

DAIMLERBENZ



Das Geschäftsjahr
1991

Daimler-Benz auf einen Blick

Daimler-Benz-Konzern

- Werte in Millionen DM -	1991	1990	1989
Umsatz	95.010	85.500	81.298¹⁾
EG-Markt	63.350	55.550	51.037
Deutschland	44.443	36.674	33.075
EG ohne Deutschland	18.907	18.876	17.962
USA	11.990	12.097	12.633
Übrige Märkte	19.670	17.853	17.628
Beschäftigte (am Jahresende)	379.252	376.785	368.226
Deutschland	305.295	303.404	298.199
Ausland	73.957	73.381	70.027
Abschreibungen	4.328	3.780	3.218
Cash flow	7.790	6.711	5.991
Investitionen	9.535	6.857	7.620
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	8.401	8.193	7.546¹⁾
Jahresüberschuß	1.942	1.795	1.700²⁾
Daimler-Benz AG			
Gezeichnetes Kapital	2.330	2.330	2.330
Jahresüberschuß	1.194	1.120	1.120
Ausschüttungssumme	605	557	555
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	13,-	12,-	12,-

1) Aus Vergleichsgründen einschließlich MBB.

2) Vergleichbar gerechnetes Ergebnis.

Titelbild:
Was einem
Autobahn-Kleeblatt
ähneln, ist ein mit
dem Mikroskop
aufgenommener
Ausschnitt aus einer
Siliziumscheibe
mit Leistungs-
Bauelementen. Diese
Technologie hat für
viele Konzernpro-
dukte eine Schlüssel-
funktion.

Inhaltsübersicht

2	Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands
4	Direktoren und Konzernrepräsentanzen
5	An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens
	Bericht des Vorstands
8	Lagebericht
	Aus den Bereichen des Konzerns
20	Unternehmensbereich Mercedes-Benz
22	Geschäftsbereich Personenwagen
26	Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge
32	Unternehmensbereich AEG
38	Unternehmensbereich Deutsche Aerospace (DASA)
44	Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)
48	Forschung und Technik
54	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
60	Finanzen
66	Die Daimler-Benz-Aktie
70	Jahresabschlüsse
101	Vorschlag für die Gewinnverwendung
103	Bericht des Aufsichtsrats
104	Daimler-Benz in Zahlen
106	Wichtige Beteiligungsgesellschaften

Aufsichtsrat

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

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

Vorsitzender

KARL FEUERSTEIN *)
Mannheim
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Daimler-Benz AG
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz AG
Stellvertretender Vorsitzender

PROF. DR. RER. NAT. GERD BINNIG
München
Leiter der IBM-Physikgruppe

DIPL.-ING. RICHARD BOLLMANN *)
Mannheim
Hauptabteilungsleiter,
Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtsprecherausschusses der
Mercedes-Benz AG

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

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

HELMUT FUNK *)
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des
Werks Untertürkheim und der
Hauptverwaltung der Mercedes-Benz AG

ERICH KLEMM *)
Calw
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Sindelfingen der
Mercedes-Benz AG

MARTIN KOHLHAUSSEN
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands
der Commerzbank AG
(ab 26. Juni 1991)

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

HUGOLOTZE *)
Reinhardshagen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks 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

DR. JUR. ROLAND SCHELLING
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

PETER SCHÖNFELDER *)
Augsburg
Mitglied des Betriebsrats der
Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH

PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
Kronberg/Taunus
Mitglied des Vorstands der
Mercedes Aktiengesellschaft Holding

FRANZ STEINKÜHLER *)
Frankfurt am Main
1. 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:

DR. JUR. WALTER SEIPP
Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Commerzbank AG
(am 26. Juni 1991)

I Von den Arbeitnehmern gewählt.

Vorstand

EDZARD REUTER
Stuttgart

Vorsitzender

PROF. DR.-ING. E.H. DR. H.C. WERNER NIEFER
Stuttgart

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Stellvertretender Vorsitzender

DR. JUR. MANFRED GENTZ
Berlin/Stuttgart

Unternehmensbereich

Daimler-Benz InterServices (debis)

DR. JUR. HANS-WOLFGANG HIRSCHBRUNN
Stuttgart

Personal

DR. RER. POL. GERHARD LIENER
Stuttgart

Finanzen und Material

JÜRGEN E. SCHREMPF
München

Unternehmensbereich

Deutsche Aerospace

ERNST G. STÖCKL
Frankfurt am Main

Unternehmensbereich AEG

HELMUT WERNER
Stuttgart

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

PROF. DR.-ING. HARTMUT WEULE
Stuttgart

Forschung und Technik

Direktoren

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.-ING. MICHAEL KRÄMER (kommissarisch)
Forschung 1

DR. RER. NAT. VOLKER LEHMANN
Forschung 2

WERNER POLLMANN
Technik,
Umweltbevollmächtigter des
Daimler-Benz-Konzerns

JÖRG SEIZER
Beteiligungen

KONRAD STRAUB
Konzernrevision

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

DR. JUR. SOLMS WITTIG *)
Recht

GERD WORIESCHECK
Personalentwicklung
Obere Führungskräfte

*) Mit Generalvollmacht.

Berlin

PETER-HANS KEILBACH
Englerallee 40
D-1000 Berlin 33

Bonn

ALFONS PAWELCZYK
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 B. BEHRENDT
6th Floor, Ruttonjee House
11 Duddell Street, Central
Hong Kong

Tokyo

MICHAEL N. BASSERMANN
SVAX TT Building
3-11-15 Toranomom
Minato-ku, Tokyo 105
Japan

Washington D. C.

RICHARD H. IMUS
Suite 800, 1350 1 Street, N. W.
Washington D. C. 20005
U.S.A.

Konzern- repräsentanzen

An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens



Ihr Unternehmen steht während des ganzen Jahres im Blickpunkt einer kritischen Öffentlichkeit. Solange dabei Sachlichkeit gewahrt bleibt, und dies war bisher überwiegend der Fall, empfinden wir das als gut und richtig. Für uns ist regelmäßige, umfassende und offene Information eine Bringeschuld. Deswegen mag man sich manchmal fragen, was denn außer Zahlenkolonnen noch wirklich Neues in einem Geschäftsbericht stehen könnte.

Die Antwort lautet, daß wir damit weit mehr tun möchten, als nur unserer gesetzlichen Pflicht zu genügen. Im Interesse aller, die mit Daimler-Benz auf irgendeine Weise verbunden sind, wollen wir darlegen, warum es sich lohnt, nicht nur als Kunde, sondern auch als Aktionär dem Unternehmen treu zu bleiben. Dies schließt unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein: Trotz unserer Bemühungen, sie ständig auf dem laufenden zu halten, gibt es auch für sie keine bessere zusammenfassende Information als diesen Geschäftsbericht.

Ich betone dies besonders, weil die Wettbewerbsfähigkeit Ihres Unternehmens entscheidend durch das Können, die Leistungsbereitschaft und die Begeisterungsfähigkeit der Menschen geprägt wird, die bei uns arbeiten. Um so größer ist unsere Genugtuung, daß wir für junge Frauen und Männer in der ganzen Welt, die Zufriedenheit in ihrem Beruf suchen, eine begehrte Adresse sind. Gleichzeitig wissen wir, daß wir auch auf den oberen Führungsebenen entschlossen den Weg der Internationalisierung fortsetzen müssen, wenn wir uns erfolgreich im globalen Wettbewerb behaupten wollen.

In diesem Zusammenhang sind wir besonders dankbar, daß die Aufsichtsräte der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG kürzlich Beschlüsse zur Zusammensetzung der beiden Vorstände gefaßt haben, mit denen die altersmäßige Ausgewogenheit innerhalb dieser Gremien erneut gefestigt wird. Neben der rechtzeitigen Vorsorge sehen wir darin einen eindrucksvollen Beleg für das breite und erfahrene Führungspotential, über das wir verfügen.

Es lohnt sich also unverändert, dem Haus Daimler-Benz Vertrauen zu schenken. Dabei leitet sich die Stärke des Unternehmens nach wie vor aus der Fähigkeit ab, seine Entwicklung weder vorrangig noch gar ausnahmslos an kurzfristigen Erfolgsmaßstäben auszurichten.

Das schließt nicht aus, daß wir zu sehr raschem Handeln entschlossen sind, wo das geboten ist. Wir haben dies in letzter Zeit mehrfach unter Beweis gestellt, wenn es um eine wettbewerbsgerechte Neuordnung unserer Unternehmensbereiche ging. Besonders bedrückt haben uns dabei die mit dem unvermeidlichen Rückzug der AEG aus dem Geschäftsfeld Büro- und Kommunikationstechnik verbundenen beschäftigungsmäßigen Auswirkungen am Standort Wilhelmshaven. Zugleich hat dieser sorgenvolle Vorgang allerdings auch gezeigt, daß es im verantwortungsbewußten Zusammenwirken aller Beteiligten möglich ist, die entstehenden Belastungen für die unmittelbar Betroffenen wenigstens einigermaßen erträglich zu gestalten.

Natürlich stehen uns ähnliche Probleme ins Haus, wie sie auch anderen Unternehmen zu schaffen machen. Die Aufgabe des Geschäftsfelds Büro- und Kommunikationstechnik ist nicht zuletzt ein Anzeichen dafür, daß manche industriellen Produkte in Deutschland kaum noch wettbewerbsfähig gefertigt werden können. Die neuen ökologischen Erfordernisse, die Entwicklung der Verkehrsströme, der europäische Binnenmarkt, die Einheit Deutschlands, die wiedergewonnene Freiheit in den postkommunistischen Staaten, die Globalisierung des Wirtschaftens - alles das verursacht neue Aufgaben, neue Schwierigkeiten. Aber es eröffnet auch riesige neue Chancen.

Unsere Wettbewerber wissen das genauso wie wir. Deswegen bleibt es entscheidend, ob wir die unverändert richtige strategische Ausrichtung Ihres Unternehmens erfolgreich in die Tagesarbeit umsetzen können. Ich meine, daß wir Ihnen in diesem Sinne für das vergangene Jahr wiederum eine ordentliche Arbeitsbilanz vorlegen können.

Das zeigt sich vor allem darin, daß sowohl unser internes Betriebsergebnis als auch der ausgewiesene Jahresüberschuß wieder nach oben weisen. Dabei sollte man übrigens nicht aus dem Auge verlieren, daß wir nicht etwa eine Talwanderung hinter uns haben, sondern eine auf vergleichsweise hohem Niveau angesiedelte Durststrecke. Es dürfte wenige Häuser geben, die es sich zutrauen können, eine so anspruchsvolle Neuausrichtung der eigenen Strategie wie auch der gesamten Unternehmensstruktur zu wagen, ohne dabei Vorleistungsverluste hinnehmen zu müssen, die insgesamt mit deutlich negativen Jahresergebnissen verbunden sind.

Anders gesagt: Ihr Unternehmen hat sich im laufenden Geschäft trotz aller Belastungen am Markt erneut erfolgreich behauptet. Allein das könnte für manche Grund genug zur Zufriedenheit sein. Wir selbst sind dagegen nur wegen der Dinge wirklich zufrieden, die über den Tag hinaus geleistet werden konnten.

Das gilt nicht zuletzt für unsere Anstrengungen, die Kostenstrukturen im gesamten Konzern weiter zu verbessern. Unsere bisherigen Ziele wurden voll erreicht. Weitere massive Fortschritte müssen sich in den bevorstehenden Jahren anschließen, wenn wir den mit Sicherheit zu erwartenden Bestrebungen unserer Wettbewerber standhalten wollen. Wir wissen durchaus, daß keines unserer Arbeitsgebiete hiervon ausgenommen ist.

In diesem Zusammenhang müssen wir auch gewachsene Strukturen in Frage stellen. Die Beweglichkeit und Effizienz unserer gesamten Organisation stehen auf dem Prüfstand, und beides bezieht sich keineswegs nur auf die Führungsebenen, sondern ebenso auf den betrieblichen Wertschöpfungsprozeß.

Dabei will ich nicht verhehlen, daß wir zu Ergebnissen kommen könnten, die es schwer, vielleicht sogar unmöglich machen, die bestehenden Produktivitätsreserven allein durch Nichtersatz der Fluktuation zu erschließen. Das wird nicht zuletzt vom weiteren Konjunkturverlauf abhängen, der uns freilich im Augenblick eher vorsichtig stimmt.

Eine andere Zielsetzung muß darin bestehen, unsere Standortpolitik noch intensiver als bisher auf eine ausreichende Präsenz Ihres Unternehmens auf den internationalen Märkten auszurichten. Das gilt nicht nur für die Vertriebsorganisationen, sondern auch für die Produktionsbetriebe wie für die Forschung und Entwicklung. Die vereinbarte Lizenzfertigung von Mercedes-Benz Motoren in Südkorea und die damit verbundene Beteiligung an der SsangYong Motor Company sind dafür genauso ein Beispiel wie die gemeinsame Gründung der Eurocopter S.A. durch die Deutsche Aerospace und ihre französische Partnerfirma Aerospatiale.

Marktnähe, konkret das Bestreben, in den neuen Bundesländern und in den postkommunistischen Staaten Mittel- und Osteuropas eine starke Wettbewerbsposition zu erreichen, ist auch der Auslöser für eine Reihe wichtiger Investitionsvorhaben und Beteiligungsprojekte, über die Sie in diesem Bericht Näheres erfahren. Ganz allgemein kommt hinzu, daß eine breitere Streuung der Standorte erfahrungsgemäß eine willkommene Absicherung gegen Währungsschwankungen bieten kann.

Die Vorbereitung auf den europäischen Binnenmarkt ist in politischer Hinsicht weit gediehen. Wirtschaftlich wird es Jedoch auch nach dem 1. Januar 1993 weitere Anpassungsprozesse geben müssen. Wir selbst sind auf mehreren Geschäftsfeldern tätig, die davon betroffen sind.

Auf dem Gebiet der Bahntechnik haben zum Beispiel einige europäische Unternehmen, gemessen am Weltmaßstab, noch eine unterkritische Größe und waren zudem bisher national geschützt. Daneben gibt es Pioniermärkte, die sich im Übergangsstadium zu einer Periode großer Wachstumsraten befinden; das hat zur Folge,

daß die internationalen Unternehmensstrukturen auf den Gebieten der Raumfahrt, der zivilen Flugzeuge und der Systemdienstleistungen einem anhaltenden Veränderungsprozeß unterliegen.

Es gibt also weiteren Handlungsbedarf, und zwar weltweit. Diese Erkenntnis wird uns allerdings mit Sicherheit nicht von der Überzeugung ablenken, daß Europa trotz aller globalen Entwicklungen unser eigentlicher Heimatmarkt sein muß.

Dafür werden wir, sei es durch unmittelbare Investitionen, sei es durch Akquisitionen, aus eigener Kraft zusätzliche Vorleistungen zu erbringen haben. Genauso zielstrebig werden wir die bekannten anderen Wege weiter verfolgen, indem wir mit unabhängigen Partnern zusammenarbeiten oder strategische Allianzen bilden.

Von den Hubschraubern war schon die Rede. Wir hoffen sehr, daß auf dem Gebiet der Regionalflugzeuge bald eine ähnliche europäische Lösung folgen kann. Der weltweite Erfolg des Airbus, an dem wir über die Deutsche Airbus maßgeblich beteiligt sind, zeigt in unübersehbarer Weise die großen Chancen auf, die sich in dieser Richtung abzeichnen. Herausragende Bedeutung kommt aus unserer Sicht der im vergangenen Jahr vereinbarten Allianz zwischen der französischen Firma Cap Gemini Sogeti und der debis auf dem Gebiet der Datenverarbeitung zu.

Wichtig genug sind aber auch die Gemeinschaftsunternehmen, die jetzt aus den im Konzern immer deutlicher wirksam werdenden Synergien entstehen. Nicht zuletzt denke ich dabei an das neue Mikroelektronikunternehmen, in dem die entsprechenden Geschäftsfelder der AEG und der Deutsche Aerospace zusammengefaßt werden.

In all diesen Schilderungen mag für Sie ein Problem deutlich werden, für das es keine Patentlösungen gibt, dem wir uns jedoch mit geduldiger Sorgfalt widmen.

Womöglich scheint es hie und da, daß Ihr Unternehmen allzu unübersichtlich geworden sei. In Wirklichkeit hängt das damit zusammen, daß die bewußt gewollte Breite und die Dynamik, die für einen integrierten Technologiekonzern unentbehrlich sind, auf Wahrnehmungsmaßstäbe trifft, die auf herkömmliche Industrieunternehmen zugeschnitten sind. Wenn wir erfolgreich sein wollen, brauchen wir aber ganz einfach eine gesunde Mischung aus bekannten und aus fortschrittlichen Technologien, die jeweils in marktorientierten Geschäftsfeldern zusammengefaßt sind.

Die zwangsläufig unterschiedlichen Lebenszyklen nicht nur der angebotenen Produkte, sondern auch der Geschäftsfelder als solchen führt allerdings dazu, daß eine detaillierte und sachgerechte Darstellung gegenüber Ihnen, unseren Geldgebern, schwieriger geworden ist. Dies wird daran deutlich, daß die Versammlung von produzierenden und dienstleistenden Unternehmen unter einem Dach eine jeweils unterschiedliche Ausstattung mit Eigenkapital erfordert und eine Gesamtbetrachtung nach Durchschnittswerten daher irreführende Schlußfolgerungen nach sich ziehen kann; ich verweise hierzu auf die Erläuterungen zum Leasinggeschäft, aus denen erkennbar wird, daß wir zweifellos an einer Weiterentwicklung der Maßstäbe arbeiten müssen, an denen wir gemessen werden wollen.

Alles in allem war das Jahr 1991 Beweis genug für die Ertragskraft und Vitalität Ihres Unternehmens. Es hat erneut gezeigt, daß wir uns vor niemandem verstecken müssen. Wenn nichts Unvorhergesehenes geschieht, können Sie davon ausgehen, daß das laufende Jahr trotz aller Erschwernisse eine weitere qualitative Verbesserung des Konzernabschlusses bringen wird.

Sie wird sich nicht allein aus der reinen Geschäftstätigkeit ergeben, sondern in zunehmendem Maße aus den Vorteilen der neuen Gesamtstruktur der Daimler-Benz AG.

Deswegen halten wir es für richtig, nach den Jahren des Stillstands Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, für 1991 eine Erhöhung der Dividende auf 13 DM pro Aktie vorzuschlagen. Zugleich bestätigen wir, daß wir konkret überlegen, unseren Aufsichtsrat um seine Zustimmung zu einer teilweisen Inanspruchnahme des genehmigten Kapitals zu bitten, sofern die allgemeine Börsensituation dies zum gegebenen Zeitpunkt geraten erscheinen läßt.

Die Medien haben sich in letzter Zeit verstärkt angewöhnt, die Öffentlichkeit immer wieder neu mit politischen, wirtschaftlichen oder ökologischen Gefahrenmeldungen zu überschütten. Gewiß kommen darin oft genug reale Vorgänge und Sorgen zum Ausdruck, die auch unser Haus sehr unmittelbar angehen. Und doch zeichnet dies alles ein schiefes Bild.

Es unterdrückt nämlich die Chancen, die darin angelegt sind, daß alle diese und noch andere belastenden Faktoren in überschaubarer Zeit überwunden und damit die immensen Wachstumspotentiale freigesetzt werden können, die sich aus dem Ende des Ost-/West-Konflikts für die gesamte Welt ergeben haben. Ihr Unternehmen ist gut darauf vorbereitet, an einer solchen positiven Entwicklung, von der wir unverändert fest überzeugt sind, überdurchschnittlich teilzunehmen.

Bericht des Vorstands

Lagebericht

Anhaltende Wachstumsschwäche der Weltwirtschaft

Im Jahre 1991 hat sich die konjunkturelle Abschwächung in den meisten westlichen Industrieländern fortgesetzt. Positive Erwartungen, wie sie im Frühjahr 1991 nach dem schnellen Ende des Golfkriegs für die Vereinigten Staaten vorgeherrscht hatten, haben sich nicht erfüllt. Die erhofften Impulse für die Weltkonjunktur blieben damit aus. Auch die japanische Wirtschaft verlor im Verlauf des Jahres deutlich an Schwung. In den westeuropäischen Nachbarländern expandierten Nachfrage und Produktion nur äußerst schwach oder waren sogar rückläufig.

Im Unterschied dazu blieb die Bundesrepublik Deutschland auf Wachstumskurs; die anhaltende Sonderkonjunktur aus der deutschen Wiedervereinigung zeigte sich allerdings weit weniger dynamisch als im Jahr zuvor. Nach einer insgesamt erfreulichen Entwicklung im ersten Halbjahr ließen die wirtschaftlichen Auftriebskräfte in der zweiten Jahreshälfte merklich nach; belastend wirkten die Steuererhöhungen und die zunehmende Verschuldung der öffentlichen Haushalte mit den negativen Begleiterscheinungen für das Zinsniveau. Die hohen Tarifabschlüsse haben diese Entwicklung noch verstärkt. Gestützt wurde die Konjunktur dagegen von der weiterhin regen Investitionstätigkeit und von den ab Jahresmitte steigenden Exporten. Der Passivsaldo in der Leistungsbilanz hat sich gegen Ende 1991, bedingt durch die abebbende Kaufwelle in den neuen Bundesländern, wieder zurückgebildet. Obwohl die Wirtschaft Ostdeutschlands durch staatliche Infrastrukturprojekte sowie eine Vielzahl privater Investitionen spürbare Impulse erhielt, kam es als Folge der industriellen Umstrukturierung auf dem Arbeitsmarkt noch zu keiner Entlastung.

Daimler-Benz: 95 Mrd. DM Umsatz

Daimler-Benz erwirtschaftete im Geschäftsjahr 1991 einen Konzernumsatz von 95,0 Mrd. DM (+ 11 %). Im deutschen Markt allein erzielten wir ein Wachstum von 21 % auf 44,4 Mrd. DM. Trotz der konjunkturellen Schwäche

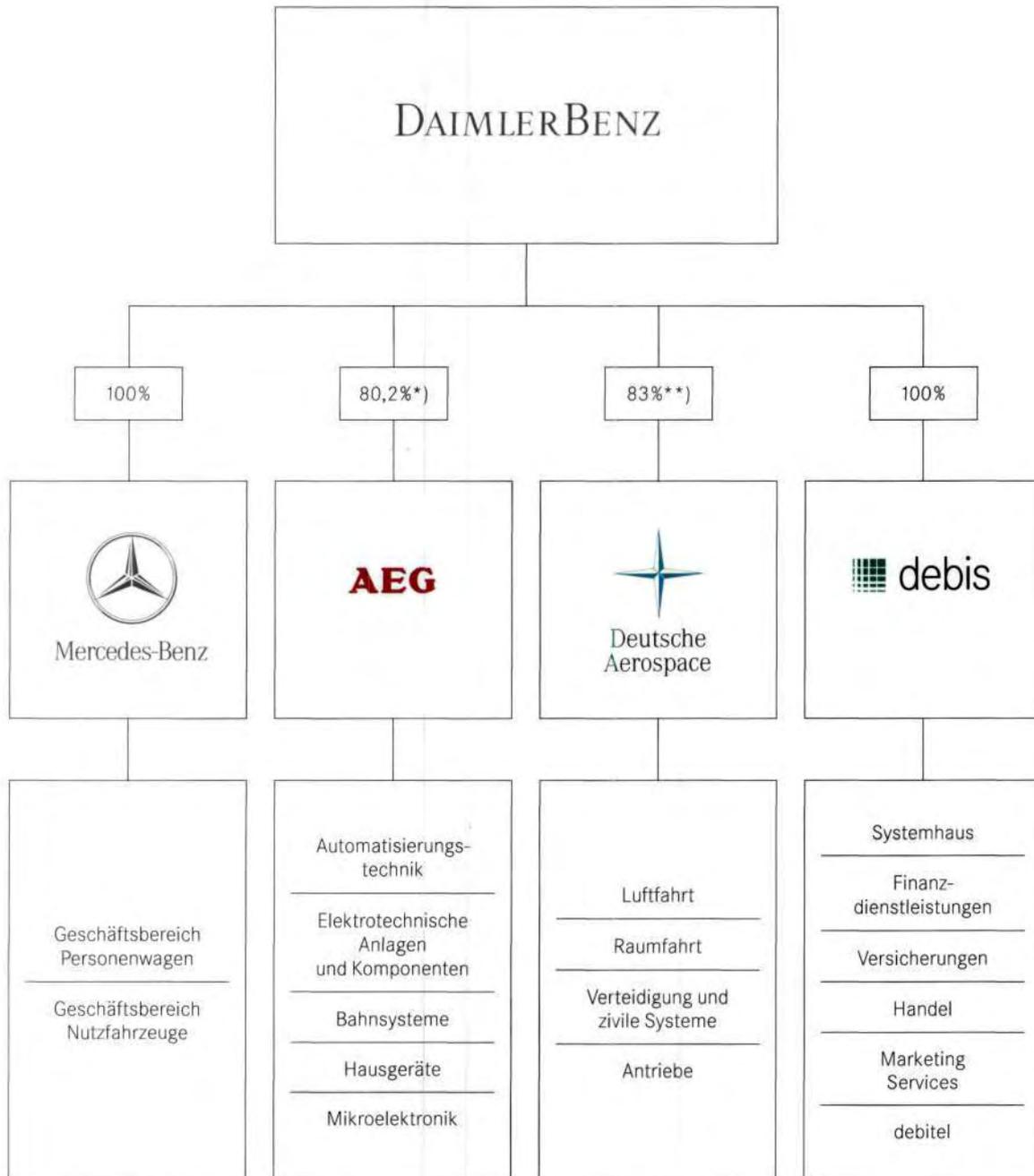
in den Partnerländern der Europäischen Gemeinschaft erreichten unsere Erlöse dort das Vorjahresniveau. Der Umsatz im US-Markt lag mit 12,0 Mrd. DM nur knapp unter der Größenordnung von 1990. Dagegen verbuchten wir auf den übrigen Auslandsmärkten ein Plus von 10 %. Vom Konzernumsatz - ohne interne Lieferungen und Leistungen - entfielen mehr als zwei Drittel auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz; AEG steuerte 14 %, die Deutsche Aerospace 13% und die DDB 4% bei.

Mercedes-Benz Pkw: Verkäufe erneut auf hohem Niveau

Das Geschäft mit Personenwagen ist 1991 insgesamt schwieriger geworden. Die internationale Pkw-Industrie hat nach einer acht Jahre anhaltenden Aufwärtsbewegung erstmals wieder eine deutliche Abschwächung ihrer Produktion hinnehmen müssen. In den USA ging die Nachfrage nach Personenwagen nochmals zurück. Davon waren besonders die amerikanischen Hersteller betroffen; aber auch die deutschen Importeure mußten erhebliche Einbußen verkraften, während die japanischen Anbieter ihren Marktanteil durch gesteigerte Verkäufe weiter ausbauen konnten. Ebenfalls rückläufig waren die Neuzulassungen in Japan. Westeuropa nahm mit 13,5 Mio. Pkw nur geringfügig weniger als im Jahr zuvor; erhebliche Marktrückgänge traten in Großbritannien, Frankreich, Spanien und in den meisten skandinavischen Ländern ein.

Einen nahezu vollständigen Ausgleich hierfür brachte die Bundesrepublik Deutschland, die aufgrund des von der Wiedervereinigung ausgelösten Nachfrageschubs ein Rekordvolumen von 4,2 (i. V. 3,3) Mio. neu zugelassenen Pkw verzeichnete. Dabei stiegen die Erstzulassungen in den östlichen Bundesländern um mehr als das Doppelte auf 730.000 Pkw, wovon etwa jedes zweite Fahrzeug aus ausländischer Fertigung stammte. Die europäischen und japanischen Wettbewerber, die sich teilweise erheblichen Rückgängen in ihren nationalen Pkw-Märkten gegenüber sahen, konnten damit an der günstigen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland teilhaben und ihren Marktanteil mit insgesamt 32 % knapp behaupten.

Der Daimler-Benz-Konzern



*) Freie Aktionäre 19,8%.
**) Freie und Hansestadt Hamburg 7%;
Freistaat Bayern 10%.

Die allgemeine Marktschwäche in wichtigen Exportländern hatte zur Folge, daß die gesamte Ausfuhr der deutschen Pkw-Industrie um 19 % auf 2,2 Mio. Fahrzeuge rückläufig war. Hier wirkte sich allerdings auch aus, daß die deutschen Hersteller den heimischen Markt bevorzugt bedienten. Die Sonderkonjunktur im Inland hat den weit überwiegenden Teil der Exportausfälle wettgemacht, so daß die deutsche Pkw-Industrie bei anhaltend guter Kapazitätsauslastung mit 4,7 Mio. gefertigten Personenwagen das hohe Produktionsvolumen des Vorjahrs nur leicht unterschritt.

Mercedes-Benz setzte 1991 weltweit 560.100 Personenwagen ab und erreichte damit nahezu das Niveau des Vorjahrs. Im Inland wurde mit 270.400 neu zugelassenen Mercedes-Benz Pkw ein Zuwachs von 10 % erzielt; dabei konnten alle Baureihen zulegen. Insbesondere die Dieselmotoren schnitten mit einem Absatzplus von 25 % sehr erfolgreich ab. In der Kompaktklasse sowie in der S- und Sonderklasse verbuchten wir ein erfreuliches Wachstum.

Im Ausland hingegen konnten wir uns dem allgemein rückläufigen Markttrend nicht entziehen. Mit 283.000 verkauften Mercedes-Benz Pkw blieben wir um 8,6 % unter unserer bisher höchsten Stückzahl von 1990. In den Partnerländern der Europäischen Gemeinschaft wurden mit 127.500 Pkw 3,3 % weniger Fahrzeuge verkauft. Einbußen in Frankreich, Großbritannien und den Benelux-Ländern standen dabei zweistellige Steigerungsraten auf dem italienischen und spanischen Markt gegenüber.

In den USA hat uns der Einbruch des Markts sowie die Besteuerung höherwertiger Fahrzeuge, deren Kaufpreis 30.000 US-Dollar übersteigt, erheblich getroffen. Dagegen konnte Mercedes-Benz in Japan trotz rückläufiger Neuzulassungen seine Position als Importmarke Nr. 1 halten. In den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens hat sich der Absatz wieder belebt.

Im Berichtsjahr fertigten wir bei voller Kapazitätsauslastung 578.000 (i. V. 574.200) Pkw. Hochgefahren wurde insbesondere die Produktion der Roadster und der S-Klasse; der Anteil der Dieselfahrzeuge erhöhte sich wieder, und zwar auf 26,8 (i. V. 23,6) %.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Ausbau der führenden Position

Der konjunkturelle Abschwung in zahlreichen Industriestaaten hat 1991 das internationale Nutzfahrzeuggeschäft erheblich beeinträchtigt. In den USA war der Absatz gegenüber dem Vorjahr weiter rückläufig, während Brasilien, Argentinien und Mexiko mehr Nutzfahrzeuge aufnahmen. Der japanische Markt verharrte auf dem Vorjahresniveau; in Westeuropa ging die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen deutlich zurück. Auf dem deutschen Markt führte der aus der Wiedervereinigung entstandene Nachfragesog zu einem Marktwachstum, von dem alle europäischen Hersteller begünstigt waren.

Mercedes-Benz hat seine Position als weltweit größter Lkw-Hersteller über 6 t zul. Gesamtgewicht weiter ausgebaut. In den alten Bundesländern stiegen unsere Neuzulassungen um 15 % auf 97.300 Lastwagen, Transporter, Omnibusse und Unimog. In den neuen Bundesländern wurden 24.600 Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge neu registriert. Die schwache Nutzfahrzeugkonjunktur in wichtigen Volumenmärkten innerhalb der EG hat dazu geführt, daß sich die Verkäufe von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen in den Partnerländern der Gemeinschaft um 11 % auf 64.900 Einheiten ermäßigten. Infolge der guten Entwick-

lung in Deutschland konnten wir die Verkäufe in allen westeuropäischen Märkten zusammen dennoch um 16.500 auf 199.100 Nutzfahrzeuge steigern und damit unseren Marktanteil bei Lkw über 6 t auf 31,4 (i. V. 26,3) % ausbauen.

Die Kapazitäten unserer inländischen Nutzfahrzeugwerke waren mit 188.600 hergestellten Einheiten (+ 12 %) das ganze Jahr über voll ausgelastet. Die Fertigung von Teilesätzen für die Produktion im Ausland mußte nach der kräftigen Steigerung im Vorjahr auf 17.800 (i. V. 21.200) Einheiten zurückgenommen werden. Im Berichtsjahr wurden bereits mehr als 8.300 Lkw und Transporter der Baureihen LN1 und LN2 bei der Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH, südlich von Berlin, im Lohnauftrag montiert.

Von unseren ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften konnten die Mercedes-Benz do Brasil ihre Verkaufszahlen um 33 % und die Mercedes-Benz Argentina um 23 % erhöhen. Begünstigt durch das starke Wachstum des mexikanischen Nutzfahrzeugmarkts kletterte der Absatz der Mercedes-Benz Mexico um 63 %. In den USA war auch Freightliner von der schwachen Binnennachfrage betroffen, konnte jedoch den Marktanteil in der Klasse 8 weiter auf 23 (i. V. 19) % ausweiten. Absatzverluste mußten die Mercedes-Benz of South Africa (- 12 %) und die Mercedes-Benz Türk (- 21 %) hinnehmen. Dagegen hat die Mercedes-Benz Espana wieder deutlich zugelegt (+ 19%).

Insgesamt haben unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften ihre Produktion um 19 % auf 107.200 Fahrzeuge angehoben. Weltweit liefen in den Fabriken von Mercedes-Benz 295.800 Nutzfahrzeuge (+ 14 %) vom Band; dies war ein neuer Höchststand.

Neuausrichtung bei AEG

Die günstige Entwicklung der deutschen Elektroindustrie setzte sich auch 1991 fort. Die Geschäftsentwicklung des AEG Konzerns war von einem nahezu ausgeglichenen Wachstum im In- und Ausland geprägt. Zur Steigerung der Inlandserlöse trugen die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Automatisierungstechnik, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sowie Hausgeräte überdurchschnittlich bei. Im Ausland wurde der Umsatzanstieg insbesondere von den Geschäftsfeldern Mikroelektronik, Bahnsysteme und Automatisierungstechnik getragen. Bei der Mikroelektronik wirkte sich die erstmalige Einbeziehung der Siliconix, Santa Clara/Kalifornien, umsatzserhöhend aus.

Der Auftragseingang des AEG Konzerns stieg im Geschäftsjahr auf 14,6 Mrd. DM (+ 3,1 %). Der Zuwachs im Inland war insbesondere auf das gute Geschäft bei Hausgeräten sowie im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten zurückzuführen. Auch aus dem Ausland erhielt AEG mehr Aufträge als im Jahr zuvor; Schwerpunkte lagen im Geschäftsfeld Bahnsysteme sowie in der Mikroelektronik.

Wegen der unverändert schlechten Geschäftssituation bei der AEG Olympia Office GmbH wird sich AEG aus der Büro- und Kommunikationstechnik zurückziehen; zum 31. Dezember 1992 werden die Entwicklungs- und Fertigungsaktivitäten in Deutschland eingestellt. Die Marke „Olympia“ einschließlich des Service- und Ersatzteilegeschäfts soll jedoch am Markt bestehen bleiben. Dies ist Teil unserer Bemühungen, den mit der Aufgabe des Geschäftszweigs verbundenen Abbau von Arbeitsplätzen so weit wie möglich einzugrenzen.

Im Zuge der unternehmenspolitischen Neuausrichtung des AEG Konzerns wurde AEG KABEL zum 31. Dezember 1991 an die französische Alcatel-Gruppe veräußert; die Kabelsatzfertigung für Automobile wurde als TELEFUNKEN Kabelsatz GmbH verselbständigt und den Aktivitäten der Kraftfahrzeug-Elektronik im Geschäftsfeld Mikroelektronik zugeordnet. Den Bereich Elektrowerkzeuge

hat AEG zum 31. Dezember 1991 an den schwedischen Industriekonzern Atlas Copco verkauft. Im November 1991 wurde der Vertrag zum Erwerb des Schienenfahrzeugbaus der Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH unterzeichnet.

DASA: Umsetzung der neuen Führungsstruktur

Bei der Deutschen Aerospace (DASA) wurde im Berichtsjahr die neue Führungsstruktur in nahezu allen Bereichen eingeführt. Damit sind die einzelnen Tätigkeitsgebiete über die noch bestehenden Gesellschaftsgrenzen hinweg in marktorientierte und eigenverantwortlich handelnde Produktbereiche zusammengefaßt worden.

Das Strukturkonzept Luftfahrt wurde mit der Ausgliederung der Werke Laupheim und Speyer von Messerschmitt-Bölkow-Blohm und des Werks Neuaußing der Dornier Luftfahrt mit Wirkung ab 1. Juli 1991 umgesetzt. Die drei Werke hat die Deutsche Airbus GmbH übernommen, an der MBB 80 % der Anteile hält. Im Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme sind Überschneidungen und Parallelarbeiten beseitigt worden; das Konzept für die Raumfahrt wird derzeit umgesetzt. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Struktur tauschte die Daimler-Benz AG zum Jahresende 1991 die vom Freistaat Bayern gehaltenen Anteile an MBB gegen Aktien der Deutsche Aerospace AG; unsere Beteiligung an MBB erhöht sich damit auf 82 %.

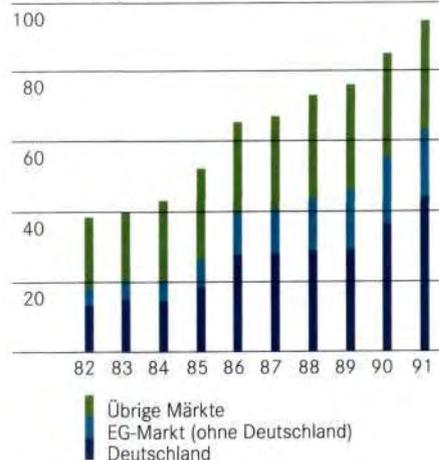
Im März 1991 hat die MTU mit der amerikanischen Gesellschaft Pratt & Whitney eine Vereinbarung über eine weitgehende und umfassende Kooperation auf dem Triebwerkssektor unterzeichnet. Außerdem wurde zum Jahresende der Hubschrauberbereich von MBB mit dem der französischen Aerospatiale in der neugegründeten Eurocopter Holding S.A. zusammengeführt. Durch dieses Joint Venture soll unsere Stellung auf dem Welt-Hubschraubermarkt gefestigt und ausgebaut werden.

Umsatzsteigerung im Daimler-Benz-Konzern um 11 % auf 95,0 Mrd. DM.

