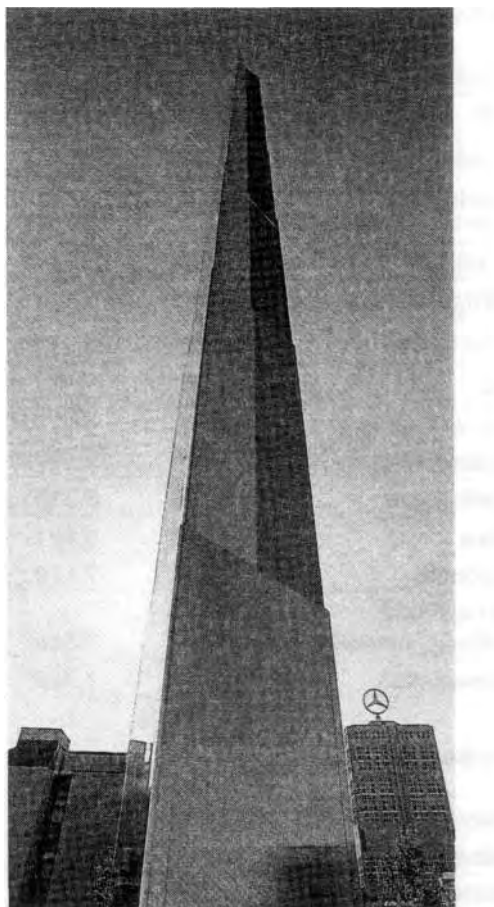


# DAIMLERBENZ



Das Geschäftsjahr  
1990

	1990	1989	90:89 in %
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>			
<b>Umsatz</b> (in Millionen DM)	<b>85.500</b>	<b>81.298<sup>1)</sup></b>	<b>+ 5</b>
EG-Markt	55.550	51.037	+ 9
BR Deutschland	36.674	33.075	+ 11
EG-Markt (ohne BR Deutschland)	18.876	17.962	+ 5
Übrige Märkte	29.950	30.261	- 1
<b>Beschäftigte</b> (am Jahresende)	<b>376.785</b>	<b>368.226</b>	<b>+ 2</b>
BR Deutschland	303.404	298.199	+ 2
Ausland	73.381	70.027	+ 5
- Werte in Millionen DM -			
<b>Personalaufwand</b>	<b>26.890</b>	<b>23.199</b>	<b>+ 16</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>3.780</b>	<b>3.218</b>	<b>+ 17</b>
<b>Cash flow</b>	<b>6.711</b>	<b>5.991</b>	<b>+ 12</b>
<b>Investitionen</b>	<b>6.857</b>	<b>7.620</b>	<b>- 10</b>
<b>Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>8.193</b>	<b>7.546<sup>1)</sup></b>	<b>+ 9</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.795</b>	<b>1.700<sup>2)</sup></b>	<b>+ 6</b>

## Daimler-Benz AG

<b>Gezeichnetes Kapital</b>	<b>2.330</b>	<b>2.330</b>
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>
<b>Ausschüttungssumme</b>	<b>557</b>	<b>555</b>
<b>Dividende je 50-DM-Aktie</b> (in DM)	<b>12,-</b>	<b>12,-</b>

i) Aus Vergleichsgründen einschließlich MBB.

2) Im Vorjahr vergleichbar gerechnetes Ergebnis.

2 Mitglieder des Aufsichtsrats und  
des Vorstands

4 Direktoren und  
Konzernrepräsentanzen

5 An die Aktionäre und Freunde  
unseres Unternehmens

## **Bericht des Vorstands**

9 Lagebericht

Aus den Bereichen des Konzerns

20 Unternehmensbereich Mercedes-Benz

20 Geschäftsbereich Personenwagen

26 Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

34 Unternehmensbereich AEG

41 Unternehmensbereich Deutsche Aerospace

50 Unternehmensbereich debis

54 Forschung und Technik

60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

66 Finanzen

**73 Jahresabschlüsse**

**98 Vorschlag für die Gewinnverwendung**

**100 Bericht des Aufsichtsrats**

**102 Daimler-Benz in Zahlen**

**104 Wichtige Beteiligungsgesellschaften**

**106 Die Daimler-Benz-Aktie**

2

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

HILMAR KOPPER  
Frankfurt am Main  
Mitglied des Vorstands  
der Deutsche Bank AG

Vorsitzender  
(ab 7. 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)

PROF. DR. RER. NAT. GERD BINNIG  
München  
Leiter der IBM-Physikgruppe  
(ab 4. Juli 1990)

DIPL-ING. RICHARD BOLLMANN\*)  
Mannheim  
Hauptabteilungsleiter  
(ab 2. September 1990)

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

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

HELMUT FUNK\*)  
Stuttgart  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Gesamtbereich Untertürkheim  
der Mercedes-Benz AG

ERICH KLEMM\*)  
Calw  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Sindelfingen  
der Mercedes-Benz AG

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

HUGO LOTZE\*)  
Reinhardshagen  
Vorsitzender des Betriebsrats  
im Werk Kassel  
der Mercedes-Benz AG

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

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

SIEGFRIED SAUTER\*)  
Frankfurt am Main  
Stellvertretender Vorsitzender  
des Konzernbetriebsrats  
der Daimler-Benz AG  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der AEG Aktiengesellschaft  
(ab 11. Oktober 1990)

DR. IUR. ROLAND SCHELLING  
Stuttgart  
Rechtsanwalt und Notar

PETER SCHÖNFELDER\*)  
Augsburg  
Mitglied des Betriebsrats  
der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH  
(ab 11. Oktober 1990)

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 Aktiengesellschaft Holding

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

HERMANN-JOSEF STRENGER  
Leverkusen  
Vorsitzender des Vorstands  
der Bayer AG

BERNHARD WURL\*)  
Mainz  
Abteilungsleiter im Vorstand  
der IG Metall

## Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

HERBERT LUCY\*)  
Mannheim  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der Daimler-Benz AG

Stellvertretender Vorsitzender  
(am 7. März 1990)

WILLI BÖHM\*)  
Kandel  
Mitglied des Betriebsrats im  
Werk Wörth der Mercedes-Benz AG  
(am 1. Oktober 1990)  
RICHARD HELKEN\*)  
Bremen  
Vorsitzender des Betriebsrats im  
Werk Bremen der Mercedes-Benz AG  
(am 1. Oktober 1990) "

PROF. DR. JUR. GERHARD TREMER  
Gräfelfing bei München  
Mitglied des Vorstands  
der Bayerischen Landesbank Girozentrale  
(am 4. Juli 1990)

DIPL-ING.  
MARIA-CHRISTINE FÜRSTIN VON URACH\*)  
Stuttgart  
Fachbereichsleiterin  
(am 2. September 1990 verstorben)

) Von den Arbeitnehmern gewählt.

EDZARD REUTER  
Stuttgart

Vorsitzender

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

Stellvertretender Vorsitzender

DR. JUR. MANFRED GENTZ  
Stuttgart  
Unternehmensbereich  
Daimler-Benz InterServices (debis)

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

JÜRGEN E. SCHREMPF  
München  
Unternehmensbereich  
Deutsche Aerospace

HELMUT WERNER  
Stuttgart  
Unternehmensbereich Mercedes-Benz

DR. JUR. HANS-WOLFGANG HIRSCHBRUNN  
(stellvertretend)  
Stuttgart  
Personal  
(ab 1. Juli 1990)

ERNST GEORG STÖCKL  
(stellvertretend)  
Frankfurt am Main  
Unternehmensbereich AEG  
(ab 1. Januar 1991)

PROF. DR.-ING. HARTMUT WEULE  
(stellvertretend)  
Stuttgart  
Forschung und Technik  
(ab 1. September 1990)

Aus dem Vorstand ausgeschieden:

HEINZ DÜRR  
Frankfurt am Main  
Unternehmensbereich AEG  
(am 31. Dezember 1990)

DR.-ING. RUDOLF HÖRNIG  
Stuttgart  
Forschung und Technik  
(am 30. April 1990)

---

## Direktoren

4

DR. JUR. BOY-JÜRGEN ANDRESEN  
Personal- und Sozialpolitik

HANSJÖRG BAUMGART  
Daimler-Benz Kunstbesitz

MARTIN BERGER  
Bilanzen und Publizität

DR. RER. POL. ROLF A. HANSSEN  
Konzernplanung und -Controlling

MATTHIAS KLEINERT\*)  
Öffentlichkeitsarbeit und  
Wirtschaftspolitik

DR. MICHAEL KRÄMER (kommissarisch)  
Forschung Fahrzeuge und  
Verkehrssysteme

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

WERNER POLLMANN (kommissarisch)  
Technik

JÖRG SEIZER  
Beteiligungen

KONRAD STRAUB  
Konzernrevision

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

DR. JUR. SOLMS WITTIG\*)  
Recht

GERD WORIESCHECK  
Personalentwicklung  
Obere Führungskräfte

i Mit Generalvollmacht.

## Konzernrepräsentanzen

### BERLIN

PETER-HANS KEILBACH  
Hohenzollerndamm 150  
D-1000 Berlin 33

### BONN

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

### BRÜSSEL

DR. JUR. HANNS R. GLATZ  
133, Rue Froissart - Bte 29  
B-1040 Brüssel

### HONG KONG

KLAUS BEHRENDT  
6th Floor, Ruttonjee House  
11 Duddell Street, Central  
Hong Kong

### TOKYO

MICHAEL N. BASSERMANN  
P.O. Box 510, Ark Mori Bldg.  
Minato-Ku, Tokyo 107, Japan

### WASHINGTON D. C.

RICHARD H. IMUS  
Suite 800, 1350 I Street, N.W.  
Washington D. C. 20005, U.S.A.



*Sehr geehrte  
Damen und Herren!*

Mit dem Geschäftsjahr 1990 können wir zufrieden sein. Gewiß gab es, nicht zuletzt in Teilbereichen der AEG, spezifische und in dieser Form nicht vorhergesehene Probleme. Aber insgesamt sind wir erfreulich vorangekommen: Nach der Überwindung der zeitweisen Qualitätsprobleme haben unsere Pkw im harten Wettbewerb wieder deutlich Boden gutgemacht und ihre unveränderte Spitzenstellung gefestigt; unsere Nutzfahrzeuge konnten ihre weltweit führende Position noch einmal verbessern; die Deutsche Aerospace ist auf dem besten Wege zu einer einheitlichen Ausrichtung ihrer Geschäftsfelder und wird damit zu einem international immer mehr gesuchten Kooperationspartner; die Daimler-Benz InterServices kann stolz auf ihre ersten Schritte am Dienstleistungsmarkt sein. Mehr noch als alles das fällt ins Gewicht, daß wir zuversichtlich sein können, mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr den Höhepunkt der Belastungen und Vorleistungen überschritten zu haben, die wir uns auf dem Wege zur Neustrukturierung Ihres Unternehmens zu einem integrierten Technologiekonzern bewußt aufgeladen haben.

Trotzdem dürfen wir nicht übersehen, daß in allgemeinwirtschaftlicher Hinsicht seit dem vergangenen Herbst auf breiter Front und mit erheblicher Dynamik vieles geschehen ist, dem auch wir uns nicht entziehen konnten. Weil wir unserer traditionell auf Vorsorge und Vorsicht ausgerichteten Strategie treu bleiben wollen, schlagen wir deswegen vor, bei der Dividende des Vorjahres, also 12,- DM pro 50-DM-Aktie, zu bleiben.

Was führt uns zu dieser Schlußfolgerung?

Vor allem anderen stehen die Wechselkurse. Bei gegenüber 1989 unveränderten Währungsrelationen der D-Mark zu US-Dollar und Yen hätten wir immerhin 2 Mrd. DM mehr Umsatzerlöse verbuchen können. Selbst wenn Maßnahmen zur Kurssicherung eine gewisse zeitliche Abfederung bewirken mögen, muß sich eine solche Verschiebung natürlich letzten Endes auch im Ergebnis niederschlagen.

Das führt dazu, daß eine nachhaltig unter der Kaufkraft liegende Währungsparität zu wichtigen Exporträumen der deutschen Industrie erhebliche strukturwirksame Anstrengungen erfordert, um Nachteile von einer solchen Dimension ausgleichen zu können. Auf die Dauer müssen sie zwangsläufig darauf hinauslaufen, daß Wertschöpfungsanteile ins Ausland verlagert werden, die für die Leistungskraft der ganzen deutschen Wirtschaft grundlegend wichtig sind. Es wäre leichtfertig, dies nicht sehr ernst zu nehmen, zumal es genug Branchen und Produkte gibt, die nicht einfach auf das „Made in Europe“ des einheitlichen Europäischen Binnenmarktes umsteigen können.

Deshalb ist es schwer verständlich, welche Umstände oder Interessen die deutsche Währungspolitik zwingen könnten, eine Position einzunehmen, die auf die Dauer zur Erosion der industriellen Fundamente in Deutschland führen müßte. Mit anderen Worten: Die politisch Verantwortlichen müssen zur Kenntnis nehmen, daß die währungspolitische Schmerzgrenze bei Kursrelationen, wie sie sich bis in das Jahr 1991 hinein entwickelt hatten, bei weitem überschritten ist.

6

Die exportorientierten Branchen haben als kurzfristiges Gegenmittel nur die Möglichkeit, drastische Maßnahmen zur Kostenreduzierung im eigenen Unternehmen zu ergreifen. Das Haus Daimler-Benz betreibt denn auch seine bereits seit längerer Zeit laufende Durchforstung der Kosten mit zusätzlichem Nachdruck und noch ehrgeizigeren Zielsetzungen. Wir versprechen uns davon für die nächsten vier bis fünf Jahre eine nachhaltige konzernweite Senkung des Kostenvolumens in einer Größenordnung von 4 Mrd. DM.

Maßnahmen in der deutschen Wirtschaft von vergleichbarem Umfang müssen allerdings, genauso wie Verlagerungen von Zulieferumfängen oder eigenen Fertigungen ins Ausland, außer strukturellen Effekten auch konjunkturelle Folgen in der Bundesrepublik bewirken. Vor solchem Hintergrund kann es nicht verwundern, daß auch wir bei Daimler-Benz inzwischen mit eher verhaltenen Erwartungen in die Zukunft schauen und die Verfügbarkeit unserer Ressourcen kritisch überprüfen. Hinzu kommt, daß es selbst bei einer fortgesetzt erfreulichen Inlandskonjunktur Mühe genug bereiten wird, den wirtschaftlichen Aufbau in den neuen Bundesländern ohne zwischenzeitliche Überanstrengung voranzutreiben.

Doch es gibt noch weitere Belastungen. Die Entwicklungen in der Sowjetunion und ihren ehemaligen europäischen Satellitenstaaten bergen Risiken, die mittlerweile deutlich sichtbar über rein wirtschaftliche Faktoren hinausreichen. Die weiteren Auswirkungen des Golfkriegs sind schwer überschaubar, und seine besonderen Folgen für uns Deutsche bei wichtigen Handelspartnern stimmen bedenklich.

Überdies fällt ins Gewicht, daß in der deutschen Öffentlichkeit über verteidigungstechnische Exporte unter ebenso tatkräftiger wie überwiegend führungsloser Assistenz der Politik eine Diskussion geführt wird, die ehrenhaften Bekennermut vielfach mit dem Irrtum verwechselt, eine Welt ohne Sicherheit durch Verteidigung und ohne Sicherheit durch Gleichgewicht stehe als Selbstläufer ganz vorn auf der Tagesordnung.

Zu diesem Kapitel zählt auch die grundsätzlich richtige und begrüßenswerte Verschärfung der Exportbestimmungen für Verteidigungstechnik einschließlich der erhöhten Strafanforderungen. Dabei hat zum Teil Pate gestanden, was wir ohnehin schon als konzerninterne Richtlinie für unsere eigene Exportpraxis zugrunde gelegt hatten. Entgegen vielen Behauptungen, die in der Öffentlichkeit zum Teil wider besseres Wissen erhoben wurden, haben die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns denn auch in keinem Fall gegen Geist und Buchstaben bestehender Gesetze verstoßen.

Allerdings heißt das nicht, daß die neuen Bestimmungen ausnahmslos unproblematisch wären. In der erweiterten Gesetzesfassung fallen Exportgüter unter den Kontrollanspruch, die etwa in der Elektrotechnik und Elektronik fast alle Produkte dieser Branche erfassen und die für vielfältigste Zwecke benötigt werden. Wenn die Definition von militärisch nutzbaren Zivilgütern aber von der Glühlampe bis zum Lastkraftwagen reicht, muß man sehen, daß das vorhandene Instrumentarium zur Kontrolle von Exportgütern nicht nur zu einem bürokratischen Schikaniermittel wird, sondern an seiner Überlastung letztlich scheitern muß.

Alles in allem hat sich also die weltweite Wirtschaftslandschaft in kurzer Zeit drastisch verändert. Im Inland dürfte das Jahr 1991 auf der einen Seite noch positive Wachstumsraten bringen, aber auf der anderen Seite auch erhebliche zusätzliche Ertragsbelastungen, die sich nicht zuletzt aus den neuen steuerpolitischen Beschlüssen der Bundesregierung, so unausweichlich sie auch sein mögen, ergeben.

Um unter solchen allgemeinen Rahmenbedingungen nicht auch noch in eine möglicherweise anhaltende Wechselkursfalle zu geraten, werden wir über die eingeleiteten Einsparungen hinaus den Zuschnitt unserer Kostenstruktur von Grund auf überprüfen. Ich kann heute nicht voraussagen, zu welchen Ergebnissen wir dabei kommen werden, aber welche strategischen Fragen auf der Tagesordnung stehen, ist klar. Dogmen über Produktionsstandorte oder Zulieferpräferenzen, Tabus über freiwillige Sozialleistungen, Refinanzierungswährungen oder Unternehmenszuschnitte in unserem Konzern darf es nicht geben. Wir folgen dabei der grundlegenden Erfahrung, daß nur der mit seiner Strategie Erfolg haben kann, der bei aller notwendigen Rücksicht auf bewährte Traditionen seine Hausaufgaben rechtzeitig und entschlossen anpackt.

Weil wir uns das zutrauen, werden wir auch imstande bleiben, die weiterhin erforderlichen Vorleistungen auf dem Wege zum integrierten Technologiekonzern erbringen zu können. Daß dies auf die Dauer nur auf der Grundlage von Unternehmensbereichen geschehen kann, die aus sich heraus ertragsstark und wachstumsfähig sind, versteht sich von selbst. Daran arbeiten wir mit Hochdruck, und das wird in diesem Jahr noch deutlicher werden, nachdem wir im Jahr 1990 mit dem Aufbau der debis einen eindrucksvollen Start zustande bringen konnten.



Indes: Ein Technologiekonzern ist immer auch eine Mischung aus bewußt in Kauf genommenen Verlusten, also aus Vorleistungen für neue Geschäftsfelder, aus Ertragsquellen für Innovationen, also aus Cash Cows, und aus geplanten Desinvestitionserlösen, also aus auslaufenden Geschäften. Letzteres setzt voraus, daß in Ihrem Unternehmen ständig analysiert wird, wo Abgaben geboten sind, bevor es die Spatzen von den Dächern pfeifen. Umgekehrt heißt das aus der Sicht des Käufers, daß er aus dem betreffenden Geschäft etwas besseres machen kann als der Abgebende. Nur dann läßt sich ein ordentlicher Verkaufspreis erzielen - und die Arbeitsplätze sind in dem neuen Unternehmensverbund sicherer als vorher.

Wir können auch diese Arbeit mit weiter verbesserter Präzision fortführen, weil wir mit unserem internen Planungssystem imstande sind, ein wohl kalkuliertes Ressourcenmanagement zu betreiben. Managementkapazität und Nachwuchsförderung, Kapital und Liquidität, Forschungsvorhaben und Vorleistungen im Rahmen von Projekten - all dies können wir nach dem unmittelbar bevorstehenden Abschluß der zum Teil sehr aufwendigen methodischen und inhaltlichen Vorarbeiten nun nach konzernstrategischen Gesichtspunkten steuern.

Strategieprojekte solcher Art haben wir auf vielen Feldern der Konzernfähigkeit vorangetrieben, ohne darüber nach außen Verlautbarungen zu produzieren. Es reicht ja auch, wenn die Wettbewerber die daraus abzuleitenden Produkte kennenlernen. Jedenfalls bestätigen uns diese Arbeiten mit jedem Tag mehr, daß die wirtschaftliche Welt in Bewegung ist. Wer morgen mit dem Produktkonzept von heute außerhalb von irgendwelchen Nischen erfolgreich sein wollte, würde bitter enttäuscht werden.

Um was es geht, ist etwa an einer Studie für ein Gesamtverkehrssystem zu erkennen, das wir dem vereinigten Berlin vorgelegt haben. Wir haben damit unsere Fähigkeit demonstriert, komplexe Systeme im Zusammenhang zu entwickeln und aus dem Verständnis des Ganzen die richtigen Soll-Beschreibungen für die einzelnen Produkte abzuleiten. Dafür sind Voraussetzungen notwendig, die es in dieser Kombination nur bei Daimler-Benz gibt: Beherrschung aller Fahrzeugtechniken auf der Straße, der Schiene und in der Luft ebenso wie der Informationstechnik und des Systemwissens. Die Unternehmen bleiben freilich auch insoweit auf politisch richtige Bedingungen für ihr Tun angewiesen. Weil manche Projekte, etwa Flugzeugtriebwerke der nächsten Generation, Raumfahrtssysteme oder Verkehrsleittechniken, aber auch Produkte wie Kraftfahrzeuge oder Hubschrauber, wirtschaftlich wettbewerbsfähig nur noch in weltweit umspannender Arbeitsteilung bewältigt werden können, brauchen wir offene Grenzen.

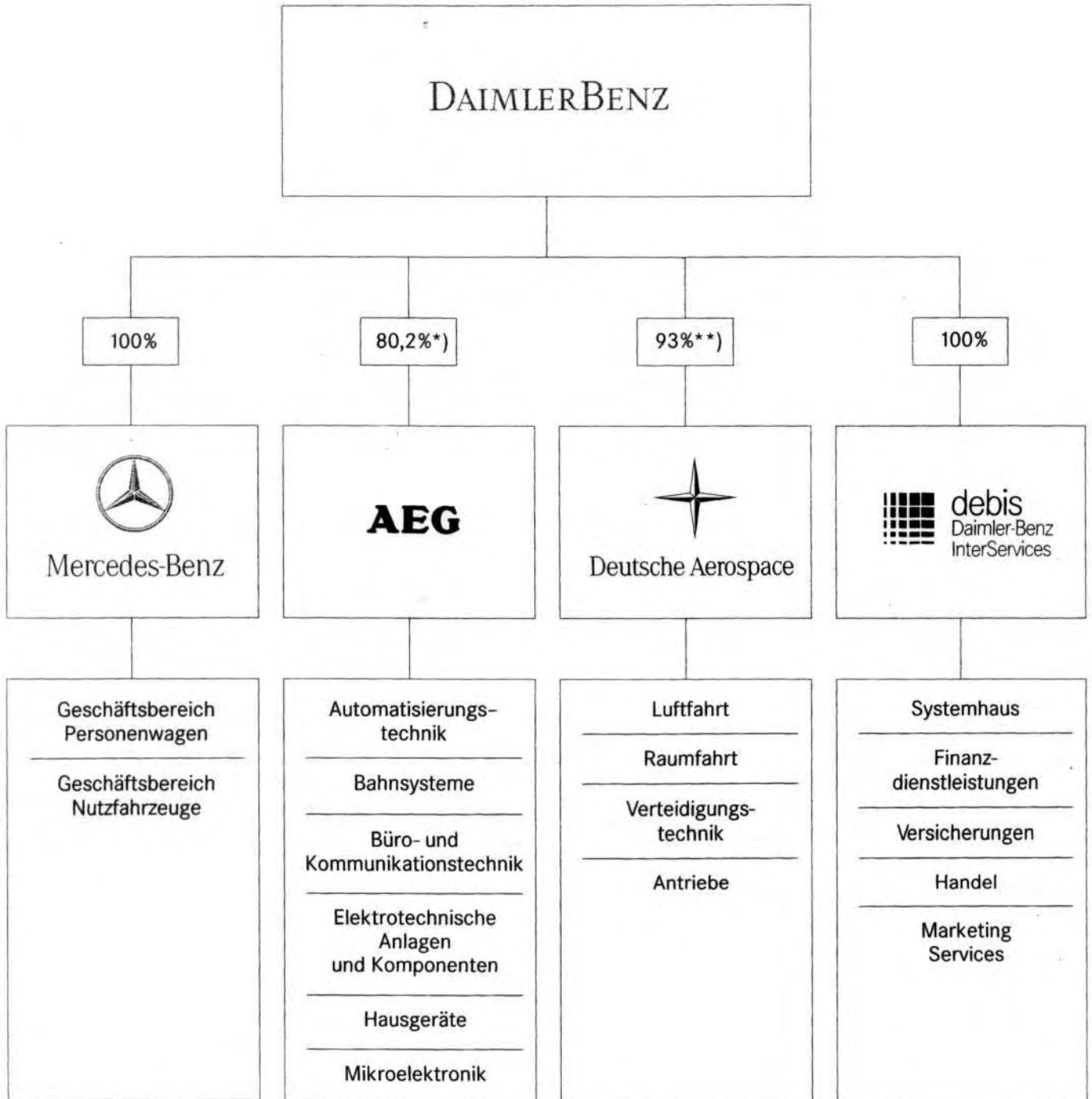
Das ist auch am Beispiel einer neueren Form der internationalen Kooperation von Unternehmen zu sehen, wenn sie sich zu geschäftlichen Allianzen zusammenschließen. Entgegen manchen darüber in der Öffentlichkeit noch bestehenden Unklarheiten handelt es sich weder um ein neues Etikett für wettbewerbspolitisch bedenkliche Bestrebungen noch um Nibelungenbündnisse. Vielmehr ist das gemeinsame Interesse regelmäßig dadurch begründet, daß keiner der beiden Partner imstande ist, den wirtschaftlichen oder technischen Zweck der Zusammenarbeit aus eigener Kraft zu realisieren. Es geht also nicht darum, unkontrollierte Marktmacht aufzubauen, sondern darum, sich durch Zusammenarbeit vergleichbare komparative Vorteile wie ebenfalls kooperierende Wettbewerber zu sichern.

Daimler-Benz handelt nur konsequent, wenn wir im Rahmen unserer Geschäftspolitik dieses Instrument gleichfalls nutzen. Mittlerweile haben wir eine Reihe von Allianzpartnern auf verschiedenen Gebieten, mit anderen - etwa mit Mitsubishi - setzen wir aussichtsreiche Gespräche fort. Besondere Bedeutung messen wir unverändert der inzwischen verbindlich vereinbarten Zusammenarbeit zwischen Deutsche Aerospace/MTU und United Technologies/Pratt & Whitney auf dem Gebiet der Luftfahrttriebwerke bei, die darüber hinaus weitere interessante Möglichkeiten mit diesem wichtigen US-amerikanischen Technologiepartner eröffnen könnte.

Im übrigen, und das scheint mir wahrlich nicht das unwichtigste, kann eine solche partnerschaftliche Vernetzung im Rahmen von geschäftlichen Allianzen dazu beitragen, nicht nur Probleme im wirtschaftlichen und technischen Bereich unseres Lebens zu lösen. Es entstehen Beziehungen, die weit über die beteiligten Unternehmen hinaus auch das Zusammenwachsen der Welt zu einer gutnachbarlichen Interessengemeinschaft fördern.

All unsere Bemühungen wären freilich nichts ohne die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit ihrem Können, ihrem Engagement und ihrer Begeisterung für die Zukunft des Hauses Daimler-Benz arbeiten. Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, können darauf genauso vertrauen, wie wir selbst auf diese unverzichtbare Voraussetzung für den Erfolg unseres Weges stolz sind.





\*) Freie Aktionäre 19,8%.  
 \*\*) Freie und Hansestadt Hamburg 7%.

## Lagebericht

### Weltweite Abschwächung des Wirtschaftswachstums

Die konjunkturellen Auftriebskräfte in den westlichen Industrieländern haben sich im Verlauf des Jahres 1990 spürbar abgeschwächt. Diese Entwicklung, die bereits vor der Golfkrise einsetzte, ist durch den zeitweiligen Anstieg der Ölpreise noch beschleunigt worden. Nordamerika, Großbritannien und die skandinavischen Länder befanden sich bei rückläufiger Nachfrage, sinkender Auslastung der Produktionskapazitäten und steigender Inflation in einer wirtschaftlichen Rezession. Gleichzeitig wurde die preisliche Wettbewerbsfähigkeit europäischer Produkte durch die Schwäche von US-Dollar und Yen erheblich beeinträchtigt, so daß sich das Handelsbilanzdefizit der EG gegenüber den USA und Japan weiter vergrößert hat.

Die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland konnte sich vom allgemeinen Trend der Weltwirtschaft abkoppeln. Sie durchlief eine regelrechte Sonderkonjunktur. Insbesondere aufgrund des enormen Nachholbedarfs in den neuen Bundesländern waren die industriellen Kapazitäten in den alten Bundesländern nahezu voll ausgelastet. Das Bruttosozialprodukt erreichte mit 4,6 % einen Zuwachs wie seit über einem Jahrzehnt nicht mehr. Allerdings war der Export wegen der rückläufigen Nachfrage auf wichtigen Auslandsmärkten sowie der Aufwertung der D-Mark erheblich belastet. Erstmals seit 1983 ging der Überschuß in der Handelsbilanz zurück, und zwar kräftig von 135 auf 92 Mrd. DM.

Die insgesamt günstige Verfassung in den alten Bundesländern darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß in den neuen Bundesländern noch kein grundlegender Trendumschwung in der schwierigen wirtschaftlichen Lage zu erkennen ist.

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

### Daimler-Benz: Umsatz weltweit über 85 Mrd. DM

Daimler-Benz konnte im Geschäftsjahr 1990 seine Aufwärtsentwicklung fortsetzen. Der Konzernumsatz erhöhte sich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert (einschließlich MBB) um 5,2 % auf 85,5 Mrd. DM. Der Anstieg im Inland auf 36,7 Mrd. DM lag mit 11 % weit über dem Durchschnitt; in den Partnerländern der Europäischen Gemeinschaft setzten wir 18,9 Mrd. DM (+ 5,1 %) um. Für den gesamten EG-Markt ergibt sich damit ein Zuwachs von 8,8 % auf 55,6 Mrd. DM. Außerhalb der EG blieb das Geschäftsvolumen mit 30,0 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres; hier machten sich vor allem die Verteuerung der D-Mark sowie die rückläufige Konjunktur auf wichtigen Märkten in Übersee bemerkbar.

Mehr als zwei Drittel des Konzernumsatzes wurden vom Unternehmensbereich Mercedes-Benz erwirtschaftet. Auf AEG und die Deutsche Aerospace entfielen jeweils etwa 15 %; die neu gegründete Daimler-Benz InterServices steuerte 3,2 % zum Konzernumsatz bei.

### Mercedes-Benz Pkw: Kräftiger Anstieg der Produktion

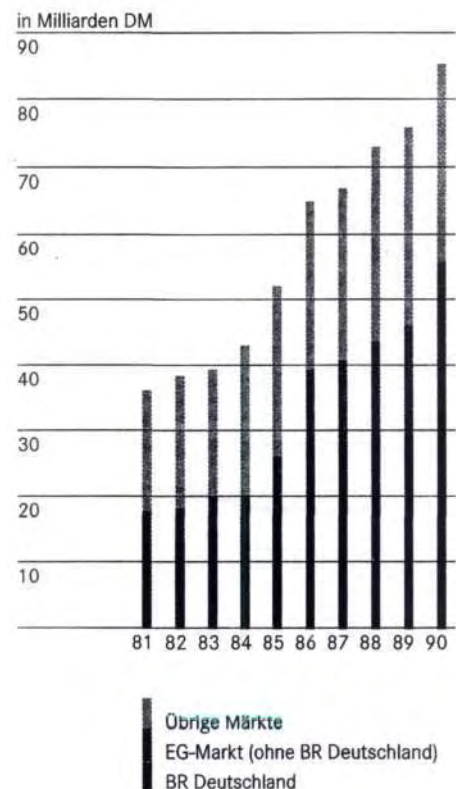
Die internationale Pkw-Industrie hat 1990 trotz der Abschwächungstendenzen in wichtigen Automobilmärkten das hohe Absatzniveau der Vorjahre halten können. Ein deutlich negativer Einfluß ging vom Pkw-Markt der USA aus, der sich weiter um 4,8 % zurückbildete. In Japan hat sich das bereits außerordentlich hohe Zulassungsvolumen für Pkw nochmals ausgeweitet; der Absatz in Westeuropa lag wieder auf dem Niveau des Vorjahres.

Mercedes-Benz konnte im Berichtsjahr weltweit 561.900 Fahrzeuge verkaufen, 2,0 % mehr als 1989. In der Bundesrepublik Deutschland blieben die Neuzulassungen mit 245.600 Pkw geringfügig unter dem Vorjahresvolumen; maßgeblich für den Rückgang war die 1990 wirksam gewordene Rabattbesteuerung für Firmenange-

hörige sowie die anhaltende steuerliche Benachteiligung des Diesel-Pkw. Vor allem die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bevorzugten Fahrzeuge der Kompaktklasse waren davon betroffen. Die Modelle der Mittleren Baureihe wurden dagegen von unseren Kunden verstärkt nachgefragt. In der S-Klasse erreichten die Neuzulassungen wieder die Größenordnung des Vorjahres.

Im Ausland stieg der Absatz um 3,0 % auf 309.800 Personenwagen. Die Auslieferungen in den Nachbarländern der Europäischen Gemeinschaft erhöhten sich um 5,3 % auf 131.800 Pkw erneut überdurchschnittlich. Hohe Zuwachsraten erzielten wir vor allem in Italien und Spanien, während wir uns in Großbritannien und Schweden der schwachen Verfassung des Pkw-Marktes nicht entziehen konnten. Außerhalb der EG kam unseren Pkw die Öffnung der osteuropäischen Märkte zugute.

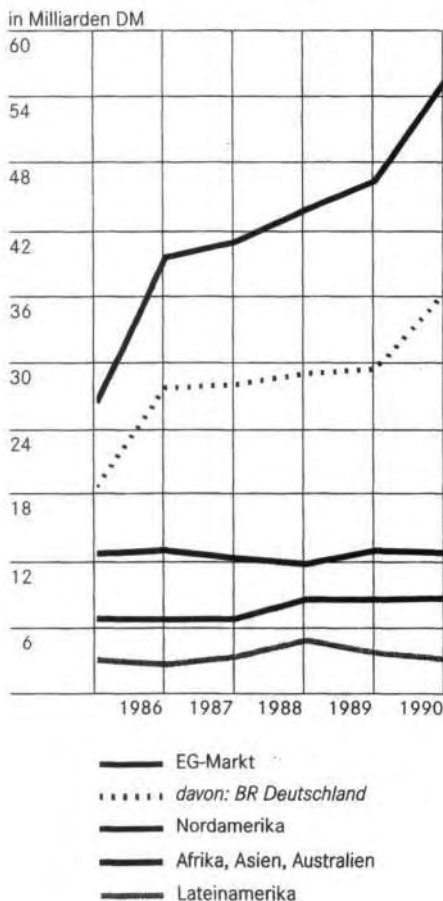
### Konzernumsatz



Auf dem größten Auslandsmarkt, den USA, konnten wir trotz des verschärften Wettbewerbs im oberen Marktsegment den Absatz von Mercedes-Benz Pkw wieder ausweiten. In Japan ist es gelungen, an die expansive Entwicklung der letzten Jahre mit einer Steigerung um 23 % anzuschließen und damit zur meistgekauften Importmarke zu werden. In Indonesien, Malaysia und Singapur konnten wir über 70 % mehr Pkw verkaufen als im Jahr zuvor und ein Volumen von 6.500 Pkw erreichen.

Die Produktion haben wir 1990 bei voller Auslastung der verfügbaren Kapazitäten um 5,9 % auf 574.200 Pkw hochgefahren. Zuwächse verbuchten vor allem die Mittlere Baureihe - einschließlich der darin enthaltenen T-Modelle - sowie die Sonderklasse.

### Konzernumsatz nach Regionen



Der Anteil der Dieselfahrzeuge an unserer gesamten Pkw-Produktion ist weiter auf 23,6 (i. V. 24,5) % gesunken.

### Mercedes-Benz: Führende Stellung bei Nutzfahrzeugen ausgebaut

Die meisten internationalen Nutzfahrzeugmärkte litten 1990 unter der abgeschwächten wirtschaftlichen Entwicklung. Nachfragebedingte Rücknahmen in der Fertigung waren vor allem in Japan, in den USA sowie in Südamerika erforderlich, während die Nutzfahrzeugproduktion in Deutschland und Mexiko stark expandierte.

Mercedes-Benz konnte seine weltweit führende Stellung als Lkw-Hersteller über 6 t festigen. Im deutschen Markt erhöhten sich unsere Neuzulassungen insgesamt um 20 %, davon bei Lkw über 6 t um 24 % und bei den darin enthaltenen Schwerlastwagen ab 16 t sogar um 26 %. Aufgrund der Abschwächung in einigen westeuropäischen Märkten haben wir aus den Werken in der Bundesrepublik Deutschland mit 87.100 Nutzfahrzeugen 14 % weniger Fahrzeuge exportiert als im Jahr zuvor; bei Schwer-Lkw ab 16 t betrug der Rückgang 22 %. Dennoch konnten wir in wichtigen Ländern wie Frankreich und Italien unsere Position ausbauen. Bei Lkw über 6 t hat Mercedes-Benz seinen Marktanteil um 3 Prozentpunkte auf 26 % erhöht und damit seine führende Marktposition deutlich ausgebaut.

Bei voller Auslastung der Kapazitäten sind in den inländischen Werken mit 168.800 Nutzfahrzeugen nochmals 5,0 % mehr gefertigt worden als 1989. Die Ausbringung von Teilesätzen für die Produktion im Ausland haben wir um 66 % auf 21.200 Einheiten gesteigert.

Die gesunkene Nachfrage nach Nutzfahrzeugen in Südamerika machte Produktionseinschränkungen bei unseren Tochtergesellschaften in Brasilien um 18 % und in Argentinien um 11 % erforderlich. Während dies in Brasilien gleichzeitig zu Marktanteilsverlusten führte, konnte in Argentinien die Marktstellung von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen noch ausgebaut werden.

Unsere mexikanische Tochtergesellschaft konnte ihre Verkäufe nahezu verdoppeln und ihren Marktanteil bei Omnibussen beachtlich steigern. Trotz der allgemein schwächeren Nachfrage in den USA hat auch Freightliner den Marktanteil in der Klasse 8 von 16 auf 19 % ausweiten können. Absatzeinbußen mußten die Mercedes-Benz of South Africa und die Mercedes-Benz Espana hinnehmen; dagegen erzielte die Mercedes-Benz Türk deutliche Zuwächse sowohl bei Lastkraftwagen als auch bei Omnibussen.

Insgesamt haben unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften ihre Produktion 1990 um 10 % auf 90.100 Fahrzeuge zurückgenommen. Mit weltweit 258.900 Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen blieb die Fertigung im Konzern deshalb leicht unter dem hohen Vorjahresniveau.

Im Herbst 1990 hat Mercedes-Benz mit der Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH (IFA) und der Treuhandanstalt Berlin eine Kooperation vereinbart, die für eine Übergangsphase die Montage von Transportern und Lkw im Lohnauftrag vorsieht. Mittelfristig planen wir, ein neues Montagewerk im Raum Ludwigsfelde südlich von Berlin zu errichten, das bis Mitte der 90er Jahre eine Kapazität von jährlich 40.000 Nutzfahrzeugen erreichen soll.

**Weiterer Anstieg von Umsatz und Auftragseingang bei AEG**

In der deutschen Elektroindustrie setzte sich die erfreuliche Entwicklung der vergangenen Jahre auf hohem Niveau fort. Der AEG Konzern hat an dem Wachstum voll teilgenommen und in Teilbereichen besser abgeschnitten als die Branche. Die Umsatzausweitung war im wesentlichen durch das Inlandsgeschäft bestimmt. Hieran waren die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten, Büro- und Kommunikationstechnik sowie Hausgeräte mit zweistelligen Zuwachsraten beteiligt. Zur Steigerung trugen auch Neuerwerbungen bei. Unsere in der Mikroelektronik tätige Tochtergesellschaft

TELEFUNKEN electronic sowie die Geschäftsbereiche AEG Electrocom und Komponenten haben im Auslandsgeschäft kräftig zugelegt. Im Inlandswie im Auslandsgeschäft lag der Umsatz der Industrietechnik im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik deutlich höher als 1989.

Der Auftragseingang des AEG Konzerns übertraf 1990 mit 14,2 Mrd. DM das hohe Volumen des Vorjahres. Die Zunahme um 1,9 % kam ausschließlich aus dem Inland. Hier erzielte AEG mit 7,9 Mrd. DM ein Wachstum von 11 %, während die Bestellungen aus dem Ausland um 7,2 % hinter dem Vorjahr zurückblieben.

Zum Auftragsanstieg im Inland haben vor allem die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Elektrotechnische Anla-

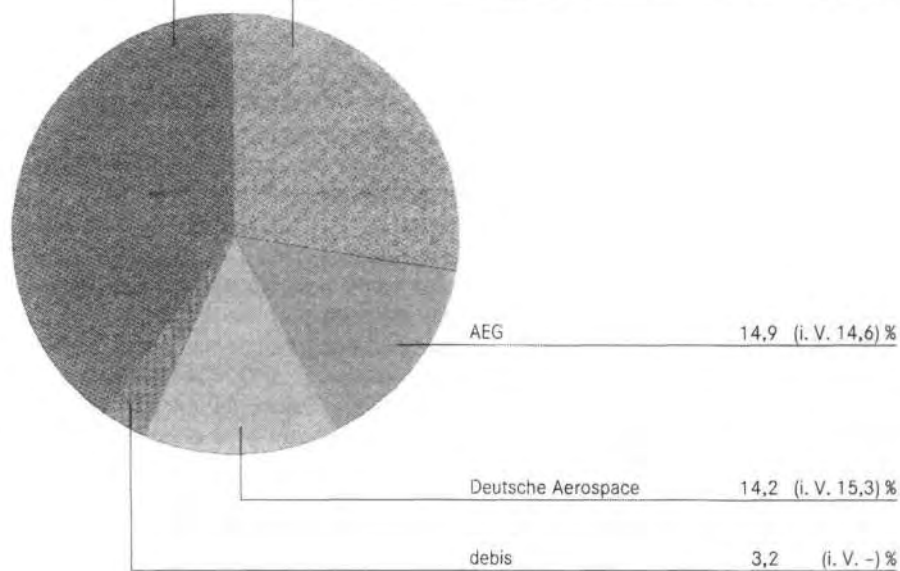
gen und Komponenten sowie Büro- und Kommunikationstechnik beigetragen. Bei den Bahnsystemen ist dies zum Teil auf den Erwerb der Schienenverkehrstechnik von MAN GHH zurückzuführen. Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten erzielten insbesondere die Geschäftsbereiche Komponenten und Energieverteilung erfreuliche Zuwächse, aber auch im Bereich Industrietechnik des Geschäftsfelds Automatisierungstechnik konnten wichtige Aufträge verbucht werden.

Der Rückgang im Auslandsgeschäft trat vor allem deshalb ein, weil wir im Vorjahr Großaufträge auf dem Gebiet der Bahnsysteme erhalten hatten; außerdem wirkten sich die konjunkturelle Abschwächung in wichtigen Auslandsmärkten und die ungünstige Kursentwicklung des Dollar dämpfend aus.

**Konzernumsatz nach Bereichen**

85,5 (i.V. 81,3) Milliarden DM

Mercedes-Benz	67,7 (i. V. 67,6) %
Personenwagen	39,9 (i. V. 39,3) %
Nutzfahrzeuge	27,8 (i. V. 28,3) %



**DASA: Fortschritte trotz verschärften Wettbewerbs**

Im Konzern der Deutsche Aerospace (DASA) sind die Gesellschaften Dornier, Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), MTU Motoren- und Turbinen-Union und Telefunken Systemtechnik (TST) zu einem leistungsfähigen Unternehmensverbund zusammengewachsen. Damit tragen wir der zunehmenden Globalisierung der Märkte Rechnung, auf denen nur Unternehmen bestehen können, die über ein umfassendes Know-how verfügen und zugleich fähig sind, bei internationalen Programmen eine führende Rolle zu übernehmen. Als kompetenter Partner und Systemführer beteiligt sich der DASA-Konzern an internationalen Kooperationen, insbesondere auf den Gebieten Luft- und Raumfahrt, Verteidigungstechnik und Antriebe.

Bei Dornier wies der Bereich Raumfahrt aufgrund der Abrechnungen im Rahmen der Programme Europäischer Erdkundungssatellit ERS-1 und Röntgensatellit Rosat einen kräftigen Umsatzanstieg auf. Weitere Umsatzträger waren das Regionalverkehrsflugzeug Dornier 228, Baugruppen für das Airbusprogramm sowie in erhöhtem Umfang Entwicklungsarbeiten für das Jagdflugzeug JF90/EFA. In der Verteidigungstechnik wurden größere Lieferungen des Aufklärungssystems CL 289 abgerechnet. Im Bereich Medizintechnik blieb der Umsatzanstieg hinter den Erwartungen zurück.

MBB erwirtschaftete knapp die Hälfte des Umsatzes im Bereich Luftfahrt. Schwerpunkte waren der Tornado sowie das Airbusprogramm und Hubschrauber der Typen BO 105, BK 117 und Tiger (PAH-2). Der Bereich Raumfahrt rechnete Leistungen in den Programmen Ariane, Columbus, DFS Kopernikus und Hermes ab. In der Verteidigungstechnik waren Umsatzträger das Waffensystem Roland sowie die Panzerabwehrsysteme Pars 3 und Milan.

Bei der MTU stabilisierte sich der Auslandsanteil am leicht rückläufigen Umsatz auf dem hohen Niveau des Vorjahres, obwohl das Geschäft mit Triebwerken für die Verkehrsluftfahrt und mit Dieselmotoren durch die Dollarschwäche erheblich belastet war. Im Mittelpunkt der Aktivitäten standen Produktion und Entwicklung von Flugzeugantrieben für den Tornado und das Jagdflugzeug JF90/EFA sowie verschiedene zivile Flugzeugprogramme. Im Bereich Dieselmotoren entfiel das Hauptgeschäft auf Schiffsantriebe.

Die TST gliederte zu Beginn des Berichtsjahrs den Bereich Marinetechnik aus: gleichzeitig übernahm sie von AEG die Telefunken Sendertechnik GmbH. Bereinigt um diese strukturellen

Veränderungen verzeichnete die TST einen Umsatzanstieg. Den Kern des Geschäfts bildeten Radarsysteme für Heer und Luftwaffe, größere Lieferumfänge für Fernmeldeaufklärungssysteme sowie Großsandanlagen.

Insgesamt verfügt die Deutsche Aerospace mit 25 Mrd. DM zum Jahresende 1990 über einen weitreichenden Auftragsbestand, in dem sich auch die Auftragsengänge von Großprojekten des Jahres 1989 widerspiegeln.

#### Guter Start für die debis

Die neue Daimler-Benz InterServices (debis) AG nahm als vierter Unternehmensbereich des Daimler-Benz-Konzerns ihre Tätigkeit faktisch mit Beginn des Berichtsjahrs auf; in der Rechtsform der Aktiengesellschaft besteht das Unternehmen seit 1. Juli 1990. In der debis sind im Daimler-Benz-Konzern bereits vorhandene Dienstleistungen in vorerst fünf Geschäftsbereichen zusammengefaßt: Systemhaus, Finanzdienstleistungen, Versicherungen, Handel und Marketing Services.

