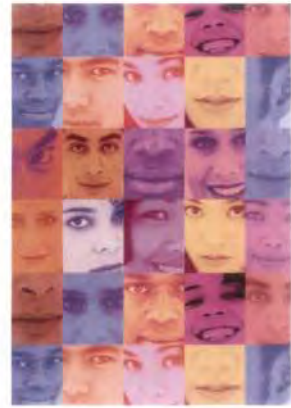
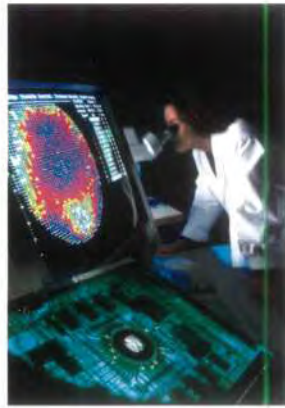


DAIMLERBENZ



Das Geschäftsjahr
1995

DAIMLER BENZ

Mercedes-Benz



Personenwagen
Nutzfahrzeuge

Daimler-Benz
Industrie

AEG

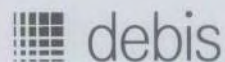
Bahnsysteme
Mikroelektronik
Dieselantriebe
Energietechnik
Automatisierungstechnik

Daimler-Benz
Aerospace



Luftfahrt
Raumfahrt
Verteidigung und
Zivile Systeme
Antriebe
Zusätzliche
Geschäftsgebiete

Daimler-Benz
InterServices



Systemhaus
Finanzdienstleistungen
Versicherungen
Handel
Marketing Services
Mobilfunkdienste
Immobilienmanagement

Daimler-Benz steht für eine über 100jährige Geschichte, die durch außerordentliche Ertragskraft und soziale Verantwortung geprägt ist.

Wir haben die Weichen gestellt, um an diese Werte unserer Vergangenheit anknüpfen zu können. Hierzu waren Maßnahmen erforderlich, die für unsere Mitarbeiter und Aktionäre gleichermaßen einschneidend sind.

Der **Weg zu unserer früheren Ertragsstärke** ist mit dem Verlust an Arbeitsplätzen und erheblichen Kosten für das Unternehmen verbunden. Es ist aber auch

der **Weg der sozialen Verantwortung**, denn dauerhaft kann nur ein gesundes Unternehmen Verantwortung für seine Mitarbeiter und die Gesellschaft übernehmen.

Mit der Ausrichtung von Daimler-Benz auf ertragreiche Kerngeschäfte haben wir den **Weg in eine erfolgreiche Zukunft** gewählt.

Inhalt

2	Brief an die Aktionäre und Freunde des Unternehmens
4	Mitglieder des Vorstands
5	Daimler-Benz auf einen Blick
8	Bericht des Vorstands
8	Überblick
14	Operatives Geschäft im Konzern
33	Zentrale Aufgaben im Konzern
43	Diskussion und Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
50	Jahresabschlüsse
70	Mitglieder des Aufsichtsrats
71	Bericht des Aufsichtsrats
72	Mitglieder des Direktoriums, Außenvertretungen der Daimler-Benz AG
73	Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften
74	Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG
76	Daimler-Benz in Zahlen
78	Die Daimler-Benz-Aktie
80	Erläuterungen zur Überleitung von Konzern-Jahresergebnis und Eigenkapital auf US-GAAP



*Sehr geehrte Damen
und Herren!*

1995 war in der über 100jährigen Geschichte von Daimler-Benz ein über alle Maßen dramatisches Jahr. Der Vorstand, der in dieser Konstellation seit Mai 1995 das Unternehmen führt, entschloß sich zu einer Zäsur. Wir haben Entscheidungen getroffen, die Daimler-Benz wieder zu jener Ertragsstärke führen werden, die den hervorragenden Ruf unseres Unternehmens begründet hat.

Unser vorrangiges Ziel war es, Verlustquellen zu schließen. Der Vorstand hat daher das Portfolio des Konzerns unter strengen Renditekriterien analysiert und konsequent dort gestrafft, wo dringender Handlungsbedarf bestand. Gleichmaßen haben wir uns auch von Geschäftsfeldern getrennt, in denen weitere Investitionen für uns nicht länger wirtschaftlich sinnvoll waren.

Ihr Unternehmen, Daimler-Benz, präsentiert sich nach diesen Entscheidungen mit einem konzentrierteren Konzernprofil, das auf 28 nach vormals 35 Geschäftsfelder ausgerichtet ist. Dieser Prozeß ist noch nicht abgeschlossen. Mit diesem Handeln haben wir auch geschäftspolitische Entscheidungen, die in Vorperioden getroffen wurden, in Frage gestellt und teilweise zurückgenommen. Gravierende Veränderungen der

exogenen Faktoren haben uns dazu gezwungen. Die Entscheidungen waren notwendig, um den Daimler-Benz-Konzern binnen kurzem auf ein - international -akzeptables Renditeniveau zurückzuführen.

Der Vorstand orientiert sich in erster Linie daran, Ihnen, den Anteilseignern der Daimler-Benz AG, attraktive Renditeaussichten zu bieten. Wir haben uns daran gehalten, Ihnen stets mit Offenheit selbst bei sensiblen Entscheidungen und mit schnellstmöglicher Information Transparenz zur Einschätzung unseres Kurs zu bieten.

Dazu zählt auch, daß wir Ende Juni 1995 öffentlich unsere Gewinn- in eine Verlusterwartung ändern mußten, nachdem deutlich geworden war, daß die Abwertung des Dollar, die uns besonders im Flugzeuggeschäft trifft, - entgegen bis dahin überwiegender Erwartungen - nicht nur vorübergehender Natur ist. Auch die gewaltigen Verschiebungen innerhalb der europäischen Währungen beeinträchtigten 1995 unsere Ertragssituation. Für uns als international agierendes Unternehmen zeigt sich hier überdeutlich die Notwendigkeit einer europäischen Währungsunion, selbst dann, wenn anfangs nur einige Staaten die Voraussetzungen erfüllen.

Mitte September 1995 haben wir anlässlich der Vorlage des Halbjahresergebnisses in New York angekündigt, daß der Vorstand für zwei große Verlustquellen, die AEG Daimler-Benz Industrie und den Luftfahrtbereich, insbesondere den holländischen Flugzeughersteller Fokker, schnellstmöglich grundlegende Lösungen einleiten wird. Bereits im Oktober informierten wir Sie über Verhandlungen zur Bereinigung der Probleme der AEG Daimler-Benz Industrie. Mitte November gaben wir die endgültige Entscheidung der DASA-Wettbewerbsinitiative bekannt, nach deren Umsetzung alle DASA-Bereiche auch bei einem langfristig niedrigen Dollarkurs von 1,35 D-Mark profitabel sein werden.

Am 17. Januar 1996 wurde die Neuordnung der AEG-Geschäfte entschieden, die noch im Jahr 1996 zu einer Verschmelzung der AEG Aktiengesellschaft auf die Daimler-Benz AG führen soll. Schließlich beendeten wir am 22. Januar die finanzielle Unterstützung für Fokker, nachdem der weitere Großaktionär, die niederländische Regierung, auch nach siebenmonatigen Verhandlungen nicht bereit war, einen angemessenen Beitrag zur Sanierung zu leisten. Angesichts unserer 40-Prozent-Beteiligung für Fokker war es im Interesse unserer Aktionäre nicht länger zu akzeptieren, weiterhin allein das gesamte Risiko zu tragen. Am 15. März dieses Jahres meldete Fokker Konkurs an.

Ebenfalls entschieden haben wir die unternehmerische Neustrukturierung unseres Engagements bei dem französischen Softwarehaus Cap Gemini Sogeti. Mit größerem Einfluß werden wir gemeinsam mit dem debis Systemhaus die Internationalisierung des Geschäfts mit der Informationstechnologie umsetzen.

Wir haben damit alle Themen entschieden, die wir im September als vorrangig präsentiert hatten. Im Abschluß des Jahres 1995 schlugen sich diese Bereinigungen als außerordentliche Belastungen und Sondereinflüsse in Höhe von 5,1 Milliarden D-Mark nieder, die teilweise in Form von Strukturaufwand auch das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit beeinträchtigen. Dabei sind die darüber hinaus im Flugzeuggeschäft gebildeten Drohverlustrückstellungen hier nicht eingerechnet. Der Vorstand ist überzeugt, damit die Voraussetzungen geschaffen zu haben, um den Konzern schnellstmöglich wieder auf Erfolgskurs zu bringen.

Aufgrund der genannten Faktoren gibt der Jahresfehlbetrag von 5,7 Milliarden D-Mark im Konzernabschluß nicht jene Fortschritte wieder, welche die Unternehmensbereiche des Konzerns im vergangenen Jahr durch zahlreiche neue und erfolgreiche Produkte und Dienstleistungen, durch weitere Rationalisierungen und vor allem durch zunehmende Internationalisierung, mit der die Wertschöpfung auf zukunftssträchtige Märkte ausgeweitet werden soll, verzeichnen können. Mercedes-Benz hat hier Maßstäbe gesetzt.

Trotz der operativen Verbesserung - bereits im zweiten Halbjahr verzeichneten wir im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit wieder schwarze Zahlen - sowie einer unverändert hohen Substanz des Unternehmens haben Aufsichtsrat und Vorstand der Hauptversammlung empfohlen, für das Geschäftsjahr 1995 keine Dividende auszuschütten.

Entscheidender Gradmesser für unsere Managementleistung ist jedoch der Aktienkurs. Nicht die kurzfristige Gewinnmaximierung ist das Ziel, sondern die mittel- und langfristige Sicherung einer hohen Ertragskraft.

So werden Sie in diesem Geschäftsbericht lesen können, daß trotz des Kraftaktes unsere Investitionen 1995 deutlich über denen der Vorjahre liegen. Wir haben dort, wo wir positive Ergebnisse erwarten, die Standorte im In- wie im Ausland weiter ausgebaut oder neue eröffnet. Wir haben die Forschungsausgaben auf hohem Niveau beibehalten, um auch in Zukunft Vorreiter mit wegweisenden Innovationen und Weiterentwicklungen in unseren Märkten zu sein.

Basis unseres Erfolgs sind aber unsere Mitarbeiter, ihre Motivation, sich für unsere ehrgeizigen Ziele einzusetzen, nicht zuletzt auch ihre Entfaltungsmöglichkeiten. Gewährleistet wird dies auch mit neuen und effizienteren Strukturen in der Konzernzentrale, die wir seit Juni 1995 eingeführt haben. Verantwortung wird noch deutlicher als bisher auf jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übertragen, welche die Nähe zum operativen Geschäft besitzen. Nur so, in flachen Hierarchien, dezentral und in flexiblen Einheiten organisiert, wird jener unternehmerische Tatendrang freigesetzt, in der sich die Kultur des Unternehmens entwickeln kann. Dazu zählt auch die Einführung von leistungsbezogener Bezahlung sowie neue Steuerungsgrößen, die das Unternehmensergebnis direkt an den nach US-Standards erstellten Kenngrößen messen. In allen Teilen des Konzerns werden diese Reformen vorangetrieben.

Für viele Mitarbeiter ist dies eine Herausforderung, für manche aber ein schmerzhafter Prozeß, vor allem dann, wenn Effizienzsteigerung und Rationalisierung den Wegfall ihres Arbeitsplatzes bedeutet. Doch nicht nur wir bei Daimler-Benz mußten lernen, daß ein Festhalten an überkommenen Traditionen langfristig in die Sackgasse führt. Unsere Sozialstrukturen, unsere Arbeits- und Produktionsmethoden, unsere Kostenbasis müssen sich in Zukunft noch viel konsequenter an denen von wettbewerbsfähigen internationalen Konkurrenten messen.

Wir müssen deshalb vorbehaltlos und mit großer Kreativität neue Strukturen und Formen der Zusammenarbeit schaffen. Wir müssen den Standort Deutschland mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln und Argumenten attraktiv und international wettbewerbsfähig gestalten. Besonders an der Bereitschaft zu einer solchen Dynamik müssen sich die Verantwortlichen in Deutschland, muß sich die gesellschaftspolitische Verantwortung der Unternehmer messen.

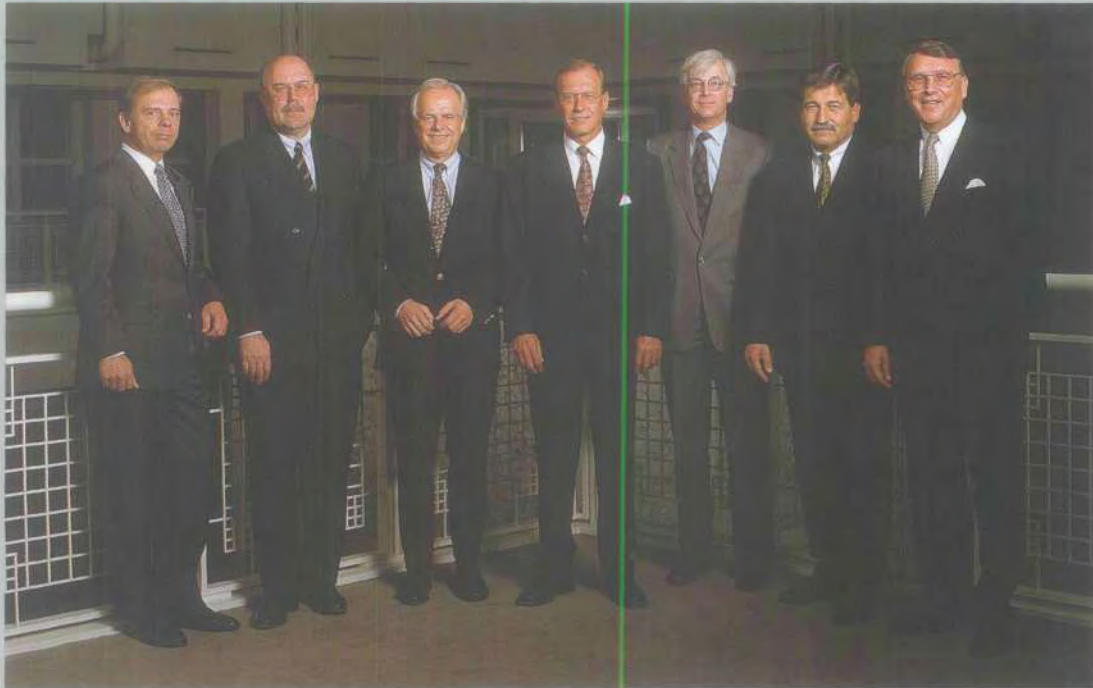
Wenn wir vor diesem Hintergrund aus Währungs- oder Marktgründen Produktionsentscheidungen für das Ausland treffen, dann ist dies keine Absage an den Standort. Wir erhalten dadurch vielmehr Arbeitsplätze für die Zulieferung hochwertiger Komponenten an diese ausländische Produktion.

Wir, der Vorstand von Daimler-Benz, werden uns dieser Verantwortung stellen. Dies zeigen Verhandlungsergebnisse zwischen Management und Arbeitnehmern 1995 und auch in den vergangenen Wochen, in denen Vereinbarungen auf betrieblicher Ebene, einige von vielen notwendigen Bündnissen für Arbeit, den Standort Deutschland sichern. Den dafür notwendigen Pioniergeist und die Entschlossenheit zu neuen Wegen werden wir auch in 1996 beweisen.

Die Weichen, die wir gestellt haben, werden das Unternehmen in diesem Jahr in die Gewinnzone zurückführen. Unser Ziel ist jedoch, Ihre berechtigten Erwartungen, unsere ehrgeizigen Ziele zu befriedigen. Deshalb werden wir Ihnen auch in den kommenden Monaten über weitere einschneidende Maßnahmen berichten. Gleichermäßen wollen wir ebenso selbstbewußt Geschäfte aufbauen, die unseren Ergebnis- und Renditeanspruch erfüllen. Wir sind überzeugt, daß wir uns mit dieser Neuausrichtung auf dem richtigen Kurs befinden.



Mitglieder des Vorstands



Weule Stöckl Werner Schrepp Gentz Bischoff Mangold

JÜRGEN E. SCHREMP
geb. 1944 in Freiburg,
Vorstandsmitglied seit 1987,
bis 1988 zuständig für den
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge,
bis 1995 verantwortlich für
Daimler-Benz Aerospace,
seit 1995 Vorstandsvorsitzender,
Bestellung bis 2000.

DR. RER. POL. MANFRED BISCHOFF
geb. 1942 in Calw,
Vorstandsmitglied seit 1995,
verantwortlich für
Daimler-Benz Aerospace,
Bestellung bis 2000.

DR. JUR. MANFRED GENTZ
geb. 1942 in Riga,
Vorstandsmitglied seit 1983,
bis 1990 zuständig für
das Ressort Personal,
bis 1995 verantwortlich für
Daimler-Benz InterServices (debis),
seit 1995 verantwortlich für
die Ressorts Finanzen und Personal,
Bestellung bis 2000.

DR. JUR. KLAUS MANGOLD
geb. 1943 in Pforzheim,
Vorstandsmitglied seit 1995,
verantwortlich für Daimler-Benz
InterServices (debis),
Bestellung bis 2000.

ERNST G. STÖCKL
geb. 1944 in Sulzburg,
Vorstandsmitglied seit 1991,
verantwortlich für
AEG Daimler-Benz Industrie,
Bestellung bis 1996.

HELMUT WERNER
geb. 1936 in Köln,
Vorstandsmitglied seit 1987,
bis 1992 zuständig für den
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge,
seit 1992 verantwortlich für
Mercedes-Benz,
Bestellung bis 1997.

PROF. DR.-ING. HARTMUT WEULE
geb. 1940 in Bitterfeld,
Vorstandsmitglied seit 1990,
verantwortlich für das Ressort
Forschung und Technik,
Bestellung bis 1996.

Am 24.05.1995 aus dem Vorstand
ausgeschieden:
Edzard Reuter, Vorsitzender
Dr. jur. Hans-Wolfgang Hirschbrunn
Dr. rer. pol. Gerhard Liener

Daimler-Benz auf einen Blick

Daimler-Benz-Konzern	1995	1995	1994	1993
	Werte in Millionen US-\$ ¹⁾	Werte in Millionen DM		
Umsatz	72.185	103.549	104.075	98.534
Deutschland	26.570	38.115	39.015	38.526
Europa (ohne Deutschland)	19.770	28.360	26.225	25.523
Nordamerika	13.588	19.491	19.609	17.431
Lateinamerika	3.505	5.028	6.021	5.238
Übrige Märkte	8.752	12.555	13.205	11.816
Beschäftigte (am Jahresende)		310.993	330.551	366.736
Deutschland		242.086	251.254	284.576
Ausland		68.907	79.297	82.160
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.233	8.941	8.692	9.043
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	3.107	4.457	11.282	9.913
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(7.697)	(11.041)	(10.591)	(10.523)
Cash flow aus der Finanztätigkeit	1.336	1.916	3.383	679
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	(764)	(1.096)	2.708	(3.299)
Jahresfehlbetrag/-überschuß	(3.997)	(5.734)	895	615
Jahresfehlbetrag/-überschuß je 50-DM-Aktie ^{2) 3)}				
(in US-\$, in DM)	(77,10)	(110,59)	21,57	12,78
Konzernergebnis nach US-GAAP ⁴⁾	(3.994)	(5.729)	1.052	(1.839)
Konzernergebnis nach US-GAAP je 50-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	(77,84)	(111,67)	21,53	(39,47)
Konzernergebnis nach US-GAAP je ADS ⁵⁾ (in US-\$, in DM)	(7,78)	(11,17)	2,15	(3,95)
Daimler-Benz AG				
Gezeichnetes Kapital	1.790	2.568	2.565	2.330
Jahresfehlbetrag/-überschuß	(4.585)	(6.577)	565	390
Ausschüttungssumme	-	-	564	373
Dividende je 50-DM-Aktie ³⁾				
(in US-\$, in DM)	-	-	11,00	7,91

1) Alle Werte wurden mit dem Wechselkurs 1 US-\$ = 1,4345 DM umgerechnet; dieser entspricht dem Ankaufkurs der Federal Reserve Bank New York am 29. Dezember 1995, 12.00 Uhr.

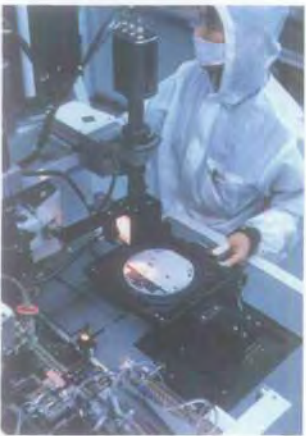
2) Ohne Anteile Dritter.

3) Adjustiert: Zahlen für 1993 aufgrund der Bezugsrechtsemission von 1994 vergleichbar gerechnet.

4) Amerikanische Bilanzierungsgrundsätze (Generally Accepted Accounting Principles).

5) American Depositary Share, entspricht einem Zehntel einer Daimler-Benz-Aktie im Nennwert von 50 DM.

Der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluß der Daimler-Benz Aktiengesellschaft wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt. Dieser Abschluß kann bei der Daimler-Benz AG, RK, D-70546 Stuttgart, unentgeltlich angefordert werden.