Im deutschen Markt erzielten wir ein Wachstum von 21 % auf 44,4 Mrd. DM und im Ausland von 3,6 % auf 50,6 Mrd. DM.

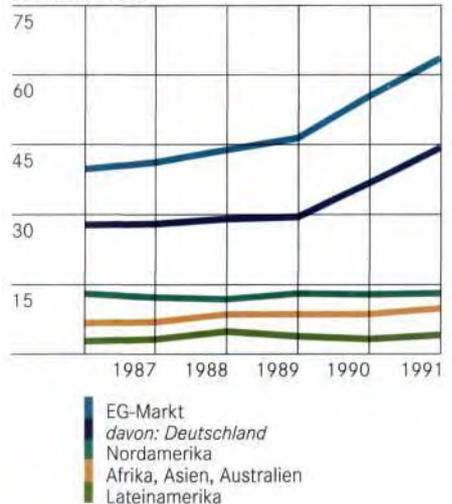
Konzernumsatz

in Milliarden DM



Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden DM



Der Konzernumsatz der Deutschen Aerospace erreichte wieder die Größenordnung des Vorjahrs. Ein deutlicher Anstieg war im Geschäftsbereich Luftfahrt zu verzeichnen, wozu höhere Lieferungen und Leistungen bei Airbus-Baugruppen beitrugen. Im Geschäftsbereich Antriebe bewegten sich die Erlöse annähernd auf dem Niveau von 1990, während in der Raumfahrt abrechnungsbedingt geringere Umsätze erzielt wurden. Der Bereich Verteidigung und zivile Systeme konnte das Geschäftsvolumen steigern.

Die Bestelleingänge lagen insgesamt mit 10,4 (i. V. 10,8) Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahrs. Der Auftragsbestand von 22,8 (i. V. 25,0) Mrd. DM lastet die Produktion rechnerisch für rd. 22 Monate aus.

Erfolgreicher Ausbau der Daimler-Benz InterServices

Im Geschäftsjahr 1991 hat die Daimler-Benz InterServices (debis) alle Geschäftsbereiche weiter ausgebaut und das Leistungsangebot in Breite und Tiefe vergrößert. Zugleich wurden wichtige Weichenstellungen vorgenommen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Dienstleistungsangebote in den nationalen und internationalen Märkten weiter zu verbessern und neue interessante Geschäftsfelder aufzubauen.

Im zweiten Jahr ihrer Geschäftstätigkeit hat debis ihre Gesamtleistung kräftig gesteigert; neben den Umsatzerlösen enthält diese auch die Zinserträge aus Absatzfinanzierungen. Besonders erfreulich entwickelten sich wieder die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die Mercedes-Benz Lease Finanz sowie das debis Systemhaus.

Mit dem Erwerb der 34%igen Beteiligung an der Sogeti S.A., der Muttergesellschaft der Cap Gemini Sogeti, dem größten europäischen Software- und Systemhaus, gelang ein entscheidender und weitreichender Schritt, um das Leistungsangebot im Bereich der Informationstechnologie (IT)-Dienstleistungen international abzurunden. Durch eine enge und umfassende Zusammenarbeit zwischen dem

Systemhaus und der Cap Gemini-Gruppe sollen die führende Rolle auf dem Gebiet der IT-Services in Europa weiter verstärkt und die Marktposition weltweit verbessert werden. Außerdem wurde das Leistungsspektrum des debis Systemhauses infolge der Akquisition der europäischen Diebold-Gesellschaften um die Informationstechnologie-, Organisations- und Managementberatung erweitert.

Im Geschäftsfeld Finanzdienstleistungen wurde die internationale Präsenz durch die Gründung der Mercedes-Benz Finance Co. Ltd. in Japan weiter verbessert. Zur Finanzierung von Produkten außerhalb des Fahrzeuggeschäftes haben wir eigenständige Gesellschaften in Deutschland und den USA gegründet, die nicht unter dem Namen Mercedes-Benz, sondern als debis Finance oder debis Leasing im Markt auftreten. Darüber hinaus wird gemeinsam mit Mercedes-Benz der Aufbau von Contract Hire zur Unterstützung des Vertriebs im Nutzfahrzeugbereich vorbereitet; hierbei erhält der Kunde nicht nur ein Fahrzeug, sondern eine Transportkapazität zu einem vertraglich festgelegten Preis für eine bestimmte Laufzeit. Der Geschäftsbereich Versicherungen hat deutliche Fortschritte dabei erzielt, seine Leistungen am Markt zu etablieren. Auch der Geschäftsbereich Handel konnte seine Position beim Import- und Kompensationshandel wesentlich ausweiten und ist bei der Erschließung wichtiger Märkte ein gutes Stück vorangekommen. Der Bereich Marketing Services hat inzwischen fast alle inländischen Mediaetats der Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns übernommen und sein Leistungsangebot in allen Geschäftsfeldern ausgebaut. Im Juli 1991 hat debis als Mehrheitsgesellschafter zusammen mit dem Handelshaus METRO und dem amerikanischen Telekommunikationsanbieter NYNEX die debitel gegründet, die Dienste für mobile Kommunikation anbieten wird.

379.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Daimler-Benz-Konzern

Zum Jahresende 1991 waren im Daimler-Benz-Konzern 379.252 (i. V. 376.785) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon im Inland 305.295 und im Ausland 73.957. Von der Konzernbelegschaft befanden sich 17.233 (i. V. 17.565) junge Menschen in einem Ausbildungs- oder Praktikantenverhältnis.

Nach Unternehmensbereichen beschäftigte zum Jahresende Mercedes-Benz 237.442, AEG 76.338, DASA 56.465 und debis 6.203 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Daimler-Benz AG und die ihr zugeordneten ausländischen Holdinggesellschaften hatten einschließlich der zentralen Forschung einen Personalstand von 2.804 Arbeitnehmern.

Zugenommen hat die Belegschaft insbesondere in den inländischen Automobilwerken der Mercedes-Benz AG und bei der debis. Dem stand ein Rückgang in der DASA um 4.800 Personen gegenüber, der im wesentlichen auf der Ausgliederung von drei Werken in die nicht in den Konzern einbezogene Deutsche Airbus GmbH beruht. Bei AEG ermäßigte sich die Zahl der Beschäftigten geringfügig infolge der Ausgliederung der AEG Mobile Communication; die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zum Ende des Berichtsjahrs veräußerten Gesellschaften AEG KABEL und AEG Elektrowerke sind - ebenso wie deren Umsätze und Auftragseingänge - noch enthalten. Der leichte Anstieg der Auslandsbelegschaft verteilt sich auf nahezu alle Produktions- und Montagegesellschaften des Automobilbereichs.

Einkaufsvolumen weiter gestiegen

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1991 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 55,4 (i. V. 50,4) Mrd. DM eingekauft. Nahezu drei Viertel dieser Bezüge entfielen auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz, 13,6 % betrafen AEG, 11,1 % die Deutsche Aerospace sowie 1,6 % die debis.

Trotz der im Berichtsjahr rückläufigen Rohstoffpreise führten hohe Tarifabschlüsse zu einem deutlichen Preisanstieg. Besonders betroffen waren die Erzeugnisse der Gießereien und Kunststoffverarbeiter sowie des Investitionsgütersektors. Durch Konzernrahmenvereinbarungen, Single Sourcing und den Abschluß von Mehrjahresverträgen konnte dem Preisauftrieb entgegengewirkt werden. In der Stahlindustrie führten weltweite Nachfrageausfälle auf wichtigen Exportmärkten, Überkapazitäten und ein gestiegener Importdruck zu Preisreduzierungen.

Um die weltweit bestehenden Einkaufsmöglichkeiten für den Konzern besser zu erschließen, haben wir unsere Aktivitäten auf dem Gebiet des Global Sourcing weitergeführt. Erstmalig ist in Großbritannien ein Lieferantentag mit potentiellen Zulieferern abgehalten worden, der dazu diente, neue Geschäfte anzubahnen. Die bereits verwirklichten Kostensenkungen bestätigen, daß wir die Chancen des Weltmarkts stärker nutzen müssen. Zusätzliche Impulse erwarten wir auch durch den Europäischen Binnenmarkt ab 1993.

Durch die Vergabe neuer Teileumfänge und die Übertragung der Gesamtverantwortung für komplexe Systeme und Komponenten haben wir die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie verstärkt. Angesichts der weltweiten Verschärfung des Wettbewerbs wurden gemeinsam mit unseren Lieferanten die Strategien und Programme weiterentwickelt, um die Kostensituation nachhaltig zu verbessern. Dabei konzentrierten wir uns insbesondere auf die Material- und Informationsströme sowie die darauf ausgerichteten Transport- und Lager-systeme. Der Umweltverträglichkeit von Produkten und Fertigungsprozessen sowie der Recyclingfähigkeit der Zulieferteile tragen wir bei unseren Einkaufsentscheidungen in zunehmendem Maße Rechnung.

Unsere Bezüge aus den neuen Bundesländern konnten wir im Berichtsjahr kräftig erhöhen. Von Kooperationen und Joint Ventures unserer Lieferanten in dieser Region wie auch in den Ländern Osteuropas erwarten wir neue Chancen.

Allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen danken wir für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Erneut höhere Investitionen

Für die Zukunftssicherung der Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns wurden auch im Berichtsjahr erhebliche Mittel eingesetzt. Trotz der hohen Auslastung in nahezu allen Fertigungsstätten konnten wir unser Investitionsprogramm reibungslos und termingerecht umsetzen.

Die Zugänge erreichten im Berichtsjahr bei Sachanlagen 6,5 (i. V. 5,7) Mrd. DM und bei Immateriellen Vermögensgegenständen 0,6 Mrd. DM; hier waren vor allem im Rahmen der Übernahme von 40 % an der Eurocopter Holding S.A. Geschäftswerte zu aktivieren. Die kräftig gestiegenen Zugänge bei den Finanzanlagen von 2,3 Mrd. DM betrafen zu zwei Dritteln den Erwerb der 34 %-Beteiligung an Sogeti S.A., der Muttergesellschaft des französischen Systemhauses und Beratungsunternehmens Cap Gemini Sogeti; der Rest entfiel auf den 10%igen Anteil an der Metallgesellschaft sowie Kapitalerhöhungen und Akquisitionen in den Unternehmensbereichen. Die Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände zusammen konnten aus dem Cash flow von 7,8 (i. V. 6,7) Mrd. DM finanziert werden; zur Finanzierung der Beteiligungserwerbe haben wir auch auf die umfangreichen liquiden Mittel zurückgegriffen.

Von den Sachinvestitionen des Gesamtkonzerns betrafen 4,1 (i. V. 3,5) Mrd. DM den Unternehmensbereich Mercedes-Benz. Wie in den Jahren zuvor lag der Schwerpunkt im Geschäftsbereich Personenwagen. Für leistungsfähige, innovative und wirtschaftliche Fertigungseinrichtungen, für neue Produkte und zur Vorbereitung auf zukünftige Aufgaben wurden hier im Berichtsjahr 2,6 Mrd. DM eingesetzt; das waren 28 % mehr als 1990.

Mercedes-Benz: Volle Kapazitätsauslastung bei Pkw und bei Nutzfahrzeugen im Inland.

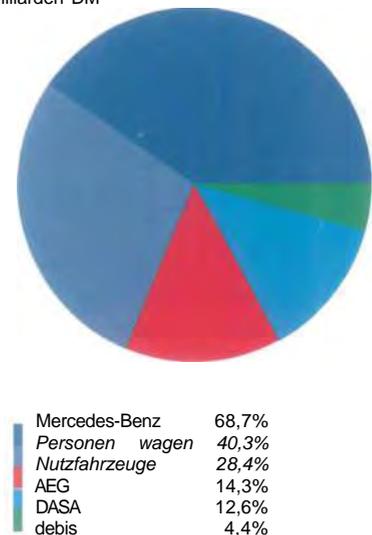
Neuausrichtung der AEG.

Neue Führungsstruktur für die Deutsche Aerospace.

Weiterer Ausbau aller debis-Geschäftsbereiche.

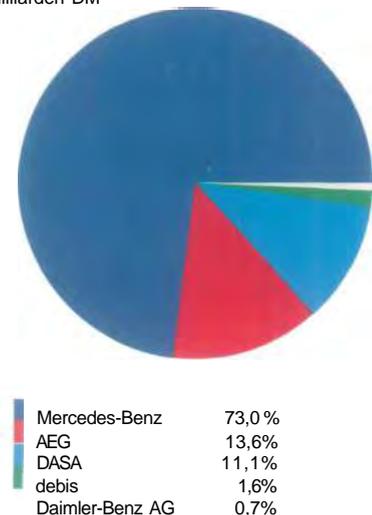
Konzernumsatz nach Bereichen

95,0 Milliarden DM



Einkaufsvolumen

55,4 Milliarden DM



Der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge wendete insgesamt 1,1 Mrd. DM auf; davon entfielen 51 % auf die Werke und zentralen Bereiche in Deutschland und 49 % auf die ausländischen Produktionsgesellschaften. Die Sachanlagenzugänge erreichten bei AEG 0,9, bei DASA 1,0 und bei der debis 0,3 Mrd. DM. Die Investitionen in diesen Unternehmensbereichen dienen vornehmlich dazu, Produkte zu erneuern, die Fertigungskapazitäten zu modernisieren und die Produktivität zu erhöhen.

Das Investment in dem von der debis betriebenen Leasinggeschäft ist von 3,6 auf 4,2 Mrd. DM weiter gestiegen; es wird aus den hieraus verrechneten Abschreibungen und Abgängen sowie durch eine zeitlich abgestufte Zuführung von Fremdmitteln finanziert. Der Gesamtumfang des Fremdkapitals, das für die Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften aufgenommen wurde, beläuft sich auf 8,1 (i. V. 6,6) Mrd. DM.

8,4 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Für Forschung und Entwicklung haben wir 1991 im Konzern insgesamt 8,4 (i. V. 8,2) Mrd. DM aufgewendet. Davon entfielen 58 % auf eigenfinanzierte Vorhaben; auftragsgebundene Forschung und Entwicklung betreibt nahezu ausschließlich der Unternehmensbereich Deutsche Aerospace. Weltweit sind etwa 34.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Versuch tätig.

„Forschung“ ist bei Daimler-Benz eine bereichsübergreifende Aufgabe; die geschäftsführende Holding beschäftigt hierfür rd. 1.500 Personen. Dabei sorgt der Bereich „Technik“ dafür, daß das innerhalb und außerhalb des Konzerns verfügbare Know-how zusammengetragen, bewertet und wirkungsvoll in Entwicklung und Produktion, in neue Produkte und Geschäftsfelder umgesetzt wird. Bei den konzernübergreifenden Querschnittsfunktionen stehen im Mittelpunkt Fragen

der Verkehrstechnik, Werkstoffe, Informationstechnik, Produktionsforschung und Umwelt sowie die Wechselwirkungen von Technik und Gesellschaft.

Mercedes-Benz hat in den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge 1991 insgesamt 3,2 (i. V. 3,1) Mrd. DM für Forschung und Entwicklung eingesetzt.

Der Geschäftsbereich Personenwagen stellte im März 1991 auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf die neue S-Klasse der Öffentlichkeit vor und setzte mit dieser neuen Fahrzeugkonzeption Maßstäbe in der autonomen Oberklasse. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im September 1991 präsentierten wir das 300 CE-24 Cabriolet, ein offener Mercedes-Benz Viersitzer, bei dem wir durch innovative technische Lösungen einen bestmöglichen Insassenschutz verwirklicht haben. Erstmals gezeigt wurde auch der Geländewagen 350 GD Turbo mit 3,5-Liter-6-Zylinder-Dieselmotor. Die im Januar 1992 auf der Internationalen Auto-Show in Detroit vorgestellten neuen Coupes der S-Klasse (500 SEC und 600 SEC) bieten Komfort, Fahreigenschaften, Sicherheit und Fahrleistungen wie die Limousinen der S-Klasse. Darüber hinaus haben wir unser Pkw-Programm mit einer Fülle von neuen und verbesserten Ausstattungen vor allem auf dem Gebiet der Sicherheit noch attraktiver gemacht.

Der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge hat ebenfalls sein Programm um neue Produkte ergänzt und weitere Produktverbesserungen eingeführt. Die neuen LEV-Motoren (Low Emission Vehicle) erfüllen bereits heute die verschärften Abgasgrenzwerte (Euro I). Mit dieser Motoren-Generation wollen wir aber nicht nur die in der Umwelttechnik angestrebten Ziele erreichen, sondern auch die Wirtschaftlichkeit, Lebensdauer und Leistungsentfaltung unserer Nutzfahrzeuge weiter erhöhen. Die neue Schwerlastzugmaschine 3548 S ergänzt das Lkw-Programm von Mercedes-Benz. Bei den Omnibussen stand im Berichtsjahr der Produktionsanlauf und die Markteinführung des neu entwickelten Reisebusses 0 404 im Mittelpunkt.

Auch unsere ausländischen Gesellschaften hatten zahlreiche Produktanläufe. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main stellte die Mercedes-Benz Espana den komplett überarbeiteten Transporter MB 100 D vor. Unsere amerikanische Tochtergesellschaft Freightliner ergänzte ihr bisheriges Programm an Schwer-Lkw der Klasse 8 um mittelschwere Lkw der Gewichtsklassen 6 und 7 (zulässiges Gesamtgewicht 8,8 bis unter 15 t) für den Verteilerverkehr. Mercedes-Benz do Brasil hat mit der neuen Frontlenkerbaureihe die vollständige Erneuerung ihrer Produktpalette abgeschlossen.

Bei AEG betragen die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung im Berichtsjahr 767 (i. V. 782) Mio. DM; das sind 5,5 % des AEG Konzernumsatzes. Die Forschungsarbeiten konzentrierten sich auf die Antriebs- und Automatisierungstechnik, Systemtechnik und Softwaretechnologie, Mikroelektronik, Integrierte Leistungsschaltungen, Mustererkennung, Hochtemperatur-Supraleiter sowie die elektronische Aufbau- und Verbindungstechnik. Auch 1991 war AEG wieder an einer Reihe von nationalen und internationalen Forschungsvorhaben beteiligt, und zwar hauptsächlich in der Mikroelektronik, Automatisierungstechnik und bei den Bahnsystemen.

Die Gesellschaften des DASA-Konzerns haben im Berichtsjahr 4,3 (i. V. 4,2) Mrd. DM oder 35 % ihres Umsatzes für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Wie im Vorjahr entfielen davon 3,5 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter ausgeführt werden; für eigene Vorhaben wurden 0,8 Mrd. DM eingesetzt. Schwerpunkte bildeten im Bereich Luftfahrt das Regionalverkehrsflugzeug Dornier 328 und das europäische Lagdflugzeug EFA. In der Raumfahrt lagen die Hauptaktivitäten in den Programmen Columbus, Hermes und Ariane 5 sowie beim Erderkundungssatelliten ERS-2 und den Sonnenforschungssatelliten Cluster. Im Bereich Verteidigung und zivile Systeme

haben wir überwiegend am Panzerabwehrsystem Pars 3, an Funkaufklärungs- und Überwachungssystemen sowie an Rundfunk- und Fernsehsendeanlagen gearbeitet. Bei den Triebwerken standen der Antrieb für das europäische Jagdflugzeug EFA sowie das Hubschraubertriebwerk MIR 390 im Vordergrund. Die Entwicklung der neuen Dieselmotoren-Generation wurde planmäßig fortgeführt.

Anstieg des Konzern-Jahresüberschusses auf 1,9 Mrd. DM

In der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns wird für 1991 ein Jahresüberschuß von 1,9 Mrd. DM ausgewiesen. Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist zu berücksichtigen, daß der Steueraufwand im Berichtsjahr drastisch zurückgegangen ist, weil erstmals erhebliche Verluste von AEG und Dornier steuermindernd übernommen werden konnten. Andererseits war in der Konzernrechnung von 1991 ein außerordentlicher Aufwand von 0,5 Mrd. DM zu verkräften, der aus der Strukturbereinigung bei AEG herrührt. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lag mit 4,0 Mrd. DM um 4,6 % unter dem entsprechenden Wert des Vorjahrs; Ursache hierfür waren umfangreiche bilanzielle Vorsorgen, die sich im gestiegenen Cash flow niederschlugen.

Der Automobilbereich prägt unverändert die insgesamt erfreuliche Ergebnisentwicklung des Daimler-Benz-Konzerns. Maßgeblich für das Ergebnis war hier die sehr gute Inlandskonjunktur für Personenwagen und Nutzfahrzeuge, die eine volle Auslastung der Kapazitäten ermöglichte. Darüber hinaus wirkten ein günstigeres Model-Mix sowie Kostensenkungsprogramme ergebniserhöhend. Belastet haben dagegen die Absatzrückgänge im Ausland und der niedrige Kurs des US-Dollar, aber auch die Umstellung der Produktion auf neue Modelle.

Der negative Beitrag des AEG Konzerns wurde entscheidend durch die Vorsorgemaßnahmen für den Ausstieg der AEG aus der Büro- und Kommunikationstechnik bestimmt. Ein Teil der außerordentlichen Aufwendungen konnte durch den Gewinn aus der Veräußerung von AEG KABEL aufgefangen werden. In den anderen Geschäftsfeldern, insbesondere in der Automatisierungstechnik und bei Hausgeräten, wurden deutliche Ergebnisverbesserungen erzielt. Die positiven Effekte konnten jedoch die Belastungen nicht ausgleichen.

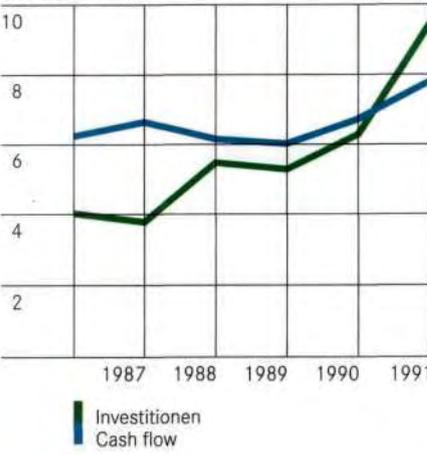
Die DASA weist aufgrund des erfreulichen Ergebnisses der Deutsche Airbus GmbH, die zwar nicht konsolidiert, jedoch als verbundenes Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen wird, in ihrem eigenen Konzernabschluß ein positives Ergebnis aus; im Jahresüberschuß von Daimler-Benz schlägt sich das Ergebnis der Deutschen Airbus allerdings 1991 wegen der Ausübung zusätzlicher Bilanzierungswahlrechte noch nicht mit einem positiven Beitrag nieder. Dagegen beeinträchtigten hohe Aufwendungen der Dornier Luftfahrt GmbH für die Entwicklung der Dornier 328 und Restrukturierungsmaßnahmen bei der Dornier Medizintechnik die Ertragslage.

In dem gegenüber dem Vorjahr nochmals gestiegenen Ergebnisbeitrag der debis kommt insbesondere die günstige Entwicklung im Bereich Finanzdienstleistungen zum Ausdruck.

Im außerbetrieblichen Bereich hat sich das Zinsergebnis um 0,4 auf 0,6 Mrd. DM ermäßigt. Einer geringfügigen Erhöhung der Zins- und Wertpapiererträge stand ein erheblicher Anstieg des Zinsaufwands gegenüber, der auf höhere Verbindlichkeiten für das weiter gewachsene Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückgeht. Die von den Tochtergesellschaften in Hochinflationländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen.

Sachinvestitionen	6,5 Mrd. DM
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	8,4 Mrd. DM
Konzern-Jahresüberschuß	1,9 Mrd. DM
Cash flow	7,8 Mrd. DM
Dividendenvorschlag	13,- DM

Finanzierung der Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände, Sach- und Finanzanlagen
in Milliarden DM



Unverändert solide Bilanzstrukturen

Der Anstieg des Geschäftsvolumens hat zu einer Zunahme der Bilanzsumme um 8,4 auf 75,7 Mrd. DM geführt. Durch die starke Ausweitung des Leasinggeschäfts und die kräftig gestiegenen Sach- und Finanzanlagen ist die Aktivseite der Konzernbilanz anlageintensiver geworden. Das um 2,4 Mrd. DM höhere Umlaufvermögen macht nunmehr 59 (i. V. 63) % des Gesamtvermögens aus. Die Eigenkapitalquote ist mit rd. 30 % unverändert; aufgrund der sehr hohen Investitionen in Sach- und Finanzanlagen geht die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital von 102 auf 89 % zurück. Bei beiden Kennziffern ist das fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft nicht berücksichtigt. Nach Einbeziehung der mittel- und langfristigen Rückstellungen, vor allem der Pensionsrückstellungen, erreicht der Anteil des lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Kapitals an der Konzernbilanzsumme 62 %. Hierdurch werden sowohl das Anlagevermögen als auch die Vorräte voll gedeckt.

Ergebnisverwendung

Die Daimler-Benz AG weist mit 1.194 Mio. DM einen um 6,6 % höheren Jahresüberschuß aus. Sie hat nochmals von der Möglichkeit des § 58 AktG Gebrauch gemacht und die Hälfte des Jahresüberschusses den Gewinnrücklagen der Holding zugeführt. Den weit überwiegenden Beitrag hierzu leistete die Mercedes-Benz AG, die mit 1.100 Mio. DM wiederum ihr gesamtes Jahresergebnis abgeführt hat. Von der Deutsche Aerospace AG stammen 30 Mio. DM. Aufgrund der bestehenden Beherrschungsverträge wurden von der AEG Aktiengesellschaft 451 Mio. DM und von der Daimler-Benz InterServices AG 15 Mio. DM an Verlusten übernommen.

Unserer Hauptversammlung am 24. Juni 1992 schlagen wir vor, die Dividende von 12,- auf 13,- DM je 50-DM-Aktie zu erhöhen. Die Ausschüttungssumme steigt damit von 557 auf 605 Mio. DM.

Ausblick

Anfang 1992 befinden sich die meisten westlichen Industrieländer unverändert in einer nicht einfachen wirtschaftlichen Lage. Eine spürbare Besserung innerhalb der nächsten Monate ist noch nicht abzusehen. Auch in der Bundesrepublik Deutschland sind die Bedingungen für ein weiteres Wachstum von Nachfrage und Produktion nicht mehr so günstig wie 1991.

Die deutsche Pkw-Industrie muß für 1992 aufgrund der schwächer werdenden Konjunktur von einem niedrigeren Absatzniveau in ihrem Heimatmarkt ausgehen. In den anderen westeuropäischen Ländern wie auch in den USA dürfte sich die Nachfrage allmählich wieder beleben. Der japanische Markt wird voraussichtlich mehr Fahrzeuge als im Vorjahr aufnehmen. Trotz dieses insgesamt unsicheren Umfelds rechnet Mercedes-Benz aufgrund seines attraktiven Pkw-Programms damit, die Verkaufszahlen des Jahres 1991 wieder erreichen zu können.

Bei den Nutzfahrzeugen gehen die deutschen Hersteller von einem allgemein rückläufigen Inlandsabsatz aus. Selbst wenn sich die übrigen europäischen Märkte wieder erholen, werden sie für einen Rückgang in Deutschland keinen vollständigen Ausgleich bringen. Der Kampf um Marktanteile und der bereits in Gang gekommene Konzentrationsprozeß in der europäischen Nutzfahrzeugindustrie werden deshalb unvermindert weitergehen. Für das laufende Geschäftsjahr plant Mercedes-Benz trotzdem weltweit ein weiteres Absatzwachstum. Der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung in den Vereinigten Staaten sowie bessere Marktbedingungen in Südafrika und in

der Türkei bieten dafür günstige Voraussetzungen. Unsicherheiten bestehen in Brasilien und Argentinien. Dagegen wird unsere mexikanische Gesellschaft auf Expansionskurs bleiben.

Wenn wir die sich in den osteuropäischen Märkten bietenden Chancen voll nutzen wollen, müssen wir auch dort eine Produktionsbasis aufbauen. In diesem Zusammenhang führen wir Gespräche mit tschechischen Nutzfahrzeugherstellern.

Bei AEG werden die Veräußerung des Kabelgeschäfts und der Elektrowerkzeugsparte sowie der Rückzug aus der Büro- und Kommunikationstechnik dazu führen, daß Umsatz und Auftragsengang unter dem Niveau des Jahres 1991 bleiben. Eine Ausweitung des Geschäftsvolumens wird vor allem bei den Bahnsystemen, der Energieverteilung und TELEFUNKEN electronic erwartet. Im Inland rechnen wir nur mit einem leichten Umsatzanstieg, während das Auslandsgeschäft von der erwarteten konjunkturellen Erholung wichtiger westlicher Absatzländer Impulse erhalten dürfte. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer Produkte will AEG weiter erhöhen; dies schließt eine geeignete Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen ein, die von geschäftlichen Allianzen bis hin zur Übernahme weiterer Firmen reichen kann.

Innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns führen AEG und die Deutsche Aerospace ihre Aktivitäten in der Mikroelektronik in einem Gemeinschaftsunternehmen zusammen. Nicht zuletzt für das Geschäft mit den osteuropäischen Staaten bieten die Standorte der AEG in den neuen Bundesländern eine gute Ausgangsbasis.

Die Deutsche Aerospace geht für das laufende Geschäftsjahr von einem Umsatzanstieg aus, der sich vor allem auf höhere Erlöse in den Geschäftsbereichen Antriebe sowie Verteidigung und zivile Systeme stützt. Durch die verstärkte Zusammenarbeit mit Pratt & Whitney steigt nicht zuletzt das Geschäftsvolumen bei Antrieben für die Zivilluftfahrt. In der Verteidigungstechnik trägt der Anlauf der Serienfertigung im Programm Stinger zum Wachstum bei, während im Bereich Luftfahrt der Vorjahreswert wegen der Ausgliederungen mehrerer Werke und aufgrund niedrigerer Abrechnungen in den Programmen EFA und Tornado nicht erreicht werden kann. Erheblichen Einfluß auf die weitere Geschäftsentwicklung wird die für Mitte des Jahres angekündigte Entscheidung der Bundesregierung über die Beschaffung des europäischen Jagdflugzeugs EFA haben.

Bei einem gegenüber dem Vorjahr unveränderten Umsatz wird in der Raumfahrt die Abrechnung der rückführbaren Raumplattform Eureka einen Schwerpunkt bilden; im Ariane-Programm ist mit steigenden Erlösen zu rechnen. Die künftige Entwicklung in der Raumfahrt ist nach wie vor unsicher, da die langfristige Fortsetzung der Raumfahrtprogramme Hermes und Columbus noch nicht endgültig entschieden ist. Ein wichtiges Ziel für das Jahr 1992 ist die Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur der DASA; als nächsten Schritt beabsichtigen wir, die Gesellschaften MBB und TST in die Deutsche Aerospace AG zu integrieren.

Die Daimler-Benz InterServices wird in den kommenden Jahren vor allem das Geschäft mit konzernexternen Kunden ausweiten. Ein wichtiger Aufgabenschwerpunkt des debis Systemhauses ist es, die Partnerschaft mit Cap Gemini Sogeti auszubauen. Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen will den Absatz von Mercedes-Benz Fahrzeugen auch weiterhin nachhaltig unterstützen und zugleich entsprechende Leistungen für Produkte von AEG, Deutsche Aerospace, aber auch des debis Systemhauses bereitstellen.

Im Versicherungsbereich sollen das industrielle Fremdgeschäft und auch das Privatkundengeschäft weiter ausgebaut werden. Die Geschäftsbereiche Handel und Marketing Services werden ihr Angebot durch zusätzliche Dienstleistungen abrunden.

Unsere Planungen sehen vor, daß die Umstrukturierung von Daimler-Benz zu einem international tätigen Technologiekonzern in den nächsten Jahren deutliche Fortschritte machen wird. Dabei kommt es darauf an, das vorhandene technologische Potential ebenso wie das Wissen und Können unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gezielt für die Entwicklung zukunftssträchtiger Produkte und Dienstleistungen einzusetzen. Am Beispiel der vorgesehenen Zusammenführung der Mikroelektronik-Aktivitäten von AEG und Deutsche Aerospace werden aussichtsreiche Integrationsmöglichkeiten bereits sichtbar. Weitere Anwendungsgebiete sind Verkehrs- und Verkehrsleitsysteme; dazu haben wir eine neue Gesellschaft, die Intertraffic GmbH, gegründet, in die das Know-how aus allen Bereichen des Konzerns einfließen wird.

Um im internationalen Wettbewerb weiter mit Erfolg bestehen zu können, werden wir die in Gang gesetzten Kostensenkungsprogramme konsequent fortführen. Wegen des hohen Lohnniveaus in der Bundesrepublik Deutschland gewinnen dabei Überlegungen zum Abbau von Fertigungsumfängen zunehmend an Gewicht. Schlankere Personalstrukturen und eine Abflachung der Hierarchie sollen diesen Prozeß unterstützen; sie leisten gleichzeitig einen wichtigen Beitrag, um die Motivation und Identifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihren Aufgaben zu erhöhen.

Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir aus heutiger Sicht einen weiteren Anstieg von Umsatz und Ergebnis.

Für das Geschäftsjahr 1992 erwarten wir aus heutiger Sicht einen weiteren Anstieg von Umsatz und Ergebnis.

Unsere Kostensenkungsprogramme werden konsequent fortgeführt.

Aus den Bereichen des Konzerns



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

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



Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Werte in Mio. DM	1991	1990
Umsatz	67.104	59.815
Jahresergebnis	1.548	1.545
Sachinvestitionen	4.132	3.453
F+E-Aufwand	3.207	3.083
Beschäftigte (31.12.)	237.442	230.974

Mercedes-Benz konnte im Berichtsjahr an den Aufwärtstrend der vorangegangenen Jahre anknüpfen. Der Konzernumsatz stieg um 12 % auf 67,1 Mrd. DM; das Jahresergebnis lag mit 1.548 Mio. DM erneut auf dem hohen Niveau des Vorjahrs. Im Pkw-Bereich nahmen die Erlöse um 11 % auf 39,5 Mrd. DM zu, im Nutzfahrzeug-Bereich wurden mit 27,6 Mrd. DM 14 % mehr umgesetzt als im Jahr zuvor. Damit steuerten die Personenwagen wieder 59 % und die Nutzfahrzeuge 41 % zum Geschäftsvolumen bei.

In der Europäischen Gemeinschaft erhöhte sich der Umsatz von Mercedes-Benz um 18 % auf 43,6 Mrd. DM; das waren 65 (i. V. 62) % der Gesamterlöse. Der überwiegende Teil davon entfiel auf die Bundesrepublik Deutschland, in der wir mit 30,8 Mrd. DM eine Zunahme von 27 % erwirtschaften konnten. Trotz der Nachfrageschwäche in einigen wichtigen Märkten wurden außerhalb der EG 23,5 Mrd. DM umgesetzt (+ 3,0 %). Die Mercedes-Benz AG allein weist ein Geschäftsvolumen von 54,9 (i. V. 48,6) Mrd. DM aus.

Die Gesamtbelegschaft des Unternehmensbereichs hat sich zum Jahresende 1991 weltweit auf 237.442 (i. V. 230.974) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht; davon waren 11.104 (i. V. 11.288) Auszubildende und Praktikanten. In Deutschland stieg die Zahl der Beschäftigten um 3,4 % auf 185.154 Personen; in unseren ausländischen Gesellschaften nahm die Belegschaft auf 52.288 (i. V. 51.854) Personen zu.

Das umfangreiche Investitionsprogramm wurde fortgeführt. In Sachanlagen hat Mercedes-Benz weltweit 4,1 (i. V. 3,5) Mrd. DM investiert; davon entfielen 3,3 (i. V. 2,8) Mrd. DM auf Deutschland. Wie in den Jahren zuvor lag der Schwerpunkt im Geschäftsbereich Personenwagen; für leistungsfähige, innovative und wirtschaftliche Fertigungseinrichtungen, für neue Produkte und zur Vorbereitung auf zukünftige Aufgaben sind im Berichtsjahr 2,6 Mrd. DM eingesetzt worden (+ 28 %). Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge wurden insgesamt 1,1 Mrd. DM aufgewendet; mit einem Anteil von 51 % im Inland konzentrierten wir uns auf die Einführung neuer Technologien und die Abrundung der Produktpalette, während bei den ausländischen Produktionsgesellschaften unverändert die Erneuerung der Fahrzeugprogramme sowie Erweiterungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Mittelpunkt standen. Mehr als 300 Mio. DM hat Mercedes-Benz ausgegeben, um die weltweite Vertriebsorganisation zu stärken und auf den härteren Wettbewerb vorzubereiten; allein in den Aufbau von Auslieferungs- und Teilelagern in Deutschland und in Japan wurden rd. 125 Mio. DM investiert. Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich 1991 insgesamt auf 3,2 (i. V. 3,1) Mrd. DM.

Aufgrund unseres attraktiven Modellprogramms rechnen wir für das laufende Jahr im Pkw-Bereich damit, die Verkaufszahlen des Jahres 1991 wieder erreichen zu können. Bei den Nutzfahrzeugen erwarten wir trotz der Nachfrageberuhigung in Deutschland weltweit ein weiteres Absatzwachstum.



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.



Geschäftsbereich Personenwagen

Werte in Mio. DM	1991	1990
Umsatz	39.513	35.527
Sachinvestitionen	2.589	2.024
F+E-Aufwand	2.111	2.100
Produktion (Einheiten)	577.990	574.227
Beschäftigte (31.12.)	103.632	100.479

Wichtige Märkte im Rückwärtsgang

Im Berichtsjahr hat sich die bereits 1990 einsetzende Abschwächung der internationalen Pkw-Konjunktur verstärkt. Das hohe Absatzvolumen des Vorjahrs konnte deshalb nicht wieder erreicht werden; die Weltproduktion verminderte sich um 4,6 % auf 34,7 Mio. Fahrzeuge. Ausschlaggebend für die Talfahrt war vor allem die schlechte Verfassung der US-amerikanischen Volkswirtschaft. Hiervon war die Automobilindustrie ganz besonders betroffen. In Japan schrumpfte der Absatz nach den deutlichen Zuwächsen in den vergangenen drei Jahren um 4,6 % auf 4,9 Mio. Pkw. In Westeuropa lagen die Neuzulassungen mit 13,5 Mio. Pkw nur geringfügig unter dem Niveau des Vorjahrs. Maßgeblich dafür war die ausgeprägte Sonderkonjunktur in Deutschland; in den anderen westeuropäischen Ländern wurden zusammen rd. 8 % weniger Personenwagen abgesetzt. Die Produktion in Westeuropa ist auf 13,2 Mio. Pkw (- 4,3 %) zurückgegangen. Der Anteil an der Weltproduktion liegt nach wie vor bei über 37 %.