Trotz erheblicher Anlaufbelastungen und des sich verschärfenden internationalen Wettbewerbs verlief das erste Geschäftsjahr 1990 insgesamt erfreulich. Die Gesamtleistung fiel höher aus als ursprünglich erwartet. Ausschlaggebend dafür waren die insgesamt günstige Geschäftsentwicklung und verschiedene im Jahre 1990 getätigte Akquisitionen.

Hierzu gehören die Mehrheitsbeteiligungen an der Systemhaus Curadata GmbH, Hamburg, und der Metallgesellschaft Informationsverarbeitung GmbH, Frankfurt am Main, sowie Neugründungen der Mercedes-Benz Finance Ltd. in Großbritannien und der sfi Systemhaus für Informationsverarbeitung GmbH, Berlin. Ferner hat debis das Systemhaus GEI - Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH, Aachen, von der AEG übernommen.

#### 377.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Daimler-Benz-Konzern

Am Jahresende 1990 hatte der Daimler-Benz-Konzern weltweit 376.785 (i. V. 368.226) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 303.404 in der Bundesrepublik Deutschland und 73.381 im Ausland. Von der Gesamtbelegschaft befanden sich im Berichtsjahr 17.565 (i. V. 17.032) junge Menschen in einem Ausbildungs- oder Praktikantenverhältnis. Die Daimler-Benz AG und Holdinggesellschaften beschäftigten 2.707 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Anstieg in der Bundesrepublik Deutschland um 5.205 Belegschaftsmitglieder beruhte vorwiegend auf Neueinstellungen, die in den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge der Mercedes-Benz AG notwendig wurden. Im Ausland war die Beschäftigungsentwicklung der Produktions- und Montagegesellschaften in einigen Ländern durch erschwerte wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen belastet. Die Zunahme um 3.354 Beschäftigte ist hauptsächlich auf die erstmalige Einbeziehung der Belegschaft von Mercedes-Benz Türk zurückzuführen.

Von den Unternehmensbereichen beschäftigte am Jahresende Mercedes-Benz 230.974 (i. V. 223.219), AEG 76.949 (i. V. 77.722) und die Deutsche Aerospace 61.276 (i. V. 62.959) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Zuge der Neugründung hat debis Personal von der Daimler-Benz AG sowie von Mercedes-Benz, AEG und DASA übernommen; am Jahresende arbeiteten 4.879 Menschen für den neuen Unternehmensbereich.

### Weiter steigendes Einkaufsvolumen im Konzern

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1990 weltweit Waren und Dienstleistungen im Wert von über 50 (i. V. 45) Mrd. DM bezogen. Mehr als zwei Drittel des Einkaufsvolumens betrafen Mercedes-Benz, 14 % AEG und 13 % die Deutsche Aerospace.

Die Preissituation auf den Beschaffungsmärkten war durch höhere Personalkosten bei den Lieferanten sowie rückläufige Rohstoffpreise geprägt. Mineralölabhängige Produkte waren im Zusammenhang mit der Golfkrise im Verlauf des zweiten Halbjahres deutlich teurer geworden.

Unsere Bemühungen um eine Internationalisierung des Einkaufs („Global Sourcing“) führten zu Kosteneinsparungen. Wir werden künftig verstärkt ausländische Fertigungsstandorte inländischer Lieferanten nutzen und weltweit neue Einkaufspotentiale erschließen. Die neuen Bundesländer haben wir frühzeitig in unser Beschaffungskonzept einbezogen; mittelfristig erwarten wir gerade aus dieser Region wichtige Impulse.

Durch die Beschaffung von komplexen Systemen und Komponenten, den Ausbau von Qualitätssicherungsmaßnahmen und die Vergabe neuer Teileumfänge wollen wir die partnerschaftlichen Beziehungen zu unseren

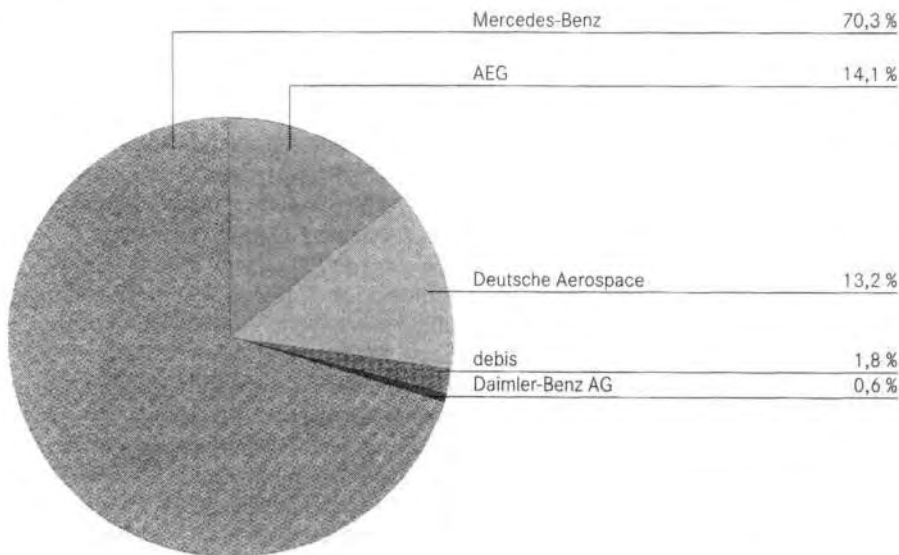
Lieferanten weiter vertiefen. Eine steigende Zahl von ihnen binden wir bereits in einem frühen Stadium in die Entwicklung von Produkten ein. Bei unseren Einkaufsentscheidungen messen wir der Umweltverträglichkeit von Produkten und Fertigungsprozessen sowie der Recyclingfähigkeit der Zulieferteile wachsende Bedeutung bei.

Im Berichtsjahr haben wir durch eine integrierte Materialbedarfsplanung und den erweiterten Einsatz von Datenfernübertragung die Kommunikation über die zu beschaffenden Güter und Leistungen weiter verbessert. Im Interesse einer reibungslosen Produktionsversorgung sind die beschaffungslogistischen Abläufe vom Zulieferer bis zum Bestimmungsort in unseren Werken optimiert worden.

An dieser Stelle danken wir allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen für die gute Zusammenarbeit. Unsere Lieferanten, vor allem mittelständische Unternehmen, haben 1990 erneut hohe Flexibilität und Innovationsfähigkeit bewiesen.

### Einkaufsvolumen des Daimler-Benz-Konzerns

50,4 (i. V. 44,6) Milliarden DM



### Hohe Investitionen für die Zukunftssicherung

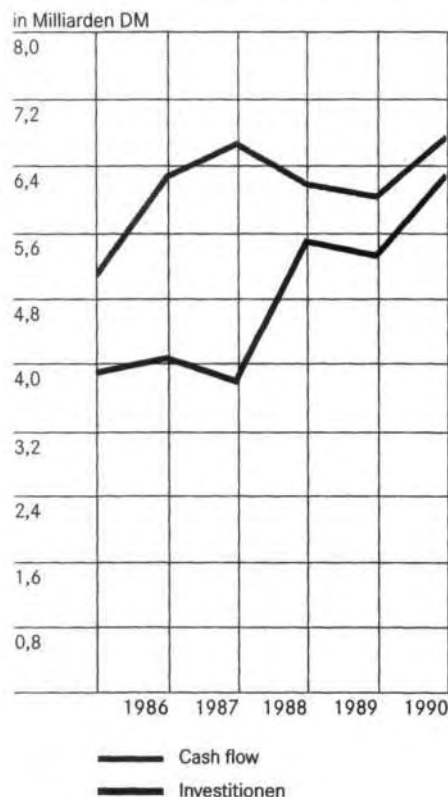
Auch im Berichtsjahr wurden erhebliche Mittel für die Zukunftssicherung der Unternehmen im Daimler-Benz-Konzern eingesetzt. Dabei konnten wir unser Investitionsprogramm trotz der guten Auslastung der Kapazitäten ohne Verzögerungen durchführen.

Die Zugänge an Sachanlagen erreichten im Berichtsjahr 5,7 Mrd. DM; in der Vorjahreszahl von 5,9 Mrd. DM war das übernommene Sachanlagevermögen von MBB (1,2 Mrd. DM) enthalten. In Immaterielle Vermögensgegenstände und in Finanzanlagen hat Daimler-Benz jeweils 0,3 Mrd. DM investiert. Nach der Neustrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns zugegangene Geschäftswerte wurden mit 124 Mio. DM aktiviert; sie werden planmäßig abgeschrieben. Sämtliche Anlagenzugänge konnten wiederum vollständig aus dem Cash flow von 6,7 Mrd. DM finanziert werden.

Die insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Kapitalanteile an MBB entstandenen Geschäftswerte von 591 Mio. DM erhöhten das Investitionsvolumen auf insgesamt 6,9 Mrd. DM. Sie wurden direkt mit dem Eigenkapital des Konzerns aufgerechnet, da sie noch im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns stehen. Künftig werden erworbene Geschäftswerte ratierlich abgeschrieben.

Von den Sachinvestitionen des Daimler-Benz-Konzerns entfielen 3,5 (i. V. 3,0) Mrd. DM auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz. Der Schwerpunkt lag wiederum im Geschäftsbereich Personenwagen und betraf hier vor allem Vorleistungen für den Serienanlauf der neuen S-Klasse.

#### Finanzierung der Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen\*)



\*) Ohne gegen das Eigenkapital verrechnete Geschäftswerte.

Im Nutzfahrzeugbereich wurden nahezu 1 Mrd. DM investiert. Die Sachanlagenzugänge erreichten bei AEG 774, bei DASA 938 und bei debis 333 Mio. DM. In allen Unternehmensbereichen standen Produkterneuerungen, die Einführung neuer Technologien sowie produktwärtssteigernde Maßnahmen im Mittelpunkt.

Das Investment im von der Daimler-Benz InterServices betriebenen Fahrzeug-Leasing erreichte im Berichtsjahr 3,6 (i. V. 3,1) Mrd. DM; es wird aus den hierauf verrechneten Abschreibungen und Abgängen sowie durch eine zeitlich abgestufte Zuführung von Fremdmitteln finanziert. Für die Refinanzierung unseres gesamten Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts haben wir Fremdkapital in Höhe von 6,2 Mrd. DM aufgenommen.

#### 8,2 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung haben sich 1990 im Daimler-Benz-Konzern - erstmals einschließlich MBB - auf 8,2 (i. V. 7,5) Mrd. DM erhöht. Weltweit sind über 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Forschung, Entwicklung und Versuch tätig, um unsere Position als integrierter Technologiekonzern zu festigen und weiter auszubauen.

„Forschung“ wird bei Daimler-Benz als unternehmensbereichsübergreifende Aufgabe in der geschäftsführenden Holding wahrgenommen. Dementsprechend wurden Forschungsinstitute konzipiert, die dem Zentralressort „Forschung und Technik“ zugeordnet, jedoch unmittelbar auf die Belange der einzelnen Unternehmensbereiche und deren Geschäftsfelder ausgerichtet sind. In der „Technik“ haben wir die Instrumente des Wissens- und Technologietransfers zusammengefaßt, um einen schnellen und wirkungsvollen Austausch innerhalb der Forschung und mit den Unternehmensbereichen zu gewährleisten.

In den beiden Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge hat Mercedes-Benz im Berichtsjahr insgesamt 3,1 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

Bei den Personenwagen fand der Einstiegstyp 190 E 1.8 im In- und Ausland breite Resonanz. Anfang 1991 haben wir Ausstattung und Motorleistungen der Kompaktklasse weiter verbessert. In der Mittleren Baureihe wurde im Oktober 1990 der Mercedes-Benz 500 E als neues Spitzenmodell vorgestellt; er ist mit seinem 5-Liter-V8-Zylindermotor in Vierventiltechnik das leistungsstärkste Fahrzeug dieser Baureihe.

Für Diesel-Pkw haben wir im Frühjahr 1990 ein neues Abgasreinigungskonzept - bestehend aus Abgasrückführung und Oxidationskatalysator - präsentiert, das als Sonderausstattung angeboten wird. Damit können die bereits niedrigen Emissionswerte von Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid und der Partikelaustritt weiter verringert werden.

Beim Genfer Automobilsalon im März 1991 wurde - zwei Jahre nach der Premiere unseres Roadsters - die neue S-Klasse vorgestellt. Sie fand beim internationalen Publikum eine außerordentlich starke Resonanz. Das richtungsweisende Automobil wird unsere Spitzenstellung in der automobilen Oberklasse weiter festigen; eine Fülle von Innovationen in der Fahrzeug- und Umwelttechnik setzt neue Maßstäbe in Komfort, Fahraktivität und Fahrverhalten, ohne unsere Grundwerte der Solidität, Sicherheit und hohen Qualität zu vernachlässigen. Um den Wunsch nach gehobener individueller Mobilität mit den Forderungen von Umwelt und Gesellschaft in Einklang zu bringen, haben wir dabei besonderes Augenmerk auch auf die größtmögliche ökologische Verträglichkeit aller technischen und konstruktiven Maßnahmen gerichtet.



Bei den Nutzfahrzeugen kamen die Wörther „LK“-Typen 1324 und 1524 der Leichten Klasse mit dem Motor OM 366 LA mit 177 kW/240 PS neu in das Programmangebot. In die ebenfalls neuen Wörther „MK“-Typen der Mittelschweren Klasse mit 12, 14 und 17t Gesamtgewicht sind wesentliche technische Elemente aus der Schweren Klasse übernommen worden. Das Düsseldorfer Transporter-Programm der Baureihe T 2 wurde ergänzt um Fahrzeuge mit permanentem Allradantrieb und - als Sonderausstattung - um das Antiblockiersystem (ABS).

Im Hinblick auf Sicherheit und Umweltfreundlichkeit hat Mercedes-Benz eine Motorbremse mit stark verbesserter Bremsleistung entwickelt, die nicht nur die aktive Sicherheit erhöht, sondern auch noch verschleiß- und geräuschärmer ist. Zusätzlich wird die Radbremse entlastet. Für die bereits im Verkehr befindlichen Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge bieten unsere Niederlassungen und Vertretungen einen „Umwelt-Check“ mit kostengünstigen Reparatur- und umweltfreundlichen Nachrüstpaketen an. Für alle Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge wurden weitere Elemente zur Lärmdämmung entwickelt, die zum Teil auch nachgerüstet werden können.

Bei AEG bewegten sich die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung mit 782 Mio. DM nahezu in der Größenordnung des Vorjahres; das sind 5,9 % des AEG Konzernumsatzes. Für die auftragsgebundene Forschung und Entwicklung wurden 112 Mio. DM aufgewendet. An der Entwicklung neuer Produkte und Verfahren arbeiteten 4.750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. AEG beteiligte sich 1990 an 35 nationalen und internationalen Forschungsvorhaben; Schwerpunkte lagen in den Bereichen Mikroelektronik, Automatisierungstechnik, Bahnsysteme und in der Kommunikationstechnik.

Die Gesellschaften des DASA-Konzerns haben 1990 insgesamt 4,2 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung eingesetzt, das entspricht 34 % ihres Umsatzes. Auf nicht auftragsgebundene freie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben entfielen davon 0,8 Mrd. DM. Im Bereich Luftfahrt konzentrierten sich die Entwicklungsleistungen auf das 30sitzige Turbopropflugzeug Dornier 328, die Airbusprogramme A321 und A330/A340 sowie auf das europäische Jagdflugzeug JF90/EFA. Gute Fortschritte brachten die Arbeiten an dem Leichthubschrauber BO 108. In der Raumfahrt wurde im Berichtsjahr der Röntgensatellit Rosat in die Erdumlaufbahn gebracht und die Raumsonde Ulysses gestartet. Auf dem Gebiet der Verteidigungstechnik haben wir die Panzerabwehrsysteme der zweiten und dritten Generation auftragsgemäß weiterentwickelt. Die Arbeiten an den Triebwerken für Verkehrs- und Geschäftsflugzeuge sowie für militärische Flugzeuge und Hubschrauber wurden fortgesetzt. Im September 1990 ist die von Grund auf neu entwickelte Dieselmotoren-Baureihe 595 vorgestellt worden.

#### **Jahresüberschuß im Konzern 1,8 Mrd. DM**

Daimler-Benz weist für das Geschäftsjahr 1990 mit 1,8 Mrd. DM einen insgesamt zufriedenstellenden Konzern-Jahresüberschuß aus. Der leichte Anstieg gegenüber dem im Vorjahr vergleichbar gerechneten Betrag von 1,7 Mrd. DM ist auf die im Berichtsjahr niedrigeren Ertragsteuern zurückzuführen. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lag mit 4,2 Mrd. DM um knapp 10 % unter dem vergleichbaren Wert des Vorjahres.

Die Ergebnisentwicklung im Daimler-Benz-Konzern wird unverändert vom Automobilgeschäft getragen.

Dabei haben sich spürbare Belastungen aus der den Export hemmenden Verteuerung der D-Mark und aus den Unsicherheiten in der weltpolitischen Lage ausgewirkt; dem standen positive Effekte aus der inländischen Sonderkonjunktur, aus Absatzsteigerungen auf wichtigen ausländischen Volumemärkten, aus dem günstigeren Modell-Mix sowie aus Kostensenkungsprogrammen gegenüber.

AEG hat mit Verlusten aus dem laufenden Geschäft sowie aufgrund von weiteren, im Interesse des Gesamtunternehmens notwendigen Vorleistungen das Konzernergebnis erheblich belastet. Die Deutsche Aerospace weist in ihrem eigenen Konzernabschluß ein negatives Ergebnis aus, das jedoch ausschließlich auf den Jahresfehlbetrag der Deutsche Airbus GmbH zurückgeht. Aufgrund von bereits im Vorjahr getroffenen Vorsorgen wirkt sich dieser Fehlbetrag im Konzernabschluß von Daimler-Benz nicht aus, so daß die DASA 1990 einen positiven Beitrag zum Konzern-Jahresüberschuß geleistet hat. Dies gilt auch für die debis, deren Ergebnis durch eine erfreuliche Entwicklung bei den Leasing- und Finanzierungsgesellschaften geprägt war.

Im außerbetrieblichen Bereich hat sich bei einer im Jahresmittel niedrigeren Liquidität das Zinsergebnis um 12 % auf 989 Mio. DM ermäßigt. Die von den Tochtergesellschaften in Hochinflationländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen.

### Unverändert günstige Bilanzrelationen im Konzern

Die Ausweitung des Geschäftsvolumens auf 85,5 Mrd. DM hat zu einer Erhöhung der Bilanzsumme des Konzerns um 4,6 auf 67,3 Mrd. DM geführt. Durch die verstärkte Investitionstätigkeit und den erneut kräftig gewachsenen Bestand an Leasingfahrzeugen ist die Aktivseite der Bilanz anlageintensiver geworden. Das um 0,8 Mrd. DM gestiegene Umlaufvermögen macht 63 (i. V. 66) % des Gesamtvermögens aus. Da die Relationen der Passivseite - insbesondere die Eigenkapitalquote mit 26 % - nahezu unverändert blieben, hat der Anstieg des Anlagevermögens einen Rückgang der Anlagendeckung durch Eigenkapital von 109 auf 102 % zur Folge; hierbei sind die Vermieteten Gegenstände, die überwiegend fremdfinanziert werden, nicht berücksichtigt. Nach Einbeziehung der lang- und mittelfristigen Rückstellungen, vor allem der Pensionsrückstellungen, sowie der Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr erreicht der Anteil des lang- und mittelfristigen Kapitals an der Konzernbilanzsumme 64 (i. V. 65) %. Hierdurch werden sowohl das Anlagevermögen, die Vorräte sowie Teile des übrigen Vermögens gedeckt.

### Ergebnisverwendung

Die Daimler-Benz AG weist mit 1.120 Mio. DM einen Jahresüberschuß in der Höhe des Vorjahres aus. Sie hat als geschäftsführende Holding ein weiteres Mal von der Möglichkeit des § 58 AktG Gebrauch gemacht und die Hälfte des Jahresüberschusses den Gewinnrücklagen zugeführt. Den weit überwiegenden Beitrag hierzu leistete

die Mercedes-Benz AG, die mit 980 Mio. DM wiederum ihr gesamtes Jahresergebnis abgeführt hat. Von der AEG Aktiengesellschaft mußten wir aufgrund des bestehenden Beherrschungsvertrags einen Verlust von 214 Mio. DM übernehmen.

Unserer Hauptversammlung am 26. Juni 1991 schlugen wir die Ausschüttung einer Dividende von 12 DM je 50-DM-Aktie vor. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 557 Mio. DM. Die verbleibenden 3 Mio. DM sollen zusammen mit dem Gewinnvortrag des Vorjahres (5 Mio. DM) auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Das durch die Hauptversammlung am 2. Juli 1986 beschlossene Genehmigte Kapital ist bis zum 30. Juni 1991 befristet. Als vorsorgliche Absicherung unserer anspruchsvollen Zukunftsaufgaben und zur Aufrechterhaltung der unternehmerischen Flexibilität beantragen wir, ein neues Genehmigtes Kapital in Höhe von 600 Mio. DM zu beschließen.

### Ausblick

In wichtigen westlichen Industrieländern hat sich das Wirtschaftswachstum in den ersten Monaten des laufenden Jahres weiter abgeschwächt. Nach dem raschen Ende des Golfkrieges sind allerdings die Aussichten besser geworden, daß die Weltkonjunktur bereits im zweiten Halbjahr 1991 wieder Fahrt aufnehmen kann. Die deutsche Wirtschaft wird den von der Binnen- nachfrage getragenen Aufschwung fortsetzen können, obwohl die Situation in den neuen Bundesländern zu erheblicher Sorge Anlaß gibt.

Die Pkw-Industrie ist für 1991 zuversichtlich, daß der in den neuen Bundesländern noch bestehende Nachholbedarf sowohl den inländischen Herstellern als auch den Importmarken wesentliche Impulse geben wird. Dagegen dürfte sich der Pkw-Absatz in

wichtigen Auslandsmärkten eher weiter zurückbilden. Mercedes-Benz sieht für das eigene Pkw-Programm insgesamt gute Absatzmöglichkeiten; dabei wird die Markteinführung der neuen S-Klasse positiv auf die gesamte Modellpalette abstrahlen.

Der verschärfte Wettbewerb in wichtigen internationalen Märkten und der dadurch verursachte Druck auf die Ertragsmargen belastet in weiter zunehmendem Maße die Entwicklung der europäischen Nutzfahrzeugindustrie. Gleichzeitig bieten die Schaffung des europäischen Binnenmarkts und die Öffnung Osteuropas interessante Möglichkeiten, die Qualität des Produktangebots den wachsenden Anforderungen des Güterverkehrs anzupassen. Mercedes-Benz ist auf eine solche Entwicklung vorbereitet. Wir verfügen über ein breit gefächertes, technisch ausgereiftes Fahrzeugprogramm. Darüber hinaus können wir Dienstleistungen anbieten, die den Einsatz des Fahrzeugs optimieren und umweltfreundlicher gestalten. Für 1991 erwarten wir bei anhaltender Sonderkonjunktur in der Bundesrepublik Deutschland und insgesamt verbesserten Marktmöglichkeiten in Obersee ein wiederum hohes Absatzvolumen für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge.

AEG geht für das laufende Geschäftsjahr von einem weiteren Wachstum des Geschäftsvolumens aus. Dazu werden vor allem die Geschäftsfelder Automatisierungstechnik und Bahnsysteme beitragen. Nach dem verhaltenen Anstieg der Auslandsumsätze im Berichtsjahr rechnen wir hier 1991 mit einer deutlichen Verbesserung. Im Inland erwarten wir einen spürbaren Wachstumsschub aufgrund unserer Aktivitäten in den fünf neuen Bundesländern; gerade in dieser Region Deutschlands wollen wir an unsere

alten Traditionen anknüpfen. Die historischen engen Kontakte der AEG zu den osteuropäischen Ländern sollen im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten kontinuierlich weiterentwickelt werden; Grundlage dafür sind die in Polen, Ungarn und der CSFR bereits eröffneten eigenen Niederlassungen sowie der mit einem bulgarischen Partner abgeschlossene Vertretungsvertrag, der die gesamte AEG Produktpalette umfaßt. Bei aller Bedeutung, welche die neuen Bundesländer und Osteuropa für uns haben, werden wir den Ausbau unserer Position im Wirtschaftsraum der Europäischen Gemeinschaft sowie in den USA und Fernost keineswegs vernachlässigen.

Auch die Deutsche Aerospace rechnet für das laufende Geschäftsjahr mit einem weiter wachsenden Umsatz. Im Bereich Luftfahrt werden in den Flugzeug- und Hubschrauberprogrammen insgesamt höhere Abrechnungen erwartet; beim Tornado fallen dagegen Umsatzanteile aus. In der Raumfahrt gehen wir von nennenswerten Abrechnungen in den Entwicklungsprojekten Hermes und Ariane 5, für die Startbetreuung des ERS-1 sowie für die Plattform Eureka aus; längerfristig erwachsen für diesen Bereich Unsicherheiten daraus, daß die Raumfahrtprogramme der ESA grundsätzlich überarbeitet werden. In der Verteidigungstechnik wird das Stinger-Nachbauprogramm erstmals zu Teilabrechnungen führen.

Mit erhöhten Auslieferungen wird auch beim Drohnen-Programm CL 289 gerechnet. Grundsätzlich bleibt abzuwarten, wie sich die anstehenden politischen Entscheidungen auf die Verteidigungsausgaben auswirken werden. Bei Antrieben wird der weitere Geschäftsverlauf wesentlich von den Wechselkursparitäten sowie von den militärischen Beschaffungsprogrammen beeinflusst sein; die Zusammenarbeit mit internationalen Partnern eröffnet uns wichtige zusätzliche Marktchancen.

Die Daimler-Benz InterServices hat sich für die weitere Geschäftsentwicklung anspruchsvolle Ziele gesetzt. Durch den Ausbau der bestehenden Tätigkeitsbereiche, das konsequent an den jeweiligen Kundenbedürfnissen ausgerichtete Leistungsspektrum und durch eine wesentliche Ausweitung des Geschäfts mit konzernexternen und -internen Kunden soll mittelfristig die im Berichtsjahr erreichte Gesamtleistung verdoppelt werden. Der weitere Aufbau des Unternehmensbereichs vollzieht sich vor dem Hintergrund eines tiefgreifenden Wandels des wirtschaftlichen Umfelds in Europa, denn Dienstleistungen werden vermehrt über die Grenzen hinweg angeboten und müssen deshalb in Struktur und Konzept dem europäischen und darüber hinaus auch dem globalen Wettbewerb Rechnung tragen. Die Konzentrationsprozesse auf den Gebieten der Informationstechnologie wie bei den Anbietern von Marketing-Leistungen nehmen weiter zu. Die Öffnung der osteuropäischen Märkte stellt höhere Anforderungen im Kompensationshandel. In den klassischen Bereichen der Finanzdienstleistungen und Versicherungen werden zusätzliche und noch mehr differenzierte Leistungen angeboten.

Insgesamt sieht sich der international ausgerichtete Technologiekonzern Daimler-Benz durch alle diese Entwicklungen vor große Herausforderungen gestellt. Um im weltweiten Wettbewerb weiter mit Erfolg zu bestehen, werden wir auf der einen Seite die bereits wirksamen Kostensenkungsprogramme konsequent fortführen. Andererseits wollen wir unseren Kunden in noch stärkerem Maße innovative, marktgerechte Produkte, Dienstleistungen und Systemlösungen anbieten. Dazu gehört auch die Entwicklung neuer Verkehrskonzepte, an denen wir intensiv arbeiten. So ist angesichts des weiter wachsenden Güterverkehrs eine bessere Integration des Lkw in verkehrsträgerübergreifende Transportketten erforderlich; die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel - und dies über nationale Grenzen hinweg - wird daher erheblich an Bedeutung gewinnen.

Von der Schaffung des EG-Binnenmarkts und dem tiefgreifenden politischen und wirtschaftlichen Wandel in Osteuropa erwarten wir zusätzliche Impulse für eine Geschäftsausweitung über die ganze Breite unseres Angebots. Unsere Zuversicht in die weitere Entwicklung des Daimler-Benz-Konzerns dokumentiert die Investitionsplanung, die für die nächsten fünf Jahre ein Volumen von etwa 30 Mrd. DM vorsieht. Hinzu kommen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung in Höhe von über 43 Mrd. DM.



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.

Werte in Mio. DM	1990	1989
Umsatz	59.815	56.367
Jahresergebnis	1.545	1.492
Sachinvestitionen	3.453	3.003
F+E-Aufwand	3.083	2.816
Beschäftigte (31.12.)	230.974	223.219

Mercedes-Benz konnte im Berichtsjahr Beschäftigung und Produktion steigern und mit 1,5 Mrd. DM wiederum ein erfreuliches Ergebnis erzielen. Der Umsatz im Konzern übertraf mit 59,8 Mrd. DM den Vorjahreswert um 6,1 %. Während der Pkw-Bereich kräftig um 8,0 % auf 35,5 Mrd. DM zulegte, steuerten die Nutzfahrzeuge 24,3 Mrd. DM (+ 3,4 %) zum Geschäftsvolumen bei. Damit entfallen vom Konzernumsatz 59 % auf Personenwagen und 41 % auf Nutzfahrzeuge.

Der EG-Markt hat für Mercedes-Benz weiter an Bedeutung gewonnen; mit 37,0 Mrd. DM wurden 62 (i. V. 58) % unseres Umsatzes in dieser für uns wichtigen Wirtschaftsregion erwirtschaftet. Allein in der Bundesrepublik Deutschland konnte mit 24,3 Mrd. DM ein Zuwachs um 19 % erreicht werden. In den Märkten außerhalb der EG wurden infolge der starken D-Mark sowie der geschrumpften Nutzfahrzeugmärkte in Süd- und Nordamerika 22,8 (i. V. 23,4) Mrd. DM umgesetzt, also das hohe Vorjahresvolumen nicht ganz erreicht. Die Mercedes-Benz AG allein steigerte ihren Umsatz um 12 % auf 48,6 (i. V. 43,6) Mrd. DM.

Zum Jahresende 1990 beschäftigte der Mercedes-Benz-Konzern weltweit 230.974 (i.V. 223.219) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 179.120 (i.V. 173.510) im Inland und 51.854 (i. V. 49.709) im Ausland. Von der Gesamtzahl standen 11.288 in einem Ausbildungs- und Praktikantenverhältnis.

Auch 1990 haben wir wieder beträchtliche Mittel für die Zukunftssicherung des Automobilgeschäfts eingesetzt und das umfangreiche Investitionsprogramm planmäßig fortgeführt. Weltweit wurden 3,5 (i. V. 3,0) Mrd. DM in Sachanlagen investiert, davon allein 2,7 (i. V. 2,0) Mrd. DM im Inland. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag mit über 2 Mrd. DM wiederum im Geschäftsbereich Personenwagen und betraf hier vor allem Vorleistungen für den Serienanlauf der neuen S-Klasse sowie das im Aufbau befindliche Pkw-Montagewerk in Rastatt. Von den Investitionen im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge entfielen jeweils rd. 500 Mio. DM auf die Inlandswerke und auf die ausländischen Produktionsgesellschaften. Für Forschung und Entwicklung hat Mercedes-Benz insgesamt 3,1 Mrd. DM aufgewendet.

Mit Investitionen in Höhe von rd. 300 Mio. DM wurde die Leistungsfähigkeit unserer weltweiten Verkaufs- und Service-Organisation weiter ausgebaut. Das Hauptgewicht lag bei Niederlassungen im Gebiet der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation Deutschland (MBVD) sowie bei der Mercedes-Benz Japan.

Mercedes-Benz erwartet in den nächsten Jahren einen deutlichen Umsatzschub. Die Ausschöpfung der im Daimler-Benz-Konzern vorhandenen Technologiepotentiale wird dem Automobil vielversprechende Wege in die Zukunft eröffnen. Wir nutzen diese Chancen und investieren in den nächsten fünf Jahren 21 Mrd. DM in Sachanlagen; hinzu kommen weitere 16 Mrd. DM für unsere umfangreichen Tätigkeiten in Forschung und Entwicklung.

## Geschäftsbereich Personenwagen

Werte in Mio. DM	1990	1989
Umsatz	35.527	32.887
Sachinvestitionen	2.024	1.850
F+E-Aufwand	2.100	1.865
Produktion (E)	574.227	542.160
Beschäftigte (31.12.)	100.479	96.734

### Abschwächung der internationalen Automobilkonjunktur

Nach einer sieben Jahre andauernden Aufwärtsentwicklung im internationalen Pkw-Geschäft brachte das Jahr 1990 eine Abschwächung der Automobilkonjunktur. Trotzdem konnte das hohe Absatzvolumen des Vorjahres nochmals behauptet werden. Die Weltproduktion erreichte wieder über 36 Mio. Pkw. In den USA ging der Absatz 1990 weiter um 4,8 % auf 9,3 Mio. Pkw zurück. Davon waren besonders die US-amerikanischen Automobilhersteller betroffen. Sie mußten ihre Produktion um 16 % auf 4,9 Mio. Pkw weiter zurückfahren. Im Gegensatz dazu steigerten die japanischen Hersteller ihre US-Fertigung um 17 % auf 1,1 Mio. Personenwagen; zusammen mit den Importen aus Japan (1,5 Mio. Pkw) weiteten sie ihren Marktanteil von 25 auf 28 % aus. Von den neuen japanischen Pkw der gehobenen Klasse wurden auf Antrieb 85.000 Einheiten abgesetzt. Die im höherwertigen Segment angesiedelten deutschen Pkw-Hersteller verkauften mit 168.000 Personenwagen 1,4 % mehr als im Jahr zuvor.

In Japan wurde mit 5,1 Mio. neu zugelassenen Personenwagen das Vorjahresergebnis wiederum erheblich übertroffen (+16 %). Die Importmarken konnten 1990 mit 209.000 Pkw überproportionale Verkaufszuwächse von 19% erzielen.

Die deutschen Importeure, auf die etwa zwei Drittel der Pkw-Einfuhren entfallen, haben insbesondere in der Klasse über 21 Hubraum kräftig zugelegt. Die Pkw-Ausfuhr aus Japan nahm



nur geringfügig um 1,8 % auf 4,5 Mio. Pkw zu. Im Berichtsjahr sind rd. 2 Mio. Pkw mit japanischen Markenzeichen außerhalb des Landes gefertigt worden; insgesamt haben japanische Automobilunternehmen rd. 12 Mio. Pkw hergestellt.

In den westeuropäischen Ländern lag der Automobilabsatz unter Einbeziehung der neuen Bundesländer mit 13,2 Mio. Pkw in der Größenordnung des Vorjahres. Während in Großbritannien, Spanien und Schweden deutliche Absatzeinbußen zu verzeichnen waren, konnten die Volumenmärkte Frankreich und Italien den hohen Vorjahresstand halten. Die Produktion blieb in Westeuropa mit 13,6 (i.V. 13,7) Mio. Pkw knapp unter dem Vorjahreswert.

#### **Bundesrepublik Deutschland: Zulassungsrekord in den alten Bundesländern**

Im Gebiet der alten Bundesländer überschritten die Neuzulassungen von Personenwagen erstmals die 3-Millionen-Grenze. Maßgeblich für diese erfreuliche Entwicklung war das gestiegene Realeinkommen in den alten Bundesländern sowie das lebhaftes Geschäft mit Gebrauchtfahrzeugen in den neuen Bundesländern, das sich positiv auf die Ersatznachfrage nach Neufahrzeugen auswirkte. Im Gebiet der ehemaligen DDR wurden 1990 insgesamt etwa 1 Mio. Personenwagen zugelassen, darunter 280.000 Neufahrzeuge. Aufgrund des unerwarteten Nachfrageschubs im Inland entstanden bei westdeutschen Herstellern erhebliche Lieferengpässe. Europäische und japanische Wettbewerber konnten davon profitieren und ihren Marktanteil in den alten Bundesländern kräftig erhöhen. Der Anteil ausländischer Fahrzeuge stieg auf 32,3 (i. V. 30,2) %. In den neuen Bundesländern lag deren Anteil an den Neuzulassungen mit fast 40 % noch wesentlich höher.



Die neue S-Klasse setzt Maßstäbe in der automobilen Oberklasse.



Das begehrte T-Modell: Vielseitig einsetzbar für Freizeit und Beruf.

Die Lufteintrittsschlitze am Bug verraten den kraftvollen 300 D Turbo.



Mit dem Vierventil-Sechszylinder ist das elegante Coupé 300 CE-24 noch leistungsfähiger geworden.



Der neue 500 E löste bei Testern und Kunden Begeisterung aus.

Der Mercedes G, jetzt noch komfortabler, markanter und leistungsstärker.



Der SL hat die Markenlegende wieder aufleben lassen.



Neugestalteter Betrieb unserer Landesvertretung in Innsbruck.



In den alten Bundesländern sind im Berichtsjahr 96 % der neu registrierten Fahrzeuge als schadstoffreduziert eingestuft; 90 % aller Benzin-Pkw waren mit geregelter Katalysator ausgestattet. Seit 1986 wurden erstmals wieder mehr Diesel-Pkw verkauft (+ 15 %); ihr Anteil am Gesamtmarkt erhöhte sich auf 11 %. Bei der Kaufentscheidung für ein Dieselfahrzeug scheinen ganz offensichtlich die sachlichen Argumente wie hohe Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit wieder die Oberhand zu gewinnen.

Im Export bedeuten die ins Ausland gelieferten 2,6 Mio. Pkw (- 4,6 %) das bisher zweitbeste Ergebnis der deutschen Automobilindustrie. Einer höheren Ausfuhr nach Japan und in die USA standen rückläufige Lieferungen ins westeuropäische Ausland gegenüber. Die westdeutsche Pkw-Produktion kletterte im Berichtsjahr auf den neuen Höchststand von 4,7 Mio. Personenwagen (+ 2,1 %). Die Auslandsfertigung der deutschen Hersteller ist auf 1,6 (i.V. 1,5) Mio. Fahrzeuge weiter gestiegen.

#### Mercedes-Benz: Inlandzulassungen auf Vorjahresniveau

In der Bundesrepublik Deutschland wurden im Berichtsjahr 245.600 (i. V. 247.100) Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen. Der Verkauf an Firmenangehörige litt spürbar - wenn auch in geringerem Umfang als erwartet - unter der neu eingeführten Rabattbesteuerung. Die daraus entstandene Kaufzurückhaltung beeinträchtigte insbesondere das Geschäft mit den Diesel-Pkw. Von unserer Kompaktklasse wurden 86.000 Pkw erstmals registriert; das sind 7,0 % weniger als im Vorjahr. Die erfreuliche Nachfrageentwicklung nach unserer Mittleren Baureihe setzte sich im Berichtsjahr mit 139.000 Neuzulassungen (+ 3,5 %) unvermindert fort. Von unserer S-Klasse sind im Berichtsjahr 14.100 (i.V. 14.600) Fahrzeuge neu zugelassen worden; im Hinblick auf den für das Frühjahr 1991 angekündigten Modellwechsel ist dies ein bemerkenswerter Erfolg.





## Absatzrekord im Ausland

Im Ausland haben wir 1990 unsere Verkäufe um 3,0 % auf 309.800 Pkw gesteigert und damit unser bisher bestes Absatzergebnis erzielt. In den Märkten der Europäischen Gemeinschaft außerhalb Deutschlands haben wir 131.800 Pkw verkauft (+ 5,3 %), das bisher höchste Volumen überhaupt. Italien war mit einem Anstieg von 13 % auf 39.200 verkaufte Mercedes-Benz Pkw wiederum unser größter europäischer Markt. In Frankreich haben wir um 4,0 % auf 28.700 Fahrzeuge zugelegt, während Großbritannien aus konjunkturellen Gründen mit 27.300 Pkw um 5,2 % weniger aufnahm als im Spitzenjahr 1989.

In den USA haben wir trotz allgemein erschwelter Marktbedingungen mit nahezu 78.400 Mercedes-Benz Pkw den Vorjahresabsatz um 3,5 % übertreffen können. Besonders stark gefragt waren unser Roadster sowie unsere Coupes der Mittleren Baureihe und der S-Klasse.

Die Märkte in Ostasien werden für Mercedes-Benz immer bedeutsamer. Das gilt vor allem für Japan. Im Berichtsjahr wurden dort 38.700 Mercedes-Benz Pkw (+ 23 %) neu zugelassen. Als besonders erfolgreich erwiesen sich wieder unsere Mittlere Baureihe sowie die S- und Sonderklasse. Hervorragende Verkaufszahlen erreichten wir auch in den Ländern Indonesien, Malaysia und Singapur, in denen wir unseren Absatz zusammen um 74 % auf 6.500 Mercedes-Benz Pkw steigerten.

Mercedes-Benz fertigte im Berichtsjahr 574.200 Pkw (+ 5,9 %). Dabei hat sich der Anteil der Dieselfahrzeuge nachfragebedingt weiter von 24,5 auf 23,6 % verringert. Die Produktion der im Lohnauftrag bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich gefertigten Geländewagen konnte durch die neue Fahrzeug-Generation im Berichtsjahr deutlich gesteigert werden.

## Weitere attraktive Modelle und umweltfreundliche Dieselmotoren

Unser Pkw-Programm wurde durch zahlreiche technische Verbesserungen und neue Modellvarianten noch attraktiver gestaltet. Innerhalb der vier Baureihen können unsere Kunden in der Bundesrepublik Deutschland zwischen 56 verschiedenen Modellen wählen.

Anfang 1991 ist unsere Kompaktklasse durch Anhebung der serienmäßigen Ausstattung weiter aufgewertet worden.

Auf dem Automobilsalon in Paris haben wir im Oktober 1990 unser neues Spitzenmodell in der Mittleren Baureihe, den 500 E, vorgestellt. Breitere Kotflügel, 225/55 ZR16-Reifen und eine Spurverbreiterung prägen das

Erscheinungsbild des Fahrzeugs; der schon in der SL-Baureihe bewährte 5-Liter-V8-Zylindermotor mit Vierventiltechnik sorgt für überragende Fahrleistungen. Völlig neue Wege haben wir auf dem Gebiet des Motor- und Antriebsmanagements mit der sequentiellen Kraftstoffeinspritzung beschritten, die jedem Zylinder zum optimalen Zeitpunkt die richtige Kraftstoffmenge zuführt.

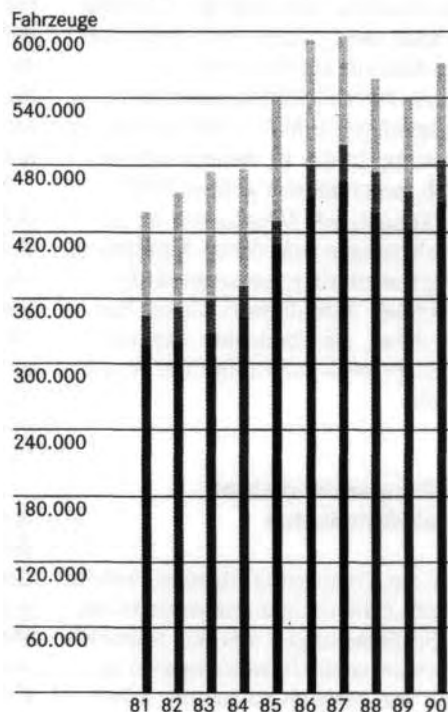
Den 500 SL bieten wir seit Dezember 1990 serienmäßig mit der Antriebs-Schkipfregelung (ASR) an.

Im September 1990 haben wir eine vollkommen neue Radiogerätegeneration in unser Ausstattungsprogramm aufgenommen. Sie verbindet neueste, zukunftsorientierte Technik mit einem auf den Innenraum abgestimmten Design.

Im Frühjahr 1990 haben wir für Diesel-Pkw ein neues Abgasreinigungskonzept - bestehend aus Abgasrückführung und Oxidationskatalysator - eingeführt, das wir als Sonderausstattung anbieten. Damit können die bereits niedrigen Emissionswerte von Kohlenwasserstoff, Kohlenmonoxid und der Partikelaustritt weiter verringert werden.

Beim Genfer Automobilsalon im März 1991 wurde - zwei Jahre nach der dort erfolgten Premiere unseres Roadsters - die neue S-Klasse vorgestellt. Sie fand beim internationalen Publikum eine außerordentlich starke Resonanz. Wir sind davon überzeugt, daß die Fahrzeugreihe unsere Spitzenstellung im höherwertigen Marktsegment nachhaltig untermauern wird, zumal eine Fülle von Innovationen in der Fahrzeug- und Umwelttechnik neue Wege aufzeigt, ohne unsere Grundwerte der Solidität, Sicherheit und hohen Qualität zu vernachlässigen.

## Mercedes-Benz Personenwagen-Produktion



S- und Sonderklasse  
 Mittlere Baureihe T-Modelle  
 Mittlere Baureihe  
 Kompaktklasse



## Innovative Fahrzeugsicherheit

Mercedes-Benz verfügt auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit über eine 50jährige Erfahrung. Durch innovative Problemlösungen wurde eine Vielzahl neuer Akzente gesetzt, die sich als richtungsweisend erwiesen haben. Mit inzwischen über 2,5 Mio. eingebauten ABS-Systemen, mehr als 7,2 Mio. Gurtstraffern und über 750.000 Airbag-Systemen leistet Mercedes-Benz einen wesentlichen Beitrag für mehr aktive und passive Sicherheit im Straßenverkehr. Die neue S-Klasse bietet bei Unfällen durch eine steifere Fahrzelle und längere Deformationszonen im Front- und Heckbereich den Insassen und den Unfallpartnern einen noch höheren Schutz.

## Höhere Investitionen im Pkw-Bereich

Im Geschäftsbereich Pkw wurden im Berichtsjahr 2 Mrd. DM investiert; das sind rd. 10 % mehr als im Vorjahr. Schwerpunkte waren wiederum Maßnahmen für die Einführung neuer Produkte mit Hilfe leistungsfähiger, innovativer und wirtschaftlicher Fertigungseinrichtungen. Der Einsatz modernster Technologien sichert die Qualität unserer Produkte, verringert die Belastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Arbeitsplatz und ermöglicht gleichzeitig wirksamen Umweltschutz.

Dies gilt nicht zuletzt für den Serienanlauf unserer neuen S-Klasse. Im Bereich Rohbau des Werks Sindelfingen wurde eine weitgehend flexible Fertigung eingerichtet, deren Konzeption es ermöglicht, auf kurzfristige Markterfordernisse durch eine Programmverschiebung über alle Baureihen zu reagieren. In der Montage sind wir mit der modularen Montagetechnik, die eine getrennte Vormontage der Türen, des Cockpits und der Aggregate vorsieht, neue Wege gegangen. Durch konsequenten Abbau von Überkopfarbeit - die Karossen werden in

die Arbeitsposition geschwenkt - und weitere Automatisierungen, wie beispielsweise bei der Scheibenmontage, wurde ein erheblicher Beitrag zur verbesserten Arbeitsplatzgestaltung geleistet. Voraussetzung dafür waren allerdings Flächenerweiterungen, um alle grundsätzlichen und konzeptionellen Neuordnungen in technologischer und logistischer Hinsicht umsetzen zu können.

## Moderne Entwicklungsmethoden

Um die immer komplexer werden den Fahrzeuge und den Entwicklungsfortschritt in kurzen Modellzyklen auch weiterhin beherrschen zu können, ist es erforderlich, neue Organisationsformen einzuführen. Instrumente dafür sind insbesondere Computer Aided Design (CAD) und Simultaneous Engineering.

Bei der Erprobung des Gesamtsystems Fahrzeug gewinnt die Oberprüfung aller elektrischen und elektronischen Bauteile im Fahrzeug hinsichtlich ihrer elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) zunehmend an Bedeutung. In der in diesem Jahr in Betrieb genommenen großen EMV-Halle können wir Messungen an Gesamtfahrzeugen und deren Komponenten reproduzierbar, aussagekräftig und schnell durchführen. Unser Ziel ist es dabei, die Elektronik unserer Fahrzeuge noch funktionssicherer zu machen.