Mercedes-Benz

Gesamt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	72.030	70.715
Sachinvestitionen	3.539	2.939
F+E-Kosten	3.726	3.333
Beschäftigte (31.12.)	197.164	197.568
Jahresüberschuß	2.275	1.849

Personenwagen

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	40.457	42.085
Sachinvestitionen	1.805	1.460
F+E-Kosten	2.501	2.190
Produktion (Einheiten)	594.910	590.060
Absatz (Einheiten)	583.432	592.356
Beschäftigte (31.12.)	80.544	83.396

Nutzfahrzeuge

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	31.573	28.630
Sachinvestitionen	1.450	1.270
F+E-Kosten	1.225	1.143
Produktion (Einheiten)	329.716	291.854
Absatz (Einheiten)	320.089	290.354
Beschäftigte (31.12.)	73.079	81.012

AEG

Daimler-Benz Industrie

Gesamt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	10.312	10.294
Auslandsanteil (%)	51	45
Beschäftigte (31.12.)	49.432	44.769
Jahresfehlbetrag	(2.256)	(357)

Bahnsysteme

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	1.610	1.867
Auslandsanteil (%)	41	37
Beschäftigte (31.12.)	7.079	7.832

Mikroelektronik

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	2.407	1.212
Auslandsanteil (%)	60	60
Beschäftigte (31.12.)	13.390	7.132

Dieselantriebe

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	1.456	1.421
Auslandsanteil (%)	72	69
Beschäftigte (31.12.)	5.603	5.705

Energietechnik

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	2.430	2.517
Auslandsanteil (%)	45	43
Beschäftigte (31.12.)	11.325	13.487

Automatisierungstechnik

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	2.183	2.641
Auslandsanteil (%)	39	44
Beschäftigte (31.12.)	10.155	14.607

Daimler-Benz Aerospace (DASA)

Gesamt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	15.037	17.394
Auslandsanteil (%)	74	69
Beschäftigte (31.12.)	50.784	75.581
Jahresfehlbetrag	(4.182)	(438)

Luftfahrt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	8.507	8.738
Auslandsanteil (%)	85	82
Beschäftigte (31.12.)	29.248	42.220

Raumfahrt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	1.847	1.354
Auslandsanteil (%)	92	83
Beschäftigte (31.12.)	4.199	4.205

Verteidigung und Zivile Systeme

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	2.787	3.066
Auslandsanteil (%)	35	25
Beschäftigte (31.12.)	9.571	9.970

Antriebe

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	1.694	3.039
Auslandsanteil (%)	66	70
Beschäftigte (31.12.)	6.729	12.618

Zusätzliche Geschäftsgebiete

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	202	1.197
Auslandsanteil (%)	89	66
Beschäftigte (31.12.)	1.222	6.568

Daimler-Benz InterServices (debis)

Gesamt

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	11.784	10.804
Beschäftigte (31.12.)	10.196	9.226
Jahresüberschuß	91	86

Systemhaus

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	1.990	1.792
Beschäftigte (31.12.)	6.658	6.129

Finanzdienstleistungen

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	7.651	7.554
Beschäftigte (31.12.)	1.829	1.736

Versicherungen

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	95	76
Beschäftigte (31.12.)	445	353

Handel

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	402	364
Beschäftigte (31.12.)	90	98

Marketing Services

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	771	542
Beschäftigte (31.12.)	331	314

Mobilfunkdienste

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	931	529
Beschäftigte (31.12.)	639	437

Immobilienmanagement

Werte in Mio. DM	1995	1994
Umsatz	27	15
Beschäftigte (31.12.)	54	43



Überblick

Daimler-Benz erzielte im Jahr 1995 einen Konzern-Umsatz von 103,5 Mrd. DM. Der Anstieg gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert um 1% war im wesentlichen auf die insgesamt günstige Geschäftsentwicklung bei Mercedes-Benz zurückzuführen. Mit dem Ziel, die Ertragskraft des Unternehmens nachhaltig zu verbessern, haben wir in der zweiten Jahreshälfte alle Geschäftsaktivitäten überprüft und neu geordnet. Insbesondere bei der AEG Daimler-Benz Industrie und der DASA wurden einschneidende Strukturmaßnahmen eingeleitet, um die Verlustquellen zu beseitigen, die in den letzten Jahren die Ergebnisentwicklung des Unternehmens empfindlich beeinträchtigt haben. Das negative Konzernergebnis in Höhe von 5,7 Mrd. DM ist durch Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit der Straffung des Konzernportfolios geprägt. Diese mußten aufgrund der jetzt getroffenen Entscheidungen bilanziell im Abschluß des Jahres 1995 berücksichtigt werden.

Wachstum der Weltwirtschaft abgeflacht

Der Aufwärtstrend der Weltwirtschaft hat sich im Berichtsjahr zwar fortgesetzt, insbesondere im zweiten Halbjahr war das Wachstumstempo aber deutlich geringer.

Für die Abschwächung der Konjunktur in Westeuropa war neben einer vorsichtigen Geldpolitik der Notenbanken auch die restriktive Fiskalpolitik maßgeblich, die verschiedene Regierungen verfolgten, um die Kriterien für die Aufnahme in die europäische Währungsunion zu erfüllen. Sowohl die Investitionstätigkeit als auch der private Verbrauch haben im Jahresverlauf in den meisten Ländern Westeuropas an Schwung verloren.

Die starke D-Mark und überhöhte Tarifabschlüsse haben die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und damit die Perspektiven im Exportgeschäft nachhaltig beeinträchtigt. Die Investitionstätigkeit der Unternehmen war deshalb weiterhin zurückhaltend, und auch der private Verbrauch konnte vor dem Hintergrund wachsender Arbeitslosigkeit der vorrangig exportgestützten Konjunktur keine wesentlichen Impulse geben.

Der Wachstumspfad der US-Wirtschaft hat sich im Berichtsjahr ebenfalls spürbar abgeflacht; ausschlaggebend dafür war vor allem die geringere Dynamik der Investitionstätigkeit.

Die Wirtschaftsentwicklung in Japan war durch den starken Yen, die Bankenkrise und Unsicherheiten im politischen Bereich weiterhin belastet. Die nur zögerliche, auf öffentliche Programme gestützte Konjunkturbelebung ist im Laufe des Jahres deshalb erneut ins Stocken geraten.

Wesentliche Anstöße für die Weltwirtschaft gingen wiederum von den Schwellenländern im asiatischen Raum aus, während die wirtschaftliche Entwicklung Lateinamerikas durch die Krise der mexikanischen Währung beeinträchtigt war.

Konzernumsatz um 1% gestiegen

Daimler-Benz erzielte im Geschäftsjahr 1995 einen Konzernumsatz von 103,5 Mrd. DM. Damit wurde der um wesentliche Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigte Vorjahreswert um 1% übertroffen. In der Europäischen Union lagen die Umsatzerlöse mit 62,6 Mrd. DM vergleichbar um 3% über dem Niveau von 1994, wobei der Zuwachs außerhalb Deutschlands 8% betrug. In Deutschland blieb unser Geschäftsvolumen mit 38,1 Mrd. DM auf Vorjahresniveau. In den USA lagen die in D-Mark umgerechneten Erlöse trotz der ungünstigen Entwicklung des Dollar mit 18,3 Mrd. DM leicht über dem Wert von 1994.

Ohne die konzerninternen Lieferungen steuerten Mercedes-Benz 66%, AEG Daimler-Benz Industrie 10% Daimler-Benz Aerospace 14% und debis 10% zum Umsatz von Daimler-Benz bei.

Mercedes-Benz Pkw: Modellwechsel bei der E-Klasse

Infolge der nur zögerlichen Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft blieb die Nachfrage nach Personewagen im Jahr 1995 in zahlreichen Märkten hinter den Erwartungen zurück. So übertrafen die Neuzulassungen in Westeuropa das im längerfristigen Vergleich niedrige Vorjahresniveau nur geringfügig. In den USA hat sich der positive Trend des Jahres 1994 nicht fortgesetzt, während der japanische Pkw-Markt gegenüber dem schwachen Vorjahr etwas zulegen konnte.

Bei Mercedes-Benz stand das Pkw-Geschäft 1995 im Zeichen des Modellwechsels bei der E-Klasse. Dennoch erreichte der Absatz mit weltweit 583.400 (i. V. 592.400) Pkw annähernd das hohe Vorjahresniveau.

Der Umsatz des Geschäftsfelds Personewagen war mit über 40,4 Mrd. DM um 4% geringer als 1994, was größtenteils auf Wechselkurseffekte zurückzuführen ist. Insbesondere in den USA mußte aufgrund des schwachen Dollar trotz höherer Verkaufszahlen ein deutlicher Umsatzrückgang hingenommen werden. Dem standen erhebliche Absatz- und Umsatzzuwächse in der Republik Südafrika, verschiedenen Ländern Südostasiens, in Skandinavien sowie einigen anderen Märkten Europas gegenüber.

Aufgrund der großen Nachfrage nach unseren Pkw und des gelungenen Produktionsanlaufs der neuen E-Klasse haben wir unsere Fertigung im Berichtsjahr auf 594.900 (i. V. 590.100) Pkw angehoben.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Absatz und Umsatz auf Rekordniveau

Die Entwicklung der internationalen Nutzfahrzeugmärkte war im Berichtsjahr insgesamt positiv.

Anmerkung:
Der Überblick entspricht dem geprüften, für die Daimler-Benz AG und den Daimler-Benz-Konzern zusammengefaßten Lagebericht.

Mercedes-Benz konnte weltweit 320.100 Nutzfahrzeuge (i. V. 290.400) absetzen; damit wurde das bisherige Spitzenniveau aus dem Jahr 1991 um mehr als 27.000 Fahrzeuge übertroffen. Zu diesem Erfolg haben sowohl die Aktivitäten in Deutschland als auch unsere Produktionsgesellschaften in Übersee beigetragen.

Der Umsatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge stieg im Berichtsjahr um 10% auf 31,6 Mrd. DM und erreichte damit ebenfalls einen neuen Höchstwert. Bereinigt um die erstmalige Einbeziehung der Kässbohrer-Gruppe erhöhte sich der Umsatz um 5%. Während unsere Umsatzerlöse in Deutschland um 18% auf 10,4 Mrd. DM zunahm, stieg das Geschäftsvolumen im westeuropäischen Ausland um 25% auf 6,4 Mrd. DM. Trotz deutlicher Absatzsteigerungen unserer Tochtergesellschaft Freightliner (+27%) erhöhten sich die in D-Mark umgerechneten Erlöse in Nordamerika wegen des schwachen Dollar mit 7,0 Mrd. DM nur unterproportional um 11%.

Insgesamt liefen im Mercedes-Benz-Konzern 329.700 (i. V. 291.900) Nutzfahrzeuge von den Bändern. Auf deutsche Standorte entfiel dabei ein Fertigungsvolumen von 171.300 (i.V. 143.000) Nutzfahrzeugen.

AEG Daimler-Benz Industrie: Umsatz leicht gesteigert

Die Aufwertung der D-Mark und die verhaltene Nachfrage insbesondere bei den Investitionsgütern führte in der deutschen Elektroindustrie 1995 zu einem leichten Rückgang der Nachfrage. Das aus dem Inland eingehende Auftragsvolumen stagnierte vor allem aufgrund des verschlechterten Geschäftsklimas, und auch die Impulse aus dem Ausland verloren deutlich an Dynamik.

Die AEG Daimler-Benz Industrie erzielte einen Auftragseingang von 14,0 Mrd. DM, was einem Wachstum von 23% gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert entspricht. Während sich das Bestellvolumen aus dem Inland um 25% auf 7,3 Mrd. DM erhöhte, stieg der Auftragswert aus dem Ausland um 21% auf 6,7 Mrd. DM. Die im Konzern verbleibenden Geschäftsfelder Bahnsysteme, TEMIC und Postautomatisierung hatten

alle zweistellige Wachstumsraten zu verzeichnen. Der Umsatz der AEG Daimler-Benz Industrie erreichte im Berichtsjahr 10,3 Mrd. DM und lag damit um 2% über dem vergleichbaren Vorjahresniveau.

DASA: Dollarkurs erfordert weitere Anpassungsmaßnahmen

Ungeachtet einer Belebung der Nachfrage durch die Airlines hat sich der Preis- und Verdrängungswettbewerb im Markt für Flugzeuge aufgrund bestehender Überkapazitäten weiter verschärft. Die angespannte Finanzlage der öffentlichen Haushalte führte zu weiteren Budgetkürzungen, von denen vor allem die Raumfahrt betroffen war. Maßgeblichen Einfluß auf die Entwicklung der Daimler-Benz Aerospace hatten im Berichtsjahr der niedrige Dollarkurs und die damit verbundenen Vorteile für Wettbewerber, die im Dollarraum produzieren.

Der Konzernumsatz der Daimler-Benz Aerospace erreichte mit 15,0 Mrd. DM vergleichbar gerechnet das Niveau des Vorjahres. Dabei standen den Rückgängen in den Geschäftsfeldern Luftfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme höhere Erlöse bei Antrieben und in der Raumfahrt gegenüber. Der Auftragseingang nahm vergleichbar gerechnet um 2% auf 14,3 Mrd. DM zu.

Aufgrund der Ungewißheit über die weitere Entwicklung der US-Währung haben wir eine Wettbewerbsinitiative eingeleitet, die jeden Unternehmensteil der DASA bei einem Wechselkurs des US-Dollar von 1,35 DM konkurrenzfähig machen und die Voraussetzung für eine dauerhafte Ertragskraft schaffen soll. Im Rahmen dieser Initiative sind weitere Personal- und Strukturanpassungen genauso wenig vermeidbar wie die Veräußerung verschiedener Standorte.

debis setzt Wachstum fort

Trotz der insgesamt nur zaghaften Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft zählte der Dienstleistungssektor im Berichtsjahr sowohl in Deutschland als auch in anderen wichtigen Märkten zu den Wachstumsbranchen.

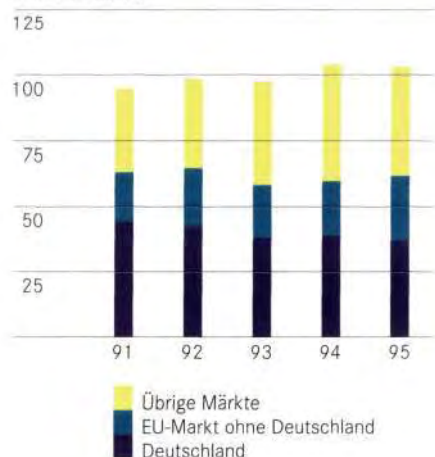
Die debis konnte ihren Konzernumsatz um 9% auf 11,8 Mrd. DM steigern, obwohl sich Veränderungen im Konsoli-

dierungskreis im Zusammenhang mit der Neuordnung des inländischen Leasinggeschäfts und Wechselkurseffekte schmälern auf das Geschäftsvolumen im Bereich Finanzdienstleistungen ausgewirkt haben. Die Basis für das anhaltende Wachstum der debis waren ein erweitertes, auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtetes Leistungsangebot sowie verstärkte Aktivitäten in neuen Märkten. Wie in den Jahren zuvor stieg das Geschäft mit nicht zum Daimler-Benz-Konzern gehörenden Kunden überproportional an. Alle Geschäftsbereiche, insbesondere die Mobilfunkdienste (+76%), Marketing Services (+45%) und der Bereich Versicherungen (+25%), haben zum Wachstum des Unternehmens beigetragen.

Systematische Überprüfung des Konzernportfolios

Aufgrund gravierender Veränderungen im Umfeld des Unternehmens, aber auch wegen der Notwendigkeit, die Ertragskraft von Daimler-Benz im Interesse der Anteilseigner und der Mitarbeiter zu stärken, wurde im Laufe des Berichtsjahres ein systematischer Prozeß der Bestandsaufnahme und strategischen Überprüfung aller Geschäftseinheiten durchgeführt. Die dabei angelegten Maßstäbe und Kriterien bezogen sich

Konzernumsatz
in Milliarden DM



vor allem auf die Positionierung im Markt, die existierende und künftig zu erwartende Wettbewerbssituation, die Erfüllung von Ergebnis- und Renditezielen, die Risikoeinschätzungen, den Kapitalbedarf und die strategische Rolle im Konzern. Die aus dieser Analyse abgeleiteten Entscheidungen betreffen vor allem Geschäftsfelder der AEG Daimler-Benz Industrie und der Daimler-Benz Aerospace.

Neuordnung der Geschäftsaktivitäten der AEG Daimler-Benz Industrie

Im Hinblick auf die Geschäftsfelder der AEG Daimler-Benz Industrie haben wir ein Gesamtkonzept beschlossen. Danach konzentrieren wir unsere Ressourcen künftig auf die Bereiche Bahnsysteme (Adtranz-Joint-venture mit ABB), Mikroelektronik (TEMIC), Dieselantriebe (MTU Friedrichshafen) sowie Postautomatisierung (AEG ElectroCom) und wollen damit die Marktposition dieser Geschäftsfelder weiter stärken.

Eine zukunftsweisende Ausbaustategie, insbesondere für die Bereiche Energietechnik sowie Anlagen- und Automatisierungstechnik, hätte einen erheblichen Kapitaleinsatz erfordert, der in keinem vertretbaren Verhältnis zur strategischen Bedeutung dieser Geschäftsfelder für Daimler-Benz gestanden hätte. Es wurde daher beschlossen, diese Bereiche in Unternehmen einzubringen, bei denen sie zu den Kernaktivitäten zählen.

Am Ende des Prozesses zur Neuordnung der Geschäftsfelder der AEG Daimler-Benz Industrie soll die Verschmelzung der AEG Aktiengesellschaft auf die Daimler-Benz AG stehen, sofern die Hauptversammlung der AEG AG am 5. Juni 1996 dem zustimmt.

Finanzielle Unterstützung von Fokker eingestellt

Im Januar 1996 haben wir nach langen, im Ergebnis aber erfolglosen Verhandlungen mit der niederländischen Regierung beschlossen, die finanzielle Unterstützung von Fokker einzustellen. Aufgrund der schwierigen Wettbewerbsbedingungen im Markt für Regionalflug-

zeuge war ein weiterer einseitiger Mitteleinsatz nicht mehr vertretbar. Im Zuge der Konzentration auf die Kernaktivitäten hat die DASA im Berichtsjahr die Telefunken Sendertechnik veräußert und Anfang 1996 die Dornier Medizintechnik mehrheitlich abgegeben.

Neuausrichtung des Sogeti-Engagements

Im Berichtsjahr haben wir unser Beteiligungsengagement an der französischen Sogeti-Gruppe (IT-Services und Consulting) überprüft und gemeinsam mit den anderen Hauptgesellschaftern Veränderungen in der Beteiligungsstruktur vereinbart. Nach der Verschmelzung der bisherigen Holdinggesellschaften mit ihren operativ tätigen Tochtergesellschaften Cap Gemini Sogeti S.A. und Gemini Consulting wird die debis rückwirkend ab 1. Januar 1996 mit knapp 25% direkt an der neuen, operativen und börsennotierten Gesellschaft beteiligt sein.

Mit der Neustrukturierung intensivieren wir die Zusammenarbeit mit unserem französischen Partner und damit auch unser Engagement im internationalen Markt für IT-Services und Consulting.

Beschäftigungslage weiterhin angespannt

Um unsere Position im internationalen Wettbewerb zu behaupten oder zu verbessern, mußten wir im Berichtsjahr in verschiedenen Bereichen des Konzerns den Personalabbau weiter fortführen.

Zum Jahresende 1995 waren im Daimler-Benz-Konzern 310.993 (i. V. 330.551) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 242.086 (i. V. 251.284) in Deutschland.

Vom Personalabbau, der auch im Berichtsjahr weitgehend sozialverträglich gestaltet wurde, waren insbesondere die AEG Daimler-Benz Industrie und die DASA betroffen. Bei Mercedes-Benz hat sich die Beschäftigungssituation aufgrund der günstigen Absatzlage im Berichtsjahr stabilisiert, während die debis mehr als 1.000 zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen konnte.

Mercedes-Benz hatte zum Jahresende 197.164, die AEG Daimler-Benz Industrie 49.432, die DASA 50.784, die debis 10.196 und die Daimler-Benz AG 3.417 Beschäftigte.

Im Rahmen der Umstrukturierung der Konzernzentrale haben wir die bisherigen Konzernleitungsfunktionen mit über 500 Mitarbeitern auf einen Stab von unter 300 Beschäftigten zurückgeführt. Durch die neue Struktur werden die Entscheidungswege im Daimler-Benz-Konzern deutlich verkürzt.

Einkaufsaktivitäten international ausgeweitet

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1995 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 66,9 Mrd. DM eingekauft.

69% der Bezüge entfielen auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz, 9% betrafen die AEG Daimler-Benz Industrie, 12% die Daimler-Benz Aerospace sowie 10% den Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices.

Im Zuge der Globalisierung unserer Geschäftsfelder ist es unser Ziel, die Auslandsbezüge für die deutschen Produktionsstandorte weiter zu steigern und uns damit auch aktiv gegen Veränderungen der Devisenkurse abzusichern. Darüber hinaus nutzen wir für unsere ausländischen Fertigungsstätten die jeweiligen lokalen Zuliefermärkte sowie globale Zulieferstrukturen.

Bei der Einkaufsoffensive Neue Bundesländer steht die Festigung unserer Geschäftsbeziehungen und die Förderung von Kooperationen im Mittelpunkt. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der ostdeutschen Wirtschaft.