Deutsche Einheit als Motor der Automobilkonjunktur

Der aus der Wiedervereinigung Deutschlands entstandene Nachfragesog nach Pkw und die insgesamt günstige wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr reichten aus, der deutschen Automobilindustrie über die schwache Auslandsnachfrage hinwegzuhelfen. In den alten Bundesländern lagen die Neuzulassungen mit 3,4 Mio. Fahrzeugen um 13 % über dem Rekordwert des Vorjahrs; in den neuen Bundesländern wurden 730.000 Pkw erstmals registriert. Auf dem deutschen Markt konnten ausländische Pkw-Hersteller ihren Anteil von 32 % halten; in den östlichen Bundesländern erreichten sie dagegen rd. 52 %. Japanische Fabrikate legten allerdings nur unterdurchschnittlich zu, so daß ihr Marktanteil in den alten Bundesländern von 15,8 auf 14,5 % zurückging.

Auch 1991 standen umweltgerechte Fahrzeuge ganz oben in der Käufergunst. In Westdeutschland fielen 96,4 % aller neu zugelassenen Pkw in die Kategorie der schadstoffreduzierten Fahrzeuge; von den Benzin-Pkw waren 96 % mit einem geregelten Drei-Wege-Katalysator ausgestattet. Personenwagen mit Dieselantrieb steigerten ihren Anteil am Gesamtmarkt auf 13 (i.V. 11)%.

Das Exportgeschäft der deutschen Pkw-Hersteller war durch eine insgesamt schwierige wirtschaftliche Lage in den Volumenmärkten bestimmt. Im westeuropäischen Ausland, den USA, aber auch in Japan blieb der Absatz zum Teil deutlich hinter dem des Vorjahrs zurück. Die Ausfuhr verringerte sich um 19 % auf 2,2 Mio. Pkw, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß verschiedene Hersteller bevorzugt den nachfragestarken Inlandmarkt bedienten und die stark rückläufigen Exportlieferungen aus den neuen Bundesländern die Gesamtzahl prägten. In den alten Bundesländern konnte trotz des Exportrückgangs und des Anlaufs neuer Modelle erneut das Rekordvolumen des Vorjahrs von 4,7 Mio. Personenwagen gefertigt werden. In den neuen Bundesländern liefen 1991

dagegen nur noch 17.200 Fahrzeuge vom Band gegenüber 152.500 im Vorjahr; gleichzeitig nahm die Ausbringung montierter Personenwagen westdeutscher Marken von 4.100 auf 59.300 Einheiten zu.

Mercedes-Benz: Hohe Zulassungszahlen im deutschen Markt

Begünstigt durch die lebhaftere Nachfrage im deutschen Automobilmarkt sind im abgelaufenen Geschäftsjahr 270.400 Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen worden (+ 10 %). Allein bei den Dieselmotoren waren es 89.200 Einheiten (+ 25 %). Besonders erfreulich war die Nachfrage bei unserer Kompaktklasse, von der im Berichtsjahr 96.100 Fahrzeuge (+ 12 %) in den Verkehr gebracht wurden. Auch die Neuzulassungen von Fahrzeugen unserer Mittleren Klasse erhöhten sich, und zwar von 138.800 auf 145.500 Limousinen, Coupes und T-Modelle. Von der S-Klasse wurden im Berichtsjahr 20.100 (i. V. 14.100) Fahrzeuge erstmals registriert; dies beruhte hauptsächlich auf dem Erfolg unserer neuen Modellreihe. Die Nachfrage nach den SL-Roadstern blieb unverändert hoch; 1991 sind 7.500 (i. V. 4.700) Sportwagen an unsere Inlands-kundschaft ausgeliefert worden. In den östlichen Bundesländern wurden im Berichtszeitraum 7.700 neue Mercedes-Benz Pkw zugelassen.

Absatzberuhigung im Ausland

Im Ausland blieben wir mit 283.000 verkauften Einheiten um 8,6 % unter unserem bisher besten Absatzergebnis im Vorjahr. In der Europäischen Gemeinschaft außerhalb Deutschlands wurden 127.500 Fahrzeuge abgesetzt (- 3,3 %). In Italien konnten wir unsere Marktposition mit 43.400 verkauften Mercedes-Benz Pkw (+11%) weiter ausbauen. Dagegen lag das Absatzvolumen in Frankreich mit 26.400 Personenwagen um 8,0 % unter den Zahlen von 1990. Infolge des stark rückläufigen Pkw-Gesamtmarkts in Großbritannien (- 21 %) sind auch die Mercedes-Benz Verkäufe um rd. 5.900 auf 21.400 Fahrzeuge gesunken.



In Österreich haben wir mit 10.100 ausgelieferten Pkw (+ 5,6 %) das gute Vorjahresresultat nochmals übertroffen; in der Schweiz konnten wir mit 9.600 verkauften Pkw (+ 4,3 %) einen neuen Höchststand erreichen.

Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds blieben die Vereinigten Staaten von Amerika unser größter Auslandsmarkt, wengleich sich unsere Pkw-Verkäufe im Berichtsjahr auf 58.900 (- 25 %) ermäßigten. In Japan hat sich die gebremste Automobilkonjunktur auch auf die Nachfrage nach unseren Personenwagen ausgewirkt. Obwohl die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw insgesamt um 12 % auf 34.100 Fahrzeuge nachgaben, haben wir unsere im Vorjahr erreichte Position als Importmarke Nr. 1 halten können. Die Rückgänge betrafen ausschließlich den sogenannten Graumarkt, wogegen die Verkäufe über die autorisierte Mercedes-Benz Händlerorganisation weiter gesteigert werden konnten.

Alles in allem hat sich Mercedes-Benz im Geschäftsjahr 1991 als weltweit größter Hersteller besonders hochwertiger Personenwagen behauptet und 578.000 (i. V. 574.200) Fahrzeuge hergestellt. Durch die im Berichtsjahr deutlich gestiegene Nachfrage erhöhte sich der Dieselanteil an der Produktion wieder kräftig von 23,6 auf 26,8 %. Die für uns im Lohnauftrag bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Österreich gefertigten Geländewagen erreichten im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Produktionsvolumen von 7.200 Fahrzeugen (- 6,7 %).

Erweiterung der Modellpalette

Im März stellten wir auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf die neue S-Klasse der Öffentlichkeit vor. Mit dieser Fahrzeuggeneration setzen wir neue Maßstäbe in der automobilen Oberklasse. Bewährte Technologien und vielfältige Innovationen bieten unseren Kunden höchstmögliche Perfektion. Eine der vielen grundlegenden Neuheiten ist die Vernetzung der elektronischen Steuergeräte durch einen schnellen Datenbus. Die Ausstattung der Fahrzeuge genügt höchsten Ansprüchen.

Weitere Neuheiten zeigten wir auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im September 1991. Das 300 CE-24 Cabriolet ist der erste offene Mercedes-Benz Viersitzer, der nach über 20 Jahren wieder ins Programm aufgenommen wurde. Bei den Geländewagen nimmt der neue 350 GD TURBO nun die Spitzenstellung ein. Der im Oktober auf der International Motor Show in Tokio vorgestellte 400 E rundet das Angebot im oberen Bereich unserer Mittleren Klasse ab.

Im Januar 1992 haben wir auf der Internationalen Auto Show in Detroit die neuen Coupes der S-Klasse präsentiert, den 500 SEC und den 600 SEC.

Innovationen in der Sicherheitsentwicklung

Den hohen Standard an aktiver und passiver Sicherheit unserer Fahrzeuge haben wir durch weitere Details erhöht. Mit Innovationen im Insassenschutz, wie den automatischen Sicherheitseinrichtungen unseres neuen viersitzigen Cabriolets, setzen wir weitere Meilensteine.

Mehr als 3 Mio. ABS-Systeme, 8 Mio. Gurtstraffer und über 900.000 Airbag-Systeme in unseren Personenwagen unterstreichen die Vorreiterrolle von Mercedes-Benz in aktiver und passiver Sicherheit im Straßenverkehr.

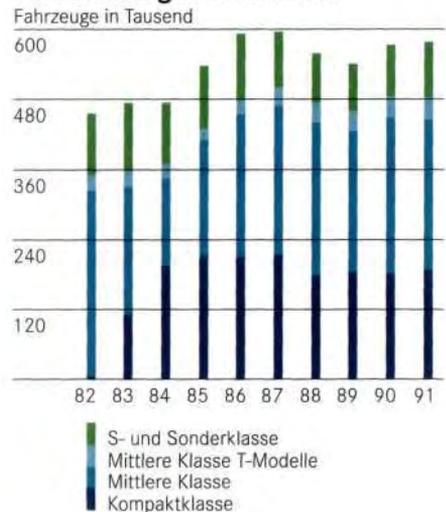
Hohe Investitionen für die Zukunftssicherung

Für neue Produkte und Fertigungseinrichtungen sowie für die Vorbereitung auf künftige Aufgaben wurden 1991 im Geschäftsbereich Pkw 2,6 Mrd. DM investiert; das sind rd. 28 % mehr als im Jahr zuvor.

Durch den Einsatz modernster Fertigungstechnologien sichern wir nicht nur die Qualität unserer Produkte, sondern sorgen auch für humane Arbeitsplätze und einen wirklichen Umweltschutz. Schwerpunkte unserer Investitionen waren neben der anlaufenden Serienproduktion der neuen S-Klasse sowie den neuen Motoren in Vier-Ventil-Technik die Vorleistungen für die viersitzigen Cabrios der Mittleren Klasse und

Mercedes-Benz hat seinen Personenwagen-Umsatz um 11 % auf 39,5 Mrd. DM steigern können, in Deutschland um 25 % auf 18,6 Mrd. DM und im Ausland um 1,4 % auf 20,9 Mrd. DM.

Mercedes-Benz Personenwagen-Produktion





die Coupes der S-Klasse. Im Frühjahr 1992 wurde mit dem Serienanlauf des viersitzigen Cabrios der Mittleren Klasse begonnen. Die Vorbereitungen für die Produktion des Coupes der S-Klasse liefen 1991 im Werk Sindelfingen auf vollen Touren; der Serienanlauf beginnt im Sommer 1992. Die Arbeiten für das Pkw-Montagewerk in Rastatt, das im Zentrum unserer Zukunftsinvestitionen steht, gingen zügig voran; die erste Ausbaustufe ist im Berichtsjahr weitgehend abgeschlossen worden, die nächsten Ausbaustufen werden plangemäß vorbereitet.

Weitere Fortschritte zu kürzeren Entwicklungszeiten

Mercedes-Benz hat sich zum Ziel gesetzt, die Entwicklungszeiten zu verkürzen, ohne den hohen Reifegrad neuer Modelle beim Serienanlauf zu gefährden. Um den damit verbundenen Herausforderungen begegnen zu können, mußte vor allem der Entwicklungsablauf durch neue Organisationsformen und durch erweiterte und modernisierte Einrichtungen gestrafft werden.

Im vergangenen Jahr wurden neue Motorenprüfstände in Betrieb genommen und das Abgasmeßzentrum erweitert. Um zeitraubende Fahrerproben mit Versuchsmotoren einzuschränken, haben wir zwei hochdynamische Prüfstände installiert; damit können alle Anforderungen, die im Fahrbetrieb an einen Motor gestellt werden, exakt simuliert werden.

Zur Prüfung unter speziellen klimatischen Verhältnissen dient ein neuer Warmkanal, der uns in Verbindung mit einem Rollenprüfstand in die Lage versetzt, Aggregate für Motor Kühlung und Fahrzeugklimatisierung schnell und direkt im Fahrzeug zu erproben und zu optimieren.

Ein weiteres Beispiel für neue Entwicklungsmethoden ist die Stereolithographie. Mit diesem Verfahren entsteht innerhalb weniger Stunden mit Hilfe eines CAD-Datensatzes ein dreidimensionales Modell aus Kunststoff, ohne daß zuvor ein Formwerkzeug hergestellt werden muß.

Intensive Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Durch die veränderten weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind für die Automobil-Zulieferindustrie wie auch für Mercedes-Benz selbst erneut anspruchsvollere Aufgaben entstanden. Technologieentwicklung und Umweltschutz, Qualitätsniveau und Kosteneffizienz stehen dabei in vorderster Reihe.

Im Einkauf haben wir verstärkt mit Systemlieferanten zusammengearbeitet, die eine umfassende Verantwortung für zugelieferte Fahrzeug-Teil-Systeme übernehmen, und zwar sowohl hinsichtlich der Technik als auch der Kosten. Darüber hinaus wollen wir die Zusammenarbeit zwischen unseren Lieferanten und dem Entwicklungsbereich von Mercedes-Benz verstärken und ausbauen. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Einkaufsaktivitäten war der Ausbau unserer Beziehungen zu wettbewerbsfähigen ausländischen Zulieferern.

Motorsport: Doppelerfolg in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft

Mercedes-Benz hatte die Sportwagen-Weltmeisterschaft 1991 als „Lernjahr“ angekündigt, weil mit einem vollkommen neuentwickelten Fahrzeug, einschließlich Motor und Getriebe, in der erstmals für Prototypen mit 3,5-Liter-Saugmotoren beschriebenen Klasse gestartet wurde. Nach harten Rückschlägen zur Saisonmitte überzeugten unsere Piloten beim Saisonfinale genau wie in den Jahren 1988, 1989 und 1990: Ein Sieg der Mercedes-Benz Junioren Michael Schumacher und Karl Wendlinger im japanischen Autopolis war Schlußpunkt des insgesamt dreijährigen Engagements der Silberpfeile in der Sportwagen-WM.

Für die Tourenwagen wurde die Deutsche Meisterschaft 1991 zum besten Jahr seit Beginn der werksunterstützten Aktivitäten im Jahre 1985. Von vier Meisterschaftswertungen gingen zwei an Mercedes-Benz: die Marken- und die Teammeisterschaft. Bei der DTM-Fahrerwertung sowie beim Fahrerpokal der Vereinigung der Internationalen Tourenwagenrennen (ITR) konnte Klaus Ludwig den zweiten Rang belegen. Mercedes-Benz war

damit die erfolgreichste Marke der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft 1991, ein überragender Beweis für die sportlichen Fähigkeiten des 190er.

Aufgrund von strategischen Überlegungen haben wir uns zu einer Änderung unseres Engagements im Motorsport entschlossen. Die Gruppe C ist aus unserer Sicht nicht zukunfts-trächtig. An den Rennen der Formel 1 werden wir uns nicht beteiligen, weil es nach unserer festen Überzeugung für einen Automobilhersteller wie Mercedes-Benz nicht entscheidend ist, in dieser Rennsport-Kategorie mitzuwirken, in der ausschließlich die Fahrerweltmeisterschaft und nicht ein Markenwettkampf im Vordergrund steht. An der attraktiven Deutschen Tourenwagenmeisterschaft werden wir uns dagegen weiterhin beteiligen und für eine Europäisierung dieser Rennserie eintreten.

Ausblick

In der Bundesrepublik Deutschland werden sich vermutlich 1992 die Pkw-Neuzulassungen in den alten Bundesländern wegen der nachlassenden Konjunktur auf einem gegenüber dem Spitzenjahr 1991 niedrigeren Niveau einpendeln. Auch im östlichen Teil Deutschlands dürfte das durch einen enormen Nachholbedarf gekennzeichnete Marktvolumen kaum wieder erreichbar sein.

Aufgrund einer gelockerten Geld- und Kreditpolitik gehen wir in den westeuropäischen Nachbarländern und - zumindest in der zweiten Hälfte 1992 - auch in den USA von einem moderaten Aufschwung der Kraftfahrzeugkonjunktur aus. In Japan kann aus heutiger Sicht wieder mit einem etwas höheren Absatzvolumen gerechnet werden.

Mercedes-Benz sieht trotz der erschwerten Marktsituation gute Möglichkeiten, das im Berichtsjahr erreichte Absatzniveau auch 1992 wieder zu erreichen. Einen weiteren Wachstumsschub versprechen wir uns vor allem im Bereich der neuen S-Klasse.



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.



Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Werte in Mio. DM	1991	1990
Umsatz	27.591	24.288
Sachinvestitionen	1.124	851
F+E-Aufwand	1.096	983
Produktion (Einheiten)	295.794	258.947
Beschäftigte (31.12.)	96.762	93.920

Abschwächung der Konjunktur auf wichtigen Nutzfahrzeugmärkten

Das internationale Nutzfahrzeuggeschäft wurde 1991 durch die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in zahlreichen Industrieländern geprägt. Von den großen Volumenmärkten Westeuropas nahm lediglich die Bundesrepublik Deutschland mehr Nutzfahrzeuge auf als im Jahr zuvor. Weltweit ging die Nutzfahrzeugproduktion um 5,0 % auf 11,9 Mio. Einheiten zurück.

In den USA verringerten sich die Verkäufe als Folge der wirtschaftlichen Stagnationsphase um 10 % auf 4,3 Mio. Fahrzeuge. Allein die Schwer-Lkw der Klasse 8 verzeichneten einen Markteinbruch um 19 % auf 98.800 Einheiten. Insgesamt mußten die amerikanischen Hersteller ihre Produktion um 9,4 % auf 3,4 Mio. Einheiten drosseln. In Mexiko und Argentinien wirkte sich die konsequente Stabilitäts- und Liberalisierungspolitik günstig auf das Nutzfahrzeuggeschäft aus. Trotz der von großen Unsicherheiten geprägten Wirtschaftslage in Brasilien hat sich der Nutzfahrzeugmarkt erholen können. Die Neuzulassungen von Nutzfahrzeugen in Japan haben sich nach einer zweijährigen Abwärtsentwicklung mit 2,7 Mio. Einheiten auf dem Vorjahresniveau stabilisiert. Der Export heimischer Produzenten ging nach einer anhaltenden Talfahrt weiter um 3,4 % auf 1,3 Mio. Einheiten zurück. Dementsprechend lag die Produktion mit 3,5 Mio. Nutzfahrzeugen um 1,3 % unter der des Jahres 1990; dennoch stieg ihr Anteil an der Weltproduktion auf 29 (i. V. 28) %.

Nach dem langen Aufschwung in der zweiten Hälfte der 80er Jahre führte die schwierige konjunkturelle Lage in den meisten Ländern Westeuropas zu einem Rückgang der Nachfrage. In der Europäischen Gemeinschaft nahmen die Neuzulassungen um 4,7 % auf 1,6 Mio. Nutzfahrzeuge ab; die Produktion sank auf 1,6 Mio. Nutzfahrzeuge (- 11 %), bei Lkw über 6 t lag sie mit 245.000 Fahrzeugen auf Vorjahreshöhe.

Sonderkonjunktur auf dem deutschen Markt

Im Unterschied zu allen anderen Ländern verzeichnete Deutschland infolge des aus der Wiedervereinigung entstandenen Sogs eine ausgeprägte Sonderkonjunktur, die allen europäischen Herstellern zugute kam. Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen stieg im siebten Jahr in Folge weiter an. Dies war insbesondere auf den enormen Nachholbedarf an technisch anspruchsvolleren Fahrzeugen in den neuen Bundesländern zurückzuführen. In den alten Bundesländern setzte sich aufgrund des guten konjunkturellen Umfelds das lebhafte Nutzfahrzeuggeschäft des Vorjahrs verstärkt fort. Mit 332.300 Nutzfahrzeugen übertrafen die gesamten Neuzulassungen in Deutschland das bereits hohe Vorjahresniveau um 48 %. Die Exporte der deutschen Nutzfahrzeughersteller ermäßigten sich von 191.900 auf 162.400 Einheiten. Trotz der gebremsten Nachfrage im Ausland produzierte die heimische Nutzfahrzeugindustrie über einen längeren Zeitraum an der Kapazitätsgrenze. Mit einem Zuwachs von 2,3 % auf 357.800 Nutzfahrzeuge erreichte sie das bisher höchste Fertigungsvolumen; in den alten Bundesländern allein stieg die Produktion um 13 % auf 355.500 Einheiten.

Mercedes-Benz: Weiterer Ausbau der Marktposition in den westeuropäischen Ländern

Unsere Position als weltweit größter Lkw-Hersteller über 6 t konnten wir auch auf wichtigen europäischen Märkten weiter ausbauen.

In den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland nahmen die Neuzulassungen um insgesamt 15 % auf 97.300 Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge zu: Bei Transportern von über 2 t bis 6 t, die vorwiegend im Regionalverkehr eingesetzt werden, sind sie um 17 % auf 47.700 Einheiten gestiegen; bei Lastwagen über 6 t kletterten sie um 15 % auf 45.500 Fahrzeuge. In den neuen Bundesländern konnte Mercedes-Benz 24.600 Nutzfahrzeuge erstmals in den Verkehr bringen.

Wie bereits im Jahr zuvor hat der starke Nachfrageeinbruch in wichtigen westeuropäischen Märkten auch das Nutzfahrzeuggeschäft von Mercedes-Benz beeinträchtigt. Unsere Exporte aus deutscher Produktion gingen deshalb um 8,0 % auf 80.100 Einheiten zurück; besonders stark betroffen waren Transporter und mittelschwere Lastwagen. Von den Schwer-Lkw ab 16 t lieferten wir mit 23.100 Einheiten 3,9 % weniger ins Ausland als im Vorjahr. In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft ohne Deutschland waren unsere Verkäufe mit 64.900 Nutzfahrzeugen um 11 % niedriger als 1990. In Frankreich, unserem größten westeuropäischen Auslandsmarkt, schrumpfte der Verkauf von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen um 14 % auf 17.500 Einheiten. Aufgrund der schlechten Wirtschaftslage war unser Nutzfahrzeuggeschäft in Großbritannien noch stärker rückläufig; dort verkauften wir nur noch 10.300 Einheiten (- 35 %). Auch in Italien mußte Mercedes-Benz mit lediglich 8.400 Nutzfahrzeugen (- 7,0 %) Absatzeinbußen hinnehmen. Insgesamt konnte jedoch durch die sehr gute Entwicklung im Inland die Nachfrageschwäche im westeuropäischen Ausland kompensiert werden. In die Staaten Osteuropas haben wir im Berichtsjahr 2.800 Nutzfahrzeuge (+ 74 %) verkauft; Schwerpunktmärkte waren Jugoslawien und Polen. Europaweit, einschließlich Deutschland, steigerten wir unseren Verkauf um 9,0 % auf 204.000 Nutzfahrzeuge.



Anstieg unserer weltweiten Omnibusproduktion

Bei volla ausgelasteten Kapazitäten konnte Mercedes-Benz die Nachfrage nach Omnibussen nicht voll bedienen. Trotz eines Anstiegs der Neuzulassungen um 2,1 % auf über 1.500 Einheiten ging unser Marktanteil auf 36,3 (i. V. 37,1) % zurück. In unserem Werk Mannheim liefen im Jahre 1991 die Maßnahmen für die Produktionsumstellung vom 0 303 auf die neue Reisebus-Baureihe 0 404 an. Ins Ausland exportierten wir aus den deutschen Werken 3.100 Mercedes-Benz Busse und Busfahrgestelle (- 15 %). Weltweit stieg die Fertigung um 30 % auf rd. 28.600 Busse und Busfahrgestelle.

Lebhaftes Inlandsgeschäft beim Unimog

Die Verkäufe von Unimogfahrzeugen lagen im Berichtsjahr mit 4.100 Einheiten in der Größenordnung des Vorjahrs. Während die schwache Nutzfahrzeugkonjunktur auf wichtigen internationalen Märkten zu einem deutlichen Rückgang der Exporte führte, konnte der Absatz im Inland um 18 % auf 2.400 Einheiten angehoben werden. Der MB-trac, der planmäßig zum Jahresende 1991 auslief, erreichte ein Verkaufsvolumen von rd. 2.000 Einheiten.

Verschiebung der Nachfrage zu leistungsstärkeren Industriemotoren

Der rückläufige Konjunkturverlauf in den meisten europäischen Ländern wirkte sich auch bei den Abnehmern von Industriemotoren aus, die einen hohen Exportanteil in den Anwendungssegmenten Erntemaschinen und schwere Fahrzeugkräne haben. Trotzdem konnte der Absatz mit über 15.100 Industriemotoren annähernd auf dem Vorjahresniveau gehalten werden. Die Nachfrage verlagerte sich deutlich zu leistungsstärkeren und damit höherwertigen Motoren. In Brasilien lag der Absatz der dort gefertigten Industriemotoren mit rd. 9.100 Einheiten trotz der besonders schwierigen wirtschaftlichen Situation im Baugewerbe und in der Landwirtschaft gleichfalls in der Größenordnung des Vorjahrs.

Nutzfahrzeugproduktion in den deutschen Werken auf Rekordniveau

Mit einer Steigerung um 12 % auf 188.600 Nutzfahrzeuge erreichten unsere deutschen Werke 1991 das höchste Produktionsvolumen seit 1981. Die Kapazitäten waren durch das nochmals heraufgesetzte Programm das ganze Jahr über voll ausgelastet. In unseren Werken Mannheim, Wörth, Gaggenau, Düsseldorf und Kassel traten trotz des Nachfragebooms dennoch keine Lieferengpässe auf. Die erforderlichen Mehrkapazitäten konnten durch Überstunden dargestellt werden. Weitere Voraussetzungen dafür waren Veränderungen im Schichtdienst. Dem besonderen Engagement und dem Einsatz unserer Mitarbeiter haben wir es zu verdanken, daß die ehrgeizigen Produktionsprogramme voll realisiert werden konnten.

Produktion in den neuen Bundesländern

Anfang Januar 1991 wurde die Nutzfahrzeuge Ludwigsfelde GmbH gegründet, die bereits am 8. Februar 1991 im Lohnauftrag den ersten Mercedes-Benz Lastwagen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR herstellte. Am 1. Januar 1992 hat sich die Mercedes-Benz AG über eine Holdinggesellschaft mit zunächst 25 % an dem Unternehmen beteiligt. Mittelfristig wollen wir in Ahrensdorf nahe Ludwigsfelde ein neues Nutzfahrzeugwerk aufbauen, das voll in unseren europäischen Produktionsverbund integriert werden soll. Im Berichtsjahr konnten bereits über 8.300 Mercedes-Benz Lkw und Transporter in Ludwigsfelde montiert werden.

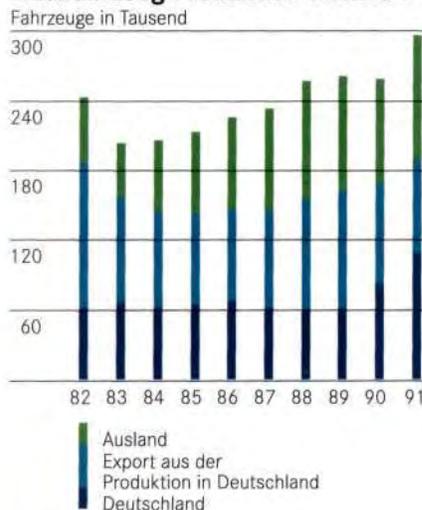
Positive Entwicklung unserer ausländischen Produktionsgesellschaften

Unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften haben im Berichtsjahr ihre Fertigung um 19 % auf 107.200 Fahrzeuge gesteigert. Maßgeblich hierfür waren die Produktionserhöhungen bei unseren Unternehmen in Mexiko und Brasilien sowie Spanien. Im Unterschied dazu mußten unsere Gesellschaften in Südafrika und in der Türkei aufgrund der schwierigen ökonomischen Situation in ihren Heimatmärkten Produktionskürzungen vor-

Umsatzsteigerung bei Nutzfahrzeugen um 14 % auf 27,6 Mrd. DM.

Im Inland erhöhten sich die Erlöse überdurchschnittlich auf 12,1 Mrd. DM, während der Auslandsumsatz mit 15,5 Mrd. DM das Vorjahresniveau nur knapp überschritt.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Produktion weltweit





nehmen. Weltweit stieg die Konzernfertigung um 14 % auf 295.800 Nutzfahrzeuge und erreichte damit das höchste Volumen in der Geschichte unseres Hauses.

Der Mercedes-Benz do Brasil gelang es, ihren Absatz um beachtliche 33 % auf 40.700 Fahrzeuge zu steigern, obwohl die hohen Inflationsraten in Brasilien am Jahresanfang zu wirtschaftspolitischen Restriktionen führten, die erst in der zweiten Jahreshälfte 1991 teilweise wieder aufgehoben wurden. Der Marktanteil erhöhte sich bei Lkw über 6 t auf 44 (i. V. 34) % und bei Omnibussen auf 79 (i. V. 75) %. Die Produktion insgesamt stieg auf 41.500 (i. V. 31.200) Nutzfahrzeuge. Begünstigt durch eine spürbare Belebung der Inlandsnachfrage konnte die Mercedes-Benz Argentina ihren Absatz auf 3.300 Nutzfahrzeuge (+ 23 %) steigern. Getragen von dem starken Wachstum des mexikanischen Nutzfahrzeugmarkts schnellte der Absatz der Mercedes-Benz Mexico um 63 % auf 9.600 Fahrzeuge nach oben.

Trotz der anhaltenden wirtschaftlichen Stagnation in den USA, die sich in einem starken Rückgang in der Klasse 8 (ab 15 t zul. Gesamtgewicht) ausdrückte, schnitt unsere Tochtergesellschaft Freightliner mit 22.600 (i. V. 23.000) Lkw in dieser Klasse gut ab und konnte ihren Marktanteil auf 23 (i. V. 19) % erhöhen. Insgesamt stellte das Unternehmen im Berichtsjahr in den USA und in Kanada 25.000 (i. V. 24.800) Lkw her.

Die Mercedes-Benz of South Africa konnte aufgrund einer andauernden Konjunkturlaute und der durch politische Unsicherheiten hervorgerufenen Kaufzurückhaltung nur noch 2.300 Nutzfahrzeuge ausliefern; das waren 12 % weniger als im Jahr davor.

Die Mercedes-Benz Espana hat im Berichtsjahr 28.000 Transporter produziert und abgesetzt. Unsere spanische Tochtergesellschaft war damit von den höheren Lieferungen in die neuen Bundesländer sowie in einige west- und vor allem osteuropäische Märkte begünstigt.

Unsere türkische Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Türk A.S. wurde von dem als Folge der Golfkrise insgesamt stark rückläufigen Gesamtmarkt voll getroffen. Im Vergleich zu dem sehr guten Vorjahr konnten nur noch 2.200 Nutzfahrzeuge abgesetzt werden (-21 %).

Entwicklung bei assoziierten Gesellschaften

Die indonesischen Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing und P.T. Star Engines Indonesia, Wanaherang, und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, steigerten trotz des nachfragebedingten Marktrückgangs auf dem Fahrzeugsektor ihre Verkäufe auf 2.800 (i. V. 2.300) Nutzfahrzeuge.

Bei der NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Schweiz, die unter anderem Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge umrüstet und montiert, ging mit 1.600 (i. V. 1.700) Einheiten das Fertigungsvolumen leicht zurück.

Neue Produkte und Produktverbesserungen

Mercedes-Benz hat im Berichtsjahr sein Nutzfahrzeugprogramm um neue Produkte ergänzt und weitere Verbesserungen eingeführt. Ziel ist es, umweltverträgliche, wirtschaftliche und individuelle Transportlösungen anzubieten. Dafür wurde auch im Nutzfahrzeugbereich der größte Teil der Investitionen von weltweit 1,1 Mrd. DM aufgewendet.

Mit den neuen LEV-Motoren (Low Emission Vehicle) OM 366 LA, OM 401 LA, OM 402 LA, OM 441 LA und OM 442 LA erfüllen wir bereits heute die im Oktober 1993 in Kraft tretenden verschärften Abgasgrenzwerte (Euro I). Diese neue Motorengeneration unterstreicht die Kompetenz von Mercedes-Benz in der Umwelttechnik: wir haben nicht nur alle in diesem Bereich angestrebten Ziele erreicht, sondern zugleich auch die Kriterien Wirtschaftlichkeit, Lebensdauer und Leistungsentfaltung besonders berücksichtigt.

Die neue Schwerlastzugmaschine 3548 S ergänzt das Mercedes-Benz Programm für Straßentransporte von überschweren, großvolumigen oder unteilbaren Ladungen, wie z. B. Transformatoren, Großbehälter oder Brückenträger. Im Produktbereich Omnibus war das Geschäftsjahr 1991 geprägt durch den Produktionsanlauf und die Markteinführung des neu entwickelten Reisebusses O 404. Diese Busreihe, die auf dem 11. Internationalen Omnibussalon in Kortrijk Belgien zum "Coach of the Year" gewählt

wurde, löst den O 303 ab. Eine weitere Produktinnovation im Omnibusbereich ist der Niederflur-Gelenkzug O 405 GN, den wir auf dem Internationalen Nutzfahrzeugsalon in Genf im Januar 1992 erstmals der Öffentlichkeit zeigten.

Auch unsere ausländischen Tochterunternehmen stellten zahlreiche Produktinnovationen vor. Von der Mercedes-Benz Espana präsentierten wir auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main im Herbst 1991 den komplett überarbeiteten Transporter MB 100 D. Mit dem Typ 2517 stellte die Mercedes-Benz Türk einen speziell auf den türkischen Markt zugeschnittenen Mercedes-Benz Lkw vor. Unsere amerikanische Tochtergesellschaft Freightliner entwickelte - gemeinsam mit der Mercedes-Benz AG - ihren ersten mittelschweren Lkw, die Business-Class. Mercedes-Benz do Brasil und Mercedes-Benz Mexico erweiterten ihre Produktionsprogramme bei schweren Haubenfahrzeugen.

Umweltschutz als wichtiges Unternehmensziel

Die Umweltverträglichkeit von Produkten und Produktion ist neben der höheren Wirtschaftlichkeit und Sicherheit vorrangiges Entwicklungsziel. Etwa ein Drittel der gesamten Forschungs- und Entwicklungsausgaben wendet der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge für Umweltschutzmaßnahmen auf.

Einen ebenso wichtigen Beitrag zur Entlastung der Umwelt haben wir mit der Entwicklung schadstoffarmer Nutzfahrzeug-Motoren (LEV) geleistet. Mit Hilfe einer Partikelfilteranlage können die Emissionswerte bei Stadt-omnibussen und Kommunalfahrzeugen, die sich oft im Stop-and-Go-Verkehr befinden, um mehr als 80 % gesenkt werden. Aufgrund der bislang vorliegenden Ergebnisse sind wir zuversichtlich, eine standardisierte Partikelfilteranlage entwickeln zu können, die sich für den Einsatz in unterschiedlichen Typen von Neufahrzeugen und auch für die Nachrüstung von Altfahrzeugen eignet.



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.



Im Berichtsjahr konnten wir die ersten Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge mit einer FCKW-freien Klimaanlage ausliefern. Alle in Mercedes-Benz Personewagen und Nutzfahrzeuge eingebauten Klimaanlagen werden Schritt für Schritt auf diese umweltfreundliche Technologie umgestellt. Ferner haben wir alle Niederlassungen mit Absaug- und Regeneriergeräten ausgestattet, damit bei Wartungen bzw. Verschrottungen von Altfahrzeugen kein FCKW in die Atmosphäre entweicht.

Herausforderungen für Material-einkauf und Beschaffungslogistik

Dem zunehmenden Wettbewerb im Nutzfahrzeugbereich wollen wir durch eine noch engere Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten begegnen. In der Internationalisierung unserer Einkaufsaktivitäten sehen wir einen wichtigen Ansatz, die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen auf Umsatz und Ergebnis durch Maßnahmen auf der Beschaffungsseite abzufedern.

Bei der Festlegung der Lieferumfänge für neue Modelle sowie bei der Änderung bestehender Teile wollen wir künftig verstärkt komplette Systeme beschaffen, langfristige Bindungen für Entwicklung und Teilebezug eingehen sowie die Kosten der gesamten Wertschöpfungskette optimieren. Entsprechend unserer langfristigen Einkaufsstrategie werden wir dies gemeinsam mit unseren Lieferanten umsetzen und für beide Seiten erhebliche Kostenvorteile realisieren können.

Wichtigste Aufgaben der Beschaffungslogistik waren im Berichtsjahr, unser anspruchsvolles Produktionsprogramm sicherzustellen sowie die Rahmenbedingungen unseres internationalen Fertigungsverbunds zu verbessern. Weiterhin war unser Engagement in den neuen Bundesländern auch von der Beschaffungsseite her abzusichern.

Um die Logistikkosten weiter zu senken, sind wirtschaftlich sinnvolle Just-in-time Lieferungen verstärkt eingesetzt worden. Darüber hinaus haben wir damit begonnen, für eine bessere Auslastung der von uns beanspruchten Transportkapazitäten Gebietsspeditionen einzusetzen.

Umweltschutz, Recycling, Verpackungsoptimierungen und die Entlastung des Transportaufkommens sind Aufgaben, die wir bereits seit Jahren gemeinsam mit unseren Lieferanten bearbeiten und künftig noch stärker bei unseren Bezugsentscheidungen berücksichtigen werden.

Kooperationsprojekte

Mit der südkoreanischen SsangYong Motor Company (SYMC) hat Mercedes-Benz ein Kooperationsabkommen getroffen, das die Lizenzfertigung von Transportern der Baureihe MB 100 und von Dieselmotoren vorsieht. Darüber hinaus werden mit SYMC Gespräche über die Fertigung weiterer Komponenten geführt. Diese Zusammenarbeit ist ein wichtiger Schritt zum kontinuierlichen Ausbau unseres weltweiten Produktionsverbunds.

Bei unserem chinesischen Kooperationspartner, der Maschinenbaugruppe China North Industries Corporation (Norinco), werden Mercedes-Benz Schwer-Lkw montiert; ab 1992 ist die Serienproduktion vorgesehen. Innerhalb der nächsten Jahre sollen 15.000 Produktionsteilesätze nach China geliefert werden. Die Fabrik wird für eine Jahresproduktion von 6.000 Fahrzeugen ausgelegt.

Aufgrund der politischen Veränderungen in der ehemaligen UdSSR hat sich das Projekt zur Lizenzfertigung des Omnibusses O 303 in Golizyno/Rußland verzögert. Durch die Unterzeichnung der Einzelverträge ist die Vereinbarung zum Ende des Berichtsjahrs wirksam geworden. Bereits 1991 wurde die Probefertigung der ersten Busse begonnen.

Ausblick

Die Nutzfahrzeugnachfrage in den westeuropäischen Nachbarländern wird sich im Laufe des Jahres 1992 voraussichtlich wieder langsam beleben. Für den deutschen Markt erwarten wir hingegen einen Rückgang gegenüber dem durch Sonderfaktoren bestimmten Rekordniveau des Jahres 1991. Die osteuropäischen Märkte, die langfristig über ein großes Potential verfügen, sind derzeit noch nicht mit der notwendigen Kaufkraft ausgestattet.

