer offenen Handelsgesellschaft haften wir gesamtschuldnerisch.

Haftungsverhältnisse	31.12.1989 Mio.DM	01.01.1989 Mio.DM	31.12.1988 Mio.DM
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe 1986 der Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht, Niederlande	500	500	500
US-Dollar-Anleihe 1989/1999	170	—	—
Verbindlichkeiten aus weiteren Gewährleistungsverträgen, im wesentlichen aus Mithaftung für Pensionsverpflichtungen der Mercedes-Benz AG	2.790	2.735	23
Bürgschaften für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen	381	337	337
Wechselobligo	—	12	12

Zugunsten von Mitgesellchaftern der Dornier GmbH besteht eine Mindestdividendengarantie für 1990 und später, die nicht valutierbar ist. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, wurde eine nicht valutierbare Dividendengarantie übernommen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

Die Gewinn- und Verlustrechnungen 1989 und 1988 sind nicht vergleichbar, da die Vorjahreszahlen noch die Ertrags- und Aufwandsposten des zum 1. Januar 1989 ausgegliederten Fahrzeuggeschäfts enthalten.

(16) Beteiligungsergebnis	1989 Mio.DM	1988 Mio.DM
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.031	3
davon:		
Mercedes-Benz AG	980	—
Deutsche Aerospace AG	46	—
Erträge aus Steuerumlagen	2.648	—
davon:		
Mercedes-Benz AG	2.551	—
Deutsche Aerospace AG	82	—
Erträge aus verbundenen Unternehmen	466	264
davon:		
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	222	108
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	126	123
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	13
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(.)	(1)
	4.151	279

(17) Zinsergebnis	1989 Mio.DM	1988 Mio.DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	27	23
davon aus verbundenen Unternehmen	10	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	681	742
davon aus verbundenen Unternehmen	57	111
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(571)	(43)
davon an verbundene Unternehmen	(559)	(18)
	137	722

Die Zinsaufwendungen enthalten die Gutschriften an die Mercedes-Benz AG, AEG Aktiengesellschaft und Deutsche Aerospace AG in Höhe von 536 Mio.DM für deren Liquiditätsübertragungen auf die Daimler-Benz AG im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der Holding.

(18) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Sammelposition sind vor allem Erträge aus weiterbelasteten Konzerninnenleistungen und abgerechneten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten (insgesamt 491 Mio.DM) sowie aus der Auflösung von Rückstellungen (182 Mio.DM) ausgewiesen.

Insgesamt sind 201 Mio.DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(19) Personalaufwand/Mitarbeiter	1989 Mio.DM	1988 Mio.DM
Löhne und Gehälter	304	9.983
Soziale Abgaben	34	1.613
Aufwendungen für Altersversorgung	440	
davon an Mercedes-Benz AG weiterbelastet	(413)	27
	365	12.309
Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	315	115.891
Angestellte	3.081	45.741
Auszubildende/Praktikanten	65	9.070
	3.461	170.702

Im Personalaufwand 1989 haben sich die Tarifierhöhung um 2,5 % und die Anhebung der Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung ausgewirkt. Die Aufwendungen für Altersversorgung 1989 machen — zusammen mit dem bei Mercedes-Benz AG ausgewiesenen Altersversorgungsaufwand von 611 Mio.DM — einen Gesamtbetrag von 638 Mio.DM aus.

Die Mitarbeiterzahl entfällt überwiegend auf den Bereich Forschung und Technik, einschließlich Informationsverarbeitung.

(20) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Die Abschreibungen von 170 Mio.DM betreffen mit 148 Mio.DM die Anlagenzugänge bei den Forschungszentren und dem Verwaltungsneubau Stuttgart-Möhringen.

(21) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf Finanzanlagen und Wertpapiere entfällt jeweils etwa die Hälfte des Abschreibungsbetrags von 138 Mio.DM.

(22) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Sammelposition beinhaltet — neben den hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen — vor allem Miet- und Pacht-aufwendungen, Aufwendungen für Verwaltung und Instandhaltung sowie für Material und Energie. Außerdem sind hierunter die Aufwendungen aus dem Erwerb der AEG For-schungsinstitute ausgewiesen. Darüber hinaus ist in dieser Position der Zinsanteil aus den Zuführungen zu Pensionsrück-stellungen enthalten, der an Mercedes-Benz AG weiterbelastet und bei dieser Gesellschaft als Altersversorgungsaufwand aus-gewiesen wurde, jedoch von der Daimler-Benz AG wieder gut-zuschreiben war.

Insgesamt sind 3 Mio.DM anderen Geschäftsjahren zuzu-ordnen.