Investitionen gestiegen

Die für die Zukunftssicherung des Unternehmens notwendigen Sachinvestitionen stiegen im Berichtsjahr auf 5,0 (i. V. 4,7) Mrd. DM an. Die Zugänge bei Immateriellen Vermögensgegenständen in Höhe von 0,5 Mrd. DM betreffen im wesentlichen den Geschäftswert aus dem Erwerb von Kässbohrer. Auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände entfielen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von 7,3 Mrd. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionen in Sachanlagen lag 1995 mit 3,5 (i. V. 2,9) Mrd. DM wiederum bei Mercedes-Benz. Im Geschäftsfeld Pkw nahmen die Produktionsvorbereitungen für die neue E-Klasse, die A-Klasse und den kleinen Roadster SLK sowie das neue Motorenwerk in Stuttgart-Bad Cannstatt den größten Teil des Investitionsbudgets in Anspruch. Das wichtigste Auslandsprojekt war 1995 das neue Werk in Tuscaloosa/Alabama für die Fertigung der M-Klasse. Zu den Schwerpunkten im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge zählten die Einführung der beiden neuen Transporterfamilien "Sprinter" und "Vito", die neue Motorenbaureihe 900 für die Lkw der "Leichten Klasse", Vorarbeiten für den Modellwechsel bei der Schwere Klasse sowie die Einführung der neuen "Century Class" bei Freightliner in den USA.

Bei AEG Daimler-Benz Industrie betrug die Sachinvestitionen 1,1 Mrd. DM - davon entfielen insgesamt 0,5 Mrd. DM auf die Einbeziehung der MTU-F bzw. die volle Einbeziehung von TEMIC -, bei der DASA 0,6, bei debis 0,2 und in der Daimler-Benz AG 0,1 Mrd. DM.

Die Zugänge an Vermieteten Gegenständen beliefen sich auf 6,3 (i. V. 5,6) Mrd. DM. Der Umfang des Fremdkapitals, das wir für unser Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft aufgenommen haben, lag bei 15,9 (i. V. 14,5) Mrd. DM.

8,9 Mrd. DM für Forschungs- und Entwicklungsprojekte

Für Forschung und Entwicklung haben wir insgesamt 8,9 (i. V. 8,7) Mrd. DM eingesetzt. Hierin sind 3,6 Mrd. DM auftragsgebundene Entwicklungsleistungen enthalten, die fast ausschließlich im Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace anfielen.

Der Unternehmensbereich Mercedes-Benz wendete für Forschung und Entwicklung insgesamt 3,7 (i. V. 3,3) Mrd. DM auf. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag vor allem in der Entwicklung unserer zahlreichen Produktneuheiten zur Serienreife. Durch neue Formen der interdisziplinären Projektarbeit und die verstärkte Beteiligung der Zulieferindustrie wurde die Effizienz der Forschungs- und Entwicklungsarbeit bei Mercedes-Benz deutlich gesteigert. Sowohl kürzere

Entwicklungszeiten bei den jüngsten Modellen als auch die in den kommenden Jahren bevorstehenden zahlreichen Produktneuanläufe bei Personenwagen und bei Nutzfahrzeugen unterstreichen die hier erzielten Fortschritte.

Bei AEG Daimler-Benz Industrie betrug der Aufwand für Forschung und Entwicklung im Berichtszeitraum 793 (i. V. 736) Mio. DM. Die Forschungstätigkeit in den Bereichen Bahnsysteme und Mikroelektronik betrafen unter anderem eine neue Generation von Schienenfahrzeugen mit Neigetechnik, neue Steuerungskonzepte für vollautomatische Personentransfersysteme, Systeme und Komponenten für die Kfz-Elektronik und Sensoren für Mikrosysteme. Schwerpunkte in der Postautomatisierung waren Module für die Erkennung handgeschriebener Anschriften. Bei Dieselantrieben konzentrierten wir uns auf innovative, emissionsarme Motorkonzepte sowie die Weiterentwicklung von Elektrolyseverfahren.

Die Daimler-Benz Aerospace wendete wie im Vorjahr vergleichbar 4,1 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung auf; davon entfielen 3,4 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Im Geschäftsfeld Luftfahrt sind die Airbus-Programme, die Dornier 328 und der Eurofighter (EF 2000) weiterentwickelt worden. Die wichtigsten Forschungsprojekte in der Raumfahrt waren die Satelliten Cluster und Polare Plattform sowie das Trägerraketenprogramm Ariane. Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme stand das Programm Trigat LR im Vordergrund, bei Antrieben waren es das Triebwerk EJ200 für den Eurofighter sowie die gemeinsam mit Pratt & Whitney betriebenen zivilen Triebwerksprogramme.

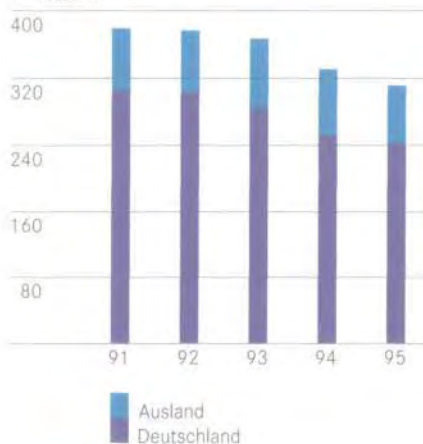
Konzern-Ergebnis durch außerordentliche Aufwendungen geprägt

Im Geschäftsjahr 1995 verzeichnete der Daimler-Benz-Konzern einen Fehlbetrag in Höhe von 5,7 Mrd. DM. Das Ergebnis war durch Einmal-Aufwendungen im Zusammenhang mit der Straffung des Konzernportfolios, insbesondere der Trennung von verlustbehafteten Geschäftsfeldern, geprägt. Hierbei handelt es sich um Belastungen, die auf-

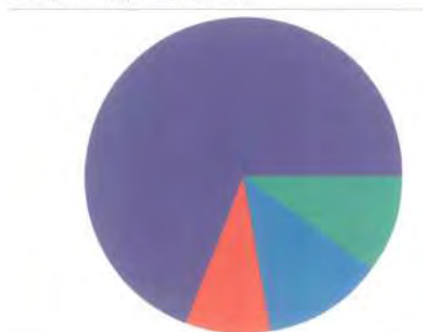
grund der jetzt getroffenen Entscheidungen zur Wiedererlangung der Ertragskraft bilanziell im Abschluß des Jahres 1995 berücksichtigt werden mußten. Die Entscheidung, die finanzielle Unterstützung für Fokker einzustellen, hat zu außerordentlichen Belastungen von 2,3 Mrd. DM geführt. Aus der Neustrukturierung der AEG Daimler-Benz Industrie resultierte ein weiterer außerordentlicher Aufwand von 1,6 Mrd. DM.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von -1,1 (i. V. +2,7) Mrd. DM, das im zweiten Halbjahr 1995 wieder einen positiven Wert erreichte, war maßgeblich durch die ungünstige Wechselkurs-

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende in Tausend



Einkaufsvolumen 66,9 (i.V. 61,1) Milliarden DM



	95 in %	94 in %
Mercedes-Benz	68,8	69,3
AEG DBI	8,5	8,5
DASA	12,4	14,3
debis	10,2	7,7
Daimler-Benz AG	0,1	0,2

entwicklung und die damit verbundenen Strukturmaßnahmen bestimmt. Insbesondere die Zuführungen zu den Drohverlustrückstellungen in Höhe von 0,8 Mrd. DM bei der DASA, die aufgrund des schwachen US-Dollar notwendig geworden waren, schlugen dabei zu Buche. Für die im Rahmen der "Wettbewerbsinitiative" eingeleiteten Strukturmaßnahmen wurde mit einem Betrag von 0,6 Mrd. DM Vorsorge getroffen; darüber hinaus waren weitere Strukturmaßnahmen in Höhe von 0,3 Mrd. DM erforderlich. Positiv wirkten der insgesamt erfolgreiche Geschäftsverlauf bei Mercedes-Benz sowie die laufenden Kostensenkungsprogramme in allen Unternehmensbereichen.

Der Segmentbeitrag von Mercedes-Benz zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich leicht auf 2,3 (i. V. 2,2) Mrd. DM. Hier standen der insgesamt günstigen Absatzentwicklung und Kostensenkungsprogrammen Ergebnisbelastungen aus der Höherbewertung der D-Mark gegenüber.

Die AEG Daimler-Benz Industrie trug mit -0,5 (i. V. -0,1) Mrd. DM zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit des Konzerns bei, wobei sich im besseren Beitrag des Vorjahres Buchgewinne von insgesamt 0,4 Mrd. aus dem Verkauf der AEG Hausgeräte sowie der Unternehmenseinheiten Zähler und Lichttechnik ausgewirkt hatten.

Der Segmentbeitrag der Daimler-Benz Aerospace war mit -2,7 (i. V. -0,5) Mrd. DM deutlich schlechter als im Vorjahr. Das ist einerseits auf die schwierige Wettbewerbssituation im Markt für zivile Verkehrsflugzeuge und deren Einfluß auf die Ertragslage der DASA, andererseits aber auch auf die bereits erwähnten Strukturmaßnahmen und Drohverlustrückstellungen von insgesamt 1,7 Mrd. DM zurückzuführen.

Daimler-Benz InterServices (debis) konnte im Jahr 1995 mit 0,2 (i. V. 0,4) Mrd. DM erneut einen positiven Beitrag leisten. Hauptergebnisträger bei der debis war wiederum der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen. Deutliche Ergebnisverbesserungen erzielten die Geschäftsbereiche debis Systemhaus, Marketing Services und Mobilfunkdienste.

Das in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Finanzergebnis hat sich um 1,0 auf 1,2 Mrd. DM erhöht. Ausschlaggebend hierfür war zum einen, daß nach der Aufnahme von Bankpartnern ein wesentlicher Teil des inländischen Leasing-Geschäfts at equity bilanziert wird und sich damit im Finanzergebnis niederschlägt. Zum anderen hat sich positiv ausgewirkt, daß Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens mit 0,3 (i. V. 0,6) Mrd. DM deutlich geringer als im Vorjahr waren.

Konzernbilanz durch Umstrukturierungen geprägt

Der Rückgang der Bilanzsumme um 2,0 auf 91,5 Mrd. DM ist im wesentlichen durch die Entkonsolidierung von Fokker bedingt. Gegenläufig hat die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts gewirkt.

Die Entwicklung der einzelnen Bilanzposten wird dadurch verzerrt, daß die Vermögensgegenstände des Anlage- und Umlaufvermögens bzw. die Schulden und Rückstellungen der zur Veräußerung bestimmten Unternehmenseinheiten der AEG Daimler-Benz Industrie (Energie- und Automatisierungstechnik ohne Postautomatisierung, Opto- und Vakuumelektronik) in die "Sonstige Vermögensgegenstände" bzw. "Sonstige Verbindlichkeiten" umgegliedert worden sind. Darüber hinaus sind die Vermögensgegenstände und Schulden der Gesellschaften des Geschäftsfelds Bahnsysteme, die in das zusammen mit ABB gegründete Gemeinschaftsunternehmen ABB Daimler-Benz Transportation (Adtranz) eingebracht worden sind, nicht mehr enthalten. Dieses Jointventure, das sich Ende 1995 konstituiert hat, ist im vorliegenden Konzernabschluß at equity einbezogen worden. Ab 1996 ist eine Quotenkonsolidierung vorgesehen.

Ohne das überwiegend fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft verminderte sich die Eigenkapitalquote von 28 auf 20%, die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital hat sich von 79 auf 65% ermäßigt. Der Anteil des lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Kapitals an der Konzernbilanzsumme erreichte 56 (i. V. 60)%.

Ergebnis der Daimler-Benz AG

Bei der Daimler-Benz AG ergibt sich für das Jahr 1995 ein Fehlbetrag in Höhe von -6,6 (i. V. Jahresüberschuß von 0,6) Mrd. DM. Ausschlaggebend für diesen empfindlichen Verlust waren die im Konzern angefallenen Einmalaufwendungen, die sich in der Daimler-Benz AG einschließlich der Vollabschreibung auf die Fokker-Beteiligung auf insgesamt 5,1 Mrd. DM belaufen. Hinzu kamen höhere Verlustübernahmen von der AEG AG, der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG und der debis AG, die zum Teil durch Strukturaufwendungen und Abschreibungen auf Beteiligungen verursacht wurden. Diesen stand eine um 0,6 auf 1,9 Mrd. DM gestiegene Gewinnabführung der Mercedes-Benz AG gegenüber. Nach Verrechnung mit dem Gewinnvortrag aus 1994 wird der verbleibende Verlust durch eine Entnahme aus den Gewinnrücklagen ausgeglichen. In Anbetracht dieses hohen Verlusts wollen wir der Hauptversammlung keinen Dividendenvorschlag unterbreiten.

Ausblick

Die Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft wird 1996 voraussichtlich anhalten, obwohl das Wachstum gerade in den ersten Monaten des Jahres spürbar nachgelassen hat.

In Westeuropa - insbesondere auch in Deutschland - ist der gesamtwirtschaftliche Aufschwung ins Stocken geraten. Die japanische Wirtschaft hat weiterhin große Mühe, sich aus der strukturellen Krise zu befreien, und in den USA hat die strikte Geldpolitik zu einer Beruhigung der Wirtschaftstätigkeit geführt.

Unvermindert positiv entwickeln sich hingegen die Schwellenländer im asiatischen Raum. Aber auch verschiedene Länder in Mittel- und Osteuropa und die lateinamerikanischen Staaten, die sich allmählich von der Krise der mexikanischen Währung erholen, haben im laufenden Jahr gute Wachstumsperspektiven.

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund kann die Automobilindustrie lediglich mit einem leichten Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Kraftfahrzeugen rechnen.

Mercedes-Benz setzt auf Wachstum in neuen Märkten. Sowohl in regionaler Hinsicht als auch durch zusätzliche attraktive Modelle werden in den kommenden Jahren neue Käuferpotentiale erschlossen.

Seit dem Modellwechsel bei der E-Klasse zur Jahresmitte 1995 verfügt Mercedes-Benz im Pkw-Bereich über ein äußerst junges und aktuelles Fahrzeugprogramm, das 1996 durch die T-Modelle der C- und E-Klasse, den kompakten Roadster SLK und den Großraum-Pkw der V-Klasse aufgewertet wird.

Auch im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wurde mit dem "Sprinter" und dem "Vito" im Jahr 1995 eine weitreichende Produktoffensive gestartet. Diese beinhaltet die komplette Erneuerung der bestehenden Fahrzeugpalette wie auch deren Erweiterung durch Fahrzeuge, die auf die spezifischen Verhältnisse einzelner Märkte zugeschnitten sind.

Aufgrund der zahlreichen neuen Modelle, aber auch auf der Basis der Fortschritte bei der Steigerung der Produktivität und der Erschließung neuer Märkte erwartet Mercedes-Benz im Jahr 1996 sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen ein steigendes Absatzvolumen.

Die Marktposition und Systemfähigkeit der weiterhin zum Daimler-Benz-Konzern zählenden Geschäftsfelder der AEG Daimler-Benz Industrie werden wir in den kommenden Jahren gezielt ausbauen.

Die auf dem Gebiet der Bahnsysteme gemeinsam mit ABB gegründete ABB Daimler-Benz Transportation ist das weltweit größte Unternehmen dieser Branche. Die international führende Marktstellung des Joint-venture eröffnet uns die Möglichkeit, die Chancen zu nutzen, die das Wachstum des Weltmarkts für Bahnsysteme bietet.

Die TEMIC wird auch künftig die Rolle eines Kompetenzzentrums für Mikroelektronik im Daimler-Benz-Konzern einnehmen und sich in dieser Funktion als eigenständiges Unternehmen im Wettbewerb behaupten. Bei anwendungsorientierten Produkten vom Chip bis zum mikroelektronischen System strebt die TEMIC eine führende Rolle in den Regionen Europa, USA und Fernost an.

Im Geschäftsfeld Dieselantriebe hat die MTU Friedrichshafen den Schwerpunkt ihrer Aktivitäten auf Antriebssysteme für kommerzielle Anwendungen verlagert. Darüber hinaus wurde durch die Kooperation mit Detroit Diesel Corporation (DDC) das Produktprogramm erweitert und die weltweite Marktpräsenz verstärkt.

Im Bereich der Postautomatisierung haben wir unsere führende Weltmarktstellung in der Briefverteilung durch die weitere Internationalisierung unserer Marktpräsenz ausgebaut. Eine Kooperation mit Hitachi in Japan trägt dazu bei, ganz gezielt die asiatischen Märkte zu bearbeiten.

Bereinigt um das Ausscheiden von Fokker und weitere Veränderungen des Konsolidierungskreises erwartet die Daimler-Benz Aerospace 1996 eine Ausweitung ihres Geschäftsvolumens.

Höhere Umsätze werden in den Geschäftsfeldern Luftfahrt, Verteidigung und Zivile Systeme sowie Antriebe erwartet, während in der Raumfahrt das außergewöhnlich hohe Geschäftsvolumen des Jahres 1995 wohl nicht ganz erreicht werden kann.

Im Dezember 1995 hat die DASA mit der Aerospaciale ein Grundsatzabkommen über die Gründung der Gemeinschaftsunternehmen ESI (European Satellite Industries) und EMS (European Missile Systems) geschlossen. Damit wurde ein wichtiger Schritt zur Neustrukturierung der Raumfahrt und der verteidigungstechnischen Industrie in Europa vollzogen.

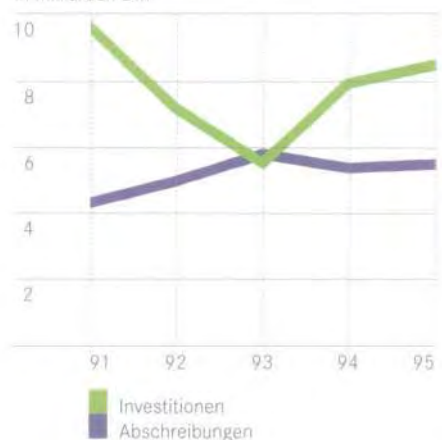
Die Daimler-Benz InterServices geht davon aus, an die günstige Geschäftsentwicklung des Jahres 1995 anknüpfen zu können. Die Erschließung neuer Wachstumsmärkte und die Ergänzung des Angebots um innovative und zukunftssträchtige Dienstleistungen werden hierzu beitragen. Auch ein Engagement in den Zukunftsmärkten Telematik und hochwertiger Dienstleistungen in den neuen Medien wird in diesem Zusammenhang eingehend geprüft.

Mit der strategischen Neuordnung des Konzern-Portfolios im Sinne einer Konzentration auf diejenigen Geschäftsfelder, in denen Daimler-Benz unter Markt- und Renditegesichtspunkten

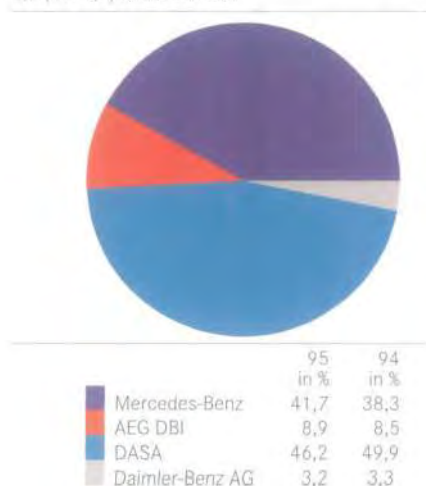
weltweit eine führende Position anstrebt, haben wir den Grundstein für eine gesunde Entwicklung des Unternehmens gelegt. Darüber hinaus wurden - insbesondere bei der DASA - tiefgreifende Maßnahmen eingeleitet, die es uns ermöglichen sollen, auch bei einem dauerhaft niedrigen Dollarkurs Gewinne zu erwirtschaften. Für die beschlossenen Strukturmaßnahmen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr umfangreiche Rückstellungen gebildet.

Aufgrund der im ersten Quartal insgesamt günstigen Geschäftsentwicklung erwarten wir bereits 1996 wieder ein positives Ergebnis.

Investitionen und Abschreibungen
in Milliarden DM



Forschungs- und Entwicklungsaufwand*)
8,9 (i.V. 8,7) Milliarden DM



*) Einschließlich Auftragsforschung

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Das Jahr 1995 war für Mercedes-Benz erfolgreich. Ungeachtet negativer Einflüsse durch die Aufwertung der D-Mark, der schwachen Verfassung verschiedener Märkte sowie höherer Aufwendungen für Entwicklung und Produktvorleistungen lag der Umsatz mit 72 Mrd. DM um 2% höher als im Vorjahr. Unsere neue E-Klasse ist von den Märkten positiv aufgenommen worden. Während der Pkw-Absatz trotz des Modellwechsels bei der E-Klasse nahezu das Vorjahresniveau erreichte, konnte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge seinen Absatz um 10% auf eine neue Höchstmarke steigern. Mit der im Berichtsjahr eingeführten neuen Führungsorganisation haben wir die strukturellen Voraussetzungen geschaffen, um unsere Produkt-, Produktivitäts- und Globalisierungs-offensive noch gezielter vorantreiben zu können.

Internationale Automobilkonjunktur wenig dynamisch

Der Aufwärtstrend der internationalen Automobilkonjunktur hat sich zwar insgesamt fortgesetzt, die Entwicklung einzelner Märkte war jedoch unterschiedlich.

Gestützt auf den immer noch hohen Ersatz- und Modernisierungsbedarf war das Wachstum der Nutzfahrzeugnachfrage in Westeuropa stark aufwärtsgerichtet. Die Neuzulassungen von Pkw

übertrafen dagegen das im langjährigen Vergleich niedrige Vorjahresniveau nur geringfügig. Das ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, daß Kaufanreize in Form von Verschrottungsprämien in verschiedenen Märkten ausliefen oder keine Wirkung mehr zeigten.