Auch 1992 wird die Entwicklung in der Nutzfahrzeugindustrie durch eine hohe Wettbewerbsintensität und einen fortschreitenden Konzentrationsprozeß geprägt. Insbesondere die Nutzfahrzeughersteller in Osteuropa streben zunehmend eine Zusammenarbeit mit westlichen Partnern an, um ihre internationale Konkurrenzfähigkeit sowohl in bezug auf Produkte und Märkte als auch hinsichtlich der angewendeten Fertigungsverfahren zu stärken. Wenn wir die sich in den osteuropäischen Märkten bietenden Chancen voll nutzen wollen, müssen wir auch dort eine Produktionsbasis aufbauen. In diesem Zusammenhang führen wir Gespräche mit tschechischen Nutzfahrzeugherstellern.

Weltweit streben wir 1992 ein nochmaliges Absatzwachstum an, wobei wir von einer wirtschaftlichen Belebung in den Vereinigten Staaten und einer Erholung des südamerikanischen und südafrikanischen Markts ausgehen. Damit verbunden ist das ehrgeizige Ziel, die Rekordproduktion des Jahres 1991 zu wiederholen. Unsere führende Stellung im Weltmarkt bei Lkw über 6 t wollen wir weiter festigen.

Technologische Produktverbesserungen zur Entlastung der Umwelt sowie die weitere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit unserer Nutzfahrzeuge stehen im Mittelpunkt unserer Entwicklungsaktivitäten. Die erste Internationale Automobilausstellung für Nutzfahrzeuge in Hannover im Mai 1992 steht unter dem Motto „Das Nutzfahrzeug - Leistung und Verantwortung“. Hier bietet sich für Mercedes-Benz die Möglichkeit, mit der gesamten Palette von Nutzfahrzeugen den hohen Technologiestandard im Fahrzeugbau unter Beweis zu stellen und mit der LEV-Fahrzeuggeneration unseren Führungsanspruch auch unter ökologischen Gesichtspunkten zu untermauern. Als Nutzfahrzeughersteller wollen wir uns der Verantwortung gegenüber der Gesellschaft stellen und gemeinsam mit den anderen Unternehmensbereichen des Daimler-Benz-Konzerns Lösungsansätze aufzeigen, die zu einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Verkehrssysteme mit dem Nutzfahrzeug als unverzichtbaren Bestandteil führen.



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

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

Unternehmensbereich AEG

Werte in Mio. DM	1991*)	1990
Umsatz	14.000	13.149
Jahresergebnis	(624)	(205)
Auftragseingang	14.588	14.156
Sachinvestitionen	872	774
F+E-Aufwand	767	782
Beschäftigte (31.12.)	76.338	76.949

*) Einschließlich AEG KABEL und AEG Elektrowerkzeuge.

Der Geschäftsverlauf in der westdeutschen Elektroindustrie wurde durch ein Umsatzwachstum von 7,3 % bei elektrotechnischen Investitionsgütern getragen. Diese Zunahme kam fast ausschließlich aus dem Inland und betraf vorwiegend den Bereich der Informationselektronik sowie die energietechnischen Investitionsgüter. Die schwierige Entwicklung des deutschen Maschinenbaus wirkte sich dämpfend auf die Automatisierungs- und Antriebstechnik sowie auf das Geschäft mit elektrotechnischen Komponenten aus; hier war die Produktion teilweise sogar rückläufig. Die weiterhin hohe Nachfrage aus den neuen Bundesländern nach Konsumgütern führte bei Hausgeräten zu einem Produktionsanstieg von 8,9 %.

Die Entwicklung des AEG Konzerns war von einem nahezu ausgeglichenen Wachstum im In- und Ausland geprägt. Trotz des schwierigen konjunkturellen Umfelds konnten wir in den ausländischen Märkten sogar höhere Zuwachsraten erzielen als die Branche.

Der Umsatz der AEG konnte gegenüber dem Vorjahr um 6,5 % auf 14,0 Mrd. DM gesteigert werden. Im deutschen Markt stieg das Geschäftsvolumen um 7,2 % auf 7,9 Mrd. DM; im Ausland betrug die Steigerungsrate 5,6 %.

Am Wachstum der Inlandserlöse waren die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Automatisierungstechnik, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sowie Hausgeräte überdurchschnittlich beteiligt. Im Ausland wurde der Umsatzanstieg insbesondere von den Geschäftsfeldern Mikroelektronik, Bahnsysteme und Automatisierungstechnik getragen.

Das Ergebnis des AEG Konzerns wurde durch die Geschäftsentwicklung bei AEG Olympia Office sowie den außerordentlichen Aufwand im Zusammenhang mit der Restrukturierung und Aufgabe des Geschäftsfelds

Büro- und Kommunikationstechnik geprägt. Dem standen deutliche Fortschritte bei der Ergebnisverbesserung in den anderen Geschäftsfeldern, insbesondere in der Automatisierungstechnik und bei Hausgeräten, sowie ein außerordentlicher Ertrag aus der Veräußerung von AEG KABEL gegenüber. Die positiven Effekte konnten jedoch die Belastungen nicht kompensieren, so daß als Ergebnis im AEG Konzern ein Verlust von 624 Mio. DM verblieb.

Der Auftragseingang stieg im Geschäftsjahr 1991 auf 14,6 Mrd. DM und war damit um 3,1 % höher als 1990. Dazu trugen vor allem die Inlandsbestellungen bei, die um 3,6 % auf 8,2 Mrd. DM zunahmen. Aus dem Ausland erhielten wir 2,3 % mehr Aufträge als im Jahr zuvor.

Die AEG beschäftigte zum Jahresende 1991 - noch einschließlich AEG KABEL und AEG Elektrowerkzeuge - konzernweit 76.338 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 56.338 im Inland und 20.000 im Ausland. Der leichte Rückgang der Gesamtbelegschaft (- 0,8 %) ist auf die Veräußerung der AEG Mobile Communication zurückzuführen.

Der zukunftsgerichtete Einsatz der finanziellen Mittel lag weiterhin auf hohem Niveau. Für Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Beteiligungen, für Forschung und Entwicklung sowie für Aus- und Weiterbildung hat AEG insgesamt rd. 1,9 (i. V. 1,8) Mrd. DM aufgewendet.

Die Investitionen beliefen sich 1991 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt 943 (i. V. 1.040) Mio. DM. Darin sind 872 (i. V. 774) Mio. DM für Zugänge an Sachanlagen enthalten; in Beteiligungen wurden 43 (i. V. 215) Mio. DM investiert. Im Mittelpunkt der Investitionsaktivitäten standen die Fertigstellung des integrierten Technologiezentrums und der Fabrik für Schaltanlagen und -geräte der Mittelspannungstechnik in Regensburg sowie des neuen Werks in Essen. Hervorzuheben sind auch die Baumaßnahmen auf dem Gelände Sickingenstraße in Berlin sowie Modernisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in den Werken der AEG Hausgeräte und der TELEFUNKEN electronic.



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.

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung betragen im Berichtsjahr 767 (i. V. 782) Mio. DM, das sind 5,5 % des Konzernumsatzes. Schwerpunktthemen der Forschungsarbeiten waren die Antriebs- sowie Automatisierungstechnik, Systemtechnik und Softwaretechnologie, Mikroelektronik, Integrierte Leistungsschaltungen, Mustererkennung, Hochtemperatur-Supraleiter sowie die Elektronische Aufbau- und Verbindungstechnik. Die AEG war 1991 in den Schwerpunktfeldern Mikroelektronik, Automatisierungstechnik und Bahnsysteme wieder an mehreren nationalen und internationalen Forschungsvorhaben beteiligt.

Bei der auf dem Gebiet der Büro- und Kommunikationstechnik tätigen AEG Olympia Office GmbH hat sich der Geschäftsverlauf im Berichtsjahr weiter verschlechtert; weltweit blieben Umsatz und Auftragseingang unter dem Vorjahreswert. Der unverändert harte Verdrängungswettbewerb in der Bürobranche führte zu einem erneuten Ergebnismrückgang.

Die Wettbewerbsbedingungen auf den internationalen Märkten machen es aussichtslos, eine Änderung der anhaltenden Verlustsituation bei der AEG Olympia Office herbeizuführen. Unsere intensiven Bemühungen, für AEG Olympia Office insgesamt oder zumindest für einen wesentlichen Teil einen Kooperationspartner zu finden, blieben ohne Erfolg. Ende 1991 wurde daher beschlossen, daß sich die AEG schrittweise aus der Büro- und Kommunikationstechnik zurückziehen wird. Das Arbeitsgebiet wird vom 1. Januar 1992 an nicht mehr als Geschäftsfeld geführt; die AEG Olympia Office wird ihre Entwicklungs- und Fertigungsaktivitäten in Deutschland zum 31. Dezember 1992 einstellen.

Die Veräußerung des Kabelgeschäfts und der Elektrowerkzeugsparte sowie unser Rückzug aus der Büro- und Kommunikationstechnik werden dazu führen, daß Umsatz und Auftragseingang des AEG Konzerns 1992 voraussichtlich unter dem Niveau des Jahres 1991 liegen. Wir erwarten eine Ausweitung des Geschäftsvolumens bei den Bahnsystemen, der Energieverteilung und der TELEFUNKEN electronic.

Positive Entwicklung in der Automatisierungstechnik

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	2.999	2.712
Auslandsanteil (%)	44	44
Beschäftigte (31.12.)	16.491	16.953

Das Geschäftsfeld Automatisierungstechnik umfaßt zum einen die Industrieautomatisierung mit den drei Bereichen Produkte und Basissysteme, Systemtechnik und Support sowie Industrieanlagen und zum anderen die Postautomatisierung. Der Umsatz nahm 1991 erneut deutlich zu.

In der Industrieautomatisierung wurde das Liefer- und Leistungsprogramm Geamatics mit Produkten, Systemen und Anlagen weiter ausgebaut; in Europa, Amerika und Fernost wurde der Umfang der lokalen Leistungen erhöht. Vor allem das Automatisierungsgeschäft in den USA konnte durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit der amerikanischen und europäischen Bereiche deutlich ausgeweitet werden. Der Bereich Produkte und Basissysteme hat seine Stellung in wichtigen Absatzregionen gestärkt. Trotz anhaltender Rezession konnte MODICON, Inc. in den USA seinen Marktanteil steigern; eine Reihe neuer Produkte wurde auf den Markt gebracht. Auf dem Gebiet der Servoantriebssysteme haben wir eine neu entwickelte Typenreihe modularer Servoverstärker und zwei darauf abgestimmte Motorenreihen für Trapez- und Sinus-Technik auf den Markt gebracht. Im Bereich der Sensortechnik konnten verschiedene Projekte im Automobilbau abgewickelt werden.

Im Rahmen des Liefer- und Leistungsprogramms von Geamatics gewinnen Dienstleistungen, wie Beratung und Schulung, sowie die System- und Softwaretechnik zunehmend an Bedeutung. Deshalb haben wir das Ausbildungsprogramm wesentlich erweitert; weltweit wurden an über 80 Standorten Kundenschulungen durchgeführt. Mit einer deutlich über dem Marktwachstum liegenden Geschäftsausweitung konnten wir unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit im Bereich Industrieanlagen weiter festigen. Im Bereich der Grundstoff- und Verarbeitenden Industrie konzentrierten sich unsere Aktivitäten hauptsächlich auf Modernisierungsvorhaben.

In der Verfahrenstechnischen Industrie wickelten wir einen Auftrag zur zentralen Steuerung und Überwachung eines 900 km langen Gaspipeline-Systems ab, das von Emden über Reckrod bei Bad Hersfeld nach Ludwigshafen am Rhein führt.

Ein weiterer Schwerpunkt des Geschäftsfelds ist die Umwelttechnik. Unser Leistungsangebot umfaßt beispielsweise ein automatisches Leckortungssystem für Pipelines. Im Oktober 1991 konnte ein System zur vollautomatischen Steuerung und Überwachung einer Wasseraufbereitungsanlage seiner Bestimmung übergeben werden.

Im Bereich Postautomatisierung konnte die AEG Electrocom (AEC) 1991 wieder zahlreiche Maschinen und Systeme im Bereich der Anschriftenlese- und Briefverteiltechnik ausliefern und damit ihre Position als Marktführer weltweit ausbauen. Briefsortier- und -verteilanlagen der AEC sind jetzt auf allen Kontinenten im Einsatz. Zur weiteren Globalisierung des Geschäfts wurden Lizenzabkommen mit der Martin Marietta Information and Communication Systems und der Westinghouse Electronic Systems Group abgeschlossen, die unsere Technologie zusätzlich in den USA vermarkten werden. Die Gründung der AEG Postautomation GmbH mit Sitz in Berlin-Marzahn ist ein weiterer Schritt zur Stärkung unserer Aktivitäten in den neuen Bundesländern.

Im Geschäftsjahr 1992 rechnen wir mit einem weiteren Umsatzwachstum.

Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten: Erfreulicher Geschäftsverlauf

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	4.739	4.546
Auslandsanteil (%)	34	38
Beschäftigte (31.12.)	24.290	23.705

Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sind die Geschäftsbereiche Energieverteilung, Komponenten und - bis 31. Dezember 1991 - AEG KABEL Aktiengesellschaft zusammengefaßt. Trotz der konjunkturellen Abschwächung in einigen wichtigen Märkten konnte das Geschäftsvolumen gesteigert werden.

Einen wesentlichen Beitrag leistete der Geschäftsbereich Energieverteilung. Umsatz und insbesondere die Auftragseingänge lagen erneut deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Bemerkenswerte Aufträge aus dem In- und Ausland gingen auf dem Gebiet der gasisolierten Hochspannungsschaltanlagen ein.

Das Geschäft unserer Tochtergesellschaft AEG Starkstromanlagen Dresden, die im Bereich konventioneller Schaltanlagen tätig ist, entwickelte sich im ersten Jahr der Zusammenarbeit erfreulich. Zum weiteren Ausbau des Geschäfts in den neuen Bundesländern haben wir die AEG Leitungs- und Netzbau GmbH in Potsdam gegründet. Im Bereich Hochspannungstechnik haben wir die Produktpalette der 3. Generation der SF₆-Leistungsschalter erweitert. Die in den vergangenen vier Jahren durchgeführte Modernisierung unserer Hochspannungsschaltgerätefabrik in Kassel konnte abgeschlossen werden. Im Arbeitsgebiet Netztechnik brachten wir die neue Familie numerischer Netzschutzeinrichtungen erfolgreich auf den Markt. Im Bereich Mittelspannungstechnik trug die neue Produktpalette wesentlich zur Steigerung des Geschäftsvolumens bei. Mit dem Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an einem der führenden italienischen Hersteller von Mittelspannungsschaltanlagen und -geräten, der VEI electric Systems S.p.A., Piacenza/Mailand, konnte die Wettbewerbsposition der AEG zusätzlich gefestigt werden. Im September wurde der Neubau des integrierten Technologiezentrums für Mittelspannungstechnik in Regensburg termingerecht seiner Bestimmung übergeben; dafür haben wir insgesamt 100 Mio. DM investiert.

Im Geschäftsbereich Komponenten wirkten sich - besonders in den Arbeitsgebieten Niederspannungsschaltgeräte und Motoren - konjunkturelle Schwächen im Inland und in wichtigen Abnehmerländern Europas aus. Trotzdem konnte das Geschäftsvolumen gegenüber dem Vorjahr nochmals gesteigert werden. Nach der bereits im Vorjahr gegründeten AEG EAW Zähler GmbH Berlin-Treptow hat AEG Anfang 1991 die EWS-Stromversorgungsgeräte GmbH in Sörnewitz

bei Meißen übernommen. In der Niederspannungstechnik bieten wir verstärkt neue elektronische Lösungen an. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, neue selektive Leitungsschutzschalter mit extrem hohem Schaltvermögen auf den Markt zu bringen. Eine positive Marktresonanz erwarten wir von der neuen Niederspannungsmotorenreihe. Ein erheblich gesenktes Geräuschniveau weist die jetzt im Markt eingeführte Asynchron-Hochspannungsmaschinenreihe auf.

Bei AEG KABEL hat sich die gute Geschäftslage insgesamt fortgesetzt. Das Wachstum wurde vor allem im Inland bei Fernsprechkabeln im Nachrichtenbereich und bei Kabeln für die Energieverteilung im Starkstrombereich erzielt. Aus unternehmenspolitischen Gründen wurde AEG KABEL zum 31. Dezember 1991 an die französische Alcatel-Gruppe veräußert. Nicht in den Verkauf eingeschlossen ist das Kabelsatzgeschäft mit Werken in Mülheim und Rheindahlen/Mönchengladbach; dieses Arbeitsgebiet wurde als TELEFUNKEN Kabelsatz GmbH verselbständigt und den Aktivitäten der Kraftfahrzeug-Elektronik im Geschäftsfeld Mikroelektronik zugeordnet.

Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten beabsichtigen wir 1992, insbesondere den Bereich der Energieverteilung durch Akquisitionen und Kooperationen auf den Gemeinsamen Europäischen Markt vorzubereiten.

**Bahnsysteme:
Leistungsspektrum erweitert**

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	1.011	722
Auslandsanteil (%)	40	40
Beschäftigte (31.12.)	4.078	3.885

Zum Geschäftsfeld Bahnsysteme gehören die Gesellschaften AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin, AEG Westinghouse Transportation Systems, Inc., Pittsburgh/Pennsylvania, und MAN GHH Schienenverkehrstechnik GmbH, Nürnberg. Der Umsatz stieg gegenüber dem Vorjahr erneut kräftig an. Im November 1991 haben wir den Vertrag zum Erwerb des Schienenfahrzeugbaus der

AEG erhöhte das Geschäftsvolumen um 6,5 % auf 14,0 Mrd. DM, in Deutschland um 7,2 % auf 7,9 Mrd. DM, im Ausland um 5,6 % auf 6,1 Mrd. DM.

Die Auftragseingänge erreichten 14,6 (i. V. 14,2) Mrd. DM.

Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH unterzeichnet; das Unternehmen wird als AEG Schienenfahrzeuge GmbH 1992 übernommen. Dieser Erwerb erweitert das Leistungsspektrum der AEG um komplette Lokomotiven und Triebzüge.

Mit Entwicklungsleistungen und Lieferungen sowohl für die ICE-Triebzüge als auch für die stationären Einrichtungen der Neu- und Ausbaustrecken haben wir einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung des neuen Spitzenprodukts der Deutschen Bundesbahn geleistet. Auch an den Lieferungen für die vorgesehenen Erweiterungen der Hochgeschwindigkeitsstrecken ist AEG beteiligt.

In Bremen und München konnten mit dem von MAN GHH Schienenverkehrstechnik entwickelten neuen Niederflur-Stadtbahnwagen positive Betriebserfahrungen gesammelt werden. Interesse an dieser benutzerfreundlichen Konzeption haben auch andere deutsche und europäische Städte gezeigt. AEG Westinghouse wird als Federführer eines amerikanischen Konsortiums ein automatisches, aufgeständertes Stadtbahnsystem in Honolulu/Hawaii installieren. Mit dem Auftrag, ein Personentransfersystem für den Flughafen Honolulu zu installieren, konnte gleichzeitig die führende Stellung der AEG Westinghouse Transportation Systems im Bereich der automatischen People Mover weiter ausgebaut werden.

Für das M-Bahnssystem, das seine Leistungsfähigkeit schon auf der Berliner Erprobungsstrecke beweisen konnte, hat die Zulassung nach dem Personenbeförderungsgesetz jetzt die Voraussetzungen geschaffen, dieses innovative Nahverkehrssystem speziell im Öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland einzusetzen. In dem neuen Zentrum für Verkehrstechnologie in Braunschweig entwickeln wir die M-Bahn Technik weiter.

Zusätzlich zur Übernahme des Schienenfahrzeugbaus der Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke Hennigsdorf GmbH werden im Geschäftsfeld Bahnsysteme weitere Kooperationen vorbereitet, zunächst in den Kernmärkten Europa und Nordamerika. Damit setzen wir die zukunftsorientierte Ausrichtung des Geschäftsfelds als Gesamtsystemanbieter konsequent fort.

Hohe Inlandsnachfrage bei Hausgeräten

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	2.987	2.817
Auslandsanteil (%)	47	48
Beschäftigte (31.12.)	12.428	12.516

Zum Geschäftsfeld Hausgeräte gehörten während des Berichtsjahrs die Bereiche Hausgeräte und Elektrowerkzeuge, geführt von der 1990 gegründeten AEG Hausgeräte AG. Das Umsatzvolumen des Geschäftsfelds konnte weiter gesteigert werden. Im Bereich Hausgeräte wurde das Umsatzwachstum im wesentlichen vom Inlandsgeschäft getragen. Nahezu alle Produktbereiche haben zur Umsatzsteigerung beigetragen. Insbesondere im Segment höherwertiger Waschmaschinen und Einbaugeräte gelang uns eine erfreuliche Ausweitung. Maßgeblich dafür waren Innovationen der neuen Herdbaureihe Competence sowie die konsequente Weiterentwicklung der Waschmaschinen-Frontlader-Baureihe; dabei standen besonders ökonomische und ökologische Gesichtspunkte im Vordergrund. Nicht zuletzt das von uns entwickelte System der Wasservorenhärtung wird von Handel und Verbrauchern positiv aufgenommen. Das Auslandsgeschäft übertraf den entsprechenden Vorjahreswert mit einem Zuwachs von 5,0 % und liegt damit über dem Branchendurchschnitt. Das Geschäft mit Elektrowerkzeugen hat AEG aus unternehmenspolitischen Gründen zum 31. Dezember 1991 an den schwedischen Industriekonzern Atlas Copco verkauft.

Bei den Hausgeräten rechnen wir 1992 wieder mit einem erfolgreichen Geschäftsverlauf. Dazu dürfte die Markteinführung einer neu konstruierten Baureihe bei Bodenstaubsaugern ebenso beitragen wie die Vorstellung neuer Mikrowellengeräte.

Mikroelektronik: Breites Angebot in der Kraftfahrzeug-Ausrüstung

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	1.278	1.060
Auslandsanteil (%)	59	47
Beschäftigte (31.12.)	11.467	10.309

Das Geschäftsfeld Mikroelektronik umfaßt die TELEFUNKEN electronic GmbH sowie den Geschäftsbereich

Opto- und Vakuumelektronik. Den wesentlichen Anteil am Umsatzwachstum hatte TELEFUNKEN electronic; dazu haben alle Produktlinien beigetragen. Hinzu kam, daß die Firma Siliconix in Santa Clara/Kalifornien erstmals in die Berichterstattung einbezogen wurde. Überdurchschnittliche Zuwächse erzielten wir im Geschäft mit Kraftfahrzeug-Baugruppen und -Modulen. Mit einem Anteil am Gesamtumsatz der TELEFUNKEN electronic von über 51 % entwickelte sich das Exportgeschäft erfreulich, hauptsächlich in die USA und nach Fernost. Die Arbeiten an Entwicklungsprojekten für den Kraftfahrzeugsektor haben wir weiter intensiviert. Im Rahmen internationaler Projekte wurde die Entwicklung neuer Technologien und Systeme auf dem Gebiet der Integrierten Schaltungen vorangetrieben.

Im Bereich Opto- und Vakuumelektronik war die Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr von einer wesentlichen Veränderung der Programmstruktur geprägt. Sie hat zum Ziel, das rückläufige Geschäft im militärischen Bereich durch Produkte für zivile Anwendungen zu kompensieren. Ein wesentlicher Schritt hierzu war die Aufnahme von Großserienfertigungen für Multifunktionsanzeigen sowie für das neue Produktgebiet Identifikationssysteme. Insgesamt konnte der Umsatz trotz dieser Strukturveränderungen auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Im Zuge der strategischen Neuordnung der AEG und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Benz-Konzerns werden wir die Geschäftsaktivitäten der AEG und diejenigen der Deutschen Aerospace (DASA) in der Mikroelektronik in einem Gemeinschaftsunternehmen bündeln. Die gemeinsame Mikroelektronik-Gesellschaft wird Produkte und Leistungen anbieten, die von der Kraftfahrzeug-Elektronik, der Elektronik für die Luft- und Raumfahrt bis hin zur Industrie- und Konsumelektronik reichen. Damit schaffen wir die Grundlage, die auf diesem Gebiet relevanten Technologien allen Unternehmen innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns, vor allem aber auch dem Markt, anzubieten.



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

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

Unternehmensbereich Deutsche Aerospace (DASA)

Werte in Mio. DM	1991	1990
Umsatz	12.348	12.525
Jahresergebnis	50	(135)
Auftragseingang	10.443	10.807
Sachinvestitionen	986	938
F+E-Aufwand	4.290	4.208
Beschäftigte (31.12.)	56.465	61.276

Die Deutsche Aerospace hat im Berichtsjahr in nahezu allen Bereichen ihre neue Führungsstruktur eingeführt. Damit sind die einzelnen Aktivitäten über die noch bestehenden Gesellschaftsgrenzen hinweg in marktorientierten und eigenverantwortlich handelnden Produktbereichen zusammengefaßt, die ihrerseits den Geschäftsbereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigung und zivile Systeme sowie Antriebe zugeordnet sind. Im Bereich Luftfahrt wurden die Werke Laupheim und Speyer von Messerschmitt-Bölkow-Blohm und das Werk Neuaubing der Dornier Luftfahrt auf die Deutsche Airbus GmbH übertragen. Im Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme sind Überschneidungen und Parallelaktivitäten beseitigt worden; das Konzept für die Raumfahrt wird derzeit umgesetzt. Zukünftig werden wir über die Entwicklung der Geschäftsbereiche der DASA zusammenfassend, also unbeschadet der jeweiligen gesellschaftsrechtlichen Zuordnung, berichten.

Mit der AEG wurde Anfang 1992 ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, in das die Bereiche Mikroelektronik und Kraftfahrzeug-Elektronik der DASA eingebracht werden. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Struktur des DASA-Konzerns haben wir, nachdem der Freistaat Bayern seine MBB-Anteile gegen Aktien der Deutsche Aerospace AG eingetauscht hat, unseren Anteil an MBB auf 82 % erhöht. Mit der Dornier GmbH wurde ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag abgeschlossen.

Im März 1991 hat die MTU mit Pratt & Whitney (P&W) eine Vereinbarung über eine weitgehende und umfassende Zusammenarbeit auf dem Triebwerkssektor unterzeichnet. Zum Jahresende haben wir die Hubschrauberaktivitäten von MBB mit denen von Aerospatiale in der neu gegründeten Eurocopter Holding S.A. zusammengeführt; der Anteil von MBB an diesem

Joint Venture beträgt 40 %. Im Hinblick auf die Entwicklung eines 80 bis 130sitzigen Regionalverkehrsflugzeugs sind die Verhandlungen mit Aerospatiale und Alenia über eine Kooperation intensiviert worden.

Auf dem Sektor Raumfahrt gründete die DASA zusammen mit Aerospatiale, Alenia und Dassault Aviation Anfang 1992 die Euro-Hermespaces S.A. Im Satellitenbereich beabsichtigen wir, zusammen mit den Partnern Aerospatiale, Alcatel und Alenia eine Allianz einzugehen. In den östlichen Bundesländern hat die DASA zusammen mit der Jenoptik Carl Zeiss Jena GmbH das Raumfahrtunternehmen Jena-Optronik GmbH gegründet. Die MTU übernahm zum 1. Juli 1991 den Triebwerksinstandsetzungsbetrieb LTL-Luftfahrttechnik Ludwigsfelde GmbH.

Der Konzernumsatz der Deutschen Aerospace lag mit 12,3 (i. V. 12,5) Mrd. DM auf dem Niveau des Vorjahrs. Das Jahresergebnis erreichte 50 (i. V. -135) Mio. DM. Zu dieser positiven Entwicklung hat im wesentlichen die „at equity“ einbezogene Deutsche Airbus GmbH beigetragen. Die Bestelleingänge bewegten sich mit 10,4 (i. V. 10,8) Mrd. DM in der Größenordnung des Jahres 1990.

Im Berichtsjahr haben wir 986 (i. V. 938) Mio. DM in Sachanlagen investiert. Für Forschung und Entwicklung wurden 4,3 (i. V. 4,2) Mrd. DM oder 35 % des Umsatzes aufgewendet; davon entfielen wiederum 3,5 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter ausgeführt werden. Ende 1991 waren konzernweit insgesamt 56.465 (i. V. 61.276) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt; der Rückgang ist im wesentlichen auf die Werksausgliederungen zurückzuführen.

Für das laufende Geschäftsjahr erwartet die DASA einen Umsatzanstieg, der sich vor allem auf höhere Erlöse in den Geschäftsbereichen Antriebe sowie Verteidigung und zivile Systeme stützt. Erheblichen Einfluß auf die künftige Geschäftsentwicklung werden die Entscheidung der Bundesregierung über die Beschaffung des europäischen Jagdflugzeugs EFA und die langfristige Planung der ESA bei den Programmen Hermes und Columbus haben. Im Zuge der weiterlaufenden Neustrukturierung beabsichtigen wir, im Jahre 1992 die Gesellschaften MBB und TST in die Deutsche Aerospace AG zu integrieren.



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.

Dornier: Erfolgreicher Erstflug der Dornier 328

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	2.374	2.827
Auslandsanteil (%)	46	56
Beschäftigte (31.12.)	9.527	10.931

Der Umsatz der Dornier-Gruppe lag 1991 unter dem außergewöhnlich hohen Volumen des Vorjahrs, das durch die Schlußabrechnungen von zwei Großaufträgen geprägt war.

Der Bereich Luftfahrt lieferte im Berichtsjahr 18 (i. V. 15) Dornier 228 aus; damit sind bisher 197 Flugzeuge dieses Typs an Kunden übergeben worden. Der indische Lizenznehmer Hindustan Aeronautics Ltd., Bangalore, hat bis Ende 1991 insgesamt 30 Dornier 228 ausgeliefert, davon acht im Berichtsjahr.

Mit dem erfolgreichen Erstflug der Dornier 328 am 6. Dezember 1991 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht, das neu entwickelte 30sitzige Regionalverkehrsflugzeug serienreif zu machen. Die ersten Flugzeuge sollen 1993 ausgeliefert werden. Bis zum Ende des Geschäftsjahrs lagen insgesamt 45 Aufträge und 29 Optionen für die Dornier 328 vor.

Im Auftrag der Deutsche Airbus GmbH sind wir an der Entwicklung und Fertigung verschiedener Baugruppen für die Airbus-Typen A320/A321 sowie A330/A340 beteiligt. Unsere Arbeiten für das europäische Jagdflugzeug EFA wurden plangemäß fortgeführt.

Im Bereich Flugzeugbetreuung trug das Programm zur Verlängerung der Nutzungsdauer des Transporthubschraubers Bell UH-1D wesentlich zur Beschäftigung bei. Für die Nato haben wir als Generalunternehmer die E-3A-Frühwarnflotte (Awacs) gewartet.

In der Raumfahrt nahmen die Entwicklungsarbeiten für den Erderkundungssatelliten ERS-2 und die Sonnenforschungssatelliten Cluster einen breiten Raum ein. Bei beiden Projekten ist Dornier für den Bau wichtiger Teilsysteme der wissenschaftlichen Nutzlast und für die Satellitenintegration zuständig. Weitere Arbeiten betrafen das Infrarotexperiment Isophot sowie eine hochauflösende Stereokamera für den russischen Satelliten Mars 94.

Im Rahmen des Projekts Polare Plattform ist Dornier als Hauptauftragnehmer der ESA für die Definition verschiedener Aufgaben der europäischen Forschungsvorhaben sowie für die Auswahl und Entwicklung der entsprechenden Instrumente verantwortlich.

Mit einer Reihe von Experimentiervorrichtungen leistet Dornier einen wesentlichen Beitrag für die zweite deutsche Spacelab-Mission. Im Ariane-5-Programm ist Dornier für die Fertigung und Entwicklung der Tankböden und der Nutzlasttragestruktur Speltra zuständig.

Den Schwerpunkt im Bereich Verteidigung und zivile Systeme bildete das Aufklärungssystem CL289. Für das Luftverteidigungssystem Patriot lieferte Dornier mobile ausfahrbare Mastanlagen, die auch für zivile Anwendungen geeignet sind. Im europäischen Stinger-Nachbauprogramm wird die Serienproduktion vorbereitet.

Für den Tornado arbeitet Dornier an dem Überwachungssystem Olmos, das die Abnutzung von Verschleißteilen in den Triebwerken und bei einzelnen Flugzeugteilen festhält. Im zivilen Bereich entwickelt Dornier im Auftrag der Bundesanstalt für Flugsicherung das Datenkommunikationssystem Dakos.

Die Dornier Medizintechnik erhielt 1991 in den USA die Zulassung für die Lithotripter MFL 5000 und MPL 9000 wie auch für den Laserlithotripter Impact. Den größten Anteil am Geräteumsatz hatte der Lithotripter MFL 5000. In der Forschung und Entwicklung konzentrieren sich unsere Aktivitäten auf die dreidimensionale Ultraschallbilddarstellung. Weitere Arbeitsgebiete bei den Anderen Aktivitäten waren die Kraftfahrzeug-Elektronik sowie die Informations- und Umwelttechnik.

Für das Jahr 1992 erwartet Dornier eine Geschäftsbelebung. Vor allem beim Stinger-Nachbauprogramm, beim Hubschrauber Bell UH-1D und in der Medizintechnik rechnen wir mit höheren Erlösen. In der Raumfahrt wird der Umsatz niedriger sein.

Erfreuliche Steigerung von Umsatz und Auftragseingang bei MBB

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	4.969	4.610
Auslandsanteil (%)	41	41
Beschäftigte (31.12.)	20.730	23.229

Mit einer deutlichen Steigerung des Geschäftsvolumens konnte Messerschmitt-Bölkow-Blohm den im Vorjahr als Folge von Ausgliederungen eingetretenen Umsatzrückgang annähernd ausgleichen.

Im Bereich Luftfahrt lieferte das Tornadoprogramm erneut den größten Umsatzbeitrag. Mit der Auslieferung des letzten Tornado-Flugzeugs an die Bundeswehr Anfang 1992 wurde dieses beschäftigungsintensive Fertigungsprogramm zu Ende geführt.

Im Auftrag der Deutschen Airbus haben wir 1991 in erhöhtem Umfang Baugruppen für die Airbusfamilie entwickelt und gefertigt. Für die Serienflugzeuge der Typen A321 und A330 sind die ersten Hauptbaugruppen ausgeliefert worden. Im europäischen Programm EFA verläuft die Endmontage des Prototyps planmäßig; der Erstflug ist für die zweite Jahreshälfte 1992 vorgesehen. Im deutsch-amerikanischen Experimentalprogramm X-31A untersuchen wir die technologischen Voraussetzungen für eine bessere Manövrierbarkeit künftiger Hochleistungsflugzeuge.

Der Hubschrauber BK 117, den wir überwiegend im US-Markt verkaufen, wurde im Juni 1991 von der britischen Civil Aviation Authority (CAA) zugelassen. Der zivile Mehrzweckhubschrauber BO 105 hat sich im Polizei- und Luftrettungswesen weiterhin gut behauptet; bei dem als Nachfolger konzipierten BO 108 testen wir seit Juni 1991 den zweiten Prototypen. Der Erstflug des Panzerabwehr- und Begleitschutz-Hubschraubers Tiger fand plangemäß am 27. April 1991 statt. Die Aktivitäten im Bereich der Hubschrauber wurden inzwischen auf das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen Eurocopter überführt.

Der Bereich Raumfahrt einschließlich der Erno in Bremen hat maßgeblich an sieben Satelliten mitgearbeitet,

die im Berichtsjahr in Dienst gestellt wurden. Das dritte Fluggerät der deutschen Fernmeldesatellitenserie DFS Kopernikus wurde für den Start mit einer US-Trägerrakete vorbereitet. Unsere Aktivitäten an Untersystemen für weitere Fluggeräte des europäischen Nachrichtensatellitensystems Eutelsat II und des japanischen Superbird konnten nahezu abgeschlossen werden. Die Systeme für den chinesischen Kommunikationssatelliten DFH-3, die Weltraum-Plattform Eureka und die D2-Mission wurden fertiggestellt.

Für die dritte Stufe der europäischen Trägerrakete Ariane 4 haben wir bisher über 60 Schubkammern des HM7-Motors ausgeliefert. Im Rahmen des Ariane-5-Programms werden wir das Schubkammersystem des Vulcain-Motors für die Zentralstufe und den Oberstufenantrieb L-7 entwickeln und bauen. Die Integrationsarbeiten für die freifliegende und rückführbare Experimentenplattform Eureka wurden abgeschlossen.

Umsatzschwerpunkte im Bereich Verteidigung und zivile Systeme bildeten die Panzerabwehrsysteme Pars 3 und das Waffensystem Roland. Von dem in Lizenz gefertigten Flugkörper Patriot konnte die tausendste in Europa gefertigte Einheit übergeben werden. Für den Seezielflugkörper Kormoran 2 hat MBB Ende 1991 den Serienvertrag unterzeichnet.

Durch die in den vergangenen Jahren ausgebauten dual-use-Aktivitäten bei der militärischen Mikroelektronik konnten wir für die Bereiche Kraftfahrzeug- und Industrie-Elektronik mehr als 30 Entwicklungsaufträge mit anschließender Serienfertigung hereinholen. Unsere Arbeiten bei der Entsorgung von Munition, Explosivstoffen und anderen militärischen Altlasten sowie von Sonder- und Schadstoffen haben wir weiter intensiviert.

Innerhalb der Anderen Aktivitäten beschäftigen wir uns mit der Energie- und Industrietechnik, der Fertigungs- und Automatisierungstechnik sowie der Leit- und Datentechnik.

Der Umsatz der MBB-Gruppe wird 1992 den Vorjahreswert voraussichtlich überschreiten. Bei Tornado und EFA werden die Erlöse zurückgehen; dagegen erwarten wir in den Programmen Airbus, Ariane, Columbus und Pars 3 wieder größere Abrechnungen.

Hoher Exportanteil bei der MTU

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	3.565	3.602
Auslandsanteil (%)	66	65
Beschäftigte (31.12.)	17.053	17.524

Die MTU München entwickelt und fertigt Strahl- und Wellenleistungstriebwerke sowie Gasturbinen für zivile und militärische Anwendungen; bei der MTU Friedrichshafen werden hauptsächlich schnellaufende Dieselmotoren hergestellt. Der Umsatz der MTU-Gruppe lag auf dem Niveau von 1990.

Im Bereich Antriebe Luftfahrt war das Triebwerk RB199 für den Tornado der Umsatzschwerpunkt. Bei den Triebwerksprogrammen für Verkehrs- und Geschäftsflugzeuge konnte der Umsatz durch höhere Ersatzteilverkäufe, vermehrte Triebwerksauslieferungen und günstigere Dollarkurse gesteigert werden.