(23) Steuern

Die Daimler-Benz AG ist als Organträger auch Steuerschuldner für die durch Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge mit ihr verbundenen Unternehmen. Dies sind im wesentlichen die Mercedes-Benz AG und die Deutsche Aerospace AG; für die AEG Aktiengesellschaft ist eine Gewinnabführung erst ab 1992 vereinbart. Die sich aus den entsprechenden Steuerumlagen ergebenden Erträge sind in der Position Beteiligungser-gebnis ausgewiesen.

(24) Jahresüberschuß

Der Jahresüberschuß 1989 von 1.120 Mio.DM wird jeweils zur Hälfte auf Gewinnrücklagen und Bilanzgewinn aufgeteilt. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, vom Bilanzgewinn 555 Mio.DM an die Aktionäre auszuschütten und 5 Mio.DM auf das Geschäftsjahr 1990 vorzutragen.

Durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlagevermögen ist der Jahresüberschuß nur unwesentlich beeinflusst. Auch die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses sind nicht wesentlich.

*

Sonstige Angaben/Organe

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung am 4. Juli 1990 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge des Vorstands 9.741.445 DM und des Aufsichts-rats 1.460.444 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglie-der und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 8.933.394 DM. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitglie-dern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden insge-samt 69.653.767 DM zurückgestellt, und zwar — entspre-chend dem Nachgründungs- und Einbringungsvertrag — bei der Mercedes-Benz AG. Zum 31. Dezember 1989 betragen die Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder 304.098 DM; im Berichtsjahr wurden 507.463 DM zurückgezahlt. Die Vor-schüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

Die Namen der Mitglieder von Aufsichtsrat und Vorstand sind auf den Seiten 2 und 3 aufgeführt.

Vorschlag für die Gewinnverwendung

94

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1989 weist einen Bilanzgewinn von 560.022.000,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

	DM
3 1/3 % Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,00	73.200,00
DM 12,00 Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,00	554.823.132,00
Ausschüttung	554.896.332,00
Gewinnvortrag	5.125.668,00
Bilanzgewinn	560.022.000,00

Stuttgart-Möhringen, den 30. März 1990

Der Vorstand

Kentz *Möhring*

Dier *von* *Hörnig*

Werner *von* *Kunze*

Bestätigungsvermerk

Die Buchführung und der Jahresabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler-Benz Aktiengesellschaft. Der zu einem Bericht zusammengefaßte Lagebericht und Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.

Frankfurt am Main, den 11. April 1990

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Müller
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats



In den vier Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte haben wir uns eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren vor allem Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Gesellschaft vom Automobil- zum Technologiekonzern, die Neustrukturierung der Konzernorganisation und die stärkere Heranführung von Bilanzierung und Bewertung im Konzernabschluß an die internationale Praxis. Ferner haben wir uns mit der Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik befaßt. Wir haben darüber hinaus wichtige geschäftliche Einzelvorgänge besprochen und über Geschäfte entschieden, die uns aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß und den Lagebericht, der für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßt wurde, sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft. Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1989 sowie der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. In der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat und Vorstand am 25. April 1990 hat der Aufsichtsrat vom Prüfungsergebnis der KPMG zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß der Daimler-Benz AG gebilligt; er ist damit festgestellt. Den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns schließen wir uns an. Der Konzernabschluß, der Lagebericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Herr Dr. Alfred Herrhausen, Aufsichtsratsvorsitzender der Daimler-Benz AG, ist am 30. November 1989 in Bad Homburg einem schrecklichen Mordanschlag zum Opfer gefallen. Alfred Herrhausen, der dem Aufsichtsrat seit 1976 angehörte, hat mit strategischem Weitblick dazu beigetragen, Daimler-Benz auf die neuen Herausforderungen der Weltwirtschaft vorzubereiten. Er hat in den vier Jahren seiner Arbeit an der Spitze des Aufsichtsrats die Neustrukturierung des Unternehmens zum integrierten Technologiekonzern mitgeprägt und nachhaltig gefördert.

Die Tragik seines Todes ist um so größer, als Alfred Herrhausen wie kaum ein anderer Repräsentant der Wirtschaft stets bemüht war, der Öffentlichkeit mit größtem persönlichen Engagement die Gründe und die Motive wirtschaftlichen Handelns zu erläutern und offenzulegen. Er war ein warmherziger Mensch, eine beeindruckende Persönlichkeit und ein deutscher Patriot. Wir haben einen guten Freund verloren, dem wir großen und bleibenden Dank schulden.