In Deutschland war zwar eine leichte Belebung der Nachfrage nach Pkw und insbesondere nach Lkw über 6 t zu verzeichnen. Verglichen mit den Rekordwerten der Jahre 1991 und 1992, die auf der Sonderkonjunktur infolge der Wiedervereinigung Deutschlands beruhten, war das Marktvolumen jedoch immer noch niedrig. Die weiterhin hohe Arbeitslosigkeit sowie eine höhere Abgabenlast haben sich dämpfend auf den privaten Verbrauch und damit auch auf den Markt für Pkw ausgewirkt. Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen wurde durch die im Jahresverlauf deutlich abflachende Investitionsneigung wichtiger Abnehmerbranchen beeinträchtigt und erreichte deshalb insgesamt nur das Vorjahresniveau.

In Nordamerika sind die Verkäufe von schweren Nutzfahrzeugen nochmals gestiegen. Bei leichten Nutzfahrzeugen und bei Pkw war jedoch ein deutlicher Marktrückgang zu verzeichnen.

Von niedrigem Niveau ausgehend hat sich hingegen in Japan die Marktsituation sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen leicht verbessert.

Weiterhin günstig war die Entwicklung der Automobilmärkte in verschiedenen asiatischen Schwellenländern und in Brasilien, während die labile Verfas-

sung der Volkswirtschaften in Mexiko und Argentinien dort zu einem Einbruch der Automobilnachfrage führte.

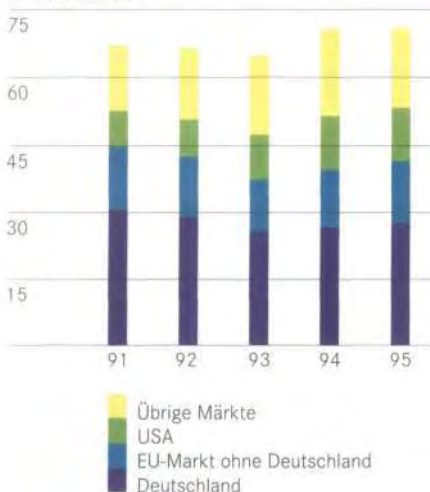
Der internationalen Marktentwicklung folgend ist die Weltproduktion bei Nutzfahrzeugen um 4% auf 14,8 Mio. Fahrzeuge gestiegen. Bei Pkw wurde mit 37,2 Mio. Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 3% übertroffen.

Mercedes-Benz: Umsatz erneut gesteigert

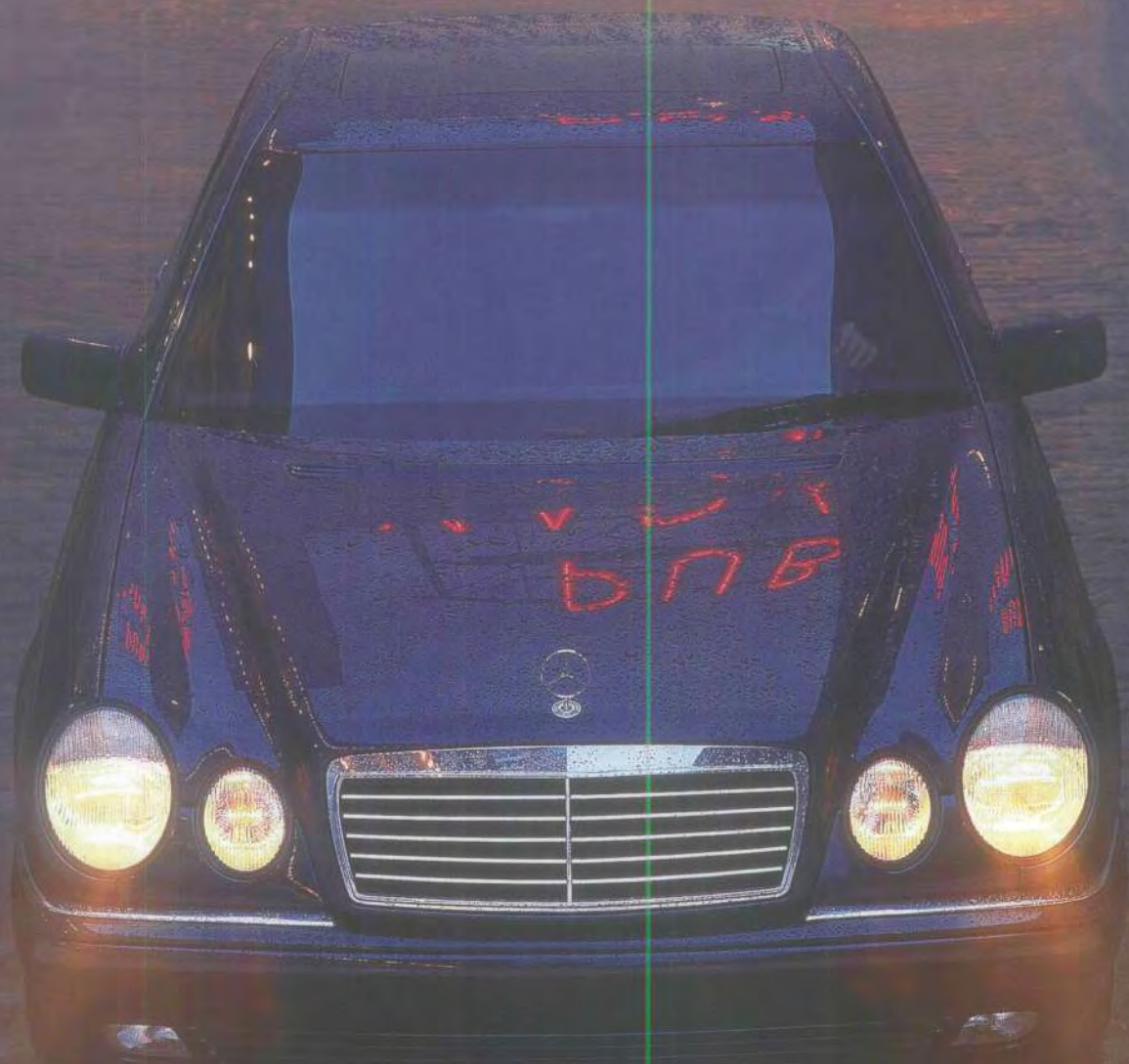
Trotz negativer Einflüsse durch die Wechselkursentwicklung ist der Konzernumsatz von Mercedes-Benz im Berichtsjahr um 2% auf 72,0 Mrd. DM gestiegen. Bereinigt um die erstmalige Einbeziehung der Kässbohrer-Gruppe war der Umsatz nahezu unverändert. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge lagen die Erlöse mit 31,6 Mrd. DM um 10% über dem Vorjahreswert. Bedingt durch Währungseffekte, aber auch aufgrund der Zurückhaltung unserer Kunden im Vorfeld des Modellwechsels bei der E-Klasse erreichte der Umsatz im Geschäftsfeld Pkw mit über 40,4 (i. V. 42,1) Mrd. DM trotz kräftiger Wachstumsraten gegen Ende des Jahres nicht das hohe Vorjahresniveau.

Im westeuropäischen Ausland waren unsere Erlöse mit 15,3 Mrd. DM um 10% höher als im Vorjahr. Während unser Geschäftsvolumen in Deutschland um 5% zunahm, hatten wir in den USA trotz deutlich höherer Absatzzahlen aufgrund des schwachen Dollar nur eine geringe Steigerung zu verzeichnen. Deutliche Zuwächse konnten wir in Brasilien, der Republik Südafrika und Südosteuropa erzielen.

Umsatz nach Regionen
Mercedes-Benz-Konzern
in Milliarden DM



Die Limousine der neuen E-Klasse sorgte in den internationalen Medien für großes Aufsehen. Mit dem charakteristischen Vier-Augen-Gesicht hebt sie sich im Straßenbild deutlich ab - bei Tag und bei Nacht. Sowohl bei internationalen Wettbewerben als auch bei unseren Kunden hat die E-Klasse die Nase vorn. Im Februar 1996, also im neunten Monat nach Markteinführung, haben wir das 100.000ste Fahrzeug abgesetzt.





Unsere Kunden schätzen die Vorzüge der S-Klasse, die auch 1995 weltweit wieder die unbestrittene Nr. 1 in der automobilen Spitzenklasse war.

Der Auslandsanteil am Konzernumsatz blieb mit 61 (i. V. 62)% fast unverändert.

**Mercedes-Benz Pkw:
Modellwechsel bei der E-Klasse**

Bei Mercedes-Benz stand das Pkw-Geschäft im Berichtsjahr im Zeichen der neuen E-Klasse, die wir im Juni in Westeuropa und im Oktober des Jahres in den Märkten in Übersee eingeführt haben. Da sich das Interesse unserer Kunden aufgrund von positiven Berichten in den Medien schon frühzeitig auf das neue Modell konzentrierte, erreichte der Pkw-Absatz von Mercedes-Benz mit insgesamt 583.400 (i. V. 592.400) Fahrzeugen das Rekordniveau des Vorjahres nicht ganz.

Nach dem kräftigen Anstieg im Jahr 1994 sind unsere Neuzulassungen in Deutschland um 5% auf 236.800 Pkw zurückgegangen; auch unser Marktanteil hat sich gegenüber dem hohen Vorjahresniveau von 8,2% auf 7,5% ermäßigt.

Außerhalb Deutschlands konnten wir im Berichtsjahr 345.800 Fahrzeuge absetzen, das waren 1% mehr als im Jahr zuvor und damit erneut eine Höchst-

marke in unserer Firmengeschichte. Im westeuropäischen Ausland stieg unser Absatz auf 154.600 (i.V. 153.300) Pkw. Mit 76.800 verkauften Pkw haben wir das Vorjahresniveau in den USA um 5% übertroffen und unsere Position im oberen Marktsegment ausgebaut. Erfreulich war auch die Geschäftsent-

wicklung in Japan. Dort legten unsere Neuzulassungen um 4% - und damit stärker als der Gesamtmarkt - auf 34.900 Pkw zu. Kräftige Absatzzuwächse waren auch in Skandinavien, einigen anderen Märkten Europas, verschiedenen Ländern Südasiens sowie in der Republik Südafrika zu verzeichnen.

Aufgrund der großen Nachfrage und um unser erweitertes Vertriebsnetz angemessen zu versorgen, haben wir die Fertigung im Berichtsjahr auf 594.900 (i. V. 590.100) Fahrzeuge angehoben.

**Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge:
Absatz auf Rekordniveau**

Besonders günstig hat sich im Berichtsjahr das Nutzfahrzeuggeschäft entwickelt. Weltweit stieg unser Absatz um 10% auf 320.100 Nutzfahrzeuge - die mit Abstand höchste Stückzahl in der Geschichte des Unternehmens. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem aus Nordamerika, dem westeuropäischen Ausland und aus Brasilien. In Deutschland stiegen unsere Neuzulassungen um 7% auf 84.200 Nutzfahrzeuge und entwickelten sich damit wesentlich besser als der Gesamtmarkt.

Als Folge von Zulieferengpässen zu Beginn des Jahres, aber auch aufgrund des anhaltend harten Preis- und Konditionenwettbewerbs sowie wechselkursbedingter Preisvorteile wichtiger Wettbewerber konnten wir am Mengenwachstum des westeuropäischen Marktes für Lkw über 6 t nicht in vollem Umfang teilnehmen. Mit einem Marktanteil von 25 (i. V. 27%) haben wir dennoch unsere Position als Marktführer mit großem Abstand behauptet. Aufgrund kräftiger Zuwächse im zweiten Halbjahr übertrafen unsere Neuzulassungen mit 63.100 Lkw über 6 t das Vorjahresniveau um 11%. Auch im Transporterbereich kam es zeitweilig zu Lieferengpässen, da nach dem Modellwechsel beim neuen "Sprinter" die Produktionsmöglichkeiten nicht ausreichten, um die Nachfrage zu befriedigen. Dennoch haben sich unsere Erstzulassungen im Marktsegment von über 2 bis 6 t in Westeuropa um 10% auf 93.400 Fahrzeuge erhöht. Auch unser Marktanteil stieg geringfügig von 12,8 auf 13,0%.

Zur positiven Geschäftsentwicklung in Übersee hat erneut unsere Tochtergesellschaft Freightliner maßgeblich beigetragen. Sie konnte ihre Verkäufe in den Vereinigten Staaten um 19% auf 60.900 Fahrzeuge steigern und die führende Position im US-Markt für Lkw der



Die C-Klasse -
soviel Neugier muß sein!

Klasse 8 (ab 15 t zulässigem Gesamtgewicht) mit einem Anteil von über 26 (i. V. 25)% ausbauen. Auch unsere Gesellschaft in Brasilien hat ihren Absatz deutlich erhöht, während unser Geschäft in Mexiko und Argentinien von der schwierigen Wirtschaftslage in diesen Ländern geprägt war.

Insgesamt liefen im Mercedes-Benz-Konzern 329.700 (i. V. 291.900) Nutzfahrzeuge von den Bändern. Auf unsere Standorte in Deutschland entfiel ein Fertigungsvolumen von 171.300 (i. V. 143.000) Nutzfahrzeugen.

Produktoffensive bei Pkw und Nutzfahrzeugen

Neben der Globalisierung unserer Aktivitäten und der Steigerung der Produktivität zählt die Erweiterung des Produktangebots zu den wesentlichen Elementen der Unternehmensstrategie von Mercedes-Benz.

Nachdem wir die C-Klasse im Jahr 1993 eingeführt hatten, wurde die Produktoffensive im Geschäftsfeld Personewagen im Berichtsjahr mit den Limousinen der neuen E-Klasse fortgesetzt. Es folgen die T-Modelle der C- und E-Klasse, die Großraum-Pkw der V-Klasse sowie der faszinierende Roadster SLK im Jahr 1996. Die M-Klasse, ein Freizeitfahrzeug, das ab 1997 in den USA gefertigt wird, die A-Klasse, das kleine Coupe sowie das Smart werden unsere Modellpalette in den kommenden Jahren noch attraktiver machen.

Nach dem Transporter "Sprinter" (2,5 bis 4,6 t), den wir zu Beginn des Jahres 1995 mit großem Erfolg in Westeuropa eingeführt hatten, ging die Produktoffensive im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge noch im selben Jahr in die zweite Runde. Bereits im Oktober konnten wir den Kompakttransporter "Vito", der das Marktsegment von 2,0 bis 2,7 t abdeckt, im Produktionsland Spanien der Öffentlichkeit vorstellen. Auch die neue "Century Class", welche das Produktionsprogramm von Freightliner in der Gewichtsklasse ab 15 t ergänzt, wurde im Herbst 1995 in den US-Markt eingeführt. Zu den Neuerungen des Jahres

1996 zählen der ladeluftgekühlte 4-Zylinder-Reihenmotor für die Lkw der "Leichten Klasse" sowie gegen Ende des Jahres die Lastwagen der neuen "Schweren Klasse".

Omnibus-Geschäft in Europa neu geordnet

Nachdem die EU-Kommission der Übernahme der Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH durch die Mercedes-Benz AG zugestimmt hatte, haben wir unsere Busaktivitäten in der EvoBus GmbH mit Sitz in Stuttgart zusammengefaßt und damit unser Omnibusgeschäft in Europa auf eine neue, wettbewerbsfähige Basis gestellt. Die Produktionsstandorte des Unternehmens liegen in Mannheim, Ulm/Neu-Ulm, Hosdere/Davutpasa (Türkei) und in Ligny-en-Barrois in Frankreich.

Dieser europäische Produktionsverbund eröffnet uns neue Möglichkeiten zur Produktivitätssteigerung, die wir zum Vorteil der Marken Mercedes-Benz und Setra nutzen werden. Erste Ansatzpunkte hierfür sind ein gemeinsamer Einkauf und die Standardisierung nicht-markenspezifischer Komponenten.

Die Produktion der EvoBus lag 1995 bei 6.200 Fahrzeugen. Einschließlich der Produktions- und Montagewerke in Übersee wurden bei Mercedes-Benz 1995 konzernweit 27.800 (i. V. 25.800) Busse und Busfahrgestelle gefertigt. Damit haben wir unsere Position als weltweit führender Hersteller von Omnibussen über 8 t behauptet.

Neue Führungsorganisation unterstützt strategische Neuausrichtung

Mit der seit 1. Juli 1995 gültigen neuen Führungsorganisation haben wir die strukturellen Voraussetzungen geschaffen, um die Neuausrichtung des Unternehmens im Rahmen unserer Produkt-, Produktivitäts- und Globalisierungsoffensive flexibler und gleichzeitig gezielter vorantreiben zu können.

Als wesentliches Element der organisatorischen Weiterentwicklung wurden eigenverantwortliche, prozeßbezogene Produkt- bzw. Regionalsparten gebildet. So sind beispielsweise in der Sparte Lkw Europa alle Funktionen gebündelt, die sich auf die Produkte Lkw über 6 t und Unimog in der Region Europa beziehen. Die Vorteile einer solchen Organisation liegen auf der Hand: Mehr Eigenverantwortung und damit mehr Motivation aller beteiligten Mitarbeiter, kürzere Entscheidungswege und dadurch auch ein höheres Maß an Marktkennntnis, Kundennähe und Flexibilität.

Vorstandsressort Vertrieb geschaffen

Um die von Mercedes-Benz eingeleitete Produktoffensive auch vertriebsseitig wirkungsvoll zu unterstützen, haben wir im Berichtsjahr das Vorstandsressort Vertrieb eingerichtet. Das neue Ressort verantwortet nicht nur die weltweite Markenpositionierung, sondern wird auch Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Effizienz, Flexibilität und Kundennähe des Vertriebs einleiten.

Im Berichtsjahr haben wir mit umfangreichen Trainingsmaßnahmen, der Einführung modernster Kommunikationstechnologien sowie mit beträchtlichen Investitionen wichtige Schritte für eine weltweit effizientere und individuellere Betreuung unserer Kunden in die Wege geleitet. Außerdem haben wir mit dem Ausbau unserer Vertriebs- und Serviceorganisation in neuen wachstumsstarken Märkten die globale Präsenz unseres Unternehmens weiter gestärkt. Das dem Vertrieb zurechenbare Investitionsvolumen erreichte im Berichtsjahr 172 (i.V. 135) Mio. DM.

3,5 Mrd. DM in Sachanlagen investiert

Um die innovative Basis unseres Fahrzeuggeschäfts weiter auszubauen und damit unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, haben wir im Berichtsjahr wiederum umfangreiche Mittel investiert.



Einer für alles, bis 4,6 t.
Mit seinen vielfältigen Modellvarianten bietet der Sprinter Fahrzeuglösungen für den besonders wirtschaftlichen Einsatz.

Im Geschäftsfeld Pkw zählten die abschließenden Arbeiten für die Produktion der neuen E-Klasse, das neue Motorenwerk in Stuttgart-Bad Cannstatt sowie die Vorbereitungen für die Fertigung einer neuen Getriebegeneration zu den Schwerpunkten unserer Sachinvestitionen von insgesamt 1,8 (i. V. 1,5) Mrd. DM. Darüber hinaus sind in den Werken Bremen und Rastatt die Vorarbeiten für die Fertigung des Roadster SLK und der neuen A-Klasse in vollem Gange. Unser wichtigstes Projekt in Übersee war im Berichtsjahr das neue Werk in Tuscaloosa/Alabama.

Unsere Investitionen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge waren 1995 vorrangig darauf ausgerichtet, die Produktion neuer Fahrzeuggenerationen vorzubereiten. Im Vordergrund standen in Europa die beiden neuen Transporterfamilien "Sprinter" und "Vito", die neue Motorenbaureihe 900 für unsere Lkw der "Leichten Klasse" sowie Vorarbeiten

für den Modellwechsel bei der Schweren Klasse. Die Einführung der neuen "Century Class" bei unserer Tochtergesellschaft Freightliner war das umfangreichste Investitionsprojekt in Übersee. Weltweit wurden im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge 1,5 (i.V. 1,3) Mrd. DM investiert.



Mit einer Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten eine feste Größe auf Europas Straßen: Die Schwere Klasse von Mercedes-Benz

3,7 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Die erfolgreiche Arbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung ist die Basis unserer Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeuggestrich. Die globale Streuung der Entwicklungsaktivitäten garantiert uns dabei nicht nur Kostenvorteile, sondern vor allem ein Höchstmaß an Markt- und Kundennähe. Durch neue Formen der interdisziplinären Projektarbeit und die verstärkte Beteiligung der Zulieferindustrie haben wir die Effizienz unserer Forschungs- und Entwick-

lungsarbeit gerade in den zurückliegenden Jahren deutlich erhöht. Sowohl kürzere Entwicklungszeiten für unsere jüngsten Modelle als auch die zahlreichen Neuentwicklungen, die wir bis 1998 planen, bringen dies zum Ausdruck. Von den insgesamt 3,7 (i. V. 3,3) Mrd. DM, die wir im Berichtsjahr für Forschung und Entwicklung aufgewendet haben, entfielen 2,5 Mrd. DM auf den Personenwagen- und 1,2 Mrd. DM auf den Nutzfahrzeuggestrich.

Strategische Aktivitäten mit unseren Zulieferpartnern

Im Rahmen des TANDEM-Kooperationskonzepts haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern weiter intensiviert. Die offene Kommunikation über Märkte, Produkte und Strategien, über gemeinsame unternehmerische Aufgabenstellungen sowie über die Optimierung von Produkten und Wertschöpfungsprozessen war die Basis für zahlreiche Projekte zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beider Seiten.