Im Rahmen der Kooperation mit P&W beteiligt sich MTU mit 12,5 % an dem Großtriebwerk PW4084, das für das Großraumflugzeug Boeing 777 vorgesehen ist. Unseren Anteil an der Triebwerksfamilie PW2000 haben wir von 11,2 auf 21,2 % erhöht. Darüber hinaus eröffnen uns die Vereinbarungen mit P&W die Möglichkeit, die Systemführung beim Triebwerk für das geplante Regionalverkehrsflugzeug zu übernehmen.

Das gemeinsam mit P&W Canada entwickelte Triebwerk PW300 für Geschäftsreiseflugzeuge hat die Flugzulassung durch die Federal Aviation Administration (FAA) in den USA erhalten. Bei dem Triebwerk V2500 laufen die Entwicklungsarbeiten für die leistungsstärkere Version A5, mit der auch der Airbus A321 ausgerüstet wird.

Das mit Abstand größte Entwicklungsprojekt bei MTU ist das Triebwerk EI200 für das europäische Jagdflugzeug EFA. Hier wurde im Berichtsjahr der Flugtriebwerksstandard erreicht. Das Wellenleistungstriebwerk MTR390 für den Panzerabwehr- und Begleitschutz-Hubschrauber Tiger wird derzeit im ersten Prototypen erprobt.

Umsatz der Deutschen Aerospace mit 12,3 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahrs.

Die Bestelleingänge lagen bei 10,4 (i. V. 10,8) Mrd. DM.

Die MTU Maintenance GmbH, die Großtriebwerke für Verkehrsflugzeuge wartet, repariert und testet, erzielt gegenwärtig mit dem Triebwerk CF6-50 den größten Umsatz. Die Instandsetzung der Triebwerke CF6-80, PW2000, V2500 und LM5000 wurde neu aufgenommen. In Ludwigsfelde bei Berlin warten wir im wesentlichen kleinere Triebwerke sowie Hilfsgasturbinen.

Bei den Antrieben Land/Wasser waren wieder die Motoren der universell einsetzbaren Baureihe 396 der Hauptsatzträger. Bei den Antrieben für Eisenbahnen verkauften wir 500 Motoren der Baureihen 183 und 396. Bestellungen erhielten wir von der koreanischen Staatsbahn zur Ausrüstung weiterer Push-Pull-Züge und von der Deutschen Bundesbahn für den Antrieb von Pendolino-Zügen und den Triebwagen 628. In Japan bekam MTU erstmals den Zuschlag für die Lieferung von Motoren für Diesellokomotiven.

Bei Schiffsantrieben haben wir begonnen, die langfristigen Aufträge über Antriebs- und Aggregatmotoren für Minensuchboote der norwegischen sowie für zehn Fregatten der neuseeländischen und australischen Marine abzuwickeln. Ein weiteres Anwendungsgebiet unserer Motoren ist der Betrieb von Notstromaggregaten für Krankenhäuser und Industriebetriebe sowie für kerntechnische und ähnlich sicherheitsempfindliche Anlagen.

Der zur Außenerprobung auf dem Hochsee-Fährschiff Deutschland eingesetzte Motor der neuen, umweltfreundlichen Baureihe 595 hat im Berichtsjahr problemlos 5.000 Betriebsstunden erreicht.

Die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp und Kausch in Frankenthal produzierte bei Turboladern nahezu wieder die Stückzahlen des Vorjahrs. Bei der L'Orange GmbH, Stuttgart, die Einspritzsysteme für Großdieselmotoren entwickelt und herstellt, setzte sich die positive Geschäftsentwicklung fort.

Die MTU erwartet für 1992 insgesamt einen leichten Umsatzanstieg, wobei sich im Triebwerksbereich eine weitere Verschiebung vom militärischen zum zivilen Sektor ergeben wird. Bei Dieselmotoren sind von der Verwirklichung des EG-Binnenmarkts positive Auswirkungen zu erwarten.

TST: Auslandsumsatz gesteigert

	1991	1990
Umsatz (Mio. DM)	1.682	1.688
Auslandsanteil (%)	26	22
Beschäftigte (31.12.)	8.846	9.372

Die Telefunken Systemtechnik GmbH (TST) und ihre Tochtergesellschaften arbeiten schwerpunktmäßig auf dem Gebiet elektronischer Systeme für die Verteidigung. Der Umsatz erreichte im Berichtsjahr wieder das Niveau von 1990.

Im Bereich Radar und Funk haben wir von den dreidimensional erfassenden Radarsystemen TRM-S und den zweidimensional erfassenden Radarsystemen TRM-L die jeweils letzte Einheit ausgeliefert. Auf dem Gebiet der elektronischen Kampfführung (EloKa) entwickelt TST die Schiffs-EloKa-Anlage FL 1800 weiter; sie soll in die Schnellboote S143A sowie die Fregatten der Klassen F122 und F123 der Bundesmarine eingebaut werden. Für die Umrüstung der Phantom F-4F Flugzeuge der Bundeswehr wurde mit der Lieferung des Bordradarsystems APG-65 begonnen. Die Entwicklungsarbeiten für das Bordradar des europäischen Jagdflugzeugs EFA haben wir plangemäß fortgeführt.

Speziell für Regionalflughäfen hat TST das Situation Awareness System (SAS) entwickelt, das die Situation im Luftraum erfasst und darstellt. In den Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion beteiligen wir uns im Rahmen einer internationalen Zusammenarbeit an der geplanten Modernisierung des gesamten Flugsicherungssystems.

Bei Funksystemen bildeten Lieferungen und Leistungen des HF-/VHF-Fernmeldeaufklärungssystems EloKa-Heer an die Bundeswehr einen Schwerpunkt des Geschäfts. Das adaptive HF-Kommunikationssystem Farcos für den Einsatz in der Zivilluftfahrt haben wir weiterentwickelt. Außerdem hat TST sechs Rundfunksender an arabische Kunden übergeben; größere Aufträge erhielten wir aus dem vorderasiatischen Raum. Im Inland gingen zusätzliche Aufträge für TV-Sender in den neuen Bundesländern ein.

Der Bereich Energie- und Anlagentechnik installiert auf dem Flughafen München 2 eine der größten und modernsten Befeuerungsanlagen der Welt. Ein weiteres großes Flughafenprojekt war der Anfang 1992 zu Ende geführte Auftrag, die Befeuerung der Start- und Landebahn 1 des Flughafens Berlin-Schönefeld zu erneuern.

Mit elektrischen Richtantrieben für Panzerfahrzeuge konnte sich TST erstmals an einem US-amerikanischen Projekt beteiligen. Im Programm Pars 3 ist der erste Prototyp der Stabilisierungsplattform des Hochleistungsvisiers Osiris für den Panzerabwehr- und Begleitschutz-Hubschrauber Tiger fertiggestellt worden.

Auf der Nordseeinsel Pellworm haben wir begonnen, die Hybridanlage zur Nutzung von Sonnen- und Windenergie auszubauen. In der Orbitalen Energietechnik erhielt TST den Auftrag, die Solargeneratoren für den Erderkundungssatelliten ERS-2 zu konzipieren.

Unsere Tochtergesellschaft Elekluft ist als System- und Projektfirma in der Nachrichtentechnik und der elektronischen Datenverarbeitung tätig. Auf dem Gebiet der beruflichen Aus- und Weiterbildung hat sie ihre Aktivitäten in Ostdeutschland erheblich ausgebaut.

Im Bereich Abwehr und Schutz lagen Schwerpunkte bei der Lieferung von Elektronik-Baugruppen für das Luftraumüberwachungssystem Awacs sowie bei der Entwicklung eines Abstandswarnradars für Kraftfahrzeuge. Unsere Tochtergesellschaft Eltro konzentrierte ihre Aktivitäten wiederum auf Wärmebildgeräte und Laserentfernungsmesser.

Für das Jahr 1992 erwartet TST einen Umsatz in der Größenordnung des Vorjahrs.



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

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

Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)

Werte in Mio. DM	1991	1990
Umsatz	5.490	3.689
Gesamtleistung	5.979	4.020
Jahresergebnis	123	50
Sachinvestitionen	265	333
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	4.894	4.174
Beschäftigte (31.12.)	6.203	4.879

Im Geschäftsjahr 1991 hat die Daimler-Benz InterServices alle ihre Geschäftsbereiche weiter ausgebaut und das Leistungsangebot in Breite und Tiefe vergrößert. Zugleich wurden wichtige Weichenstellungen vorgenommen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Dienstleistungsangebote in den nationalen und internationalen Märkten zu steigern und neue interessante Geschäftsfelder aufzubauen.

Die debis erwirtschaftete weltweit eine Gesamtleistung von 6,0 (i. V. 4,0) Mrd. DM. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus Umsatzerlösen von 5,5 Mrd. DM sowie Zinserträgen aus Absatzfinanzierungen des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen in Höhe von 0,5 Mrd. DM. Die Steigerung der Gesamtleistung ist einerseits auf die 1991 getätigten Akquisitionen zurückzuführen, andererseits unterstreicht sie auch das deutliche innere Wachstum der Geschäftsbereiche und deren fortschreitende Akzeptanz im Markt. Von der Gesamtleistung entfallen 51 % auf das Inland, 12 % auf die Partnerländer in der EG und 31 % auf den US-Markt. Mit externen Kunden wurden 77 % erzielt; dies ist vor allem auf die volumenstarken Finanzdienstleistungsgesellschaften zurückzuführen, die schon seit vielen Jahren mit großem Erfolg am Markt tätig sind. Im Berichtsjahr ist es jedoch auch den anderen Geschäftsbereichen gelungen, ihren Umsatz mit Auftraggebern außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns spürbar auszuweiten.

Der Konzern-Jahresüberschuß der debis erreichte im Berichtsjahr 123 (i. V. 50) Mio. DM. In der erheblichen Steigerung gegenüber dem Vorjahr kommt die wiederum erfreuliche Ergebnisentwicklung insbesondere im Bereich Finanzdienstleistungen zum Ausdruck. In Sachanlagen, vorwiegend DV-Ausstattung, wurden 265 Mio. DM

investiert, in Vermietete Gegenstände 4.894 Mio. DM. Die Zugänge im Finanzanlagevermögen betragen 59 Mio. DM. Zum Jahresende 1991 beschäftigten wir weltweit 6.203 (i. V. 4.879) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; davon 5.377 im Inland und 826 im Ausland.

Im Jahre 1992 will die Daimler-Benz InterServices vor allem das Geschäft mit konzernexternen Kunden weiter ausbauen.

Systemhaus: Erweiterung der Informationstechnologie-Dienste

Die umfassenden Informationstechnologie (IT)-Services des debis Systemhauses stellen nicht nur ein wichtiges Leistungsangebot für die anderen Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns dar, sondern sind ein eigenständiges, marktorientiertes Geschäftsfeld. Das debis Systemhaus konnte im Berichtsjahr weiter wachsen und seine Gesamtleistung von 657 auf 1.182 Mio. DM steigern.

Im Verlauf des Jahres 1991 haben wir mit der internationalen Software-Gruppe Cap Gemini Sogeti eine strategische Allianz vereinbart. Dadurch kann das debis Systemhaus seine Dienstleistungen nicht nur an den mehr als 50 Standorten in Deutschland erbringen, sondern verfügt gleichzeitig über Kontakte in allen wichtigen europäischen Ländern und in Nordamerika. Darüber hinaus wurde 1991 das Leistungsspektrum im Bereich Management-, Organisations- und Technologieberatung durch den Erwerb der Mehrheit der Anteile an den europäischen Diebold-Beratungsgesellschaften ergänzt.

Das Geschäftsfeld Computer- und Kommunikationsservices, das ab 1992 unter dem Namen „debis Systemhaus CCS Computer-Communication Services GmbH“ firmiert, bietet den Kunden ein komplettes Angebot, das im Berichtsjahr auch auf die neuen Bundesländer ausgedehnt wurde. Außerdem haben wir eines der bisher größten europäischen IT-Outsourcing-Projekte in der Informationstechnologie erfolgreich weitergeführt: Von den früher über 40 inländischen Rechenzentren des Daimler-Benz-Konzerns konnten bereits mehr als die Hälfte in zehn regionalen Großrechenzentren zusammengefaßt und durchgängig miteinander vernetzt werden.



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.

Das Geschäftsfeld Kaufmännische Systeme und Projekte hat seine Aktivitäten erfolgreich auf den Markt außerhalb des Konzerns ausgedehnt. Die bereits bestehenden Angebote in den Bereichen „Finanzen und Betriebswirtschaft“, „Personal“, „Vertrieb“ sowie „Leasing“ konnten um Anwendungen auf dem Gebiet „Warenwirtschaftssysteme/Point-of-sales-Systeme“ (POS) sowie moderne Management-Informationssysteme erweitert werden.

Das Geschäftsfeld Industrielle Systeme und Projekte hat mit praxisnahen, vielfach bewährten Leistungen seine Position am Markt gestärkt. Das Spektrum der angebotenen Software-systeme erstreckt sich auf die gesamte Prozeßkette der industriellen Fertigung. Dazu gehören Produktionsplanungs- und -Steuerungssysteme, Fertigungsleittechnik- und Automatisierungssysteme sowie Anwendungen der Betriebsdatenerfassung, Instandhaltung und Qualitätssicherung.

Das Geschäftsfeld Schulung hat im Berichtsjahr neben der Ausbildung für systemhauseigene Produkte auch aktuelle Themen der Informationstechnologie angeboten. Grundlagenkurse zu Betriebssystemen und Programmiersprachen waren ebenso gefragt wie Seminare über Projektmanagement, Software-Engineering und CIM (Computer Integrated Manufacturing).

Wir sind zuversichtlich, mit unseren neuen, ab 1992 gültigen Geschäftsstruktur günstige Voraussetzungen geschaffen zu haben, um das debis Systemhaus in Deutschland als führenden Anbieter für Komplettlösungen der Informationstechnologie zu positionieren und die Stellung auf dem europäischen Markt für IT-Leistungen gemeinsam mit Cap Gemini auszubauen.

Verbreiterung des Leistungsspektrums im Bereich Finanzdienstleistungen

Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen hat im Jahre 1991 seine Führungsrolle als Anbieter von qualifizierten Leasing- und Finanzierungsprogrammen für Mercedes-Benz Fahrzeuge in den Schwerpunktmärkten Europa, Nordamerika und Japan abgesichert und ausgebaut. Außerdem haben wir das Leistungsspektrum um zusätzliche Servicekomponenten erweitert.

Hierzu gehören beispielsweise das Contract Hire im Nutzfahrzeugbereich (Mercedes-Benz CharterWay), das wir gemeinsam mit dem Unternehmensbereich Mercedes-Benz anbieten werden, und das Fleet Management bei Personenkraftwagen. Finanzdienstleistungen der debis werden heute von 17 Leasing- und Finanzierungsgesellschaften in 11 Ländern Europas und Nordamerikas sowie seit Ende 1991 auch in Japan angeboten.

Das Programm produktbezogener und kundenorientierter Finanzdienstleistungen für die Unternehmensbereiche AEG, DASA und auch die debis selbst wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut.

Der erfolgreiche Geschäftsverlauf in wichtigen Absatzmärkten, nicht zuletzt in Deutschland, den USA und Großbritannien, hat es ermöglicht, das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahr um 17 % auf rd. 125.000 Einheiten zu steigern; rd. 70 % der Neuverträge entfielen auf Personenkraftwagen. Damit wurde in den von uns betreuten Märkten jedes sechste neuverkaufte Mercedes-Benz Fahrzeug über Leasing- und Finanzierungsgesellschaften der debis vermarktet. Die im Berichtsjahr abgeschlossenen Verträge erreichten einen Wert von 7,7 (i. V. 6,4) Mrd. DM; dies entspricht einem Zuwachs um rd. 20 %. Der Vertragsbestand erhöhte sich auf mehr als 297.000 Einheiten mit einem Wert von über 13,6 Mrd. DM. Die Gesamtleistung (einschließlich Zinserträge aus der Absatzfinanzierung) nahm um 38 % auf 4,5 Mrd. DM zu.

Im Inland hat die Mercedes-Benz Lease Finanz das Neugeschäft mit 50.000 Vertragsabschlüssen im Wert von 2,7 Mrd. DM deutlich gesteigert. Der Vertragsbestand ist dadurch von 2,8 auf 3,6 Mrd. DM gewachsen. Die Mercedes-Benz Credit Corp. (MBCC) ist in den USA bei Pkw mit einer Penetrationsrate von 45 % Marktführer bei der Finanzierung von Mercedes-Benz Fahrzeugen. Im Berichtsjahr stieg das Neugeschäft der MBCC auf 3,2 Mrd. DM an; der Vertragsbestand wuchs um über 20 % auf 6,8 Mrd. DM. Auch die Leasing- und Finanzierungsgesellschaften in den westeuropäischen Nachbarländern wiesen im abgelaufenen Jahr insgesamt eine sehr erfreuliche Geschäftsentwicklung auf.

Zum Jahresende 1991 haben wir die Mercedes-Benz Finance Co., Ltd. in Japan gegründet; der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen wird damit auch auf dem japanischen Markt tätig, der für den Daimler-Benz-Konzern immer wichtiger wird.

In enger Zusammenarbeit mit den Vertriebsorganisationen der industriellen Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns soll die Position als führender Anbieter qualifizierter Finanzdienstleistungen gefestigt und ausgebaut werden. Neben der Entwicklung neuer Dienstleistungsangebote werden wir unsere Präsenz auf weitere Regionen ausdehnen.

Versicherungen: Marktpresenz verbessert

Im Hinblick auf die Öffnung des Versicherungsmarkts in der Europäischen Gemeinschaft hat der Geschäftsbereich Versicherungen (debis Assekuranz Vermittlungs GmbH) im Berichtsjahr seine Geschäftsfelder neu strukturiert. Um auf die Wünsche der Kunden gezielt eingehen zu können, haben wir im Industriegeschäft unsere Leistungen für Konzern- und Drittkunden zusammengefaßt; in diesem Bereich haben wir unsere Aktivitäten in den neuen Bundesländern ausgeweitet. Im Privatkundengeschäft betreuen wir vorwiegend Belegschaftsangehörige. Die in Teilbereichen schon langjährig praktizierte Zusammenarbeit mit Marsh & McLennan, dem größten weltweit tätigen Versicherungsmakler, und dessen deutscher Tochtergesellschaft Gradmann & Holler wird durch einen neuen Kooperationsvertrag verstärkt.

Für unsere Kunden gewinnt vor allem die Leistungspalette der zum Geschäftsbereich Versicherungen gehörenden debis Risk Consult zunehmend an Bedeutung. Diese Gesellschaft bietet Risikoanalyse und -bewertung sowie Beratung bei der Risikobewältigung und Risikobeherrschung in den Bereichen Umweltschutz, Brandschutz und Produktsicherheit an. Insbesondere nach dem Inkrafttreten des Umwelthaftungsgesetzes werden sich diese Risiken für alle Unternehmen weiter erhöhen.

Bei einem verantworteten Gesamtprämienvolumen von rd. 420 Mio. DM haben wir im Geschäftsjahr 1991 mit 236 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Provisionseinnahmen in Höhe von 35 Mio. DM erwirtschaftet. Wir gehen davon aus, daß wir 1992 ein weiteres Wachstum erzielen können.

Neue Chancen für Kompensationshandel

Im Geschäftsbereich debis Handel ist das im Daimler-Benz-Konzern auf dem Gebiet des Kompensationshandels vorhandene Know-how zusammengefaßt. Dieser Tätigkeitsbereich hat im internationalen Warenaustausch insbesondere nach der Öffnung Osteuropas erheblich an Bedeutung gewonnen. Der Geschäftsbereich Handel konnte seine Tätigkeit im Berichtsjahr erfolgreich ausweiten und

- mehr als 200 Mio. DM zur Ablösung von Devisenverpflichtungen aus Exportgeschäften erwirtschaften; damit wurde der Vorjahreswert um mehr als 70 % übertroffen.

Die Industriehandel GmbH betreut alle Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns bei ihren Kompensationsprojekten; sie ist schwerpunktmäßig auf den Märkten Afrikas und des Nahen Ostens tätig. Die im Jahre 1990 gegründete debis International Trading hat ihre Tätigkeit im März 1991 aufgenommen. Ihre Hauptaufgabe liegt darin, die Märkte Osteuropas - und hier insbesondere in den neu entstandenen Republiken der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) - für Kompensationsgeschäfte zu erschließen. Außerdem werden ausgesuchte Zielmärkte in Asien und Lateinamerika betreut.

Wir wollen auch in Zukunft die bestehenden Möglichkeiten aus der Verbindung von Kompensation und Produkthandel gezielt nutzen, um die bilateralen Handelsströme zwischen den Nationen weiter zu fördern.

Marketing Services: Ein deutlicher Schritt nach vorn

Die debis Marketing Services GmbH konnte im abgelaufenen Jahr in allen Tätigkeitsgebieten ein hohes Wachstum erzielen. Die Gesamtleistung stieg im ersten vollen Geschäftsjahr auf insgesamt 199 (i. V. 109)

Mio. DM. Dabei wurden die Aktivitäten nicht nur auf sämtliche Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns ausgeweitet, sondern es sind auch in steigendem Umfang Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns betreut worden.

Das Geschäftsfeld Marketing Consulting hat die Beratungsleistungen für interne und externe Kunden aus dem Investitionsgüterbereich verstärkt. Im Laufe des Jahres 1991 haben die Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns fast alle inländischen Media-Schaltetas dem Geschäftsfeld Media zur Betreuung übertragen. Es wickelt die Aufträge der Kunden zur Schaltung von Anzeigen sowie von Rundfunk- und Fernsehspots ab und ist für die Koordination von Preisen und Rabatten bei allen Medialeistungen für den gesamten Daimler-Benz-Konzern verantwortlich.

Im Geschäftsfeld Marketing-Kommunikation und Sales Promotion wurden Leistungen für vielfältige Problemstellungen auf dem Gebiet der Kommunikationsberatung und -gestaltung erbracht. Der Bereich Fairs and Exhibitions hat im Berichtsjahr weltweit etwa 200 Messen und Ausstellungen durchgeführt.

Der Geschäftsbereich Marketing Services wird seine Aktivitäten in allen Geschäftsfeldern weiter ausbauen; für das Geschäftsjahr 1992 erwarten wir ein beträchtliches Wachstum.

debitel: Günstige Perspektiven im Mobilfunk

Die debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG wurde am 1. Juli 1991 als Tochterunternehmen der debis mit Beteiligung des Handelshauses METRO und des amerikanischen Telekommunikations-Unternehmens NYNEX zur Vermarktung von Mobilfunkdiensten gegründet. Beginnend mit der Inbetriebnahme der D1- und D2-Netze werden wir alle GSM-Dienste anbieten, die in diesen Netzen zur Verfügung stehen. Um individuelle Problemlösungen für die Kommunikationsanforderungen zu gewährleisten, erhalten unsere Kunden Zugang zu weiteren Diensten wie Bündelfunk, Paging, Satellitenkommunikation und Personal Communications Network (PCN), sobald diese Angebote verfügbar sind.

Die Gesamtleistung der debis kletterte auf 6,0 (i. V. 4,0) Mrd. DM; 51 % entfielen auf das Inland.

Das Geschäftsvolumen mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns wurde überdurchschnittlich ausgeweitet.

Forschung und Technik

Integriertes FuE-Management

Die bereits im Vorjahr begonnene Neustrukturierung im Bereich Forschung und Technik haben wir 1991 auf das gesamte Ressort ausgedehnt. Ziel dieses Prozesses war einerseits, die Inhalte und Aktivitäten besser auf die individuellen Bedürfnisse der Unternehmensbereiche auszurichten, und andererseits die Schaffung eines kreativen Umfelds, in dem aus mittel- und langfristigen Forschungskonzepten neue Ideen für neue Produkte und Geschäftsfelder hervorgehen.

Dies wird durch eine matrixartige Verknüpfung von dezentralen Forschungsinstituten, die für die einzelnen Unternehmensbereiche arbeiten, mit Querschnittsfunktionen, die sich auf grundlegende, unternehmensübergreifende Forschungsthemen konzentrieren, erreicht. Um das innerhalb und außerhalb des Konzerns vorhandene Know-how schneller und effizienter zu nutzen und wirkungsvoll in der Entwicklung und Produktion umsetzen zu können, haben wir einen neuen Bereich „Technik“ eingerichtet, in dessen Mittelpunkt das Technologie- und Informationsmanagement steht. Hinzu kommen eigene Forschungsaufgaben sowie die Sonderfunktion, den Umweltbevollmächtigten des Konzerns zu unterstützen.

Die Zusammenarbeit zwischen der Forschung und den verschiedenen Geschäftsbereichen wird durch gemeinsame Forschungsausschüsse gesteuert. Ein mit Vorstandsmitgliedern besetzter Konzernforschungsausschuß behandelt übergeordnete Fragestellungen.

Forschungsinstitute für AEG und DASA

Nach dem Vorbild des bereits 1990 eingerichteten „Forschungsinstituts Mercedes-Benz“ wurden im Berichtsjahr drei weitere Forschungsinstitute strukturiert, und zwar für AEG, DASA/Dornier sowie DASA/MBB. Das auf die AEG ausgerichtete Institut gehört schon seit 1989 zum Ressort Forschung und Technik der Daimler-Benz AG. Die beiden für die DASA arbeitenden Institute sind seit diesem Jahr programmatisch eingebunden.

In den konzernübergreifenden Querschnittsfunktionen beschäftigen sich unsere Forscher mit Fragen der Verkehrstechnik, Werkstoffe, Informationstechnik, Produktionsforschung und Umwelt sowie den Wechselwirkungen von Technik und Gesellschaft.

Technologie-Management

Im Rahmen des Technologie-Managements werden weltweite Entwicklungen beobachtet und bewertet, technologische Strategien des Konzerns im Abgleich mit den Geschäftsfeldstrategien der Unternehmensbereiche erarbeitet und deren Umsetzung insbesondere durch sogenannte Innovationsprojekte sowie durch aktiven Technologie-Transfer unterstützt.

Um die für diese Tätigkeiten benötigten Informationen zu beschaffen, haben wir 1991 unseren internationalen Informationsverbund um wichtige Stützpunkte ergänzt. So wurde in Japan eine Außenstelle eingerichtet, die bereits wertvolle Beiträge geliefert hat. Das Liaison-Programm mit dem MIT (Massachusetts Institute of Technology, Cambridge/USA) ist ein weiteres Beispiel für unsere Kontakte mit renommierten Instituten in aller Welt.

Verkehrstechnik gegen den Verkehrsinfarkt

In der Daimler-Benz-Forschung kommt neuen Ansätzen zur Verkehrstechnik eine Schlüsselrolle zu. Im Rahmen der europäischen Verkehrsprojekte PROMETHEUS und DRIVE erarbeiten wir deshalb, in Kooperation mit Partnern aus der Automobil- und Elektronikindustrie, wichtige Grundlagen der Verkehrsleit- und Informationstechnik für den Personen- und Güterverkehr.

Der Stand des Prometheus-Projekts wurde im September 1991 in Turin präsentiert. Bei dieser Demonstration fand die Vorstellung eines funktionsfähigen, individuellen Verkehrsleitsystems besondere Beachtung; es verbindet die Vorteile der Routenwahl im Fahrzeug mit denen der Routen-Vorausberechnung in einer Verkehrsleitzentrale.



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.

Ein Steuerungssystem für Güterverkehrsflotten veranschaulichte, wie effizient eine Speditionszentrale mit europaweit operierenden Nutzfahrzeugen verknüpft sein kann. Erdgebundene Datenfunksysteme und Satelliten-Kommunikationstechnik sind dabei in ein Gesamtsystem moderner Mobilkommunikation integriert.

Eine Reihe der für PROMETHEUS erzielten Forschungsergebnisse wird in das Verkehrsmanagement-Projekt STORM einfließen. Im Rahmen dieses Vorhabens arbeitet ein Industrie-Konsortium unter unserer Führung daran, bis 1995 regional wirksame Verkehrsleit- und -informationstechniken im Stuttgarter Raum zu verwirklichen.

Die Entwicklung von Verkehr, Verkehrsumfeld und Transportsystemen ist Gegenstand weiterer wissenschaftlicher Studien und Szenarien. So haben wir beispielsweise unter dem Titel „Der optimierte Verkehr“ ein Programm definiert, in dem theoretische und technologische Grundlagen für neue Verkehrstechniken untersucht werden. Angelaufen sind auch die beiden Projekte „Europäische Verkehrs-Infrastruktur und Güterverkehrsströme“ sowie „Güterverkehrskonzept 2000“.

Elektronik im Fahrzeug

Seitdem Mercedes-Benz erstmalig in der neuen S-Klasse einen Datenbus - den CAN-Bus - einsetzt, eröffnen sich der Fahrzeugelektronik völlig neuartige Anwendungsmöglichkeiten. Um sich dieses Technologiepotential zu erschließen, wurden im „Forschungsinstitut Mercedes-Benz“ Systemkonzepte entwickelt, die im Rahmen einer offenen Systemarchitektur die Einzelfunktionen elektronischer Bauelemente zunehmend integrieren.

Die im Fahrzeug benötigte elektrische Leistung wird heute zunehmend elektronisch geschaltet. Mit der „Smart-Power“-Technologie werden die eigentlichen Leistungsschalter auf ein und demselben Chip mit „intelligenten“ digitalen und analogen Funktionen kombiniert.

Auf diesem Gebiet arbeiten wir eng mit dem Halbleiterhersteller Siliconix in den USA zusammen, der dem Geschäftsfeld Mikroelektronik zugeordnet ist und an dem Daimler-Benz mehrheitlich beteiligt ist.

Verminderung der Emissionen

Weniger Emissionen, sowohl bei Abgasen wie auch beim Lärm, sind ein vorrangiges Ziel für die Weiterentwicklung der Antriebstechnik. Mit besonderen laseroptischen Meßtechniken wurden Möglichkeiten zur Optimierung der Gemischbildung und Reduzierung der Emissionen untersucht. Die Verfahren ermitteln die orts- und zeitabhängige Verteilung des Kraftstoffs im Ottomotor. Hierdurch kann insbesondere die Verteilung des Kraftstoffs in Dampf- oder Tröpfchenform an den Einspritzdüsen genau gemessen werden.

Mehr Sicherheit beim Fahren

Die Lichtstreuung an den Fahrzeugscheiben stellt im Einzelfall, vor allem bei Nacht, ein erhebliches Risiko dar. Wir haben deshalb eine Verglasung entwickelt, die den Fahrer weniger beeinträchtigt und damit zugleich in kritischen Situationen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht.

In dieselbe Richtung zielt auch ein Verfahren, mit dem sich durch Einsatz „intelligenter“ Farbstoffe und Glas-technologien Scheiben herstellen lassen, die selbsttätig auf die Umweltheiligkeit reagieren. Diese Scheiben verdunkeln sich bei starker Bestrahlung und vermindern so die störende Aufheizung des Fahrgastraumes. Bei schwachem Tageslicht oder nachts kehren die Scheiben zur normalen Transparenz zurück.

Einzelradantrieb für die Bahntechnik

Einzelangetriebene Räder steigern nicht nur den Komfort eines Fahrzeugs, sie reduzieren auch das Fahrzeuggewicht und mindern durch die „kraftschlußabhängige Spurführung“ den Verschleiß. Zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen lassen sich hier Synergieeffekte nutzen, indem Baueinheiten für Subsysteme und

Komponenten mit gleichartigen Funktionsanforderungen gemeinsam entwickelt und zentral gefertigt werden. Bevor allerdings aufwendige Erprobungsträger gebaut und auf der Strecke getestet werden, rechnen wir Fahrversuche im Computer durch.

Auf dem Gebiet kleiner Antriebsleistungen arbeitet die Forschung an nichtkonventionellen Systemen und untersucht deren Vorteile gegenüber klassischen elektromagnetischen Antrieben. Auf der Basis des sogenannten Reluktanzprinzips entstanden verbesserte Antriebslösungen für Großserienanwendungen, wobei die komplexen Steuer- und Regelfunktionen systematisch in „Smart-Power“-Technologie umgesetzt wurden.

Software mit System

Im Bereich der Systemtechnik und Softwaretechnologie beschäftigen wir uns sowohl bei technischen als auch bei kommerziellen Anwendungen mit neuen Lösungen für den Software-Einsatz. Auf Basis einer Expertensystemschaale haben wir ein Werkzeug erstellt, das modulare technische Systeme konfiguriert. Ein Prototyp zum Software-Test wurde an mehrere Geschäftsbereiche ausgeliefert und gemeinsam mit diesen erfolgreich erprobt.

Dem Geschäftsbereich Omnibus von Mercedes-Benz haben wir ein wissensbasiertes Beratungssystem für Verkäufer übergeben. Dieses neue System, das bis Ende 1992 bundesweit eingeführt werden soll, ist auf einem tragbaren PC installiert und ersetzt umfangreiche papiergebundene Informationsmedien. Für Verkäufer und Kunden erleichtert es den Zugriff auf Informationen über sämtliche lieferbaren Modellvarianten; darüber hinaus können aber auch Wirtschaftlichkeits- und Fahrwertberechnungen angestellt werden.

Der Softwarequalität auf der Spur

Computer-Programme bestimmen zunehmend die Effektivität der Arbeit in praktisch allen Bereichen des Unternehmens. Um so wichtiger wird es, die Qualität von Software aussagekräftig zu beurteilen.



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.

Gemeinsam mit dem debis Systemhaus und Mercedes-Benz haben wir ein computergestütztes Bewertungsverfahren erarbeitet, mit dem der Benutzer abgeschlossene Projekte selbst beurteilen kann. Basis hierfür ist ein standardisierter Fragebogen, mit dem benutzerrelevante Qualitätsmerkmale wie die Eignung für die spezifischen Aufgaben des jeweiligen Arbeitsplatzes oder die Fehlerhäufigkeit abgefragt werden.

Für die objektive Qualitätsbeurteilung von Anwendungsprogrammen wurde ein maschinelles Verfahren entwickelt, mit dessen Hilfe sich insbesondere die Möglichkeiten der Wartung und Erweiterung von Software darstellen lassen. Ein erster Prototyp ist beim debis Systemhaus bereits im Einsatz.

Kommunizieren mit Bild und Sprache

Um wirklichkeitstreuere Bildfolgen synthetisch aufzubauen, müssen die dargestellten Szenen im Rechner möglichst effektiv codiert werden. Die Forschung arbeitet an entsprechenden Methoden zur automatischen symbolischen Beschreibung von natürlichen Szenen. Genutzt werden können sie beispielsweise für die Bilderzeugung in Flug- und Fahr simulatoren, aber auch für neuartige Verkaufssysteme und die Bildkommunikation über Funkkanäle.

Um auch die Sprache für die Verständigung zwischen Mensch und Maschine einsetzen zu können, arbeitet die Forschung an der Sprachbedienbarkeit von Funktionen im Fahrzeug, die den Fahrer von seiner eigentlichen Aufgabe leicht ablenken. Hierzu gehören beispielsweise das Öffnen der Fenster, das Einstellen der Klimaanlage oder das Wählen beim Autotelefon.

Ein weiteres Anwendungsfeld ist der Zugang zu automatischen Informationsdiensten über normales Sprechen am Telefon. Den Nutzen der Spracherkennung analysieren wir in Zusammenarbeit mit der Universitätsklinik Ulm auch am Arbeitsplatz eines Arztes. Befunde, die der Arzt zum Beispiel bei einer Ultraschalluntersuchung erhebt, gibt er einfach per Sprache ein. Dadurch konzentriert er sich mehr auf die eigentliche Untersuchung und muß die Ergebnisse nicht nachträglich aus der Erinnerung notieren.

Komplexe Strukturen in der Automatisierungstechnik

In der Automatisierungstechnik erfordern die komplexen Prozeßstrukturen vermaschte Reglersysteme, die in ihrer Gesamtheit beherrscht werden müssen. Neben dem Entwurf leistungsfähiger Reglerstrukturen beschäftigt sich die Forschung deshalb mit der Konzeption eines dezentral orientierten Gesamtsystems und der Definition der verschiedenen Hierarchieebenen sowie der Kommunikationsprozesse, welche die Funktionseinheiten verbinden. Diese Forschungsaktivitäten sind in die strategischen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Automatisierungssystems Geamatics der AEG eingebunden.

Technologie-Datenbank

Als Pilotvorhaben hat das Ressort Forschung und Technik eine Datenbank über Produktionstechnologien aufgebaut, die das in sämtlichen produktionstechnischen Entwicklungsabteilungen der Unternehmensbereiche vorhandene Potential den Forschungs- und Entwicklungsbereichen des Konzerns zugänglich macht. Damit haben wir wichtige Voraussetzungen für den Technologie-Transfer geschaffen und gleichzeitig einen Beitrag zur Integration aller Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten geleistet.

Neue Werkstoffe

An den Standorten Stuttgart-Untertürkheim, Ulm und Ottobrunn arbeiten unsere Forscher der neu eingerichteten Querschnittsfunktion „Werkstoffe“ daran, neue Materialien für die Anwendung in den Geschäftsfeldern des Konzerns zu erschließen.

Im Bereich „Strukturwerkstoffe“ liegen die Forschungsschwerpunkte bei faserverstärkten Kunststoffen für Aggregate, Fahrwerke und Aufbauten, bei hochfesten Keramiken für Motor- und Aggregateteile sowie bei neuartigen Metallegierungen. So sind Bremsysteme aus faserverstärkten Kunststoffen fast nur noch halb so schwer wie die herkömmlichen aus Stahl.

Im Bereich „Funktionswerkstoffe“ wurden die zunächst noch auf die Standorte Stuttgart und Ulm verteilten Arbeitsgruppen inzwischen fast vollständig im Forschungszentrum Ulm zusammengeführt. Während der Arbeitsbereich „Schichten“ vorübergehend in Labors der ersten Baustufe untergebracht ist, steht für die Bereiche Funktionskeramiken und Polymere der Teilstandort Ulm/Böfingen zur Verfügung. Anfang 1993 soll dann die zweite Baustufe des Forschungszentrums auf dem Oberen Eselsberg, Ulm, bezugsfertig sein.

Die Forschungsarbeiten zu Diamantschichten und ionenleitenden Keramiken wurden zusammen mit der Universität Ulm und dem Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung begonnen. Auf dem Gebiet der Hochtemperatur-Supraleitung konnten erstmalig mit einer neuartigen Technologie dünne Schichten dieses Materials hergestellt werden.

Hochfrequenzbauteile mit Supraleitern

Die verlustlose Leitung von Strom in den neuen Hochtemperatur-Supraleitern verspricht entscheidende Vorteile für die Hochfrequenztechnik. Mehrere der vorgesehenen Bauelement-Strukturen konnten im Berichtsjahr demonstriert werden, so zum Beispiel koplanare Wellenleiter verschiedener Geometrie, Ringresonatoren in Mikrostreifentechnik oder Antennenelemente. Die zur Herstellung dieser Bauelemente-Strukturen notwendigen Technologien für doppelseitige und großflächige Beschichtung werden bereits routinemäßig beherrscht.