## Gute Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Um die Versorgung unserer Produktion mit Zulieferteilen sicherzustellen und die Belastungen aus der schwieriger gewordenen Umweltsituation so gering wie möglich zu halten, haben wir unsere Informations- und Kommunikationssysteme weiterentwickelt. Gleichzeitig ist die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie darauf ausgerichtet, dem Kostenanstieg entgegenzutreten. Dazu gehört auch eine verstärk-

te Öffnung des Unternehmens gegenüber den internationalen Beschaffungsmärkten. Materialbezüge aus dem Ausland sind für uns immer dann eine Alternative, wenn die Teile bei gleichbleibend hoher Qualität ohne höhere Versorgungsrisiken und zu wettbewerbsfähigen Preisen geliefert werden können.

Auf dem Gebiet der Erforschung, Entwicklung und Umsetzung neuer Technologien konnten wir unsere Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie weiter intensivieren. Durch hohe Flexibilität und Einsatzbereitschaft zeichneten sich gerade auch die Zulieferfirmen aus, die an der Vorbereitung des Anlaufs der neuen S-Klasse beteiligt waren.

## Im Motorsport weiter auf Erfolgskurs

Das Motorsportjahr 1990 war für uns wieder sehr erfolgreich. Zum zweiten Mal in Folge konnte Mercedes-Benz in der Sportprototypen-Weltmeisterschaft (Gruppe C) den Titel für Teams und Fahrer gewinnen und somit seine Spitzenposition untermauern.

Mit acht Siegen - darunter fünf Doppelsiege - in neun Rennen belegten die Silberpfeile und das Team Sauber-Mercedes den ersten Platz der Teamwertung. Den Fahrertitel machten die Mercedes-Werkspiloten unter sich aus: In sechs Rennen siegten der Franzose Jean-Louis Schlesser und der Italiener Mauro Baldi; sie wurden gemeinsam Weltmeister, knapp vor Jochen Mass.

Ohne Titelgewinn, aber mit einer insgesamt positiven Gesamtbilanz endete für Mercedes-Benz die Saison in der von einer Reglementsdiskussion geprägten Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (Gruppe A). Das AMG-Team belegte mit dem Dänen Kurt Thiim den dritten und mit Klaus Ludwig den fünften Platz in der Fahrerwertung auf dem Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II.



### Ausblick

Die Aussichten für den deutschen Pkw-Markt sind nach wie vor günstig. Von der Nachfrage nach Gebrauchtwagen in den neuen Bundesländern dürften wiederum sehr positive Impulse ausgehen. Vieles spricht dafür, daß die deutsche Pkw-Industrie im Inland nochmals an das hohe Absatzvolumen von 1990 anzuknüpfen vermag. Risiken für die Automobilkonjunktur in Deutschland ergeben sich aus dem anhaltend hohen Zinsniveau und den von der Bundesregierung im Frühjahr 1991 beschlossenen Steuererhöhungen.

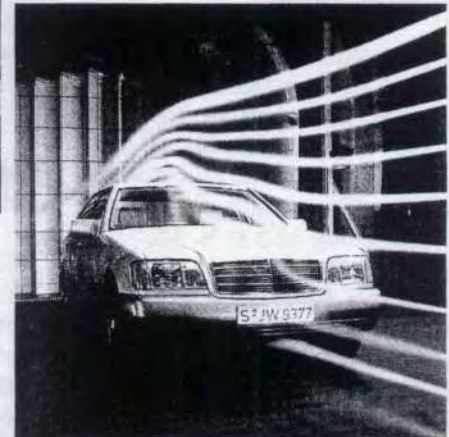
Die Folgen des Krieges am Golf belasten die sich konjunkturell abschwächende Automobilnachfrage in wichtigen Märkten Europas wie auch in Japan. In den USA wird der Absatz zusätzlich durch die beschlossene Luxussteuer für Pkw beeinträchtigt, die vor allem die im oberen Marktsegment tätigen deutschen Hersteller trifft.

Mercedes-Benz sieht trotz der bestehenden Risiken gute Chancen, Produktion und Absatz auf dem erreichten hohen Niveau zu halten. Insbesondere im deutschen Markt erwarten wir einen weiteren Verkaufsanstieg, zunehmend auch durch die steigende Nachfrage aus den fünf neuen Bundesländern. Verkaufsimpulse und einen weiteren Wachstumsschub für alle Modelle unseres Pkw-Programms versprechen wir uns von der neuen S-Klasse. Wir sind deshalb auch zuversichtlich, die deutlichen Einschnitte in den USA durch Zuwächse in anderen Märkten teilweise auffangen zu können.



Durch verstellbare Nockenwellen zeigen die Vierventilmotoren einen dynamischen Leistungsverlauf über den ganzen Drehzahlbereich.

Perfekter Strömungsverlauf im Windkanal.



Nach 9 Läufen in der Gruppe C-Sportprototypen – die Weltmeisterschaft für die Mercedes-Silberpfeile. Schlessler, Baldi und Mass liegen in der Fahrerwertung vorn.



Ein 3. und ein 5. Platz in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1990 für Kurt Thiim und Klaus Ludwig auf Mercedes-Benz 190 E 2.5-16.



Ein spezieller Airbag für den Beifahrer ergänzt das Airbag-Angebot.



## Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

26

Werte in Mio. DM	1990	1989
Umsatz	24.288	23.480
Sachinvestitionen	851	719
F+E-Aufwand	983	943
Produktion (E)	258.947	260.956
Beschäftigte (31.12.)	93.920	90.663

### Weltweit rückläufige Nachfrage nach Nutzfahrzeugen

Die internationale Nutzfahrzeugkonjunktur hat sich im Verlauf des Jahres 1990 weiter abgeschwächt. Vor allem durch die rückläufige Nachfrage auf dem amerikanischen Kontinent sowie in Japan verringerte sich die Produktion weltweit auf 12,5 (i.V. 13,7) Mio. Nutzfahrzeuge.

In den USA fielen die Verkäufe um 4,5 % auf 4,8 Mio. Fahrzeuge. Die amerikanischen Hersteller haben die Fertigung um 8,9 % auf 3,7 Mio. Nutzfahrzeuge zurückgenommen. In Argentinien und Brasilien dämpften die restriktiven wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Inflationsbekämpfung die Nutzfahrzeugnachfrage. Dagegen führte die konsequente Stabilitäts- und Liberalisierungspolitik in Mexiko zu einer weiteren deutlichen Steigerung des Marktvolumens von Lkw und Omnibussen. In Japan wurden im Berichtsjahr 6,2 % weniger Nutzfahrzeuge (2,7 Mio.) neu zugelassen. Mit rd. 1,4 Mio. ausgeführten Fahrzeugen blieb Japan der mit Abstand größte Exporteur von Nutzfahrzeugen. Die Produktion ging um 11 % auf 3,5 Mio. Nutzfahrzeuge zurück.

In Westeuropa hat sich nach einer fünfjährigen Expansionsphase die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen spürbar beruhigt. Gebremst haben insbesondere die nachlassende Konjunktur und die gestiegenen Zinsen; daneben wirkte sich nun auch die in den zurückliegenden Jahren forcierte Modernisierung der Fuhrparks dämpfend aus. In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft nahmen die Neuzulassungen insgesamt um 3,0 % auf 1,7 Mio. Nutzfahrzeuge ab; die Produktion ging um 6,1 % auf 1,8 Mio. Einheiten, zurück.

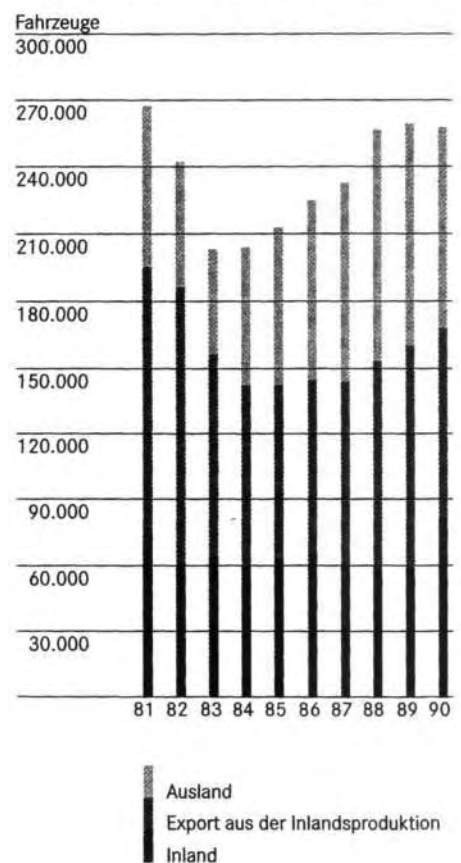
### Deutsche Nutzfahrzeugindustrie: Anhaltend gute Inlandskonjunktur

In der Bundesrepublik Deutschland hat sich 1990 die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen stark ausgeweitet. Maßgeblich hierfür waren günstige gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen, die lebhafte Investitionsgüter- und Baukonjunktur sowie ein in den neuen Bundesländern zusätzlich entstandenes Marktpotential für neue und gebrauchte Fahrzeuge. Insgesamt erhöhten sich die inländischen Neuzulassungen um 18 % auf 203.400 Nutzfahrzeuge. Der Export erreichte mit 167.900 Einheiten annähernd das hohe Vorjahresniveau. Die Inlandsproduktion aller Hersteller zusammen erhöhte sich um 10% auf 315.900 Nutzfahrzeuge.

### Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge im europäischen Markt auf Erfolgskurs

Mit einem weltweiten Absatz von 261.800 Nutzfahrzeugen (+ 2,5 %) haben wir unsere Position als größter Lkw-Hersteller behauptet und auf wichtigen Märkten weiter ausgebaut. In der Bundesrepublik Deutschland kletterten die Neuzulassungen von Mercedes-Benz um 20 % auf 84.700 Einheiten. Über dem Durchschnitt lagen Lastwagen über 6 t mit einem Anstieg um 24 % auf 39.500 Fahrzeuge. Allein die Schwerlastwagen ab 16 t verzeichneten mit 19.300 ein Plus von 26 %. Der sich abschwächenden Nutzfahrzeugkonjunktur auf wichtigen internationalen Märkten vermochte

### Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Produktion weltweit





sich Mercedes-Benz nicht zu entziehen. Die Exporte aus den inländischen Werken gingen deshalb um 14 % auf 87.100 Einheiten zurück. In der Lkw-Klasse über 6t blieb Mercedes-Benz mit einem Marktanteilszuwachs von 3 Prozentpunkten auf 26% größter Anbieter in Westeuropa. Die Länder der Europäischen Gemeinschaft nahmen mit 73.300 Nutzfahrzeugen 7,8 % weniger auf als im Vorjahr.

**Omnibusnachfrage deutlich angezogen**

In den alten Bundesländern hat Mercedes-Benz mit knapp 1.500 Omnibussen 1,4 % mehr neu zugelassen; dementsprechend hat sich unser Marktanteil dort auf 37,1 % erhöht. Die Omnibuslieferungen ins Ausland (über 81) waren mit 3.600 Einheiten um 22 % höher als im Vorjahr. In den inländischen Werken der Mercedes-Benz AG wurden im Berichtsjahr rd. 5.500 Omnibusse und Busfahrgeestelle (+ 11%) aller Gewichtsklassen hergestellt. Weltweit stieg die Fertigung um 15 % auf 22.000 Mercedes-Benz Busse und Busfahrgeestelle.

**Rundum praxisgerecht – die Leichte Klasse.**



**Unimog bei der Landschaftspflege.**

**Der neue O 408 Überlandomnibus.**



**Zuverlässige Müllfahrzeuge mit weniger Abgas und Lärm.**



**MB 100 D – pünktlich und zuverlässig befördert er täglich neue Hotelgäste.**

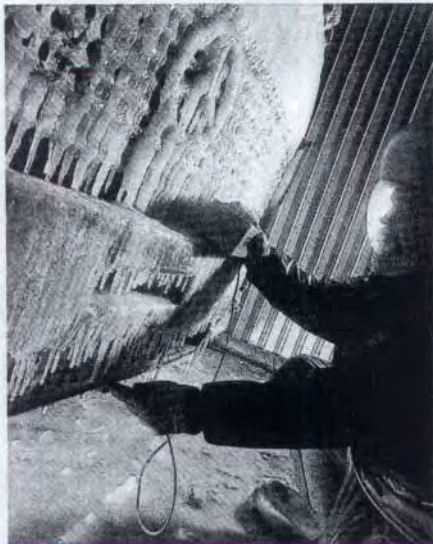




EPS, die serienmäßige, elektronisch-pneumatische Schaltung im Test.



60 % mehr Bremsleistung im Gefälle dank neuer Konstantdrossel.



Ein Mercedes muß auch bei arktischen Temperaturen zuverlässig arbeiten.

### Höherer Absatz bei Unimog und MB-trac

Die Verkäufe von Unimog-Fahrzeugen stiegen im Berichtsjahr um 14 % auf 4.200, allein im Inland um 26 % auf über 2.000 Einheiten. Die neue leistungsstärkste Unimog-Variante mit 214 PS sowie für Feuerwehr-, Flughafen- und Katastropheneinsätze mit 240 PS wurde vom Markt sehr gut aufgenommen. Auch beim MB-trac hat sich der Absatz weltweit erhöht. Wie geplant, läuft der MB-trac zum Jahresende 1991 aus.

### Industriemotoren: Stabilisierung auf hohem Niveau

Der Absatz von Industrie- und Einbaumotoren aus den Inlandswerken an die Hersteller von Land- und Baumaschinen, Hubstaplern, Bussen und Sonderfahrzeugen erreichte mit 15.900 Einheiten wieder die Größenordnung des Vorjahres. Aufgrund der weiter gestiegenen Nachfrage in den Segmenten Kranfahrzeuge und Busse konnten wir vermehrt leistungsstärkere und damit höherwertige Motoren ausliefern. Die Verkäufe von Achsen und Getrieben beliefen sich auf 4.700 (i. V. 4.900) Einheiten.

### Nutzfahrzeugkapazitäten in der Bundesrepublik Deutschland voll ausgelastet

Die Ausbringung unserer Werke in der Bundesrepublik Deutschland konnte 1990 um 5,0% auf 168.800 Nutzfahrzeuge weiter gesteigert werden. Die Herstellung von Teilesätzen für die Fertigung in unseren Auslandswerken kletterte um zwei Drittel auf 21.200 Einheiten. Die Kapazitäten unserer deutschen Nutzfahrzeugwerke waren das ganze Jahr über voll ausgelastet.



### Produktion in den neuen Bundesländern geplant

Im Herbst 1990 wurde ein Kooperationsvertrag zwischen der Mercedes-Benz AG, der Automobilwerk Ludwigsfelde GmbH (IFA) und der Treuhandanstalt, Berlin, geschlossen, der für eine Übergangsphase die Montage von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen auf dem derzeitigen Gelände der IFA im Süden Berlins im Verbund mit den Lkw-Werken Wörth und Düsseldorf vorsieht.

Bis 1993/94 ist eine stufenweise Erhöhung der Montage auf über 20.000 Lkw beabsichtigt. Mittelfristig planen wir die Errichtung eines neuen Nutzfahrzeug-Montagewerks im Raum Ludwigsfelde. Nach seiner vollen Inbetriebnahme können dort jährlich bis zu 40.000 Fahrzeuge gefertigt werden.

### Erschwerte Marktbedingungen für die ausländischen Produktionsgesellschaften

Die Produktion unserer ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften mußte im Berichtsjahr insgesamt um 10 % auf 90.100 Fahrzeuge zurückgenommen werden, vor allem aufgrund der allgemein schwierigen wirtschaftlichen Situation in Süd- und Nordamerika sowie in Südafrika. Erfreulich war dagegen die Entwicklung in Mexiko und in der Türkei. Insgesamt blieb die Konzernproduktion mit 258.900 Nutzfahrzeugen geringfügig unter dem hohen Vorjahresvolumen.

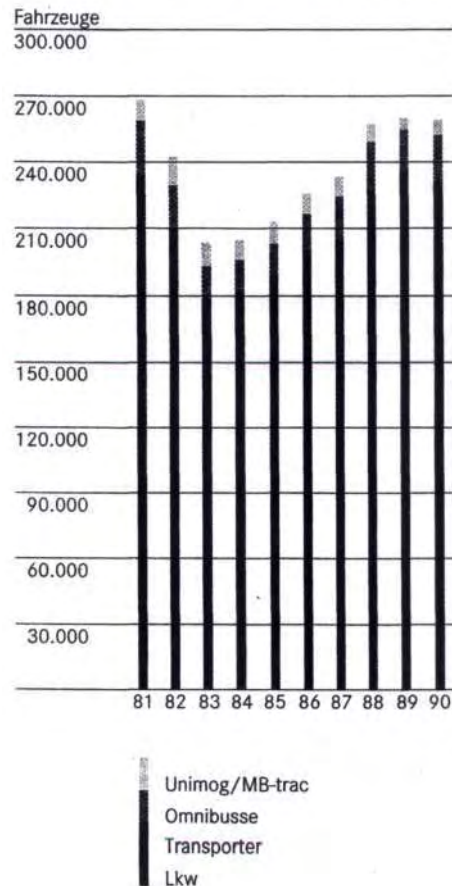
Die Mercedes-Benz do Brasil konnte 1990 auf dem heimischen Markt nur noch 21.300 (i.V. 27.600) Nutzfahrzeuge verkaufen. Aufgrund der Beeinträchtigungen der Produktion durch Streiks und eine fünfwöchige Betriebsruhe gingen die Marktanteile bei Lkw über 61 von 43 auf 34 % und bei Omnibussen von 76 auf 75 % zurück. Die Produktion verringerte sich um 18 % auf 31.200 Lkw und Omnibusse. Bei der Mercedes-Benz Argentina Verminderte sich der Absatz weiter um 12 % auf 2.700 Fahrzeuge. Dennoch konnte der Marktanteil bei Lkw auf 46 (i. V. 39) % und bei Omnibussen leicht auf 69 (i. V. 67) % ausgeweitet werden. Die Produktion wurde auf 2.700 (i.V. 3.100) Fahrzeuge zurückgefahren.

Unsere mexikanische Tochtergesellschaft, die Anfang 1991 in Mercedes-Benz Mexiko umfirmierte, konnte ihren Absatz um 73 % auf nahezu 6.000 Fahrzeuge ausweiten. Der Marktanteil bei Lkw blieb mit 36,4 % in etwa konstant; bei Omnibussen konnte er kräftig von 11,1 auf 31,2 % gesteigert werden.

Aufgrund der anhaltenden Abschwächung der Nutzfahrzeugkonjunktur in den USA, insbesondere in der Klasse 8 (ab 15 t Gesamtgewicht), mußte unsere Tochtergesellschaft Freightliner einen Verkaufsrückgang auf 23.000 Fahrzeuge hinnehmen (- 1,5 %), konnte jedoch ihren Marktanteil von 16,1 auf 19,0 % erhöhen. In den USA und in Kanada hat die Gesellschaft insgesamt 24.800 (i. V. 26.500) Fahrzeuge hergestellt.

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz of South Africa hat im Berichtsjahr unter einem fast acht Wochen dauernden Streik sowie unter einer rezessiven Marktentwicklung gelitten. Die Verkäufe sanken um 29 % auf 2.700 Nutzfahrzeuge; die Produktion wurde auf 2.245 (i. V. 3.764) Einheiten zurückgenommen.

### Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Produktion nach Typen





Die Mercedes-Benz Espana hat insgesamt 23.100 Transporter aus eigener Fertigung verkauft (- 6,1 %). Die Neuzulassungen der von der Mercedes-Benz AG importierten Nutzfahrzeuge gingen marktbedingt um 3,1 % auf 5.100 Einheiten zurück.

Nach der Aufstockung des Daimler-Benz Beteiligungsanteils auf 50,3 % wurde unsere türkische Beteiligungsgesellschaft in Mercedes-Benz Türk A.Ş. (MBT) umbenannt. Sie konnte im Berichtsjahr ihren Absatz auf 2.800 (i.V. 1.700) Nutzfahrzeuge kräftig steigern; davon entfielen 1.160 (i.V. 840) auf Omnibusse.

#### **Entwicklung bei den assoziierten Gesellschaften**

Die indonesischen Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing und P.T. Star Engines Indonesia, Wanaherang, sowie P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, haben die gute Wirtschaftsentwicklung im Lande nutzen und ihre Verkäufe auf 2.300 (i.V. 2.000) Nutzfahrzeuge steigern können.

Die NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Schweiz, die Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge umrüstet und montiert, erreichte im Berichtsjahr ein Fertigungsvolumen von 1.700 (i.V. 1.900) Nutzfahrzeugen.

#### **Neue Produkte und Produktverbesserungen**

Mercedes-Benz hat auch im Berichtsjahr sein breitgefächertes, auf individuelle und umweltgerechte sowie auf wirtschaftliche Transportlösungen ausgelegtes Nutzfahrzeugprogramm erweitert und Produktverbesserungen eingeführt.

Die neuen Wörther „LK“-Typen 1324 und 1524 der Leichten Klasse und die Fahrzeuge der neuen Schweren Unimog-Baureihe erhielten den leistungsgesteigerten Motor OM 366 LA mit 177 kW/240 PS. Während die Lkw der Leichten Klasse auf besonders wirtschaftlichen Einsatz im Fernverkehr ausgelegt sind, finden die Schweren Unimog vor allem im Feuerwehr-, Flughafen- und Katastropheneinsatz Verwendung. Die neuen Wörther „MK“-Typen der Mittelschweren Klasse mit 12, 14 und 17 t Gesamtgewicht wurden mit einer von der Schweren Klasse abgeleiteten Technik ausgestattet. Dies betrifft vor allem die Fahrerhäuser und die Zentralschmieranlage, so daß jetzt auch in dieser Klasse verlängerte Wartungsintervalle von bis zu 45.000 km im Fernverkehr erreicht werden.

Im Omnibusbereich haben wir die auf Basis der T 2-Transporter konzipierte neue Omnibusbaureihe 0 600 (0 609 D, 0 611 D und 0 614 D) der Öffentlichkeit vorgestellt.

Im Düsseldorfer Transporter-Programm der Baureihe T 2 werden nun auch Fahrzeuge des Typs 814 DA mit permanentem Allradantrieb angeboten; als Sonderausstattung ist das Antiblockiersystem erhältlich. Die Transporter der Baureihen T 1 und T 2 mit dem Ottomotor M 102 können auf Wunsch mit geregelterm Drei-Wege-Katalysator und Abgasrückführung geliefert werden.

#### **Entwicklungen im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltentlastung**

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge verwenden wir etwa ein Drittel unserer jährlichen Forschungs- und Entwicklungsausgaben dafür, die Umweltverträglichkeit und Sicherheit unserer Nutzfahrzeuge weiter zu verbessern. Ein wichtiges Ergebnis ist die neue Motorbremse mit erhöhter Bremsleistung, die mehr Sicherheit bei Talfahrten gewährleistet und inzwischen für alle V8-Motoren lieferbar ist. Diese Motorbremse mit Konstantdrossel - als zusätzliches Ventil in den Zylinderkopf integriert - erhöht die Motorbremsleistung um etwa 60 % im oberen und bis zu 100 % im unteren Drehzahlbereich. Gleichzeitig bietet sie auch Vorteile im Bremsbelag-Verschleiß und in der Geräuscentwicklung.

Die Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertretungen haben einen „Umwelt-Check“ für die bereits im Verkehr befindlichen Mercedes-Benz Transporter, Lastwagen, Omnibusse und Unimog im Angebot. Es umfaßt kostengünstige Reparaturpakete für die Einspritzanlage sowie ein Nachrüstpaket für die Flammenanlage, die den sogenannten „Weißrauch“ beim Motorstart verhindert. Der „Umwelt-Check 90“





bietet darüber hinaus eine ganze Reihe von Prüfschritten, die auch die Ansaug-, Kraftstoff- und Auspuffanlage sowie die Motorbremse einschließen. Ein für alle Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge entwickeltes Geräuschpaket vermindert die Lärmemission der Fahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 150 kW/204 PS auf einen Grenzwert von max. 84 dB (A); das entspricht einer Reduzierung der Geräuschintensität um 60 %. Das Geräuschpaket gibt es auch als Nachrüstung.

### Hohe Investitionen für neue Produkte und Fertigungstechnologien

Für fortschrittliche Produkte und effiziente Produktionstechnologien haben wir im Nutzfahrzeugbereich weltweit rd. 1 Mrd. DM investiert. Mit der Auszeichnung „Truck of the Year 1990“ für die SK-Reihe verbinden wir den Ansporn, mit wirtschaftlichen, arbeits- und umweltgerechten Fertigungseinrichtungen die richtigen Fahrzeuge für unsere Kunden herzustellen.



Handlich und wendig in engen Gassen.



Wer seinen Truck liebt, der zeigt es.



Stets frischer Fisch, dazu gehört die lückenlose Transportkette.



Auch unter harten Bedingungen längere Wartungsintervalle.



### **Integration der Einkaufsfunktion in den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge**

Um die Materialbeschaffung für den Nutzfahrzeugbereich noch besser an unser vielfältiges Nutzfahrzeugangebot anpassen zu können, wurde im Berichtsjahr der Einkauf in den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge integriert. Auf diese Weise erreichen wir bessere Voraussetzungen, um unsere global ausgerichteten Bezugsmöglichkeiten enger mit den internationalen Fertigungsstandorten zu verknüpfen.

Unsere langfristig angelegte Einkaufsstrategie wurde weiterverfolgt. 1990 haben wir vor allem die Anzahl unserer Lieferanten und ihre Zuordnung zu einzelnen Lieferumfängen optimiert. Außerdem konnten wir vermehrt langfristige Abnahmeverträge abschließen. Bei alledem haben wir unser traditionelles Engagement für mittelständische und kleinere Betriebe sowie für soziale Einrichtungen, wie beispielsweise Behindertenwerkstätten, weitergeführt.

Die Aufgaben in der Beschaffungslogistik waren auch 1990 von unserem anspruchsvollen Produktionsprogramm und der zunehmenden Internationalisierung unseres Fertigungsverbands geprägt. Unsere Anstrengungen, die Transport- und Lagerkosten zu verringern, sowie produktionssynchrone Materialabrufverfahren einzusetzen, konnten erfolgreich fortgesetzt werden.

Die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten erleichterte uns nicht nur die Neuordnung des Einkaufs, sondern half auch in Märkten mit Kapazitätsengpässen stets eine reibungslose Materialversorgung sicherzustellen. Dabei wurden unsere Anforderungen an Qualität, Zuverlässigkeit und Innovation in hohem Maße erfüllt.

### **Vorbereitung auf den europäischen Binnenmarkt**

Die Schaffung des europäischen Binnenmarkts mit einem vereinten Deutschland und die Öffnung Osteuropas läßt die europäische Wirtschaft in eine neue Dimension hineinwachsen. Dies trifft in besonderer Weise auf den Transportmarkt zu. Zusammen mit dem steigenden Bedarf sind aber auch die Ansprüche an die Qualität und Effizienz der Transportleistung gestiegen. Als Marktführer in der Lkw-Klasse über 6t mit einem lückenlosen und breit differenzierten Produktprogramm können wir für alle Transportaufgaben kompetente Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten. Im Interesse einer raschen Verwirklichung noch umweltfreundlicherer Lösungen im Güterverkehr wollen wir mit neuen Technologien und innovativen Dienstleistungen den Einsatz des Fahrzeugs optimieren. Unsere Formel für die 90er Jahre lautet: „Fahrzeug plus intelligente Dienstleistung“. Außer flexiblen Wartungs- und Diagnosesystemen, einem flächendeckenden Servicenetz und einem 24-Stunden-Service gehört dazu auch die Unterstützung durch die von uns entwickelten Fuhrpark-Informationssysteme.

Im Rahmen einer europäischen Umweltstrategie gilt es zum einen, die Abgas- und Partikelemissionen weiter zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund wird Mercedes-Benz in einem zweistufigen Konzept den Schadstoffausstoß bei Lkw bis Mitte der 90er Jahre um bis zu 60 % verringern und damit den Kunden über die gesamte Produktpalette hinweg ökologisch optimierte Fahrzeuge anbieten.

Ein weiteres Element in unserer Umweltstrategie ist die Entwicklung neuer Verkehrskonzepte. Angesichts des weiter wachsenden Güterverkehrs ist eine bessere Integration des Lkw in verkehrsträgerübergreifende Transportketten erforderlich. In Zukunft wird daher die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erheblich an Bedeutung gewinnen.

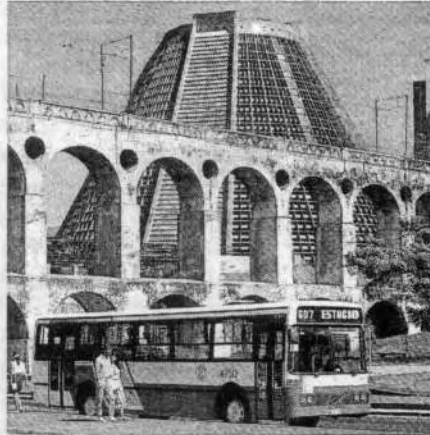
### **Ausblick**

Der europäische Nutzfahrzeugmarkt, der nach einem fünf Jahre anhaltenden Aufschwung im vergangenen Jahr deutlich rückläufig war, dürfte sich in diesem Jahr nochmals abschwächen. In den westeuropäischen Märkten ist mit einer unterschiedlichen Absatzentwicklung zu rechnen; den sich öffnenden osteuropäischen Märkten fehlt es bisher noch an der notwendigen Kaufkraft. Der schärfer werdende Verdrängungswettbewerb wird den Kooperations- und Konzentrationsprozeß in der europäischen Nutzfahrzeugindustrie beschleunigen.



Im Unterschied zum allgemeinen Markttrend in Europa ist Mercedes-Benz zuversichtlich, auch 1991 wieder an die positive Entwicklung der Vorjahre anknüpfen zu können. Aufgrund des wettbewerbsstarken Produktprogramms, der breiten europäischen Präsenz sowie der anhaltend guten deutschen Nutzfahrzeugkonjunktur erwarten wir wiederum ein hohes Verkaufsvolumen. Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge wird die nächste Zukunft im Zeichen ebenso umfassender wie ehrgeiziger Kostensenkungsprogramme stehen. Erhebliche Mittel sind für Investitionen in neue Produkte und Fertigungsanlagen erforderlich; mit einem Investitionsbudget von rd. 6 Mrd. DM für die nächsten fünf Jahre werden wir alles tun, um unsere technische und qualitative Spitzenstellung im europäischen Nutzfahrzeuggeschäft erfolgreich zu behaupten.

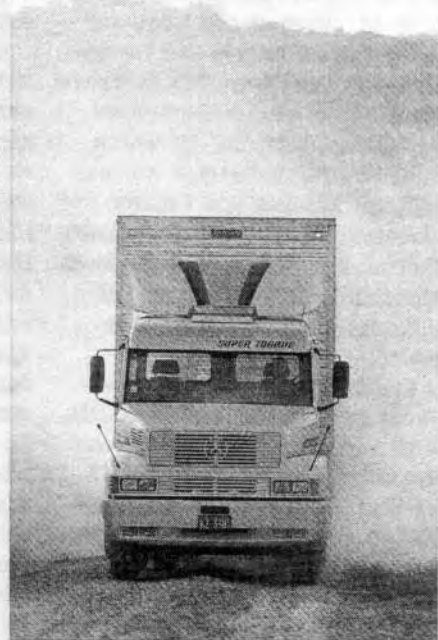
Dabei sind wir überzeugt, daß der Lkw seine führende Stellung im europäischen Güterverkehr behalten wird. Ohne ihn wird eine rasche Integration Osteuropas in den Prozeß der internationalen Arbeitsteilung nicht möglich sein. Als Marktführer hat Mercedes-Benz die Kompetenz, einen wesentlichen Beitrag für einen effizienten und umweltgerechten Gütertransport in Europa zu leisten.



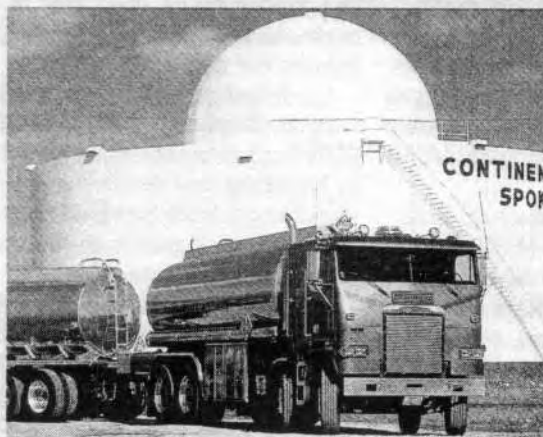
**Mercedes-Benz Stadtbus aus brasilianischer Fertigung.**



**Neu in den USA: Freightliner LKW in der Klasse 6 und 7.**



**Die neue Schwere Klasse für den brasilianischen Markt.**



**Ein Markt mit Wachstumschancen: Mexiko.**

Werte in Mio. DM	1990	1989
Umsatz	13.149	12.244
Jahresergebnis	(205)	275
Auftragseingang	14.156	13.893
Sachinvestitionen	774	739
F+E-Aufwand	782	787
Beschäftigte (31.12.)	76.949	77.722

Die westdeutsche Elektroindustrie konnte ein insgesamt günstiges wirtschaftliches Umfeld nutzen und insbesondere im Inland die Aufwärtsentwicklung der vergangenen Jahre auf hohem Niveau fortsetzen. Die Wachstumsdynamik verlagerte sich dabei von den Investitions- zu den Gebrauchsgütern; besonders begünstigt waren Elektrohaushaltsgeräte. Erfreulich war das Geschäft mit Anlagen und Geräten der Energieverteilung. Die Nachfrage nach Bauelementen konnte erst in der zweiten Jahreshälfte an die positive Entwicklung der Elektrokonjunktur anschließen.

Der Konzernumsatz der AEG erreichte im Berichtsjahr 13,1 Mrd. DM (+ 7,4 %). Die Umsatzausweitung war im wesentlichen durch das um 12 % auf 7,4 Mrd. DM gewachsene Inlandsgeschäft bestimmt, wobei auch Neuerwerbungen in den Geschäftsfeldern Bahnsysteme sowie Elektrotechnische Anlagen und Komponenten zu dieser Steigerung beitrugen. Das Geschäftsvolumen im Ausland erhöhte sich um 2,4 %. Verluste aus dem laufenden Geschäft sowie notwendige Vorleistungen im Interesse des Gesamtkonzerns führten zu einem negativen Jahresergebnis von 205 Mio. DM.

Der Auftragseingang des AEG Konzerns von 14,2 Mrd. DM (+ 1,9 %) übertraf erneut das hohe Niveau des Vorjahres. Der Zuwachs kam ausschließlich aus dem Inland, wo die Bestellungen um 11 % auf 7,9 Mrd. DM anstiegen, während sie im Ausland um 7,2 % abnahmen. Zum erfreulichen Wachstum im Inland haben vor allem die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sowie Büro- und Kommunikations-

technik beigetragen. Maßgeblich für den Rückgang im Auslandsgeschäft waren vor allem im Vorjahr verbuchte Großprojekte auf dem Gebiet der Bahnsysteme. Außerdem wirkten sich die konjunkturelle Abschwächung in wichtigen Auslandsmärkten und die ungünstige Kursentwicklung des Dollars dämpfend aus.

AEG beschäftigte am Jahresende 1990 weltweit 76.949 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 57.173 im Inland und 19.776 im Ausland. Von der Gesamtzahl waren 3.030 Auszubildende und Praktikanten; rd. 80 % der Beschäftigten sind in technischen Berufen tätig.

Die Investitionen der AEG beliefen sich 1990 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt mehr als 1 Mrd. DM. Die Zugänge an Sachanlagen erreichten weltweit 774 Mio. DM; in Beteiligungen wurden 128 Mio. DM investiert. Wichtige Projekte sind das integrierte Technologiezentrum für Schaltanlagen und -geräte der Mittelspannungstechnik in Regensburg, mit dessen Bau 1990 begonnen wurde, der Ausbau der Fabrik Rothenburg o.d.T. für Geräte zum Kochen, zur Bodenpflege und für Haushaltskleingeräte sowie die Modernisierung und Erweiterung der IC-Fertigung in Heilbronn. Sachinvestitionen im Ausland entfielen im Schwergewicht auf MODICON in den USA, AEG Austria und TELEFUNKEN electronic in Österreich sowie TELEFUNKEN Semiconductors auf den Philippinen.

Die Beteiligungszugänge betrafen hauptsächlich den Erwerb der MAN GHH Schienenverkehrstechnik GmbH in Nürnberg und der Schorch GmbH in Mönchengladbach sowie die Erhöhung unseres Kapitalanteils an Siliconix, Santa Clara/Kalifornien.

Mit 782 Mio. DM erreichten die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Berichtsjahr nahezu wieder die Größenordnung des Vorjahres; das waren 5,9 % des AEG Konzernumsatzes. Für auftragsgebundene Forschungs- und Entwicklungsvorhaben wendeten wir 112 Mio. DM auf.

Auf dem Gebiet der Antriebstechnik wurden neue Lösungen für drehzahlvariable Antriebe kleiner Leistung und für Positionsantriebe untersucht. In der Mikroelektronik verfolgen wir das Ziel, neuartige Transistoren und monolithisch integrierte Mikrowellenschaltungen mit sehr hoher Grenzfrequenz zu entwickeln. Im Bereich der digitalen Nachrichtenübermittlung arbeiten wir schwerpunktmäßig an der Entwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für die Bildtelefonie. In der Mustererkennung ist die Forschung besonders auf den Produktfeldern Schrifterkennung und Dokumentanalyse tätig. Auf dem Gebiet Großflächenelektronik werden elektronische Schaltfunktionen auf Glas oder anderen elektrisch inaktiven Trägermaterialien aufgebracht. Im Bereich der Systemtechnik und Softwaretechnologie wurde der Prototyp eines „Geräteexperten“ entwickelt. Im Rahmen eines Joint Venture führt AEG ein Projekt zur Industrialisierung der Hochenergie-Batterie auf der Basis von Natrium/Nickelchlorid durch. Die Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Umwelttechnik haben zur Entwicklung neuer Geräte geführt, die Schwefel- und Stickoxide für Groß- und Kleinfeuerungsanlagen messen.

Den bereits Ende 1989 begonnenen Ausbau ihrer Position in der ehemaligen DDR wird AEG mit Nachdruck fortführen. Die mit der Gründung von Technischen Vertriebsniederlassungen in Magdeburg, Erfurt, Rostock und Dresden sowie von Vertriebsstützpunkten in Halle, Schwerin, Leipzig und Chemnitz und der Ausweitung der Geschäftstätigkeit unserer Technischen Vertriebsniederlassung in Berlin frühzeitig erreichte flächendeckende Präsenz in den neuen Ländern werden wir 1991 weiter verstärken. Ebenso sollen die historisch engen Kontakte der AEG zu den osteuropäischen Ländern im Rahmen der politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten kontinuierlich weiterentwickelt werden. Grundlage dafür sind die in Polen, Ungarn und der CSFR bereits eröffneten eigenen Niederlassungen sowie der mit einem bulgarischen Partner abge-

schlossene Vertretungsvertrag, der die gesamte AEG Produktpalette beinhaltet. In Jugoslawien arbeiten wir noch mit einer Reihe von Fremdvertretungen zusammen. Bei aller Bedeutung, welche die neuen Bundesländer und Osteuropa für uns haben, werden wir darüber den Ausbau unserer Position im Wirtschaftsraum der Europäischen Gemeinschaft sowie in den USA und Fernost in keiner Weise vernachlässigen.

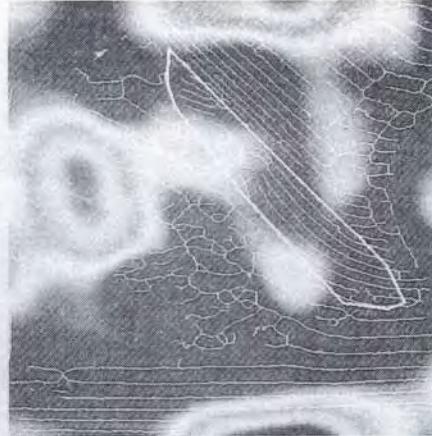
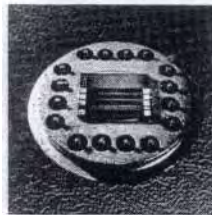
**Automatisierungstechnik**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	2.712	2.529
Auslandsanteil (%)	44	42
Beschäftigte (31.12.)	16.953	17.577

Zum Geschäftsfeld Automatisierungstechnik gehören die Industrieautomatisierung - mit den Geschäftsbereichen Automatisierungssysteme und -produkte sowie Industrietechnik - und die Postautomatisierung mit dem Geschäftsbereich AEG Electrocom GmbH (AEC). Die Aktivitäten des System- und Softwarehauses GEI - Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH, Aachen, wurden 1990 auf die debis Systemhaus GmbH übertragen.

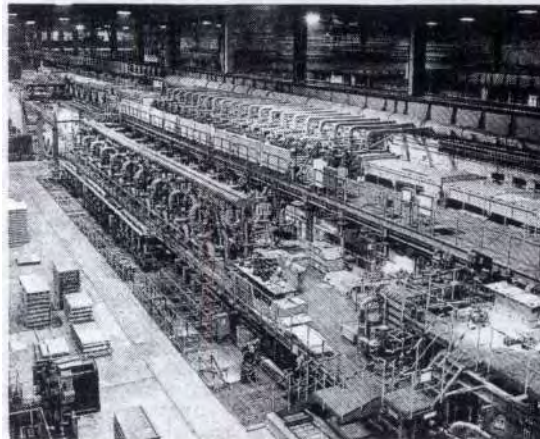
Der Umsatz des Geschäftsfelds ist im Berichtsjahr weiter deutlich auf 2,7 Mrd. DM gestiegen. Das Liefer- und Leistungsprogramm des Automatisierungssystems Geomatics wurde erweitert und die Aktivitäten der MODICON Steuerungs- und Regelungstechnik - Kernstück des Automatisierungssystems Geomatics - ausgebaut. Hervorzuheben ist die weltweite Markteinführung einer systemfähigen speicherprogrammierbaren Kleinststeuerung. Die Auslieferung des neuen MODCOMP Realzeitrechners MC 97 ist im Berichtsjahr angelaufen; allein mehr als 100 neue Systeme sind für die NASA bestimmt. Sowohl bei Leistungsantrieben als auch bei Servoantriebssystemen konnte die AEG überproportional am Marktwachstum teilnehmen.

Chemischer Halbleitersensor zur Messung von Schadstoff- und Ionen-Konzentrationen in flüssigen und gasförmigen Medien.



Automatische Bildanalyse zur Prüfung von Oberflächendefekten einer Schweißnaht.

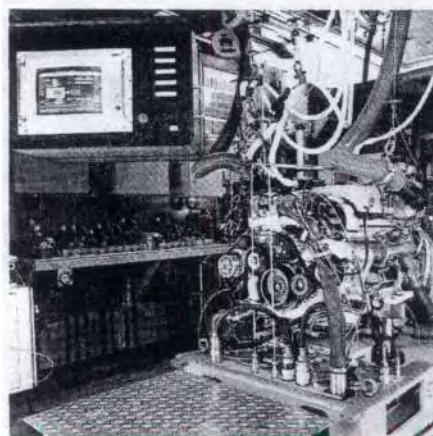
Hochleistungs-Anschriftenleser der ersten AEC-Briefverteilanlage in Fernost auf einer Briefmarke der koreanischen Post.



Automatisierung einer elektrolytischen Bandverzinkungsanlage für Stahlbleche.



Meßsystem der Landesanstalt für Immissionsschutz Nordrhein-Westfalen, das mit über 70 Meßstationen die Luftqualität überwacht.



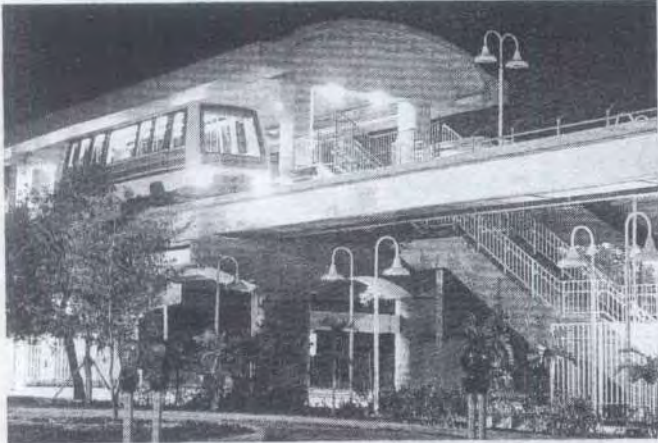
Vollautomatische Endkontrolle des Zwölfzylindermotors bei der Mercedes-Benz AG in Stuttgart-Untertürkheim.



Der moderne Doppeltriebwagen ET 480 für die S-Bahn Berlin.



Das neue Niederflur-Stadtbahnkonzept für die Bremer Straßenbahn AG.



Vollautomatisches People Mover System von AEG Westinghouse für den städtischen Nahverkehr in Miami.



Die Schreibmaschinenmodelle der Comfort-Linie setzen neue Zeichen in Design und Technologie.



Abfrage-Vermittlungssystem 1280 bei der Feuerwehr Remscheid.

Auch in der Industrietechnik stieg der Umsatz überdurchschnittlich. Ein bedeutendes Projekt war die Ausrüstung eines Prüfstands für Zwölfzylindermotoren im Werk Stuttgart-Untertürkheim der Mercedes-Benz AG. Auf dem Gebiet der Verfahrens- und Umwelttechnik erhielten wir erfreuliche Aufträge; darunter waren wichtige Projekte wie Prozeßleitsysteme für Großklärwerke in Frankfurt am Main, das Leitsystem zur Steuerung und Überwachung einer Trinkwasserpipeline mit aufbereitetem Bodenseewasser in den Stuttgarter Raum und die Automatisierung und Überwachung der Start-, Lande- und Rollbahnbefeuerung einschließlich Energieversorgung für den Flughafen Frankfurt am Main. In der Grundstoff- und verarbeitenden Industrie überwogen Modernisierungsvorhaben.

Für den Eurotunnel zwischen Großbritannien und Frankreich hat AEG in Zusammenarbeit mit der Daimler-Benz Forschung den Auftrag erhalten, den 50 km langen Servicetunnel federführend mit einem Transportsystem einschließlich der Nebenanlagen auszurüsten.

Die AEG Electrocom (AEC) hat 1990 ihr Kernarbeitsgebiet Postautomatisierung weiter globalisiert und ist in neue Märkte vorgedrungen. Aus den neuen Bundesländern und aus Osteuropa erhielten wir erste Aufträge. Neu im Programm der AEC sind Beratungsleistungen im Logistikbereich für eine wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Warendistribution. Um das Engagement bei unseren Lizenzpartnern in den USA zu verstärken, haben wir uns an der ElectroCom Automation, Arlington/Texas, beteiligt.

Für 1991 erwarten wir für das Geschäftsfeld Automatisierungstechnik ein weiteres Umsatzwachstum.

**Bahnsysteme**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	722	587
Auslandsanteil (%)	40	59
Beschäftigte (31.12.)	3.885	3.067

Im Geschäftsfeld Bahnsysteme sind die Gesellschaften AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin, AEG Westinghouse Transportation Systems, Inc., Pittsburgh/Pennsylvania, Magnetbahn GmbH, Starnberg, und MAN GHH Schienenverkehrstechnik GmbH, Nürnberg, zusammengefaßt.

Durch die Übernahme des Schienenfahrzeugbaus von der MAN GHH zum 30. Juni 1990 ist AEG als Anbieter von Nah- und Fernverkehrssystemen künftig in der Lage, neben elektrischen Ausrüstungen auch komplette Schienentriebfahrzeuge und Reisezugwagen herzustellen. Ferner wurden Ende 1990 die Schienenfahrzeugaktivitäten der MBB auf das Geschäftsfeld Bahnsysteme übertragen. Damit sind wir unserem Ziel, Komplettlösungen für Bahnsysteme zu liefern, einen wichtigen Schritt nähergekommen.