Um das Währungsrisiko mittel- und längerfristig zu vermindern und gleichzeitig einen Beitrag zur preislichen Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte zu leisten, verfolgen wir im Einkauf das Ziel, die Auslandsbezüge für die Produktion in Deutschland zu erhöhen.

Das Einkaufsvolumen von Mercedes-Benz stieg im Berichtsjahr um 8% auf 47,5 Mrd. DM, was sowohl auf ein höheres Produktionsvolumen als auch auf die verringerte Fertigungstiefe zurückzuführen ist. Der Anteil der Bezüge aus dem Ausland hat sich weiter erhöht.

So überraschend wie überzeugend: Der Vito, innen großzügig, außen kompakt. Modern im Design, dynamisch, spritzig und handlich. Technisch perfekt ausgerüstet, ergonomisch ausgestaltet. Mit viel Platz für Insassen und Ladung. Ein Auto, das nicht nur viel Fahrkomfort bietet, sondern auch höchsten Sicherheitsansprüchen gerecht wird. Ein auffallend anderes Auto.



CAFETERIA

S:LP 7121

Ausblick

Auch wenn der Wachstumspfad, auf dem sich die Weltwirtschaft gegenwärtig befindet, deutlich flacher geworden ist, wird sich die leichte Aufwärtsentwicklung der internationalen Automobilkonjunktur 1996 voraussichtlich fortsetzen.

In Westeuropa zeichnet sich ein weiteres Wachstum der Pkw- und Nutzfahrzeugnachfrage ab, wobei der Spielraum bei den Lkw über 6 t sehr begrenzt ist. Auch in Japan ist eine Verbesserung der Marktsituation zu erwarten. Der US-Markt für schwere Nutzfahrzeuge wird hingegen wohl kaum an die Dynamik der vergangenen Jahre anknüpfen können, und auch bei den Pkw kann in den USA allenfalls ein leichtes Plus erwartet werden. Weiterhin gute Perspektiven eröffnet der asiatische Raum. Aber auch die Länder Osteuropas, in denen die wirtschaftlichen Reformen allmählich zu greifen beginnen, bieten mittelfristig gute Absatzchancen für Pkw und Nutzfahrzeuge. In Lateinamerika wird die

Automobilnachfrage erst dann wieder an Fahrt gewinnen, wenn es gelingt, die wirtschaftliche Lage in Mexiko und Argentinien zu stabilisieren.

Mercedes-Benz setzt auf Wachstum in neuen Märkten. Sowohl in regionaler Hinsicht als auch durch zusätzliche attraktive Modelle werden wir in den kommenden Jahren neue Käuferpotentiale erschließen. Seit dem Modellwechsel bei der E-Klasse zur Jahresmitte 1995 sowie mit den Leistungserweiterungen in den übrigen Modellreihen verfügt Mercedes-Benz im Pkw-Bereich über das bislang jüngste Fahrzeugprogramm, das wir in den kommenden Jahren durch weitere Fahrzeuge noch kundengerechter machen werden. Wir positionieren uns damit in neuen, wachstumsträchtigen Märkten und Marktsegmenten.

Auch im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge haben wir mit dem "Sprinter" und dem "Vito" eine weitreichende Produktoffensive gestartet. Diese beinhaltet die komplette Erneuerung der bestehenden

Fahrzeugalette wie auch deren Erweiterung durch Fahrzeuge, die auf die spezifischen Verhältnisse einzelner Märkte zugeschnitten sind.

Die Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich wird von einer umfassenden Weiterentwicklung unserer internen Strukturen und Prozesse begleitet. Nur dadurch ist es uns möglich, im zunehmend härter werdenden Wett-

bewerb unsere Kostenposition nachhaltig zu verbessern und flexibel auf die Veränderungen der Märkte zu reagieren. Aus Effizienzgründen, insbesondere aber um die Wechselkursrisiken zu verringern, arbeiten wir konsequent daran, die gesamte Wertschöpfungskette bei der Erstellung unserer Produkte noch globaler zu gestalten.

Von der Kosten- wie auch von der Produktseite her haben wir damit die Voraussetzungen für einen anhaltend positiven Absatz und Ergebnistrend im Jahr 1996 geschaffen. Dem stehen jedoch Unsicherheiten bezüglich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in wichtigen Absatzländern und die weiterhin großen Risiken auf der Währungsseite gegenüber.



Mit der neuen Century Class setzte Freightliner einmal mehr Maßstäbe bei Kundennutzen, Servicefreundlichkeit und Sicherheit.

Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie

Die umfassende Umstrukturierung der Geschäftsaktivitäten der AEG Daimler-Benz Industrie im Rahmen des Daimler-Benz-Konzerns hat den Jahresabschluß zum 31. Dezember 1995 entscheidend geprägt und aufgrund eines außerordentlichen Verlusts zu einem Jahresfehlbetrag von 2,3 Mrd. DM geführt. Im laufenden Geschäft ist der Auftragseingang um 23% gestiegen, während der Umsatz bei unterschiedlicher Entwicklung in den einzelnen Bereichen leicht über dem Vorjahresniveau lag.

Ungünstiger Einfluß der Konjunktur auf die Elektroindustrie

In der deutschen Elektroindustrie machte sich der schleppende Konjunkturverlauf besonders bemerkbar. Die Produktion stieg moderat um 2 % bei weiter zurückgehenden Beschäftigtenzahlen. Die Aufwertung der D-Mark und die verhaltene Nachfrage bei Investitionsgütern allgemein führte in der Elektroindustrie zu einem leichten Rückgang der Nachfrage. Das aus dem Inland eingehende Auftragsvolumen stagnierte vor allem aufgrund des verschlechterten Geschäftsklimas. Die Impulse aus dem Ausland verloren deutlich an Dynamik. Wegen der starken internationalen Konkurrenz verringerte sich im Geschäftsjahr 1995 der Preisdruck nicht; Ertrags- einbußen in der deutschen Elektroindustrie waren die Folge.

Bei den elektrotechnischen Investitionsgütern gingen sowohl der Umsatz als auch der Auftragseingang zurück.

Bei den elektronischen Bauelementen hielt die weit über dem Durchschnitt liegende Entwicklung mit einem Nachfragewachstum um gut 12% auch 1995 an.

Besonders der Bereich Energietechnik litt unter den rückläufigen Investitionen der Energieversorgungsunternehmen und wichtiger industrieller Kunden.

Bei der Meß- und Automatisierungstechnik zeigten sich ebenfalls die ersten Anzeichen der abflachenden Investitionsgüterkonjunktur. Auftragseingang und Umsatz wuchsen lediglich um 1%.

Steigerung des Auftragseingangs um 23% erzielt

Im Geschäftsjahr 1995 erzielte AEG Daimler-Benz Industrie einen Auftrags- eingang von 14,0 Mrd. DM. Das entspricht einem Wachstum von 23% gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert. Während sich das Bestellvolumen aus dem Inland um 25% auf 7,3 Mrd. DM erhöhte, stieg der Auftragswert aus dem Ausland um 21% auf 6,7 Mrd. DM.

Insbesondere das Geschäftsfeld Bahnsysteme, das um 63% höhere Ordereingänge verbuchen konnte, trug zu dieser erfreulichen Entwicklung bei. Maßgeblich hierfür waren Großaufträge der Deutschen Bahn AG für S- und Regionalbahnen, insbesondere für die S-Bahn Berlin, Lokomotiven, den ICE 2 sowie Triebwageneinheiten. Darüber hinaus gingen wichtige Aufträge für das Stadtbahnprojekt in Kuala Lumpur, Malaysia, und den Regionalverkehr in San Francisco, Kalifornien, ein.

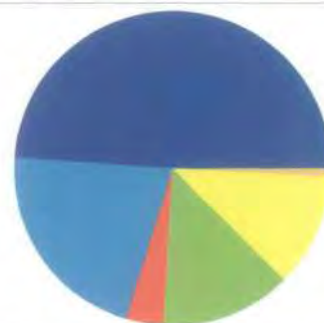
Das Geschäftsfeld Mikroelektronik verzeichnete in beiden Bereichen einen deutlichen Anstieg des Auftragseingangs. TEMIC konnte einen Zuwachs von 10% gegenüber dem vergleichbar gerechneten Vorjahreswert erzielen, der im wesentlichen in den Bereichen Halbleiter und Kfz-Elektronik verzeichnet wurde. Das Bestellvolumen im Bereich Opto- und Vakuumelektronik erhöhte sich um 17%.

Das Geschäftsfeld Dieselantriebe erreichte mit einem Auftragseingang von 1,5 Mrd. DM ein leichtes Wachstum von 3%. Besonders erfolgreich war die MTU auf dem Gebiet der schnellen kommerziellen Fährschiffe.

1995 sind im Geschäftsfeld Energietechnik 15% mehr Aufträge eingegangen als im Vorjahr. Dieses Plus wurde insbesondere von den Bereichen Energieverteilung mit 22% getragen, während das Arbeitsgebiet Komponenten einen Rückgang um 2% auswies.

Im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik konnte - auf vergleichbarer Basis - eine Steigerung des Bestellvolumens in Höhe von 15% erzielt werden. Ohne die Bereiche der antriebsorientierten Automatisierungstechnik und der speicherprogrammierbaren Steuerungen, deren Aktivitäten in Joint-ventures eingebracht wurden, erreichte die Industrieautomatisierung einen Anstieg um 7%. In der Postautomatisierung wirkte sich der Erwerb der US-amerikanischen Gesellschaft ElectroCom Automation, Arlington, Texas, nunmehr in vollem Umfang aus. Der Auftragseingang, der vor allem Großaufträge der Deutschen Post AG und der U.S.-Post enthält, übertraf den Vorjahreswert um 33%.

Umsatz nach Regionen
AEG-Konzern
10,3 (i.V. 10,1*) Milliarden DM



	95 in %	94*) in %
Deutschland	48,7	50,0
EU ohne Deutschland	21,5	19,0
Übriges Europa	4,0	4,7
Amerika	13,2	13,0
Asien/Australien	11,7	11,8
Afrika	0,9	1,5

*) Vergleichbar gerechnet.

Umsatz in Vorjahreshöhe

Der Umsatz von AEG Daimler-Benz Industrie lag im Geschäftsjahr 1995 mit 10,3 Mrd. DM um 2% über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Die Zunahme stammte ausschließlich aus dem Auslandsgeschäft, während die Inlandserlöse, die fast die Hälfte des gesamten Volumens ausmachten, einen Rückgang aufwiesen.

Der Umsatz des Geschäftsfelds Bahnsysteme verfehlte das Vorjahresniveau aufgrund geringerer Auftragsabrechnungen um 14%.

Das Geschäftsfeld Mikroelektronik erzielte 1995 einen höheren Umsatz als im Vorjahr. Die positive Entwicklung bei Gasgeneratoren und Halbleitern führte bei der TEMIC zu einem Wachstum von 11%, während sich im Bereich Opto- und Vakuumelektronik keine wesentlichen Abweichungen zum Vorjahr ergaben.



In einem gemeinsamen Projekt von AEG Daimler-Benz Industrie und ABB wurden die ersten zwölf neuen Wagen für die U-Bahn in Oslo entwickelt und gebaut.

Das Geschäftsfeld Dieselantriebe konnte im Berichtsjahr einen Umsatzanstieg von 4% ausweisen. Insgesamt lag der Geschäftsschwerpunkt im europäischen Ausland und in Asien.

Das Geschäftsvolumen der Energietechnik sank im Jahr 1995 um 3%. Dieser Rückgang ist fast ausschließlich auf die Bereiche Industriekomponenten und Motoren zurückzuführen.

Die Umsatzerhöhung im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik um 15% war wesentlich durch die erstmalig ganzjährige Konsolidierung der ElectroCom Automation im Bereich Postautomatisierung geprägt. Der Bereich Industriearbeitung verzeichnete ohne die entkonsolidierten Bereiche der speicherprogrammierbaren Steuerungen und antriebsorientierten Automatisierungstechnik ein Wachstum von 5%.

Umstrukturierung der AEG

Der Konzernabschluß der AEG zum 31. Dezember 1995 weist gegenüber dem Vorjahr erhebliche Veränderungen auf. Zunahmen ergaben sich durch die bereits 1994 angekündigte volle Einbeziehung der TEMIC-Gruppe und die wirtschaftliche Einbeziehung der MTU Friedrichshafen. Bilanzabgänge sind insbesondere darauf zurückzuführen, daß das bisherige Geschäftsfeld Bahnsysteme zum Jahresende in das Jointventure mit ABB eingebracht wurde. Die Anteile an diesem Gemeinschaftsunternehmen wurden zum 31. Dezember 1995 at equity bewertet. Ab 1996 ist eine Quotenkonsolidierung vorgesehen. In der Gewinn- und Verlustrechnung sind die Werte dieser Gesellschaften noch mit dem vollen Jahreswert enthalten.

Weitere Abgänge ergaben sich durch die Joint-ventures mit Cegelec auf dem Gebiet der antriebsorientierten Automatisierungstechnik und mit Schneider S.A. bei speicherprogrammierbaren Steuerungen.

Der mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1996 vorgesehenen Veräußerung der Geschäftsfelder Energietechnik und Automatisierungstechnik - mit Ausnahme der Postautomatisierung - und des Bereichs Opto- und Vakuumelektronik - wurde durch eine Umgliederung

der Bilanzwerte dieser Einheiten in die Sonstigen Vermögensgegenstände und die Übrigen Verbindlichkeiten Rechnung getragen. Dies erklärt den hohen Anstieg bei diesen Positionen gegenüber dem Vorjahr.

Insgesamt führte die Umstrukturierung der AEG Daimler-Benz Industrie zu einem außerordentlichen Aufwand von 1,6 Mrd. DM im Daimler-Benz-Konzernabschluß. In diesem Betrag wurden insbesondere die Risikovorsorge für die vorgesehenen Veräußerungen und die einschneidenden Redimensionierungen der ausländischen Vertriebsorganisation und der Zentrale berücksichtigt.

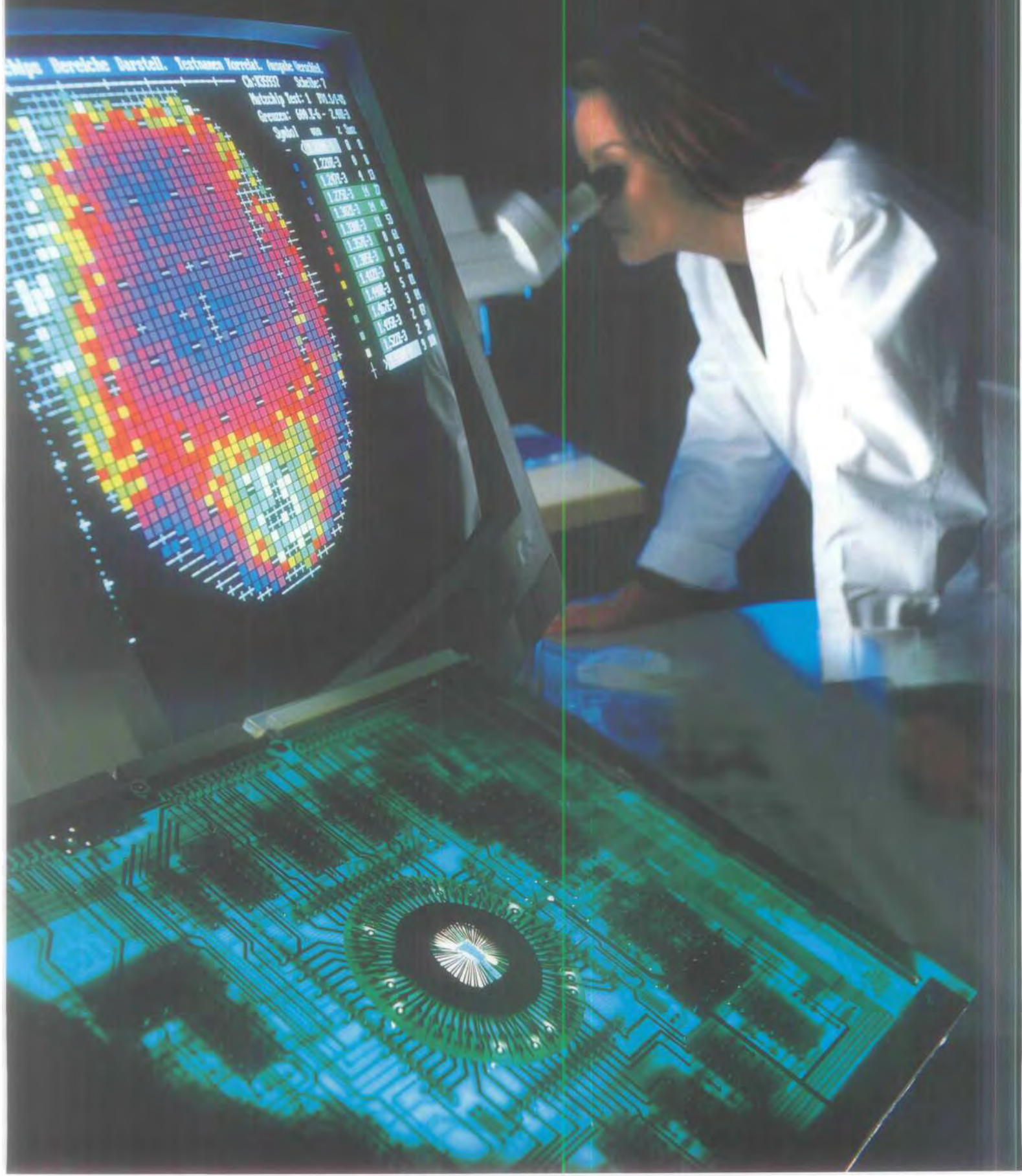
Unterschiedliche Ergebnisentwicklung in den Geschäftsfeldern

Im Geschäftsfeld Bahnsysteme, das bis 31. Dezember 1995 eigenständig betrieben wurde, mußten wir aufgrund von Auftragsrisiken, vorübergehender Unterauslastung der Kapazitäten und Verzögerungen bei Strukturmaßnahmen einen erheblichen Verlust hinnehmen.

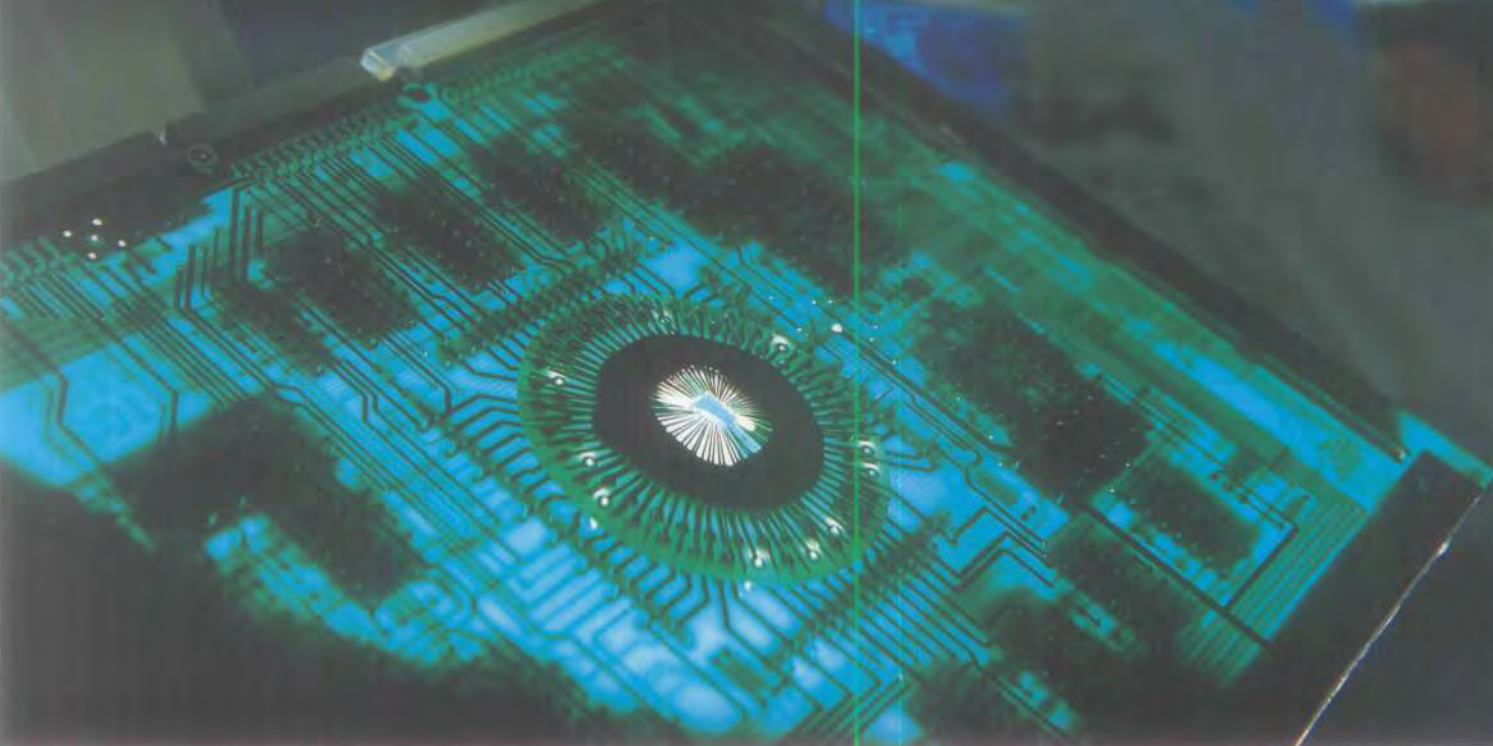
Im Geschäftsfeld Mikroelektronik verschlechterte sich der Ergebnisbeitrag der TEMIC gegenüber dem Vorjahreswert. Die Verluste im Bereich Opto- und Vakuumelektronik verblieben auf dem Vorjahresniveau.