Für Herrn Dr. Alfred Herrhausen wurde gem. § 7 Abs. 2 der Satzung unserer Gesellschaft Herr Hilmar Kopper, Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG, in den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG entsandt. Er ist am 7. März 1990 zum Vorsitzenden dieses Gremiums gewählt worden.

Am 7. März 1990 hat Herr Herbert Lucy, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG, sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt, dem er seit 1965 angehörte, ab 1978 als dessen stellvertretender Vorsitzender. Er war seit 1944 im Hause Daimler-Benz tätig und seit 1956 Betriebsrat. Herbert Lucy gehört zu den erfahrenen, pragmatisch denkenden Betriebsräten der Nachkriegsgeneration. In zahlreichen Verhandlungen erwies er

sich als ein harter, sachkundiger und berechenbarer Verhandlungspartner, der stets auch das Wohl des gesamten Unternehmens im Auge hatte. In den vielen Jahren seiner Tätigkeit hat er das soziale Klima unseres Hauses entscheidend mitgeprägt. Zahlreiche soziale Leistungen und wegweisende sozialpolitische Fortschritte sind mit seinem Namen verbunden. Wir sprechen Herrn Lucy auch an dieser Stelle besonderen Dank und Anerkennung aus.

An Stelle von Herrn Lucy wurde Herr Karl Feuerstein, Betriebsratsvorsitzender des Werks Mannheim, auf Antrag des Daimler-Benz-Konzernbetriebsrats durch das Registergericht Stuttgart als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1990 wird Herr Dr. Manfred Gentz, für den Bereich Personal zuständiges Vorstandsmitglied, den Vorsitz des Vorstands des zu diesem Termin neu zu schaffenden vierten Unternehmensbereichs „Daimler-Benz InterServices (debis) AG“ im Daimler-Benz-Konzern übernehmen. Ebenfalls mit Wirkung vom 1. Juli 1990 wurde Herr Dr. Hans-Wolfgang Hirschbrunn zum stellvertretenden Mitglied des Vorstands der Daimler-Benz AG bestellt; er wird als Arbeitsdirektor von Herrn Dr. Gentz das Ressort Personal übernehmen.

Stuttgart-Möhringen
im April 1990

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Daimler-Benz in Zahlen

98

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1988	1989
Mitarbeiter (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	231.077	319.965	326.288	338.749	368.226
davon: Inland	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199
Ausland	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	223.219 ²⁾
AEG	-	-	-	-	-	-	78.199	80.499	89.585	77.722 ²⁾
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62.959 ²⁾
Abschlußkennzahlen – Werte in Millionen DM –										
Daimler-Benz-Konzern										
Anlagevermögen	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084
Umlaufvermögen	12.999	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653
Gezeichnetes Kapital	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330
Rücklagen ³⁾	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070	7.742	6.779	8.077	13.309
davon: Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	368	370	370	2.114
Gewinnrücklagen ³⁾	-	-	-	-	-	-	7.374	6.409	7.707	11.200
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	44	50	59	76	143	330	1.251	767	626	767
Eigenkapital⁴⁾	5.196	6.075	6.703	7.547	8.530	9.769	11.111	9.663	10.819	16.411
in % der Bilanzsumme	29,7	29,7	29,2	30,4	29,8	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2
in % des Anlagevermögens ⁵⁾	116,0	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁶⁾	4.933	5.710	6.768	7.534	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	10.129	11.785	13.471	15.081	17.982	20.970	28.807	32.407	35.304	40.742
in % des Anlagevermögens ⁵⁾	226,1	203,5	193,6	194,8	218,5	205,4	265,3	327,6	258,4	270,9
Bilanzsumme	17.479	20.428	22.954	24.827	28.626	35.780	42.025	46.538	51.931	62.737
Investitionen insgesamt⁷⁾	2.110	3.076	3.598	3.519	3.523	5.492	5.580	3.736	7.007	7.620
in % des Umsatzes	6,8	8,4	9,2	8,8	8,1	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0
davon: in Sachanlagen und immat. Vermögensgegenstände	2.057	3.033	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242
Inland	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459
Ausland	394	800	423	417	1.208	1.261	1.494	442	590	783
in Finanzanlagen (netto)	53	43	171	55	149	1.478	195	- 98	379	378
Abschreibungen insgesamt⁸⁾	1.447	1.688	2.273	2.574	2.828	3.275	3.361	2.560	3.086	3.218
davon: auf Sachanlagen und immat. Vermögensgegenstände	1.434	1.633	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138
Inland	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620
Ausland	162	254	290	275	483	728	664	313	366	518
auf Finanzanlagen	13	55	8	7	3	33	122	55	12	80
Cash flow	2.907	3.523	4.090	4.554	5.562	5.012	6.214	6.626	6.130	5.991
in % des Umsatzes	9,4	9,6	10,5	11,4	12,8	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8

Anmerkung: Der Konzern umfaßt neben der Daimler-Benz AG grundsätzlich alle in- und ausländischen Unternehmen, an denen der Daimler-Benz AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte zusteht.