Im Vergleich zum Vorjahr konnten wir den Umsatz des Geschäftsfelds von 587 auf 722 Mio. DM steigern.

Die ersten ICE-Hochgeschwindigkeitszüge, für deren Triebköpfe und Mittelwagen AEG die elektrischen Ausrüstungen liefert, sind im Berichtsjahr an die Deutsche Bundesbahn übergeben worden. Die MAN GHH Schienenverkehrstechnik und der Schienenfahrzeugbau der MBB sind an den Lieferungen der Mittelwagen der ICE-Züge maßgeblich beteiligt. Aufträge für weitere Lieferungen wurden bereits erteilt. Für die S-Bahn Berlin haben wir die ersten neuen Serienzüge ausgeliefert. Außerdem erhielten wir einen Anschlußauftrag über 55 U-Bahn-Doppeltriebwagen.

Für elektrische Triebfahrzeuge wurde eine Wasserkühlung für kompakte und umweltfreundliche Hochleistungsstromrichter modularer Bauweise entwickelt.

Die ersten Fahrzeuge einer von MAN GHH Schienenverkehrstechnik entwickelten neuen Generation von Niederflur-Stadtbahnwagen wurden in Bremen und München erfolgreich präsentiert.

Von der New Yorker U-Bahn erhielt AEG Westinghouse den Auftrag zur Lieferung von Drehstromausrüstungen für eine Vorserie von 10 Fahrzeugen. Mit der Auslieferung einer Serie von DUO-Bussen für Seattle gingen erstmals in den USA Serienfahrzeuge mit Drehstromantriebstechnik in Betrieb. Für die neue Metro Taipeh erhielten wir den Auftrag zur Lieferung von 88 Fahrzeugausrüstungen.

AEG Westinghouse ist beauftragt, auf dem Großflughafen Denver ein komplettes People Mover System für den Passagiertransfer zu planen und zu realisieren, das 1993 den Betrieb aufnehmen soll. Die People Mover Systeme der internationalen Flughäfen Las Vegas und Orlando wurden durch Lieferung weiterer Fahrzeuge und Streckenerweiterungen ausgebaut. Nach eineinhalbjähriger Erprobungszeit in Berlin haben wir die wesentlichen Voraussetzungen für eine Zulassung der M-Bahn als öffentliches Verkehrssystem nach dem Personenbeförderungsgesetz geschaffen.

Für das laufende Geschäftsjahr rechnen wir wieder mit einer Ausweitung des Umsatzes. Der beabsichtigte Erwerb des Schienenfahrzeugbaus der Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH soll unsere Stellung als Systemanbieter stärken; zugleich erwarten wir von diesem Engagement Zugang zu den osteuropäischen Märkten.

**Büro- und Kommunikationstechnik**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	1.127	1.107
Auslandsanteil (%)	53	59
Beschäftigte (31.12.)	7.765	8.186

Zum Geschäftsfeld Büro- und Kommunikationstechnik gehören die AEG Olympia Office GmbH sowie die AEG Mobile Communication GmbH. Im Mobilfunkbereich haben wir mit Wirkung vom 1. Oktober 1990 sämtliche Aktivitäten in die neu gegründete AEG Mobile Communication GmbH eingebracht. Danach erstreckt sich die Geschäftstätigkeit der AEG Olympia Office auf die Produktbereiche Office Systems und Office Equipment. Die TELEFUNKEN Sendertechnik GmbH, Berlin, ist zum 1. April 1990 auf die Deutsche Aerospace AG übertragen worden. Die AEG Electrocom GmbH, Konstanz, wurde 1990 dem Geschäftsfeld Automatisierungstechnik zugeordnet.

Der Umsatz des Geschäftsfelds lag 1990 vergleichbar gerechnet mit 1,1 Mrd. DM wieder in der Größenordnung des Vorjahres. Das gilt auch für die AEG Olympia Office, bei der sich Umsatzeinbußen in wichtigen ausländischen Märkten durch höhere Inlandserlöse ausgeglichen haben. Zur Verbesserung des Inlandsgeschäfts trugen die erfolgreiche Vermarktung des Personalcomputerprogramms, der Umsatz in den fünf neuen Bundesländern und die Auftragsfertigung der Fabrik in Wilhelmshaven bei.

Aufgrund der Erweiterung des Angebots an Personalcomputern sowie der Gewinnung neuer Systemhäuser und System-Center im Inland konnte im Bereich Office Systems der PC-Umsatz kräftig gesteigert werden. Durch die Ergänzung des Programms um Komplettlösungen gelang der Einstieg in größere PC-Projekte. Der Produktbereich Office Equipment konnte im Segment Schreibmaschinen seine

Marktposition im Inland verbessern und den Umsatz ausweiten. Ebenfalls positiv entwickelte sich der Absatz von Kopiergeräten, bei denen wir europaweit auf ein einheitliches Modellprogramm umstellten. Der Umsatz mit Anrufbeantwortern und schnurlosen Telefonen war etwas höher als im Vorjahr.

Die AEG Mobile Communication hatte vor allem beim Endgerätegeschäft eine sehr erfreuliche Entwicklung; bei Autotelefonen betrug das Wachstum über 50 %. Im Bereich Funksysteme blieb der Umsatz wegen des verzögerten Eingangs von Aufträgen leicht unter dem vergleichbaren Vorjahreswert; der Auftragseingang verzeichnete 1990 demgegenüber einen außerordentlichen Anstieg.

Angesichts eines sich nochmals verschärfenden Wettbewerbs und beschleunigten Preisverfalls bemüht sich die AEG Olympia Office um Kooperationen in der Bürotechnik.

**Elektrotechnische Anlagen und Komponenten**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	4.546	4.112
Auslandsanteil (%)	38	42
Beschäftigte (31.12.)	23.705	22.133

Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sind die Aktivitäten der Geschäftsbereiche Energieverteilung, Komponenten und AEG KABEL Aktiengesellschaft gebündelt.

Der Umsatz des Geschäftsfelds stieg im Berichtsjahr um 11 % auf 4,5 Mrd. DM. Im Bereich Energieverteilung konnten wir am Marktwachstum teilhaben und Umsatz sowie Auftragseingang erneut deutlich steigern. Auf dem Gebiet Hochspannungsschaltanlagen erhielten wir wichtige Aufträge aus dem In- und Ausland. Mit der Ferti-

gung unserer neuen Baureihe von Hochspannungs-Leistungsschaltern der dritten Generation haben wir planmäßig begonnen. Die Marktsituation auf dem Gebiet der Mittelspannungsschaltanlagen und -geräte ist unverändert gut. Der Neubau des integrierten Technologiezentrums für Mittelspannungstechnik in Regensburg wird 1991 in Betrieb genommen.

Zum Ausbau des Geschäfts in den neuen Bundesländern und in den Städten Osteuropas hat AEG die Starkstromanlagen Dresden GmbH erworben. In Ungarn wurde gemeinsam mit den Firmen VAV Schaltanlagenbau und Trans-elektro AG in Budapest das von AEG geführte Joint Venture AEG Union gegründet. Das Transformatorengeschäft wurde mit der Erweiterung um den Transformatorenbereich der Schorch GmbH, Mönchengladbach, auf eine breitere Basis gestellt.

Die anhaltend gute Konjunktur und zahlreiche Produktinnovationen führten 1990 im Geschäftsbereich Komponenten wiederum zu einer deutlichen Steigerung von Umsatz und Auftragseingang. Das Geschäft mit Niederspannungsschaltgeräten und -anlagen verzeichnete ein erfreuliches Wachstum.

Mit dem Erwerb der Schorch GmbH in Mönchengladbach einschließlich des Motorenprogramms der Garbe, Lahmeyer & Co. AG konnten wir das Leistungsangebot im Segment Elektrische Maschinen abrunden. Auf dem Gebiet der Spezialzähler haben wir unsere Marktposition weiter gefestigt. In Berlin-Treptow wurde zusammen mit der EAW-Automatisierungstechnik AG die AEG EAW Zähler GmbH gegründet, die mehrheitlich von AEG geführt wird. Mit dem Leitungsschutzschalter-Sortiment Elfa erzielten wir hohe Zuwachsraten in Deutschland und Europa. Nachgefragt wurden vor allem die neuen Geräte zur Energieeinsparung. Auf der Hannover Messe 1990 präsentierten wir erstmals das Außenleuchten-System Rondolux, das mit verschiedenen Gestaltungselementen und Farben eine Vielzahl von Varianten bietet.

AEG KABEL konnte an die positive Geschäftsentwicklung der Vorjahre anschließen. Bereinigt um die im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Kupferpreise hat der Umsatz, vor allem im Inland, wiederum zugenommen. Die Zusammenfassung unserer Lackdrahtproduktion bei der 1989 erworbenen Lackdraht Union GmbH verlief planmäßig. Damit verbesserten sich die Voraussetzungen, die Produktionsabläufe von AEG KABEL im Werk Mönchengladbach im Hinblick auf die Anforderungen der zusammenwachsenden Märkte in Ost und West neu zu gliedern.

Mit unserem Engagement in den neuen Bundesländern und den osteuropäischen Staaten haben wir eine gute Ausgangsposition für die Ausweitung unseres Geschäfts in dieser Region.

**Hausgeräte**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	2.817	2.599
Auslandsanteil (%)	48	50
Beschäftigte (31.12.)	12.516	11.945

Zum 1. Juni 1990 haben wir den Bereich Hausgeräte in eine juristisch selbständige Gesellschaft, die AEG Hausgeräte AG, umgewandelt. Von ihr werden die Bereiche Hausgeräte und Elektrowerkzeuge geführt.

Aufgrund der lebhaften Inlandskonjunktur konnten wir den Umsatz in diesem Geschäftsfeld um 8,4 % auf 2,8 Mrd. DM steigern. Unsere Werke waren im vergangenen Geschäftsjahr voll ausgelastet, die Nachfrage konnte in weiten Bereichen nicht befriedigt werden. Die Hausgeräte-Marke AEG erzielte dennoch im Inland ein Umsatzwachstum von 12 %. Das Exportgeschäft lag mit einem Zuwachs von 13 % deutlich über dem der Branche. Erfreulich hohe Umsätze erzielten wir im Gebiet der ehemaligen DDR. Im Export wurden wieder hohe

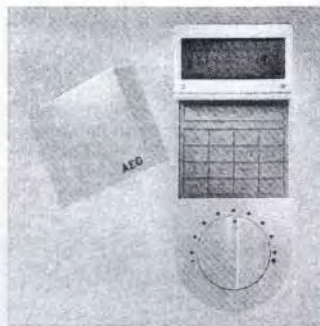
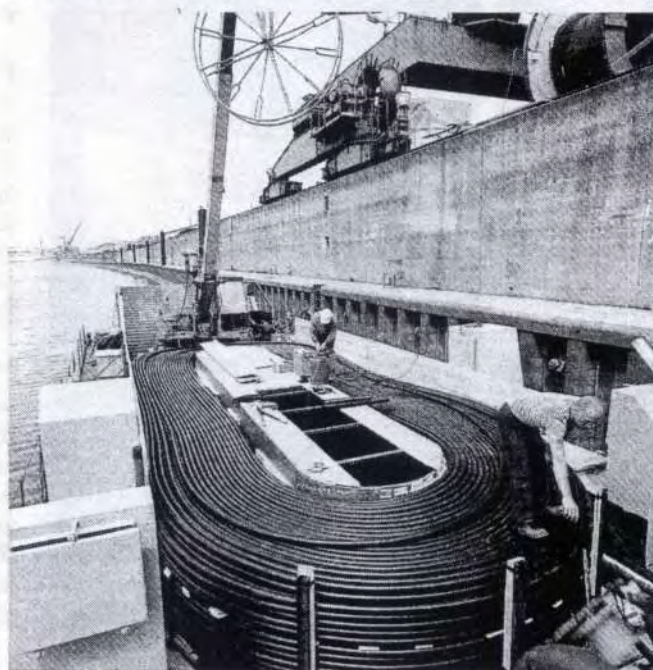


Steigerungsraten in Spanien und in den Niederlanden erzielt. Für herausragende Marketingleistungen hat die AEG Hausgeräte AG den Deutschen Marketingpreis 1990 erhalten.

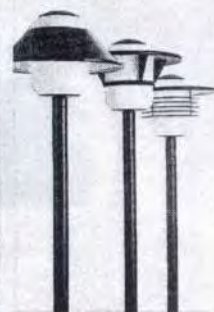
Der Bereich Elektrowerkzeuge konnte mit einem kräftigen Wachstum das Geschäftsvolumen im Inland deutlich steigern. Überdurchschnittlich war die Nachfrage in der hochwertigen Profiklasse gewerblicher Elektrowerkzeuge. Vor allem im Bereich der Akkugeräte konnten wir unsere Marktposition im In- und Ausland erweitern. Gleichwohl war der Auslandsumsatz rückläufig, da ein hoher Anteil des Elektrowerkzeuggeschäfts in Ländern des Dollarraums abgewickelt wird.

Für das laufende Geschäftsjahr gehen wir von weiter ansteigenden Umsatzerlösen aus. Der Wachstumsschub wird wiederum aus dem Inland kommen, denn in den neuen Bundesländern besteht ein hoher Bedarf an Produkten, die zur Grundausstattung eines modernen Haushalts gehören. Im Auslandsgeschäft erwarten wir eine Fortsetzung der sich bereits abzeichnenden gedämpften Exportkonjunktur. Trotzdem werden sich Gebrauchsgüter der AEG aufgrund ihres guten Qualitätsimages behaupten.

Wattkabel von AEG KABEL für die elektrische Versorgung des Radarturms Hooksielplatte und der Schaltanlage Ruhwarden in der Nordsee.



Elfatherm S/SLC – der intelligenteste Heizungsregler in seiner Klasse.



Drei von 2.520 Varianten des Rondolux Außenleuchten-Systems der AEG.

Gasisolierte Hochspannungsschaltanlage für 123 kV Nennspannung mit integrierter Leittechnik im Netz der Stadtwerke Frankfurt am Main.

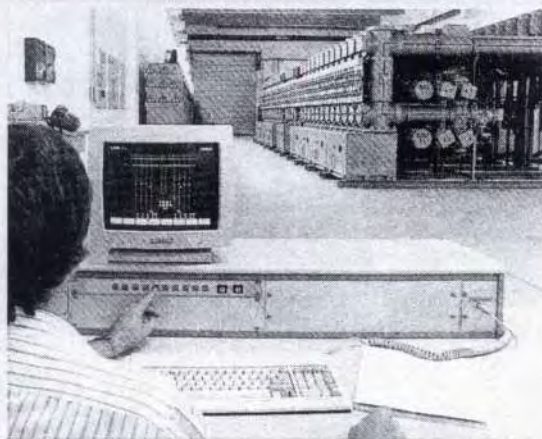
**Mikroelektronik**

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	1.060	1.151
Auslandsanteil (%)	47	43
Beschäftigte (31.12.)	10.309	11.768

Das Geschäftsfeld Mikroelektronik umfaßt die TELEFUNKEN electronic GmbH sowie den Geschäftsbereich Opto- und Vakuumelektronik. Das Kleinmotorengeschäft hat AEG zum 1. April 1990 in ein Joint Venture mit der Firma Electrolux eingebracht.

Im Berichtsjahr erzielte das Geschäftsfeld Mikroelektronik einen Umsatz von 1,1 Mrd. DM. Der leichte Rückgang gegenüber dem Vorjahr steht im Zusammenhang mit der Ausgliederung des Bereichs Kleinmotoren;

Unterbrechungsfreie Stromversorgung in kompakter Bauweise und neuem Design.



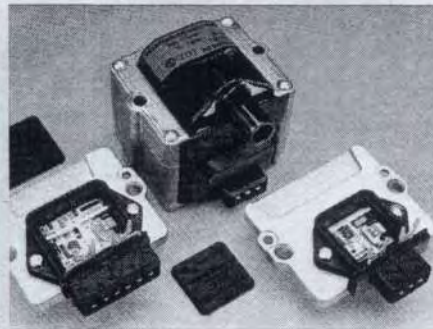
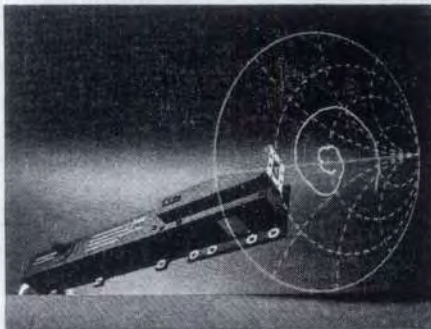


Öko-Lavamat 685 im neuen, AEG typischen Design: Topmodell mit Startzeitvorwahl und Aqua-Alarm-Wasserschutzsystem.

Einbauherd Competence kombiniert mit Vitramic-Kochfeld und Touch-Control.



Wanderfeldröhre für TV- und Nachrichtensatelliten.



Neuartige elektronische Zündung für Kraftfahrzeuge.



Flüssigkristall-Fluggastinformationstafel auf dem Internationalen Flughafen Toronto.

vergleichbar gerechnet ist das Geschäftsvolumen deutlich gesteigert worden. Zum Umsatzwachstum trugen die TELEFUNKEN electronic sowie die Opto- und Vakuumelektronik zu etwa gleichen Teilen bei.

Bei der TELEFUNKEN electronic hatten das Baugruppengeschäft, insbesondere für die Autoelektronik, sowie die Einzelhalbleiter einen überdurchschnittlichen Anteil an der Geschäftsausweitung.

In Nürnberg haben wir ein neues Entwicklungszentrum für zukünftige Systeme der Autoelektronik in Betrieb genommen. Im Werk Heilbronn ist die Modernisierung der Waferproduktion für integrierte Schaltkreise weitergeführt worden. Hier sollen künftig anwendungsorientierte Schaltkreise (ASICs) auf der Basis von 6-Zoll-Siliziumscheiben gefertigt werden.

Die Beteiligung an Siliconix, Santa Clara/Kalifornien, haben wir von 39 % auf 80 % erhöht. An Matra-MHS in Nantes hat AEG 50 % der Anteile erworben. Die Gesellschaft ist auf dem Gebiet der CMOS-Halbleiter tätig und hat sich dort besonders auf die Herstellung von Mikrocontrollern nach Intel-Lizenz und auf ASICs spezialisiert.

Im Bereich Opto- und Vakuumelektronik gewinnen Displays zunehmende Bedeutung, etwa für Großanzeigetafeln in Flüssigkristalltechnik, die beispielsweise für die Flughäfen Orlando, Toronto, Basel-Mühlhausen und München II bestimmt und zum Teil bereits ausgeliefert sind. Im Fachbereich Kondensatoren, dem seit kurzem auch das Arbeitsgebiet Wandler zugeordnet ist, konnte AEG die Marktposition festigen und sich in dem stark umkämpften Komponentenmarkt gut behaupten.

Mit der Aufstockung unseres Anteils an Siliconix sowie den mit Matra-MHS und Remitel electronic (Ungarn) betriebenen Gemeinschaftsunternehmen wurde zusätzliches Wachstumspotential erschlossen. Der hohe Auftragseingang läßt für 1991 einen nochmaligen Umsatzanstieg erwarten.

Werte in Mio. DM	1990	1989*)
Umsatz	12.525	12.731
Jahresergebnis	(135)	(139)
Sachinvestitionen	938	1.068
F+E-Aufwand	4.208	3.820
Beschäftigte (31.12.)	61.276	62.959

In der Deutsche Aerospace AG sind die Gesellschaften Dornier, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, MTU Motoren- und Turbinen-Union und Telefunken Systemtechnik zu einem leistungsfähigen Unternehmensverbund zusammengewachsen. Der Konzern wurde inzwischen auf internationaler Ebene zu einem kompetenten Kooperationspartner vor allem in seinen Kerngeschäftsfeldern Luft- und Raumfahrt, Verteidigungstechnik und Antriebe. Durch unsere gezielte Kooperationspolitik tragen wir zugleich der zunehmenden Globalisierung dieser Märkte Rechnung. Mit europäischen, aber auch mit amerikanischen und japanischen Partnern haben wir Vereinbarungen getroffen, die innerhalb der einzelnen geschäftlichen Allianzen laufend umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Fortentwicklung der Unternehmensstruktur der DASA zu sehen. In allen Gesellschaften wurden die unternehmerischen Aktivitäten marktnah und eigenverantwortlich handelnden Produktbereichen zugeordnet, die wiederum jeweils in einem Geschäftsbereich zusammenwirken. Die interne Neuordnung der Aufgabenschwerpunkte wurde mit dem Strukturkonzept Luftfahrt begonnen, das sich mittlerweile in der Umsetzung befindet. Entsprechend der anlässlich der Genehmigung zum Erwerb der Mehrheitsanteile an MBB erteilten Auflage des Bundeswirtschaftsministers haben wir Anfang 1990 die betroffenen Bereiche der Marine- und Sondertechnik von MBB und TST ausgegliedert und zu 51 % veräußert; noch im Jahre 1991 werden wir auftragsgemäß die restlichen Anteile an den marineteknischen Aktivitäten abgeben.

Der Konzernumsatz der Deutschen Aerospace erreichte im Berichtsjahr mit 12,5 Mrd. DM wiederum das Volumen des Vorjahres. Da die Marine- und Sondertechnik nicht mehr enthalten ist, ergibt sich auf vergleichbarer Basis eine Steigerung um 5,0 %. Aufgrund des anteilmäßig zu übernehmenden Jahresfehlbetrags der Deutsche Airbus GmbH weist die DASA ein negatives Jahresergebnis von 135 Mio. DM aus. Der Auftragseingang blieb mit 11 Mrd. DM unter dem Vorjahreswert, der durch mehrere über einen längeren Zeitraum abzuwickelnde Großaufträge geprägt war.

Die Investitionen in Sachanlagen beliefen sich auf 938 (i.V. 1.068) Mio. DM. Der Aufwand für Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurde weiter gesteigert und erreichte mit 4,2 (i. V. 3,8) Mrd. DM 34 % des Umsatzes. Am Jahresende 1990 beschäftigten die Gesellschaften des DASA-Konzerns 61.276 (i.V. 62.959) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Rückgang ist überwiegend auf die Ausgliederung der Bereiche Marine- und Sondertechnik zurückzuführen.

Der weitere Geschäftsverlauf der DASA wird davon abhängen, wie sich die Beschaffungsprogramme der öffentlichen Hand im In- und Ausland entwickeln werden. Hierzu zählen nicht zuletzt auch die Raumfahrtprogramme der European Space Agency (ESA). Die Wechselkursparitäten werden die künftige Entwicklung gleichfalls wesentlich beeinflussen.

Zur Festigung ihrer Marktposition hat die DASA umfangreiche neue Projekte eingeleitet. Mit unseren Partnern Aerospatiale und Alenia wurde Übereinstimmung erzielt, das Projekt eines Regionalflugzeugs mit 80 bis 130 Sitzen unter maßgeblicher Beteiligung der Deutschen Aerospace gemeinsam weiterzuerfolgen. Unsere Tochtergesellschaft MBB unterzeichnete mit Aerospatiale ein Memorandum of Understanding über eine enge Kooperation auf dem Hubschraubersektor. Dies ist der erste Schritt, um die Aktivitäten beider Unternehmen in einer gemeinsamen Gesellschaft zusammenführen zu können.

Im Bereich Raumfahrt ist durch die Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding die Gründung des Industriekonsortiums EuroHermespace vorbereitet worden, an dem sich neben der DASA auch Aerospatiale, Dassault Aviation und Aeritalia beteiligen. Aufgabe dieser in Toulouse ansässigen Gesellschaft wird es sein, die Entwicklung des Raumgleiters Hermes zielstrebig voranzutreiben. In den neuen Bundesländern beabsichtigt die Deutsche Aerospace, die Luftfahrttechnik Ludwigsfelde zu übernehmen.

) 1989 einschließlich MBB. 1989 waren die zum 1. Januar 1990 ausgegliederten Bereiche Marine- und Sondertechnik bei MBB und TST noch enthalten.

## Dornier

42

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	2.827	2.204
Auslandsanteil (%)	56	57
Beschäftigte (31.12.)	10.931	10.247

### Umsatz überdurchschnittlich gestiegen

Die Dornier-Gruppe steigerte ihren Umsatz im Berichtsjahr um 28 % auf 2,8 Mrd. DM. Den entscheidenden Beitrag zu diesem Wachstum leistete der Bereich Raumfahrt; hier wurden Aufträge von über 900 Mio. DM aus den Programmen Europäischer Erdkundungssatellit ERS-1 und Röntgensatellit Rosat abgerechnet. Der Auftragseingang war mit 3,1 Mrd. DM erwartungsgemäß niedriger als im Vorjahr, das vom Vertragsabschluß für das Stinger-Nachbauprogramm und von einem Auftragschub für das in der Entwicklung befindliche Regionalverkehrsflugzeug Dornier 328 gekennzeichnet war. Zu den größeren Aufträgen des Berichtsjahrs gehören die Entwicklung des Jagdflugzeugs JF90/EFA und das vier Jahre umfassende Programm zur Verlängerung der Nutzungsdauer des Transporthubschraubers Bell UH-1D der Bundeswehr.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind 1990 von 925 auf 1.287 Mio. DM gestiegen. Im Rahmen von Projekten, die im Auftrag Dritter ausgeführt werden, erhöhte sich der Aufwand auf 1.022 (i.V. 715) Mio. DM; der Schwerpunkt lag im Bereich Raumfahrt. Für eigene Vorhaben wurden 265 (i.V. 210) Mio. DM aufgewendet. In Sachanlagen investierte Dornier 157 (i.V. 201) Mio. DM. Dabei stand neben Kapazitätserweiterungen die Verbesserung der Werksinfrastruktur im Vordergrund. Ende 1990 beschäftigten wir 10.931 (i.V. 10.247) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### Luftfahrt

Der Bereich Luftfahrt lieferte im Berichtsjahr 15 (i.V. 17) Flugzeuge des Typs Dornier 228 aus. Damit sind bei über 70 Kunden weltweit 179 Dornier 228 im Regionalluftverkehr und als Sonderversionen für die See-, Küsten-, Grenz- und Umweltüberwachung eingesetzt. Unser indischer Lizenznehmer Hindustan Aeronautics Ltd., Bangalore, hat bis Ende 1990 insgesamt 22 Flugzeuge dieses Typs an Kunden ausgeliefert, davon 9 im Berichtsjahr.

Das 30sitzige Turbopropflugzeug Dornier 328, für das Ende 1990 bereits 39 Bestellungen und 48 Optionen vorlagen, wurde planmäßig weiterentwickelt. Der Erstflug ist für 1991 vorgesehen; die Auslieferungen werden 1993 beginnen. Am Airbusprogramm ist Dornier im Auftrag der Deutsche Airbus GmbH mit der Entwicklung und Fertigung verschiedener Baugruppen beteiligt. Darüber hinaus wurden umfangreiche Entwicklungsleistungen für das technologisch anspruchsvolle europäische Jagdflugzeug JF90/EFA erbracht.

Mit dem Programm zur Verlängerung der Nutzungsdauer des Transporthubschraubers Bell UH-1D erhielten wir einen wichtigen Auftrag im Bereich Flugzeugbetreuung. Für die Nato betreut Dornier als Generalunternehmer die E-3A-Frühwarnflotte (Awacs).

### Raumfahrt

Ende Mai 1990 wurde der Röntgensatellit Rosat in seine Erdumlaufbahn gebracht; im Oktober begann die Raumsonde Ulysses ihren Flug, der in eine Sonnenumlaufbahn münden soll. Der ursprünglich für 1990 geplante Start des Erdkundungssatelliten ERS-1 ist nun für Mai 1991 vorgesehen. Bei allen drei Programmen hat Dornier die Systemführerschaft. Für das im April in den Weltraum transportierte Hubble Space Teleskop entwickelten wir die Faint-Object-Camera, die extrem lichtschwache Objekte im Weltraum identifizieren kann.

Nennenswerte Teilleistungen wurden in den Projekten Columbus, Cluster und Ariane 5 abgerechnet. Für das Projekt Columbus entwickelt Dornier das Umweltkontroll- und Lebenserhaltungssystem; bei Cluster sind wir für die Entwicklung von vier Satelliten zur Erforschung des Sonnenwindes verantwortlich. Die Trägerrakete Ariane 5 erhielt den ersten Tankboden für die Zentralstufe.

### Verteidigungstechnik

Im Bereich Verteidigungstechnik arbeitete Dornier schwerpunktmäßig an mobilen Bodenanlagen und an dem gemeinsam mit kanadischen und französischen Partnern entwickelten Aufklärungssystem CL 289. Ein größeres Volumen erreichten im Berichtsjahr wiederum die Lieferungen von Werkstattausrüstungen für das Waffensystem Roland der Bundeswehr. Für das Patriot-System wurden Antennenmastanlagen ausgeliefert.

Der Aufbau der Fertigung für den europäischen Stinger-Nachbau ging planmäßig weiter. An dem von Dornier verantworteten Projekt sind neben der Bundesrepublik Deutschland die Türkei, Griechenland und die Niederlande beteiligt. Die ersten Flugkörper dieses Luftabwehrsystems kurzer Reichweite sollen 1992 übergeben werden. Hauptauftragnehmer ist Dornier ebenfalls beim Projekt Drohne Anti-Radar, für das im Berichtsjahr die Definitions- und Entwicklungsarbeiten durchgeführt wurden.

### Medizintechnik

Nachdem die Dornier Medizintechnik GmbH gegen Ende 1989 die Zulassung für die Lithotripter MPL 9000 und MFL 5000 in Japan erhalten hatte, konnte sie mit japanischen Händlern langfristige Rahmenverträge abschließen. Im In- und Ausland wurden insgesamt 83 (L.V. 66) Lithotripsie-Geräte ausgeliefert; fast die Hälfte davon waren Geräte des Typs MPL 9000.

Zur Erweiterung ihres Produktangebots hat die Dornier Medizintechnik GmbH die bereits 1989 erworbene Beteiligung an der Acoustic Imaging Technologies Corp., Tempe/Arizona, auf 82 % erhöht. Die hochwertigen Ultraschallgeräte dieser Gesellschaft werden als eigenständige Geräte vertrieben, aber auch als bildgebende Verfahren in die Dornier Lithotripter integriert.

**Spezielle Märkte**

Im Bereich Spezielle Märkte lagen die Arbeitsschwerpunkte im Berichtsjahr auf dem Gebiet der Kraftfahrzeug-elektronik, vor allem im Hinblick auf Umweltschonung und Verkehrssicherheit. Dazu gehören Entwicklungsprojekte zur Kontrolle des Reifendrucks und zur Regelung von Motoren, Radarsysteme zur Überwachung des rückwärtigen Verkehrs sowie Flachbahnprüfstände und Fahrpiloten. Energietechnik, Informationssysteme, Planungsberatung und Werkstoffe sind weitere Aufgabengebiete.

**Ausblick**

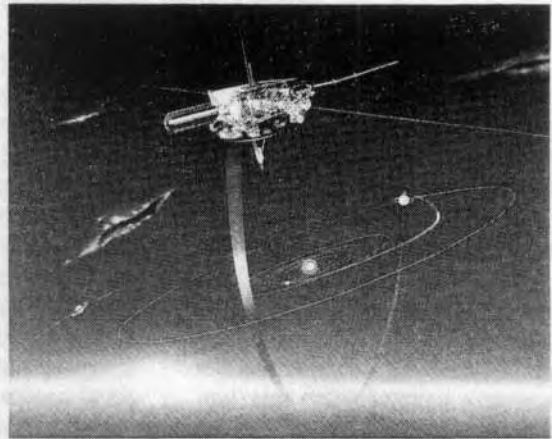
Im laufenden Jahr wird der Umsatz der Dornier-Gruppe den - abrechnungsbedingt hohen - Wert des Jahres 1990 nicht erreichen, wenngleich im Bereich Luftfahrt, insbesondere in den Programmen Dornier 228 und Bell UH-1D, höhere Abrechnungen zu erwarten sind. In der Raumfahrt dürften größere Abrechnungen in den Entwicklungsprojekten Hermes und Ariane 5, ebenso wie für die Startbetreuung des ERS-1 anfallen. Der Umsatz in der Verteidigungstechnik wird aufgrund höherer Auslieferungen im Programm CL 289 steigen. Auch die Medizintechnik geht von wachsenden Umsatzerlösen aus.

Zur Abrundung der Aktivitäten auf dem Gebiet der Kommunikation ist beabsichtigt, den Systembereich Daten-netze der AEG Electrocom GmbH, Konstanz, zu übernehmen.



Regionalverkehrsflugzeug der dritten Generation: Dornier 328.

Die Raumsonde Ulysses zur Gewinnung neuer Erkenntnisse über die Sonne.



Dorniers mobiler Antennenmast, hier für das Luftabwehrsystem Patriot.



High-Definition-Sonography von Dornier: AI 3200 - eine mobile Ultraschall-Diagnosestation.

Dornier Fleet Monitoring System-Kommunikation und Disposition für das Management von Fahrzeugflotten und Transportern.



## Messerschmitt-Bölkow-Blohm

44

	1990	1989*)	Luftfahrt
Umsatz (Mio. DM)	4.610	5.112	
Auslandsanteil (%)	41	32	
Beschäftigte (31.12.)	23.229	24.194	

### Erfreuliche Entwicklung im Luftfahrtbereich

Als Folge der Ausgliederung des Bereichs Marine- und Sondertechnik verminderte sich im Berichtsjahr der Umsatz um 10 % auf 4,6 Mrd. DM. Vergleichbar gerechnet blieben die Erlöse auf der Höhe des Vorjahres. Rund die Hälfte des Gesamtumsatzes erwirtschaftete der Bereich Luftfahrt. Der hier zu verzeichnende Anstieg war vor allem auf höhere Abrechnungen für das Airbusprogramm sowie für Hubschrauber der Typen BO 105, BK 117 und Tiger (PAH-2) zurückzuführen. In der Verteidigungstechnik wurden die Umsätze hauptsächlich mit dem Waffensystem Roland sowie den Panzerabwehrsystemen Pars 3 und Milan erzielt. Der Auftragseingang blieb mit 3,7 Mrd. DM unter dem hohen Wert des Vorjahres.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung machten mit 2,0 Mrd. DM 43 % des Umsatzes aus. Auf Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die an externe Auftraggeber weiterberechnet werden, entfielen 1,8 (i. V. 1,9) Mrd. DM; der Aufwand für eigene Projekte belief sich auf 213 (i. V. 191) Mio. DM. Die Investitionen in Sachanlagen stiegen auf 315 (i. V. 264) Mio. DM. Bedingt durch die Ausgliederung der Marinetechnik ging die Belegschaft auf 23.229 (i. V. 24.194) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück.

Wichtigster Umsatzträger im Bereich Luftfahrt war wieder der Tomado. Das unter der Managementfirma Panavia Aircraft GmbH zusammengefaßte Konsortium hat bis Ende 1990 insgesamt 846 Flugzeuge ausgeliefert, davon 44 im Berichtsjahr. Die Arbeiten zur Entwicklung des Jagdflugzeugs JF90/EFA wurden fortgeführt. Ein wichtiger Schritt im Bereich Luftfahrt war der erfolgreiche Erstflug des deutsch-amerikanischen Experimentalflugzeugs X-31A im Oktober 1990. Als Generalunternehmer ist MBB mit der Modernisierung der von der deutschen Luftwaffe eingesetzten Phantom II F-4F beauftragt. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Deutsche Airbus GmbH zur Entwicklung und Fertigung wesentlicher Baugruppen und Teile für die Airbusfamilie ist 1990 die Serienfertigung für die Typen A330 und A340 angelaufen.

Hauptabnehmer des Mehrzweckhubschraubers BO 105 waren wiederum die Polizei und das Luftrettungswesen. Besonders erfreulich ist, daß sich der gemeinsam mit Kawasaki Heavy Industries entwickelte BK 117 auf dem hart umkämpften US-Markt als meistverkaufter zweimotoriger Rettungshubschrauber erwiesen hat. Der Marktanteil erreichte 37 %, zusammen mit der BO 105 waren es sogar 59 %. Gute Fortschritte zeigen die Entwicklungsarbeiten an der BO 108, der Nachfolgerin des Typs BO 105, sowie am deutsch-französischen Panzerabwehrhubschrauber Tiger (PAH-2/HAC/HAP).

### Raumfahrt

Im Jahre 1990 wurden fünf Kommunikationssatelliten und ein Forschungssatellit in Betrieb genommen, an deren Entwicklung MBB wesentlich beteiligt war. Der dritte deutsche Fernmeldesatellit DFS Kopernikus 3 wurde im Berichtsjahr fertiggestellt. Die Arbeiten an Subsystemen für weitere Fluggeräte des europäischen Nachrichten-Satellitensystems Eutelsat II, des japanischen Superbird und des chinesischen

DFH-3 sind nahezu abgeschlossen. Die Entwicklung der Systeme für das europäische Infrarot-Observatorium ISO und den Wissenschaftssatelliten Astro-Spas ist plangemäß fortgeführt worden.

Im Bereich Orbitalsysteme und -träger standen die Serienfertigung der zweiten Stufe und der Flüssigtreibstoff-Zusatzzraketen für die Trägerrakete Ariane 4 im Vordergrund. An der neuen europäischen Großrakete Ariane 5 ist dieser Bereich mit der Entwicklung der Oberstufe beteiligt. Die Integration der ersten europäischen freifliegenden und rückführbaren Plattform Eureca (European Retrievable Carrier) wurde planmäßig fortgeführt. Im Rahmen des Columbus-Programms erarbeitete MBB ein Angebot, das inzwischen an die ESA übergeben wurde.

### Verteidigungstechnik

Der Umsatzschwerpunkt des Bereichs Verteidigungstechnik lag erneut beim Waffensystem Roland. Das über die deutsch-französische Vertriebsgesellschaft Euromissile abgewickelte bilaterale Programm wurde im Berichtsjahr zu Ende geführt, so daß der Umsatz in diesem Bereich niedriger ausfiel als im Vorjahr.

Die Panzerabwehrsysteme der zweiten Generation, Hot und Milan, sowie die Systeme der dritten Generation, Pars 3 MR/LR für mittlere und längere Reichweiten, haben wir weiterentwickelt. Für das Arbeitsgebiet Luftverteidigung mittlerer und großer Reichweite wurde im Dezember 1990 mit der amerikanischen Firma Raytheon eine Joint Venture-Vereinbarung mit dem Ziel abgeschlossen, Entwicklung, Fertigung und Logistik zukünftig gemeinsam durchzuführen.

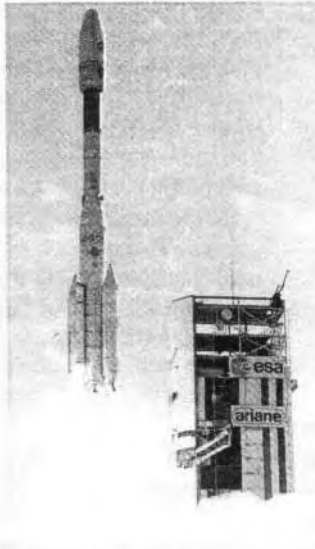
Der Vertrag über die Serienvorbereitung des Gleitflug-Dispenser-Systems DWS 39 für die schwedische Luftwaffe konnte 1990 abgeschlossen werden.

\*)Ohne die zur Jahresmitte in die Deutsche Airbus ausgegliederte Unternehmensgruppe Transport- und Verkehrsflugzeuge.

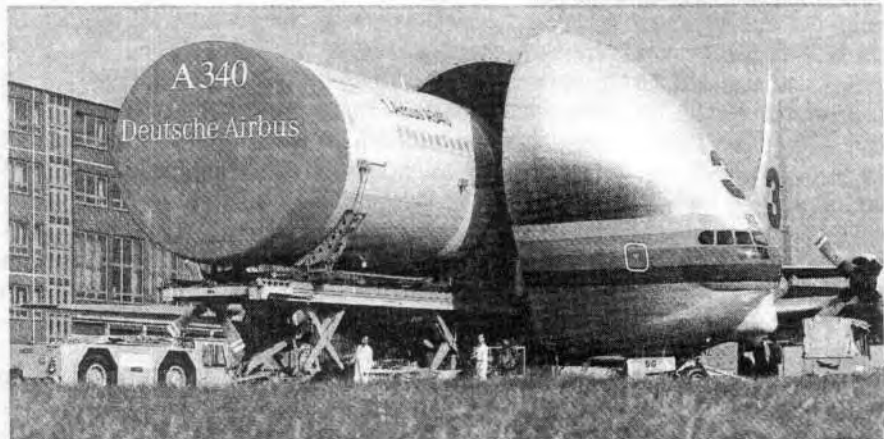
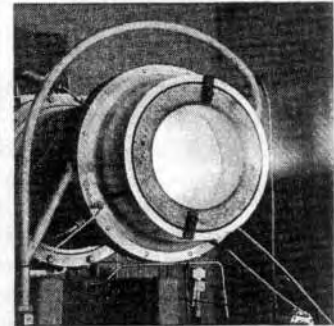
**Andere Aktivitäten**

Die Erschließung von neuen Anwendungsmöglichkeiten der in der Luft- und Raumfahrt sowie der Verteidigungstechnik gewonnenen Erkenntnisse hat zu zahlreichen neuen Betätigungsfeldern geführt. So befaßt sich MBB in der Energietechnik neben dem Bau von Großwindanlagen mit der Entwicklung von photovoltaischen Systemen. Hier ist insbesondere die Errichtung einer Pilotanlage zur Herstellung von großflächigen Solarmodulen zu nennen. Zu den bedeutendsten Diversifikationsprodukten zählt der Airbag; die entsprechende Nachfrage der Automobilindustrie hat erfreulich zugenommen. Auch die Arbeitsgebiete Daten- und Leittechnik sowie die Aktivitäten auf den Gebieten Kunststofftechnik und medizinische Lasersysteme wurden weiter ausgebaut.

Start der europäischen Trägerrakete Ariane 4 in Kourou/Französisch-Guayana.



Das Staustrahltriebwerk mit Flüssigwasserstoff für den Sänger absolvierte seinen Erstlauf bei Mach 4.



Verladung des ersten Vorderrumpfsegments für den neuen Airbus A340 in eine Super-Guppy.



Die BO 105 und die BK 117 sind die gefragtesten Rettungshubschrauber in den USA.

**Ausblick**

Für 1991 wird mit einem wachsenden Umsatz gerechnet. Im Bereich Luftfahrt erwartet MBB insbesondere im Airbusprogramm sowie bei Hubschraubern des Typs BO 105 eine deutliche Steigerung, auch wenn der Tomado weiterhin unser Hauptumsatzträger bleiben wird; wesentliche Teilumfänge werden wieder beim Jagdflugzeug JF90/EFA abgerechnet. In der Raumfahrt gehen wir gleichfalls von einem kräftigen Umsatzanstieg aus. Dagegen dürften die Erlöse im Bereich Verteidigungstechnik rückläufig sein.

Mit der Konzentration der Hubschrauberaktivitäten im Werk Donauwörth wurde eine wichtige Voraussetzung für die geplante Zusammenlegung der Aktivitäten des Unternehmensbereichs Hubschrauber mit denen der Aerospaciale Division Helicopteres unter dem Dach einer gemeinsamen Holding, der Eurocopter S.A., in Paris geschaffen. Ein Memorandum of Understanding über diese Kooperation wurde am 21. Dezember 1990 von MBB und Aerospaciale unterzeichnet.



Das Raumtransportersystem des 21. Jahrhunderts: Der wiederverwendbare Sänger.

## MTU Motoren- und Turbinen-Union

46

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	3.602	3.659
Auslandsanteil (%)	65	66
Beschäftigte (31.12.)	17.524	17.654

### Strategische Neuausrichtung erfolgreich eingeleitet

Bei der überwiegend exportorientierten MTU-Gruppe minderte die Entwicklung des Dollarkurses die sonst positive Erlös- und Ertragssituation insbesondere bei Triebwerken für die Verkehrsluftfahrt und bei Dieselmotoren. Zudem wirkten sich die seit Jahren knappen Finanzmittel der Staatshaushalte wichtiger Abnehmerländer hemmend auf die Nachfrage aus. Der Umsatz ging gegenüber dem Vorjahr geringfügig auf 3,6 Mrd. DM zurück. Der Exportanteil stabilisierte sich mit 65 % auf dem hohen Niveau von 1989. Mit 3,0 Mrd. DM blieb der Auftragszugang unter dem Vorjahreswert.

Für Forschung und Entwicklung wurden 509 (i. V. 469) Mio. DM aufgewendet; davon betrafen 281 (i. V. 229) Mio. DM Projekte im Auftrag Dritter. In Sachanlagen investierte die MTU-Gruppe 239 (i. V. 264) Mio. DM, vornehmlich für Gebäude und Produktionsanlagen. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag Ende 1990 mit 17.524 (i. V. 17.654) geringfügig unter dem Vorjahresstand.

Einen wichtigen Schritt zur Sicherung einer weiterhin erfolgreichen Entwicklung auf dem Gebiet der Triebwerke für die Verkehrs- und Geschäftsflugfahrt bedeutet es, daß die MTU mit dem langjährigen amerikanischen Kooperationspartner Pratt & Whitney (P & W), ein Unternehmensbereich der United Technologies Corp. (UTC),

Hartford/Connecticut, eine Vereinbarung über eine künftig weitgehende und umfassende Zusammenarbeit schaffen konnte; eine gleichwertige wechselseitige Beteiligung soll das Abkommen untermauern. Wir sind die geschäftliche Allianz eingegangen, ohne die traditionell guten Beziehungen zu General Electric (GE) zu gefährden; nachdem es gelungen ist, ein vorübergehendes Mißverständnis gütlich zu beseitigen, wird die MTU ihre langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit mit GE auch künftig fortsetzen.

### Triebwerke

Im Bereich Triebwerke lieferten im Berichtsjahr die Programme RB 199 und EJ 200 für den Tomado und das Jagdflugzeug JF90/EFA beachtliche Umsatzbeiträge. Das Triebwerk EJ 200 ist zugleich auch das größte Projekt im Bereich Forschung und Entwicklung; der Prototyp absolvierte gegen Ende des Jahres erfolgreich seinen Erstlauf. Weitere Umsatzträger waren die Triebwerke CF 6 und JT 8D, die bei Flugzeugen der Hersteller Airbus Industrie, Boeing und McDonnell Douglas eingesetzt werden.

Das für Geschäftsreiseflugzeuge entwickelte Triebwerk PW 300 erhielt im August 1990 die Musterzulassung. Aus dem Programm V 2500 haben wir das Triebwerk mit der bisher längsten Laufdauer zu Untersuchungszwecken demontiert; das Ergebnis zeigte einen sehr guten Zustand. Mit diesem Triebwerkstyp wird auch der Airbus A320 ausgerüstet. Das Hubschraubertriebwerk MTR 390 für den deutsch-französischen Panzerabwehrhubschrauber Tiger (PAH-2) erhielt Anfang November 1990 die Freigabe zur Flugerprobung. Die ersten beiden Prototypen wurden mittlerweile an Eurocopter ausgeliefert. Konzept und Technologieentwicklungen lieferten Grundlagen, insbesondere für einen Propfan-Antrieb, für Hyperschallantriebe und für Gasturbinen.

### Dieselmotoren

Bei den von MTU Friedrichshafen gefertigten Dieselmotoren lag der Schwerpunkt des Geschäfts wieder bei Motoren der Baureihe 396, insbesondere für Schiffsantriebe. Eine verstärkte Nachfrage war bei Motoren für schnelle Yachten und schnelle Fähren zu verzeichnen. Besonders erfreulich war der Auftrag zur Lieferung von Antriebsmotoren und Motoren zum Betrieb von Bordaggregaten für 10 Fregatten der australischen und neuseeländischen Marine. Den im Jahr 1986 abgeschlossenen Großauftrag mit der UdSSR über die Lieferung von Motoren für Traktoren und Erdbewegungsmaschinen wickeln wir kontinuierlich ab. Für die niederländischen Staatsbahnen wurde eine größere Anzahl von Lokomotivmotoren ausgeliefert.