Aufgrund konsequent durchgeführter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und der weiteren Zunahme des Auslandsgeschäfts erreichte das Geschäftsfeld Dieselantriebe trotz währungsbedingter Erlöseinbußen wiederum ein positives Ergebnis.

Die Produktion integrierter Schaltungen ist ohne das perfekte Zusammenspiel von qualifiziertem Personal und moderner Technik nicht möglich. Eine der letzten Prüfungen vor dem Einbau solcher Schaltungen ist der Wafer-Test, mit dem sich fehlerhafte Schaltkreise lokalisieren lassen.



Mapa Bereiche Darstell. Testnamen Verord. Anzahl Verord.
ChXKSESD Schicht: 7
Watzschig Test: 1 70.50+0
Grenzen: 400.0-4 - 2.00-3
Symbol von 7. Sm
1.200-3 0 0
1.250-3 1 0
1.275-3 1 0
1.300-3 1 0
1.325-3 1 0
1.350-3 1 0
1.375-3 1 0
1.400-3 1 0
1.425-3 1 0
1.450-3 1 0
1.475-3 1 0
1.500-3 1 0



Im Geschäftsfeld Energietechnik mußte der Bereich Energieverteilung einen Ergebniseinbruch im Transformatorengeschäft hinnehmen; der Bereich Komponenten verringerte seinen Verlust gegenüber dem Vorjahr.

Im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik verlief die Ergebnisentwicklung ebenfalls uneinheitlich. Im Bereich Industrieautomatisierung verblieb das Ergebnis im negativen Bereich. Im Gegensatz dazu erzielte die Postautomatisierung einen gegenüber 1994 deutlich höheren Gewinn.

Fast 3 Mrd. DM Investitionen

Die Investitionen der Gesellschaften der AEG Daimler-Benz Industrie beliefen sich im Geschäftsjahr 1995 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt 2.891 (i. V. 983) Mio. DM. Dieser Wert enthält Sachanlagenzüge in Höhe von 1.112 (i. V. 564) Mio. DM.



Motoren der MTU sorgen für den Antrieb von großen Schnellfähren, wie der zwischen den dänischen Inseln Jütland und Seeland verkehrenden Kattegat.

Ein hoher Anteil der neu zugegangenen Sachanlagen ist auf die erstmalige wirtschaftliche Einbeziehung der MTU Friedrichshafen sowie die vollständige Konsolidierung der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic zurückzuführen. Ohne diese Erstkonsolidierungen belief sich der Sachanlagenzugang auf 577 (i. V. 489) Mio. DM.

Die Investitionstätigkeit in Deutschland konzentrierte sich auf den Ausbau der Fabrikationsanlagen am Standort Laage und im Ausland auf die Erweiterung der neuen Produktlinie im Werk Nantes in Frankreich, das zum Geschäftsfeld Mikroelektronik gehört. Weitere Investitionsprojekte, die bereits in den Vorjahren begonnen worden waren, wie beispielsweise die Modernisierung des Werks Hennigsdorf im Geschäftsfeld Bahnsysteme, wurden fortgeführt.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung betrug im Berichtszeitraum 793 (i. V. 736) Mio. DM. Dies entspricht einem Anteil am Umsatz von 8 (i. V. 7)%.

Im Geschäftsfeld Bahnsysteme entwickelte AEG insbesondere eine neue Generation von Schienenfahrzeugen in Neigetechnik, Module für den öffentlichen Personennahverkehr sowie neue Steuerungskonzepte für vollautomatische Personentransfersysteme.

Im Geschäftsfeld Mikroelektronik konzentrierte sich unsere Forschung und Entwicklung auf die weitere Halbleiterintegration, auf Sensoren der Mikrosystemtechnik, auf Kommunikations- und Infrarotmodule sowie auf Antriebs- und Airbagkomponenten der Kfz-Elektronik.

Im Geschäftsfeld Dieselantriebe konnten wir mit innovativen, emissionsarmen Motorkonzepten sowie mit der Weiterentwicklung von Elektrolyseverfahren und MCFC (Karbonat)-Brennstoffzellen wichtige Fortschritte hinsichtlich einer umweltverträglicheren Energieerzeugung und -Umwandlung erzielen.

Auf dem Gebiet der Energietechnik haben wir im wesentlichen neue Schaltgeräte für die Mittelspannungstechnik, intelligente Leistungsschalter für Hochspannung sowie ein dezentrales Leit-system für die Netzautomatisierung entwickelt.

Die Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik lagen einerseits in der Prozeß- und Produktionsleittechnik und andererseits bei Modulen zur Erkennung handgeschriebener Anschriften von Sortier- und Verteilsystemen in der Postautomatisierung.

Verschmelzung auf die Daimler-Benz AG

Im Rahmen der Straffung der Geschäftsfeldaktivitäten von Daimler-Benz wurde beschlossen, daß der Konzern sich künftig auf die Geschäftsfelder Bahnsysteme, Mikroelektronik, Dieselantriebe und Postautomatisierung konzentrieren und die Marktposition und Systemfähigkeit dieser Bereiche gezielt ausbauen wird. Der Kapitaleinsatz, der erforderlich gewesen wäre, um die Zukunft der Bereiche Energietechnik sowie Anlagen- und Automatisierungstechnik bei Daimler-Benz zu sichern, hätte in keinem vertretbaren Verhältnis zur strategischen Bedeutung dieser Geschäftsfelder gestanden. Es wurde daher entschieden, daß alle operativen Bereiche der AEG Aktiengesellschaft, die künftig nicht mehr zum Daimler-Benz-Konzern gehören sollen, in Gesellschaften in der Rechtsform der GmbH ausgegründet und an industrielle Partner veräußert werden. Das neue Strukturkonzept, das letztlich die Verschmelzung der AEG Aktiengesellschaft auf die Daimler-Benz AG vorsieht, wird der Hauptversammlung der AEG AG am 5. Juni 1996 zur Beschlußfassung vorgelegt.

Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace

Die Entwicklung der Daimler-Benz Aerospace war im Geschäftsjahr 1995 durch die erheblichen Veränderungen der Währungsparitäten, insbesondere des US-Dollar, sowie die in diesem Zusammenhang eingeleitete Wettbewerbsinitiative geprägt. Umsatz und Auftragseingang der DASA verharrten auf dem vergleichbaren Niveau des Vorjahres. Das Jahresergebnis wurde vor allem durch die außergewöhnliche Entwicklung bei Fokker, aber auch durch umfangreiche, zukunftsbezogene Maßnahmen im Zusammenhang mit dem drastischen Wertverlust des US-Dollar erheblich belastet. Inzwischen deuten steigende Bestellungen eine Erholung des Flugzeugmarkts an. Die auf Regierungsebene zustande gekommenen Vereinbarungen über eine deutsch-französische Satellitenaufklärung und die Beteiligung der ESA an der internationalen Raumstation Alpha verleihen der europäischen Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie neue Zukunftsperspektiven.

Trendwende auf dem Flugzeugmarkt deutet sich an

Die verbesserte Ertragslage, die zunehmende Notwendigkeit, Flotten zu erneuern, sowie das weiter zu erwartende Wachstum des Verkehrsaufkommens veranlaßten die Fluggesellschaften, ihre Beschaffungsaktivitäten zu verstärken. Hinzu kam, daß sich die Flugzeughersteller aufgrund der nach wie vor bestehenden Überkapazitäten einen harten Konkurrenzkampf liefern, der vor allem über den Preis geführt wird. Diese für die Airlines günstige Situation hat wesentlich zu dem sprunghaften Anstieg der Bestellungen bei Strahlflugzeugen auf 660 (i. V. 321) Einheiten beigetragen.

Die europäischen Flugzeughersteller konnten an dieser Entwicklung nicht partizipieren. Aufgrund des enormen Preisdrucks im Markt und der Verschlechterung ihrer preislichen Wettbewerbsposition infolge des niedrigen Dollarkurses mußten sie die im Vorjahr gewonnenen Marktanteile wieder abgeben.

Neben den gestiegenen Bestellungen weist auch der Rückgang der Stornierungen auf eine Erholung des Flugzeugmarkts hin. Ihre Zahl ging von 322 im Jahr 1993 über 138 im Vorjahr auf 98 im Jahr 1995 zurück.

Die Ausgabenpolitik der öffentlichen Hand war aufgrund der angespannten Finanzlage weiterhin sehr zurückhaltend. Der Verteidigungshaushalt hat jedoch

die Talsohle durchschritten. Insbesondere bei den für die verteidigungstechnische Industrie relevanten investiven Budgets zeichnet sich eine Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel ab.

Auf Regierungsebene wurden zwei für die Zukunft der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie wegweisende Entscheidungen getroffen: Im Oktober 1995 einigten sich die Mitglieder des ESA-Ministerrats auf die Beteiligung an der internationalen Raumstation Alpha, und Anfang Dezember vereinbarten die Regierungschefs von Deutschland und Frankreich den Aufbau einer gemeinsamen Satellitenaufklärung.

Die kommerziellen Märkte der Raumfahrt sind, vor allem bei Trägerraketen und Kommunikationssatelliten, durch einen weltweit zunehmenden, scharfen Preis- und Verdrängungswettbewerb gekennzeichnet. Mit unseren internationalen Kooperationspartnern konnten wir jedoch unsere Marktstellung festigen und weiter ausbauen.

Einbruch des Dollarkurses erfordert weitere Anpassungsmaßnahmen

Aufgrund der zunehmenden Wahrscheinlichkeit eines dauerhaft niedrigen Kurses der US-Währung haben wir eine Wettbewerbsinitiative eingeleitet, die jeden im Weltmarkt operierenden Unternehmensteil der DASA - selbst bei einem Wechselkurs des US-Dollar von 1,35 DM - eigenständig konkurrenzfähig machen soll. Zur Sicherstellung dieses Ziels müssen die existierenden Strukturen und Kapazitäten sowie Prozeßab-

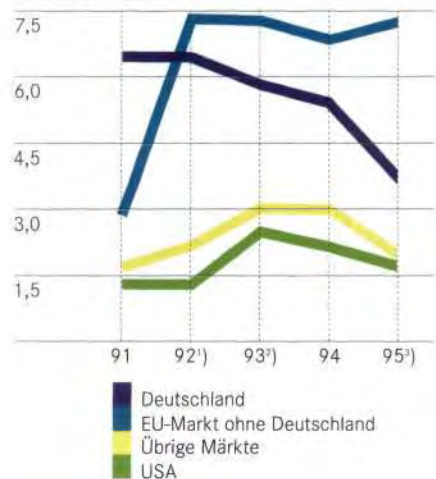
läufe innerhalb des Unternehmens zur weiteren Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz gestrafft, die technologische Führungsrolle sichergestellt und ausgebaut sowie die Arbeits- und Führungsprozesse unter maßgeblicher Einbindung der Mitarbeiter neu gestaltet werden. Dabei sind weitreichende Personal- und Strukturanpassungen unumgänglich.

Wir bauen außerdem den hohen Standard unseres Technologie- und Innovationsmanagements weiter aus, indem wir unsere Kräfte bündeln und verstärken. Des Weiteren führen wir unsere Markt- und Produktoffensive mit dem Ausbau unserer Marktpräsenz und der Entwicklung und Markteinführung neuer Produkte mit Nachdruck fort.

Finanzielle Unterstützung für Fokker eingestellt

Neben dem Verfall des Dollarkurses haben weitere drastische Veränderungen des wirtschaftlichen Umfelds die Geschäftsentwicklung bei Fokker nachhaltig beeinträchtigt. Hier sind insbesondere anzuführen der dramatische Preis-

Umsatz nach Regionen
DASA-Konzern
in Milliarden DM



¹⁾ Erstmals Vollkonsolidierung Daimler-Benz Aerospace Airbus, Erstkonsolidierung TEMIC.

²⁾ Erstkonsolidierung Fokker.

³⁾ Ohne Antriebe Land/Wasser und TEMIC.

verfall sowie zusätzliche Risiken und Belastungen aus der Veränderung des Cash-Markts zu einem Lease-Markt mit entsprechenden Restwertrisiken.

Als Folge dieser Belastungen war das Eigenkapital von Fokker im dritten Quartal des Berichtsjahrs aufgezehrt.

Angesichts des weiteren Mitteleinsatzes, der erforderlich gewesen wäre, um Fokker auf eine finanzwirtschaftlich gesunde Basis zu stellen, sowie der auch auf längere Sicht äußerst schwierigen Marktbedingungen war es für Daimler-Benz und DASA nicht mehr vertretbar, die Belastungen für Fokker alleine zu tragen.

Wir haben deshalb die holländische Regierung aufgefordert, einen adäquaten finanziellen Beitrag in Form eines Eigenkapitalzuschusses von 1,3 Mrd. NLG zur Sanierung von Fokker und damit zur Erhaltung der Flugzeugindustrie in den Niederlanden zu leisten. Hierüber konnte jedoch keine Einigung erzielt werden. Wir waren daher gezwungen,

die finanzielle Unterstützung für Fokker am 22. Januar 1996 mit sofortiger Wirkung einzustellen. Mit dieser Entscheidung wurde ein finanzielles Risiko abgewendet, das in keinem Verhältnis zu dem strategischen Wert von Fokker für den Konzern stand. Entsprechend haben wir Fokker im vorliegenden Konzernabschluß entkonsolidiert.

Strukturen der europäischen Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie weiter gestärkt

Die Fusionen in der amerikanischen Luft- und Raumfahrtindustrie haben erneut deutlich gemacht, daß die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie nur dann international wettbewerbsfähig bleibt, wenn die national zersplitterten Industrien auf europäischer Ebene neu strukturiert und in wettbewerbsfähige Größenordnungen zusammengeführt werden.

Unsere bedeutendsten Vorhaben sind hier die gemeinsam mit Aerospatiale geplanten Joint-ventures EMS (European Missile Systems) und ESI (European Satellite Industries), welche die Aktivitäten auf den Gebieten Lenkflugkörper und Satellitensysteme der beiden Partner zusammenfassen sollen. Mit der Unterzeichnung eines Grundsatzabkommens über die Gründung dieser beiden Gemeinschaftsunternehmen durch die Repräsentanten von Aerospatiale und DASA Mitte Dezember 1995 wurde hier ein entscheidender Meilenstein gesetzt. Voraussetzung dafür war die Anfang Dezember erfolgte Einigung der deutschen und der französischen Regierung über den Aufbau einer gemeinsamen strategischen Satellitenaufklärung.

Gleichzeitig konnten wir im Jahr 1995 unsere internationale Marktstellung mit der Gründung mehrerer neuer Gemeinschaftsunternehmen weiter ausbauen.

Konzentration auf die Kernaktivitäten

Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der DASA auf ihre Kernaktivitäten wurden die MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH sowie die TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH auf die AEG

Daimler-Benz Industrie übertragen. Zum Jahresende wurde die Telefunken Sendertechnik veräußert. Die Dornier Medizintechnik haben wir Anfang 1996 mehrheitlich an einen Partner abgegeben, der damit auch die industrielle Verantwortung für dieses Arbeitsgebiet übernommen hat.

Geschäftsvolumen auf Vorjahresniveau

Der Konzernumsatz der Daimler-Benz Aerospace erreichte - vergleichbar gerechnet - mit 15,0 Mrd. DM das Vorjahresvolumen. Dabei standen Rückgängen in den Geschäftsfeldern Luftfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme höhere Erlöse bei Antrieben und in der Raumfahrt gegenüber. Aufgrund geringerer Umsätze in der Verteidigungstechnik hat sich der Anteil des militärischen Bereichs am Konzernumsatz der DASA von 32 auf 31 % verringert.

In Deutschland ging das Geschäftsvolumen der DASA um 17% auf 3,8 (i. V. 4,6) Mrd. DM zurück; dagegen stieg der Auslandsumsatz um 8% auf 11,2 (i. V. 10,4) Mrd. DM. Entscheidende Beiträge zu diesem Wachstum lieferten die Abrechnung von Großprojekten im Geschäftsfeld Raumfahrt sowie hohe Erlöse aus der Übernahme von verleasten Flugzeugen durch die debis AirFinance. Der Auftragseingang erhöhte sich vergleichbar gerechnet um 2% auf 14,3 (i. V. 13,9) Mrd. DM.



Die drei EC-135-Vorserienmaschinen absolvierten bereits mehr als 800 Flugstunden. Die Musterzulassung und die ersten Auslieferungen an Kunden sind für die Jahresmitte 1996 geplant.

Mit über 100 Maschinen hat die Deutsche Lufthansa bisher das größte Airbus-Kontingent übernommen. Komfort und Sicherheit nicht nur im Flugzeug: Wir bieten ein umfassendes Produktspektrum - von der satellitengestützten Navigation über Flughafen-ausrüstungen bis hin zur automatischen Gepäckfassung mittels Telesensomatik.



Der Umsatz des Geschäftsfelds Luftfahrt erreichte mit 8,5 (i. V. 8,7) Mrd. DM knapp die Höhe des Vorjahres. Dabei spielte der Kursverfall des US-Dollar eine wesentliche Rolle. Der Auftragseingang lag mit 8,2 (i. V. 8,7) Mrd. DM um 5% unter dem Vorjahreswert. Neben dem wechselkursbedingt niedrigeren Auftragseingang im Airbus-Programm war vor allem bei Regionalflugzeugen eine deutlich geringere Nachfrage zu verzeichnen.

Im Geschäftsfeld Raumfahrt stieg der Umsatz sprunghaft um 36% auf 1,8 (i. V. 1,4) Mrd. DM an. Den entscheidenden Beitrag lieferte hier die Abrechnung der Cluster-Satelliten. Großaufträge im

Bereich Satelliten-Kommunikationssysteme und im Ariane-5-Programm ließen den Auftragseingang um 36% auf 2,1 (i. V. 1,5) Mrd. DM ansteigen.

Der Umsatz des Geschäftsfelds Verteidigung und Zivile Systeme erreichte mit 2,8 (i. V. 3,1) Mrd. DM nicht den Umfang des Vorjahres, der von hohen Abrechnungen in einem Großprogramm geprägt war. Der Auftragseingang erreichte mit 2,2 Mrd. DM die Höhe des Vorjahres.

Das Geschäftsfeld Antriebe, das nach der Ausgliederung der MTU Friedrichshafen im Jahr 1995 nur noch die Aktivitäten auf dem Gebiet der Luftfahrt-Antriebe umfaßt, konnte seinen Umsatz

durch gestiegene Abrechnungen bei militärischen Triebwerken auf 1,7 (i. V. 1,6) Mrd. DM erhöhen. Bei den Bestellungen war auch im Bereich der zivilen Triebwerken wieder eine Belebung zu verzeichnen; insgesamt erhöhte sich der Auftragseingang auf 1,6 (i. V. 1,4) Mrd. DM.

Aufwand für Forschung und Entwicklung gestiegen

Für Forschung und Entwicklung wendeten wir wie im Vorjahr -vergleichbar gerechnet- 4,1 Mrd. DM auf. Bei Projekten, die wir im Auftrag Dritter durchführen, entsprach der Aufwand mit 3,4 Mrd. DM ebenfalls dem

Vorjahresniveau; das waren 23% des Umsatzes. Für die aus eigenen Mitteln finanzierten Vorhaben haben wir wie im Vorjahr 0,7 Mrd. DM eingesetzt. Das bedeutet einem Anteil am Umsatz von 5%.

In der Luftfahrt lagen die Schwerpunkte in den Airbus-Programmen sowie bei den Flugzeugen Dornier 328 und Eurofighter (EF 2000), in der Raumfahrt bei den Satelliten Cluster und Polare Plattform sowie im Trägerraketen-

programm Ariane. Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme stand das Programm Trigat LR im Vordergrund, bei Antrieben waren es das Triebwerk EJ200 für den Eurofighter sowie die gemeinsam mit Pratt & Whitney betriebenen zivilen Triebwerksprogramme.

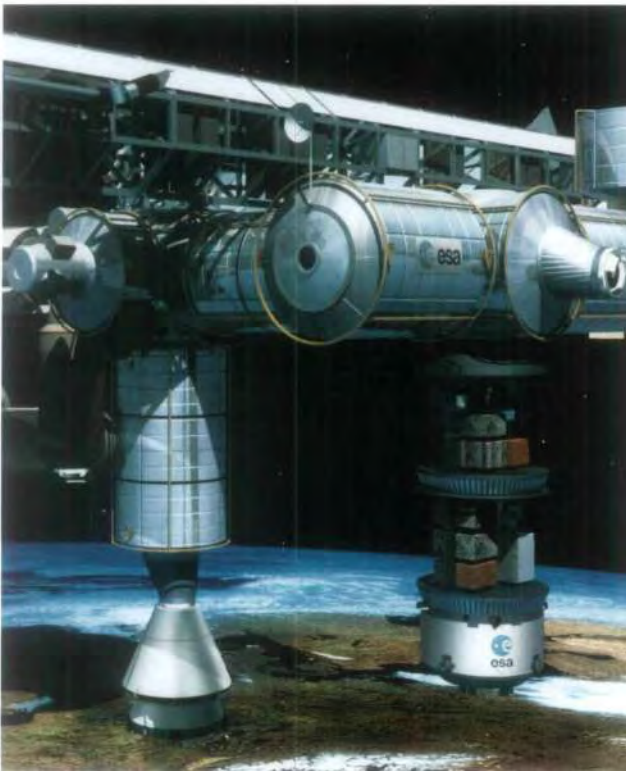
Ausblick

Durch das Ausscheiden von Fokker aus dem Konzernverbund zum Jahresbeginn 1996 wird sich das Umsatzvolumen der DASA im laufenden Geschäftsjahr verringern. Bereinigt um diese strukturelle Veränderung erwarten wir jedoch insgesamt eine Ausweitung der Erlöse.