- 1) Jahresabschlußzahlen gemäß BIRILIG; Vorjahr entsprechend angepaßt.
- 2) Zahlen gemäß neuer Konzernorganisation.
- 3) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.
- 4) Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.
- 5) Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 6) Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.
- 7) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986), ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 8) Ab 1985 neu abgegrenzt.
- 9) Dornier ab 01. 07. 1985, MTU ab 01. 04. 1985 konsolidiert.
- 10) Dividende und Bonus.
- 11) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.
- 12) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

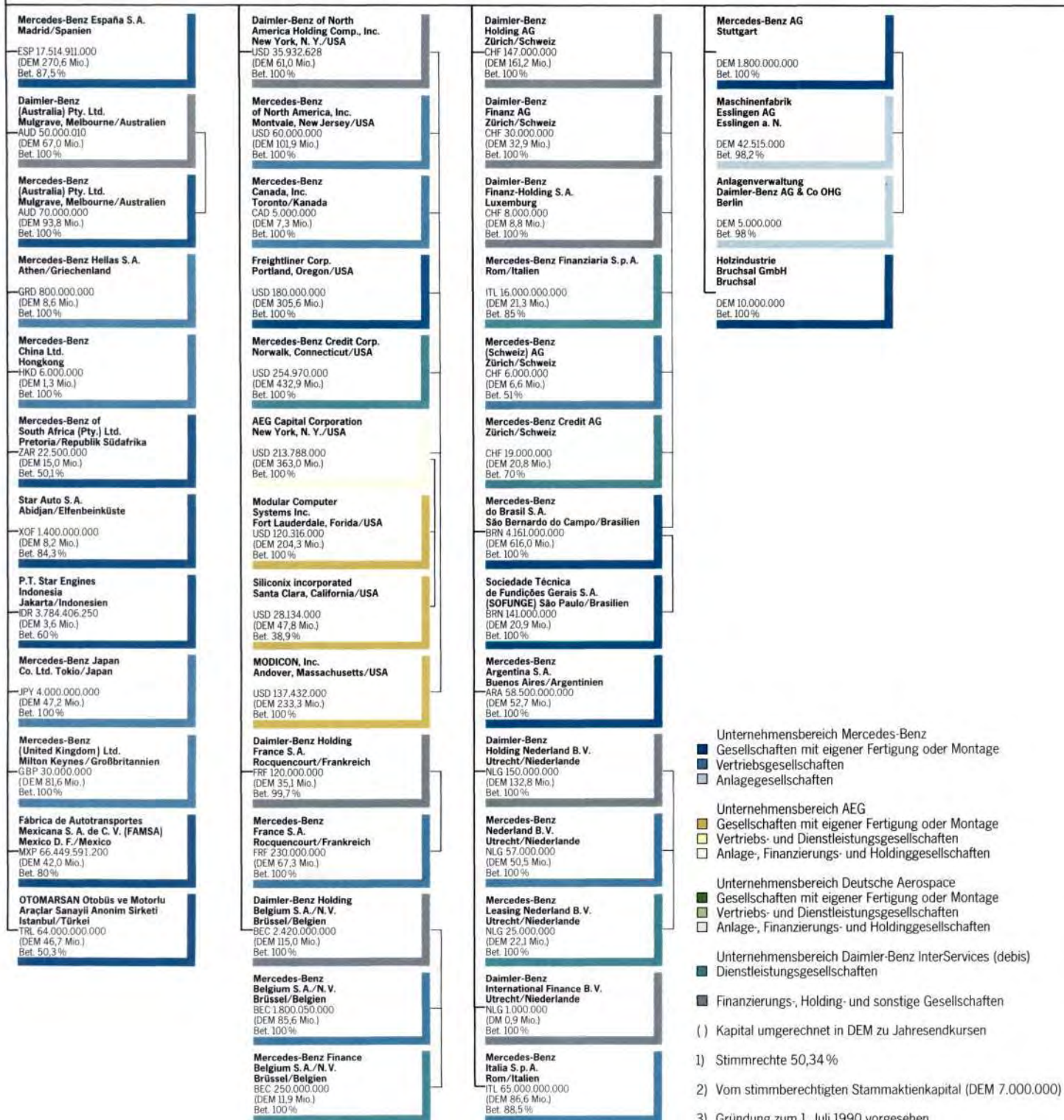
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1988	1989
– Werte in Millionen DM –										
Umsatz	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505	52.409	65.498	67.475	73.495	76.392
davon: Inland	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562
Ausland	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830
Auslandsanteil in %	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3
Mercedes-Benz	–	–	–	–	–	–	–	–	–	54.969
davon: Personenwagen	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245	28.549	31.405 ⁸⁾	31.472	31.833	31.865
Nutzfahrzeuge	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367	20.204	17.755 ⁸⁾	19.454	23.063	23.104
AEG	–	–	–	–	–	–	11.070	11.480	13.152	11.852 ²⁾
Deutsche Aerospace	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7.489 ²⁾
Dornier	–	–	–	–	–	1.223 ⁹⁾	2.112	1.589	1.889	–
MTU	–	–	–	–	–	1.971 ⁹⁾	2.770	2.832	3.087	–
Gesamtleistung	32.127	37.553	39.730	40.527	44.078	53.775	66.418	69.061	75.637	80.552
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	176.116	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459	237.005
Materialaufwand	16.556	19.497	20.047	20.299	22.707	27.245	32.467	33.701	37.646	39.552
Personalaufwand	9.816	9.993	10.712	10.941	11.598	13.657	19.367	20.670	22.371	23.199
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	53.809	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	–	–	–	–	–	–	5.880	5.297	5.197	10.096
in % der Gesamtleistung	–	–	–	–	–	–	8,9	7,7	6,9	12,5
Steuern	1.693	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287
Jahresüberschuß	1.102	826	921	988	1.104	1.682	1.767	1.782	1.702	6.809
in % der Gesamtleistung	3,4	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3	.