Mikroelektronik: schnell und schlau

Bei unseren mikroelektronischen Hochfrequenz-Bauelementen konnten wir neue Spitzenleistungen erzielen. So erreichen unsere „Hetero-Feldeffekt-Transistoren“ aus Gallium-Arsenid beispielsweise eine Grenzfrequenz von 230 GHz. Mit Hetero-Bipolar-Transistoren aus Silizium-Germanium sind Stromverstärkungen bis zum 5.000-fachen möglich.

Diese Technologien beschäftigen uns aus zwei Gründen: Zum einen arbeiten wir an monolithisch integrierten Mikrowellenschaltungen auf der

Basis von Gallium-Arsenid, um preisgünstige Radarsysteme oder Kurzstreckenübertragungen in Millimeterwellen-Technik entwickeln zu können, und zum anderen werden für die monolithische Integration in schnelle Bipolarschaltungen auf der Basis von Silizium kundenspezifische Schaltungen mit erweiterten Optionen erforscht.

Die Fortschritte in der Steuer- und Regelungstechnik machen heute Leistungs-Bauelemente notwendig, die adressierbar, diagnosefähig, selbstüberwachend und selbstschützend sind. Um diese Eigenschaften zu erreichen, werden neue Systemkonzepte und Integrationstechnologien untersucht. Der jeweils erreichte technologische Stand wird in Prototypen und Anwendungen für die Kraftfahrzeug-Elektronik sowie für die Antriebs- und Automatisierungstechnik umgesetzt.

Umweltschutz bei Daimler-Benz

Die ständig zunehmende Belastung der Umwelt macht es zwingend erforderlich, daß die Hersteller industrieller Produkte bei der Entwicklung neuer Technologien noch stärker als bisher die Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Schonung der Ressourcen im Auge haben. Um den internen Bedarf an Know-how abzudecken und gleichzeitig das externe Geschäft auszuweiten, sind konzernübergreifende Projekte eingeleitet worden. Sie beschäftigten sich nicht zuletzt mit Reststoffentsorgung, Recycling von Wertstoffen, Emissionsüberwachung von Industrieanlagen, Abgasbehandlung von Stationärmotoren sowie wasserfreien Produktionsbetrieben. In einzelnen Vorhaben konnten wir bereits Ergebnisse erzielen, die über den derzeitigen Stand der Technik hinausgehen und neue Maßstäbe im Umweltschutz setzen.

Recycling von Werkstoffverbunden

Ein hochwertiges stoffliches Recycling setzt in der Regel voraus, daß die zu verarbeitenden Materialien sortenrein getrennt sind. Dies war bisher bei vielen aus einem Werkstoffverbund bestehenden Teilen nicht möglich. In Ulm arbeiten wir deshalb an

Verfahren, um solche Werkstoffverbunde aufzubrechen und in einzelne Materialsorten zu trennen. Am Beispiel des Pkw-Cockpits konnte gezeigt werden, daß auch Materialien, die bisher als nicht trennbar galten, durch selektives Mahlen mit kombinierten Aufbereitungsverfahren teil- und trennbar sind.

Mit diesen Arbeiten schaffen wir zugleich die Grundlagen, um künftige Produkte von Anfang an recycling-freundlich konstruieren zu können.

Naturstoffe für den Fahrzeugbau

Im Norden Brasiliens hat Daimler-Benz ein Projekt gestartet, mit dem zum einen umweltfreundliche Produkte entwickelt und zum anderen die sozialen, ökologischen und ökonomischen Bedingungen dieser Region unter gleichzeitiger Rekultivierung des tropischen Regenwalds verbessert werden sollen. Dieses als Para-Projekt bezeichnete Vorhaben ist eng gekoppelt mit dem UNICEF-Projekt „Armut und Umwelt in Amazonien“. In Zusammenarbeit mit der Universität von Para werden unter dem Thema „Technology is Life“ regionale Naturprodukte für eine Anwendung im Fahrzeugbau untersucht.

Speziell erforscht werden soll die Eignung von Pflanzenölen als Schmierstoff, die Gewinnung von Reinstpigmenten für die Herstellung von Lacken aus Naturfarben, der Einsatz von Naturfasern zum Beispiel für Sitzschalen oder als Isoliermaterial sowie die verbesserte Produktion von Kautschuk - unter Einsatz modernster Mikrowellen- und Vakuumtechnologien - für Gummiteile im Fahrzeug. Im Vordergrund steht die Frage, ob sich dadurch biologisch abbaubare Schmierstoffe und Farben sowie Alternativen zu manchen schwer recyclebaren Verbundstoffen mit synthetischen Faserwerkstoffen gewinnen lassen.

Verbunden mit diesen Vorhaben ist ein Aufforstungsprogramm des tropischen Regenwalds. Gleichzeitig tragen die Forschungsprojekte zum Aufbau eines Wirtschaftsraums in der Amazonasregion bei, der sich an den natürlichen Gegebenheiten ausrichtet.

Ideen wirkungsvoller umsetzen durch integriertes FuE-Management.

Technologien und Wissen verfügbar machen, Menschen bewegen: Synergien schaffen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Strategische Ausrichtung der Personalarbeit

Die fortlaufende Qualifizierung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehen wir als vorrangige Aufgabe unserer Personalarbeit an. Denn nur mit gut ausgebildetem, motiviertem Personal und kompetentem Management können wir unsere Position im internationalen Wettbewerb langfristig sichern.

Im Geschäftsjahr 1991 haben wir in den Personalbereichen des Daimler-Benz-Konzerns verstärkt strategische Konzepte entwickelt. Dazu wurden auf Konzernebene und in allen Unternehmensbereichen Handlungsfelder von übergeordneter Bedeutung definiert, die unsere Arbeit zukünftig bestimmen werden. Nicht zuletzt wurden Projekte in den Mittelpunkt gestellt, mit denen die Integration der einzelnen Unternehmensbereiche und die Internationalisierung der Mitarbeiter gefördert werden.

Durch eine solche übergreifende und langfristig konzipierte Personalarbeit wollen wir die Unternehmens- und Geschäftsbereiche des Konzerns unterstützen, der sozialen Verantwortung des Unternehmens Rechnung tragen und zugleich allen unseren Beschäftigten neue Perspektiven eröffnen.

Beschäftigungslage und -entwicklung

Zum Jahresende 1991 waren im Daimler-Benz-Konzern 379.252 (i. V. 376.785) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig; allein in Deutschland waren es 305.295 (i. V. 303.404). Die gegenüber dem Vorjahr gestiegene Beschäftigtenzahl ist vor allem auf Veränderungen im Konsolidierungskreis bei AEG und debis, aber auch auf Neueinstellungen bei Mercedes-Benz zurückzuführen. In den neuen Bundesländern arbeiteten Ende 1991 rd. 8.600 Personen in Gesellschaften, die sich in der Übernahme befinden oder bereits zu unserem Unternehmen gehören.

Die Beschäftigungssituation im Inland war insgesamt zufriedenstellend. Lediglich in Einzelbereichen war vorübergehend Kurzarbeit erforderlich. Bei AEG Olympia Office in Wilhelmshaven und im Werk Eiweiler der DASA bestanden erhebliche Auslastungsprobleme, die uns zu dem Beschluß veranlaßt haben, die Aktivitäten an diesen Standorten nicht weiterzuführen. Im Ausland waren am Jahresende 73.957 (i. V. 73.381) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Beschäftigte (31.12.)	Inland	Ausland	Gesamt
Daimler-Benz AG und Holdinggesellschaften	2.764	40	2.804
Mercedes-Benz	185.154	52.288	237.442
AEG	56.338	20.000	76.338
DASA	55.662	803	56.465
debis	5.377	826	6.203
Daimler-Benz-Konzern	305.295	73.957	379.252

Bei Mercedes-Benz waren die Inlandswerke während des gesamten Berichtsjahrs voll ausgelastet; die Zahl der Arbeitnehmer stieg um 6.300. In einigen ausländischen Produktions- und Montagegesellschaften des Mercedes-Benz-Konzerns mußten dagegen aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen Maßnahmen zur Personalanpassung durchgeführt werden. Erfreulich entwickelte sich wiederum die Mercedes-Benz Mexico, die wegen des Aufschwungs im mexikanischen Nutzfahrzeugmarkt Neueinstellungen vornehmen konnte.

Die Beschäftigungslage der AEG war - mit Ausnahme der anhaltenden Probleme bei AEG Olympia Office - von einer überwiegend guten Kapazitätsauslastung gekennzeichnet.



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.

Dies gilt insbesondere für die Geschäftsfelder Hausgeräte und Bahnsysteme sowie bei AEG Electrocom. Dagegen haben sich bei den stark vom Maschinenbau abhängigen Bereichen im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten gegen Jahresende Abschwächungstendenzen gezeigt. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Inland ist vor allem wegen der Ausgliederung der AEG Mobile Communication geringfügig zurückgegangen; im Ausland nahm sie wegen der erstmaligen Einbeziehung von Siliconix, Santa Clara/Kalifornien, leicht zu. Im Belegschaftsstand sind die Beschäftigten der zum Ende des Berichtsjahrs veräußerten Gesellschaften AEG KABEL und AEG Elektrowerkzeuge - ebenso wie deren Umsätze und Auftragsengänge - aus Gründen der Vergleichbarkeit noch enthalten.

Bei der Deutschen Aerospace war die Auslastung 1991 leicht rückläufig. Die Personalkapazität konnte über den Nichtersatz der Fluktuation angepaßt werden. Allerdings werden im Geschäftsbereich Verteidigung und zivile Systeme weitere Personalmaßnahmen nicht zu vermeiden sein. Der Rückgang der DASA-Belegschaft im Berichtsjahr ist eine Folge der Ausgliederung von Werken in die im Konsolidierungskreis nicht erfaßte Deutsche Airbus GmbH.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl bei debis ist auf Akquisitionen in allen Geschäftsbereichen zurückzuführen. Mit 4.443 Arbeitnehmern stellen die im Systemhaus zusammengefaßten Gesellschaften den größten Geschäftsbereich dar. Im Ausland arbeitet der überwiegende Teil der Beschäftigten in den Finanzierungs- und Leasinggesellschaften.

Beschäftigtenstruktur

Die Beschäftigtenstruktur in den deutschen Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns hat sich gegenüber den Vorjahren kaum verändert. Bei Mercedes-Benz, AEG und DASA waren rd. 5 % der Gesamtbelegschaft Auszubildende und Praktikanten. In der debis und bei Daimler-Benz liegt dieser Anteil deutlich niedriger, da Mercedes-Benz weitestgehend deren Ausbildungsfunktion übernommen hat. Entsprechend der Art des Geschäfts haben Mercedes-Benz und AEG einen Arbeiteranteil von jeweils über 50 %, während bei DASA (mit über 65 %) und debis (mit nahezu 100 %) die Angestellten überwiegen.

Im Inland sind 17 % unserer Arbeitnehmer Frauen. Der Ausländeranteil beträgt 13 % - bei den Arbeitern 20 % und bei den Angestellten 3 %. Die ausländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommen aus etwa 60 verschiedenen Ländern; Türken, Jugoslawen, Italiener und Griechen stellen die größten nationalen Gruppen. Wenngleich der Ausländeranteil in den letzten Jahren kontinuierlich zurückging, werden wir auch langfristig auf die Unterstützung unserer ausländischen Arbeitnehmer angewiesen sein.

Ende 1991 waren in den Inlandsgesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns 13.800 Schwerbehinderte tätig. 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 1991

In den alten Bundesländern brachte die Tarifrunde 1991 in der Metall- und Elektroindustrie zum 1. Juni 1991 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um 6,7 %; für die Monate April und Mai wurde eine Pauschalzahlung vereinbart. Das Niveau der unteren Lohngruppen ist überproportional angehoben worden. In Unternehmen mit starker Besetzung der unteren Lohngruppen führte dies zu einer Gesamtbelastung, die über 6,7 % hinausging.

In den neuen Bundesländern wurden langfristige Tarifverträge abgeschlossen, die alle tariflich wichtigen Sachverhalte regeln. Zum 1. April 1991 stiegen die Löhne und Gehälter auf durchschnittlich 60 % der westdeutschen Tarife. Bis zum 1. April 1994 ist im Rahmen eines Stufenplans eine Anhebung auf 100 % des Niveaus der alten Bundesländer vorgesehen. Tarifliche Zusatzleistungen wie das Urlaubsgeld werden ab 1995 eingeführt. Betriebliche Sonderzahlungen sollen bis 1994 schrittweise auf 50 % eines Monatsentgelts erhöht werden. Für den Jahresurlaub gibt es ebenfalls eine Stufenlösung bis zum Jahre 1996. Die tarifliche wöchentliche Arbeitszeit - augenblicklich 40 Stunden - wird ab 1. April 1994 auf 39 Stunden und ab 1. Oktober 1996 auf 38 Stunden verkürzt.

Personalaufwand

Der Personalaufwand nahm im Daimler-Benz-Konzern weltweit um 9 % auf 29,4 Mrd. DM zu. Im Inland wirkten sich neben der gestiegenen Beschäftigtenzahl vor allem die tarifliche Anhebung der Löhne und Gehälter sowie höhere Sozialabgaben aus.

Betriebliche Altersversorgung

Kernstück der Sozialleistungen aller Unternehmen im Daimler-Benz-Konzern ist nach wie vor die betriebliche Altersversorgung. Sie trägt - zusammen mit der gesetzlichen Rente und der individuellen Eigenversorgung - zur wirtschaftlichen Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand bei.

Im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung haben die Daimler-Benz AG und die Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr 296 Mio. DM an rd. 47.800 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Zur Absicherung der künftigen Verpflichtungen wurden den Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG, auf Basis eines Rechnungszinsfußes von 3,5 %, insgesamt 643 Mio. DM zugeführt. Weiterhin wurden der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH 204 Mio. DM zugewendet.

AEG zahlte im Berichtsjahr rd. 136 Mio. DM an rd. 42.500 Pensionäre, Witwen und Kinder. Bei den Gesellschaften der Deutschen Aerospace erreichten die Ausgaben für rd. 17.100 Anspruchsberechtigte 89 Mio. DM.

Insgesamt hat der Daimler-Benz-Konzern im Berichtsjahr für die betriebliche Altersversorgung 1,5 Mrd. DM aufgewendet.

Vermögensbildungsaktion 1991

Im Rahmen des fünften Vermögensbildungsgesetzes hatten 1991 wiederum alle im Inlandskonzern Beschäftigten die Möglichkeit, Aktien der Daimler-Benz AG zu einem steuerbegünstigten Vorzugskurs zu erwerben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Daimler-Benz, Mercedes-Benz und debis konnten sich wahlweise auch für Aktien der Mercedes Aktiengesellschaft Holding entscheiden. Insgesamt nahmen 140.247 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieses Angebot wahr. Die Angehörigen von Daimler-Benz und Mercedes-Benz konnten darüber hinaus der Daimler-Benz AG ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM gewähren, das mit 10 % verzinst wird; von dieser Möglichkeit haben insgesamt 28.434 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Gebrauch gemacht.

Förderung von Wohnungseigentum

Die Mehrzahl unserer Konzernunternehmen hat ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wiederum beim Bau und Kauf von Wohnungen sowie Eigenheimen unterstützt. Insgesamt sind für 3.726 Wohnungen und Eigenheime zinslose oder zinsvergünstigte Darlehen in Höhe von mehr als 97 Mio. DM ausgezahlt worden.

Führungskräfteentwicklung und -planung

Die Umsetzung von Konzernstrategien wird durch die Entwicklung, die Qualifizierung und den Einsatz des vorhandenen und künftigen Managementpotentials entscheidend beeinflusst. Mit den in allen Unternehmensbereichen eingeführten Instrumenten unterstützen wir wirkungsvoll den langfristig angelegten Prozeß der Führungskräfteentwicklung und -planung.

Im Berichtsjahr wurde die Planungsrunde mit der Erfassung und Bewertung der Bedarfs- und Nachwuchssituation auf den oberen Führungsebenen abgeschlossen. Die Analyse und Bewertung dieser Situation in wichtigen Funktionsfeldern hat die Voraussetzungen für eine optimale Nutzung des vorhandenen Führungskräftepotentials für die Konzernunternehmen weiter verbessert und die Entwicklungsmöglichkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vergrößert.

Die erheblich zunehmenden globalen Aktivitäten, Kooperationen und Allianzen des Konzerns unterstützen wir durch eine verstärkte Internationalisierung der Führungskräfte, wie beispielsweise durch eine internationale Nachwuchsgruppe.

Berufsausbildung

Zum Jahresende 1991 befanden sich im Daimler-Benz-Konzern 15.243 Jugendliche in der Berufsausbildung. Der Anteil der Mädchen betrug 20 %; in den kaufmännischen Ausbildungsgängen waren nahezu zwei Drittel der Auszubildenden weiblich.

Im Berichtsjahr haben 4.160 Jungen und Mädchen ihre Ausbildung begonnen, davon 3.225 in gewerblich-technischen und 935 in kaufmännischen Berufen. Von den 4.397 Jugendlichen, die ihre Ausbildung erfolgreich abschließen konnten, wurden 85 % in ein Arbeitsverhältnis übernommen. Insgesamt bieten die inländischen Konzerngesellschaften über 50 gewerblich-technische und 10 kaufmännische Ausbildungsberufe an. Darüber hinaus gibt es 15 spezielle Ausbildungswege für Abiturienten, insbesondere in der Berufsakademie, die nach wie vor sehr begehrt sind.

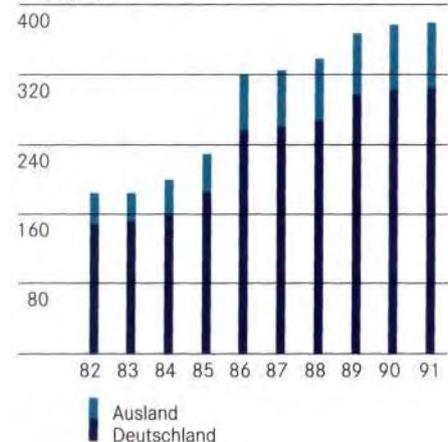
Im Rahmen der Nachwuchsförderung für qualifizierte Fachkräfte haben wir eine größere Anzahl von Studenten unterstützt sowie die Beratung und Betreuung von Studierenden bei Praktika, Diplomarbeiten und durch studienbegleitende Seminare weiter ausgebaut.

Weltweit wurden zum Jahresende 379.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Wichtige Ziele unserer Personalarbeit:
Mehr Verantwortung für den einzelnen, verstärkte Qualifizierung und Internationalisierung der Belegschaft.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

in Tausend



Fort- und Weiterbildung

Fort- und Weiterbildung wird im gesamten Konzern auf allen Ebenen gefördert. Die Unternehmensbereiche bieten ein umfassendes, an den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern ausgerichtetes Programm an. Die Fortbildung für obere Führungskräfte auf Konzernebene wurde 1991 nochmals erweitert; sie leistet einen wichtigen Beitrag zum gemeinsamen Verständnis der Entwicklung des Gesamtunternehmens und seiner Strategie sowie zum persönlichen Dialog zwischen den Führungskräften.

Etwa 177.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nahmen während der Arbeitszeit an Weiterbildungsmaßnahmen teil. Erneut stark genutzt wurden die Angebote im Bereich neuer Technologien und der Informationsverarbeitung sowie spezielle Programme zur Bereichsentwicklung. Auf dem gewerblichen Gebiet sind die Maßnahmen zur Fort- und Weiterbildung insbesondere im Hinblick auf neue Produktionskonzepte - z. B. Gruppenarbeit - verstärkt worden. Die Aufwendungen für Fort- und Weiterbildung beliefen sich im Berichtsjahr auf 326 Mio. DM.

Neue Formen der Arbeitsorganisation

Vor dem Hintergrund der sich weltweit verschärfenden Wettbewerbssituation mit höheren Anforderungen an Flexibilität und Qualität haben wir neue und veränderte Produktionskonzepte intensiv untersucht. Unter dem Stichwort „lean management“ werden in allen Unternehmensbereichen seit längerem Anstrengungen unternommen, moderne, ganzheitliche Formen der Arbeitsorganisation zu verwirklichen. Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist dabei die Übertragung von planerischen, ausführenden und kontrollierenden Arbeitsumfängen an ein und dieselbe Person oder Arbeitsgruppe.

Bei Mercedes-Benz wurden in nahezu allen Werken verschiedene Formen der Gruppenarbeit in Pilotbereichen erprobt. Im Vordergrund stand dabei die Fragestellung, wie Gruppenarbeit angelegt sein muß, damit sie zu einer wirtschaftlichen Fertigung und zu einer Verbesserung der Arbeitssituation beiträgt.

AEG hat im Zuge des Neubaus der Fabrik Regensburg - Fachbereich Mittelspannungstechnik - den Produktionsbereich neu geordnet. Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter übernimmt seitdem neben der eigentlichen Aufgabe in der Fertigung zusätzliche Verantwortung bei der Qualitätssicherung, Steuerung, Betriebsmittel- und Materialbereitstellung und für den Materialtransport. Dabei wechseln die Beschäftigten im Montagebereich regelmäßig ihre Arbeitsplätze, um auf diese Weise ihre Kenntnisse und Einsatzmöglichkeiten zu erweitern.

Gesundheitsvorsorge

In den werksärztlichen Diensten waren über 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, darunter rd. 50 Werksärztinnen und Werksärzte. Hinzu kamen - vor allem an kleineren Standorten - zahlreiche nebenberufliche Betriebsärzte. Im Mittelpunkt der Gesundheitsvorsorge standen Vorsorgeuntersuchungen, Beratungen und Schulungen zu Themen wie Ernährung, Sucht und Gefahrstoffe sowie insbesondere auch die Mitwirkung bei der Arbeitsplatzgestaltung.

Arbeitssicherheit

Im gesamten Inlandskonzern sind 200 Sicherheitsfachkräfte hauptamtlich für die Belange des Arbeitsschutzes und somit für die Sicherheit der Belegschaft tätig. Zu ihren Hauptaufgaben gehören die Beratung der Führungskräfte, die Durchführung von Unterweisungen und Schulungen sowie die Umsetzung technischer und organisatorischer Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen.

Der Erfolg dieser Arbeit kommt in den abermals gesunkenen Unfallzahlen zum Ausdruck; gegenüber dem Vorjahr ist sowohl die Unfallhäufigkeit als auch die Zahl der unfallbedingten Ausfalltage weiter zurückgegangen.

Arbeitsschwerpunkte im Berichtsjahr waren die Verbesserung der Ausbildung der betrieblichen Führungskräfte und der Sicherheitsbeauftragten sowie die Entwicklung von DV-Systemen zur Erfassung von Gefahrstoffdaten. Im Rahmen der Arbeitssystemgestaltung wurden verstärkt moderne Erkenntnisse des Arbeitsschutzes und der Ergonomie bereits im Planungsstadium eingebracht.

Einbindung der Mitarbeiter in betriebliche Problemlösungen

Mit insgesamt 38.600 (i. V. 34.000) eingereichten Verbesserungsvorschlägen im betrieblichen Vorschlagswesen zeigten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Konzernunternehmen erneut großes Interesse an ihrer Arbeit. Die Vorschläge der Einsender haben wir mit 14,1 (i. V. 11) Mio. DM honoriert. Das positive Ergebnis des betrieblichen Vorschlagswesens ist Ausdruck der Kreativität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihres Engagements für die Ziele unseres Unternehmens.

Dank an unsere Belegschaft

Für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft in einem Jahr, in dem uns der Markt erneut vor schwierige Herausforderungen gestellt hat, während gleichzeitig die Anpassung der Kostenstruktur energisch fortzuführen war, danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unser Dank gilt gleichermaßen den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.



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.

Finanzen

Jahresüberschuß trotz außerordentlicher Belastungen höher als im Vorjahr

Der Jahresabschluß 1991 verdeutlicht die unveränderte finanzielle Stärke des Daimler-Benz-Konzerns und bildet zugleich eine solide Grundlage, um die noch vor uns liegenden Aufgaben erfolgreich zu bewältigen. Das Zahlenwerk ist nicht nur durch das weiter gewachsene Geschäftsvolumen geprägt, sondern auch durch eine Reihe von Sonderfaktoren, die im folgenden mit erläutert werden.

Die Zahlen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die Ertrags- und Aufwandspositionen der erst zum Jahresende aus dem Konsolidierungskreis ausgeschiedenen Gesellschaften des AEG Konzerns, die in der Konzernbilanz jedoch nicht mehr erfaßt sind. Dagegen wird die zum 31. Dezember 1991 gegründete Eurocopter Holding S.A. zu 40 % (quotal) in die Konzernbilanz einbezogen, während in der Erfolgsrechnung noch die Hubschrauberaktivitäten von MBB berücksichtigt sind.

Die Umsatzerlöse des Daimler-Benz-Konzerns stiegen 1991 infolge der lebhaften Inlandsnachfrage nach Kraftfahrzeugen um 11 % auf 95 Mrd. DM. Die stärkere Zunahme der Gesamtleistung um 12 % auf 98,6 Mrd. DM beruhte vor allem auf dem kräftigen Wachstum des Leasinggeschäfts sowie auf Bestandserhöhungen bei den Vorräten, insbesondere im Unternehmensbereich Mercedes-Benz. Der Materialaufwand entwickelte sich in etwa parallel zur Gesamtleistung; sein Anteil beträgt 50,2 (i. V. 50,3) %. Innerhalb des Personalaufwands, dessen Anteil mit 29,8 % nahezu unverändert blieb, haben sich sowohl die Löhne und Gehälter als auch die Aufwendungen für die Altersversorgung erhöht; zur Aufstockung des Deckungskapitals haben wir den Unterstützungskassen des Konzerns 0,2 Mrd. DM zugewiesen. Maßgeblich für den überdurchschnittlichen Anstieg der Abschreibungen um 15 % auf 6,1 Mrd. DM waren die nochmals höheren Investitionen in Sachanlagen und Vermietete Gegenstände. Die Sonstigen betrieblichen Erträge

lagen mit 3,5 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahrs. Der deutliche Anstieg der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 12,0 auf 13,8 Mrd. DM steht insbesondere im Zusammenhang mit Rückstellungszuführungen.

Im außerbetrieblichen Bereich wird für den Gesamtkonzern ein Zinsergebnis von 0,6 Mrd. DM ausgewiesen. Der starke Rückgang gegenüber dem Vorjahr hat gegenläufige Ursachen: Einerseits stiegen die Zins- und Wertpapiererträge trotz der gesunkenen Liquidität leicht an, andererseits war eine erhebliche Zunahme der Zinsaufwendungen zu verzeichnen, die sich vor allem aus dem geschäftsbedingt höheren Fremdkapitalbedarf für unsere Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften ergab. Den Zinsaufwendungen aus der Finanzierung des Leasinggeschäfts stehen entsprechende Erträge gegenüber, die in den Leasingraten enthalten und in den Umsatzerlösen ausgewiesen sind. Ohne den Zinsaufwandssaldo für die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts beläuft sich das Zinsergebnis des Konzerns auf 1,1 (i. V. 1,3) Mrd. DM.

Mio. DM	1991	1990
Zinsergebnis laut GuV	623	989
Zinsaufwandssaldo aus Leasing- und Absatzfinanzierung	446	344
Zinsergebnis ohne operatives Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft	1.069	1.333

Wie in den Vorjahren haben wir auch diesmal wieder die in den Hochinflationländern erzielten Zinserträge um die Inflationsgewinne gekürzt.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging lediglich von 4,2 auf 4,0 Mrd. DM zurück; höhere Beiträge des betrieblichen Bereichs haben das rückläufige Zinsergebnis weitgehend ausgeglichen. Das außerordentliche Ergebnis, das mit 0,5 Mrd. DM die Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns belastet, setzt sich aus zwei außerordentlichen Vorgängen zusammen, und zwar aus dem Aufwand für AEG Olympia sowie dem Gewinn aus dem Verkauf von AEG KABEL. Wenn der Jahresüber-

schuß dennoch um 8 % auf 1,9 Mrd. DM ansteigt, so ist dies darauf zurückzuführen, daß wir erhebliche Verluste der AEG Aktiengesellschaft und der Dornier GmbH aufgrund der 1991 abgeschlossenen Gewinnabführungsverträge erstmals steuermindernd im Organkreis verrechnen konnten.

Bilanzbild des Konzerns vom Finanzdienstleistungsgeschäft geprägt

Noch stärker als die Gewinn- und Verlustrechnung wird die Bilanz des Konzerns durch das stark wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft beeinflusst. Unsere Leasingverträge sind üblicherweise so gestaltet, daß die Bilanzierung beim Leasinggeber erfolgt; die Vermieteten Gegenstände werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Sie sind innerhalb des Anlagevermögens gesondert ausgewiesen. Die aus der Zwischenerfolgseliminierung resultierenden latenten Steuern sind unter den Rechnungsabgrenzungsposten auf der Aktivseite bilanziert.

Beim Absatzfinanzierungsgeschäft handelt es sich um ein reines Kreditgeschäft, das die Bilanz wegen des gleichzeitigen Ausweises von Forderungen gegenüber Kunden und Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung verlängert. Darüber hinaus werden abgegrenzte Leasingraten und Mietsonderzahlungen unter den Rechnungsabgrenzungsposten passiviert.

Würde das gesamte Finanzdienstleistungsgeschäft außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns betrieben, so wären die genannten Posten in der Konzernbilanz nicht enthalten und die Bilanzsumme entsprechend niedriger. Außerdem wäre das Eigenkapital des Konzerns um den Saldo aus eliminierten Zwischengewinnen und latenten Steuern sowie um die bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften erwirtschafteten Gewinne zu korrigieren. Andererseits könnten die den Finanzdienstleistungsgesellschaften intern zur Verfügung gestellten Mittel zur außerplanmäßigen Tilgung von Verbindlichkeiten herangezogen werden.

Höherer Konzern-Jahresüberschuß trotz negativen außerordentlichen Ergebnisses.

Niedriger Steuer-aufwand infolge der Verrechnung von erheblichen Verlusten im erweiterten Organkreis.

Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf die Konzernbilanz

Mio. DM	1991	1990
Ausgewiesene Konzernbilanzsumme	75.714	67.339
Aktiva		
Vermietete Gegenstände	- 8.092	- 6.518
Forderungen aus Absatzfinanzierung	- 4.255	- 3.170
Latente Steuern auf Zwischengewinne	- 686	- 519
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	62.681	57.132
Passiva		
Veränderung des Eigenkapitals bei Übernahme des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Dritte	- 100	- 81
Verbindlichkeiten für Leasing- und Absatzfinanzierung	- 8.113	- 6.648
Außerplanmäßige Tilgung von Verbindlichkeiten	- 4.577	- 3.312
Abgrenzung Leasingraten und Mietsonderzahlungen	- 243	- 166
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	62.681	57.132

Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern
98,6 Milliarden DM



Unverändert solide Bilanzrelationen

Im Konzernabschluß 1991 ist die Bilanzsumme aufgrund des größeren Geschäftsvolumens weiter um 12 % auf 75,7 Mrd. DM gestiegen. Das Anlagevermögen erhöhte sich einschließlich Vermieteter Gegenstände um 5,8 auf 29,2 Mrd. DM. Bei den Immateriellen Vermögensgegenständen gingen Geschäftswerte (Goodwill) von 0,5 Mrd. DM zu, die vornehmlich aus der Einbringung der Hubschraubersparte von Messerschmitt-Bölkow-Blohm in die Eurocopter-Gruppe und der quotalen Einbeziehung des neuen Gemeinschaftsunternehmens stammen. Bei den Sachanlagen standen Zugängen in Höhe von 6,5 Mrd. DM Abschreibungen von 4,1 Mrd. DM und Abgänge von 0,9 Mrd. DM gegenüber. In dem Anstieg der Finanzanlagen um 2,2 Mrd. DM hat sich vor allem der Erwerb der 34 %igen Beteiligung an der Sogeti S.A. und unser Anteil von 10 % an der Metallgesellschaft AG niedergeschlagen. Wie im Vorjahr ist der Bilanzstand der Vermieteten Gegenstände überproportional gewachsen (um 1,6 auf 8,1 Mrd. DM); ihr Anteil an der Bilanzsumme beläuft sich damit auf 11 %. Ohne die Vermieteten Gegenstände ist die Anlagenquote aufgrund der umfangreichen Investitionen von 25,1 auf 27,9 % gestiegen. Von den um 0,8 auf 9,8 Mrd. DM erhöhten Sonstigen Vermögensgegenständen entfallen 4,3 (i. V. 3,2) Mrd. DM auf das Absatzfinanzierungsgeschäft. Die Vorräte, die um 1,9 Mrd. DM über dem Vorjahres wert lagen, waren zu knapp 30 % durch Erhaltene Anzahlungen finanziert; ihr Nettoanteil an der Bilanzsumme blieb mit 19,7 (i. V. 19,5) % nahezu unverändert. Zur Finanzierung der aus strategischen Gründen vorgenommenen Beteiligungsakquisitionen haben wir auf unsere Flüssigen Mittel zurückgegriffen; sie gingen deshalb um 3,1 auf 10,6 Mrd. DM zurück und machen nunmehr 13,9 (i. V. 20,3) % der Bilanzsumme aus.

Kapitalflußrechnung 1991 (in Mio. DM)**Mittelherkunft aus der Geschäftstätigkeit**

Jahresüberschuß	1.942
Außerordentliches Ergebnis nach Steuern	220
Abschreibungen und Abgänge von Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen	4.681
Abschreibungen auf Finanzanlagen	115
Veränderung der Pensionsrückstellungen	710
Veränderung der lang- und mittelfristigen Übrigen Rückstellungen	122

Cash flow **7.790**

Mittelherkunft aus Finanzierungsvorgängen

Erhöhung von Eigenkapitalpositionen	236
Erhöhung der kurzfristigen Übrigen Rückstellungen	612
Erhöhung der mittel- und langfristigen Verbindlichkeiten	2.466
Erhöhung kurzfristiger Verbindlichkeiten und der passiven Rechnungsabgrenzungsposten	2.532
Desinvestition von Gegenständen des Anlagevermögens	456

6.302

Mittelverwendung

Zugänge zu Immateriellen Vermögensgegenständen	(606)
Zugänge zu Sachanlagen	(6.518)
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen	(2.304)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen vermindert um Abschreibungen und Abgänge	(1.574)
Erhöhung der Vorräte (netto)	(1.777)
Veränderung des sonstigen Umlaufvermögens und der Rechnungsabgrenzungsposten	(3.987)
Veränderung lang- und mittelfristiger Rückstellungen aufgrund von Unternehmensabgängen	(782)
Ausschüttung für 1990	(557)
Außerordentliches Ergebnis nach Steuern	(220)

(18.325)

Veränderung der Netto-Liquidität

(4.233)

Entwicklung der Netto-Liquidität

	31.12.90	31.12.91	
Zahlungsmittel	3.786	2.010	(1.776)
Sonstige Wertpapiere	5.093	5.709	616
Übrige Liquidität	4.814	2.835	(1.979)
	13.693	10.554	(3.139)
Kurzfristige Bankverbindlichkeiten	(2.315)	(3.409)	(1.094)
	11.378	7.145	(4.233)

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 1,6 auf 18,8 Mrd. DM erhöht. Da wir aus dem Jahresüberschuß 1,3 Mrd. DM den Rücklagen zugeführt haben, ermäßigte sich die Eigenkapitalquote trotz der hohen Investitionen nur geringfügig auf 24,9 (i. V. 25,6) %. Ohne das Finanzdienstleistungsgeschäft ergibt sich eine Eigenkapitalquote von 29,9 (i. V. 30,1) %. Die Deckung des Anlagevermögens (ohne Vermietete Gegenstände) durch Eigenkapital sank von 102 auf 89%.

Die Verbindlichkeiten für unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften stiegen zum Jahresende auf 8,1 (i. V. 6,6) Mrd. DM. Ihre Veränderung macht 25 % der Zunahme der gesamten Verbindlichkeiten von 27,7 (i. V. 21,8) Mrd. DM aus. In dem Differenzbetrag sind auch 0,7 Mrd. DM Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten, die bei der AEG Aktiengesellschaft für die nicht mehr in der Konzernbilanz konsolidierte AEG Olympia passiviert sind. Die Rückstellungen erhöhten sich zwar weiter um 0,7 auf 28,0 Mrd. DM, ihr Anteil an der Bilanzsumme ging aber wegen des starken Anstiegs der Verbindlichkeiten auf 37,0 (i. V. 40,6) % zurück. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen (ohne Vermietete Gegenstände) als auch die Netto-Vorräte vollständig gedeckt.

Kräftiger Anstieg des Cash flow

Im Jahre 1991 ist der Cash flow weiter gestiegen, und zwar von 6,7 auf 7,8 Mrd. DM. Wegen der außerordentlich hohen Zugänge an Finanzanlagen reichten die selbsterwirtschafteten Mittel allerdings nicht aus, sämtliche Anlageinvestitionen zu finanzieren. Obwohl aus den anderen Finanzierungsvorgängen - wie erhöhte Aufnahme von kurz-, mittel- und langfristigen Fremdkapital - doppelt so viele Mittel zur Verfügung standen wie im Jahr zuvor, haben wir gleichzeitig unsere Liquidität in Anspruch genommen, um den sowohl im Anlage- als auch im Umlaufvermögen enorm gestiegenen Mittelbedarf darzustellen.

Auch für die nächsten Jahre gehen wir davon aus, daß sich der Mitteleinsatz im Daimler-Benz-Konzern auf beachtlich hohem Niveau bewegen wird. Insbesondere der weitere Ausbau der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten macht die Zuführung zusätzlichen Fremdkapitals erforderlich. Das genehmigte Kapital bietet uns darüber hinaus die Möglichkeit, bei günstigen Bedingungen am Aktienmarkt das geplante Unternehmenswachstum durch Aufnahme neuen Eigenkapitals zu unterlegen.

Tätigkeiten der Konzern-Treasury

Mit dem Wachstum des Geschäftsvolumens stiegen auch die Anforderungen an die Konzern-Treasury und mit ihnen die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit von Bankpartnern und Finanzmärkten. Das zentrale Finanzressort der Daimler-Benz AG trifft konzernweit alle strategischen Finanzentscheidungen; gleichzeitig nimmt es, unterstützt durch regionale Holding- und Finanzgesellschaften, die Aufgaben des operativen Liquiditäts-, Finanz- und Risikomanagements wahr und sorgt für eine konzerneinheitliche Bankenpolitik. Dabei lassen wir uns von den Kriterien Liquidität, Sicherheit und Rentabilität sowie ausgewogenen Fristen- und Bilanzstrukturen leiten.