Im Geschäftsfeld Luftfahrt werden höhere Abrechnungen insbesondere in den Programmen Tornado und Eurofighter zu einer Steigerung des Umsatzes beitragen. In der Raumfahrt steht der Abschluß des Großprojekts Polare Plattform bevor; der außergewöhnlich hohe Umsatz des Jahres 1995 wird allerdings nicht ganz erreicht. Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme erwarten wir in fast allen Bereichen eine Geschäftsbelebung. Bei Antrieben kommen in größerem Umfang Triebwerksbaugruppen für Tornados zur Auslieferung; aber auch das zivile Triebwerks-geschäft wird zum Wachstum beitragen.

Die im November beschlossene Wettbewerbsinitiative zur Sicherstellung unserer Konkurrenzfähigkeit wird zusammen mit den bereits früher eingeleiteten Maßnahmen planmäßig durchgeführt. Dies schließt den weiteren Abbau von Arbeitsplätzen und den Rückzug aus Standorten und Aktivitäten mit ein, die nicht zu unseren Kernkompetenzen zählen.

Durch den Entfall der hohen Einmalbelastungen des Berichtsjahrs wird das Ergebnis des laufenden Geschäftsjahrs deutlich besser werden. Hinzu kommt, daß die Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit bereits 1996 die ersten positiven Wirkungen zeigen und zu einer Verbesserung der operativen Ergebnisse in einzelnen Bereichen beitragen werden.



Die internationale Raumstation Alpha wird eine Gesamtmasse von etwa 415 Tonnen haben und sich über 108 mal 74 Meter erstrecken. Mit dem Bau soll 1997, mit dem vollen Betrieb 2003 begonnen werden.

Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices

debis konnte 1995 vom positiven Trend bei industrienahen Dienstleistungen profitieren und das Geschäftsvolumen um 9% auf 11,8 Mrd. DM ausweiten. Zur Steigerung trugen neben der Erweiterung unseres Leistungsangebots vor allem die verstärkten Aktivitäten im Ausland bei. Besonders dynamisch entwickelte sich weiterhin der Geschäftsbereich Mobilfunkdienste, der in erheblichem Umfang neue Kunden gewinnen konnte. Aber auch die übrigen Geschäftsbereiche setzten ihr Wachstum fort.

Dienstleistungssektor wächst überdurchschnittlich

In Deutschland ist der Dienstleistungssektor erneut überdurchschnittlich gewachsen. Dieser positive Trend setzte sich insbesondere bei den industrienahen Dienstleistungen fort. Davon profitierte der Bereich Informationstechnologie auf breiter Basis. Als Antriebskräfte wirkten dabei die in vielen Branchen vorgenommene Neuausrichtung der Geschäftsprozesse und der zunehmende Bedarf an DV-technischen Komplettlösungen.

In der Leasingbranche sind in Deutschland die Neuinvestitionen 1995 im Gegensatz zum Vorjahr weiter gestiegen. Überdurchschnittlich entwickelte sich einmal mehr die herstellerverbundene Fahrzeugfinanzierung. In den USA stand das Leasinggeschäft im Zeichen einer schwächeren Nachfrage nach Investitionsgütern; trotzdem legte der für unser Leasinggeschäft wichtige Nutzfahrzeugmarkt nochmals deutlich zu.

Für die Werbebranche waren die Wachstumschancen im Berichtsjahr begrenzt, da zahlreiche Unternehmen ihre Budgets für Werbung und Marketing gekürzt haben.

Die mobile Kommunikation zählte hingegen national und international zu den ausgesprochenen Wachstumsbranchen. Gleichzeitig hat sich hier der Wettbewerbsdruck deutlich verschärft.

Umsatz der debis weiter gestiegen

Die debis steigerte im Jahr 1995 ihren Konzernumsatz um 9% auf 11,8 Mrd. DM. Dabei hat unser Geschäft im Ausland überdurchschnittlich zugelegt. Demgegenüber haben strukturelle Effekte im Zusammenhang mit der Neuordnung unseres inländischen Leasinggeschäfts 1995 unser Umsatzvolumen geschmälert. Die mehrheitliche Betei-

ligung externer Bankpartner an einer Fahrzeugbesitzgesellschaft hat dazu geführt, daß deren Umsätze im debis-Konzern nicht mehr konsolidiert wurden.

Regional verteilte sich der Umsatz im Berichtsjahr zu 53% auf Deutschland, mit 9% auf die weiteren Mitgliedsländer der Europäischen Union, 32% auf den nordamerikanischen Markt und 6% auf die übrigen Märkte. Erfreulich war insbesondere die Umsatzentwicklung innerhalb der EU ohne Deutschland; hier hat die debis ihren Umsatz um über 40% im Vergleich zum Vorjahr gesteigert, obwohl vor allem umrechnungsbedingte Wechselkurseffekte die Erlöse in Großbritannien und Italien negativ beeinflusst haben. In den USA konnten wir trotz des niedrigen Dollarkurses den Vorjahresumsatz übertreffen.

Die Erweiterung unseres Leistungsangebots war neben den verstärkten Aktivitäten im Ausland die Basis für unser Wachstum. Wie in den Vorjahren stieg das Geschäft mit nicht zum Daimler-Benz-Konzern gehörenden Kunden überproportional an; alle Geschäftsbereiche erzielten inzwischen mehr als die Hälfte ihres Umsatzes mit externen Kunden.

Systemhaus: Marktposition in allen Bereichen verbessert

Bei debis Systemhaus setzte sich der positive Trend des Vorjahres in allen Bereichen fort. Der Umsatz stieg um 11% auf nahezu 2 Mrd. DM. Dabei haben wir die Abhängigkeit von Aufträgen aus dem Daimler-Benz-Konzern weiter reduziert. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stieg im Berichtsjahr auf 6.658 (i.V. 6.129) an.

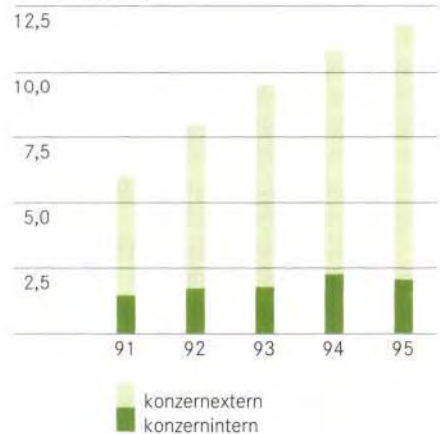
Im Bereich Software-Projekte und -Produkte erzielten wir einen Umsatz in Höhe von 700 Mio. DM. Besonders in den Teilbereichen Telekommunikation, Staat und Kommunen, Verkehr, Finanzdienstleistungen sowie bei den Führungsinformationssystemen lag unser Wachstum deutlich über dem des Marktes.

Der Bereich Information Systems Management erreichte hohe Zuwächse im Bereich verteilter Systeme und Desktop Services. Information Systems Management erwirtschaftete 1995 Umsätze in Höhe von 1,2 Mrd. DM.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Anteile an der Beratungsgesellschaft Diebold Deutschland GmbH von 84% auf 100% erhöht und eine neue Managementstruktur eingeführt. Mit unseren Beratungsaktivitäten, deren Kern Diebold bildet, haben wir rund 90 Mio. DM Umsatz erzielt.

Das debis Systemhaus ist einer der wenigen Anbieter, der Planung, Entwicklung, Einführung und Betrieb von IT-Services aus einer Hand anbietet. Daher werden wir uns künftig verstärkt in dem Segment der komplexen IT-Dienstleistungen engagieren.

Umsatz debis-Konzern in Milliarden DM



Darüber hinaus werden wir unsere enge Verbindung zu der französischen Cap Gemini-Gruppe zum Ausbau unserer internationalen Ausrichtung nutzen.

Finanzdienstleistungen: Weiterer Anstieg des Geschäftsvolumens

Auch 1995 war für die debis Leasing- und Finanzierungsgesellschaften ein erfolgreiches Jahr. Das Neugeschäft erhöhte sich weltweit im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 auf 14,0 Mrd. DM. Das verantwortete Vertragsvolumen belief sich auf 571.000 (i. V. 530.000) Einheiten, die einem Gesamtwert von 26,5 (i. V. 25,1) Mrd. DM entsprechen. Darin sind alle Verträge enthalten, für die debis die unternehmerische Verantwortung trägt. Der Anteil der von den debis Leasing- und Finanzierungsgesellschaften vermarkteten Mercedes-Benz Personen- und Nutzfahrzeuge liegt in den von ihnen betreuten Märkten mit rund 25% auf Vorjahresniveau.

In den USA haben wir trotz der Belastungen infolge des schwachen US-Dollar den Vorjahresumsatz erneut übertroffen, während unser Geschäft in Mexiko aufgrund der Wirtschaftskrise erheblich beeinträchtigt war. Hier haben wir Maßnahmen zur Stabilisierung des Leasinggeschäfts eingeleitet.

Die Internationalisierung des Bereichs Finanzdienstleistungen ist 1995 weiter vorangeschritten. Ein besonderes Gewicht hatte dabei die verstärkte Erschließung der Märkte in Südostasien. Insgesamt sind wir nunmehr mit 48 operativen Gesellschaften in 19 Ländern weltweit präsent; das sind 17 Gesellschaften mehr als im Vorjahr.

Die debis Aviation Leasing hat sich unverändert positiv entwickelt und 1995 fünf neue Flugzeugleasingfonds erfolgreich platziert. Wir haben unser Leistungsangebot 1995 über den Luftfahrtbereich hinaus auf Großmobilen und Immobilien ausgedehnt und zu diesem Zweck die debis Fondsmanagement

GmbH gegründet, die Fondslösungen für diesen wachstumsträchtigen Bereich konzipiert und umsetzt. So konnte sie den ersten Fonds für Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland platzieren. Das gesamte von der debis Aviation Leasing und der debis Fondsmanagement betreute Fondsvolumen beträgt 1,4 (i. V. 0,9) Mrd. DM.

Versicherungen: Ausbau von Dienstleistungsangebot und Servicenetz

Bei zunehmender Verschärfung des Wettbewerbs im Versicherungsgeschäft konnte die debis Assekuranz-Gruppe ihr Prämien- und Courtagevolumen 1995 weiter steigern. Das betreute Prämienvolumen erhöhte sich insbesondere durch einen über dem Branchendurchschnitt liegenden Zuwachs aus dem Geschäft mit Firmenkunden um 155 Mio. auf 873 Mio. DM. Gleichzeitig stiegen die Provisionseinnahmen um 25% auf 95 Mio. DM.

Das Dienstleistungsangebot haben wir im Berichtsjahr vor allem im Rückversicherungsbereich weiter ausgebaut. Die im Vorjahr gegründete Rückversicherungsgesellschaft debis Re Insurance und der Rückversicherungsmakler debis Re Brokers haben sich am Markt etabliert und sorgten gemeinsam mit unserer Beratungsgesellschaft debis Risk Consult für größere Risikotransparenz und Risikobegrenzung bei Kunden und Versicherern.

Handel: Erschließung neuer Marktpotentiale

debis Handel konnte über den Einsatz moderner Countertrade-Methoden im Jahr 1995 weitere Marktpotentiale in devisenschwachen Ländern erschließen. Die durch debis Handel ermöglichten Exporte beliefen sich auf rund 0,5 Mrd. DM. Der konzernexterne Geschäftsanteil daran betrug 60%.

Neben dem Ausbau der Geschäftsbeziehungen zu Ländern in Asien und dem Nahen Osten wurde vor allem der Handel mit Partnern in Osteuropa intensiviert. Das DITGAS Handelshaus,

ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem russischen Energiekonzern Gasprom, hat 1995 wiederum erfolgreich Investitionsprogramme zum Aufbau und zur Modernisierung von Industrieunternehmen in Rußland durchgeführt.

Die im Commodity-Handel tätige MG NE Produkthandel GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen mit der Metallgesellschaft Handel und Beteiligungen AG, entwickelte sich vor dem Hintergrund stabiler Aluminiumpreise positiv.

Marketing Services: Deutliche Umsatzsteigerung

Das modulare Dienstleistungsangebot des Geschäftsbereichs Marketing Services hat 1995 eine sehr positive Resonanz am Markt gefunden. Insbesondere durch den Gewinn namhafter Mediaetats konnte die debis Marketing Services mit rund 0,8 Mrd. DM den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 42% steigern.

Gemeinsam mit der führenden spanischen Mediaagentur Media Planning wurde die Orion International Media Solutions als internationales Mediaplaningnetzwerk gegründet, um die zunehmende Internationalisierung unserer Kunden zu begleiten.

Der Bereich Fairs & Exhibitions konnte trotz des starken Wettbewerbsdrucks den Umsatz des Vorjahres leicht erhöhen. Weltweit wurden Projekte auf rund 240 Messen und Ausstellungen betreut. Der Bereich Marketing Consulting konnte 1995 das Geschäftsvolumen insbesondere im Kundensegment technische Gebrauchs- und Konsumgüter mit externen Kunden weiter ausbauen.

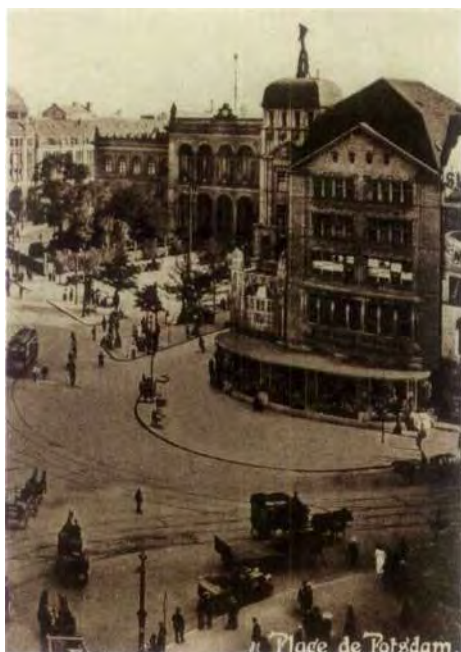
debitel war die erste Mobilfunk-Gesellschaft, die eine sekundengenaue und damit sehr sparsame Abrechnung eingeführt hat. Gar nicht sparsam sind wir bei der Einführung individueller Tarife. Im Klartext heißt das: Wir stimmen unsere Angebote auf Bedürfnisse und Telefongewohnheiten unserer Kunden ab. So wurde debitel die Nr. 1 der netzunabhängigen Serviceprovider.



Der Bereich Communication Services konnte durch den Gewinn von Werbe- und Marketing-Etats seine erfolgreiche Geschäftsentwicklung fortsetzen. Unter anderem wurde im Jahr 1995 die neue debis-Imagekampagne konzipiert und realisiert.

Mobilfunkdienste: Weiterhin kräftiges Wachstum

Der Geschäftsbereich Mobilfunkdienste konnte 1995 seine führende Position als netzunabhängige Telefongesellschaft auf dem deutschen Mobilfunkmarkt behaupten. Von dem unverändert dynamischen Wachstum, das durch 1,3 Millionen neue Mobilfunkteilnehmer gekennzeichnet war, profitierten unsere beiden deutschen Gesellschaften debitel und Bosch Telecom Service; zum Jahresende 1995 wurden 489.000 (i. V. 320.000) Kunden betreut. Der Marktanteil belief sich auf 16 (i.V. 19)%.



Wir legen das Fundament für eine Zukunft auf traditionsreichem Boden. Der Potsdamer Platz soll wieder einer der lebendigsten Stadtteile Berlins werden.

Die beiden ausländischen Mobilfunkgesellschaften debitel France und debitel Nederland konnten ebenfalls in erheblichem Umfang neue Kunden gewinnen und am Marktwachstum partizipieren. Der Kundenstamm der beiden Gesellschaften stieg von 45.000 auf 111.000 Teilnehmer.

Das Angebot an Serviceleistungen für Mobilfunkkunden wurde weiter ausgebaut. Insbesondere hat die von debitel eingeführte sekundengenaue Gesprächsabrechnung für die gesamte Branche Maßstäbe gesetzt. In Frankreich, den Niederlanden sowie in Großbritannien können debitel-Kunden seit neuestem Dienstleistungen im Ausland in Anspruch nehmen. In Deutschland konnte debitel für den Start in das Jahr 1996 mit dem Fachhandelsdistributor SNS Selectric einen bedeutenden Vertriebspartner hinzugewinnen.

Immobilienmanagement: Ausbau der Geschäftstätigkeit und planmäßiger Fortschritt am Potsdamer Platz

Die debis Gesellschaft für Potsdamer Platz Projekt und Immobilienmanagement mbH (dIM) hat im Jahr 1995 ihre Geschäftstätigkeit weiter ausgebaut. Nach wie vor zählen die bauliche Realisierung des Projekts Potsdamer Platz sowie die Vermarktung der Büroflächen und der Wohnungen zu den Hauptaufgaben der dIM. Neben Konzernimmobilien werden aber auch Fremdimmobilien zur Marktfähigkeit entwickelt. So hat dIM für das Projekt "Am Spittelmarkt" in Berlin-Mitte im Rahmen eines Joint-venture die Verantwortung für die kaufmännische Betreuung übernommen. Das Projekt soll 1997 abgeschlossen werden.

Neuausrichtung des Sogeti-Engagements

Die debis hat 1995 ihr Beteiligungsengagement an Sogeti überprüft und gemeinsam mit den anderen Hauptgesellschaftern Veränderungen in der Beteiligungsstruktur vereinbart. Nach der Verschmelzung der bisherigen Holdinggesellschaften Sogeti S.A. und der SKIP mit ihren operativ tätigen Tochtergesellschaften Cap Gemini Sogeti S.A.

(CGS) und Gemini Consulting wird die debis ab 1996 direkt an der neuen, unmittelbar am Markt tätigen Gesellschaft beteiligt sein. An dieser börsennotierten Gesellschaft wird die debis weniger als 25% der Anteile halten. Eine in diesem Zusammenhang stattfindende Kapitalerhöhung in Höhe von 2,1 Mrd. FRF, an der debis durch den Tausch eines Teils ihrer Wandelschuldverschreibung teilnimmt, schafft die Grundlage für den Ausbau bestehender Geschäfte und ermöglicht Investitionen in neue Projekte. Die Zusammenarbeit mit debis Systemhaus wird weiter intensiviert.

Ausblick

Wir erwarten im laufenden Jahr eine weitere Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft, wenngleich aus heutiger Sicht die Wachstumsraten sich weiter abflachen dürften. Wir sind dennoch zuversichtlich, die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen zu können.

Neben einer weiteren Umsatzausweitung gehen wir insbesondere davon aus, die Ergebnissituation in deutlichem Umfang verbessern zu können.

Im Bereich der Informationstechnologie soll vor allem unser Angebot an übergreifenden Problemlösungen zu einer Fortsetzung der positiven Ertragsentwicklung beitragen. Der Bereich Finanzdienstleistungen wird sich neben der Sicherung seiner Wettbewerbsposition in den bisherigen Märkten im Rahmen der Internationalisierung auf die Erschließung neuer Wachstumsmärkte konzentrieren und den Ausbau des Leistungsangebots forciert vorantreiben. Auch die anderen debis-Bereiche werden den Einsatz und die Entwicklung ihrer internationalen Ressourcen verstärken und - zum Teil in Kooperation mit lokalen Partnern - ihre Position auf zukunftssträchtigen Märkten verbessern.

Darüber hinaus prüfen wir Engagements in den Zukunftsmärkten Telematik und hochwertiger Dienstleistungen in den neuen Medien.

Zentrale Aufgaben im Konzern

Forschung und Technik

Um die Forschung bei Daimler-Benz gezielter auf die Bedürfnisse der einzelnen Märkte auszurichten, haben wir im Berichtsjahr unsere internationalen Aktivitäten weiter verstärkt. Im Hinblick auf den sich verschärfenden Wettbewerb wurden zudem weitreichende Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität ergriffen. Wesentliche Projekte im Kfz-nahen Bereich waren das Vario Research Car, ein neuer Ergonomieprüfstand für die Fahrzeugentwicklung und die Arbeit auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme. Zu unserem weitreichenden Spektrum an Forschungsaktivitäten zählten aber auch Arbeiten für innovative Bahnfahrwerke und Transportsysteme sowie auf den Gebieten Informationstechnik und Multimedia.

Internationalisierung der Forschung

Um weltweit rasch und effizient auf zukünftige Kundenbedürfnisse reagieren zu können, muß die Forschung dort sein, wo die Märkte sind. Wir haben deshalb unsere Zusammenarbeit mit Spitzenuniversitäten auf der ganzen Welt intensiviert und führen zunehmend Projekte für unsere Auslandsgesellschaften durch. Die beiden 1994 eingerichteten Forschungsinstitute - das gemeinsam mit dem Shanghai Institute of Metallurgy gegründete Joint Research Laboratory on Packaging und das Research & Technology Center in Kalifornien - haben inzwischen ihre Arbeit aufgenommen. Einen wesentlichen Beitrag zum weiteren Aufbau unserer Forschungsaußenstelle in den USA wird das neu eröffnete Vehicle System Technology Center bei Freightliner in Portland liefern, das den effektiven Transfer von Forschungsergebnissen zu Freightliner und unseren anderen Tochterunternehmen gewährleisten soll.