Daimler-Benz AG

Jahresüberschuß	570	608	687	710	711	1.252	1.404	1.403	1.382	1.120
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	297	304	350	355	356	491	507	503	504	555
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,-+1,- ¹⁰⁾	10,-	10,50+1,- ¹⁰⁾	10,50	10,50	12,-+2,50 ¹⁰⁾	12,-	12,-	12,-	12,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹¹⁾	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	7,11	7,14	8,21	8,26	8,26	11,41	11,65	11,65	11,65	12,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	4,00	4,02	4,62	4,65	4,65	6,42	6,56	6,56	6,56	6,75

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Konzerngesellschaften



Sonstige Beteiligungsgesellschaften

IndustrieHandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH Stuttgart

DEM 10.000.000
Bet. 50%

Deutsche Automobilgesellschaft mbH Hannover

DEM 5.000.000
Bet. 50%

HWT Gesellschaft für Hydrid- und Wasserstofftechnik mbH Mülheim/Ruhr

DEM 3.000.000
Bet. 50%

Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO) Enugu/Nigeria

NGN 24.000.000
(DEM 5,4 Mio.)
Bet. 40%

National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) Jeddah/Saudi Arabien

SAR 70.000.000
(DEM 31,7 Mio.)
Bet. 26%

P. T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien

IDR 5.103.000.000
(DEM 4,9 Mio.)
Bet. 33,3%

P. T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien

IDR 846.720.000
(DEM 0,8 Mio.)
Bet. 49%

Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM) Täbris/Iran

IRR 5.000.000.000
(DEM 122,2 Mio.)
Bet. 30%

Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien

INR 1.050.064.100
(DEM 105,1 Mio.)
Bet. 10,4%

Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien

INR 66.013.338
(DEM 6,6 Mio.)
Bet. 25,2%

Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft m.b.H. Salzburg/Österreich

ATS 5.000.000
(DEM 0,7 Mio.)
Bet. 50%

NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz

CHF 15.000.000
(DEM 16,4 Mio.)
Bet. 40%

Daimler-Benz InterServices (debis) AG 3) Stuttgart

DEM 152.000.000
Bet. 100%

Daimler-Benz Informationssysteme GmbH Stuttgart

DEM 150.000.000
Bet. 100%

Mercedes-EDV-Beratung GmbH Weinheim

DEM 1.000.000
Bet. 100%

Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart

DEM 160.000.000
Bet. 100%

Mercedes-Benz Leasing GmbH Stuttgart

DEM 66.000.000
Bet. 100%

Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft München

DEM 1.600.000.000
Bet. 100%

Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH Ottobrunn

DEM 858.000.000
Bet. 45,16% 1)