Im Zuge der weiteren Umsetzung und Entwicklung des zentralen Finanzmanagements wurde das im Inland angewandte Verfahren des Cash-Concentration technisch auf den neuesten Stand (electronic banking) ausgerichtet und der Devisenhandel von den inländischen Gesellschaften schrittweise übernommen. Um unsere finanzielle Flexibilität zu verbessern, haben wir das rasche Wachstum des Commercial-Paper-Markts in Deutschland genutzt und unser DM-Commercial-Paper-Programm um 1,5 auf 2,0 Mrd. DM erhöht.

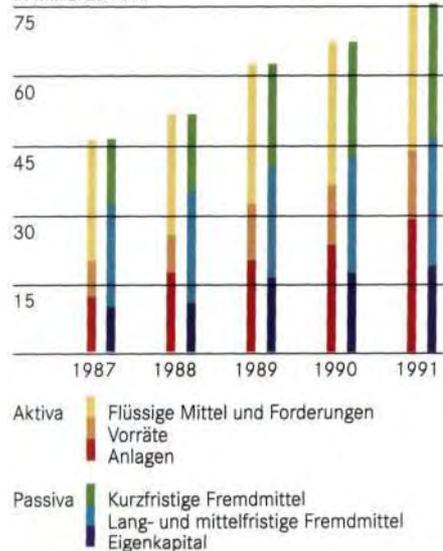
Die Aufgabe des zentralen Asset Managements besteht darin, die gesamte Liquidität, die am Jahresende 10,6 Mrd. DM betrug, unter Ertragsgesichtspunkten jeweils so anzulegen, daß allen finanziellen Anforderungen, die sich aus den Aktivitäten des Konzerns ergeben, kurzfristig entsprochen

Bilanzbild durch stark expandierendes Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft geprägt.

Horizontale und vertikale Bilanzstrukturen weiterhin ausgewogen.

**Bilanzstruktur
Daimler-Benz-Konzern**

in Milliarden DM



Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1991 Mio. DM	1990 Mio. DM	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM	1991	1990
Unternehmensbereich Mercedes-Benz								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	4.935	1.100,0	980,0	54.941	48.567	184.061	178.064
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	87,9	349	61,7	63,3	1.937	1.626	3.475	3.295
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	8,3	2.048	2.538	1.121	1.203
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	1.188	1.069	660	671
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	156	41,5	42,9	1.147	1.143	958	957
Mercedes-Benz France, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.086	3.175	2.084	2.200
Mercedes-Benz Italia, Rom ⁴⁾	88,5	400	57,8	66,2	3.073	2.783	784	776
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	117	11,2	13,0	1.115	1.126	308	297
Freightliner, Portland ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	2.851	2.768	5.295	5.344
Mercedes-Benz of North America, Montvale ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	5.238	6.035	1.610	1.614
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. ⁴⁾	80,0	204	49,2	22,0	575	316	1.460	1.401
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ⁴⁾	100,0	981	10,3	-9,5 ⁶⁾	3.094	2.439	20.798	20.509
Sofunge S.A., São Paulo	100,0	34	1,3	3,8	92	109	2.246	2.317
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	204	-4,0	-11,3	317	194	2.393	1.986
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ⁴⁾	50,1	182	8,7	16,3	1.501	1.288	4.588	4.521
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	50,3	70	1,2	31,2	395	642	2.497	2.873
Mercedes-Benz Japan Co.Ltd., Tokio	100,0	201	34,4	34,9	2.562	2.110	406	287
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	81	-22,9	10,5	365	536	792	950
Unternehmensbereich AEG								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	80,2	2.160	-441,0	-204,6	4.025	4.604	20.797	21.492
AEG Electrocom GmbH, Konstanz	100,0	40	9,1	4,8	250	235	1.356	1.350
AEG Hausgeräte AG, Nürnberg	100,0	298	27,5	0,2	2.235	1.304 ⁷⁾	9.042	9.056
AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin	100,0	90	9,4	34,7	583	398	2.008	2.003
TELEFUNKEN electronic GmbH, Heilbronn	100,0	166	-45,8	-26,6	794	707	3.594	3.604
MODICON, Inc., Andover/USA	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	269	234	1.021	996
Unternehmensbereich Deutsche Aerospace								
Deutsche Aerospace Aktiengesellschaft, München	83,0	5.621	36,0	57,6	-	-	309	220
Dornier, Friedrichshafen ⁴⁾	57,6	328	-183,8	-37,0	2.374	2.827	9.527	10.931
Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Ottobrunn	82,4	1.925	-36,6	60,0	3.853	4.066	14.629	20.911
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München ⁴⁾	100,0	387	23,8	60,7	3.565	3.602	17.053	17.524
Telefunken-Systemtechnik, Ulm ⁴⁾	100,0	314	-6,0	70,6	1.682	1.688	8.846	9.372
Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	550	-15,1	1,6	-	-	232	163
debis Systemhaus GmbH, Stuttgart	100,0	150	-13,3	-10,2	881	584	2.269	1.826
Mercedes-Benz Lease Finanz, Stuttgart ⁴⁾	100,0	332	20,8	16,1	1.482	1.072	382	294
Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A., Rom	85,0	59	3,3	1,9	335	235	132	117
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	1.784	1.337	371	351
Holdingsgesellschaften								
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	358 ⁸⁾	52,8 ⁸⁾	97,3	-	-	-	-
Daimler-Benz UK, London ⁴⁾	100,0	322	19,1	. ⁸⁾	-	-	6	5
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt ⁴⁾	99,9	336	21,2	45,3	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht ⁴⁾	100,0	198	23,4	14,6	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	350	53,5	40,2	-	-	-	-
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	3.132	82,8	82,3	-	-	17	12

1) Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

2) Eigenkapital und Jahresergebnis bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung aus landesrechtlichen Abschlüssen; ausländische Abschlüsse umgerechnet zu den jeweiligen Jahresendkursen.

3) Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierter Abschluß.

5) Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft des jeweiligen Landes enthalten.

6) Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Vorjahreszahl entsprechend dem neuen Inflationsindex angepaßt.

7) Umsatz bis 31. Mai 1990 in AEG Aktiengesellschaft enthalten.

8) Rumpfgeschäftsjahr.

werden kann. Durch ein aktives Portfolio-Management investieren wir längerfristig verfügbare Mittel in Wertpapiere, wobei sich das Portefeuille im wesentlichen aus auf D-Mark lautenden festverzinslichen Wertpapieren erstklassiger Emittenten sowie zu einem geringen Teil aus Aktien zusammensetzt. Durch verschiedene Umschichtungen konnte die Durchschnittsrendite des Portefeuilles der am Jahresende geltenden höheren Kapitalmarktrendite angepaßt werden.

Unsere Refinanzierungsaktivitäten haben wir - insbesondere aufgrund des starken Wachstums des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts - weiter verstärkt. Die rückläufige Zinsentwicklung an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten, die in den USA zu einem historisch niedrigen Niveau führte, hat uns veranlaßt, Teile der bestehenden kurzfristigen Verbindlichkeiten sukzessive umzuschulden und damit eine kostengünstigere, längerfristige Mittelversorgung für den Konzern sicherzustellen. Deshalb weiteten wir unser Emissionsvolumen bei öffentlichen Euro-Anleihen aus und platzierten auf ECU, CAD, ITL, GBP, CHF und USD lautende Papiere im Gesamtvolumen von umgerechnet rd. 2,8 Mrd. DM am Markt. Zusätzlich zur Daimler-Benz International Finance B. V. etablierten wir mit der Daimler-Benz North America Corp. und der Daimler-Benz UK plc zwei weitere Gesellschaften als Emissionsadressen.

Auch 1991 war es das Ziel des Devisenmanagements im Konzern, die Währungsrisiken insbesondere bei USD, JPY, GBP, CHF und ESP durch Kurssicherungsmaßnahmen im Rahmen der Liefervolumina einzugrenzen und abzumildern. Die Kurssicherungsstrategien richteten sich auf der Grundlage kontinuierlich fortgeschriebener Kurserwartungen jeweils individuell auf Währung und Geschäftsfeld aus.

Um die finanzwirtschaftlichen Risiken des Konzerns beherrschbar zu machen, setzen wir gezielt derivative Kapitalmarktinstrumente ein. Im Asset Management verbessern sie das Risiko-/Ertragsprofil; im Liability Management können die Einstandskosten gesenkt und das Zinsänderungsrisiko begrenzt werden.

Absatz- und Projektfinanzierung

Der weltweite Absatz unserer Konzernprodukte erfordert in steigendem Maße komplexe, auf den einzelnen Abnehmer zugeschnittene Finanzierungsösungen. Zu dem Bedarf in Schwellen- und Entwicklungsländern ist 1991 ein erhebliches Volumen aus Industrieländern hinzugekommen, insbesondere für alle vom Konzern angebotenen Verkehrsmittel. Mit fortschreitender Stabilisierung in Osteuropa wird auch dort die Nachfrage nach einer Absatz- und Projektfinanzierung erheblich zunehmen.

Insgesamt stößt der höhere Finanzierungsbedarf unserer Kunden jedoch auf eine sinkende Bereitschaft Dritter, Risiken zu übernehmen. So können die öffentlichen Haushalte bei der Absicherung von Ausfuhrisiken und der Finanzierung der Infrastruktur mit dem gestiegenen Bedarf nicht mehr Schritt halten. Auch die internationalen Banken sehen Schwierigkeiten, die erforderlichen Volumina bereitzustellen. Die Finanzierung durch internationale Organisationen bildet nur für gewisse volkswirtschaftlich als förderungswürdig erachtete Produkte ein stabilisierendes Element.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung wird ersichtlich, daß die Strukturierung individueller Finanzierungen für uns eine zentrale Aufgabe darstellen muß, um den Absatz unserer Konzernprodukte sicherzustellen. Hierbei wollen wir auch künftig Finanzierungsrisiken vermeiden, die sich aus dem Absatz unserer Konzernprodukte ergeben, und gleichzeitig den Finanzierungsspielraum des Konzerns offenhalten.

*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1991 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“. Die Konzernverrechnungspreise zwischen den einzelnen Konzernunternehmen werden dabei auf der Grundlage des „dealing-at-arms-length“-Prinzips festgelegt.

Wachsendes Geschäftsvolumen stellt verstärkte Anforderungen an das Konzern-Treasury.

Weiterentwicklung des zentralen Finanzmanagements durch „electronic banking“.

Neue Wege bei der individuellen Absatz- und Projektfinanzierung.

Die Daimler-Benz-Aktie

Kennzahlen je Aktie

Werte in DM	1991	1990
Jahresüberschuß*)	40,20	36,20
Dividende	13,00	12,00
Dividende und Steuergutschrift	20,31	18,75
Cash flow*)	165,85	141,80
Eigenkapital	404,80	371,00

*) Ohne Anteile Dritter.

Die Daimler-Benz-Aktie bewegte sich im Jahresverlauf überwiegend parallel zum Gesamtmarkt, wobei der Kurs unserer Aktie ab Juni einen günstigeren Verlauf nahm als der DAX-Index. Zum Jahresende hin stieg der Kurs der Daimler-Benz-Aktie deutlich stärker als der DAX-Index und lag am Ultimo mit 743,70 DM um 35 % über dem Vorjahreswert. Der DAX-Index erhöhte sich im gleichen Zeitraum dagegen nur um 13 %. Im ersten Quartal 1992 hat sich der Abstand wieder verringert.

Auch 1991 gehörte unsere Aktie zu den meistgehandelten Papieren an den deutschen Börsen. Insgesamt wechselten Daimler-Benz-Aktien mit einem Kurswert von 125 Mrd. DM den Besitzer; das waren 10 % des Umsatzes aller inländischen Aktien. An der Deutschen Terminbörse gehörten die Optionen auf Daimler-Benz-Aktien zu den am lebhaftesten gehandelten Werten.

Börsenkurse der Daimler-Benz-Aktie

Werte in DM	1991	1990
Höchst	793,50	955,50
Tiefst	506,50	545,00
Jahresschlußkurs	743,70	550,00

Dividende auf 13,- DM erhöht

Der Hauptversammlung am 24. Juni 1992 wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 1991 eine gegenüber dem Vorjahr von 12,- auf 13,- DM je 50-DM-Aktie erhöhte Dividende auszuschütten; für im Inland steuerpflichtige Aktionäre ergibt sich somit eine Bruttodividende von 20,31 DM. Die Ausschüttungssumme nimmt gegenüber dem Vorjahr von 557 auf 605 Mio. DM zu.

Mit der Anhebung des Dividendsatzes auf 13,- DM tragen wir der Ergebnisentwicklung des Daimler-Benz-Konzerns Rechnung. Wir unterstreichen damit einmal mehr unsere seit Jahren verfolgte Politik, die Dividende am längerfristigen Ertragstrend des Unternehmens auszurichten.

Daimler-Benz-Aktien sind langfristig eine gute Anlage

Die teilweise recht heftigen Kursausschläge der letzten Jahre an den internationalen Wertpapierbörsen haben sehr deutlich gezeigt, daß eine Anlage in Aktien Chancen und Risiken gleichermaßen beinhaltet. Durch die Kombination von Dividendenausschüttungen und Kursgewinnen bietet aber die Aktie langfristig Renditemöglichkeiten, die mit Rentenwerten nicht erzielt werden können. Das schließt nicht aus, daß Aktien durch zwischenzeitliche Kursrückschläge vorübergehend auch negative Renditen aufweisen können. So errechnet sich bei einer rd. dreijährigen Anlagedauer in Daimler-Benz-Aktien eine Verzinsung von durchschnittlich 3,2 % pro Jahr. Dagegen wird, bedingt durch das hohe Kursniveau im Jahre 1986, die Rendite bei einem Zeitraum von 6 Jahren negativ. Eine längerfristige Anlage, wie sie für Daimler-Benz-Aktionäre typisch ist, von beispielsweise 12 Jahren hat sich dagegen mit jährlich 16,0 % rentiert. In dieser Rechnung haben wir unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt und keine zusätzlichen Einzahlungen vom Anleger geleistet wurden.

Stabile Aktionärsstruktur

Mit drei Großaktionären, die zusammen mehr als zwei Drittel des Gezeichneten Kapitals halten, verfügt die Daimler-Benz AG über eine überschaubare, seit vielen Jahren bewährte Aktionärsstruktur; ein Drittel unseres Aktienkapitals ist relativ breit gestreut.

Die Deutsche Bank - sie besitzt 28 % unseres Grundkapitals - 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

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM

Anlagebeginn	2.1.80	2.1.86	2.1.89
Anlagedauer in Jahren	12 ¹ / ₄	6 ¹ / ₄	3 ¹ / ₄
Depotwert in DM am 31.3.1992	61.430	8.490	11.090
Durchschnittliche Verzinsung p. a. in % bei Anlage in DEM	16,0	-2,6	3,2
bei Anlage in USD	16,5	3,8	5,6
bei Anlage in JPY	11,0	-2,7	7,8
bei Anlage in GBP	18,8	0,9	6,9

Anteil von 25,23 %. Durch eine spezielle Anteilsstruktur ist bei der MAH sichergestellt, daß kein einzelner Aktionär einen dominierenden Einfluß erlangen kann. 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 nahezu ausschließlich institutionelle Anleger, die ihr Engagement als langfristiges Investment betrachten. Die verbleibenden 50 % der MAH-Aktien sind breit gestreut und gehören etwa 50.000 Aktionären.

Dritter Großaktionär von Daimler-Benz ist seit Mitte der siebziger Jahre der Staat Kuwait, dessen Kapitalanteil rund 14 % beträgt. Die verbleibenden 33 % unseres Aktienkapitals befinden sich im Streubesitz und werden von etwa 400.000 Anlegern im In- und Ausland gehalten. Berücksichtigt man zusätzlich noch die freien Aktionäre der MAH, dann ist direkt und indirekt knapp die Hälfte unseres Kapitals breit gestreut.

Präsenz an ausländischen Börsenplätzen

Außer an den deutschen Wertpapierbörsen ist die Daimler-Benz-Aktie schon seit dem Jahre 1976 an den Schweizer Börsen in Basel, Genf und Zürich vertreten. Mit der Aufnahme des amtlichen Handels unserer Aktie in Tokio und London im Jahre 1990 sowie in Wien und Paris im letzten Jahr haben wir der zunehmenden internationalen Ausrichtung unseres Unternehmens Rechnung getragen. Gleichzeitig können wir damit die zunehmende Globalisierung der Märkte auch bei der Beschaffung finanzieller Mittel besser nutzen. In Tokio wurde 1991 mit über einer Million gehandelten Daimler-Benz-Aktien ein beachtliches Volumen erzielt; in London war der Handel mit mehr als 16 Millionen Daimler-Benz-Aktien äußerst lebhaft.

Mittelfristig streben wir auch eine Notierung an der nach wie vor bedeutendsten Börse der Welt, der New York Stock Exchange, an. Allerdings steht unserem Wunsch bislang noch die Forderung der Amerikanischen Securities and Exchange Commission (SEC) entgegen, entweder einen Jahresabschluß nach US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen zu veröffentlichen oder eine zahlenmäßige Überleitung unseres Heimatabschlusses durchzuführen. Da wir einen solchen Abschluß zusätzlich veröffentlichen müßten, hätte dies unterschiedliche Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen zur Folge. Hierin sehen wir keinen praktikablen Weg und werden deshalb mit der SEC im Gespräch bleiben, um unsere Aktien in New York einzuführen, ohne von dem in Deutschland aufgestellten Jahresabschluß abweichen zu müssen.

Investor-Relations-Aktivitäten

Die zunehmende Präsenz unseres Unternehmens an den wichtigen Auslandsbörsen hat zu einem wachsenden Interesse nationaler und internationaler Anleger an dem Technologiekonzern Daimler-Benz geführt. Um den damit verbundenen Informationsbedarf zu erfüllen, haben wir unsere Investor-Relations-Aktivitäten im letzten Jahr weiter ausgebaut. Mit der Hauptversammlung, den Geschäftsberichten und regelmäßigen Zwischenberichten sprechen wir alle unsere Aktionäre an. Für Finanzanalysten und institutionelle Anleger veranstalten wir zusätzlich Unternehmenspräsentationen an bedeutenden Börsenplätzen der Welt. Im vergangenen Jahr haben wir das Unternehmen in Zürich, Tokio, New York, Boston, London und Edinburgh sowie anlässlich der Börseneinführungen in Wien und Paris vorgestellt.

Dividende*) und Ausschüttungssumme

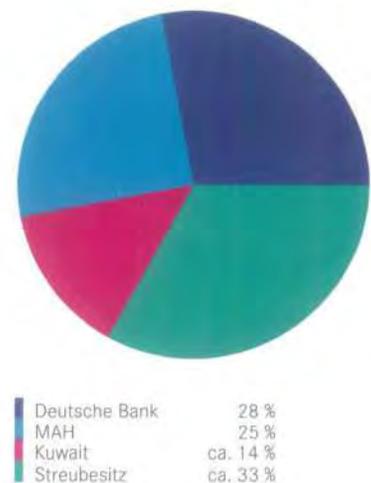


*) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen

Entwicklung des Börsenkurses unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen



Aktionärsstruktur Daimler-Benz AG





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.

Jahresabschlüsse

Konzernbilanz

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1991 in Millionen DM	31. Dezember 1990 in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	774	304
Sachanlagen	(2)	16.574	15.057
Finanzanlagen	(3)	3.758	1.569
Vermietete Gegenstände	(4)	8.092	6.518
		29.198	23.448
Umlaufvermögen			
Vorräte	(5)	20.732	18.855
Erhaltene Anzahlungen	(6)	(5.827)	(5.727)
		14.905	13.128
Forderungen	(7)	12.370	11.321
Sonstige Vermögensgegenstände	(8)	9.783	9.019
Wertpapiere	(9)	5.725	5.154
Zahlungsmittel	(10)	2.010	3.786
		44.793	42.408
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung	(11)	1.723	1.483
		75.714	67.339
PASSIVA			
Eigenkapital	(12)		
Gezeichnetes Kapital	(13)	2.330	2.330
Kapitalrücklage	(13)	2.117	2.117
Gewinnrücklagen	(14)	13.182	11.934
Anteile in Fremdbesitz	(15)	1.214	881
Bilanzgewinn der DBAG		605	565
		19.448	17.827
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(16)	10.790	10.831
Übrige Rückstellungen	(17)	17.239	16.536
		28.029	27.367
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(18)	7.015	6.469
Übrige Verbindlichkeiten	(19)	20.713	15.312
		27.728	21.781
Rechnungsabgrenzungsposten		509	364
		75.714	67.339

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1991 in Millionen DM	1990 in Millionen DM
Umsatzerlöse	(20)	95.010	85.500
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(21)	3.556	2.840
Gesamtleistung		98.566	88.340
Sonstige betriebliche Erträge	(22)	3.545	3.598
Materialaufwand	(23)	(49.456)	(44.477)
Personalaufwand davon für Altersversorgung 1.511 (i. V. 1.347) Mio. DM	(24)	(29.372)	(26.890)
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	(25)	(5.977)	(5.169)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	(13.824)	(12.016)
Beteiligungsergebnis	(27)	56	4
Zinsergebnis	(28)	623	989
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(29)	(134)	(158)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		4.027	4.221
Außerordentliches Ergebnis	(30)	(544)	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(31)	(1.039)	(1.814)
Sonstige Steuern	(31)	(502)	(612)
Jahresüberschuß	(32)	1.942	1.795
Gewinnvortrag		8	5
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(1.275)	(1.124)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		(99)	(145)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		29	34
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		605	565

Konzern-Anlagevermögen

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31.12.1991
	1.1.1991 ¹⁾	Zugänge ¹⁾	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	452	98	12	98	464
Geschäftswerte	151	508	-	-	659
	603	606	12	98	1.123
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.197	1.094	493	698	16.086
Technische Anlagen und Maschinen	19.962	1.600	674	1.582	20.654
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14.884	1.746	389	1.433	15.586
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.940	2.078	(1.568)	106	2.344
	51.983	6.518	(12)	3.819	54.670
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	878	68	(4)	73	869
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8	5	-	2	11
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	264	76	-	29	311
Beteiligungen	573	1.556	(3)	17	2.109
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	32	104	-	3	133
Wertpapiere des Anlagevermögens	246	341	-	36	551
Sonstige Ausleihungen	623	333	7	91	872
	2.624	2.483	-	251	4.856
	55.210	9.607	-	4.168	60.649
Vermietete Gegenstände	9.444	4.191	-	1.782	11.853

¹⁾ Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

1.1.1991 ¹⁾	lfd. Jahr	Abschreibungen		31.12.1991	Buchwerte	
		Um- buchungen	Abgänge		31.12.1991	31.12.1990
272	98	1	88	283	181	180
27	39	-	-	66	593	124
299	137	1	88	349	774	304
7.405	746	(7)	325	7.819	8.267	7.792
17.017	1.649	12	1.349	17.329	3.325	2.945
12.472	1.672	(1)	1.225	12.918	2.668	2.412
32	9	(5)	6	30	2.314	1.908
36.926	4.076	(1)	2.905	38.096	16.574	15.057
538	41	(5)	15	559	310	340
2	-	-	-	2	9	6
40	18	-	13	45	266	224
275	29	-	5	299	1.810	298
3	1	-	-	4	129	29
38	1	-	17	22	529	208
159	25	5	22	167	705	464
1.055	115	-	72	1.098	3.758	1.569
38.280	4.328	-	3.065	39.543	21.106	16.930
2.926	1.764	-	929	3.761	8.092	6.518
					29.198	23.448

Konzernanhang

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 im Berichtsjahr unverändert beibehalten. Die Pensionsrückstellungen werden mit dem steuerrechtlich vorgegebenen Rechnungszinssatz von 6 % angesetzt; insofern 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 1991 wiederum Rückstellungen gebildet bzw. planmäßig fortgeschrieben worden.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung werden, soweit sie aus Konzernweiterungen resultieren, grundsätzlich über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben und, sofern sie im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns stehen, mit den Gewinnrücklagen verrechnet. Geschäftswerte, die im Berichtsjahr erstmals im Rahmen der Bildung strategischer Allianzen entstanden, werden aufgeteilt. Dabei wird der Anteil, der auf die Konzernweiterung entfällt, über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben und der Anteil, der die Neustrukturierung betrifft, mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

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 § 82 d 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 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten teilweise kürzere Zeiträume. Gebäude werden mit linearen und - soweit steuerlich zulässig - mit fallenden Abschreibungsbeträgen, 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 Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Abschreibungen auf Zugänge im ersten bzw. zweiten Halbjahr werden mit vollen bzw. 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 bzw. Herstellungskosten angesetzt und planmäßig degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über,

wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Möglichkeit zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen gemäß § 14 Berlinförderungsgesetz wird in Anspruch genommen.

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 anteilig Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden, die 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* erfolgt zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns. Die *Sonstigen Wertpapiere* sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

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 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 - bilanziert.

Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 255 (i. V. 269) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 7 Gemeinschaftsunternehmen.

Im Berichtsjahr sind 33 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden. Daneben wurden 7 Gemeinschaftsunternehmen gemäß § 310 HGB erstmals quotal einbezogen. 47 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Von 8 inländischen und 19 ausländischen Unternehmen, die zum Jahresende aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden sind, wurde noch die Gewinn- und Verlustrechnung in den Konzernabschluß einbezogen.

Die aus der Veräußerung der AEG KABEL Aktiengesellschaft und der AEG Elektrowerkzeuge GmbH mit deren Tochtergesellschaften sowie aus der Aufgabe des Geschäftsfeldes Büro- und Kommunikationstechnik sich ergebenden Abgänge aus dem Konsolidierungskreis haben Auswirkungen auf die Konzernbilanz. Die wesentlichen Auswirkungen sind bei den einzelnen Posten erläutert. Dagegen ergeben sich nur geringfügige Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, da die Aufwendungen und Erträge der veräußerten Gesellschaften noch einbezogen sind.

Nicht konsolidiert werden 199 Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist (insgesamt liegt ihr Umsatzvolumen unter 1 % des Konzernumsatzes), sowie 11 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 (MBB) dieser Gesellschaft gegenüber aufgrund von Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland und durch Regelungen in der Satzung hinsichtlich der Beschlüßfassungen in der Ausübung ihrer Rechte beeinträchtigt ist.

Ende 1991 wurden die Hub-schrauberaktivitäten von MBB und der französischen Aerospatiale in die im Rahmen einer strategischen Allianz neu gegründete Eurocopter-Gruppe eingebracht. An dem neuen Gemeinschaftsunternehmen Eurocopter Holding S.A., Paris, hält MBB 40 % der Anteile. Wegen der relativ kurzen Konzernzugehörigkeit werden in den Konzernabschluß lediglich die konsolidierten Bilanzen, nicht aber die Gewinn- und Verlustrechnungen der Eurocopter Holding S.A. und ihrer Tochterunternehmen anteilig einbezogen. Die Erträge und Aufwendungen für 1991 aus den deutschen Hub-schrauberaktivitäten sind noch im Abschluß der MBB enthalten. Die Vergleichbarkeit der Konzernabschlußdaten mit dem Vorjahr ist nicht wesentlich beeinträchtigt.

Konsolidierungsgrundsätze

Die *Kapitalkonsolidierung* erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung. Dies gilt entsprechend für quotal einbezogene Gemeinschaftsunternehmen. Die sich aus der Kapitalkonsolidierung ergebenden aktiven Unterschiedsbeträge werden, soweit möglich, den betreffenden Konzernbilanzposten zugeordnet und über die Nutzungsdauern ergebniswirksam abgeschrieben. Zur Behandlung der verbleibenden Geschäftswerte verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter „Bilanzierung und Bewertung“. So wird im Berichtsjahr der aus dem Zugang der *Gemeinschaftsunternehmen* der Eurocopter-Gruppe verbleibende aktive Unterschiedsbetrag von 275 Mio. DM innerhalb der Immateriellen Vermögensgegenstände ausgewiesen. Er wird ab 1992 in Höhe des auf die Konzernenerweiterung entfallenden Anteils analog zum erworbenen Geschäftswert aus dem Einzelabschluß über eine Nutzungsdauer von 10 Jahren abgeschrieben. Der verbleibende Anteil wird in 1992 ergebnisneutral gegen die Gewinnrücklagen verrechnet.

Ein passiver Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung wird in dem Posten „Übrige Rückstellungen“ gesondert als „Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter“ ausgewiesen.

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 116 *assoziierten Unternehmen* bilanziert.

Zwölf assoziierte Unternehmen sowie das Tochterunternehmen Deutsche Airbus GmbH, Hamburg, haben wir zum 31.12.1991 *at equity* nach der *Buchwertmethode* in den Konzernabschluß einbezogen. Ein im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer MBB-Anteile in 1991 sich ergebender Geschäftswert von 107 Mio. DM wird mit den Gewinnrücklagen verrechnet, da er im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns steht.

Im Dezember 1991 wurden 34 % der Anteile an Sogeti S.A., Grenoble, erworben. Aufgrund der kurzen Zugehörigkeit zum Konzern erfolgt der Ausweis zunächst zu Anschaffungskosten innerhalb des Postens „Beteiligungen“. Ab 1992 wird Sogeti *at equity* einbezogen.

Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden ebenfalls 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 Unternehmen 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 774 (i. V. 304) Mio. DM sind Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und aus Einzelabschlüssen, erworbene EDV-Software, Patente sowie in geringem Um-

fang Geleistete Anzahlungen ausgewiesen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im wesentlichen aus der erstmaligen quotalen Einbeziehung der Eurocopter-Gruppe und betrifft Geschäftswerte.

2 Sachanlagen

Der Zuwachs der Sachanlagen um 1.517 auf 16.574 Mio. DM ergibt sich mit 6.518 Mio. DM aus Zugängen, denen Umbuchungen von 11 Mio. DM, Abgänge von 914 Mio. DM und Abschreibungen von 4.076 Mio. DM gegenüberstehen. Die Veränderung des Konsolidierungskreises hat sich mit

insgesamt rd. 160 Mio. DM vermindert ausgewirkt. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von insgesamt 77 (i. V. 95) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 39 (i. V. 2) Mio. DM.

3 Finanzanlagen

Der Anstieg der Finanzanlagen um 2.189 auf 3.758 Mio. DM ist im wesentlichen auf die Anteilerwerbe an Sogeti S.A., Grenoble, und Metallgesellschaft AG, Frankfurt am Main, zurückzuführen.

Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter der Nr. HRB 173 hinterlegt.

Von den Wertpapieren des Anlagevermögens von 529 (i. V. 208) Mio. DM entfällt der überwiegende Teil auf die Daimler-Benz AG. Im wesentlichen

auf Anteile an verbundenen Unternehmen, an assoziierten Unternehmen, auf Beteiligungen und auf Sonstige Ausleihungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 115 (i. V. 110) Mio. DM vorzunehmen.

Innerhalb des *Anlagevermögens* wären nach dem Wertaufholungsgebot (§280 HGB) Zuschreibungen von 6 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

4 Vermietete Gegenstände

Die Zunahme der Vermieteten Gegenstände - weit überwiegend Fahrzeuge - um 1.574 auf 8.092 Mio. DM betrifft insbesondere die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die Mercedes-Benz Leasing

GmbH, Stuttgart. Diese beiden Gesellschaften beanspruchen rd. 86 % des Bilanzwertes. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen von 10 (i. V. 9) Mio. DM vorgenommen worden.

5 Vorräte

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.041	3.468
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.160	7.553
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	8.557	7.083
Geleistete Anzahlungen	974	751
	20.732	18.855

Von den Konzernvorräten entfällt fast die Hälfte auf die AEG und die Deutsche Aerospace. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt sich mit rd. 1.500 Mio. DM aus dem Unternehmensbereich Mercedes-Benz, vor allem bei Mercedes-Benz AG und den ausländischen Vertriebstöchtern sowie

mit rd. 800 Mio. DM aus dem Unternehmensbereich DASA, hier fast ausschließlich durch die erstmalige quotalen Einbeziehung der Bilanzen der Eurocopter-Gruppe. Die Veränderung des Konsolidierungskreises hat den Wertansatz mit insgesamt rd. 500 Mio. DM vermindert.

6 Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 5.827 (i. V. 5.727) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfri-

stige Aufträge bei AEG, Dornier, MTU und MBB geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

7 Forderungen

8 Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.625	9.077
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	225	338
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	335	359
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	11	113
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.410	1.885
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	596	659
Forderungen	12.370	11.321
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	832	1.110
Sonstige Vermögensgegenstände	9.783	9.019
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	4.076	4.249

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 0,3 (i. V. 0,9) Mrd. DM im wesentlichen auf Ansprüche aus festverzinslichen Schuldscheindarlehen und Wertpapieren.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in

nicht börsengängigen Schuldtiteln von 2.563 (i. V. 3.866) Mio. DM ausgewiesen.

Ferner werden hier die Forderungen aus der Tätigkeit der Finanzierungs- und Leasinggesellschaften in Höhe von 4,3 (i. V. 3,2) Mrd. DM erfaßt.

9 Wertpapiere

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Eigene Aktien	16	61
Sonstige Wertpapiere	5.709	5.093
	5.725	5.154

Im Berichtsjahr sind insgesamt 116.457 Stammaktien (nom. 5,8 Mio. DM = 0,25 % des Gezeichneten Kapitals) zu einem Durchschnittspreis von 665 DM je Aktie erworben worden.

Im Oktober 1991 sind insgesamt 184.754 Aktien (nom. 9,2 Mio. DM = 0,40 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 371,- DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 412,50 DM (beim Bezug von zwei Aktien) an die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns veräußert worden.

Am Bilanzstichtag verfügten wir über 42.766 Stammaktien (nom. 2,1 Mio. DM = 0,09 % des Gezeichneten Kapitals), die aus Käufen im Berichtsjahr stammen.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten hauptsächlich festverzinsliche Titel.

Innerhalb des *Umlaufvermögens* wären nach dem Wertaufholungsgebot Zuschreibungen von 26 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

10 Zahlungsmittel

Im Bilanzbetrag von 2.010 (i. V. 3.786) Mio. DM sind Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postgiroguthaben sowie Schecks enthalten.

Die unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesenen liquiden Mittel betragen insgesamt 10,6 (i. V. 13,7) Mrd. DM.

11 Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beträgt 1.596 (i. V. 1.363) 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 31.12.1990	17.827
Dividende der Daimler-Benz AG für 1990	(557)
Einstellung in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1991	1.275
Verrechnung von Geschäftswerten	(107)
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1991	605
Veränderung der Anteile in Fremdbesitz	333
Differenz aus der Währungsumrechnung	30
Übrige Veränderungen	42
Stand am 31.12.1991	19.448

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 30 Mio. DM und die anderen Gewinnrücklagen mit 8.469 Mio. DM der Daimler-Benz AG. Außerdem wird hier der Konzernanteil an den Gewinnrücklagen und den Bilanzergebnissen der konsolidierten Tochterunternehmen ausgewiesen, soweit sie seit ihrer Zugehörigkeit zum

Konzern von ihnen 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.

15 Anteile in Fremdbesitz

Von den Anteilen konzernfremder Dritter am Eigenkapital der einbezogenen Tochterunternehmen entfällt der überwiegende Teil auf DASA AG, MBB, AEG, die Mercedes-Benz of

South Africa, Dornier und MTU. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im wesentlichen aus der erstmaligen quotalen Einbeziehung der Eurocopter-Gruppe.

16 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**16 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Pensionsrückstellungen betragen unverändert 10,8 Mrd. DM. Die Veränderung des Konsolidierungskreises hat den Wertansatz mit insgesamt rd. 690 Mio. DM vermindert.

Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen voll gedeckt.

17 Übrige Rückstellungen

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.248	1.649
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter	44	-
Sonstige Rückstellungen	15.947	14.887
	17.239	16.536

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 645 (i.V. 1.139) Mio. DM überwiegend die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG.

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter entstand im Rahmen der erstmaligen Konsolidierung eines Tochterunternehmens; er steht zum Ausgleich erwarteter Mehraufwendungen in den Anlaufjahren zur Verfügung.

Neben den Garantieverpflichtungen berücksichtigen die Sonstigen Rückstellungen vor allem die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich,

drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Haftungs- und Prozeßrisiken.

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. Daneben bestehen Rückstellungen für künftige Verpflichtungen im Zusammenhang mit Strukturmaßnahmen.

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

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.015	6.469
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	6.890	6.357
Finanzverbindlichkeiten		
Anleihen	5.003	2.077
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	634	-
mehr als 5 Jahre	1.534	842
Schuldverschreibungen	1.874	2.283
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.874	2.283
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.380	4.123
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.087	2.109
mehr als 5 Jahre	316	343
Wechselverbindlichkeiten	541	272
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	521	83
mehr als 5 Jahre	7	7
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.613	677
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.580	677
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.419	1.401
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.095	1.005
mehr als 5 Jahre	86	54
Sonstige Verbindlichkeiten	4.883	4.479
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	4.182	3.868
mehr als 5 Jahre	288	298
davon aus Steuern	891	907
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	823	758
Übrige Verbindlichkeiten	20.713	15.312
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	27.728	21.781
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	19.863	16.382
mehr als 5 Jahre	2.231	1.544

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 430 (i. V. 270) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Daneben handelt es sich hauptsächlich um bei MBB passivierte Verpflichtungen gegenüber Projektgesellschaften.

Unter den Schuldverschreibungen werden die in D-Mark und US-Dollar emittierten Commercial Paper ausgewiesen, und zwar zum Ausgabebetrag zuzüglich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Im Vorjahr wurden US-Dollar Commercial Paper von 2.283 Mio. DM unter den Wechselverbindlichkeiten erfaßt; der Betrag wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit umgegliedert.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ergibt sich im wesentlichen aus der Übernahme des Verlustes 1991 der AEG Olympia Office GmbH durch die AEG Aktiengesellschaft.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1991 sowie Steuerverbindlichkeiten.

Von den Übrigen Verbindlichkeiten stehen rd. 8,1 Mrd. DM im Zusammenhang mit der Refinanzierung des stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts für Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Sonstige Verbindlichkeiten sowie von

Vorräten offen abgesetzte Erhaltene Anzahlungen sind im wesentlichen durch Grundschulden, durch Sicherungsrechte und durch Forderungsabtretungen mit 1.308 (i. V. 1.223) Mio. DM gesichert.

★

Haftungsverhältnisse

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Bürgschaften	1.557	1.675
Wechselobligo	218	156
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	261	300
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	7	12

Daneben haften wir für - nicht valutierbare - von der Deutsche Aerospace AG garantierte Ausgleichszahlungen für 1992 und künftige Jahre. Für die außenstehenden Aktionäre der

AEG Aktiengesellschaft und der Deutsche Aerospace AG bestehen Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen.