Im September 1990 haben wir die Motorenbaureihe 595 vorgestellt. Diese vollständig neu entwickelte Baureihe im Leistungsbereich von 2.000 bis 4.400 kW weist eine gelungene Kombination von Anwendungsvorteilen bezüglich Leistungskonzentration, Lebensdauer, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit auf. Der erste Motor dieser neuen Baureihe ist in das Hochsee-Fährschiff Deutschland eingebaut worden. Er soll in den nächsten Jahren als Außenerprobungsträger Meßdaten liefern und damit die bisherigen Prüfstandserprobungen ergänzen.

### Sonstige Aktivitäten

Die MTU Maintenance GmbH hat im Berichtsjahr Flugzeugtriebwerke der Kooperationspartner General Electric und Pratt & Whitney gewartet und instandgesetzt. Das Unternehmen erweiterte die Produktionsflächen und konnte mit einer weiter gewachsenen Belegschaft seine Kapazitäten voll auslasten.



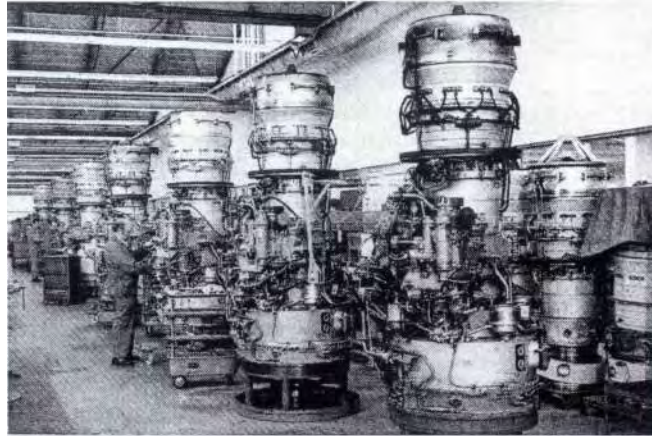
Die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp und Kausch in Frankenthal erreichte mit den von ihr entwickelten und produzierten Ventilatoren, Verdichtern und Dampfturbinen nahezu das Absatzvolumen des Vorjahres. Infolge der sich europaweit abschwächenden Automobilkonjunktur wurde bei Abgasturbinen für Fahrzeug- und Industriebmotoren die hohe Stückzahl des Vorjahres unterschritten.

Die L'Orange GmbH, Stuttgart, die hochwertige Einspritzsysteme für große Dieselmotoren herstellt, konnte ihr Geschäft weiter ausbauen.

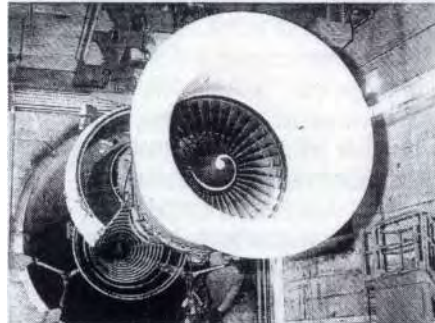
#### Ausblick

Zur Absicherung ihrer Wettbewerbsposition wird die MIU die Entwicklung neuer und die Weiterentwicklung bewährter Produkte verstärkt vorantreiben. Durch eine intensivere Zusammenarbeit mit internationalen Partnern und durch -neue Kooperationen wird sie die sich auf dem Weltmarkt bietenden Chancen nutzen und ihre Marktstellung weiter festigen. Der hohe Auftragsbestand bei Triebwerken und die Einführung neuer Dieselmotoren lassen für 1991 insgesamt einen leichten Umsatzanstieg und eine zufriedenstellende Kapazitätsauslastung erwarten. Noch nicht absehbar sind allerdings die Auswirkungen durch verschärfte Ausfuhrbestimmungen für alle Dual-Use-Exportgüter.

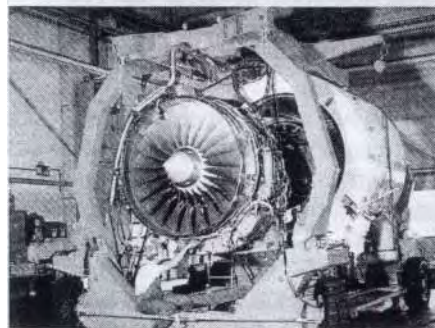
Im Bereich Triebwerke sind Schwerpunkte bei Antrieben für die Zivilluftfahrt, dem Tornado und beim Jagdflugzeug JF90/EFA zu erwarten. Bei Dieselmotoren wird die Baureihe 396 im Vordergrund stehen.



Montagelinie für das Wellenleistungstriebwerk Tyne.



Das Triebwerk CF 6 im Test.



Aufrüsten der V 2500 zum Testlauf.



Die neue Dieselmotoren-Generation 595 im Versuch.



Blick in den Kontrollraum eines Testprüfstands.

## Telefunken Systemtechnik

48

	1990	1989
Umsatz (Mio. DM)	1.688	1.961
Auslandsanteil (%)	22	19
Beschäftigte (31.12.)	9.372	10.779

### Vergleichbarer Umsatz erhöht

Die Telefunken Systemtechnik GmbH gliederte zu Beginn des Berichtsjahrs den Bereich Marinetechnik aus; gleichzeitig übernahm sie von AEG die Telefunken Sendertechnik GmbH. Deshalb blieb der Umsatz mit 1,7 Mrd. DM unter dem Vorjahreswert; bereinigt um diese strukturellen Veränderungen ergibt sich ein Umsatzanstieg um 3,0 %. Der Auftragseingang lag mit 1,7 Mrd. DM unter dem Wert des Vorjahres, das durch einen Großauftrag zur Modernisierung der deutschen Phantom-Flugzeuge geprägt war.

Die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten wurden auf dem zivilen Sektor weiter verstärkt. Insgesamt lag der Aufwand für Forschung und Entwicklung mit 373 Mio. DM auf dem Niveau des Vorjahres. Die Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 126 (i. V. 147) Mio. DM standen überwiegend in Zusammenhang mit den 1987 eingeleiteten Bau-, Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen, die 1991 abgeschlossen werden. Am Jahresende beschäftigte Telefunken Systemtechnik 9.372 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### Radar-, Funk- und Sensorsysteme

Im Berichtsjahr wurden an die Bundeswehr weitere dreidimensional erfassende Radarsysteme TRMS für das Flugabwehrsystem des Heeres übergeben. Mit den zweidimensional erfassenden Systemen TRML wurden weitere Flugabwehrgefechtsstände Roland der Bundesluftwaffe ausgerüstet.

Die Lieferungen von Frontsicht-Radaranlagen für den Tornado wurden programmgemäß fortgeführt. Die Serienfertigung des Bordradars APG-65 für Phantom-Flugzeuge ist planmäßig angelaufen, so daß mit der Auslieferung 1991 begonnen werden kann. An der Entwicklung des Bordradars für das Jagdflugzeug JF90/EFA ist Telefunken Systemtechnik maßgeblich beteiligt.

Im Bereich der elektronischen Kampfführung (EloKa) wurde die Entwicklung der Selbstschutzanlagen für das Kampfflugzeug Tornado weitergeführt. Von der Bundesmarine gingen Aufträge für Schiffs-EloKa-Anlagen sowie für rechnergesteuerte Kommunikationssysteme ein. Von der Bundeswehr erhielten wir einen umfangreichen Auftrag über HF-/VHF-Gerätesätze für die Datenübertragung im System EloKa-Heer. Am Patriot-System ist Telefunken Systemtechnik im Auftrag des amerikanischen Unternehmens Raytheon an der Weiterentwicklung des Zielsuchkopfes beteiligt; das Programm soll die Fähigkeit zur Abwehr von ballistischen Flugkörpern entscheidend verbessern.

Im Hinblick auf die rückläufigen Verteidigungshaushalte werden die zivilen Tätigkeitsfelder zielstrebig ausgedehnt. Bei Radarsystemen standen hier Anlagen zur Überwachung und Sicherung des Schiffsverkehrs im Vordergrund. Im Berichtsjahr wurden unter anderem Aufträge zur Erneuerung der Radarsysteme an der Elbe und in Hamburg abgewickelt. Von der Deutschen Bundesbahn erhielten wir einen Beratervertrag für das Transportsystem TS 90. Ein neues Arbeitsgebiet im Bereich der Kurzwellenkommunikation erschloß die TST durch die erfolgreiche Abwicklung eines HF-Kommunikationssystems, für das insgesamt über 850 Feldgeräte ausgeliefert wurden.

Im Export konnte die TST einen größeren Ersatzteilauftrag zu dem im vorausgegangenen Jahr an das spanische Heer gelieferten mobilen Funkaufklärungssystem verbuchen. Darüber hinaus bestellte der spanische Rundfunk sieben große Sendeanlagen. Im Inlandsgeschäft haben wir einen Auftrag zur Installation von TV-Sendern in den neuen Bundesländern hereingeholt; die ersten Sender wurden bereits im Berichtsjahr in Betrieb genommen. Für das Fernmeldetechnische Zentralamt, Darmstadt, lieferte TST eine größere Anzahl neuentwickelter digitaler Analyse-Empfänger, die für hochwertige Empfangs- und Meßzwecke eingesetzt werden.

### Elektrische Energiesysteme

Auf dem Gebiet Energieversorgung, Elektrik und Elektronik konnte der zivile Anteil im Berichtsjahr weiter erhöht werden. Unsere zur Zeit wichtigste Aufgabe ist das Großprojekt zur Befeuern der Landebahn des im Bau befindlichen Flughafens München 2, für das wir die technische Federführung haben. Daneben wurden Bestellungen für verschiedene zivile und militärische Flugplätze abgewickelt. Die ausgereifte Technik der Verkehrsleitsysteme von TST war ausschlaggebend dafür, daß die Autobahndirektion Nordbayern den Auftrag zum Ausbau von Verkehrsdatenerfassungs- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen erteilte.

Für das Hubble-Weltraumteleskop entwickelte TST den flexiblen, rollbaren Hochleistungssolargenerator, für den Röntgensatelliten Rosat einen starken Solargenerator. Insgesamt hat TST bisher mehr als 120 Raumflugkörper mit Energieversorgungssystemen ausgerüstet. Für das Solarmobil Spirit of Biel II, das bei einem Wettbewerb in Australien siegreich war, lieferte TST

den leistungsfähigsten terrestrischen Solargenerator, der jemals gebaut wurde. Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert diese Neuentwicklung.

Auf dem Gebiet der regenerativen Energien erhielten wir den Auftrag für die Hybridanlage zur Nutzung von Sonnen- und Windenergie auf der Nordseeinsel Pellworm. Für diese bisher größte Anlage ihrer Art übernahm die TST zusammen mit der Schleswig AG die Systemverantwortung.

**Logistik und Ausbildung**

Auf dem Gebiet der Systembetreuung erweiterte die TST ihr Leistungsspektrum, indem sie den Wartungsvertrag für den Ausbildungssimulator Asim der Bundesanstalt für Flugsicherung übernahm. Im Gebiet der neuen Bundesländer ist es gelungen, als Generalunternehmer für den m Berufsförderungsdienst beauftragt zu werden. Im Arbeitsgebiet Systemtechnik sind insbesondere die Aufträge zur Lieferung von Analyseplätzen für ein Funkaufklärungssystem sowie logistische Leistungen für den deutschen Küstenradarbereich Ostsee hervorzuheben.

**Ausblick**

Das breitgefächerte Know-how auf technologisch anspruchsvollen Gebieten bildet günstige Voraussetzungen für ein verstärktes Engagement bei zivilen Anwendungen. Mit zielgerichteter Forschung und Entwicklung wird die TST ihre Chancen auf dem zivilen Sektor nutzen und ihre Marktpräsenz in den Arbeitsgebieten orbitale und terrestrische Solartechnik, Verkehrsleittechnik, Elektronik und elektronische Prüftechnik ausbauen. Gestützt auf einen hohen Auftragsbestand, der rein rechnerisch die Auslastung für rd. eineinhalb Jahre sichert, wird die TST den Umsatz im laufenden Geschäftsjahr weiter steigern können.

Infrastruktursysteme für Flughäfen.



Rechnergesteuerte Sicherheitszentrale für Überwachungsaufgaben.



Verschaltung der Shuntdioden auf der Rückseite eines „Eureca“-Solarmoduls.



Industrieller AT-kompatibler Rechner IAPR 386 mit Handsprechfunkgerät Teleport 9.



Display-Einheit TV TAB für den Tornado.



Solarmobil „Spirit of Biel II“ mit dem Hochleistungs-solargenerator von Telefunken Systemtechnik.



Werte in Mio. DM	1990	1989
Umsatz	3.689	-
Gesamtleistung	4.020	-
Jahresergebnis	50	-
Sachinvestitionen	333	-
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	4.174	-
Beschäftigte (31.12.)	4.879	-

Nach eingehenden Untersuchungen war Ende 1989 beschlossen worden, Dienstleistungen des Daimler-Benz-Konzerns in einem vierten Unternehmensbereich zusammenzufassen. Die Daimler-Benz InterServices (debis) AG, die in die fünf Geschäftsbereiche Systemhaus, Finanzdienstleistungen, Versicherungen, Handel und Marketing Services untergliedert ist, nahm ihre Tätigkeit faktisch mit Beginn des Jahres 1990 auf; in der Rechtsform der Aktiengesellschaft besteht die Gesellschaft seit 1. Juli 1990.

Die Daimler-Benz InterServices hat sich zum Ziel gesetzt, anspruchsvolle Dienstleistungen anzubieten und Kundenbedürfnisse schnell, kostengünstig und auf qualitativ hohem Niveau zu erfüllen. Sie bietet ihren Service sowohl den Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns als auch externen Kunden an. Nach einer kurzen Übergangsperiode können alle Konzerngesellschaften grundsätzlich selbst entscheiden, ob sie die Dienste der debis oder anderer Dienstleistungsunternehmen in Anspruch nehmen wollen. Die debis ist damit von Anfang an dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt.

Für den Unternehmensbereich verlief das erste Geschäftsjahr 1990 trotz erheblicher Anlaufbelastungen und eines sich verschärfenden internationalen Wettbewerbs insgesamt erfreulich. Die debis erwirtschaftete weltweit eine Gesamtleistung von 4,0 Mrd. DM. Dieser Betrag umfaßt Umsatzerlöse von 3,7 Mrd. DM und Zinserträge aus Absatzfinanzierungen. Das Jahresergebnis erreichte 50 Mio. DM.

Von der Gesamtleistung entfallen 48 % auf das Inland, 11 % auf die Partnerländer der EG und 37 % auf den nordamerikanischen Markt. Mit Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns wurde ein Volumen von 974 Mio. DM abgewickelt.

Zum Jahresende 1990 beschäftigte die debis weltweit 4.879 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; davon 4.148 im Inland und 731 im Ausland. Von der Gesamtbelegschaft waren 82 Auszubildende und Praktikanten.

In Sachanlagen (vorwiegend DV-Ausstattung) wurden 333 Mio. DM investiert, in Vermietete Gegenstände 4.174 Mio. DM. Damit kommen aus dem Fahrzeug-Leasing rd. 94 % des gesamten Anlagevermögens. Die Zugänge im Finanzanlagevermögen betragen 13 Mio. DM. Im Berichtsjahr wurden Mehrheitsbeteiligungen an der Systemhaus Curadata GmbH, Hamburg, und der Metallgesellschaft Informationsverarbeitung GmbH, Frankfurt am Main, erworben. Diese wurden ebenso wie die neugegründete Mercedes-Benz Finance Ltd. in Großbritannien und die sfi Systemhaus für Informationsverarbeitung GmbH, Berlin, in den Konzernabschluß einbezogen. Hinzu kam die Übernahme der Systemhaus GEL-Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH, Aachen, von der AEG.

### Systemhaus

In der debis Systemhaus GmbH, die zum 1. Januar 1990 gegründet wurde, sind große Teile der Informationsverarbeitung der deutschen Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns zu einem eigenständigen Geschäftsbereich zusammengefaßt worden.

Das debis Systemhaus hat im Berichtsjahr eine Gesamtleistung von 657 Mio. DM erwirtschaftet; es ist in fünf Geschäftsfelder aufgeteilt.

Das Geschäftsfeld Computer und Kommunikationsservices hat im Berichtsjahr die überwiegende Zahl der Rechenzentren des Daimler-Benz-Konzerns übernommen; dieser Prozeß wird 1991 abgeschlossen sein. Gleich-

zeitig werden im Rahmen eines Regionalisierungskonzepts die bestehenden Rechenzentren auf wenige Großrechenzentren konzentriert. Der planmäßige Auf- und Ausbau eines leistungsfähigen Konzernverbundnetzes wurde begonnen und soll 1991 abgeschlossen werden. Das Netz wird auch externen Kunden angeboten. Mit der Mehrheitsübernahme der Metallgesellschaft Informationsverarbeitung GmbH sowie des Rechenzentrums der Industrieanlagen Betriebsgesellschaft mbH (IABG) tragen wir dem wachsenden Trend bei großen Anwendern Rechnung, DV-Rechenleistungen vermehrt externen Spezialisten zu übertragen.

Bei der Datenverarbeitung gewinnt der Verbund unterschiedlicher Hardware mit leistungsfähigen lokalen Netzwerken zunehmend an Bedeutung; im Hinblick darauf haben wir die Systemhaus DisCom - Distributed Computing GmbH gegründet.

Mit Gründung der sfi Systemhaus für Informationsverarbeitung GmbH in Berlin, an dem Hewlett-Packard eine Minderheitsbeteiligung von 25,1 % hält, wurde im Juni 1990 ein erster wichtiger Schritt für den Markteintritt in die neuen Bundesländer und nach Osteuropa getan.

Im Geschäftsfeld Kaufmännische Systeme und Projekte sind die Aktivitäten schwerpunktmäßig darauf ausgerichtet, Software-Entwicklungsleistungen für den Konzern zu erbringen. Zur Ausweitung unseres Geschäfts mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns haben wir im Berichtsjahr die Systemhaus Curadata GmbH und die ORGA-SOFT Organisation und Software GmbH erworben. Curadata bietet Produkte für Steuerberater, Wirtschaftsprüfer und Steuerabteilungen großer Unternehmen an; ORGA-SOFT vermarktet Leistungen für Logistik und Handel. Beide Gesellschaften waren bereits 1990 in den neuen Bundesländern erfolgreich.

Das Geschäftsfeld Industrielle Systeme und Projekte entwickelt kundenindividuelle Komplettlösungen, vermarktet Standardprodukte und Services und berät Konstruktions- und Fertigungsbereiche industrieller

Anwender. Die Systemhaus Industrie GmbH entwickelt und vertreibt Anwendungssoftware-Systeme für die Produktionsplanung und -Steuerung, Qualitätssicherung und Instandhaltung.

Die Systemhaus GEI-Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH wurde im Berichtsjahr von der AEG auf das debis Systemhaus übertragen. Das Unternehmen verfügt über eine 20 Jahre lange Erfahrung in der Produktionsautomation, bei Informations- und Kommunikationssystemen, in der informationstechnischen Sicherheit und im Bereich CASE (Computer Aided Software Engineering).

Das sich in der Aufbauphase befindliche Geschäftsfeld Schulung umfaßt neben den Schulungsprogrammen für systemhauseigene Produkte ein breites Spektrum aktueller Themen der Informationstechnologie wie Projektmanagement, Software-Engineering sowie Programmiersprachen und Betriebssysteme.

Der Markt für Rechenzentrums- und Netzdienste sowie für anspruchsvolle Software-Lösungen erhält aus den sich ändernden Rahmenbedingungen im europäischen Binnenmarkt sowie der zunehmenden Liberalisierung des Telekommunikationssektors starke Wachstumsimpulse. Von daher wird sich das Geschäftsvolumen des Systemhauses in den nächsten Jahren kräftig ausweiten.

### Finanzdienstleistungen

Der Geschäftsbereich debis Finanzdienstleistungen bietet auf die Kundenbedürfnisse abgestimmte Leasing- und Finanzierungsprogramme an. Neben der Finanzierungsleistung umfassen diese auch vom Kunden gewünschte Dienstleistungskomponenten, die im Rahmen von Full-Service-Leasingverträgen abgeschlossen werden können. Hierzu gehören beispielsweise die Abwicklung von Reparatur- und Wartungsarbeiten, Reifenersatz, Kfz-Steuer, Ersatzfahrzeuge, Versicherungen und Servicekarten.

### Ein anregendes Unternehmen in einer aufregenden Stadt.

debis - die Hauptstadt des gesamten Deutschlands, Hauptstadt der unglaublichen Vielfalt im Daimler-Benz Konzern. Das Dienstleistungsspektrum reichert Daimler-Benz InterServices (debis) AG mit zum anregenden Kommunikationssystemen in einer aufregenden Stadt an.

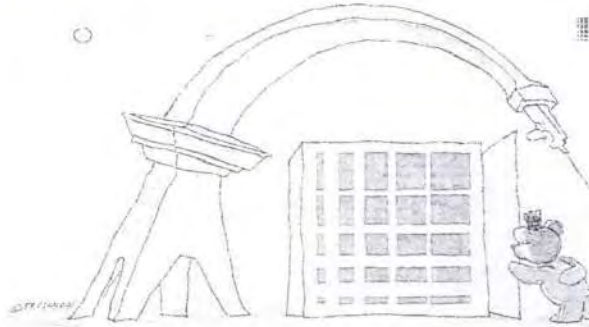
Dabei sollen die Menschen, die in diesem Feld leben und arbeiten, ein Lebensgefühl erleben. Platz für alle und über alle: Theater, Museen, Cafés und Klubs.

debis führt sich einem kognitiven Anspruch verpflichtet. Das Dienstleistungs- und vor allem Kommunikationssystemen schafft Nähe und Kontakt. Die Mitarbeiter sind

immer, wollen in diesem Prozess der Wissen und Kunden verbinden. Über Computer und Software, über Finanzierung und Leasing, über Versicherungen und Handel, über Werbung und Marketing. All dies soll auch durch raschen (zukunftsweisenden) mit der Zeit (aktuelle) kommen. Denn das neue Europa wird Dienstleistungen in höherem Maße fordern.

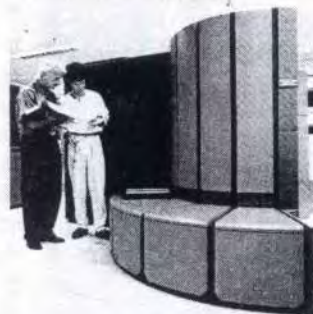
Rufen Sie uns an. Telefon (0 703) 4 35 10 84/85, Telefax (0 703) 4 35 10 86. Wir schicken Ihnen die neue Debitur des Dienstleistungsunternehmens Daimler-Benz InterServices (debis) AG. Hoffmannstraße 13, 1000 Berlin 27.

Wichtig ist, können werden zum Produkt.



debis  
Daimler-Benz InterServices

### Aus der ersten Anzeigen-Campagne der debis



Die Rechenzentren des debis Systemhauses bieten Equipment und Leistung für jede Anforderung.



Individuelle Leasing- und Full-Service-Leasing-Programme sowie maßgeschneiderte Finanzierungskonzepte bieten die debis Finanzdienstleistungen den Mercedes-Kunden.



debis Assekuranz vermittelt moderne und leistungsfähige Versicherungskonzepte, wie für den Transport hochempfindlicher und wertvoller Güter.



Kompensationshandel ermöglicht durch Exporte aus devisa-armen Ländern sowohl Lieferungen in diese Märkte als auch die Durchführung komplexer Industrialisierungsprojekte.



Das Angebot von Marketing Services schließt auch die komplette Abwicklung von Messeaktivitäten ein, hier auf der Technogerma in Seoul.



Das debis Startkapital: Hochqualifizierte Mitarbeiter für anspruchsvolle Dienstleistungen.

Konzernerne Leasing- und Finanzierungsgesellschaften sind heute in allen wichtigen Absatzmärkten der Mercedes-Benz AG tätig, so in Deutschland, USA, Frankreich, Italien, Großbritannien, Schweiz, Niederlande, Belgien, Spanien und Kanada. Mit der Zuordnung dieser Geschäftsaktivitäten zur debis sind Finanzdienstleistungen nicht nur für Mercedes-Benz Fahrzeuge, sondern auch für die Produkte der Unternehmensbereiche AEG und DASA verfügbar.

Durch gemeinsame Anstrengungen und eine enge Zusammenarbeit zwischen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften und der Vertriebsorganisation der Mercedes-Benz AG ist es auch 1990 gelungen, trotz schwieriger Marktbedingungen viele neue Kunden zu gewinnen und das Wachstum der letzten Jahre fortzusetzen. Das Neugeschäft konnte um 23 % auf 122.000 Einheiten gesteigert werden. Dabei entfielen rund 70 % der Neuverträge auf Pkw. Der Anteil der über die debis Leasing- und Finanzierungsgesellschaften finanzierten und geleasteten Neufahrzeuge betrug in den Märkten, in denen solche Gesellschaften etabliert sind, durchschnittlich 17 %. Der Vertragsbestand ist um 26 % auf 282.000 Kontrakte gewachsen; dies entspricht einem Wert von 12,2 Mrd. DM.

In den USA hat die Mercedes-Benz Credit Corporation, die größte Leasing- und Finanzierungsgesellschaft von debis, den Vertragsbestand um 32 % auf 112.000 Einheiten steigern können. Bei der Mercedes-Benz Credit of Canada sind 47 % mehr Neuverträge als im Vorjahr abgeschlossen worden.

Auch die europäischen Leasing- und Finanzierungsgesellschaften sind weiterhin auf Wachstumskurs. Die in Deutschland als „Mercedes-Benz Lease Finanz“ operierenden Mercedes-Benz Finanz GmbH und Mercedes-Benz Leasing GmbH haben ihr Geschäftsvolumen um 37 % auf 2,9 Mrd. DM ausgeweitet; hierzu trug auch die starke Nachfrage aus den neuen Bundesländern bei. In Spanien haben wir von unserem Partner Banco Hispano Americano einen Kapitalanteil von 40 %

erworben, so daß unsere Beteiligung nunmehr 90 % beträgt. Auch die jüngste Gesellschaft, die im Februar 1990 gegründete Mercedes-Benz Finance Ltd. in Großbritannien, ist mit einem Geschäftsvolumen von rd. 420 Mio. DM im wettbewerbsintensiven britischen Markt erfolgreich gewesen.

Den sich wandelnden Kundenbedürfnissen werden die Leasing- und Finanzierungsgesellschaften mit neuen über das bestehende Angebot hinausgehenden Dienstleistungen Rechnung tragen.

### Versicherungen

Die Dienstleistungsfreiheit innerhalb der EG wird den Kooperations- und Konzentrationsprozeß unter den Versicherungsgesellschaften und Versicherungsmaklern beschleunigen. Dies hat uns veranlaßt, sämtliche Versicherungsaktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns in der Daimler-Benz InterServices zusammenzufassen. Der neugegründete Geschäftsbereich Versicherungen (debis Assekuranz) soll die Versicherungsbedürfnisse des Daimler-Benz-Konzerns einschließlich seiner Beteiligungsgesellschaften durch ein umfassendes, kostengünstiges Risk-Management abdecken. Die Zusammenfassung der Versicherungsaktivitäten konnte bereits im Geschäftsjahr 1990 in einem Teilumfang realisiert werden. Die Daimler-Benz Versicherungsdienst GmbH wurde bei Gründung der debis übernommen und in debis Assekuranz Vermittlungs-GmbH umbenannt. Bisher wurden von debis Assekuranz im wesentlichen die Versicherungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG betreut und für diese Unternehmen das Risk-Management durchgeführt.

Der Geschäftsbereich Versicherungen hat zum Jahreswechsel auch die bisher von der AEG gehaltene Mehrheitsbeteiligung der EAS Assekuranz Vermittlungs-GmbH übernommen. Die juristische Einbeziehung der anderen Versicherungsdienste des Konzerns wird vorbereitet.

Die debis Assekuranz wird ihre Vermittlungsdienste verstärkt Drittkun-

den im industriellen Bereich anbieten und ihr Angebot auf die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns erweitern. Insgesamt erwarten wir, daß das von der debis Assekuranz betreute Prämienvolumen 1991 ansteigen wird.

### Handel ^

Im Geschäftsbereich debis Handel wird das bestehende Know-how auf dem Gebiet des Kompensationshandels zusammengefaßt, um die Märkte devisenarmer Länder für den Export des Daimler-Benz-Konzerns und externer Kunden zu erschließen. Zu Kompensationszwecken standen rd. 110 Mio. DM zur Verfügung.

Die Daimler-Benz InterServices hält an der Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH, Stuttgart, einem Gemeinschaftsunternehmen mit der Metallgesellschaft AG, Frankfurt am Main, eine Beteiligung von 50 %. Im November 1990 wurde zusammen mit der Intrac Handelsgesellschaft mbH, Berlin, die debis International Trading GmbH mit Sitz in Berlin gegründet, an der die debis mit 75 % beteiligt ist. Die debis International Trading soll in den devisenschwachen Ländern Osteuropas, mit besonderem Schwerpunkt Sowjetunion, sowie Asiens und Lateinamerikas tätig werden. Der Bereich Handel entwickelt komplexe Problemlösungen für Kompensationsgeschäfte, indem exportfähige Waren in den jeweiligen Zielmärkten identifiziert und Vermarktungswege und -partner gefunden werden.

Angesichts der Schuldenkrise in den Ländern der Dritten Welt und des wirtschaftlichen Umbruchs in Osteuropa erwartet der Geschäftsbereich Handel eine wesentliche Steigerung seiner Gesamtleistung.

### Marketing Services

Die debis Marketing Services GmbH wurde durch Umfirmierung der ehemaligen AEG Tochtergesellschaft, der Werbeagentur Dr. Kühl GmbH (WAK),

zum 13. Juni 1990 gegründet. Darüber hinaus wurden wesentliche Teile des zentralen Marketings der AEG (Marketing Beratung, Messen und Ausstellungen, Teilbereiche der zentralen Werbung) in den Geschäftsbereich Marketing Services eingebracht. Im Rumpfgeschäftsjahr 1990 erzielte die debis Marketing Services GmbH, die sich in vier Geschäftsfelder gliedert, eine Gesamtleistung von 109 Mio. DM.

Das Geschäftsfeld Marketing Consulting erstreckt sich auf die kundenspezifische Marktforschung und die klassische Marketingberatung; Schwerpunkte sind das Investitionsgüter- und Dienstleistungsmarketing. Im Berichtsjahr wurden Aufträge in den Marktsegmenten Pkw-Flottengeschäft, Verkehrsleittechnik, Photovoltaik, Mehrwertdienste, elektronische Anzeigen und sonstige Investitionsgüter abgewickelt.

Dem vom Volumen her größten Geschäftsfeld Marketing Communication & Media wurden im Berichtsjahr die Mediaetats des Geschäftsbereichs Personenwagen der Mercedes-Benz AG, der AEG und der Deutschen Aerospace übertragen. Aufgrund bestehender vertraglicher Bindungen gehen weitere Etats im Konzern erst im Laufe des Jahres 1991 auf debis Marketing Services über. Im Geschäftsfeld Sales Promotion Services sind das Handelsmarketing, die Sponsoringberatung, das Eventmarketing (Vermarktung und Durchführung von Veranstaltungen) sowie Leistungen im Bereich der Werbemittel (Beratung, Auswahl, Einkauf und Versand) zusammengefaßt.

Das Geschäftsfeld Fairs & Exhibitions hat im Berichtsjahr weltweit über 200 Messen und Ausstellungen betreut. Größte Kunden waren die AEG, Daimler-Benz sowie die Deutsche Aerospace. Aufgrund des hohen Wachstumspotentials und der vielfältigen Interessen der Kunden im asiatischen Raum ist im Juli 1990 die debis Marketing Services Asia and Pacific Pty. Ltd. in Singapur gegründet worden.

In allen Geschäftsfeldern erwartet Marketing Services eine deutliche Zunahme des Geschäftsvolumens.

## Ausrichtung der Forschung auf die Unternehmensbereiche

Forschung ist im integrierten Technologiekonzern Daimler-Benz eine unternehmensbereichsübergreifende Aufgabe und wird deshalb in der geschäftsführenden Holding wahrgenommen. Inhalte und Aktivitäten sind an den Bedürfnissen der Unternehmensbereiche sowie deren Geschäftsfelder ausgerichtet. Um die erarbeiteten Forschungsergebnisse effizient und schnell in den Entwicklungsabteilungen umsetzen zu können, haben wir 1990 die Struktur des Forschungsbereichs weiterentwickelt. Hierbei war es unser Ziel, Vorteile aus der zentralen Zusammenfassung von Forschungsaktivitäten mit jenen aus der dezentralen Wahrnehmung von Forschungsaufgaben zu kombinieren - nach dem Leitsatz: „so zentral wie nötig, so dezentral wie möglich“.

So wurden Forschungsinstitute konzipiert, die zwar dem Zentralressort „Forschung und Technik“ zugeordnet sind, sich jedoch unmittelbar an den Bedürfnissen der einzelnen Unternehmensbereiche und ihrer Geschäftsfelder ausrichten. Grundlegende Themen, die mehrere Unternehmensbereiche zugleich betreffen, werden dagegen als zentrale „Querschnittsfunktionen“ bearbeitet. Auf diese Weise erreichen wir die unverzichtbare Verzahnung zwischen den einzelnen Forschungsinstituten.

Unter der Bezeichnung „Technik“ haben wir die Instrumente des Wissens- und Technologietransfers gebündelt, die für einen schnellen und wirkungsvollen Austausch innerhalb der Forschung und mit den Entwicklungsbereichen sorgen.

## Mercedes-Benz-Forschungsinstitut organisiert

Das organisatorisch zur Daimler-Benz AG gehörende „Mercedes-Benz-Forschungsinstitut“ hat 1990 bereits feste Umrisslinien angenommen. Seine Aufgaben umfassen zum einen die Erarbeitung von grundlegenden Wissensgebieten, die - wie z. B. alternative Antriebstechniken - für die strategische Orientierung der Mercedes-Benz AG besonders wichtig sind. Zum anderen soll hier in enger Zusammenarbeit mit den Entwicklungsabteilungen von Mercedes-Benz und im Hinblick auf die dort mittel- und langfristigen zu lösenden Aufgaben geforscht werden.

Das Mercedes-Benz-Forschungsinstitut ist in die drei Kompetenz-Zentren gegliedert: physikalisch-chemische Grundlagen, Thermo- und Aerodynamik sowie Kybernetik und Simulation. Hinzu kommen die vier Aufgabengebiete Elektronik, Fahrzeug, Fahrzeug-Komponenten und Fahrzeug-Informationstechnik. Neben der Zusammenfassung wissenschaftlicher Arbeitsbereiche sollen eine verringerte hierarchische Tiefe sowie eine verstärkte Projektorganisation Qualität und Effizienz weiter verbessern. Die für das Mercedes-Benz-Institut zuständige Direktion ist zugleich für die Querschnittsfunktionen Werkstoffe und Verkehrstechnik verantwortlich. Dieses neue Konzept soll richtungweisend für die anderen Forschungsinstitute sein.

## Querschnittsfunktionen im Forschungszentrum Ulm

Für die Querschnittsfunktionen innerhalb des Ressorts Forschung und Technik wird das Forschungszentrum Ulm eine zentrale Rolle spielen. Am 1. Juni 1990 wurde auf dem Oberen Eselsberg der erste Bauabschnitt eingeweiht und der Grundstein zum zweiten Bauabschnitt gelegt. Bis Ende 1992 sollen zwei weitere Laborgebäude sowie eine „Cafeteria“ bezugsfertig sein, die auch Seminar- und Vortragsräume enthält und als Kommunikationszentrum dient.

Das Forschungszentrum übernimmt die Funktion einer Drehscheibe des Wissens nicht nur für den Daimler-Benz-Konzern. Es wird auch zu einem wesentlichen Bestandteil der Wissenschaftsstadt Ulm werden, zu der bereits die Ulmer Hochschulen, die sogenannten An-Institute und ein Science Park gehören. Der enge Kontakt zwischen diesen Einrichtungen soll den intensiven Austausch von universitärer und industrieller Forschung fördern. Mit dem Aufbau von Arbeitsgruppen zu den Themen Material- und Produktionsforschung, Informationstechnik und Energieforschung wurde bereits begonnen; sie sind vorläufig in den Gebäuden des ersten Bauabschnitts sowie an Standorten in Ulm-Böfingen und in Esslingen untergebracht. Vorrang vor einem schnellen Ausbau hat aber die genaue Festlegung der Arbeitsschwerpunkte und die Qualifikation der neuen Mitarbeiter.

## Umweltverträgliche Produktionsforschung

Mit dem Umzug der Produktionsforschung nach Ulm wurden die Voraussetzungen geschaffen, diesen Bereich zügig aufzubauen. Im Jahre 1990 galt es vor allem, die hier wahrzunehmenden Forschungsaufgaben zu konzipieren und inhaltlich zu detaillieren.

Die Umweltverträglichkeit ist ein zentrales Thema der industriellen Produktion; sie wird in den nächsten Jahren ein immer stärkeres Gewicht erhalten. Schwerpunkte der Produktionsforschung liegen daher einerseits bei umweltbeeinflussenden Faktoren der Fertigungs- und Herstellprozesse und andererseits bei Technologien der Wiederaufarbeitung und des Recycling. Dabei darf die Fabrik nicht als isoliertes Gebilde verstanden, sondern muß ganzheitlich in all ihren Beziehungen zur Umwelt untersucht werden.



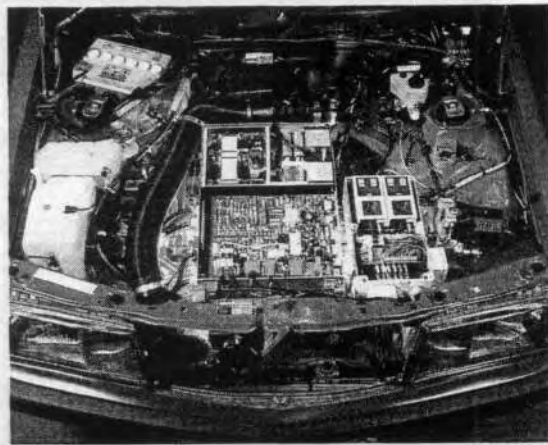
**Weniger Schadstoffe durch verbesserte Antriebstechnik**

Die Schonung der Umwelt steht auch bei der Weiterentwicklung der Antriebstechnik im Mittelpunkt. Mit neuen Konzepten versuchen wir hier, die bei der Verbrennung von Benzin und Dieselkraftstoff im Motor entstehenden Schadstoffe weiter herabzusetzen. Dabei geht es vor allem um Stickoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe und Partikel. Mit grundlegenden Untersuchungen erforschen wir, wie diese Stoffe entstehen und wie sie vermieden werden können. Spezielle Versuchsträger mit optischen Fenstern erlauben Einblicke in das Innere des Brennraums. Die einzelnen Verbrennungszyklen werden mit mehrdimensionalen Lasereinrichtungen analysiert. Parallel dazu simulieren wir die komplexen physikalisch-chemischen Vorgänge mit Rechnern, um die Beobachtungen durch theoretisches Verständnis zu untermauern. Nur so wird es möglich, den Brennraum noch besser zu gestalten und die Einspritzvorgänge weiter zu optimieren.

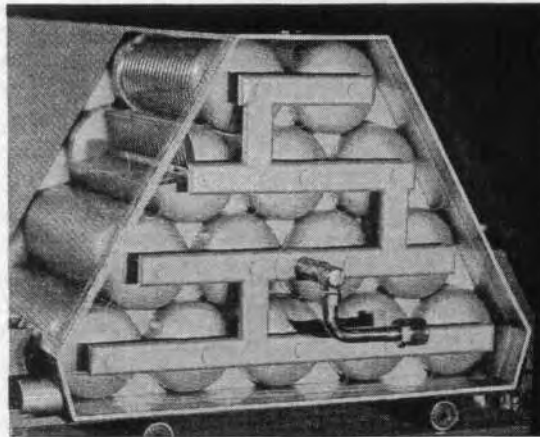
Bei der „Wärme-Qualitätsregelung“ des Ottomotors wird auf die Drosselklappe zur Lastregelung verzichtet. Dadurch verbraucht der Motor im Teilastbereich weniger Kraftstoff und erzeugt damit auch geringere Schadstoffmengen und weniger Kohlendioxid. Weiteren Treibstoff sparen Kolben mit variabler Kompression ein, die wir bereits in den Acht-Zylinder-Motoren einsetzen. Die sogenannte ARD-Technik (Adsorption, Reduktion, Desorption) hat sich im Grundsatz als geeignet erwiesen, Stickoxide in einer oxidierenden Umgebung nachzubehandeln. In einem ersten Schritt lagern sich die Stickoxide an der Oberfläche von Katalysatoren an. Durch Zugabe spezieller Reduktionsmittel werden sie in einem zweiten Schritt in Stickstoff und Sauerstoff zerlegt und anschließend von der Oberfläche gelöst. Diese Prozesse finden im Wechsel während des Fahrbetriebs statt. Die Katalysatoren sind dazu auf einer Scheibe angeordnet, die sich langsam durch den Abgasstrom dreht.



Das Daimler-Benz Forschungszentrum in Ulm – hier der erste Bauabschnitt.

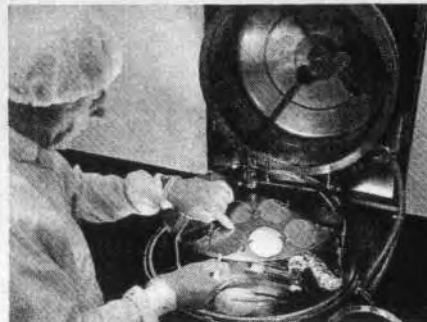
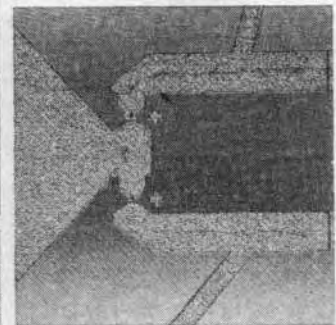


Blick unter die Motorhaube eines Elektrofahrzeugs der Daimler-Benz Forschung.



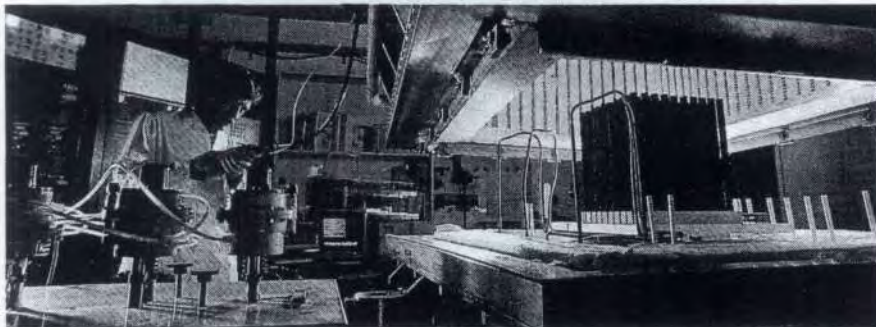
Chemische Wasserstoffspeicher versprechen besonders hohe Sicherheit.

Ein komplettes Radarsystem auf einem Silizium-Chip.



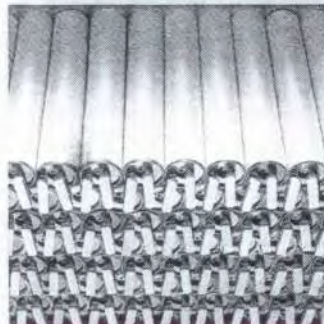
Im Reinraum des Forschungszentrums Ulm.

Hochtemperatur-Supraleiter leiten Ströme verlustfrei schon bei Temperaturen von flüssigem Stickstoff – Grundlage für neuartige Chips.

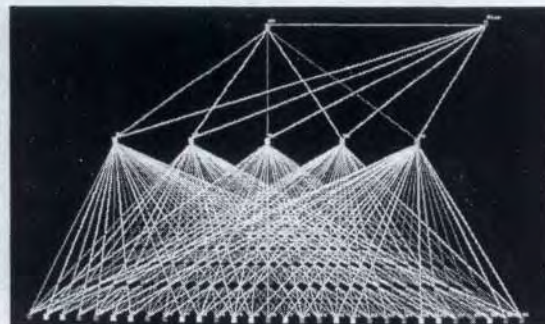


Die Verteilung des Kraftstoffs im Brennraum eines Ottomotors aufgenommen mit Lasertechnik.

„Hot Elly“ heißt diese Anlage der Hochtemperatur-Elektrolyse zur Herstellung von Wasserstoff.



Diese Hochleistungsbatterie speichert das Drei- bis Vierfache einer gleichschweren Bleibatterie.



„Neuronale Netze“ im Computer sollen Strukturen des Gehirns nachahmen.

### Alternative Kraftstoffe zu Benzin und Diesel

Seit mehr als zwanzig Jahren geht die Forschung der Frage nach, wie Alternativen zum Benzin- und Dieselmotor aussehen könnten und ob Antriebe denkbar sind, die ohne fossile Brennstoffe auskommen. Bereits 1970 fuhr der erste Elektro-Hybrid-Bus von Mercedes-Benz mit kombiniertem Diesel- und Elektro-Antrieb. Als erstes Fahrzeug der Welt startete 1975 ein Mercedes-Benz Transporter mit Wasserstoff-Hydridspeicher. Die Forschung auf diesen Gebieten hat durch die jüngste Gesetzgebung in Kalifornien unmittelbare Aktualität erhalten. Ein Hersteller wie Mercedes-Benz soll ab dem Jahre 2003 zehn Prozent seiner dort verkauften Fahrzeuge als „Zero-Emission-Vehicles“ ausstatten; das sind Fahrzeuge, die keinerlei umweltbeeinflussende Emissionen abgeben. Diese Forderung erfüllen zur Zeit allein Elektrofahrzeuge - sofern die Elektrizität aus nichtfossilen Energiequellen gewonnen wird. Kernproblem sowohl beim Elektro- als auch beim Wasserstoff-Fahrzeug ist die Speicherung des „Kraftstoffs“. Selbst die leistungsfähigsten Hochtemperatur-Batterien sind um ein Vielfaches schwerer und voluminöser als ein Benzin- oder Dieseltank. Ähnlich ist es mit der Speicherung von Wasserstoff: Weder die Druckgas- noch die Flüssigwasserstoff- noch die Hydridspeicherung verleihen dem Fahrzeug die Fahr- und Transportleistungen, die heutige Autos mit Benzin- und Dieselmotoren auszeichnen. Alternative Antriebe werden daher zunächst auf Anwendungen beschränkt sein, bei denen geringere Reichweiten und Fahrleistungen ausreichen.

Für Daimler-Benz als Technologiekonzern bietet sich hier die besondere Chance, über das Auto hinaus an einer grundsätzlichen Lösung des Energie- und Umweltproblems zu arbeiten. So entwickeln wir im Rahmen des vom Bundesministerium für Forschung und

Technologie geförderten Programms „HYPASSE“ (Hydrogen Powered Automobiles using Seasonal and Weekly Surplus of Electricity) den Prototyp eines Stadtbusses; er soll mit Wasserstoff fahren, der mit Hilfe der jahreszeitlichen und wöchentlichen Energieüberschüsse der Wasserkraftwerke in der Schweiz gewonnen wird.

### Batterie mit großer Leistung

Schlüsselkomponente für die Nutzung umweltschonender Energietechniken und für die Einführung von Elektrofahrzeugen ist die Batterie als Speicher elektrischer Energie. Die heute verfügbaren Batterien sind bei weitem zu schwer; sie erreichen nicht die nötige Lebensdauer und sie sind auch zu teuer.