Deutsche Airbus GmbH Hamburg

DEM 445.000.000
Bet. 80%

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München

DEM 156.600.000
Bet. 100%

MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen

DEM 50.000.000
Bet. 86%

MTU Maintenance GmbH Langenhagen

DEM 30.000.000
Bet. 100%

AG Kühnie, Kopp & Kausch Frankenthal

DEM 14.000.000
Bet. 61,6% 2)

Dornier GmbH Friedrichshafen

DEM 150.402.800
Bet. 57,6%

Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen

DEM 50.000.000
Bet. 100%

Dornier Medizintechnik GmbH Germering

DEM 10.000.000
Bet. 100%

Telefunken Systemtechnik GmbH Ulm

DEM 250.000.000
Bet. 100%

AEG Aktiengesellschaft Berlin und Frankfurt am Main

DEM 931.171.700
Bet. 80,2%

AEG Olympia Office GmbH Wilhelmshaven

DEM 170.000.000
Bet. 99,2%

AEG Electrocom GmbH Konstanz

DEM 20.000.000
Bet. 100%

AEG Westinghouse Transport-Systeme Beteiligungsgesellschaft mbH Berlin

DEM 131.000.000
Bet. 80,9%

AEG KABEL Aktiengesellschaft Mönchengladbach

DEM 96.000.000
Bet. 98,3%

TELEFUNKEN electronic GmbH Heilbronn

DEM 93.750.000
Bet. 98%

AEG Elektrowerzeuge GmbH Winnenden

DEM 80.000.000
Bet. 99,75%

GEI-Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH Aachen

DEM 11.650.000
Bet. 78,6%

AEG Iberica de Electricidad S. A. Madrid/Spanien

ESP 3.800.100.000
(DEM 58,7 Mio.)
Bet. 100%

AEG Fábrica de Motores S. A. Terrassa (Barcelona)/Spanien

ESP 3.000.000.000
(DEM 46,4 Mio.)
Bet. 100%

AEG Austria Gesellschaft m.b.H. Wien/Österreich

ATS 300.000.000
(DEM 42,6 Mio.)
Bet. 57%

AEG ETI Elektrik Endüstrisi A. S. Gebze (Istanbul)/Türkei

TRL 30.000.000.000
(DEM 21,9 Mio.)
Bet. 51%

Die Daimler-Benz-Aktie

Kennzahlen je Aktie*)

		1989	1988
Jahresüberschuß	DM	36,50	39,10
Dividende	DM	12,—	11,65
Dividende und Steuergutschrift	DM	18,75	18,21
Cash flow	DM	128,70	140,70
Eigenkapital	DM	352,55	248,30

*) unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung von 1989.

Deutliche Kurs-Erhölung im ersten Quartal 1990

Von dem Einbruch der Aktienkurse im Oktober 1987 wurde die Daimler-Benz-Aktie wie alle Standardwerte des deutschen Kurszettels stark getroffen. Die Abwärtsbewegung des deutschen Aktienmarkts kam erst zum Jahresende 1987 zum Stillstand. Seitdem blieb die Kursentwicklung der Daimler-Benz-Aktie bis Ende 1989 hinter der des Gesamtmarkts zurück.

Im ersten Quartal 1990 jedoch zeigte die Daimler-Benz-Aktie mit einem Kursanstieg von 17 % gegenüber dem Durchschnitt der deutschen Aktien (+ 12 %) relative Stärke. Der Börsenkurswert von 44 Mrd. DM Ende März 1990 war der höchste eines deutschen Unternehmens.

Börsenkurse der Daimler-Benz-Aktie

		1989	1988
Höchst	DM	827,95	746,37
Tiefst	DM	624,—	513,76
Jahresschluß	DM	808,—	718,70