Ferner bestehen nicht valutierbare Vertragsdurchführungsgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 502 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 10 Jahre. Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von jährlich rd. 36 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 15 Jahre. Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere

das Bestellobligo für Investitionen, liegen im geschäftsüblichen Rahmen. Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 11 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

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Umsatzbeiträge der Unternehmensbereiche:		
Mercedes-Benz	65.317	57.872
AEG	13.573	12.721
DASA	11.974	12.168
debis	4.146	2.739
	95.010	85.500
Konzernumsätze nach Regionen:		
Inland	44.443	36.674
Ausland	50.567	48.826
Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	18.907	18.876
Übriges Europa	4.896	5.288
Nordamerika	12.969	12.820
Lateinamerika	3.993	3.160
Übrige Länder	9.802	8.682

21 Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	2.111	1.514
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.445	1.326
	3.556	2.840

22 Sonstige betriebliche Erträge**22 Sonstige betriebliche Erträge**

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 893 (i. V. 792) Mio. DM. Daneben haben sich weitere Erträge aus den fast durchweg im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr ergeben, denen entsprechende Kursverluste bei den

Sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen. Hinzu kommen Erträge aus weiterberechneten Kosten, Wertpapierverkäufen sowie aus Vermietungen und Verpachtungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 1.571 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

23 Materialaufwand

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	44.340	39.601
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.116	4.876
	49.456	44.477

Bezogen auf die Gesamtleistung von 98.566 (i. V. 88.340) Mio. DM macht der Materialaufwand unverändert 50 % aus.

24 Personalaufwand/Beschäftigte

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Löhne und Gehälter	23.813	21.881
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	5.559	5.009
	29.372	26.890
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	221.216	216.515
Angestellte	144.101	141.631
Auszubildende/Praktikanten	16.194	16.071
	381.511	374.217

Die gestiegene Zahl der im Jahresdurchschnitt Beschäftigten sowie Tarifierhöhungen waren maßgeblich für die Zunahme des Personalaufwands.

Die durchschnittliche Belegschaft enthält 1991 noch nicht das Personal des Eurocopter-Holding-Konzerns mit Ausnahme der Arbeitnehmer des deutschen Tochterunternehmens.

25 Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	137	112
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.076	3.558
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.764	1.499
	5.977	5.169

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 Finanzdienstleistungsgesellschaften

26 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sie enthalten Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Kursverluste aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr, Aus-

gangsfrachten und -verpackungen sowie den Aufwand aus der Geldwertberichtigung bei brasilianischen Konzerngesellschaften.

Anderen Geschäftsjahren sind insgesamt 85 Mio. DM zuzuordnen

27 Beteiligungsergebnis

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	34	34
davon aus verbundenen Unternehmen	13	8
Erträge aus Gewinnabführungen	15	20
Ergebnis aus at-equity bilanzierten Unternehmen	22	(31)
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(15)	(19)
	56	4

28 Zinsergebnis

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	125	54
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.222	2.165
davon aus verbundenen Unternehmen	19	3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(1.724)	(1.230)
davon an verbundene Unternehmen	(18)	(5)
	623	989

29 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Abschreibungen auf Finanzanlagen	115	110
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	19	48
	134	158

30 Außerordentliches Ergebnis

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Außerordentliche Erträge	490	-
Außerordentliche Aufwendungen	(1.034)	-
	(544)	-

Die Außerordentlichen Erträge ergeben sich aus dem Verkauf der AEG KABEL Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften.

Die Außerordentlichen Aufwendungen stehen im Zusammenhang mit der Aufgabe des Geschäftsfelds Büro- und Kommunikationstechnik der AEG.

31 Steuern

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.039	1.814
Sonstige Steuern	502	612
	1.541	2.426

Der Rückgang des Steueraufwands resultiert im wesentlichen aus der Erweiterung des Organkreises um

die AEG Aktiengesellschaft sowie um die zur DASA AG gehörenden Dornier-Gesellschaften.

32 Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß von 1.942 Mio. DM ist zum weitaus überwiegenden Teil vom Unternehmensbereich Mercedes-Benz erwirtschaftet worden. Steuerrechtliche Abschreibungen in Anlage- und Umlaufvermö-

gen 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 24. Juni 1992 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 15.030.509 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 2.012.742 DM. Die Bezüge ehemalige!- Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 10.452.288 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen wurden in den Jahres-

abschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 87.815.046 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1991 betragen Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 179.418 DM. Die hierin enthaltenen Wohnbaurdarlehen werden zinslos gewährt, sonstige Kredite und Vorschüsse sind mit durchschnittlich 5,5 % zu verzinsen. Im Berichtsjahr wurden 129.784 DM zurückgezahlt; die vereinbarten Laufzeiten betragen für Wohnbaurdarlehen zehn Jahre, bei Krediten und Vorschüssen lagen sie nicht über einem Jahr.

Bestätigungsvermerk

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

Frankfurt am Main, den 14. April 1992

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Daimler-Benz AG

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1991 in Millionen DM	31. Dezember 1990 in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	7	7
Sachanlagen	(2)	825	811
Finanzanlagen	(3)	18.640	16.079
		19.472	16.897
Umlaufvermögen			
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	(4)	3.229	3.153
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	(5)	2.411	4.115
Wertpapiere	(6)	4.531	3.526
Zahlungsmittel	(7)	660	1.714
		10.831	12.508
Rechnungsabgrenzungsposten			
		-	.
		30.303	29.405
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(8)	2.330	2.330
Kapitalrücklage	(9)	2.117	2.117
Gewinnrücklagen	(10)	8.659	8.062
Bilanzgewinn		605	565
		13.711	13.074
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(11)	6.856	6.469
Übrige Rückstellungen	(12)	1.180	1.590
		8.036	8.059
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(13)	7.528	7.891
Übrige Verbindlichkeiten	(14)	1.028	381
		8.556	8.272
		30.303	29.405

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	Anhang	1991 in Millionen DM	1990 in Millionen DM
Beteiligungsergebnis	(15)	3.288	3.486
Zinsergebnis	(16)	105	111
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	590	844
Personalaufwand davon für Altersversorgung 33 (i. V. 28) Mio. DM	(18)	(336)	(306)
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(19)	(162)	(142)
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(20)	(38)	(30)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	(1.213)	(906)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		2.234	3.057
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	(869)	(1.761)
Sonstige Steuern	(22)	(171)	(176)
Jahresüberschuß	(23)	1.194	1.120
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		8	5
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(597)	(560)
Bilanzgewinn		605	565

Anlagevermögen der Daimler-Benz AG

in Millionen DM	1.1.1991	Anschaffungs-/Herstellungskosten			31.12.1991
		Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände	13	4	.	1	16
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	738	99	2	23	816
Technische Anlagen und Maschinen	61	7	.	2	66
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	375	66	2	18	425
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	49	28	(4)	-	73
	1.223	200	.	43	1.380
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	16.593	1.087	-	590	17.090
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	277	263	-	16	524
Beteiligungen	279	1.520	-	-	1.799
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	-	-	2	1
Wertpapiere des Anlagevermögens	229	339	-	34	534
Sonstige Ausleihungen	10	-	-	1	9
	17.391	3.209	-	643	19.957
Anlagevermögen	18.627	3.413	-	687	21.353

1.1.1991	lfd. Jahr	Abschreibungen		31.12.1991	Buchwerte	
		Um- buchungen	Abgänge		31.12.1991	31.12.1990
6	3	.	.	9	7	7
105	88	-	1	192	624	633
37	8	-	1	44	22	24
270	63	.	14	319	106	105
-	-	-	-	-	73	49
412	159	.	16	555	825	811
1.060	-	-	-	1.060	16.030	15.533
5	3	-	-	8	516	272
208	19	-	-	227	1.572	71
-	-	-	-	-	1	3
36	1	-	17	20	514	193
3	.	-	1	2	7	7
1.312	23	-	18	1.317	18.640	16.079
1.730	185	-	34	1.881	19.472	16.897

Anhang der Daimler-Benz AG

Grundlagen und Methoden

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, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen 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.

Bei Sachanlagenzugängen wird 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 bewerten wir zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG bzw. die Unternehmensbereiche, *Sonstige Wertpapiere* 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 Pensionsansparungen 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 unverändert mit 7 Mio. DM ausgewiesenen Immateriellen Vermögensgegenständen ist hauptsächlich erworbene EDV-Software enthalten.

2 Sachanlagen

Bei den Sachanlagen von 825 (i. V. 811) 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 130 Mio. DM, die steuerrechtlichen Abschreibungen 29 Mio. DM (gemäß § 6 b Einkommensteuergesetz).

3 Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen belaufen sich auf insgesamt 17.602 Mio. DM. Die Zugänge von 2.607 Mio. DM betreffen vor allem die Anteilserwerbe an Sogeti S.A., Grenoble, und Metallgesellschaft AG, Frankfurt am Main, sowie die Kapitalerhöhung bei Daimler-Benz Coordination Center S.A., Brüssel. Den Anteilserwerben an Bayerisch-Hamburgische Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, und Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, Ottobrunn, steht ein gleichwertiger Anteilsabgang an Deutsche Aerospace AG, München, gegenüber. Materiell handelt es sich um einen Tausch MBB gegen DASA-Anteile.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler-Benz AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter der Nr. HRB 173 hinterlegt.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens wäre nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) eine Zuschreibung von 5 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

Bei den außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen von 23 Mio. DM handelt es sich im wesentlichen um Abschreibungen auf Beteiligungsunternehmen.

4 Forderungen gegen verbundene Unternehmen**5 Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände**

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.229	3.153
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	200	695
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	115	730
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	50	100
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	4
Sonstige Vermögensgegenstände	2.289	3.381
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	513	1.839
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	2.411	4.115
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	563	1.939

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen handelt es sich überwiegend um Forderungen aus Darlehen und aus laufendem Verrechnungsverkehr an inländische Tochterunternehmen.

Die Forderungen gegen Beteiligungsunternehmen entfallen fast aus-

schließlich auf Ansprüche aus festverzinslichen Schuldscheindarlehen und Wertpapieren.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 1.749 Mio. DM enthalten. Ferner werden hier Zinsforderungen und Steuererstattungsansprüche ausgewiesen.

6 Wertpapiere

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Eigene Aktien	30	61
Sonstige Wertpapiere	4.501	3.465
	4.531	3.526

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an Mitarbeiter der Daimler-Benz AG und der Unternehmensbereiche 116.457 Stammaktien (nom. 5,8 Mio. DM = 0,25 % des Gezeichneten Kapitals) zu einem Durchschnittspreis von 665 DM je Aktie erworben, und zwar im Januar 36.500, April 3.500, Mai 11.505, Juli 36.000, August 3.000, September 6.000 und Oktober 19.952 Stück.

Im Oktober 1991 sind von der Daimler-Benz AG und den Unternehmensbereichen insgesamt 184.754 Aktien (nom. 9,2 Mio. DM = 0,40 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugs-

preis je Aktie von 371,- DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 412,50 DM (beim Bezug von zwei Aktien) an die Mitarbeiter veräußert worden. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 42.766 Stammaktien (nom. 2,1 Mio. DM = 0,09 % des Gezeichneten Kapitals), die aus Käufen im Berichtsjahr stammen.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten vor allem festverzinsliche Titel. Nach dem Wertaufholungsgebot wäre eine Zuschreibung von 2 Mio. DM wegen gestiegener Kurswerte erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieb.

7 Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel von 660 (i. V. 1.714) Mio. DM betreffen fast ausschließlich Guthaben bei Kreditinstitu-

ten; hinzu kommen geringfügige Kassenbestände sowie Bundesbank- und Postgiro Guthaben.

Zusammen mit den Liquiditätsanlagen unter den Übrigen Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenständen (Ziff. 5), den Sonstigen Wertpapie-

ren (Ziff. 6) und den Zahlungsmitteln beträgt die Liquidität der Daimler-Benz AG insgesamt 7.024 (i. V. 8.967) Mio. DM.

8 Gezeichnetes Kapital

		31.12.1991 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 1990 unverändert.

Die Hauptversammlung vom 26. Juni 1991 hat ein Genehmigtes Kapital von 600 Mio. DM beschlossen, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet ist. Es trat an die Stelle des Restbetrags von 112 Mio. DM aus dem noch vorhandenen Genehmigten Kapital von ursprünglich 500 Mio. DM.

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.

10 Gewinnrücklagen

	Mio. DM	Mio. DM
Gesetzliche Rücklage Stand 31.12.1991, unverändert gegenüber Stand 31.12.1990		160
Rücklage für Eigene Aktien Stand 31.12.1990	61	
Umbuchung in Andere Gewinnrücklagen	(31)	
Stand 31.12.1991		30
Andere Gewinnrücklagen Stand 31.12.1990	7.841	
Einstellung aus Jahresüberschuß 1991	597	
Umbuchung aus Rücklage für Eigene Aktien	31	
Stand 31.12.1991		8.469
		8.659

11 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

11 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die unmittelbaren und die mittelbaren Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG sind versicherungsmathematisch mit einem Rechnungszinssatz von 3,5 % ermittelt. Die Pensionsrückstellungen beider Gesellschaften haben sich auf 9,6 (i. V. 9,3) Mrd. DM,

das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH auf 3,4 (i. V. 3,1) Mrd. DM erhöht. Mit insgesamt 13,0 (i. V. 12,4) Mrd. DM sind die Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG voll gedeckt.

12 Übrige Rückstellungen

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Steuerrückstellungen	645	1.139
Sonstige Rückstellungen	535	451
	1.180	1.590

Die Steuerrückstellungen betreffen insbesondere noch nicht endgültig veranlagte Steuern. Die Sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem Verpflichtungen aus Beteiligungen (einschließlich Ausgleichszahlungen an außenstehende Aktionäre), Haftungs- und Prozeßrisiken, Verpflichtungen im Personal- und Sozial-

bereich sowie drohende Verluste aus schwebenden Geschäften. Darüber hinaus bestehen Rückstellungen 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**

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.528	7.891
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.062	7.891
Schuldverschreibungen	265	-
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	265	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	226	21
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	213	4
mehr als 5 Jahre	.	1
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11	12
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	11	12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	132	177
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	132	177
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	184	5
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	184	5
Sonstige Verbindlichkeiten	210	166
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	164	114
mehr als 5 Jahre	11	6
davon aus Steuern	10	19
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	7	7
Übrige Verbindlichkeiten	1.028	381
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	8.556	8.272
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	8.031	8.203
mehr als 5 Jahre	11	7

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Gesellschaften betreffen überwiegend unsere inländischen Tochterunternehmen. Sie beruhen im wesentlichen auf Liquiditätsübertragungen und dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Unter den Schuldverschreibungen sind die erstmals emittierten D-Mark Commercial-Paper ausgewiesen, und zwar zum Ausgabebetrag zuzüglich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Beteiligungsunternehmen haben sich lediglich abrechnungsbedingt erhöht. Die langfristigen Darlehen verminderten sich durch planmäßige Tilgungen auf 16 Mio. DM. Im Jahre 1992 wird sich die Tilgung dieser Darlehen auf 4 Mio. DM belaufen.

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

*

Haftungsverhältnisse

	31.12.1991 Mio. DM	31.12.1990 Mio. DM
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus den Anleihen und Schuldscheindarlehen der Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht/Niederlande:	1.783	1.168
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus den Anleihen der Daimler-Benz North America Corporation, New York/USA:	1.597	-
Zahlungsgarantie zugunsten des Gläubigers aus Verpflichtungen der AEG Westinghouse Transportation Systems, Inc., Pittsburgh/USA:	380	-
Zahlungsgarantie zugunsten der Gläubiger aus der Anleihe der Daimler-Benz UK plc, London/Großbritannien:	285	-
Verbindlichkeiten aus weiteren Gewährleistungsverträgen, im wesentlichen aus Mithaftung für Pensionsverpflichtungen der Mercedes-Benz AG:	2.751	2.785
Bürgschaften für in- und ausländische Beteiligungsgesellschaften:	769	363

Zugunsten von Mitgesellchaftern der Dormier GmbH haften wir für von der Deutsche Aerospace AG garantierte nicht valutierbare Ausgleichszahlungen für 1992 und künftige

Jahre. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft und der Deutsche Aerospace AG bestehen Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Diese Verpflichtungen machen insgesamt 1.262 Mio. DM aus; gegenüber verbundenen Unternehmen belaufen sie sich auf 652 Mio. DM.

Das Bestellobligo bewegt sich im geschäftsüblichen Rahmen.

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

15 Beteiligungsergebnis

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.136	1.040
davon: Mercedes-Benz AG	1.100	980
Deutsche Aerospace AG	30	52
debis AG	-	2
Erträge aus Steuerumlagen	2.328	2.308
davon: Mercedes-Benz AG	2.277	2.256
Deutsche Aerospace AG	20	20
Erträge aus verbundenen Unternehmen	291	348
davon: Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	48	104
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	56	93
Daimler-Benz Holding France S.A., Rocquencourt	46	-
Daimler-Benz UK plc, London	43	43
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	(470)	(215)
davon: AEG Aktiengesellschaft	(451)	(214)
debis AG	(15)	(-)
	3.288	3.486

In den Aufwendungen aus der Übernahme des Verlustes der AEG Aktiengesellschaft von 451 Mio. DM ist eine Rückstellung von 10 Mio. DM für die außenstehenden AEG Aktionäre enthalten, denen von der Daimler-

Benz AG jährliche Ausgleichszahlungen eingeräumt worden sind. Die Ergebnisabführung der DASA AG beträgt 36 Mio. DM; hiervon ist die Rückstellung für Ausgleichszahlungen an die außenstehenden DASA-Aktionäre von 6 Mio. DM abgesetzt.

16 Zinsergebnis

	1991 Mio. DM	1990 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	51	43
davon aus verbundenen Unternehmen	33	23
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.113	870
davon aus verbundenen Unternehmen	325	170
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(1.059)	(802)
davon an verbundene Unternehmen	(907)	(774)
	105	111

Innerhalb des nahezu unveränderten Zinsergebnisses sind die Zinserträge vor allem aus Darlehensgewährungen an verbundene Unternehmen gestiegen.

Die Zinsaufwendungen enthalten Gutschriften an inländische Konzerngesellschaften in Höhe von 840 (i. V. 730) Mio. DM, insbesondere für deren

Liquiditätsübertragungen auf die Daimler-Benz AG im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

17 Sonstige betriebliche Erträge

Unter dieser Sammelposition sind vor allem Erträge aus weiterbelasteten Konzerninnenleistungen sowie abgerechneten Forschungs- und Entwicklungsarbeiten ausgewiesen. Sie ent-

hält ferner Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (27 Mio. DM) und dem Verkauf von Wertpapieren.

Insgesamt sind 117 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

18 Personalaufwand/Beschäftigte

	1991		1990	
	Mio. DM		Mio. DM	
Löhne und Gehälter	272		248	
Soziale Abgaben	31		30	
Aufwendungen für Altersversorgung	437		824	
davon an Mercedes-Benz AG weiterbelastet	(404)	33	(796)	28
	336		306	
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt):	Anzahl		Anzahl	
Arbeiter	396		376	
Angestellte	2.373		2.443	
Praktikanten	25		25	
	2.794		2.844	

Im Personalaufwand 1991 haben sich einerseits weitere Versetzungen in andere Konzerngesellschaften, andererseits die Tarifierhöhung um 6,7 % ausgewirkt. Der Rückgang der Aufwendungen für Altersversorgung (vor Weiterbelastung an Mercedes-Benz AG) beruht sowohl auf dem Wegfall von Sondervorgängen im Vorjahr (Auswirkungen des Rentenreformgesetzes 1992) als auch auf der Vermin-

derung von in früheren Jahren gebildeten Pensionsrückstellungen, die im Berichtsjahr zur Aufstockung des Vermögens der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH verwendet wurden. Die Aufwendungen für Altersversorgung 1991 betragen - zusammen mit dem bei Mercedes-Benz AG hierfür ausgewiesenen Betrag von 818 Mio. DM - insgesamt 851 Mio. DM.

19 Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Die Abschreibungen von 162 (i. V. 142) Mio. DM betreffen mit 22 Mio. DM die Anlagenzugänge im Berichtsjahr.

20 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Abschreibungen von 38 (i. V. 30) Mio. DM entfallen jeweils etwa zur Hälfte auf Beteiligungsabschreibungen und auf Kursrückgänge bei Wertpapieren.

21 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Sammelposition umfaßt vor allem Aufwendungen für Verwaltung und Instandhaltung, für Material und Energie sowie aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr. Außerdem sind hierunter Zuführungen zu den Sonstigen Rückstellungen und der

Zinsanteil in der Altersversorgungsumlage auf die Mercedes-Benz AG enthalten, deren Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG geführt werden.

Insgesamt sind 25 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, die Daimler-Benz InterServices (debis) AG und die AEG Aktiengesellschaft, die im Berichtsjahr erstmals auch in die körperschaftsteuerliche Organschaft einbezogen wurde.

Der Rückgang des Steueraufwands auf 1.040 (i. V. 1.937) Mio. DM beruht wesentlich auf der Erweiterung des Organkreises um die AEG Aktiengesellschaft sowie um die zur DASA AG gehörenden Dornier-Gesellschaften.

23 Jahresüberschuß

Der Jahresüberschuß 1991 von 1.194 Mio. DM wird jeweils zur Hälfte in Gewinnrücklagen und Bilanzgewinn aufgeteilt. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, vom Bilanzgewinn von 605,4 Mio. DM (einschließlich 8,4 Mio. DM Gewinnvortrag aus 1990) 604,6 Mio. DM an die Aktionäre

auszuschütten und 0,8 Mio. DM auf das Geschäftsjahr 1992 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 24. Juni 1992 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge des Vorstands 7.634.964 DM und des Aufsichtsrats 1.655.538 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 10.452.288 DM. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren

Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 87.815.046 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

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1991 weist einen Bilanzgewinn von 605.449.144,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

		DM
3 1/3 %	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,00	73.200,00
DM 13,00	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,00	604.583.148,00
Ausschüttung		604.656.348,00
Gewinnvortrag		792.796,00
Bilanzgewinn		605.449.144,00

Stuttgart-Möhringen, den 24. März 1992

Der Vorstand

Heute *nie*
für *Hilfs* *Wen* *Am*
Picht *L.* *Wende*

Bestätigungsvermerk

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

Frankfurt am Main, den 14. April 1992

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Müller
Wirtschaftsprüfer



Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats



In den vier Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte haben wir uns eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Gesellschaft zum integrierten Technologiekonzern sowie die Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung. 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 1991 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 29. April 1992 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 26. Juni 1991 ist Herr Dr. Walter Seipp aus dem Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG ausgeschieden, dem er seit Juli 1981 angehörte. Während dieser Zeit sind wichtige Entscheidungen im Rahmen der Umstrukturierung vom Automobil zum integrierten Technologiekonzern getroffen worden. Sein umsichtiger, erfahrener Rat war uns sehr wertvoll. Wir sprechen ihm dafür unseren besonderen Dank aus. An seine Stelle hat die Hauptversammlung am 26. Juni 1991 Herrn Martin Kohlhausen, Frankfurt am Main, zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG hat in seiner Sitzung vom 6. November 1991 die bisher stellvertretenden Vorstandsmitglieder Herrn Dr. Hans-Wolfgang Hirschbrunn, Herrn Ernst G. Stöckl und Herrn Prof. Dr. Hartmut Weule mit Wirkung vom 1. Januar 1992 zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern bestellt.

Am 20. März 1992 ist Herr Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Langheck verstorben. Er gehörte von 1952 bis 1976 dem Vorstand unserer Gesellschaft an. Mit beispielhaftem Einsatz, unternehmerischem Weitblick und Freude an der Verantwortung hat der Verstorbene den raschen Wiederaufbau der zerstörten Werke nach dem Krieg und die weitere Entwicklung des Unternehmens maßgeblich beeinflusst. Sein hoher Anspruch an sich selbst war uns stets Vorbild. Wir haben ihm viel zu verdanken.

Stuttgart-Möhringen
im April 1992

Der Aufsichtsrat

Vorsitzender

Daimler-Benz in Zahlen

	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1988	1989	1990	1991
Beschäftigte (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	185.687	184.877	199.872	231.077	319.965	326.288	338.749	368.226	376.785	379.252
davon: Deutschland	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295
Ausland	36.569	33.604	41.829	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	-	223.219 ²⁾	230.974	237.442
AEG	-	-	-	-	78.199	80.499	89.585	77.722 ²⁾	76.949	76.338
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	-	-	-	62.959 ²⁾	61.276	56.465
debis	-	-	-	-	-	-	-	-	4.879	6.203

Abschlußkennzahlen

- Werte in Millionen DM -

Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	6.958	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448	29.198
Umlaufvermögen	15.996	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891	46.516
Gezeichnetes Kapital	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330
Rücklagen ³⁾	5.173	5.848	6.831	8.070	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059	15.299
davon: Kapitalrücklage	-	-	-	-	368	370	370	2.114	2.117	2.117
Gewinnrücklagen ³⁾	-	-	-	-	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942	13.182
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	59	76	143	330	1.251	768	626	767	881	1.214
Eigenkapital⁴⁾	6.703	7.547	8.530	9.769	11.111	9.663	10.819	16.411	17.270	18.843
in % der Bilanzsumme	29,2	30,4	29,8	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6	24,9
in % des Anlagevermögens ⁵⁾	96,3	97,5	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0	89,3
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁶⁾	6.768	7.534	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	13.471	15.081	17.982	20.970	28.807	32.407	35.304	40.742	42.799	46.888
in % des Anlagevermögens ⁵⁾	193,6	194,8	218,5	205,4	265,3	327,6	258,4	270,9	252,8	222,2
Bilanzsumme	22.954	24.827	28.626	35.780	42.025	46.538	51.931	62.737	67.339	75.714
Investitionen insgesamt⁷⁾	3.598	3.519	3.523	5.492	5.580	3.736	7.007	7.620	6.857	9.535
in % des Umsatzes	9,2	8,8	8,1	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0	8,0	10,0
davon: in Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242	6.539	7.231
Deutschland	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459	5.680	6.115
Ausland	423	417	1.208	1.261	1.494	442	590	783	859	1.116
in Finanzanlagen (netto)	171	55	149	1.478	195	(98)	379	378	318	2.304
Abschreibungen insgesamt⁵⁾	2.273	2.574	2.828	3.275	3.361	2.560	3.086	3.218	3.780	4.328
davon: auf Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138	3.670	4.213
Deutschland	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620	3.071	3.639
Ausland	290	275	483	728	664	313	366	518	599	574
auf Finanzanlagen	8	7	3	33	122	55	12	80	110	115
Cash flow	4.090	4.554	5.562	5.012	6.214	6.626	6.130	5.991	6.711	7.790
in % des Umsatzes	10,5	11,4	12,8	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8	7,8	8,2

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

- 1) Jahresabschlußzahlen gemäß BiRiLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.
- 2) Zahlen gemäß neuer Konzernorganisation.
- 3) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.
- 4) Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.
- 5) Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 6) Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.
- 7) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986), ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 8) Ab 1985 neu abgegrenzt.
- 9) Im Konzernumsatz enthaltene konsolidierte Werte für Dornier und MTU.
- 10) Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.
- 11) Dividende und Bonus.
- 12) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.
- 13) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1988	1989	1990	1991
- Werte in Millionen DM -										
Umsatz	38.905	40.005	43.505	52.409	65.498	67.475	73.495	76.392	85.500	95.010
davon: Deutschland	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443
Ausland	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826	50.567
Auslandsanteil in %	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1	53,2
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	-	54.969	57.872	65.317
davon: Personenwagen	18.722	21.012	23.245	28.549 ⁸⁾	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331
Nutzfahrzeuge	18.859	17.653	18.367	20.204 ⁸⁾	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986
AEG	-	-	-	-	11.070	11.480	13.152	11.852 ²⁾	12.721	13.573
Deutsche Aerospace	-	-	-	3.194 ⁹⁾	4.882 ⁹⁾	4.421 ⁹⁾	4.976 ⁹⁾	7.489 ²⁾	12.168	11.974
debis	-	-	-	-	-	-	-	-	2.739	4.146
Gesamtleistung	39.730	40.527	44.078	53.775	66.418	69.061	75.637	80.552	88.340	98.566
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	211.526	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459	237.005	236.066	258.357
Materialaufwand	20.047	20.299	22.707	27.245	32.467	33.701	37.646	39.552	44.477	49.456
Personalaufwand	10.712	10.941	11.598	13.657	19.367	20.670	22.371	23.199	26.890	29.372
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	57.030	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857	76.989
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-	-	-	-	5.880	5.297	5.197	10.096¹⁰⁾	4.221	4.027
in % der Gesamtleistung	-	-	-	-	8,9	7,7	6,9	12,5	4,8	4,1
Steuern	3.310	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426	1.541
Jahresüberschuß	921	988	1.104	1.682	1.767	1.782	1.702	6.809¹⁰⁾	1.795	1.942
in % der Gesamtleistung	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3	8,5	2,0	2,0
Daimler-Benz AG										
Jahresüberschuß	687	710	711	1.252	1.404	1.403	1.382	1.120	1.120	1.194
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	350	355	356	491	507	503	504	555	557	605
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,50+1,- ¹¹⁾	10,50	10,50	12,-+2,50 ¹¹⁾	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-	13,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹²⁾	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,31
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹³⁾	8,21	8,26	8,26	11,41	11,65	11,65	11,65	12,-	12,-	13,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹³⁾	4,62	4,65	4,65	6,42	6,56	6,56	6,56	6,75	6,75	7,31

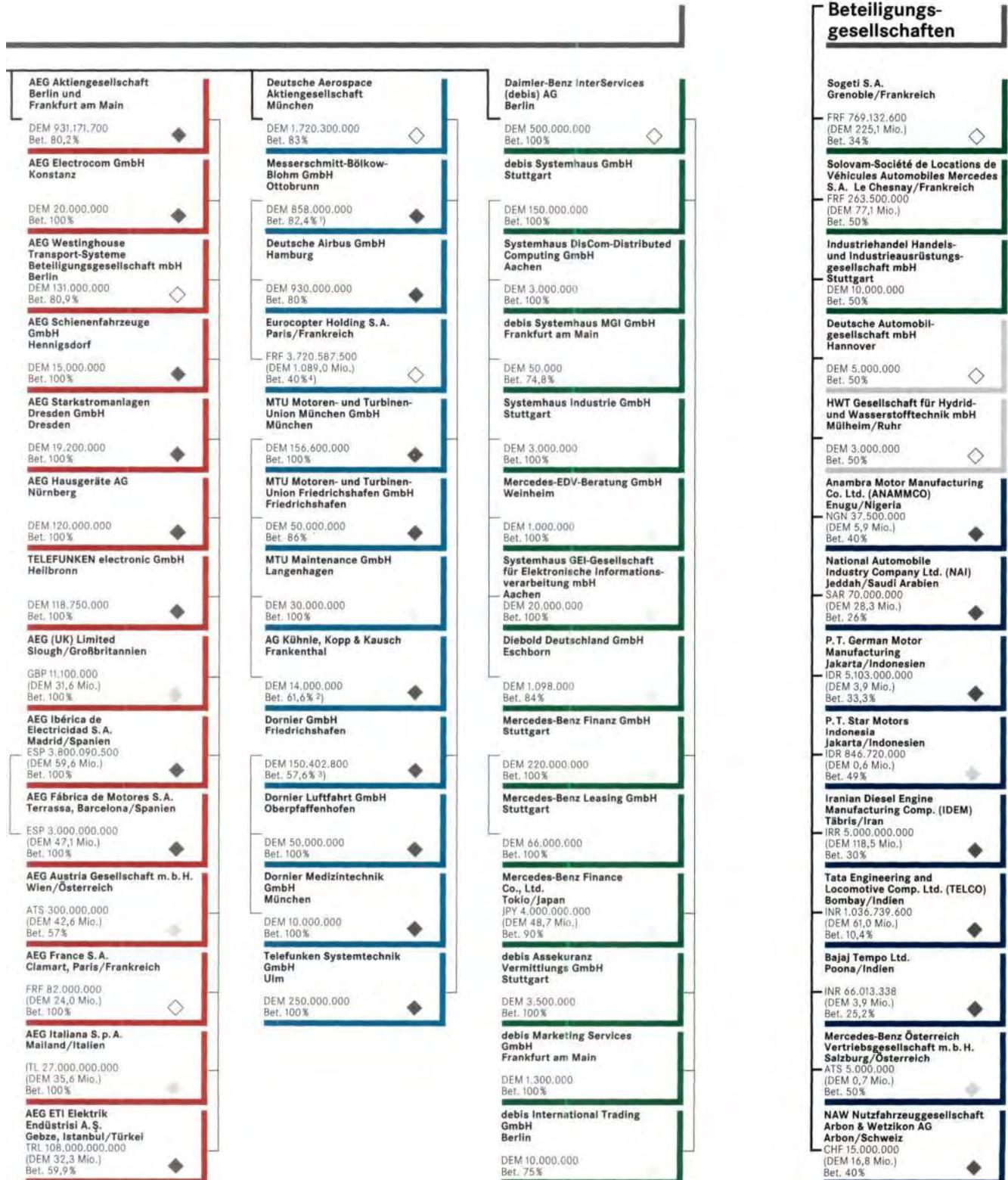
Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Konzerngesellschaften

<p>Mercedes-Benz España S.A. Madrid/Spanien</p> <p>ESP 17.514.911.000 (DEM 274,8 Mio.) Bet. 87,9%</p>	<p>Daimler-Benz North America Corporation New York, N.Y./USA</p> <p>USD 556.931.544 (DEM 844,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz</p> <p>CHF 147.000.000 (DEM 164,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz AG Stuttgart</p> <p>DEM 1.800.000.000 Bet. 100%</p>
<p>Sociedad de Financiación para Vehículos Mercedes-Benz en España S.A. Madrid/Spanien</p> <p>ESP 3.800.000.000 (DEM 59,6 Mio.) Bet. 90%</p>	<p>Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, New Jersey/USA</p> <p>USD 130.000.000 (DEM 197,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Finanz AG Zürich/Schweiz</p> <p>CHF 30.000.000 (DEM 33,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a. N.</p> <p>DEM 42.515.000 Bet. 98,5%</p>
<p>Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien</p> <p>AUD 70.000.010 (DEM 80,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada</p> <p>CAD 5.000.000 (DEM 6,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Finanz-Holding S.A. Luxemburg</p> <p>CHF 8.000.000 (DEM 9,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Anlagenverwaltung Daimler-Benz AG & Co. OHG Berlin</p> <p>DEM 5.000.000 Bet. 100%</p>
<p>Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien</p> <p>AUD 70.000.000 (DEM 80,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA</p> <p>USD 180.000.000 (DEM 272,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A. Rom/Italien</p> <p>ITL 31.000.000.000 (DEM 40,9 Mio.) Bet. 85%</p>	<p>Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal</p> <p>DEM 22.000.000 Bet. 100%</p>
<p>Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland</p> <p>GRD 2.190.000.000 (DEM 19,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA</p> <p>USD 274.970.000 (DEM 416,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz</p> <p>CHF 6.000.000 (DEM 6,7 Mio.) Bet. 51%</p>	
<p>Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. Pretoria/Republik Südafrika</p> <p>ZAR 22.500.000 (DEM 12,4 Mio.) Bet. 50,1%</p>	<p>AEG Capital Corporation New York, N.Y./USA</p> <p>USD 150.774.000 (DEM 228,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Credit AG Zürich/Schweiz</p> <p>CHF 19.000.000 (DEM 21,3 Mio.) Bet. 70%</p>	
<p>Daimler-Benz Portugal S.G.P.S., Lda. Lissabon/Portugal</p> <p>PTE 1.520.000.000 (DEM 17,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Siliconix Incorporated Santa Clara, Kalifornien/USA</p> <p>USD 58.690.000 (DEM 89,0 Mio.) Bet. 80,1%</p>	<p>Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien</p> <p>BRN 436.970.000.000 (DEM 623,8 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz Portugal Comércio de Automóveis, Lda. Lissabon/Portugal</p> <p>PTE 150.000.000 (DEM 1,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>MODICON, Inc. Andover, Massachusetts/USA</p> <p>USD 137.432.000 (DEM 208,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien</p> <p>BRN 15.425.000.000 (DEM 21,9 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz Japan Co. Ltd. Tokio/Japan</p> <p>JPY 9.000.000.000 (DEM 97,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien</p> <p>ITL 65.000.000.000 (DEM 85,8 Mio.) Bet. 88,5%</p>	<p>Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien</p> <p>ARA 300.000.000.000 (DEM 45,6 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Daimler-Benz UK plc London/Großbritannien</p> <p>GBP 60.000.000 (DEM 170,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding France S.A. Rocquencourt/Frankreich</p> <p>FRF 120.000.000 (DEM 35,1 Mio.) Bet. 99,9%</p>	<p>Daimler-Benz Holding Nederland B.V. Utrecht/Niederlande</p> <p>NLG 150.000.000 (DEM 133,1 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien</p> <p>GBP 40.000.000 (DEM 113,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz France S.A. Rocquencourt/Frankreich</p> <p>FRF 230.000.000 (DEM 67,3 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Nederland B.V. Utrecht/Niederlande</p> <p>NLG 57.000.000 (DEM 50,6 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz Finance Ltd. Milton Keynes/Großbritannien</p> <p>GBP 15.000.000 (DEM 42,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien</p> <p>BEF 420.000.000 (DEM 117,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Leasing Nederland B.V. Utrecht/Niederlande</p> <p>NLG 35.000.000 (DEM 31,1 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V. Mexico D.F./Mexiko</p> <p>MXP 66.449.591.200 (DEM 32,6 Mio.) Bet. 80%</p>	<p>Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien</p> <p>BEF 1.800.050.000 (DEM 67,4 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz International Finance B.V. Utrecht/Niederlande</p> <p>NLG 1.000.000 (DEM 0,9 Mio.) Bet. 100%</p>	
<p>Mercedes-Benz Türk A.S. Istanbul/Türkei</p> <p>TRL 64.000.000.000 (DEM 19,2 Mio.) Bet. 50,3%</p>	<p>Mercedes-Benz Finance Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien</p> <p>BEF 250.000.000 (DEM 12,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Danmark AS Hillerød/Dänemark</p> <p>DKK 70.000.000 (DEM 18,0 Mio.) Bet. 100%</p>	

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 87,54%
- 2) Vom stimmberechtigten Stammaktienkapital (DEM 7.000.000)
- 3) Stimmrechte 87,5%
- 4) Anteilmäßig konsolidiert



Hauptversammlung:

24.Juni 1992
10.00 Uhr
Internationales Congress Centrum (ICC)
Berlin

Daimler-Benz AG
BPA
Postfach 80 02 30
D-7000 Stuttgart 80
Telefon 0711-1 79 22 87
Telefax 0711-1 79 41 16

Der Innenteil wurde
auf umweltfreundlichem,
chlorfrei-gebleichtem Papier
gedruckt.