Im Rahmen eines Joint Venture wird bei der AEG an der Industrialisierung der Natrium/Nickelchlorid-Batterie gearbeitet, deren Speicherfähigkeit - bei gleichem Gewicht - das Drei- bis Vierfache der Kapazität einer Bleibatterie erreicht. Die Forschung beschäftigt sich mit den Materialien, der Zellkonfiguration und den Produktionsverfahren, um die Leistungsfähigkeit und Lebensdauer dieses Batterietyps weiter zu verbessern und die Herstellungskosten zu senken.

### Verkehrslösungen mit System

Dem Energie- und Umweltproblem begegnet unsere Forschung auch mit neuen Ansätzen zur Verkehrstechnik. Im Rahmen der europäischen Verkehrsprojekte PROMETHEUS und DRIVE arbeiten wir zusammen mit Partnern der Auto- und Elektronikindustrie an Verkehrsleit- und -informationstechniken. Ziel ist die Konzeption und der Aufbau eines Systems, das auf freier Strecke mit fahrzeugautonomen Komponenten arbeitet, im innerstädtischen Bereich dagegen Informationen einbezieht, die es an Ampelanlagen oder anderen Stellen von einer

Leitzentrale zugesendet bekommt. Beispiele hierfür sind Umleitungsempfehlungen oder Informationen zur aktuellen Verkehrsführung.

Im Bereich des Güterverkehrs entwickeln wir Flottenmanagement-Systeme, welche die gesamte Informationskette von der Logistik über die Fuhrparksteuerung bis zu den Fahrzeugsystemen lückenlos abdecken. Wichtige Voraussetzung für einen europaweiten Einsatz sind Standards für die Kommunikation zwischen dem einzelnen Fahrzeug und dem Fuhrpark.

Eine digitale Straßenkarte Europas soll Basis für das Flottenmanagement und für die Verkehrsleitsysteme werden. Auch hier kommt es darauf an, einheitliche Verfahren und Formate zu definieren, um die großen Datenmengen zu erfassen, aktuell zu halten und europaweit zugänglich zu machen. Im Großraum Stuttgart wurde gemeinsam mit der Stadt und der baden-württembergischen Landesregierung das Verkehrsprojekt „STORM“ (Stuttgart Transport Operation by Regional Management) begonnen. Es ist Grundlage für ein langjähriges, umfassendes Forschungsprojekt. Die verkehrstechnische Infrastruktur der Region soll ausgebaut und in ein Gesamtsystem integriert werden, um den Verkehr auf Straße, Schiene und Luft optimal zu vernetzen. Erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie im Rahmen der europäischen Städte-Initiative POLIS.

### Studien zum Verkehr der Zukunft

Die Arbeiten zum wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld von Verkehr und Technik erhalten durch die Wiedervereinigung Deutschlands neue Akzente. So stieß unsere Studie „Verkehrsumfeld und Verkehrsstrukturen in der DDR“ auf großes Interesse. Gemeinsam mit zahlreichen externen Partnern aus Berliner Forschungseinrichtungen wurde das interdisziplinäre Forschungsprojekt „Lebensraum Stadt“ detailliert und entscheidungsreif vorgelegt. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die intensive Mitarbeit an der Studie „Berlin - Stadt im Aufbruch“.

Sie stellt die konzeptionellen Ideen des Daimler-Benz-Konzerns für die Verkehrsentwicklung im vereinten Berlin dar und wurde im Oktober 1990 den Regierungen im Ost- und West-Teil der Stadt übergeben.

Eine weitere Strategie-Studie „Entwicklung des Straßenverkehrs in der Volksrepublik China“ haben wir Ende 1990 abgeschlossen. Die Ergebnisse des Gemeinschaftsprojekts zwischen der Daimler-Benz AG und der chinesischen Regierung fließen in den nächsten Fünf-Jahres-Plan Chinas ein und bilden die Grundlage für weitere Kooperationsvorhaben mit der Volksrepublik.

### Neue Forschungsergebnisse für mehr aktive Sicherheit

Aktive Sicherheitssysteme helfen dem Fahrer, sein Fahrzeug auch in Grenzsituationen sicher zu beherrschen. So gleichen z. B. Hinterachslenkungen Störungen aus, die von der Fahrbahn, vom Wind oder auch von Anhängern ausgehen.

Ergänzend zu Fahrversuchen bewährt sich hier unser Fahr Simulator in Berlin. Mit ihm können Grenzsituationen - etwa der Ausfall eines Aggregats - gefahrlos untersucht werden. Daher ist es möglich, auch weniger geübte Fahrer in ihrem Verhalten systematisch zu studieren. Gerade sie könnte ein bis an die physikalischen Grenzen stabil gehaltenes Fahrzeug besonders stark gefährden, sofern sie nicht rechtzeitig vor dem Erreichen dieser Grenzen gewarnt würden. Deshalb befassen wir uns mit entsprechenden Alarmeinrichtungen genauso wie mit Systemen, die in solchen Fällen aktiv in Gas, Bremse und Lenkung eingreifen. Derartige Systeme können nicht nur die Sicherheit verbessern, sondern den Fahrer auch von Routinefunktionen entlasten. Die automatische Abstandshaltung ist ein Beispiel, das wir mit Hilfe von Radar- und Infrarot-Techniken bereits in Versuchsfahrzeugen getestet haben.

In diesem Zusammenhang arbeiten wir auch an Methoden des sogenannten „Rechnersehens“, mit denen die Bilder einer auf die Straße gerichteten Videokamera automatisch interpretiert werden. Ein so ausgestattetes Versuchsfahrzeug konnte sich auf leeren Autobahnabschnitten bereits mit einem Tempo von bis zu 100 Kilometern pro Stunde zurechtfinden. Damit ist die Basis geschaffen, um Fahrzeuge - im Extremfall - automatisch fahren zu lassen, zumindest aber das Einhalten der Fahrspur zu gewährleisten oder Fahrzeuge beispielweise im Stau selbstständig aufrücken zu lassen.

### Technik im Dienste des Menschen

Das Zusammenwirken zwischen Fahrer und Fahrzeug wird im wesentlichen durch die Anzeige- und Bedienelemente bestimmt. Im Rahmen des Experimentalfahrzeugs „F 100“ entwickelten wir dazu neuartige Konzepte. Da der Fahrer zwar möglichst umfassende Informationen braucht, sich aber auf das Wesentliche konzentrieren soll, sind in diesem Fahrzeug wichtige Informationen zentral und groß dargestellt. Nur Störungen, die ein sofortiges Handeln erfordern, werden während der Fahrt angezeigt.

Der Randbereich des Anzeigeelements stellt die Verbindung zwischen Fahrzeug und Außenwelt her. Nähert sich ein Objekt in bedrohlicher Weise, alarmiert das Display durch farbige Markierungen des entsprechenden Sektors; zusätzlich ertönt ein Warnsignal. Die Bedienelemente des F 100 sind zu Funktionsgruppen zusammengefaßt und so um das Lenkrad angeordnet, daß sie intuitiv richtig genutzt werden.

Funktionen, die für die Sicherheit keine Bedeutung haben, könnten mit natürlicher Sprache gesteuert werden; dazu haben wir das Projekt „VESPREA“ aufgelegt. Autoradio, Klimaanlage, Fensteröffner, Schiebedach, Sitzverstellung und Telefon können auf Zuruf betätigt werden. Das System soll sich dem Übungsgrad des Benutzers anpassen und kein langes Studium einer Bedienungsanleitung erfordern.

Die Anpassung der Technik an den Menschen ist auch ein wichtiges Thema für die Berliner Forschergruppe „Technik-Umfeld“. Arbeiten zur Optimierung von Fahrzeugen und Haushaltsgeräten bilden hier den Schwerpunkt. Im Berichtsjahr sind vor allem Detailfragen zur neuen S-Klasse von Mercedes-Benz wie auch ein Bediensimulator für AEG Haushaltsgeräte bearbeitet worden.

### Chips für höchste Frequenzen

Sehr hohe Frequenzen, wie sie beispielsweise für die Satellitenkommunikation oder auch im Abstandsradar für Fahrzeuge benötigt werden, verlangen von der Elektronik außerordentlich große Verarbeitungsgeschwindigkeiten. Da sie mit Chips in der herkömmlichen Siliziumtechnik nicht erreicht werden können, sind neue Lösungen erforderlich. Bei der sogenannten Heterotechnik werden extrem dünne Schichten wechselnder Zusammensetzung mit durchgängiger Kristallstruktur aufgebaut. Damit haben wir bereits extrem hohe Grenzfrequenzen von rund 100 Megahertz erreicht.

Die Basistechnologie zur Fertigung diskreter Heterotransistoren wurde in die TELEFUNKEN electronic eingebracht. Erste Mikrowellenschaltungen für rauscharme, breitbandige Verstärkersysteme sind entwickelt worden.

### Mustererkennung - Entziffern von handgeschriebenen Texten

Schriften lesen und Dokumente analysieren sind Ziele der Mustererkennung. Für die AEG Electrocom, die im Markt der Briefverteilung und der Postautomatisierung führend tätig ist, arbeiten wir an Methoden, mit denen auch handschriftliche und unvollständige Briefadressen automatisch interpretiert werden können. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für den künftigen Erfolg im internationalen Markt.

Das automatische Lesen von Anschriften und ganzen Dokumenten erfordert sehr viele Analyseschritte. Um die Verarbeitungszeiten dennoch niedrig zu halten, müssen beispielsweise mehrere Buchstaben parallel von verschiedenen Prozessoren bearbeitet werden. Die Basisschicht eines solchen parallelen Texterkenners haben wir bereits entwickelt.

Mit dem Arbeitsgebiet „massiv parallele Systeme“ untersuchen wir weiter die Eignung sogenannter neuronaler Netze für spezielle Aufgaben der Signalverarbeitung. Diese Technik operiert mit einer sehr großen Zahl einfacher Verarbeitungseinheiten, die untereinander stark vernetzt und alle parallel betrieben sind. Sie werden nicht programmiert, sondern „lernen“ selbständig, die gestellte Aufgabe zu lösen, indem die Verknüpfungen zwischen den Einheiten an vorgegebene Lösungen angepaßt werden.

### Hochwertige Flachbildschirme für Informationssysteme

Während die herkömmliche Mikroelektronik einkristalline Silizium-Scheiben als Grundlage für integrierte Schaltungen von wenigen Quadratzentimetern Fläche benutzt, arbeitet die Großflächenelektronik mit Glas und anderen Trägermaterialien. Die halbleitenden Strukturen aus polykristallinem Silizium werden mit großflächigen Dünnschicht-Depositionsverfahren aufgebracht. Dünnschicht-Schaltungen in NMOS- und CMOS-Technik für Taktfrequenzen bis zu 10 MHz sind in der Entwicklung.

Vielversprechendes Anwendungsbeispiel sind hochauflösende, farbtaugliche Flachbildschirme, sogenannte Aktivmatrix-Flüssigkristall-Anzeigen. Die Aktivierungselemente für die einzelnen Bildpunkte können zusammen mit der Ansteuerlektronik auf ein und demselben Glasträger kostengünstig integriert werden. Auf der Basis dieser Technik wird ein kompakter Flachbildschirm entwickelt, der sich beispielsweise für Fahrerinformationssysteme im Automobil eignet.

**Synergieprojekt Energietechnik**

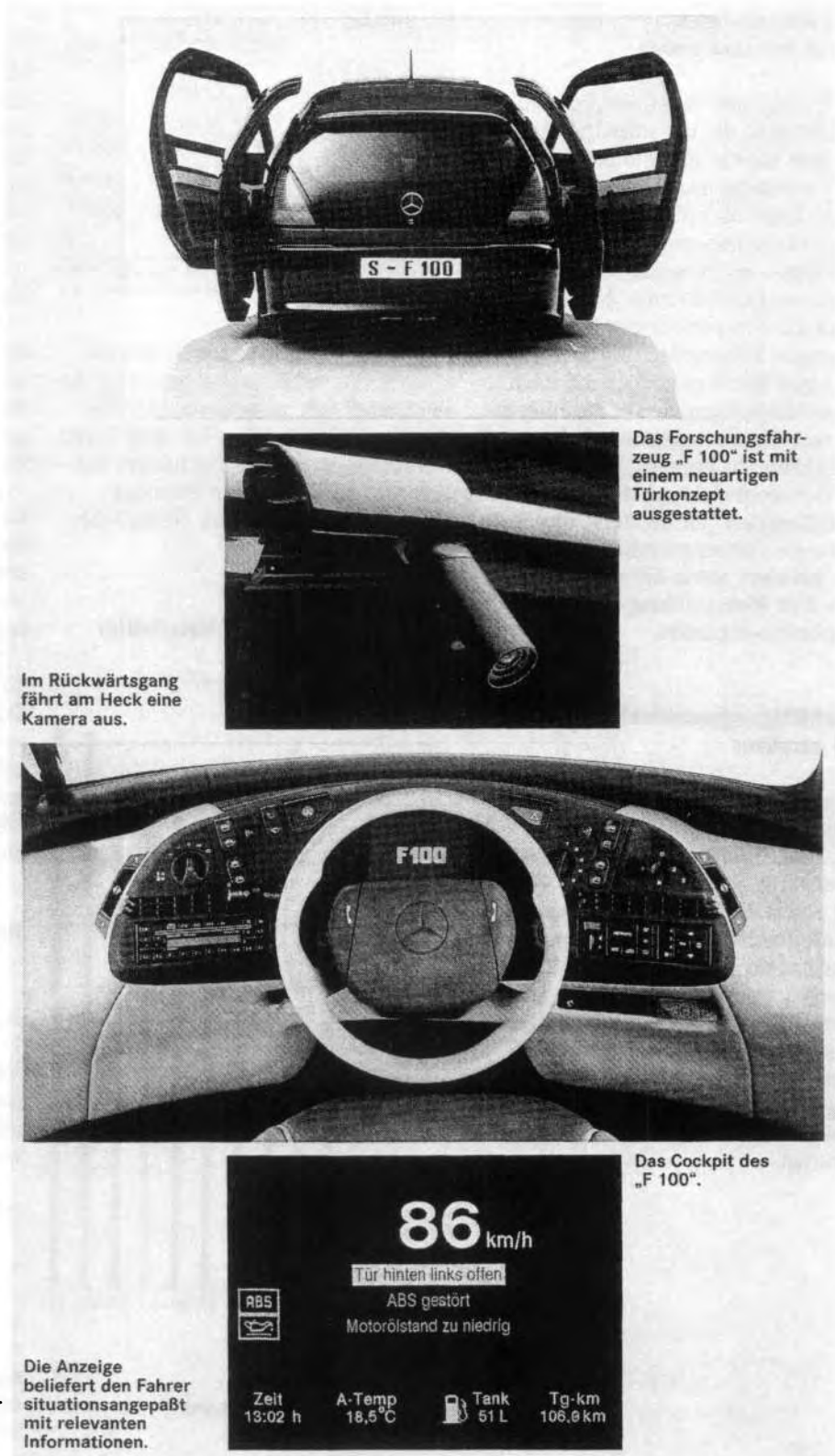
Die rasche Umsetzung von Erkenntnissen aus der Forschung in die Entwicklung sowie in die Konzeption neuer Produkte und neuer Geschäftsfelder ist ebenso wichtig wie die Erarbeitung herausragender Forschungsergebnisse. Hierbei als eine Art Katalysator zu wirken, ist Aufgabe der Synergieprojekte, die vom Zentralressort Forschung und Technik wahrgenommen werden. Ein solches Synergieprojekt ist beispielsweise die Energietechnik.

Umwelt- und Ressourcenprobleme verlangen hier nach neuen Lösungen. Unser gesamtes Unternehmen hängt mit all seinen Tätigkeiten von der wirtschaftlichen Verfügbarkeit und Akzeptanz der Energieversorgung ab. Deshalb ist es von großem Vorteil, daß der integrierte Technologiekonzern Daimler-Benz eine breite technologische Basis und die notwendige Systemfähigkeit im eigenen Hause besitzt.

So wurde im Rahmen eines DASA-Diversifikationsprojekts untersucht, ob die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten ausreichen, um ein konzernweit abgestimmtes Geschäftsfeld „Energietechnik“ zu schaffen. Schwerpunkte waren:

- die Nutzung regenerativer Energiequellen wie Solarzellen und Windkraftanlagen
- die rationelle Energienutzung durch Kraft-Wärme-Kopplung auf Basis von Gasmotoren und -turbinen, später auch von „Brennstoffzellen“
- die elektrochemische Energiespeicherung mit Hochtemperatur-Batterien und über Wasserstoff, der per Elektrolyse aus Wasser hergestellt wird.

Die vor dem Abschluß stehenden Untersuchungen zeigen interessante Ansatzpunkte und wirtschaftliche Möglichkeiten für ein Geschäftsfeld „Dezentrale Energieversorgungssysteme“. Sie machen aber auch deutlich, daß die Realisierung solcher Projekte erhebliche Vorleistungen verlangt.



Das Forschungsfahrzeug „F 100“ ist mit einem neuartigen Türkonzept ausgestattet.

Im Rückwärtsgang fährt am Heck eine Kamera aus.

Das Cockpit des „F 100“.

Die Anzeige beliefert den Fahrer situationsangepaßt mit relevanten Informationen.

**86** km/h

Tür hinten links offen  
ABS gestört  
Motorölstand zu niedrig

 RBS			
Zeit 13:02 h	A-Temp 18,5 °C	Tank 51 L	Tg-km 106,6 km

## Neue Aufgaben für das Personalwesen

Der steigende Wettbewerbs- und Kostendruck, die dynamische Entwicklung der Märkte und die Sicherung des Unternehmenserfolgs von morgen stellen hohe Anforderungen an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

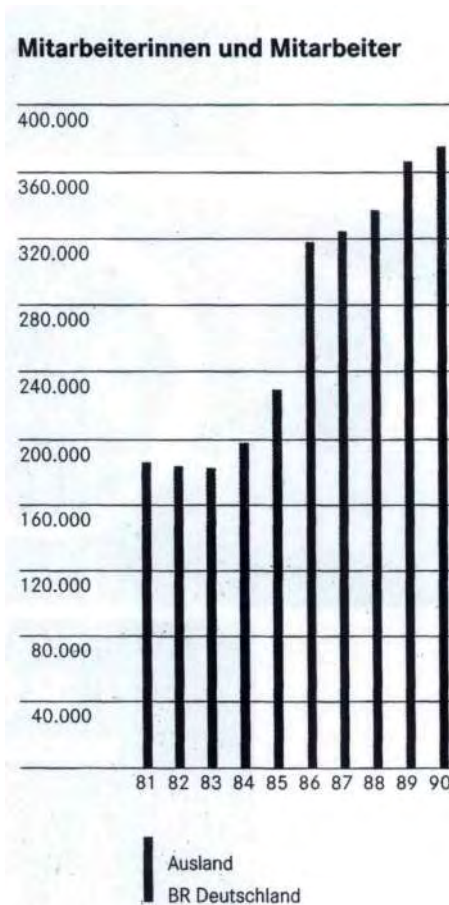
Aufgabe des Personalwesens ist es, für dieses sich ändernde Umfeld die erforderlichen personellen Voraussetzungen zu schaffen. Darüber hinaus sucht der Personalbereich nach neuen Möglichkeiten, um die Interessen von Unternehmen und Belegschaft in Einklang zu bringen. Hierfür bilden die Weiterentwicklung der personellen Durchlässigkeit im Konzern, eine konzernweite Führungskräfteentwicklung und -planung sowie die verstärkte Fort- und Weiterbildung besondere Arbeitsschwerpunkte.

## Beschäftigungsentwicklung und -struktur

Am Jahresende 1990 waren im Daimler-Benz-Konzern 376.785 (i. V. 368.226) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon allein im Inland 303.404 (i. V. 298.199). Die Beschäftigungssituation in der Bundesrepublik Deutschland war insgesamt erfreulich. Dagegen waren einige unserer ausländischen Produktions- und Montagegesellschaften von schwierigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit zum Teil erheblichen Auswirkungen auf die Beschäftigung betroffen.

Beschäftigte (31.12.)	Inland	Ausland	Gesamt
Daimler-Benz AG und Holdinggesellschaften	2.689	18	2.707
Mercedes-Benz	179.120	51.854	230.974
AEG	57.173	19.776	76.949
DASA	60.274	1.002	61.276
debis	4.148	731	4.879
Konzern	303.404	73.381	376.785

Bei Mercedes-Benz waren alle Inlandswerke während des gesamten Berichtsjahrs voll ausgelastet; die Zahl der Beschäftigten stieg um über 5.300. Der durch die höhere Produktion verursachte Mehrbedarf an Personal wurde weitgehend durch zusätzliche Einstellungen gedeckt.



Die Beschäftigungssituation der AEG war 1990 insgesamt ausgeglichen; die inländischen Fertigungsstätten waren überwiegend gut ausgelastet. Maßgeblich für den Rückgang der Beschäftigtenzahl um 2,3 % (1.300 Beschäftigte) im Inland waren die Übertragung von Tätigkeitsbereichen auf andere Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns und die Ausgliederung einzelner Bereiche.

Die Verminderung der Belegschaft der DASA um 1.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Jahresendstand 1989 geht im wesentlichen auf die Abgabe der Marinetechnik zurück.

Die Beschäftigten der neu gegründeten Daimler-Benz InterServices stammen vorwiegend aus Konzerngesellschaften, die zur debis wechselten, aber auch aus im Berichtsjahr erworbenen Unternehmen.

Ende 1990 waren im Inland 13.257 Schwerbehinderte beschäftigt. Die gesetzliche Beschäftigungsquote von 6 % konnte damit zwar nicht erreicht werden, wie in den Vorjahren wurde jedoch zum Ausgleich eine beträchtliche Anzahl von Aufträgen an Behindertenwerkstätten vergeben.

## Tarifabschlüsse 1990

Die Tarifrunde 1990 brachte in der metallverarbeitenden Industrie zum 1. April 1990 eine Anhebung der Löhne und Gehälter um 6 % sowie den Neuabschluss der Manteltarifverträge mit Festlegungen zur Arbeitszeitverkürzung.

Als tarifliche wöchentliche Arbeitszeit wurden 36 Stunden ab 1993 und 35 Stunden ab 1995 vereinbart. Abweichend von der bereits seit dem 1. April 1989 geltenden 37-Stunden-Woche kann für 18 % der Beschäftigten eines Betriebs in den Tarifgebieten Nordwürttemberg/Nordbaden, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen eine individuelle regelmäßige wöchent-

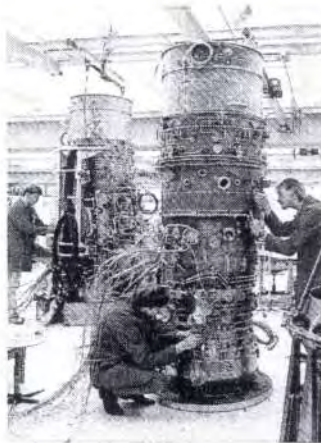
liche Arbeitszeit von bis zu 40 Stunden festgelegt werden. In Gebieten, die eine andere Tarifstruktur aufweisen, beträgt die Quote 13 %. Von dieser Möglichkeit wird in den inländischen Konzerngesellschaften Gebrauch gemacht.

**Personalaufwand**

Der Personalaufwand stieg im Konzern um 16 % auf 26,9 Mrd. DM. In den deutschen Werken unserer Unternehmensbereiche wirkten sich vor allem gestiegene Beschäftigungszahlen - insbesondere auch durch den Zugang von MBB - und die tarifliche Anhebung der Löhne und Gehälter sowie höhere Sozialabgaben aus.

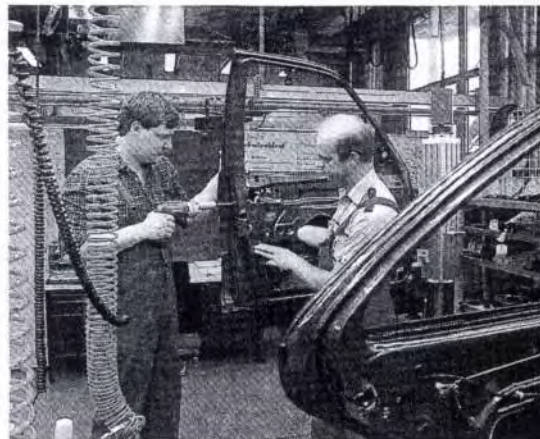
**Betriebliche Altersversorgung**

Kernstück der Sozialleistungen aller Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns ist nach wie vor die betriebliche Altersversorgung. Sie soll - zusammen mit der gesetzlichen Rente und der individuellen Eigenversorgung - zur wirtschaftlichen Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand beitragen. Insgesamt hat der Daimler-Benz-Konzern im Inland 1,3 Mrd. DM für Altersversorgung aufgewendet. So wurden von der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG, für die auch nach der Ausgliederung des Fahrzeuggeschäfts weiterhin dieselbe Versorgungsordnung aus dem Jahre 1987 angewendet wird, im Berichtsjahr 274 Mio. DM an 45.600 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Gemäß dem Betriebsrentengesetz wurden mit einem Jahresaufwand von 6,6 Mio. DM die Leistungen für rd. 21.500 Pensionäre und Witwen angepaßt, die bis 1974 sowie erstmals in den Jahren 1975, 1978, 1981, 1984 und 1987 eine Beihilfe erhielten.



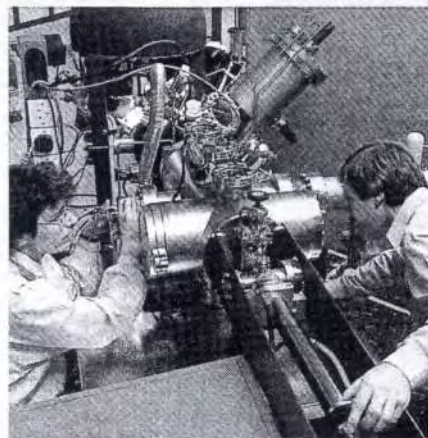
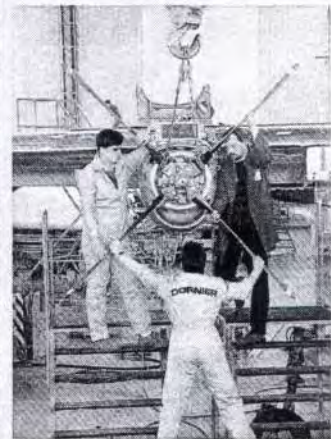
Hochqualifizierte Mitarbeiter sind eine Voraussetzung für die Montage moderner Flugtriebwerke, wie hier beim EJ 200.

Moderne Arbeitsplätze in der neuen vollautomatischen Flüssigkristall-Großserienfertigungsanlage in Ulm.



Ergonomisch günstige Fertigungseinrichtungen entlasten unsere Mitarbeiter.

Auch beim Flugzeugbau - wie hier bei der Endmontage eines Propellers - kommt es auf Teamarbeit an.



Arbeit an der Ionen-Implantationsanlage in der Daimler-Benz Forschung.



Die Sachkunde jedes einzelnen Mitarbeiters garantiert die Qualität unserer Produkte.



Gerade auch Mädchen haben gute Einstiegschancen im Flugzeugbau: Ausbildung bei MBB.

Mitarbeiterschulung in der Montage der neuen S-Klasse in Sindelfingen.



Der beste Lernort ist der Betrieb, der beste Lehrmeister die Praxis: Entwicklungsarbeiten für die Dornier 328 in Friedrichshafen.

Umfassende Berufsausbildung hat im Daimler-Benz-Konzern traditionell einen hohen Stellenwert.



Die Bedienung moderner Werkzeugmaschinen ist ein wesentlicher Teil unseres Ausbildungsprogramms.



Durch einmalige Beihilfen sind rund 6.500 Mitarbeiter unterstützt worden. Drei Jahre nach Einführung der Versorgungsordnung wurde mit Wirkung zum 1.1. 1990 erstmalig die Rententabelle um 5,6 % erhöht.

Zur Absicherung der künftigen Verpflichtungen wurden den Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 1,0 Mrd. DM zugeführt. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Altersversorgungsaufwand für die Daimler-Benz AG in Höhe von 28 Mio. DM und dem Aufwand für die Mercedes-Benz AG in Höhe von 986 Mio. DM. Davon trägt die Daimler-Benz AG entsprechend den Vertragsregelungen bei der Ausgliederung des Fahrzeuggeschäfts 184 Mio. DM.

AEG hat im Berichtsjahr an rd. 42.000 Pensionäre, Witwen und Waisen 133 Mio. DM gezahlt. Bei den Unternehmen der Deutschen Aerospace belief sich der Aufwand für diesen Personenkreis auf 72 Mio. DM.

### Sonderzahlungen

Der Gesamtaufwand für die betrieblichen Sonderzahlungen in den deutschen Werken lag bei über 1 Mrd. DM. Diese Aufwendungen sind auf die einzelnen Unternehmensbereiche wie folgt aufgeteilt:

Daimler-Benz AG und Mercedes-Benz AG	667 Mio. DM
AEG	96 Mio. DM
Deutsche Aerospace	284 Mio. DM
debis	5 Mio. DM

Bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG wurden der Grundbetrag beim Weihnachtsgeld um 100 DM sowie die Beträge für je drei Jahre Betriebszugehörigkeit um 10 DM angehoben.



## Vermögensbildungsaktion 1990

Im Rahmen des fünften Vermögensbildungsgesetzes hatten 1990 erstmals alle im Inlandskonzern Beschäftigten die Möglichkeit, Aktien der Daimler-Benz AG zu einem steuerbegünstigten Vorzugskurs zu erwerben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Benz AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler-Benz InterServices AG konnten sich wahlweise auch für Aktien der Mercedes Aktiengesellschaft Holding entscheiden. Nachdem ein derartiges Angebot bei der Daimler-Benz AG seit 1973 zum festen Bestandteil der Vermögensbildungspolitik gehört, fand diese Sozialleistung auch in den anderen Konzerngesellschaften großen Anklang. Insgesamt nahmen 154.877 Personen das Angebot wahr. Die Angehörigen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG konnten darüber hinaus der Daimler-Benz AG ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM gewähren, das mit 10 % verzinst wird. Von dieser Möglichkeit haben 30.835 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Gebrauch gemacht.

## Förderung von Wohnungseigentum

Viele Konzernunternehmen haben ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wiederum beim Bau und Kauf von Wohnungen sowie Eigenheimen unterstützt. Insgesamt sind für 3.315 Wohnungen und Eigenheime zinslose oder zinsvergünstigte Darlehen in Höhe von mehr als 78 Mio. DM ausgezahlt worden.

## Familie und Beruf

Eine wichtige personalpolitische Aufgabe aller Unternehmen des Konzerns ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei zu unterstützen, Familie und Beruf besser in Einklang zu bringen. Betriebsvereinbarungen bei der Daimler-Benz AG, der Mercedes-Benz AG, der AEG Aktiengesellschaft und der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH sehen daher u.a. im Anschluß an den gesetzlichen Erziehungsurlaub eine Familienpause von maximal zehn Jahren vor, nach der ein Wiedereinstellungsanspruch für eine vergleichbare Tätigkeit besteht. Familienpausen wurden Ende 1990 von insgesamt 600 Mitarbeiterinnen und einigen Mitarbeitern in Anspruch genommen.

## Führungskräfteplanung und -entwicklung

Bei der Umsetzung unserer Konzernstrategien kommt es entscheidend darauf an, das vorhandene Managementpotential zu erkennen, zu qualifizieren und gezielt einzusetzen. Nachdem eine vergleichbare Führungskräfteentwicklung und -planung in allen Unternehmensbereichen eingeführt wurde, haben wir den Aufbau von Förderprogrammen für den konzernweit einsetzbaren Führungskräftenachwuchs fortgesetzt und die konzernübergreifende Besetzungsplanung für Positionen der obersten Führungsebenen auf eine breitere Grundlage gestellt. Wir haben damit die systematische Entwicklung und gezielte Ausschöpfung des Führungspotentials weiter verbessert.

## Berufsausbildung

Zum Jahresende 1990 befanden sich im Konzern 14.630 Jugendliche in der Berufsausbildung. 4.440 Jungen und Mädchen haben im Berichtsjahr ihre Ausbildung begonnen, davon 3.550 in gewerblich-technischen und 890 in

kaufmännischen Berufen. Von den Absolventen wurden konzernweit 85 % in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber für die Berufsausbildung waren - aufgrund der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung - erneut rückläufig. Im Rahmen einer verstärkten Information und Werbung wurden insbesondere Mädchen über ihre Chancen in gewerblich-technischen Ausbildungsgängen informiert.

Spezielle Abiturientenprogramme sowie die Studiengänge in den Berufsakademien waren auch 1990 stark gefragt. Im Rahmen der Nachwuchsförderung für qualifizierte Fachkräfte haben wir eine größere Anzahl von Studenten gefördert sowie die Beratung und Betreuung von Studierenden bei Praktika, Diplomarbeiten und durch studienbegleitende Seminare intensiviert.

Mit erheblichen Investitionen in moderne Ausstattungen ist den steigenden Anforderungen an die Technologie-Schulung Rechnung getragen worden. Die Ausbilder wurden im Hinblick auf die beschleunigte Einführung neuer Technologien sowohl in pädagogisch-methodischer als auch in fachlicher Hinsicht bedarfsorientiert weiterqualifiziert.

## Fort- und Weiterbildung

Das Konzern-Fortbildungsprogramm für obere Führungskräfte aller Konzerngesellschaften ist inzwischen zu einem festen Bestandteil unseres Bildungsangebots geworden. Damit wird ein wirkungsvoller Beitrag zum gemeinsamen Verständnis für die Konzernentwicklung und zum persönlichen Dialog zwischen den verantwortlichen Führungskräften geleistet.

Unsere internen und externen Fort- und Weiterbildungsangebote finden weiterhin großen Anklang. 171.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen an Weiterbildungsmaßnahmen während der Arbeitszeit teil. Ausgebaut wurden insbesondere die Angebote im Bereich neuer Technologien und Informationsverarbeitung für Fachkräfte. Weiter verstärkt haben wir auch die Maßnahmen zur Weiterbildung von gewerblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Aufwendungen für Fort- und Weiterbildung stiegen im Berichtsjahr auf 750 Mio. DM.

#### **Neue Formen der Arbeitsorganisation**

Die wachsenden Anteile automatisierter und informationstechnisch vernetzter Arbeitsabläufe, aber auch höhere Qualifikationen sowie veränderte Einstellungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Arbeit erfordern in weiten Teilen eine Zurücknahme der bisherigen Arbeitsteilung und den Einsatz neuer Formen der Arbeitsorganisation in der Produktion. Gruppenarbeit vereint in nahezu beispielhafter Weise Unternehmens- und Belegschaftsinteressen. Sie erhöht die Arbeitszufriedenheit und setzt gleichzeitig bisher nicht genutzte Leistungspotentiale frei. Insbesondere die Mercedes-Benz AG stellt in umfangreichen Pilotprojekten die Gruppenarbeit

auf den Prüfstand. Mit dieser zukunftsorientierten Arbeitsform sind Produktivitätsfortschritte sowie veränderte Anforderungen verbunden; hierauf haben sich die Personal- und Bildungsbereiche mit verstärkten Aktivitäten zur Bereichsentwicklung in allen Unternehmensteilen eingestellt.

#### **Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit**

In den Werksärztlichen Diensten waren 276 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, darunter 57 Werksärztinnen und Werksärzte. Hinzu kamen - vor allem an kleinen Standorten - zahlreiche nebenberufliche Betriebsärzte sowie Vertragsärzte. Im Mittelpunkt der Gesundheitsvorsorge standen Vorsorgeuntersuchungen, Beratungen und Schulungen zu Themen wie Ernährung, Sucht und Gefahrenstoffe sowie insbesondere auch die Mitwirkung bei der Arbeitsplatzgestaltung.

In allen Unternehmensbereichen konnte die Zahl der Betriebsunfälle weiter gesenkt oder auf niedrigem Niveau gehalten werden. Das Engagement von Führungskräften sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Fort- und Weiterbildung von Sicherheitsfachkräften und Sicherheitsbeauftragten sowie sorgfältige Gefährdungsanalysen haben zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Darüber hinaus sorgt die Berücksichtigung von Arbeitssicherheit und Ergonomie bereits in der Planung von Arbeitsplätzen für eine Risikominderung.

Als sehr erfolgreich kann das Konzept der Betrieblichen Sozialberatung, das insbesondere bei der Mercedes-Benz AG praktiziert wird, gewertet werden. Die Sozialberatung berät Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Suchtgefährdung, psychischen Problemen und persönlichen Krisen. Sie erschließt betriebliche und außerbetriebliche Hilfsmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit Ärzten und Beratungsstellen.

#### **Einbindung der Mitarbeiter in betriebliche Problemlösungen**

Auch 1990 bewährten sich Qualitätszirkel und Werkstattkreise als Instrumente zur stärkeren Identifikation der Belegschaft mit den Aufgabenstellungen des Bereichs und zur Verbesserung der Aufgabenerfüllung.

Mit insgesamt über 34.000 eingereichten Verbesserungsvorschlägen im Betrieblichen Vorschlagswesen zeigten alle Angehörigen in den Konzernunternehmen erneut großes Interesse an ihrer Arbeit. Die Vorschläge der Einsender wurden mit rd. 11 Mio. DM honoriert.

#### **Tätigkeiten in den neuen Bundesländern**

Die Personal- und Bildungsbereiche aller Konzernunternehmen leisteten 1990 durch Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie durch die Bereitstellung von Praktikantenplätzen, den vorübergehenden Einsatz von Beschäftigten ehemaliger DDR-Betriebe zur Qualifizierung in westdeutschen Betrieben und Entsendungen erfahrener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Beitrag zum wirtschaftlichen Aufbau in den neuen Bundesländern.

### Dank an unsere Belegschaft

Für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft in einem schwierigen Jahr, das durch weitreichende Veränderungen des politischen und wirtschaftlichen Umfelds, aber auch durch die Fortführung der Umgestaltungsprozesse im Konzern geprägt war, danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unser Dank gilt auch den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.



Regelmäßig werden arbeitsmedizinische Vorsorge- und Überwachungsuntersuchungen durchgeführt.

Zu den Untersuchungen des Werksärztlichen Dienstes gehören auch Hörtests.



Bei Informationsveranstaltungen können sich die Belegschaftsangehörigen von Mercedes-Benz individuell über die Altersversorgung beraten lassen.



Die Menüauswahl nach eigenem Geschmack setzt sich immer mehr durch: Betriebsrestaurant in Stuttgart-Möhringen.

### II P



Von A wie Aerobic bis V wie Volleyball reicht das Sportangebot der zahlreichen Betriebssportarten.

**Neue Bilanzierung im Konzernabschluß hat sich bewährt**

Die im Konzernabschluß 1989 geänderte Bewertung, mit der wir die Bilanzierung stärker an der international üblichen Praxis ausgerichtet haben, wurde im In- und Ausland positiv aufgenommen. Für Unternehmens- und Branchenanalysen können die Daten nunmehr unmittelbar aus dem Daimler-Benz-Konzernabschluß übernommen werden. Die verbesserte Vergleichbarkeit unseres Konzernabschlusses mit dem anderer weltweit tätiger Großunternehmen hat es uns im Berichtsjahr wesentlich erleichtert, die Aktien der Daimler-Benz AG an so bedeutenden Börsen wie London und Tokio einzuführen. Wir konnten uns jeweils voll auf das Zahlenwerk unseres veröffentlichten Jahresabschlusses stützen und waren nicht gehalten, für zentrale Kennzahlen wie Jahresüberschuß und Eigenkapital zusätzliche Berechnungen anzustellen.

Die Neubewertung von Pensionsrückstellungen und Vorräten im Konzernabschluß 1989 hatte nicht nur die Bilanz, sondern auch die Gewinn- und Verlustrechnung geprägt. Aus diesem Grund sind einige Eckwerte der Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres mit denen des Jahres 1990 nicht vergleichbar. Außerdem haben wir im Berichtsjahr erstmals die Daten von MBB in der Erfolgsrechnung erfaßt. Zur Abbildung der tatsächlichen Entwicklung weichen wir deshalb bei der nachfolgenden Analyse teilweise von dem offiziellen Zahlenwerk ab.

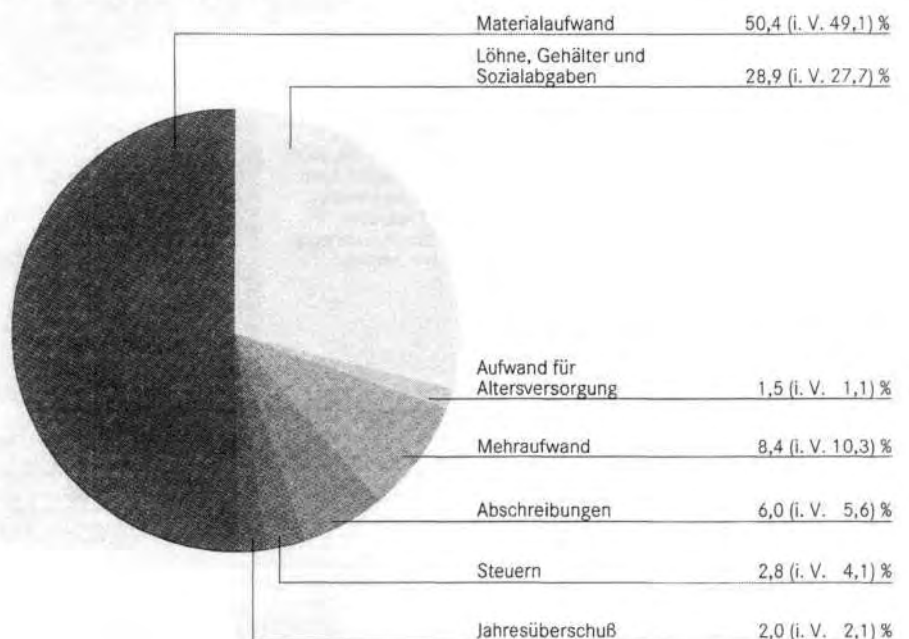
**Jahresüberschuß mit 1,8 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres**

Die Umsatzerlöse des Daimler-Benz-Konzerns stiegen 1990 gegenüber dem Vorjahreswert, in den wir zur besseren Vergleichbarkeit den Umsatz von MBB eingerechnet haben, um 5,2 % auf 85,5 Mrd. DM. Die Gesamtleistung ist als Folge höherer Bestände bei Vorräten und gestiegener aktivierter Eigenleistungen um 11 % auf 88,3 Mrd. DM angewachsen; hier hat sich neben der erstmaligen Einbeziehung von MBB auch die Ausweitung unseres Fahrzeug-Leasinggeschäfts niedergeschlagen. Gemessen am Anstieg der Gesamtleistung erhöhte sich der Mate-

rialaufwand mit 12 % überdurchschnittlich; sein Anteil liegt nun bei 50,4 (i. V. 49,1) %. Bei einer nur unwesentlichen Verteuerung unserer Materialbezüge waren Umsatzausfälle aufgrund der niedrigen Wechselkurse von US-\$ und Yen für den stärkeren Zuwachs des Materialaufwands verantwortlich. In dem ebenfalls um 16 % auf 26,9 Mrd. DM überproportional gestiegenen Personalaufwand haben sich Neueinstellungen bei der Mercedes-Benz AG sowie die zum 1. April 1990 wirksam gewordenen Tarifierhöhungen ausgewirkt. Außerdem haben wir den Pensionsrückstellungen 250 Mio. DM außerplanmäßig zugewiesen, allein 100 Mio. DM aufgrund des Rentenreformgesetzes 1992.

**Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern**

88,3 (i. V. 80,6) Milliarden DM



Wegen der schon in den Vorjahren merklich gesteigerten Investitionstätigkeit kletterten die Abschreibungen - einschließlich Leasing-Fahrzeuge, Wertpapiere des Umlaufvermögens und Immaterielle Vermögensgegenstände - weiter um 17 % auf 5,3 Mrd. DM. Die Sonstigen betrieblichen Erträge werden mit 4,0 Mrd. DM ausgewiesen; im Vorjahr waren hier in größerem Umfang Erträge aus der geänderten Bewertung enthalten. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen bewegten sich weiterhin auf hohem Niveau, obwohl die Vorjahreszahl durch erhebliche periodenfremde Bestandteile geprägt war.

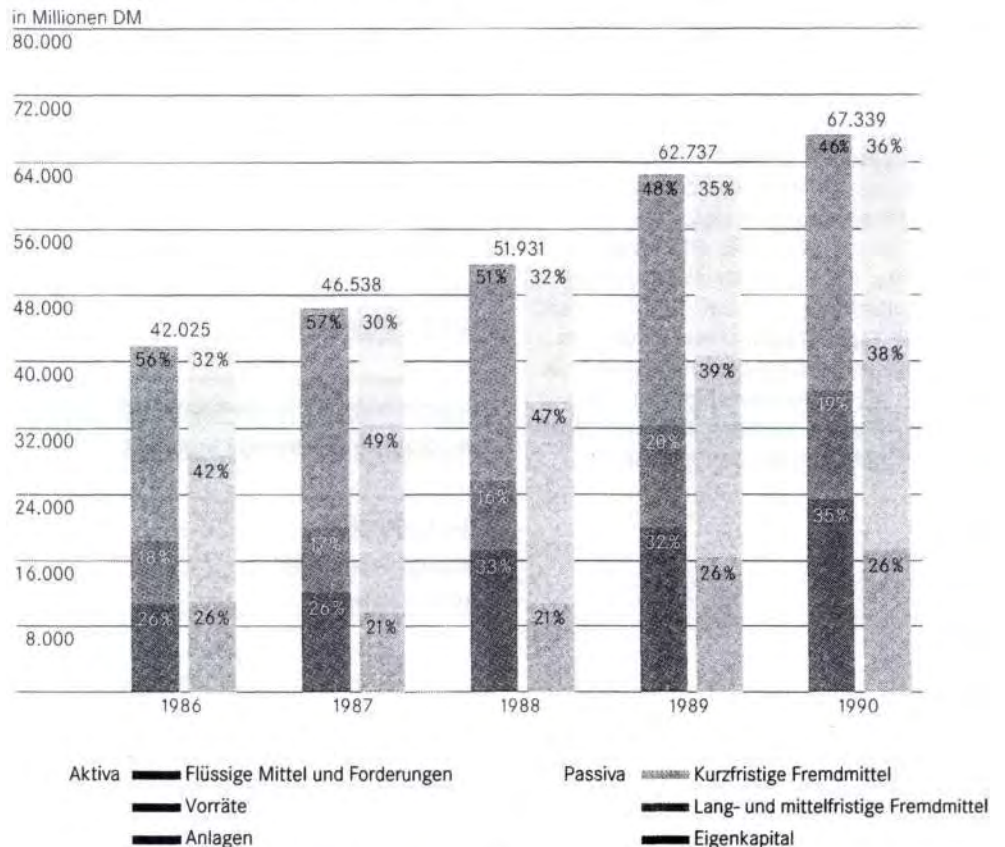
Im außerbetrieblichen Bereich hat sich das Zinsergebnis bei einer im Jahresmittel niedrigeren Liquidität um 132 auf 989 Mio. DM ermäßigt. Wie in den Vorjahren haben wir die in den Hochinflationländern Argentinien und Brasilien erzielten Zinserträge um Inflationsanteile gekürzt. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist auf 4,2 (i. V. 10,1) Mrd. DM gefallen; vergleichbar gerechnet lag es um 10 % unter dem Wert des Vorjahres. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß im Zusammenhang mit der im Vorjahr durchgeführten Neubewertung der Vorräte ein einmaliger Aufwand aus der Steuerabgrenzung von rd. 0,4 Mrd. DM entstanden war. Wenn der Jahresüberschuß mit 1,8 Mrd. DM dennoch einen leichten Anstieg gegenüber dem im Vorjahr vergleichbar gerechneten Betrag von 1,7 Mrd. DM aufweist, so ist dies auf die niedrigeren Ertragsteuern, vor allem bei einigen Auslandsgesellschaften, zurückzuführen.