Anstieg der Ausschüttungssumme

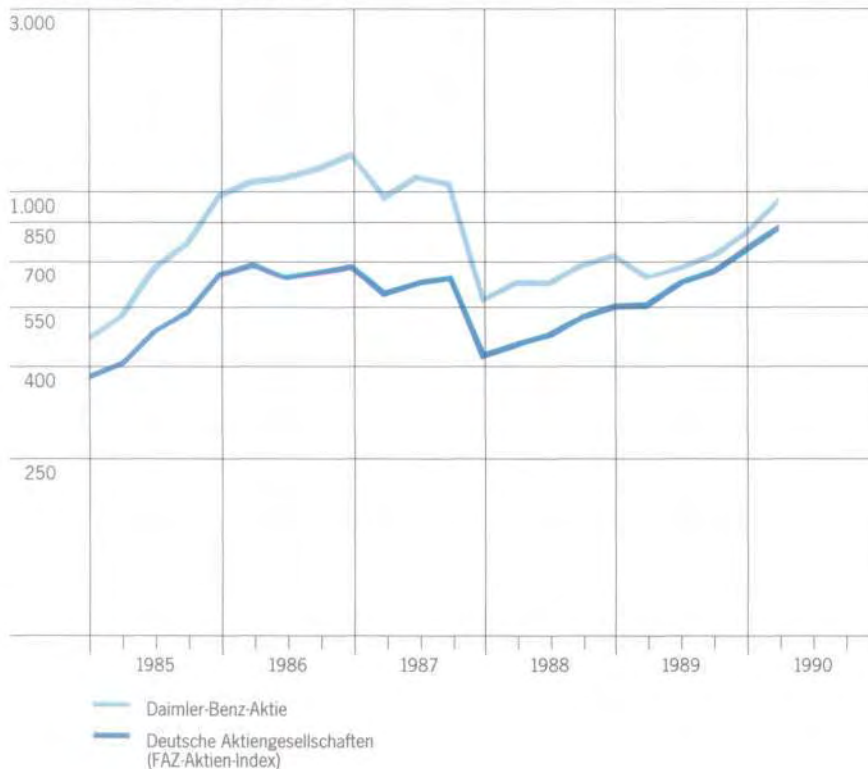
Der Hauptversammlung am 4. Juli 1990 wird für das Geschäftsjahr 1989 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende von 12 — DM je 50-DM-Aktie vorgeschlagen. Dabei ist das durch die Kapitalerhöhung vom November 1989 im Verhältnis 10:1 zum Ausgabe-kurs von 460 DM auf 2.330 Mio. DM angewachsene Aktienkapital zu bedienen. Da die erst im Herbst begebenen jungen Aktien für das ganze Jahr 1989 dividendenberechtigt sind, nimmt die Ausschüttungssumme von 504 auf 555 Mio. DM zu. Unter Anwendung finanzanalytischer Grundsätze ermäßigt sich aufgrund der Kapitalerhöhung die Vorjahresdividende je Aktie rein rechnerisch auf 11,65 DM. Insofern ergibt sich bei unveränderter Bardividende aus dem gestiegenen Gezeichneten Kapital ein höherer Ertrag je Aktie; für im Inland steuerpflichtige Aktionäre wächst die Bruttodividende von 18,21 auf 18,75 DM.

Daimler-Benz-Aktionäre sind gut gefahren

In der Vergangenheit hat sich ein Engagement in Daimler-Benz-Aktien für den längerfristig handelnden Anleger stets gelohnt. Dies schließt nicht aus, daß abhängig vom Zeitpunkt des Erwerbs auch Kursrückschläge eintreten können: Eine Aktie kann ihren Charakter als Risikopapier nicht verleugnen, bietet jedoch andererseits Renditechancen, die mit Rentenwerten nicht zu erzielen sind. So hat sich beispielsweise eine vor 15 Jahren getätigte Anlage in Daimler-Benz-Aktien mit jährlich 15,6 % verzinst. Bei dieser Rechnung haben wir unterstellt, daß die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) sowie die Bezugsrechte regelmäßig wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt worden sind.

Entwicklung des Börsenkurses

unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen



**Investment in Daimler-Benz-Aktien
Anlagebetrag 10.000 DM**

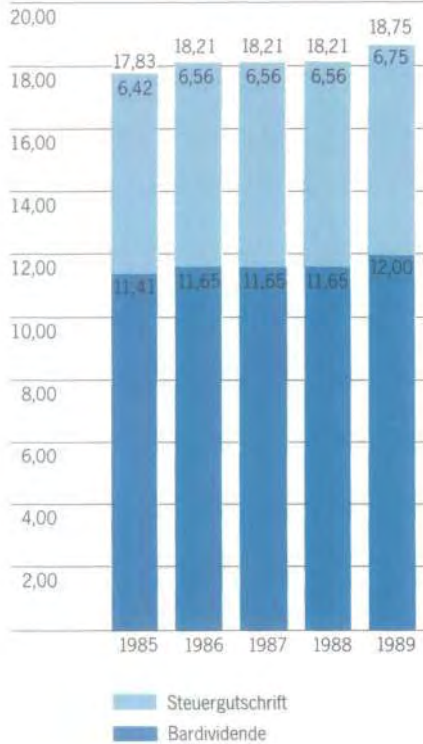
Anlagebeginn	2.1.1975	2.1.1980	2.1.1985
Anlagedauer	15 1/4 J.	10 1/4 J.	5 1/4 J.
Depotwert in DM am 30.3.1990	91.270	74.730	21.510
Wertzuwachs in % seit Anlagebeginn	813	647	115
Durchschnittliche Verzinsung p.a. in %	15,6	21,7	15,7

**Ein Drittel des Kapitals
breit gestreut**

Am Grundkapital der Daimler-Benz AG ist die Deutsche Bank mit 28 % und die Mercedes-Automobil-Holding AG (MAH) mit 25,23 % beteiligt. Die MAH wurde im Jahre 1975 mit dem Ziel gegründet, Aktienkäufen vorzubeugen, welche die

Dividende pro 50-DM-Aktie

unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen
in DM



unternehmerische Unabhängigkeit der Daimler-Benz AG beeinträchtigen könnten. Am Grundkapital der MAH sind die STERN Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH und die STELLA Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH mit je 25 % beteiligt. Die anderen 50 % der Aktien sind breit gestreut und gehören etwa 50.000 Aktionären.

Die Zahl der von der Mercedes-Automobil-Holding an ihre Aktionäre ausgegebenen Aktien entspricht der Zahl der von ihr erworbenen Daimler-Benz-Aktien. Damit sind die Aktionäre der Mercedes-Automobil-Holding am Ertrag und am Vermögen der Daimler-Benz AG mittelbar in gleicher Weise wie die Aktionäre der Daimler-Benz AG beteiligt.

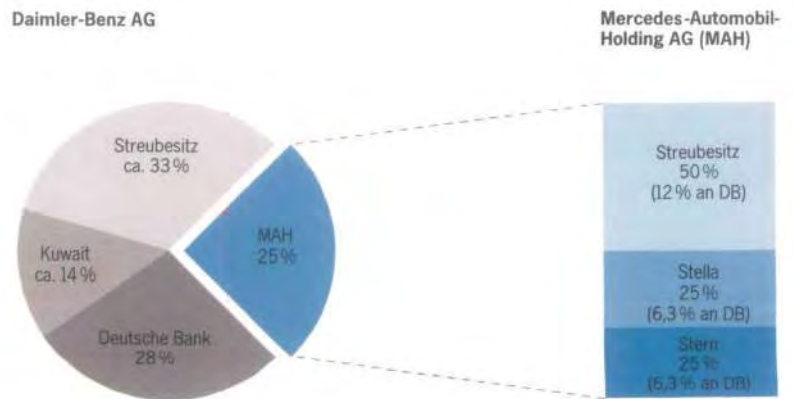
Dritter Großaktionär unseres Unternehmens ist der Staat Kuwait, der Mitte der Siebziger Jahre eine größere Beteiligung am Grundkapital von Daimler-Benz übernahm. Der Kapitalanteil von Kuwait wird augenblicklich auf etwa 14 % geschätzt. Die verbleibenden 33 % unseres Aktienkapitals befinden sich in Streubesitz und werden von etwa 300.000 nationalen und internationalen Anlegern gehalten. Rechnet man die MAH mit ein, dann sind direkt und indirekt rd. 45 % unseres Kapitals breit gestreut.

**Aktieneinführung
an wichtigen Börsenplätzen**

Die Daimler-Benz-Aktie ist bisher an allen deutschen Wertpapierbörsen und den Schweizer Börsen in Basel, Genf und Zürich vertreten. Noch im Laufe des Jahres 1990 soll das Papier an den Börsen in London und Tokio eingeführt werden. Durch die Umstrukturierung von einem Automobilunternehmen zu einem Technologiekonzern ist das Interesse internationaler Anlegerkreise an der Daimler-Benz-Aktie weiter gestiegen. Daher haben wir auch unsere Investor Relations erheblich ausgeweitet; unser Ziel ist es, die weltweiten wirtschaftlichen Aktivitäten der Daimler-Benz AG durch eine gezielte und systematische Information der Finanzmärkte zu unterstützen.

Ein von Anlegern und Finanzanalysten gern in Anspruch genommenes Informationsinstrument sind regelmäßige Unternehmenspräsentationen im In- und Ausland. In den vergangenen Jahren fanden Veranstaltungen im Inland sowie in London, Edinburgh, New York, Tokio und Hong Kong statt. Im laufenden Jahr werden wir unser Unternehmen wieder in wichtigen Finanzzentren der Welt vorstellen.

Aktionärsstruktur



Hauptversammlung:

4. Juli 1990
10.00 Uhr
Hanns-Martin-Schleyer-Halle
Stuttgart

Daimler-Benz AG
BPA
Postfach 80 02 30
D-7000 Stuttgart 80
Telefon 07 11-1 79 22 87
Telefax 07 11-1 79 41 16