**Ausgewogene Bilanzrelationen im Konzern**

Die Bilanzsumme des Daimler-Benz-Konzerns ist aufgrund des größeren Geschäftsvolumens weiter um 4,6 auf 67.3 Mrd. DM gestiegen. Das Anlagevermögen nahm einschließlich der Vermieteten Gegenstände von 20,1 auf 23.4 Mrd. DM zu. Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen werden Geschäftswerte in Höhe von 124 Mio. DM ausgewiesen, die nach der Neustrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns entstanden sind und planmäßig abgeschrieben werden. Die insbesondere beim Erwerb weiterer Anteile von MBB angefallenen Geschäftswerte von 591 Mio. DM wurden dagegen di-

rekt mit dem Eigenkapital verrechnet. Bei den Sachanlagen standen Zugängen von 5,7 Mrd. DM Abschreibungen und Abgänge von 4,1 Mrd. DM gegenüber. Der Anstieg der Finanzanlagen um 0,2 auf 1,6 Mrd. DM betrifft neue Beteiligungen in den Unternehmensbereichen AEG, DASA und debis. Der Bilanzansatz der Vermieteten Gegenstände - überwiegend Pkw und Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz - ist weiter kräftig von 5,0 auf 6,5 Mrd. DM angestiegen; das sind mittlerweile rd. 10 % der Bilanzsumme und nahezu 30 % des Anlagevermögens. Ohne die Vermieteten Gegenstände beträgt die Anlagenquote 25,1 (i. V. 24,0)%. Die im Vergleich zum Vorjahr nahezu unveränderten Vorräte (18,9 Mrd. DM)

**Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern**



waren zu knapp einem Drittel durch Erhaltene Anzahlungen finanziert; ihr Anteil an der Bilanzsumme war leicht von 19,7 auf 19,5 % rückläufig. Ebenfalls ermäßigt haben sich die liquiden Mittel, und zwar von 14,6 auf 13,7 Mrd. DM. Das waren 20,3 (i. V. 23,3) % des gesamten Konzern-Vermögens.

Auf der Passivseite hat das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 0,9 auf 17,3 Mrd. DM zugenommen. Aus dem Konzern-Jahresüberschuß wurden 1,1 Mrd. DM den Rücklagen zugewiesen; dem wirkten die verrechneten Geschäftswerte entgegen. Die Eigenkapitalquote lag mit 25,6 % geringfügig unter dem Vorjahreswert von 26,2 %. Bei gleichzeitig gestiegener Anlagenquote ist die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital ebenfalls leicht von 109 auf 102 % zurückgegangen. Hierbei ist der Bestand an Vermieteten Gegenständen nicht berücksichtigt, da diese außer durch Abschreibungen und Abgänge grundsätzlich fremdfinanziert sind. Für das Leasing- und Finanzierungsgeschäft bestehen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 6,2 Mrd. DM. Die Rückstellungen sind zwar weiter um 0,7 auf 27,4 Mrd. DM angewachsen, ihr Anteil an der Bilanzsumme ging aber von 42,6 auf 40,6 % zurück. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen und die Netto-Vorräte als auch Teile des übrigen Umlaufvermögens gedeckt.

### Konzern-Kapitalflußrechnung 1990 (in Mio. DM)

#### Mittelherkunft aus der Geschäftstätigkeit

Jahresüberschuß	1.795
Abschreibungen und Abgänge von Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	4.061
Abschreibungen auf Finanzanlagen	110
Erhöhung der Pensionsrückstellungen	745
<b>Cash flow</b>	<b>6.711</b>

#### Mittelherkunft aus Finanzierungsvorgängen

Erhöhung mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten	1.194
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten und der Rechnungsabgrenzungsposten	1.550
Desinvestition von Gegenständen des Anlagevermögens	205
	<b>2.949</b>

#### Mittelverwendung

Zugänge zu Immateriellen Vermögensgegenständen	( 281)
Zugänge zu Sachanlagen	( 5.667)
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen	( 318)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen abzüglich Abschreibungen und Abgänge	( 1.474)
Erhöhung der Vorräte (netto)	( 792)
Veränderung des sonstigen Umlaufvermögens und der Rechnungsabgrenzungsposten	( 1.391)
Verminderung des Eigenkapitals	( 379)
Inanspruchnahme von Übrigen Rückstellungen	( 88)
Ausschüttung für 1989	( 555)
	<b>(10.945)</b>

#### Veränderung der Netto-Liquidität

**( 1.285)**

#### Entwicklung der Netto-Liquidität

	31.12.89	31.12.90	
Zahlungsmittel	2.985	3.786	801
Sonstige Wertpapiere	5.900	5.093	( 807)
Übrige Liquidität	5.753	4.814	( 939)
	14.638	13.693	( 945)
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	( 1.975)	( 2.315)	( 340)
	12.663	11.378	<b>( 1.285)</b>

### **Investitionen in Sach- und Finanzanlagen voll aus Cash flow finanziert**

Die Zugänge zu Sachanlagen, Immateriellen Vermögensgegenständen sowie die Netto-Zugänge zu Finanzanlagen von zusammen 6,3 Mrd. DM konnten vollständig aus dem im Berichtsjahr erwirtschafteten Cash flow in Höhe von 6,7 Mrd. DM finanziert werden. Weitere Mittel kamen aus der Zunahme der Verbindlichkeiten, insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung unseres weiterhin sehr schnell wachsenden weltweiten Leasing-Geschäfts.

In der Mittelverwendung kommt die anhaltend lebhaftige Investitionstätigkeit des Daimler-Benz-Konzerns zum Ausdruck, mit der wir unsere Produktivität und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte steigern wollen.

### **Tätigkeiten des Konzern-Treasury**

Das mit der Umstrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns beschlossene Konzept eines zentralen Finanzmanagements haben wir im Berichtsjahr weiterverfolgt. Hiernach werden strategische Finanzentscheidungen im Konzern zentral getroffen und auch das operative Finanz- und Liquiditätsmanagement im zentralen Finanzressort wahrgenommen. Von Fall zu Fall kann die Abwicklung einzelner Finanzmaßnahmen auch dezentral organisiert werden.

Die im Rahmen unseres Cash Concentration Programms im Vorjahr begonnene Übertragung der flüssigen Mittel und Wertpapiere von den inländischen Konzerngesellschaften auf die Daimler-Benz AG wurden mit der Einbeziehung von MBB im wesentlichen abgeschlossen. Die gesamte Liquidität, die am Jahresende 13,7 Mrd. DM betrug, wird unter Berücksichtigung von Ertragsgesichtspunkten jeweils so angelegt, daß allen sich aus dem Unternehmenszweck ergebenden finanziellen Anforderungen kurzfristig entsprochen werden kann. Die Anlage in Wertpapieren steht im Einklang mit den Daten der Mittelfristplanung und berücksichtigt die erwartete Zinsentwicklung. Das Portefeuille setzt sich aus festverzinslichen Papieren erstklassiger Emittenten zusammen. Neue Finanzinstrumente setzen wir ein, soweit sie zu unserer generellen Anlagestrategie passen.

Für die Refinanzierung unserer Tätigkeiten, insbesondere des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts, nutzen wir die Möglichkeiten, die uns die internationalen Geld- und Kapitalmärkte bieten. So wurden über die Daimler-Benz International Finance B. V. Euroanleihen über 150 Mrd. Lire, 100 Mio. A\$ sowie 200 Mio. DM als Fixed-Reverse-Floater emittiert. Darüber hinaus haben wir als erstes deutsches Unternehmen ein auf D-Mark lautendes, inländisches Commercial-Paper-Programm aufgelegt, das vor allem der kurzfristigen Refinanzierung dienen wird.

Im zentralen Devisenmanagement erfassen wir die umfangreichen Kursrisiken des Konzerns, entwickeln unter Mitwirkung der Unternehmensbereiche nach Währung und Geschäftsfeld individuell ausgerichtete Kurssicherungsstrategien und steuern deren Umsetzung. Ziel des Währungsmanagements ist es, bei risikobehafteten Währungen durch kontinuierliche Kurssicherungsmaßnahmen je nach der erwarteten Kursentwicklung bestimmte Teile des Liefervolumens - nach Ländern allerdings unterschiedlich - für eine überschaubare Frist abzusichern und somit das Währungsrisiko einzugrenzen und abzumildern.

# Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

70

	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital <sup>1)</sup> Mio. DM	Ergebnis <sup>1)</sup>		Umsatz <sup>2)</sup>		Belegschaft am Jahresende	
			1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM	1990	1989
<b>Unternehmensbereich Mercedes-Benz</b>								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	4.935	980,0	980,0	48.567	43.557	177.127	171.082
Mercedes-Benz España, Madrid	87,5	306	63,3	70,4	1.626	1.756	3.295	3.391
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes <sup>3)</sup>	100,0	128	8,3	66,5	2.538	2.928	1.203	1.208
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	1.069	1.079	671	711
Mercedes-Benz Belgium, Brüssel	100,0	153	42,9	36,3	1.143	1.015	957	943
Mercedes-Benz France, Rocquencourt <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	3.175	3.115	2.200	2.145
Mercedes-Benz Italia, Rom <sup>3)</sup>	88,5	344	66,2	67,3	2.783	2.393	776	765
Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich	51,0	111	13,0	7,4	1.126	1.077	297	292
Freightliner, Portland <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	2.768	3.316	5.344	6.141
Mercedes-Benz of North America, Montvale <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	6.035	6.116	1.614	1.763
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. <sup>3)</sup>	80,0	145	22,0	30,9	316	222	1.401	1.009
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo <sup>3)</sup>	100,0	720	113,3	429,9	2.439	3.195	20.509	19.556
Sofunge, São Paulo	100,0	22	3,8	11,6	109	196	2.317	2.404
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires <sup>3)</sup>	100,0	225	-11,3	1,3	194	114	1.986	1.993
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria <sup>3)</sup>	50,1	198	16,3	35,2	1.288	1.667	4.521	5.519
Mercedes-Benz Türk, Istanbul <sup>5)</sup>	50,3	102	31,2	-	642	416	2.873	2.378
Mercedes-Benz Japan, Tokyo	100,0	152	34,9	52,2	2.110	1.582	287	225
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne <sup>3)</sup>	100,0	127	10,5	36,3	536	709	950	1.018
<b>Unternehmensbereich AEG</b>								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	80,2	2.160	-204,6	9,4	4.604	5.480	21.492	32.524
AEG KABEL Aktiengesellschaft, Mönchengladbach	99,2	163	59,3 <sup>6)</sup>	21,1 <sup>6)</sup>	1.113	1.139	6.361	5.674
AEG Olympia Office GmbH, Wilhelmshaven	99,2	193	-139,8 <sup>6)</sup>	-166,3 <sup>6)</sup>	708	763	3.571	4.092
AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin	80,9	90	34,7 <sup>6)</sup>	9,7 <sup>6)</sup>	398	335	2.003	1.759
TELEFUNKEN electronic GmbH, Heilbronn	98,4	166	-26,6 <sup>6)</sup>	4,5 <sup>6)</sup>	707	644	3.604	3.688
MODICON, Inc., Andover	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	234	289	996	1.128
Modular Computer Systems, Inc., Fort Lauderdale	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	120	105	552	786
<b>Unternehmensbereich Deutsche Aerospace</b>								
Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft, München	93,0	5.621	57,6	45,8	-	-	220	85
Dornier GmbH, Friedrichshafen <sup>3)</sup>	57,6	330	-37,0	-88,2	2.827	2.204	10.931	10.247
Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Ottobrunn	64,9	1.996	60,0	101,1	4.066	5.796	20.911	21.946
MTU Motoren- und Turbinen-Union GmbH, München <sup>3)</sup>	100,0	382	60,7	40,4	3.602	3.659	17.524	17.654
Telefunken Systemtechnik GmbH, Ulm <sup>3)</sup>	100,0	294	70,6	127,9	1.688	1.961	9.372	10.779
<b>Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)</b>								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	550	1,6	-	-	-	163	-
debis Systemhaus GmbH, Stuttgart	100,0	150	-10,2 <sup>6)</sup>	-	584	-	1.826	-
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart <sup>3)</sup>	100,0	288	16,1	-2,3	1.072	819	294	270
Mercedes-Benz Credit Corp., Norwalk/USA <sup>3)</sup>	100,0	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	. <sup>4)</sup>	1.337	1.110	351	342
Mercedes-Benz Finanziaria, Rom	85,0	36	1,9	2,0	235	167	117	99
<b>Holdinggesellschaften</b>								
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt <sup>3)</sup>	99,7	367	45,3	55,2	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium, Brüssel	100,0	296	40,2	4,5	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht <sup>3)</sup>	100,0	175	14,6	7,7	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding, Zürich	100,0	320	97,3	164,3	-	-	-	-
Daimler-Benz North America Corporation, New York <sup>3)</sup>	100,0	3.076	82,3	130,7	-	-	12	7

<sup>1)</sup> Eigenkapital und Jahresergebnis bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung aus landesrechtlichen Abschlüssen; ausländische Abschlüsse umgerechnet zu den jeweiligen Jahresendkursen.

<sup>2)</sup> Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

<sup>3)</sup> Vorkonsolidierte Abschlüsse.

<sup>4)</sup> Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft des jeweiligen Landes enthalten.

<sup>5)</sup> 1989 erstmals konsolidiert, GuV-Rechnung wurde nicht in den Konzernabschluß einbezogen.

<sup>6)</sup> Aufgrund von Ergebnisabführungsverträgen im Ergebnis der jeweiligen Obergesellschaft enthalten.



### Absatz- und Projektfinanzierung

Die Verschuldungsprobleme der Schwellen- und Entwicklungsländer sowie der hohe Bedarf in den neuen Bundesländern und im Osten Europas haben zu einer lebhaften Nachfrage nach Finanzierungen geführt. Maßgeschneiderte Programme gewinnen hier zunehmend an Bedeutung; dies gilt insbesondere für die großen Infrastrukturprojekte, an denen unser Konzern beteiligt ist.

Mit Blick auf die schwierige wirtschaftliche Lage in den Ländern Osteuropas und der Dritten Welt sind die Geschäftsbanken bei der Vergabe von Krediten sehr zurückhaltend. Deshalb werden öffentliche Fördermittel im Rahmen der bilateralen und multilateralen Zusammenarbeit für die Investitionsfinanzierung dieser Länder immer wichtiger. Kapital, das im Rahmen dieser Finanzierungsprogramme bereitgestellt wird, erhält auch für die Lieferungen unserer Gesellschaften eine wachsende Bedeutung.

Im Exportgeschäft war es im Berichtsjahr wiederum unser Ziel, alle denkbaren Risiken zu erfassen und ausreichend zu versichern. Dabei haben wir das traditionelle Instrumentarium der Absicherung voll ausgeschöpft.

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1990 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.



# Konzernbilanz

74

AKTIVA	Anhang	31. 12. 1990 Mio. DM	31. 12. 1989 Mio. DM
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	( 1)	304	130
Sachanlagen	( 2)	15.057	13.508
Finanzanlagen	( 3)	1.569	1.403
Vermietete Gegenstände	( 4)	6.518	5.043
		<u>23.448</u>	<u>20.084</u>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	( 5)	18.855	18.726
Erhaltene Anzahlungen	( 6)	( 5.727)	( 6.390)
		<u>13.128</u>	<u>12.336</u>
Forderungen	( 7)	11.321	10.511
Sonstige Vermögensgegenstände	( 8)	9.019	9.732
Wertpapiere	( 9)	5.154	6.016
Zahlungsmittel	(10)	3.786	2.985
		<u>42.408</u>	<u>41.580</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung</b>	(11)	1.483	1.073
		<u>67.339</u>	<u>62.737</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(12)		
Kapitalrücklage	(13)	2.330	2.330
Gewinnrücklagen	(13)	2.117	2.114
Anteile in Fremdbesitz	(14)	11.934	11.195
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG	(15)	881	767
		<u>565</u>	<u>560</u>
		<u>17.827</u>	<u>16.966</u>
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(16)	10.831	10.086
Übrige Rückstellungen	(17)	16.536	16.624
		<u>27.367</u>	<u>26.710</u>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(18)	6.469	5.810
Übrige Verbindlichkeiten	(19)	15.312	12.963
		<u>21.781</u>	<u>18.773</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		364	288
		<u>67.339</u>	<u>62.737</u>

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

75

	Anhang	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
<b>Umsatzerlöse</b>	(20)	<b>85.500</b>	<b>76.392</b>
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(21)	2.840	4.160
<b>Gesamtleistung</b>		<b>88.340</b>	<b>80.552</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(22)	3.598	7.977
Materialaufwand	(23)	(44.477)	(39.552)
Personalaufwand davon für Altersversorgung 1.347 (i. V. 862) Mio. DM	(24)	(26.890)	(23.199)
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	(25)	( 5.169)	( 4.387)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	(12.016)	(12.292)
Beteiligungsergebnis	(27)	4	48
Zinsergebnis	(28)	989	1.121
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(29)	( 158)	( 172)
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>4.221</b>	<b>10.096</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	( 1.814)	( 2.743)
Sonstige Steuern	(30)	( 612)	( 544)
<b>Jahresüberschuß</b>	(31)	<b>1.795</b>	<b>6.809</b>
Gewinnvortrag		5	-
Einstellung in Gewinnrücklagen		( 1.124)	( 5.870)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		( 145)	( 446)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		34	67
<b>Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG</b>		<b>565</b>	<b>560</b>

# Konzern-Anlagevermögen

76

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31. 12. 1990
	1. 1. 1990 *)	Zugänge *)	Umbuchungen	Abgänge	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	342	131	10	43	440
Geschäftswerte	-	150	-	-	150
	<b>342</b>	<b>281</b>	<b>10</b>	<b>43</b>	<b>590</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	13.881	981	601	310	15.153
Technische Anlagen und Maschinen	18.385	1.421	492	494	19.804
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	13.635	1.725	276	819	14.817
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.902	1.540	(1.350)	167	1.925
	<b>47.803</b>	<b>5.667</b>	<b>19</b>	<b>1.790</b>	<b>51.699</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	736	86	58	71	809
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	19	8	-	19	8
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	197	198	( 6)	138	251
Beteiligungen	616	47	( 18)	71	574
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	18	16	-	2	32
Wertpapiere des Anlagevermögens	290	16	-	61	245
Sonstige Ausleihungen	422	486	( 64)	257	587
	<b>2.298</b>	<b>857</b>	<b>( 30)</b>	<b>619</b>	<b>2.506</b>
	<b>50.443</b>	<b>6.805</b>	<b>( 1)</b>	<b>2.452</b>	<b>54.795</b>
<b>Vermietete Gegenstände</b>	<b>7.233</b>	<b>3.588</b>	<b>1</b>	<b>1.378</b>	<b>9.444</b>

\*) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

1. 1. 1990 *)	lfd. Jahr	Abschreibungen			Buchwerte	
		Umbuchungen	Abgänge	31. 12. 1990	31. 12. 1990	31. 12. 1989
212	86	-	38	260	180	130
-	26	-	-	26	124	-
<b>212</b>	<b>112</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>286</b>	<b>304</b>	<b>130</b>
6.771	665	11	86	7.361	7.792	7.110
15.874	1.383	( 1)	397	16.859	2.945	2.511
11.638	1.485	10	728	12.405	2.412	1.997
12	25	(20)	-	17	1.908	1.890
<b>34.295</b>	<b>3.558</b>	<b>-</b>	<b>1.211</b>	<b>36.642</b>	<b>15.057</b>	<b>13.508</b>
470	11	-	12	469	340	266
2	2	-	2	2	6	17
14	13	-	-	27	224	183
249	29	-	2	276	298	367
2	1	-	-	3	29	16
57	3	-	23	37	208	233
101	51	-	29	123	464	321
<b>895</b>	<b>110</b>	<b>-</b>	<b>68</b>	<b>937</b>	<b>1.569</b>	<b>1.403</b>
<b>35.402</b>	<b>3.780</b>	<b>-</b>	<b>1.317</b>	<b>37.865</b>	<b>16.930</b>	<b>15.041</b>
<b>2.190</b>	<b>1.499</b>	<b>-</b>	<b>763</b>	<b>2.926</b>	<b>6.518</b>	<b>5.043</b>
					<b>23.448</b>	<b>20.084</b>

## Grundlagen und Methoden

Der Konzernabschluß wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften aufgestellt; die Werte sind in Millionen D-Mark ausgewiesen. Die in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßten Posten werden im Anhang gesondert aufgeführt und - soweit erforderlich - erläutert.

### Bilanzierung und Bewertung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir - nach der im Vorjahr durchgeführten stärkeren Anpassung an die internationale Praxis - unverändert beibehalten. Da in diesem Zusammenhang die Pensionsrückstellungen mit dem steuerlich vorgegebenen Rechnungszinssatz von 6 % angesetzt werden, besteht gegenüber dem Jahresabschluß des Mutterunternehmens, in dem dieser Rückstellungsansatz auf einem Rechnungszinssatz von 3,5 % basiert, eine Abweichung. Vermögensgegenstände und Schulden werden im Konzernabschluß bei konzerngleichen Sachverhalten einheitlich bewertet. Für beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte sind 1990 wie in den Vorjahren Rückstellungen gebildet bzw. planmäßig fortgeschrieben worden.

*Immaterielle Vermögensgegenstände* werden zu Anschaffungskosten bewertet. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung werden ab 1990 grundsätzlich ergebniswirksam über einen Zeitraum von 5 Jahren, der das Zugangsjahr einschließt, abgeschrieben. Geschäftswerte von insgesamt 591 Mio. DM, die im Zusammenhang mit der Neustrukturierung zum integrierten Technologiekonzern stehen, sind mit den Gewinnrücklagen verrechnet worden.

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

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 40 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. Gebäude werden mit linearen und - soweit steuerlich zulässig - mit fallenden Abschreibungssätzen, Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr degressiv abgeschrieben. Bei Mobilien gehen wir planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Abschreibungen auf Zugänge im ersten und zweiten Halbjahr werden in Anlehnung an die steuerliche Vereinfachungsregel mit vollen und halben Jahresraten angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die Bewertung der *Beteiligungen* 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 at equity nach der Buchwertmethode bewertet.

*Vermietete Gegenstände* werden zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig degressiv abgeschrieben.

*Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe* sowie *Waren* werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. 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.

*Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände* werden - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine länderspezifisch abgestufte Wertkorrektur von den Forderungen abgesetzt.

Die Bewertung der *Eigenen Aktien* und der *Sonstigen Wertpapiere* erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag.

*Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen* werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinssatz von 6 % ermittelt. Die Vorschriften des Rentenreformgesetzes 1992 sind bei der Rückstellungsermittlung erstmals berücksichtigt.

*Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen* sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung passiviert. 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 ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.



### Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 269 in- und ausländische Tochterunternehmen.

Im Berichtsjahr sind 27 Gesellschaften erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden, 23 Gesellschaften sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die Vergleichbarkeit der Abschlußdaten zum Vorjahr wird dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Nicht einbezogen werden 182 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, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt.

Gemäß § 296 Abs. 1 Nr. 1 HGB wird die Deutsche Airbus GmbH nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen, da die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH dieser Gesellschaft gegenüber aufgrund von Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland und durch Regelungen in der Satzung hinsichtlich der Beschlußfassungen in der Ausübung ihrer Rechte beeinträchtigt ist.

Ein Tochterunternehmen, dessen Anteile mehrheitlich Ende 1990 erworben wurden, ist nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen worden, da eine einheitliche Leitung nicht vorlag und die Mehrheit der Stimmrechte nicht uneingeschränkt ausgenutzt werden konnte. Dieses Unternehmen wurde deshalb nach der Equity-Methode bewertet.

Im Rahmen der Umstrukturierung des Daimler-Benz-Konzerns wurde Mitte 1990 die Daimler-Benz InterServices (debis) AG gegründet. Die der debis zugeordneten Gesellschaften stammen zum größten Teil aus den anderen Unternehmensbereichen und gehörten somit bereits 1989 zum Konsolidierungskreis; die Neugründung hat daher keine wesentlichen Auswirkungen auf den Daimler-Benz-Konzernabschluß.

Im Berichtsjahr wurden erstmals die Gewinn- und Verlustrechnungen der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH und deren Tochterunternehmen in den Konzernabschluß einbezogen. Im Vorjahr waren lediglich die Bilanzen konsolidiert worden, da die Deutsche Aerospace AG die Mehrheit der Stimmrechte an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH erst im Dezember 1989 erworben hatte.

### Konsolidierungsgrundsätze

Die *Kapitalkonsolidierung* erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung.

Die sich aus der Kapitalkonsolidierung ergebenden Unterschiedsbeträge werden, soweit möglich, den betreffenden Konzernbilanzposten zugeordnet. Zur Behandlung der aus den Zugängen 1990 verbleibenden Geschäftswerte verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter „Bilanzierung und Bewertung“. Die Stillen Reserven sind aktiviert und werden über die Nutzungsdauern ergebniswirksam abgeschrieben.

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 werden Beteiligungen an 108 *assoziierten Unternehmen* bilanziert.

Elf assoziierte Unternehmen sowie die Tochterunternehmen Deutsche Airbus GmbH, Hamburg, und Siliconix Inc., Santa Clara/USA, haben wir zum 31.12.1990 at equity nach der *Buchwertmethode* in den Konzernabschluß einbezogen. Die sich aus Zugängen im Jahre 1990 ergebenden Geschäftswerte werden im Beteiligungsbuchwert mitgeführt und ratierlich abgeschrieben.

Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden unter Beteiligungen zu Anschaffungskosten gegebenenfalls 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 andere 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 Geldkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverpflichtungen mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Briefkurs 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 des Fremdkapitals und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Umrechnung der Bilanzposten ergebende Differenz wird mit dem Eigenkapital verrechnet.

Aufwands- und Ertragsposten werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Soweit sie das Anlagevermögen betreffen (Anlagenabschreibungen, Erträge und Aufwendungen aus Anlagenabgängen), erfolgt die Umrechnung mit historischen Kursen. Das Jahresergebnis, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich bei der Umrechnung des Jahresergebnisses ergebende Differenz zwischen Jahresdurchschnittskursen und Kursen am Bilanzstichtag wird unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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.

Die bereits im nationalen Abschluß auf den Bilanzstichtag bezogenen Steuern vom Einkommen und vom Ertrag haben wir mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Posten aus den inflationsbereinigten Gewinn- und Verlustrechnungen der argentinischen Gesellschaften werden mit dem Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Scheingewinne bzw. -Verluste, die sich aus von der Inflationsentwicklung abweichenden Währungskursveränderungen ergeben, sind eliminiert worden.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### (1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 304 (i.V. 130) Mio. DM sind hauptsächlich erworbene EDV-Software, Patente und entgeltlich erworbene Geschäftswerte ausgewiesen. Weiterhin sind hier Restbuchwerte von aus der Kapitalkonsolidierung stammenden Geschäftswerten erfaßt. Außerdem sind in geringem Umfang Geleistete Anzahlungen enthalten.

### (2) Sachanlagen

Der Anstieg der Sachanlagen um 1.549 auf 15.057 Mio. DM ergibt sich mit 5.667 Mio. DM aus Investitionen und 19 Mio. DM aus Umbuchungen, denen Abgänge von 579 Mio. DM und Abschreibungen von 3.558 Mio. DM gegenüberstehen.

Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von insgesamt 95 (i. V. 187) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 2 (i. V. 60) Mio. DM.

### (3) Finanzanlagen

Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart (Abteilung B Nr. 173) hinterlegt. Von den Wertpapieren des Anlagevermögens von 208 (i. V. 233) Mio. DM entfällt der überwiegende Teil auf die Daimler-Benz AG. Im wesentlichen auf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, auf Beteiligungen und auf Sonstige Ausleihungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 110 (i. V. 80) Mio. DM vorzunehmen.

Innerhalb des Anlagevermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot (§280 HGB) Zuschreibungen von 24 (i. V. 49) Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

### (4) Vermietete Gegenstände

Die Zunahme der Vermieteten Gegenstände - fast ausschließlich Fahrzeuge - um 1.475 auf 6.518 Mio. DM betrifft überwiegend die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart. Auf diese beiden Gesellschaften entfallen rd. 88 % des Bilanzwerts.

(5) <b>Vorräte</b>	31.12.1990	31.12.1989
	Mio. DM	Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.468	3.143
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.553	7.196
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	7.083	6.655
Geleistete Anzahlungen	751	1.732
	<b>18.855</b>	<b>18.726</b>

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

### (6) Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 5.727 (i. V. 6.390) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG, Dornier, MIU und MBB geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

### (7) Forderungen

#### (8) Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1990		31.12.1989	
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		9.077		8.336
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	338		393	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen		359		395
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	113		163	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.885		1.780
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	659		495	
Forderungen		11.321		10.511
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1.110		1.051	
Sonstige Vermögensgegenstände		9.019		9.732
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	4.249		4.775	

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 0,9 (i. V. 1,1) Mrd. DM auf Guthaben bei Kreditinstituten, Wertpapiere und festverzinsliche Schuldscheindarlehen. Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 3.866 (i. V. 4.671) Mio. DM ausgewiesen. Ferner werden hier die Forderungen aus der Tätigkeit der Finanzierungs- und Leasinggesellschaften erfaßt.

(9) Wertpapiere	31.12.1990	31.12.1989
	Mio. DM	Mio. DM
Eigene Aktien	61	116
Sonstige Wertpapiere	5.093	5.900
	5.154	6.016

Im Oktober 1990 sind insgesamt 205.016 Aktien (nom. 10 Mio. DM = 0,4% des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 346 DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 392 DM (beim Bezug von zwei Aktien) an die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns veräußert worden. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 111.063 Stammaktien (nom. 6 Mio. DM = 0,2 % des Gezeichneten Kapitals), die mit 108.563 Stück aus Käufen in 1988 stammen. Im August 1990 sind weitere 2.500 Stück zum Durchschnittskurs von 643 DM je Aktie erworben worden.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten vor allem festverzinsliche Titel. Nach dem Wertaufholungsgebot wäre eine Zuschreibung von 7 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

#### (10) Zahlungsmittel

Im Bilanzbetrag von 3.786 (i. V. 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 1.363 (i.V. 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 31.12.1989	16.966
Dividende der Daimler-Benz AG für 1989	(555)
Kapitalerhöhung der DASA AG 1990	421
Einstellung in Gewinnrücklagen und in Anteile in Fremdbesitz aus dem Jahresüberschuß 1990	1.230
Ausschüttung an Minderheitsgesellschafter	(41)
Verrechnung von Geschäftswerten	(591)
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1990	565
Verminderung der Anteile in Fremdbesitz durch Anteilswechsel	(64)
Differenz aus der Währungsumrechnung	(117)
Übrige Veränderungen	13
Stand am 31.12.1990	17.827

#### (13) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

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

#### (14) Gewinnrücklagen

Sie enthalten die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM, die Rücklage für Eigene Aktien mit 61 Mio. DM und die anderen Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG von 7.841 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 1.230 Mio. DM zugeführt.

#### (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.

(17) Übrige Rückstellungen	31.12.1990	31.12.1989
	Mio. DM	Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.649	2.160
Sonstige Rückstellungen	14.887	14.464
	16.536	16.624

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 1.139 (i. V. 1.589) Mio. DM überwiegend die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG. Neben den Garantieverpflichtungen berücksichtigen Sonstige 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.

**(18) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen****(19) Übrige Verbindlichkeiten**

	31.12.1990		31.12.1989	
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		6.469		5.810
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	6.357		5.713	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	-		-	
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>				
Anleihen		2.077		1.714
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	-		-	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	842		840	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		4.123		3.438
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.109		1.770	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	343		453	
Wechselverbindlichkeiten		2.555		1.630
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.366		1.618	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	7		8	
<b>Andere Verbindlichkeiten</b>				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		677		568
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	677		513	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	-		7	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		1.401		1.184
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.005		1.100	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	54		4	
Sonstige Verbindlichkeiten		4.479		4.429
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.868		3.854	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	298		362	
davon aus Steuern	907		1.028	
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	758		609	
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>		15.312		12.963
<b>Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten</b>		21.781		18.773
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	16.382		14.568	
davon Restlaufzeit mehr als 5 Jahre	1.544		1.674	

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 270 (i.V. 200) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Von den Finanzverbindlichkeiten stehen rd. 6,2 Mrd. DM im Zusammenhang mit der Refinanzierung des stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts für Personenwagen 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 1990 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 im wesentlichen durch Grundschulden, durch Sicherungsrechte und durch Forderungsabtretungen mit 1.223 (i.V. 1.228) Mio. DM gesichert.

<b>Haftungsverhältnisse</b>	31.12.1990	31.12.1989
	Mio. DM	Mio. DM
Bürgschaften	1.675	1.431
Wechselobligo	156	130
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	300	226
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	10

Nicht valutierbar sind Mindestdividendengarantien zugunsten von Mitgesellachtern an drei Tochterunternehmen sowie Vertragsdurchführungsgarantien.

#### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 557 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 9 Jahre.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 156 Mio. DM.

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo für Investitionen, liegen im geschäftsüblichen Rahmen.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 9 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	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen:		
Mercedes-Benz	57.872	54.969
AEG	12.721	11.852
DASA	12.168	7.489
debis	2.739	-
Übrige	-	2.082
	85.500	76.392

Umsatzerlöse nach Regionen:		
Inland	36.674	29.562
Ausland	48.826	46.830

Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	18.876	16.912
Übriges Europa	5.288	4.515
Nordamerika	12.820	13.032
Lateinamerika	3.160	3.790
Übrige Länder	8.682	8.581

(21) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	1.514	2.929
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.326	1.231
	2.840	4.160

Die im Vergleich zum Berichtsjahr relativ hohe Bestandserhöhung des Vorjahres war aus der 1989 vorgenommenen Bewertungsänderung bei den Erzeugnissen entstanden.

### (22) Sonstige betriebliche Erträge

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 792 Mio. DM. Daneben haben sich weitere Erträge ergeben aus den fast durchweg im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr, weiterberechneten Kosten, Wertpapierverkäufen sowie Vermietungen und Verpachtungen. Aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen resultieren 23 Mio. DM. Gewinne aus Anlagenabgängen sind in Höhe von 58 Mio. DM entstanden.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 1.412 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen. Die im Vorjahr in diesem Posten ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 5,5 Mrd. DM resultieren mit 5,2 Mrd. DM aus der 1989 in Anpassung an die steuerlichen Sätze geänderten Berechnungsmethode der Pensionsverpflichtungen.

(23) Materialaufwand	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	39.601	35.987
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.876	3.565
	44.477	39.552

Bezogen auf die Gesamtleistung von 88.340 (i. V. 80.552) Mio. DM beträgt der Materialaufwand 50 (i. V. 49) % .

(24) Personalaufwand/Beschäftigte	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Löhne und Gehälter	21.881	18.864
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	5.009	4.335
	26.890	23.199
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	216.515	202.120
Angestellte	141.631	122.899
Auszubildende/Praktikanten	16.071	14.856
	374.217	339.875

Die gestiegene Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt sowie Tariferhöhungen waren Hauptursache für die Zunahme des Personalaufwands.

(25) Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens	112	56
Abschreibungen auf Sachanlagen	3.558	3.082
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.499	1.249
	5.169	4.387

Die Sachanlageabschreibungen entfallen zu mehr als der Hälfte auf die Mercedes-Benz AG. Der Anstieg der Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände resultiert aus dem gewachsenen Leasinggeschäft der in- und ausländischen Absatzfinanzierungsgesellschaften.

Der Anstieg der Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände um 56 auf 112 Mio. DM resultiert mit 26 Mio. DM aus Abschreibungen von aktivierten Geschäftswerten aus der Kapitalkonsolidierung.

**(26) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Sie enthalten Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Kursverluste aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr, 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 644 Mio. DM angefallen. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 12.016 (i.V. 12.292) Mio. DM. Im Vorjahr waren hierunter Aufwendungen von 1,4 Mrd. DM enthalten, die aus Sondereinflüssen im Rahmen der Umstrukturierung entstanden waren; 1990 ist erstmals MBB mit einem Aufwand von rd. 1 Mrd. DM enthalten.

Insgesamt sind 162 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

<b>(27) Beteiligungsergebnis</b>	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	34	16
davon aus verbundenen Unternehmen 8 (i. V. 1) Mio. DM		
Erträge aus Gewinnabführungen	20	20
Ergebnis aus Equity-Unternehmen	(31)	12
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(19)	-
	4	48

<b>(28) Zinsergebnis</b>	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	54	25
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.165	2.022
davon aus verbundenen Unternehmen 3 (i. V. -) Mio. DM		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(1.230)	( 926)
davon an verbundene Unternehmen 5 (i. V. 13) Mio. DM		
	989	1.121

Das Zinsergebnis hat sich bei einer im Jahresmittel niedrigeren Liquidität um 132 auf 989 Mio. DM verringert.

**(29) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens**

	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Abschreibungen auf Finanzanlagen	110	80
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	48	92
	158	172

**(30) Steuern**

	1990	1989
	Mio. DM	Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.814	2.743
Sonstige Steuern	612	544
	2.426	3.287

Die Verminderung der Steuern resultiert aus der Herabsetzung des deutschen Körperschaftsteuersatzes von 56 auf 50 % im Berichtsjahr sowie aus dem Rückgang des ertragsteuerpflichtigen Gewinns bei einigen Auslandsgesellschaften. Beim Vergleich mit dem Vorjahr ist der im Zusammenhang mit der 1989 durchgeführten Neubewertung der Vorräte entstandene einmalige Aufwand aus der Steuerabgrenzung von rd. 0,4 Mrd. DM zu berücksichtigen.

**(31) Jahresüberschuß**

Der Konzern-Jahresüberschuß von 1.795 Mio. DM ist zum weitaus überwiegenden Teil vom Unternehmensbereich Mercedes-Benz erwirtschaftet worden. Das im Vorjahr vergleichbar gerechnete bilanzielle Ergebnis 1989 betrug 1,7 Mrd. DM. Steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen haben den Konzern-Jahresüberschuß nur unwesentlich vermindert. Auch die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses hierdurch sind nicht wesentlich.

**Sonstige Angaben/Organe**

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 26. Juni 1991 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 13.750.618 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.990.115 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 12.448.571 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen wurden in den Jahresabschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 91.601.693 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1990 betragen Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 90.297 DM. Die hierin enthaltenen Wohnbaurdarlehen werden zinslos gewährt, sonstige Kredite und Vorschüsse sind mit durchschnittlich 5,5 % zu verzinsen. Im Berichtsjahr wurden 122.822 DM zurückgezahlt; die vereinbarten Laufzeiten betragen für Wohnbaurdarlehen zehn Jahre, bei Krediten und Vorschüssen lagen sie nicht über einem Jahr.



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 10. April 1991

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke  
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer

# Bilanz der Daimler-Benz AG

88

AKTIVA	Anhang	31. 12. 1990 Mio. DM	31. 12. 1989 Mio. DM
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	( 1)	7	6
Sachanlagen	( 2)	811	725
Finanzanlagen	( 3)	16.079	15.144
		<u>16.897</u>	<u>15.875</u>
<b>Umlaufvermögen</b>			
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	( 4)	3.153	2.034
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	( 5)	4.115	4.985
Wertpapiere	( 6)	3.526	4.129
Zahlungsmittel	( 7)	1.714	1.164
		<u>12.508</u>	<u>12.312</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<u>29.405</u>	<u>28.187</u>
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	( 8)	2.330	2.330
Kapitalrücklage	( 9)	2.117	2.114
Gewinnrücklagen	(10)	8.062	7.502
Bilanzgewinn		565	560
		<u>13.074</u>	<u>12.506</u>
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(11)	6.469	5.701
Übrige Rückstellungen	(12)	1.590	2.283
		<u>8.059</u>	<u>7.984</u>
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(13)	7.891	7.242
Übrige Verbindlichkeiten	(14)	381	455
		<u>8.272</u>	<u>7.697</u>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>		-	
		<u>29.405</u>	<u>28.187</u>

# Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	Anhang	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
<b>Beteiligungsergebnis</b>	(15)	<b>3.486</b>	<b>4.151</b>
Zinsergebnis	(16)	111	137
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	844	704
Personalaufwand davon für Altersversorgung 28 (i. V. 27) Mio. DM	(18)	( 306)	( 365)
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(19)	( 142)	( 170)
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(20)	( 30)	( 138)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	( 906)	(1.051)
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>3.057</b>	<b>3.268</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	(1.761)	(1.970)
Sonstige Steuern	(22)	( 176)	( 178)
<b>Jahresüberschuß</b>	(23)	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		5	-
Einstellungen in Gewinnrücklagen		( 560)	( 560)
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>565</b>	<b>560</b>

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31. 12. 1990
	01. 01. 1990	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
in Millionen DM					
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>.</b>	<b>5</b>	<b>13</b>
<b>Sachanlagen</b>					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	467	173	144	46	738
Technische Anlagen und Maschinen	49	16	4	8	61
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	420	85	10	140	375
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	179	28	(158)	-	49
	<b>1.115</b>	<b>302</b>	<b>.</b>	<b>194</b>	<b>1.223</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
Anteile an verbundenen Unternehmen	15.646	1.104	10	167	16.593
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	263	40	-	26	277
Beteiligungen	293	2	( 10)	6	279
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	-	-	1	3
Wertpapiere des Anlagevermögens	274	14	-	59	229
Sonstige Ausleihungen	5	7	-	2	10
	<b>16.485</b>	<b>1.167</b>	<b>-</b>	<b>261</b>	<b>17.391</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>17.613</b>	<b>1.474</b>	<b>-</b>	<b>460</b>	<b>18.627</b>

01. 01. 1990	Abschreibungen			31. 12. 1990	Buchwerte	
	lfd. Jahr	Um- buchungen	Abgänge		31. 12. 1990	31. 12. 1989
<b>7</b>	<b>2</b>	<b>.</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
66	57	.	18	105	633	401
31	11	.	5	37	24	18
293	72	.	95	270	105	127
-	-	-	-	-	49	179
<b>390</b>	<b>140</b>	<b>.</b>	<b>118</b>	<b>412</b>	<b>811</b>	<b>725</b>
1.064	2	-	6	1.060	15.533	14.582
13	-	-	8	5	272	250
206	3	-	1	208	71	87
-	-	-	-	-	3	4
56	3	-	23	36	193	218
2	1	-	-	3	7	3
<b>1.341</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>1.312</b>	<b>16.079</b>	<b>15.144</b>
<b>1.738</b>	<b>151</b>	<b>-</b>	<b>159</b>	<b>1.730</b>	<b>16.897</b>	<b>15.875</b>

## Grundlagen und Methoden

92

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften erstellt. Die in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßten Positionen sind im Anhang gesondert ausgewiesen. Das Zahlenwerk ist in Millionen D-Mark und unter Berücksichtigung der Ergebnisverwendung aufgestellt.

### Bilanzierung und Bewertung

Die Daimler-Benz AG hat ihre Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden im Berichtsjahr unverändert beibehalten.

*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 (Umweltschutzinvestitionen) und § 6b Einkommensteuergesetz - werden voll in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagenzugänge gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 20 bis 40 Jahre für Gebäude, 10 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Gebäude werden mit linearen und - soweit steuerrechtlich zulässig - mit fallenden Sätzen, Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr 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.

In Anlehnung an die steuerliche Vereinfachungsregel wird bei Sachanlagenzugängen im ersten Halbjahr die volle und im zweiten Halbjahr die halbe Jahresrate der Abschreibung angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die *Anteile an verbundenen Unternehmen*, die *Beteiligungen* und die *übrigen Finanzanlagen* bewerten wir zu Anschaffungskosten oder 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 nach Ländergruppen abgestufte Wertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

*Eigene Aktien* und *Sonstige Wertpapiere* bewerten wir zum Anschaffungskurs oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag.

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 Rechnungszinssatz von 3,5 % ermittelt.

In die Berechnung der Rückstellung für Pensionsansprüche haben wir alle Anwärter unter Berücksichtigung unternehmensspezifischer Fluktuationswahrscheinlichkeiten einbezogen. Die Rückstellungsbildung beginnt mit dem Eintrittsalter der Anwärter und endet mit dem frühestmöglichen Pensionierungsalter gemäß Rentenreformgesetz 1992.

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

*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

### (1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 7 (i. V. 6) Mio. DM ist hauptsächlich erworbene EDV-Software ausgewiesen.

### (2) Sachanlagen

Bei den Sachanlagen von 811 (i.V. 725) Mio. DM handelt es sich im wesentlichen um die Forschungszentren Ulm und Frankfurt am Main, die Daimler-Benz Konzernverwaltung in Stuttgart-Möhringen, das Grundstück Potsdamer Platz in Berlin und das Bildungszentrum Lämmerbuckel auf der Schwäbischen Alb.

Die planmäßigen Abschreibungen betragen 134 Mio. DM, die steuerrechtlichen Sonderabschreibungen 6 Mio. DM.

### (3) Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen belaufen sich auf insgesamt 15.604 Mio. DM. Die Zugänge von 1.106 Mio. DM betreffen vor allem die Kapitalerhöhung bei der Daimler-Benz North America Corporation und die Neugründung der Daimler-Benz InterServices (debis) AG.

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 5 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte notwendig gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

Bei den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen von 9 Mio. DM handelt es sich um Abschreibungen von 5 Mio. DM auf Anteile an verbundenen Unternehmen bzw. Beteiligungsunternehmen sowie von 4 Mio. DM auf Wertpapiere des Anlagevermögens und Ausleihungen.

### (4) Forderungen gegen verbundene Unternehmen (5) Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1990		31.12.1989	
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Forderungen gegen verbundene Unternehmen		3.153		2.034
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	695		1.200	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		730		848
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	100		209	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4		7
Sonstige Vermögensgegenstände		3.381		4.130
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	1.839		2.792	
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		4.115		4.985

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich überwiegend um Darlehensforderungen an in- und ausländische Tochterunternehmen.

Von den Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen entfallen 513 Mio. DM auf Guthaben bei Kreditinstituten sowie 211 Mio. DM auf Wertpapiere und festverzinsliche Schuldscheindarlehen.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 3.064 Mio. DM enthalten. Ferner werden hier Zinsforderungen und Steuererstattungsansprüche ausgewiesen.

Zusammen mit den Sonstigen Wertpapieren (Ziff. 6) und Zahlungsmitteln (Ziff. 7) beträgt die Liquidität der Daimler-Benz AG 8.967 (i. V. 9.857) Mio. DM.

(6) Wertpapiere	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Eigene Aktien	61	116
Sonstige Wertpapiere	3.465	4.013
	3.526	4.129

Im Oktober 1990 sind von der Daimler-Benz AG und den Unternehmensbereichen insgesamt 205.016 Aktien (nom. 10 Mio. DM = 0,4% des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 346 DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 392 DM (beim Bezug von zwei Aktien) an die Mitarbeiter veräußert worden. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 111.063 Stammaktien (nom. 6 Mio. DM = 0,2 % des Gezeichneten Kapitals), die mit 108.563 Stück aus Käufen in 1988 stammen. Im August 1990 sind weitere 2.500 Stück zum Durchschnittskurs von 643 DM je Aktie erworben worden.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten vor allem festverzinsliche Titel. Nach dem Wertaufholungsgebot wäre eine Zuschreibung von 7 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

#### (7) Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel von 1.714 (i.V. 1.164) Mio. DM betreffen fast ausschließlich Guthaben bei Kreditinstituten; hinzu kommen geringfügige Kassenbestände sowie Bundesbank- und Postgiroguthaben.

(8) Gezeichnetes Kapital		31.12.1990 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 ist gegenüber 1989 unverändert.

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 Aktiengesellschaft Holding“, Frankfurt am Main, jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft.

#### (9) Kapitalrücklage

In der Kapitalrücklage ist das Agio aus früheren Kapitalerhöhungen und aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus Barkapitalerhöhungen ausgewiesen. Im Berichtsjahr waren 3 Mio. DM einzustellen.

(10) Gewinnrücklagen	Mio. DM	Mio. DM
Gesetzliche Rücklage		
Stand 31.12.1990, unverändert gegenüber Stand 31.12.1989		160
Rücklage für Eigene Aktien		
Stand 31.12.1989	116	
Umbuchung in Andere Gewinnrücklagen	( 55)	
Stand 31.12.1990		61
Andere Gewinnrücklagen		
Stand 31.12.1989	7.226	
Einstellung aus Jahresüberschuß 1990	560	
Umbuchung aus Rücklage für Eigene Aktien	55	
Stand 31.12.1990		7.841
		8.062

#### (11) 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 9,3 (i. V. 8,5) Mrd. DM, das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH beträgt jetzt 3,1 (i. V. 3,0) Mrd. DM. Damit sind die Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG voll gedeckt.

(12) Übrige Rückstellungen	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.139	1.589
Sonstige Rückstellungen	451	694
	1.590	2.283

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



Die Sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem Verpflichtungen aus Beteiligungen, Haftungs- und Prozeßrisiken sowie Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich. Darüber hinaus wurden Rückstellungen gebildet für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können, sowie für bereits beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte.

### (13) Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

(14) Übrige Verbindlichkeiten	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.891	7.242
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.891	7.242
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21	25
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	4	4
mehr als 5 Jahre	1	5
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	12	9
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	12	9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	177	236
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	177	236
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	3
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	5	3
Sonstige Verbindlichkeiten	166	182
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	114	142
mehr als 5 Jahre	6	8
davon aus Steuern	19	49
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	7	7
Übrige Verbindlichkeiten	381	455
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	8.272	7.697
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	8.203	7.636
mehr als 5 Jahre	7	13

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Gesellschaften betreffen überwiegend die Unternehmensbereiche Deutsche Aerospace, Mercedes-Benz, AEG und Daimler-Benz InterServices. Sie beruhen im wesentlichen auf Liquiditätsübertragungen und dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Durch planmäßige Tilgungen sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auf 21 Mio. DM zurückgegangen. Im Jahre 1991 werden die Tilgungen 4 Mio. DM betragen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind insbesondere aufgrund weiterer Teilabrechnungen des neuen Verwaltungsgebäudes in Stuttgart-Möhringen zurückgegangen.

Die leicht rückläufigen Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten - neben den Verpflichtungen aus einbehaltenen und noch nicht abgeführter Lohnsteuer und Sozialversicherung - insbesondere Arbeitnehmerdarlehen im Rahmen der Vermögensbildung und Verpflichtungen aus Grundstücksgeschäften.

\*

Haftungsverhältnisse	31.12.1990 Mio. DM	31.12.1989 Mio. DM
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus den Anleihen der Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht, Niederlande:		
DM-Anleihe 1986/2001	500	500
DM-Anleihe 1990/2000	200	-
Italienische Lire-Anleihe 1990/1995	200	-
US-Dollar-Anleihe 1989/1999	150	170
Australische Dollar-Anleihe 1990/1995	118	-
Verbindlichkeiten aus weiteren Gewährleistungsverträgen, im wesentlichen aus Mithaftung für Pensionsverpflichtungen der Mercedes-Benz AG	2.785	2.790
Bürgschaften für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen	363	381

Zugunsten von Mitgesellchaftern der Dornier GmbH besteht eine Mindestdividendengarantie für 1991 und später, die nicht valutierbar ist. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft und der Deutschen Aerospace AG wurden nicht valutierbare Dividendengarantien übernommen.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Diese Verpflichtungen machen insgesamt 929 Mio. DM aus; gegenüber verbundenen Unternehmen belaufen sie sich auf 194 Mio. DM.

Das Bestellobligo für Investitionen bewegt sich im geschäftsüblichen Rahmen.

Aus Beteiligungen an zwei Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organgesellschaften bestehen, und aus der Beteiligung an einer offenen Handelsgesellschaft haften wir gesamtschuldnerisch.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

96

(15) Beteiligungsergebnis	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.040	1.031
davon:		
Mercedes-Benz AG	980	980
Deutsche Aerospace AG	52	46
Erträge aus Steuerumlagen	2.308	2.648
davon:		
Mercedes-Benz AG	2.256	2.551
Deutsche Aerospace AG	20	82
Erträge aus verbundenen Unternehmen	348	466
davon:		
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	104	222
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	93	126
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	6
Aufwendungen aus Verlustübernahme	( 215)	( )
	3.486	4.151

Die Aufwendungen aus Verlustübernahme betreffen mit 214 Mio. DM die AEG Aktiengesellschaft; darin ist eine Rückstellung von 9 Mio. DM für die außenstehenden AEG-Aktionäre enthalten, denen von der Daimler-Benz AG eine Dividendengarantie in Höhe von 20 % ihres eigenen Dividendensatzes eingeräumt worden ist. Die Ergebnisabführung der DASA AG beträgt 58 Mio. DM; hiervon ist die Rückstellung für Ausgleichszahlungen an außenstehende Aktionäre von 6 Mio. DM abgesetzt.

(16) Zinsergebnis	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	43	27
davon aus verbundenen Unternehmen	23	10
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	870	681
davon aus verbundenen Unternehmen	170	57
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(802)	(571)
davon an verbundene Unternehmen	(774)	(559)
	111	137

Die Zinsaufwendungen enthalten Gutschriften an die inländischen Konzerngesellschaften in Höhe von 730 Mio. DM, insbesondere für deren Liquiditätsübertragungen auf die Daimler-Benz AG im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der Holding.

### (17) Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Sammelposition sind vor allem Erträge aus weiterbelasteten Konzerninnenleistungen sowie abgerechneten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ausgewiesen. Sie enthält ferner Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (176 Mio. DM) und dem Verkauf von Wertpapieren.

Insgesamt sind 334 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

### (18) Personalaufwand/ Beschäftigte

	1990 Mio. DM	1989 Mio. DM
Löhne und Gehälter	248	304
Soziale Abgaben	30	34
Aufwendungen für Altersversorgung	824	440
davon an Mercedes-Benz AG weiterbelastet	(796)	28 (413)
	306	365
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	376	315
Angestellte	2.614	3.081
Praktikanten	25	65
	3.015	3.461

Im Personalaufwand 1990 haben sich einerseits die Versetzungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Daimler-Benz AG in den neugegründeten Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices, andererseits die Tarifierhöhung um 6 % und die erneute Anhebung der Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung ausgewirkt. Die Aufwendungen für Altersversorgung 1990 machen - zusammen mit dem bei Mercedes-Benz AG hierfür ausgewiesenen Betrag von 986 Mio. DM - insgesamt 1.014 Mio. DM aus.

### (19) Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Die Abschreibungen von 142 (i. V. 170) Mio. DM betreffen mit 59 Mio. DM die Anlagenzugänge bei den Forschungszentren und den Neubau der Konzernverwaltung.

**(20) Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens**

Der Abschreibungsbetrag von 30 (i. V. 138) Mio. DM ist überwiegend auf Kursrückgänge bei Wertpapieren zurückzuführen.

**(21) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Diese Sammelposition umfaßt vor allem Aufwendungen für Verwaltung und Instandhaltung sowie für Material und Energie. Außerdem sind hierunter Zuführungen zu den Sonstigen Rückstellungen und der Zinsanteil in der Altersversorgungsumlage auf die Mercedes-Benz AG enthalten, für die die Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG geführt werden.

Insgesamt sind 60 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

**(22) 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, die Deutsche Aerospace AG und die Daimler-Benz InterServices (debis) AG. Für die AEG Aktiengesellschaft besteht ab 1989 gewerbsteuerliche Organschaft, während die körperschaftsteuerliche Organschaft erst ab 1992 in Kraft tritt. Der Rückgang des Steueraufwands auf 1.937 (i. V. 2.148) Mio. DM beruht im wesentlichen auf der Herabsetzung des Körperschaftsteuersatzes von 56 auf 50%.

**(23) Jahresüberschuß**

Der Jahresüberschuß 1990 von 1.120 Mio. DM wird jeweils zur Hälfte auf Gewinnrücklagen und Bilanzgewinn aufgeteilt. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, vom Bilanzgewinn von 565 Mio. DM (einschließlich 5 Mio. DM Gewinnvortrag aus 1989) 557 Mio. DM an die Aktionäre auszuschütten und 8 Mio. DM auf das Geschäftsjahr 1991 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 26. Juni 1991 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge des Vorstands 6.324.508 DM und des Aufsichtsrats 1.459.126 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 12.448.571 DM. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 91.601.693 DM zurückgestellt, und zwar - entsprechend dem Nachgründungs- und Einbringungsvertrag - überwiegend bei der Mercedes-Benz AG.

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

# Vorschlag für die Gewinnverwendung

98

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1990 weist einen Bilanzgewinn von 565.139.668,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

	DM
3 $\frac{1}{3}$ % 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	556.815.324,00
Ausschüttung	556.888.524,00
Gewinnvortrag	8.251.144,00
Bilanzgewinn	565.139.668,00

Stuttgart-Möhringen, den 28. März 1991

Der Vorstand

*Heute* *nie*  
*für* *Wen* *kurz* *...*  
*Hilfs* *Sticht* *Wende*

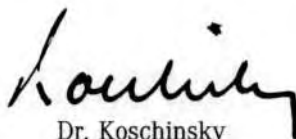
Die Buchführung und der Jahresabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 10. April 1991

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Müller  
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer



In den fünf 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 Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Gesellschaft zum Technologiekonzern. Ferner haben wir uns mit der Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie der mittel- und langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik befaßt. Darüber hinaus waren wichtige geschäftliche Einzelvorgänge zu besprechen und über Geschäfte zu entscheiden, 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 1990 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 22. April 1991 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.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 4. Juli 1990 ist Herr Prof. Dr. Gerhard Tremer aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden, dem er seit Juli 1986 angehörte. Während dieser Zeit sind wichtige Entscheidungen, wie die organisatorische Umstrukturierung des Konzerns, die Beteiligung an der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH und die Gründung des vierten Unternehmensbereichs getroffen worden. Sein umsichtiger, erfahrener Rat war uns sehr wertvoll. Wir sprechen ihm hierfür unseren besonderen Dank aus.

An seine Stelle hat die Hauptversammlung am 4. Juli 1990 Herrn Prof. Dr. Gerd Binnig, München, zum Mitglied des Aufsichtsrats unserer Gesellschaft gewählt.

Am 2. September 1990 verstarb Maria-Christine Fürstin von Urach. Sie war seit 1959 als Diplom-Ingenieurin im Entwicklungsbereich von Mercedes-Benz tätig und leitete ab 1973 den Bereich Organisation und Datenverarbeitung des Werkes Untertürkheim. Seit 1978 gehörte sie als Vertreterin der Leitenden Angestellten dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG an. Frau von Urach hat über drei Jahrzehnte durch ihr engagiertes Wirken und ihren stets hilfreichen Rat Würdigung und Anerkennung - auch über unser Unternehmen hinaus - gefunden. Sie war eine eindrucksvolle Persönlichkeit, der wir in großer Dankbarkeit gedenken. Für Frau von Urach ist Herr Richard Bollmann, Leiter der Produktion im Produktbereich Omnibus im Werk Mannheim, mit Wirkung vom 2. September 1990 als Vertreter der Leitenden Angestellten in den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG nachgerückt.

Die Herren Richard Heiken und Willi Böhm, Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG, haben mit Wirkung zum 1. Oktober 1990 ihr Amt niedergelegt und damit eine stärkere Repräsentanz der Arbeitnehmervertreter, die in Konzernunternehmen außerhalb des Automobilbereichs wirken, im Aufsichtsrat ermöglicht. Herr Heiken gehörte diesem Gremium seit 1983, Herr Böhm seit 1975 an. Beide Herren haben sich durch konstruktive und engagierte Mitarbeit sowie faire und aufgeschlossene Zusammenarbeit im Aufsichtsrat ausgezeichnet. Wir sprechen ihnen hierfür Dank und Anerkennung aus.

An Stelle der beiden ausscheidenden Herren wurden auf Antrag des Daimler-Benz Konzernbetriebsrats Herr Siegfried Sauter, stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Daimler-Benz AG und Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AEG Aktiengesellschaft, und Herr Peter Schönfelder, Mitglied des Betriebsrats der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, durch das Registergericht Stuttgart zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Dr.-Ing. Rudolf Hörnig ist Ende April 1990 auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der Daimler-Benz AG ausgeschieden, in dem er für das Ressort „Forschung und Technik“ zuständig war. Herr Dr. Hörnig trat 1956 als Versuchsingenieur in das Unternehmen ein und übernahm 1984 die Leitung des Vorstandsressorts „Forschung und Entwicklung“. Herr Dr. Hörnig hat mit großem Nachdruck den Aufbau des für unseren integrierten Technologiekonzern so wichtigen Ressorts „Forschung und Technik“ begonnen. Wir möchten ihm auch an dieser Stelle für seine langjährige und erfolgreiche Tätigkeit im Hause Daimler-Benz besonders danken.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG hat mit Wirkung vom 1. September 1990 Herrn Prof. Dr.-Ing. Hartmut Weule zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bestellt. Er übernahm das Ressort „Forschung und Technik“ von Herrn Prof. Dr. Dr. Niefer, der es seit dem Ausscheiden von Herrn Dr. Hörnig interimistisch geleitet hatte. Herr Prof. Dr. Weule war bereits vor 1982 im Hause Daimler-Benz tätig und danach bis zu seinem Eintritt in den Vorstand Inhaber des Lehrstuhls und Direktor des Instituts für Werkzeugmaschinen und Betriebstechnik an der Technischen Universität Karlsruhe.

Herr Heinz Dürr, Mitglied des Vorstands der Daimler-Benz AG, hat den Aufsichtsrat gebeten, seinem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 31. Dezember 1990 zuzustimmen. Er hat sich auf Bitten der Bundesregierung bereit erklärt, den Vorsitz des Vorstands der Deutschen Bundesbahn zu übernehmen. Der Aufsichtsrat hat diesen Entschluß mit Respekt zur Kenntnis genommen und dem Wunsch entsprochen. Herr Dürr gehörte dem Vorstand der Daimler-Benz AG seit 1986 an. Er hat als Vorsitzender des Vorstands der AEG Aktiengesellschaft in einer sehr schwierigen Phase der Entwicklung dieser Gesellschaft einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, die AEG zu einem bedeutsamen Unternehmensbereich des Daimler-Benz-Konzerns zu machen. Wir sprechen Herrn Dürr für seine mit großem Engagement geleistete Arbeit unseren besonderen Dank aus.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1991 hat der Aufsichtsrat Herrn Ernst Georg Stöckl zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG bestellt. Er ist für den Unternehmensbereich AEG zuständig. Zum gleichen Zeitpunkt wurde Herr Stöckl auch vom Aufsichtsrat der AEG zum Vorsitzenden des Vorstands dieser Gesellschaft ernannt. Herr Stöckl gehört seit 1971 dem Daimler-Benz-Konzern an und war zuletzt Präsident der US-amerikanischen Beteiligungsgesellschaft Freightliner Corporation.

Stuttgart-Möhringen  
im April 1991

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988	1989	1990
<b>Beschäftigte (am Jahresende)</b>										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>	<b>188.039</b>	<b>185.687</b>	<b>184.877</b>	<b>199.872</b>	<b>231.077</b>	<b>319.965</b>	<b>326.288</b>	<b>338.749</b>	<b>368.226</b>	<b>376.785</b>
davon: BR Deutschland	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404
Ausland	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	-	-	223.219 <sup>2)</sup>	230.974
AEG	-	-	-	-	-	78.199	80.499	89.585	77.722 <sup>2)</sup>	76.949
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	-	-	-	-	62.959 <sup>2)</sup>	61.276
debis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.879

## Abschlußkennzahlen

- Werte in Millionen DM -

<b>Daimler-Benz-Konzern</b>										
Anlagevermögen	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448
Umlaufvermögen	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891
Gezeichnetes Kapital	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330
Rücklagen <sup>3)</sup>	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059
davon: Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	368	370	370	2.114	2.117
Gewinnrücklagen <sup>3)</sup>	-	-	-	-	-	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	50	59	76	143	330	1.251	768	626	767	881
<b>Eigenkapital<sup>4)</sup></b>	<b>6.075</b>	<b>6.703</b>	<b>7.547</b>	<b>8.530</b>	<b>9.769</b>	<b>11.111</b>	<b>9.663</b>	<b>10.819</b>	<b>16.411</b>	<b>17.270</b>
in % der Bilanzsumme	29,7	29,2	30,4	29,8	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6
in % des Anlagevermögens <sup>5)</sup>	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>6)</sup>	5.710	6.768	7.534	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>11.785</b>	<b>13.471</b>	<b>15.081</b>	<b>17.982</b>	<b>20.970</b>	<b>28.807</b>	<b>32.407</b>	<b>35.304</b>	<b>40.742</b>	<b>42.799</b>
in % des Anlagevermögens <sup>5)</sup>	203,5	193,6	194,8	218,5	205,4	265,3	327,6	258,4	270,9	252,8
<b>Bilanzsumme</b>	<b>20.428</b>	<b>22.954</b>	<b>24.827</b>	<b>28.626</b>	<b>35.780</b>	<b>42.025</b>	<b>46.538</b>	<b>51.931</b>	<b>62.737</b>	<b>67.339</b>
<b>Investitionen insgesamt<sup>7)</sup></b>	<b>3.076</b>	<b>3.598</b>	<b>3.519</b>	<b>3.523</b>	<b>5.492</b>	<b>5.580</b>	<b>3.736</b>	<b>7.007</b>	<b>7.620</b>	<b>6.857</b>
in % des Umsatzes	8,4	9,2	8,8	8,1	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0	8,0
davon: in Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	3.033	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242	6.539
BR Deutschland	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459	5.680
Ausland	800	423	417	1.208	1.261	1.494	442	590	783	859
in Finanzanlagen (netto)	43	171	55	149	1.478	195	(98)	379	378	318
<b>Abschreibungen insgesamt<sup>8)</sup></b>	<b>1.688</b>	<b>2.273</b>	<b>2.574</b>	<b>2.828</b>	<b>3.275</b>	<b>3.361</b>	<b>2.560</b>	<b>3.086</b>	<b>3.218</b>	<b>3.780</b>
davon: auf Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	1.633	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138	3.670
BR Deutschland	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620	3.071
Ausland	254	290	275	483	728	664	313	366	518	599
auf Finanzanlagen	55	8	7	3	33	122	55	12	80	110
<b>Cash flow</b>	<b>3.523</b>	<b>4.090</b>	<b>4.554</b>	<b>5.562</b>	<b>5.012</b>	<b>6.214</b>	<b>6.626</b>	<b>6.130</b>	<b>5.991</b>	<b>6.711</b>
in % des Umsatzes	9,6	10,5	11,4	12,8	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8	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.

<sup>1)</sup> Jahresabschlußzahlen gemäß BilRiLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.

<sup>2)</sup> Zahlen gemäß neuer Konzernorganisation.

<sup>3)</sup> Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.

<sup>4)</sup> Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

<sup>5)</sup> Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).

<sup>6)</sup> Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.

<sup>7)</sup> Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986), ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).

<sup>8)</sup> Ab 1985 neu abgegrenzt.

<sup>9)</sup> Im Konzernumsatz enthaltene konsolidierte Werte für Dornier und MTU.

<sup>10)</sup> Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.

<sup>11)</sup> Dividende und Bonus.

<sup>12)</sup> Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

<sup>13)</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).



	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 <sup>1)</sup>	1988	1989	1990
- Werte in Millionen DM -										
<b>Umsatz</b>	<b>36.661</b>	<b>38.905</b>	<b>40.005</b>	<b>43.505</b>	<b>52.409</b>	<b>65.498</b>	<b>67.475</b>	<b>73.495</b>	<b>76.392</b>	<b>85.500</b>
davon: BR Deutschland	13.577	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674
Ausland	23.084	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826
Auslandsanteil in %	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	-	-	54.969	57.872
davon: Personenwagen	16.572	18.722	21.012	23.245	28.549 <sup>8)</sup>	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142
Nutzfahrzeuge	18.862	18.859	17.653	18.367	20.204 <sup>8)</sup>	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730
AEG	-	-	-	-	-	11.070	11.480	13.152	11.852 <sup>2)</sup>	12.721
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	3.194 <sup>9)</sup>	4.882 <sup>9)</sup>	4.421 <sup>9)</sup>	4.976 <sup>9)</sup>	7.489 <sup>2)</sup>	12.168
debis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.739
<b>Gesamtleistung</b>	<b>37.553</b>	<b>39.730</b>	<b>40.527</b>	<b>44.078</b>	<b>53.775</b>	<b>66.418</b>	<b>69.061</b>	<b>75.637</b>	<b>80.552</b>	<b>88.340</b>
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459	237.005	236.066
<b>Materialaufwand</b>	<b>19.497</b>	<b>20.047</b>	<b>20.299</b>	<b>22.707</b>	<b>27.245</b>	<b>32.467</b>	<b>33.701</b>	<b>37.646</b>	<b>39.552</b>	<b>44.477</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>9.993</b>	<b>10.712</b>	<b>10.941</b>	<b>11.598</b>	<b>13.657</b>	<b>19.367</b>	<b>20.670</b>	<b>22.371</b>	<b>23.199</b>	<b>26.890</b>
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	-	-	-	-	-	<b>5.880</b>	<b>5.297</b>	<b>5.197</b>	<b>10.096<sup>10)</sup></b>	<b>4.221</b>
in % der Gesamtleistung	-	-	-	-	-	8,9	7,7	6,9	12,5	4,8
Steuern	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>826</b>	<b>921</b>	<b>988</b>	<b>1.104</b>	<b>1.682</b>	<b>1.767</b>	<b>1.782</b>	<b>1.702</b>	<b>6.809<sup>10)</sup></b>	<b>1.795</b>
in % der Gesamtleistung	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3	8,5	2,0

## Daimler-Benz AG

<b>Jahresüberschuß</b>	<b>608</b>	<b>687</b>	<b>710</b>	<b>711</b>	<b>1.252</b>	<b>1.404</b>	<b>1.403</b>	<b>1.382</b>	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>
<b>Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)</b>	<b>304</b>	<b>350</b>	<b>355</b>	<b>356</b>	<b>491</b>	<b>507</b>	<b>503</b>	<b>504</b>	<b>555</b>	<b>557</b>
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,-	10,50 <sup>1)</sup>	10,50	10,50	12,- <sup>2)</sup>	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) <sup>12)</sup>	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>13)</sup>	7,14	8,21	8,26	8,26	11,41	11,65	11,65	11,65	12,-	12,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) <sup>13)</sup>	4,02	4,62	4,65	4,65	6,42	6,56	6,56	6,56	6,75	6,75

## Konzerngesellschaften

<b>Mercedes-Benz España S.A.</b> Madrid/Spanien ESP 17.514.911.000 (DEM 274,5 Mio.) Bet. 87,5%	<b>Daimler-Benz North America Corporation</b> New York, N. Y./USA USD 606.806.700 (DEM 906,6 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Holding AG</b> Zürich/Schweiz CHF 147.000.000 (DEM 172,5 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz AG</b> Stuttgart DEM 1.800.000.000 Bet. 100%
<b>Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd.</b> Mulgrave, Melbourne/Australien AUD 50.000.010 (DEM 57,9 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz of North America, Inc.</b> Montvale, New Jersey/USA USD 130.000.000 (DEM 194,2 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Finanz AG</b> Zürich/Schweiz CHF 30.000.000 (DEM 35,2 Mio.) Bet. 100%	<b>Maschinenfabrik Esslingen AG</b> Esslingen a. N. DEM 42.515.000 Bet. 98,2%
<b>Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd.</b> Mulgrave, Melbourne/Australien AUD 70.000.000 (DEM 81,1 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz Canada, Inc.</b> Toronto/Kanada CAD 5.000.000 (DEM 6,4 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Finanz-Holding S.A.</b> Luxemburg CHF 8.000.000 (DEM 9,4 Mio.) Bet. 100%	<b>Anlagenverwaltung Daimler-Benz AG &amp; Co. OHG Berlin</b> Berlin DEM 5.000.000 Bet. 98%
<b>Mercedes-Benz Hellas S.A.</b> Athen/Griechenland GRD 800.000.000 (DEM 7,6 Mio.) Bet. 100%	<b>Freightliner Corp.</b> Portland, Oregon/USA USD 180.000.000 (DEM 268,9 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A.</b> Rom/Italien ITL 16.000.000.000 (DEM 21,2 Mio.) Bet. 85%	<b>Holzindustrie Bruchsal GmbH</b> Bruchsal DEM 10.000.000 Bet. 100%
<b>Mercedes-Benz Italia S.p.A.</b> Rom/Italien ITL 65.000.000.000 (DEM 86,2 Mio.) Bet. 88,5%	<b>Mercedes-Benz Credit Corp.</b> Norwalk, Connecticut/USA USD 274.970.000 (DEM 410,8 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz (Schweiz) AG</b> Zürich/Schweiz CHF 6.000.000 (DEM 7,0 Mio.) Bet. 51%	
<b>Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd.</b> Pretoria/Republik Südafrika ZAR 22.500.000 (DEM 13,2 Mio.) Bet. 50,1%	<b>AEG Capital Corporation</b> New York, N. Y./USA USD 150.774.000 (DEM 225,3 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz Credit AG</b> Zürich/Schweiz CHF 19.000.000 (DEM 22,3 Mio.) Bet. 70%	
<b>Daimler-Benz Portugal S.G.P.S., Lda.</b> Lissabon/Portugal PTE 1.520.000.000 (DEM 17,0 Mio.) Bet. 100%	<b>Siliconix incorporated</b> Santa Clara, California/USA USD 58.652.000 (DEM 87,6 Mio.) Bet. 80,1%	<b>Sociedad de Financiación para Vehículos Mercedes-Benz en España S.A.</b> Madrid/Spanien ESP 2.600.000.000 (DEM 40,7 Mio.) Bet. 90%	
<b>Mercedes-Benz Portugal Comércio de Automóveis, Lda.</b> Lissabon/Portugal PTE 150.000.000 (DEM 1,7 Mio.) Bet. 100%	<b>Modular Computer Systems Inc.</b> Fort Lauderdale, Florida/USA USD 120.316.000 (DEM 179,8 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz do Brasil S.A.</b> São Bernardo do Campo/Brasilien BRN 39.400.000.000 (DEM 347,7) Bet. 100%	
<b>Mercedes-Benz Japan Co. Ltd.</b> Tokyo/Japan JPY 8.000.000.000 (DEM 88,2 Mio.) Bet. 100%	<b>MODICON, Inc.</b> Andover, Massachusetts/USA USD 137.432.000 (DEM 205,3 Mio.) Bet. 100%	<b>Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE)</b> São Paulo/Brasilien BRN 1.335.000.000 (DEM 11,8 Mio.) Bet. 100%	
<b>Daimler-Benz Holding UK Ltd.</b> London/Großbritannien GBP 45.000.000 (DEM 129,9 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Holding France S.A.</b> Rocquencourt/Frankreich FRF 120.000.000 (DEM 35,3 Mio.) Bet. 99,7%	<b>Mercedes-Benz Argentina S.A.</b> Buenos Aires/Argentinien ARA 174.600.000.000 (DEM 45,1 Mio.) Bet. 100%	
<b>Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd.</b> Milton Keynes/Großbritannien GBP 40.000.000 (DEM 115,4 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz France S.A.</b> Rocquencourt/Frankreich FRF 230.000.000 (DEM 67,6 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Holding Nederland B.V.</b> Utrecht/Niederlande NLG 150.000.000 (DEM 132,9 Mio.) Bet. 100%	
<b>Mercedes-Benz Finance Ltd.</b> Milton Keynes/Großbritannien GBP 15.000.000 (DEM 43,3 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien BEF 2.420.000.000 (DEM 172,1 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz Nederland B.V.</b> Utrecht/Niederlande NLG 57.000.000 (DEM 50,5 Mio.) Bet. 100%	
<b>Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V.</b> Mexico D.F./Mexiko MXP 66.449.591.200 (DEM 33,6 Mio.) Bet. 80%	<b>Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien BEF 1.800.050.000 (DEM 87,1 Mio.) Bet. 100%	<b>Mercedes-Benz Leasing Nederland B.V.</b> Utrecht/Niederlande NLG 35.000.000 (DEM 31,0 Mio.) Bet. 100%	
<b>Mercedes-Benz Türk A.S.</b> Istanbul/Türkei TRL 64.000.000.000 (DEM 32,9 Mio.) Bet. 50,3%	<b>Mercedes-Benz Finance Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien BEF 250.000.000 (DEM 12,1 Mio.) Bet. 100%	<b>Daimler-Benz International Finance B.V.</b> Utrecht/Niederlande NLG 1.000.000 (DM 0,9 Mio.) Bet. 100%	

### Unternehmensbereiche

- Mercedes-Benz
  - AEG
  - Deutsche Aerospace
  - Daimler-Benz InterServices (debis)
  - Holding-, Finanz- und sonstige Gesellschaften
  - ◆ Gesellschaften mit eigener Fertigung oder Montage
  - ◇ Vertriebsgesellschaften
  - ◇ Dienstleistungs-Gesellschaften
  - ◇ Holding-, Finanz- und sonstige Gesellschaften
- ( ) Kapital umgerechnet in DEM zu Jahresendkursen
- 1) Stimmrechte 70,08%
  - 2) Vom stimmberechtigten Stammaktienkapital (DEM 7.000.000)
  - 3) Stimmrechte 87,5%

## Sonstige Beteiligungsgesellschaften

105

### 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. 99,2%

### TELEFUNKEN electronic GmbH Heilbronn

DEM 118.750.000  
Bet. 98,4%

### AEG Elektrowerzeuge GmbH Winnenden

DEM 80.000.000  
Bet. 100%

### AEG Hausgeräte AG Nürnberg

DEM 120.000.000  
Bet. 100%

### AEG Ibérica de Electricidad S. A. Madrid/Spanien

ESP 3.800.090.500  
(DEM 59,5 Mio.)  
Bet. 100%

### AEG Fábrica de Motores S. A. Terrassa, Barcelona/Spanien

ESP 3.000.000.000  
(DEM 47,0 Mio.)  
Bet. 100%

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

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

### AEG France S. A. Clamart, Paris/Frankreich

FRF 82.000.000  
(DEM 24,1 Mio.)  
Bet. 100%

### AEG Italiana S. p. A. Mailand/Italien

ITL 23.400.000.000  
(DEM 31,0 Mio.)  
Bet. 100%

### AEG ETI Elektrik Endüstriyel A. Ş. Gebze, Istanbul/Türkei

TRL 30.000.000.000  
(DEM 15,4 Mio.)  
Bet. 51%

### Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft München

DEM 1.720.300.000  
Bet. 93%

### Messerschmitt-Bölkow- Blohm GmbH Ottobrunn

DEM 858.000.000  
Bet. 64,9% 1)

### Deutsche Airbus GmbH Hamburg

DEM 930.000.000  
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 Kühnle, Kopp & Kausch Frankenthal

DEM 14.000.000  
Bet. 61,6% 2)

### Dornier GmbH Friedrichshafen

DEM 150.402.800  
Bet. 57,6% 3)

### Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen

DEM 50.000.000  
Bet. 100%

### Dornier Medizintechnik GmbH München

DEM 10.000.000  
Bet. 100%

### Telefunken Systemtechnik GmbH Ulm

DEM 250.000.000  
Bet. 100%

### Daimler-Benz InterServices (debis) AG Berlin

DEM 500.000.000  
Bet. 100%

### debis Systemhaus GmbH Stuttgart

DEM 150.000.000  
Bet. 100%

### Systemhaus GEI-Gesellschaft für Elektronische Informations- verarbeitung mbH Aachen

DEM 20.000.000  
Bet. 100%

### Systemhaus Diacom-Distributed Computing GmbH Aachen

DEM 1.000.000  
Bet. 100%

### Systemhaus Industrie GmbH Stuttgart

DEM 3.000.000  
Bet. 100%

### Mercedes-EDV-Beratung GmbH Weinheim

DEM 1.000.000  
Bet. 100%

### sfi Systemhaus für Informations- verarbeitung GmbH Berlin

DEM 1.000.000  
Bet. 74,9%

### ORGA-SOFT Organisation und Software GmbH Münster

DEM 2.100.000  
Bet. 90%

### Systemhaus Curadata GmbH Hamburg

DEM 1.500.000  
Bet. 66,67%

### Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart

DEM 220.000.000  
Bet. 100%

### Mercedes-Benz Leasing GmbH Stuttgart

DEM 66.000.000  
Bet. 100%

### debis Assekuranz Vermittlungs GmbH Stuttgart

DEM 3.500.000  
Bet. 100%

### debis Marketing Services GmbH Frankfurt am Main

DEM 200.000  
Bet. 100%

### debis International Trading GmbH Berlin

DEM 10.000.000  
Bet. 75%

Solovam-Société de Locations de  
Véhicules Automobiles  
Mercedes S. A. Le Chesnay/Frankr.  
FRF 263.500.000  
(DEM 77,4 Mio.)  
Bet. 50%

### Industriehandel Handels- und Industriearüstungsgesellschaft mbH Stuttgart

DEM 10.000.000  
Bet. 50%

### Deutsche Automobil- gesellschaft 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 30.000.000  
(DEM 5,4 Mio.)  
Bet. 40%

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

SAR 70.000.000  
(DEM 27,9 Mio.)  
Bet. 26%

### P. T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien

IDR 5.103.000.000  
(DEM 4,0 Mio.)  
Bet. 33,3%

### P. T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien

IDR 846.720.000  
(DEM 0,7 Mio.)  
Bet. 49%

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

IRR 5.000.000.000  
(DEM 119,0 Mio.)  
Bet. 30%

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

INR 1.036.739.600  
(DEM 85,4 Mio.)  
Bet. 10,4%

### Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien

INR 66.013.338  
(DEM 5,4 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 17,6 Mio.)  
Bet. 40%

## Kennzahlen je Aktie

		1990	1989
Jahresüberschuß	DM	36,20	35,35
Dividende	DM	12,00	12,00
Dividende und Steuergutschrift	DM	18,75	18,75
Cash flow	DM	141,80	127,95
Eigenkapital	DM	371,00	352,55

## Hohe Umsätze mit Daimler-Benz-Aktien

An den deutschen Aktienbörsen hielt die freundliche Stimmung, die im Herbst 1989 mit dem Fall der Berliner Mauer begonnen hatte, bis in den Sommer 1990 hinein an. Durch die Krise am Persischen Golf verschlechterte sich ab Anfang August das Börsenklima dramatisch. Der DAX-Index, der Ende März 1990 mit 1.969 Punk-

ten seinen Jahreshöchststand erreicht hatte, fiel Ende September auf das Jahrestief von 1.335. Die Daimler-Benz-Aktie bewegte sich weitgehend parallel zum Gesamtmarkt, wenn auch die Schwäche von US-Dollar und Yen bereits in der Aufschwungphase im Frühjahr den Kursverlauf belastete.

Auch 1990 gehörte die Aktie der Daimler-Benz AG wieder zu den meistgehandelten Werten des deutschen Kurszettels. Allein an den deutschen Börsen wurden über 158 Millionen Daimler-Benz-Aktien mit einem Kurswert von mehr als 120 Mrd. DM umgesetzt; das waren 7,5 % des Umsatzes aller inländischen Aktien. An der neuen Deutschen Terminbörse gehörten die auf Daimler-Benz-Aktien gehandelten Optionen zu den aktivsten Werten.

## Börsenkurse der Daimler-Benz-Aktie\*)

	1990	1989
Höchst	DM 955,50	827,95
Tiefst	DM 545,00	624,00
Jahresschlußkurs	DM 550,00	808,00

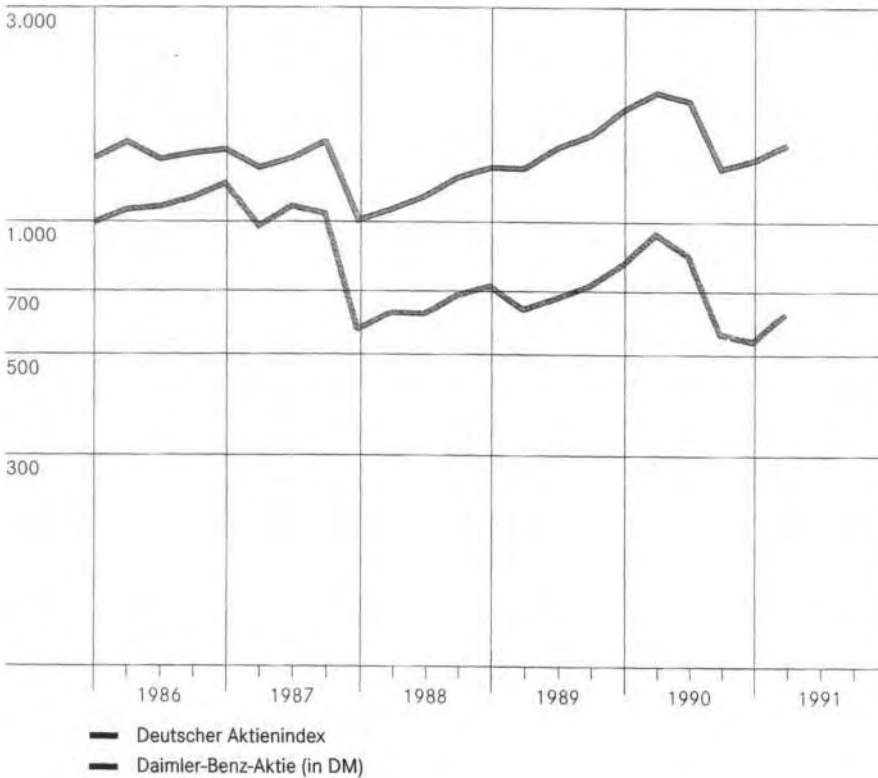
) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung vom November 1989.

## Wieder 12 DM Dividende

Der Hauptversammlung am 26. Juni 1991 wird für das Geschäftsjahr 1990 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende von 12,- DM je 50-DM-Aktie vorgeschlagen; für im Inland steuerpflichtige Aktionäre ergibt sich somit eine Bruttodividende von 18,75 DM. Die Ausschüttungssumme hat sich wegen des geringeren

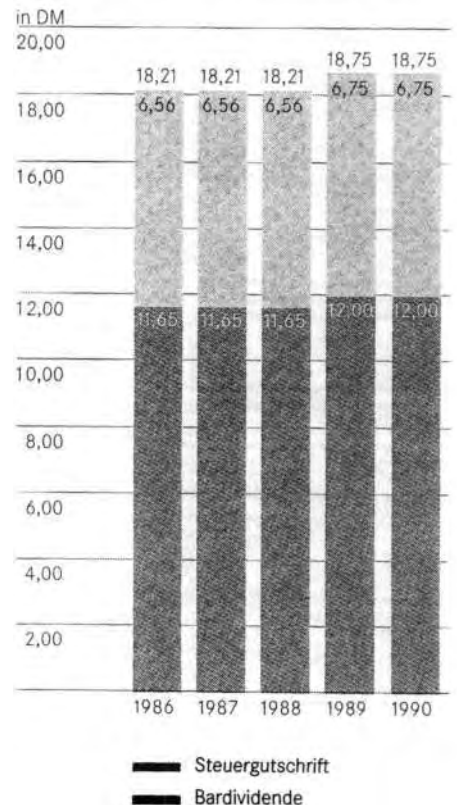
## Entwicklung des Börsenkurses

unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen



## Dividende pro 50-DM-Aktie

unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen



Bestands eigener Aktien gegenüber dem Vorjahr leicht von 555 auf 557 Mio. DM erhöht.

Wir handeln unverändert nach dem Grundsatz, die Aktionäre in angemessener Weise am Erfolg des Unternehmens zu beteiligen und die Ausschüttung am Ertrag auszurichten; dabei ist unser Maßstab nicht der jeweilige Periodenertrag, sondern ein längerfristiger Ertragstrend.

**Daimler-Benz-Aktien sind langfristig eine gute Anlage**

Bei jeder Anlage in marktgängigen Anteilspapieren müssen Kursrückgänge gegenüber dem Erwerbszeitpunkt einkalkuliert werden. Vor allem die Aktie kann ihren Charakter als Risikopapier nicht verleugnen. Längerfristig betrachtet bietet aber gerade sie Renditechancen, die mit Rentenwerten nicht erzielbar sind. So hat sich trotz der Markteinbrüche in den letzten vier Jahren eine vor rd. 12 Jahren getätigte Anlage in Daimler-Benz-Aktien mit jährlich 11,9 % rentiert. Hierbei haben wir unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt wurden, ohne jedoch zusätzliche Einzahlungen zu leisten.

**Stabile Aktionärsstruktur**

Mit drei Großaktionären, die zusammen mehr als zwei Drittel unseres Aktienkapitals halten, verfügt die Daimler-Benz AG über eine verlässliche und überschaubare Aktionärsstruktur. Diese sichert unsere Unabhängigkeit, indem sie Übernahmeversuche schon im Ansatz ausschließt; gleichzeitig gewährleistet sie, daß wir stets diejenigen Kapitalmaßnahmen durchführen können, die im Interesse unserer unternehmerischen Flexibilität sinnvoll erscheinen.

Die Deutsche Bank, die 28 % unseres Grundkapitals besitzt, ist schon seit Ende der zwanziger Jahre Großaktionär von Daimler-Benz. Die Mercedes Aktiengesellschaft Holding (MAH), Frankfurt am Main, hält seit ihrer Gründung im Jahre 1975 einen Anteil von 25,23 %. Am Grundkapital der MAH sind die Stern Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH und die Stella Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH mit je 25 % beteiligt. Hinter Stern und Stella stehen institutionelle Anleger, die ihr Engagement als ein sehr lang-

fristiges Investment betrachten. Die verbleibenden 50 % der MAH-Aktien sind breit gestreut und gehören etwa 50.000 Aktionären. Durch diese Konstruktion ist sichergestellt, daß kein einzelner Aktionär einen dominierenden Einfluß bei MAH erlangen kann.

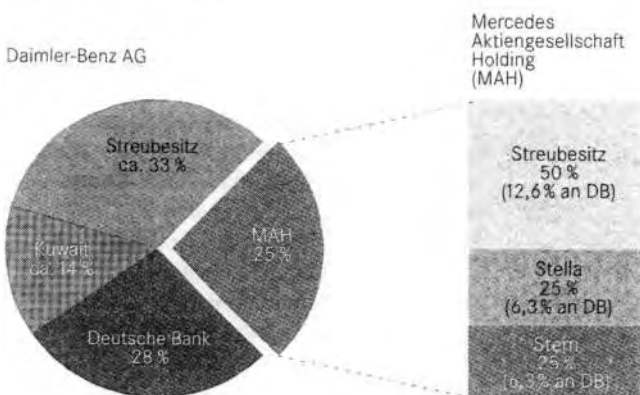
Dritter Großaktionär ist seit Mitte der siebziger Jahre der Staat Kuwait, dessen Kapitalanteil etwa 14 % beträgt. Nach Beendigung des Golfkrieges wird immer wieder spekuliert, daß sich Kuwait zur Finanzierung der Folgelasten von erheblichen Teilen seines umfangreichen Aktienbesitzes trennen müsse. Das in London ansässige Kuwait Investment Office, von dem auch das Daimler-Benz Paket verwaltet wird, hat uns gegenüber versichert, daß an eine Veräußerung der Daimler-Benz-Aktien nicht gedacht sei.

Die verbleibenden 33 % unseres Aktienkapitals befinden sich im Streubesitz und werden von etwa 300.000 Anlegern im In- und Ausland gehalten. Berücksichtigt man zusätzlich noch die freien Aktionäre der MAH, dann sind direkt und indirekt rd. 45 % unseres Kapitals breit gestreut.

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

Anlagebeginn	2.1.1979	2.1.1985	2.1.1988
Anlagedauer	12 ¼ J.	6 ¼ J.	3 ¼ J.
Depotwert in DM am 28.03.1991	39.630	14.620	12.520
Wertveränderung in % seit Anlagebeginn	296	46	25
Durchschnittliche Verzinsung p. a. in %	11,9	6,3	7,2

**Aktionärsstruktur**



### Präsenz an ausländischen Börsenplätzen

Neben den deutschen Wertpapierbörsen ist die Daimler-Benz-Aktie schon seit dem Jahre 1976 an den Schweizer Börsen in Basel, Genf und Zürich vertreten.

Der zunehmenden Globalisierung auch bei der Beschaffung finanzieller Mittel wollen wir künftig noch mehr Rechnung tragen und die Daimler-Benz-Aktie an allen wichtigen Börsenplätzen einführen. Mit der Aufnahme des amtlichen Handels unserer Aktie in Tokio, London und Wien sind wir auf diesem Wege bereits ein gutes Stück vorangekommen.

Seit der Einführung in Tokio im September 1990 wurden dort monatlich im Durchschnitt 150.000 Daimler-Benz-Aktien gehandelt. Damit nimmt unsere Aktie unter den in Tokio vertretenen ausländischen Werten eine Spitzenposition ein. Ende Februar 1991 waren nahezu 600.000 Daimler-Benz-Aktien bei der Japanese Securities Clearing Corporation (JSCC) registriert; ein Beweis für das starke Interesse an unserer Aktie.

An der International Stock Exchange in London wird die Daimler-Benz-Aktie seit dem 7. Dezember amtlich gehandelt, nachdem die Aktie zuvor schon im Bildschirm-Handel (SEAQ) stets lebhaft nachgefragt worden war. Bereits in den ersten zwei Monaten nach der Zulassung wurden an der International Stock Exchange in London rd. 1,4 Mio. Daimler-Benz-Aktien umgesetzt. Die Einführung an der Wiener Börse fand am 25. Februar 1991 statt.

### Investor Relations-Aktivitäten verstärkt

Sowohl die Entwicklung vom Automobilunternehmen zu einem integrierten Technologiekonzern als auch die zunehmende Präsenz an Auslandsbörsen haben zu einem wachsenden Interesse nationaler und internationaler Anleger an Daimler-Benz geführt. Um den damit einhergehenden steigenden Informationsbedarf zu erfüllen, wollen wir unsere Investor Relations-Aktivitäten ausweiten. Zusätzlich zu den Informationsmedien wie Hauptversammlung, Geschäftsberichte und regelmäßige Zwischenberichte, mit denen wir alle unsere Aktionäre ansprechen, veranstalten wir für Finanzanalysten und institutionelle Anleger vermehrt Unternehmenspräsentationen an allen bedeutenden Börsenplätzen. Im vergangenen Jahr haben wir das Unternehmen in Zürich, Madrid, Boston und New York sowie anlässlich der Börseneinführungen in Tokio, London und Edinburgh vorgestellt. Im Februar dieses Jahres präsentierten wir Daimler-Benz den Finanzanalysten und professionellen Anlegern Österreichs in Wien.

### Internationale Aktionärsmesse in Düsseldorf

Vom 30. August bis 1. September 1990 fand zum ersten Mal die Internationale Aktionärsmesse (IAM) in Düsseldorf statt. Über 18.000 Besucher haben sich über die Aktie als Anlageform informiert. In der Kombination von Messe und Kongreß lag der besondere Reiz der IAM. Daimler-Benz hat diese Gelegenheit genutzt, sich einem breiten Publikum vorzustellen. Auf unserem Messestand haben wir potentiellen Aktionären eine Entscheidungshilfe für ein Investment in Daimler-Benz-Aktien gegeben. Starke Resonanz fand unser „Messe-Quiz“, an dem gut 10.000 Besucher teilnahmen.

Die IAM war auch das Forum für unser Treffen mit den Mitgliedern der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung (DVFA). Rund 90 Analysten, Banker und Anlageberater nutzten die Gelegenheit, sich über die aktuelle wirtschaftliche Situation des Daimler-Benz-Konzerns zu informieren.

Hauptversammlung:

26. Juni 1991  
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

Der Innenteil wurde  
auf umweltfreundlichem,  
chlorfrei-gebleichtem Papier  
gedruckt.