Für 1996 ist geplant, daß ein Daimler-Benz Forschungsinstitut in Indien die Arbeit aufnimmt. Mit diesem weiteren Standbein in Asien wollen wir das dort inzwischen verfügbare beachtliche Wissen auf den Gebieten Multimedia, Mustererkennung, Software-Entwicklung oder Manufacturing Solutions für den Daimler-Benz-Konzern erschließen. Neben der Nutzung kostengünstiger Forschungsmöglichkeiten steht dabei auch der Zugang zu neuen Märkten und die Zusammenarbeit mit unseren Konzerntöchtern in Asien im Vordergrund.

Ressort Forschung und Technik strukturell weiterentwickelt

Um unsere Forschungsarbeit auf eine international wettbewerbsfähige Basis zu stellen, haben wir ein Bündel verschiedener Maßnahmen eingeleitet. Innerhalb von nur drei Jahren soll die Produktivität im Ressort Forschung und Technik um 30% gesteigert werden. Die Forschung als unternehmerische Einheit im Konzern wird auf ein Finanzierungssystem umgestellt, das eine noch stärkere Wettbewerbsorientierung garantiert und die unternehmerische Verantwortung der Unternehmensbereiche für ihre Zukunftssicherung in den Mittelpunkt stellt.

Daimler-Benz Forschungspreis

Im Jahr 1995 wurden Walter Bögner, Dr. Karl-Ernst Haak, Dr. Bernd Krutzsch, Günter Wenninger und Dr. Friedrich Wirbeleit mit dem "Daimler-Benz Forschungspreis" für ihre herausragenden Forschungsarbeiten an einem neuen Verfahren ausgezeichnet, mit dem sich die im Verbrennungsmotor entstehenden Stickoxide reduzieren lassen. Die Stickoxide werden dabei selektiv in einem im Auspuff angeordneten Adsorber zurückgehalten, dann der angesaugten Motorluft zugeführt und im Motor zerlegt. Insbesondere bei Dieselmotoren, deren Stickoxid-Emissionen der herkömmliche 3-Wege-Katalysator nicht reduzieren kann, bietet das neue Verfahren vielversprechende Ansatzpunkte.

Vier Autos in einem - das Vario Research Car

Im Hinblick auf die sich wandelnden Wünsche unserer Kunden wird es zunehmend wichtiger, individuelle Mobilität nicht nur attraktiver, sondern auch vielseitiger zu gestalten. Die Daimler-Benz-Forschung hat auf diesem Gebiet mit dem Vario Research Car neue Maßstäbe gesetzt. Dabei handelt es sich um ein Fahrzeug, das sich durch den Austausch der Aufbauten mit wenigen Handgriffen vom Cabrio zur Limousine, zum Pick-up oder zum Kombi verwandeln läßt. So vereint das Vario Research Car vier verschiedene Fahrzeugkonzepte in einem und eröffnet den Autofahrern neue Möglichkeiten, ihr Fahrzeug bedarfsgerecht und individuell zu gestalten. Die Reaktion der Öffentlichkeit bei verschiedenen Präsentationen war überaus positiv.

Zur Idee gehört auch ein variables Vertriebskonzept. Es sieht unter anderem vor, daß der Autofahrer die verschiedenen Aufbauvarianten an speziellen Servicestationen je nach Jahreszeit und persönlichem Bedarf mieten kann.

Das Forschungsfahrzeug dient als rollendes Labor zur Entwicklung und Erprobung zukunftsweisender Fahrzeugsysteme, angefangen von neuartigen Lenksystemen über Leichtbau und adaptive Fahrwerke bis hin zu innovativen Bedien- und Anzeigesystemen.



Mit dem neuen Ergonomieprüfstand erhalten die Fahrzeugentwickler wichtige Hinweise auf Kundenbedürfnisse.

Neuer Ergonomieprüfstand entwickelt

Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge spielt auch die ergonomische und an Kundenbedürfnissen orientierte Gestaltung der Innenräume. In dem bei Daimler-Benz neu entwickelten Ergonomieprüfstand, der in seiner Komplexität und durch seine Anbindung an CAD-Systeme weltweit einzigartig ist, lassen sich Sitze, Lenkrad, Pedale, Bedienelemente und Instrumente je nach Bedarf austauschen und in ihrer Position verändern. Vom Kleinwagen bis zur Luxus-Limousine, vom Sportwagen bis zum Off-Road-Fahrzeug kann der neue Prüfstand nahezu für jedes Fahrzeug eingesetzt werden. Unterschiedlich gestaltete Kraftfahrzeuginnenräume können so schon in einem sehr frühen Entwicklungsstadium und damit zeit- und kostensparend von Testpersonen bewertet und von Entwicklungsteams optimiert werden.

Mehr Sicherheit und Komfort durch Fahrerassistenzsysteme

Das Ende 1994 abgeschlossene europäische Forschungsprogramm "PROMETHEUS" - Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety - hat gezeigt, welches Potential die Kombination von videobasierter Umgebungserfassung und anschließender Bildverarbeitung



Kernstück des Forschungspreises 1995 sind neuartige Adsorbermaterialien, die ähnlich wie der herkömmliche 3-Wege-Katalysator von den Abgasen durchströmt werden.

durch leistungsfähige Parallelrechner für den Einsatz in Kraftfahrzeugen bietet. In internen Forschungsprojekten wurden diese Fahrerassistenzsysteme inzwischen weiterentwickelt.

Einen wichtigen Beitrag zur Steigerung des Fahrkomforts leistet ein in unser Versuchsfahrzeug "Oscar" eingebauten System zur optischen Spurhaltung. In mehr als 5000 Tesikilometern konnte das System, das genauso einfach zu bedienen ist wie ein Tempomat, seine Fähigkeiten unter Beweis stellen.

In den Versuchs-Lkw "OTTO" wurde eine "elektronische Deichsel" eingebaut, die den Abstand und den seitlichen Versatz zum Vordermann mißt und regelt. Der Lkw kann dadurch führerlos einem anderen Fahrzeug mit einem Abstand von weniger als zehn Metern präzise und sicher folgen.

Mit den hierbei gewonnenen Erkenntnissen leisten wir einen wichtigen Beitrag zum neuen europäischen Verbundprojekt "Promote-Chauffeur". Gemeinsam mit Freightliner haben wir darüber hinaus Nutzfahrzeug-Aspekte des Automated Highway System bearbeitet, das einen vollständig automatisierten Autobahnverkehr zum Ziel hat.

Mikromechanische Sensoren für Kfz-Anwendungen

In den Kraftfahrzeugen von morgen wird die Nutzung der Mikrosystemtechnik zunehmen. Schon heute arbeiten wir in unseren Forschungslabors intensiv an den wissenschaftlichen Grundlagen zur Verbesserung existierender und zur Entwicklung neuartiger Sensorsysteme.

Ein wichtiges Ziel unserer Forscher ist es dabei, einen Mikrochip zu entwickeln, auf dem Beschleunigungs- und Drehratensensoren für Fahrdynamikregelung und Airbag-Systeme integriert sind. Darüber hinaus sind neuartige Sensorsysteme für die Anwendung in Fahrzeugen sowie in der Luft- und Raumfahrt geplant. Um unsere Forschungsergebnisse direkt in neue Sensorprodukte umzusetzen und so die Zeiten für Entwicklung und Markteinführung zu verkürzen, werden wir 1996 unter der Projektleitung von TEMIC eine vorhandene Mikrosensor-Prozeßlinie in Ottobrunn auf Produktionsbedingungen umstellen.

Hier sollen ab 1997 mikromechanische Beschleunigungssensoren für Airbag-Anwendungen hergestellt werden.

Innovative Bahnfahrwerke

In einem Forschungsvorhaben, dessen Ziele in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG definiert wurden, werden Bahnfahrwerke der Zukunft entwickelt. Mit diesem Projekt will Daimler-Benz den - insbesondere auf dem Gebiet der Hochgeschwindigkeitszüge - weltweit steigenden Anforderungen begegnen und damit die Grundlage für einen dauerhaften Erfolg im globalen Markt für Schienenfahrzeuge schaffen. Gleichzeitig sollen die gewonnenen Erkenntnisse für den InterCity- und den schnellen Regionalverkehr genutzt werden.

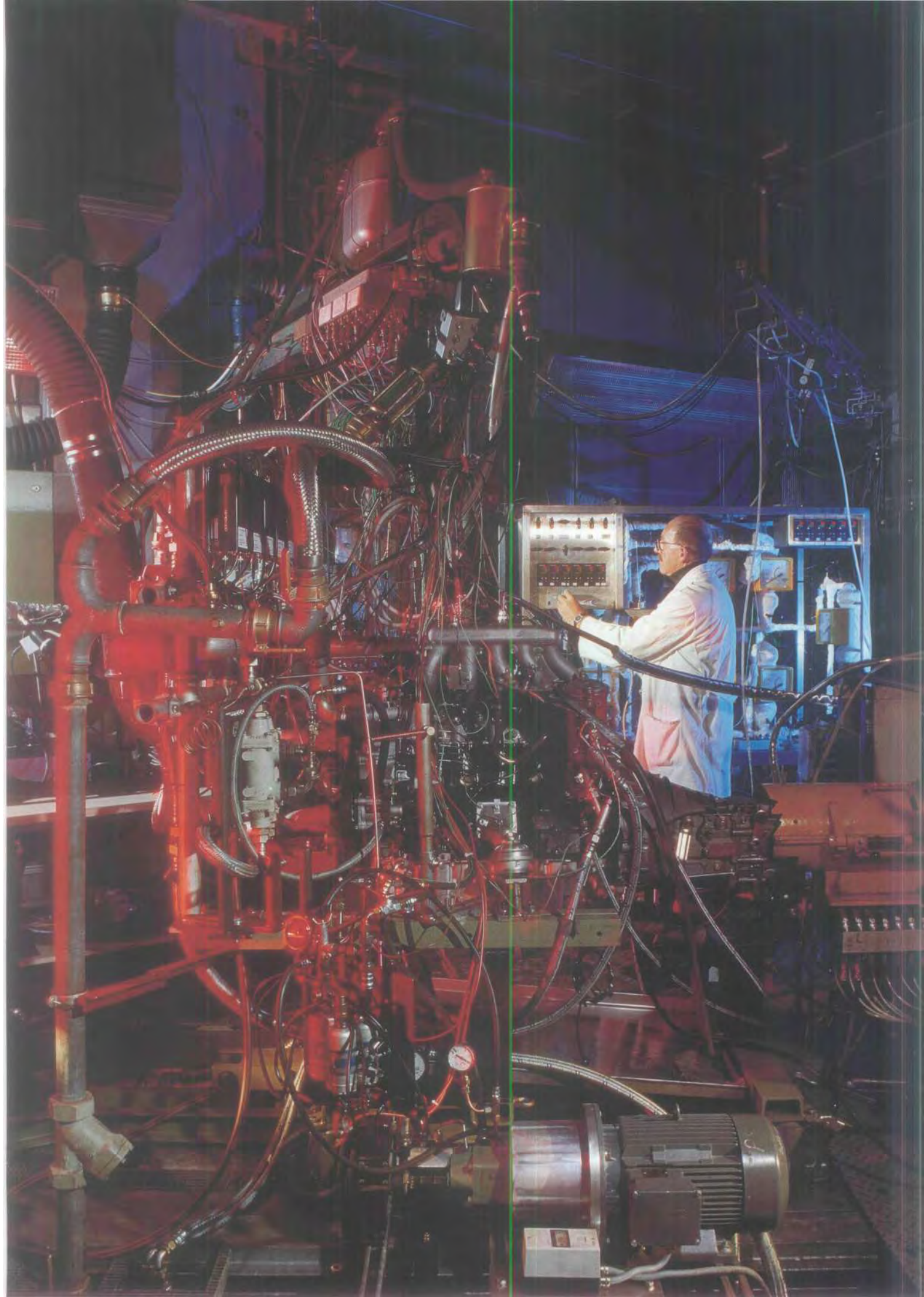
Hierfür wollen wir eine fortschrittliche Generation von Trieb- und Laufwerkwerken konzipieren, realisieren und erproben. Ziel ist es, innovative Einzelkomponenten, wie neuartige Direktantriebe, Hochleistungsbremsen, Koordinationsregler für verteilte Antriebe und aktive Stellglieder zur Verbesserung des Fahrkomforts, zu entwickeln und darüber hinaus ganz neue Fahrwerkskonzepte zu erarbeiten.

Neue Wege in der Transporttechnik

Das Problem, daß Transport- und Verteilungsaufträge meist nicht flexibel und schnell genug erledigt werden, kann durch einzelne, autonome Transportfahrzeuge gelöst werden, die berührungslos mit Informationen und Energie versorgt werden.

In der Daimler-Benz-Forschung haben wir ein solches berührungsloses Informations- und Energieübertragungs-

Ausgezeichnet mit dem Forschungspreis 1995: In unseren Motoren prüfständen entwickelten Forscher ein neuartiges Verfahren zur selektiven Reduzierung von Stickoxiden im Abgas von Verbrennungsmotoren. Dabei sind vor allem die Einsatzmöglichkeiten in Dieselmotoren vielversprechend.



System entwickelt. Die Zahl der eingesetzten Transportfahrzeuge kann in weiten Grenzen verändert und ihre Geschwindigkeit individuell gesteuert werden, so daß eine durchgängige Fördertechnik für komplexe Gesamtanlagen realisiert werden kann. Das neue System, das überaus kostengünstig und umweltfreundlich arbeitet, wird 1996 erstmalig im Cargo-Center eines europäischen Großflughafens für den Warentransport in einem Palettenlager eingesetzt.

Innovationsprojekte zur Stärkung der Informationstechnik

Neue leistungsfähige Methoden und Werkzeuge der Informationsverarbeitung spielen eine Schlüsselrolle für unsere zukünftigen Geschäftserfolge, und zwar sowohl als Hilfsmittel für unsere Ingenieure bei ihren komplexen Aufgaben wie auch als funktionsverbessernde Komponenten in unseren Produkten.

Das Ressort Forschung und Technik hat daher gemeinsam mit den Unternehmensbereichen von Daimler-Benz eine Reihe von Projekten zur Stärkung der Informationsverarbeitung gestartet. Diese befassen sich beispielsweise damit, die einzelnen Prozeßschritte vom Design



Zu den Forschungsarbeiten an innovativen Hochgeschwindigkeits-Bahnfahrwerken gehören auch umfangreiche Untersuchungen auf Prüfständen.

über die Entwicklung und Konstruktion bis hin zur Fertigung und Dokumentation eines Produkts rechnergestützt zu integrieren oder neuartige Programmiermethoden zu erarbeiten, welche die Programmentwicklung vereinfachen sollen. Ferner untersuchen wir im Konzern bestehende Datenbanken, um bisher noch nicht erkannte Zusammenhänge von Daten aufzudecken und so dem Marketing Hinweise für zielgruppenorientierte Angebote zu geben.

Multimedia und Virtual Reality

Als Beitrag zur multimedialen Unterstützung des Mercedes-Benz Vertriebs haben wir zur Internationalen Automobil Ausstellung 1995 das Kundendialogsystem zum Einsatz im World Wide Web (WWW) weiterentwickelt. Basierend auf Text, Fotos und Videos kann der Kunde sich Modell, Farbe und Ausstattung seines Wunschautos am PC-Bildschirm selbst zusammenstellen. Nicht realisierbare Wünsche werden vom System erkannt und Alternativen angeboten.

Darüber hinaus haben unsere Forscher Konzepte und EDV-Installationen entworfen, mit denen die Kundenkontakte intensiviert werden können. In Zukunft wird der Kunde seine Ideen, Wünsche und Anregungen verstärkt über Online-Medien direkt an Mercedes-Benz weitergeben können.

Im Bereich Virtual Reality hat Daimler-Benz ein Verfahren entwickelt, mit dem aus Fotos die Geometrie und das Aussehen der Oberfläche von realen Objekten ermittelt und in Modellen für eine virtuelle Welt eingesetzt werden können. In einem konkreten Projekt nutzen wir diese Technik, um die Gestaltung von Bedienplätzen mit Hilfe virtueller Modelle zu optimieren. Der kostspielige Aufbau eines realen Modells entfällt.

Um zu untersuchen, wie Kunden auf Raumgröße, Farbe oder eine veränderte Geometrie unserer Fahrzeuge reagieren, haben wir ein System zur virtuellen Darstellung von Fahrzeuginnenräumen erarbeitet. Ziel ist es, schon in einem frühzeitigen Entwicklungsstadium Hinweise zur weiteren Gestaltung zu erhalten.

Zukunftslabors

Der Forschungsbereich "Gesellschaft und Technik" hat sogenannte Zukunftslabors eingerichtet, die zu bereichsübergreifenden Fragestellungen strategische Handlungsempfehlungen oder Produktaussagen erarbeiten. Die Projektgruppen befassen sich zum Beispiel mit zukünftigen Kundenanforderungen an unsere Produkte oder der Optimierung von Abläufen, um künftige Aufgaben effizient zu bewältigen. Methodisch geleitet werden die Teams von unseren Berliner Zukunftsforschern, die ihre Kompetenz aus der sozialwissenschaftlichen Technik- und Lebensstilforschung einbringen. 1995 wurden rund ein Dutzend Zukunftslabors durchgeführt.

Strategien für die Produktionstechnik

Die umwelt- und ressourcenschonende, qualitativ hochwertige und gleichzeitig kostengünstige Fertigung von Produkten ist eine der wesentlichen Aufgaben der Industrie zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Konzernintern widmet sich der "Lenkungsausschuß Produktionstechnik" diesem Ziel. Seine Aufgaben bestehen darin, einen effizienten Mitteleinsatz in der Produktionstechnik zu gewährleisten, Schlüsseltechnologien zu erarbeiten und diese zu komplexen Systemen zu integrieren, bei gleichzeitiger Vermeidung von Mehrfachentwicklungen.

Im Hinblick auf die zunehmende Globalisierung und den damit verbundenen Wettbewerb der Standorte haben wir die Federführung eines Arbeitskreises aus 13 deutschen Unternehmen übernommen. Gemeinsame Aufgabe ist es, eine unternehmensübergreifende, nationale Forschungsstrategie auf dem Gebiet der Produktionstechnik zu entwickeln. Wesentliche Elemente hierbei sind eine intensivere Zusammenarbeit und Abstimmung in der Industrie sowie eine stärkere Einbindung staatlicher Forschungseinrichtungen. Die ausgewählten Forschungsfelder zeichnen sich dadurch aus, daß sie branchenübergreifend sind, über ein hohes Innovationspotential verfügen und daß die Ergebnisse in relativ kurzen Zeiträumen umsetzbar sind.

Umweltschutz

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1995 weitere wesentliche Fortschritte auf dem Gebiet des Umweltschutzes erreicht. Auch hier stellte die Einführung der neuen E-Klasse einen besonderen Meilenstein dar. Unser Umweltengagement konnten wir darüber hinaus anhand verschiedener Umweltprojekte und der mit dem neu entwickelten konzerninternen Umweltinformationssystem erhobenen Daten unter Beweis stellen. Unsere Umweltschutzinvestitionen stiegen 1995 auf 211 Mio. DM, während die laufenden Kosten 870 Mio. DM betragen. Zusätzlich ist über 1 Mrd. DM in dem Umweltschutz dienende Forschungs- und Entwicklungsprojekte geflossen.

Umweltqualitätsziele

Von der Politik wie auch von ökologisch orientierten Gruppen werden verstärkt quantitative Aussagen zur Umweltverträglichkeit von Produkten gefordert. Als Basis für eine entsprechende Beurteilung sehen wir die Methode der Ökobilanzierung, d. h. die ganzheitliche Bewertung von Produkten.

Die bisher bekannten Aussagen, beispielsweise für Verpackungen und Produkte, beinhalten die Bilanzierung der Energie- und Stoffströme für den gesamten Lebenszyklus eines Produktes. Teilweise sind zusätzlich Wirkungskriterien für Einzelstoffe und Stoffgruppen im Hinblick auf die biologische Wirkung oder auf das Klima enthalten. Neben der Schwierigkeit, wissenschaftlich fundierte Wirkungskategorien festzulegen, besteht das Problem, diese auch in Relation zueinander zu bewerten. Hierzu ist es erforderlich, auf politischer und gesellschaftlicher Ebene langfristige geltende Umweltqualitätsziele zu definieren, an denen sich vergleichende Ökobilanzierungen orientieren.

In diesem Rahmen hat Daimler-Benz an Gesprächskreisen auf politischer Ebene mitgewirkt. Diese gewinnen auch deshalb zunehmend an Bedeutung, weil die zur Diskussion stehenden Ökosteuern nur auf Umweltqualitätszielen basieren können.

Ökobilanzierung

Mit Hilfe einer Ökobilanz sollen zum einen die ökologischen Schwachstellen im Lebenszyklus von Produkten bzw. bei Prozessen identifiziert werden. Zum anderen können alternative Prozesse und Werkstoffe auf ihre ökologischen

Auswirkungen hin verglichen werden, um umweltverträglichere Produkte und Verfahren zu fördern und notwendige vorbeugende Umweltschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Um Ökobilanzen möglichst effizient erstellen zu können, wurde in der Daimler-Benz-Forschung das Bilanzierungsprogramm CUMPAN (Computer unterstützte umweltorientierte Produktanalyse) entwickelt. Mit dessen modularem Aufbau der Software können komplexe Prozesse in Teilprozesse untergliedert werden, die sich wiederum zu verschiedenen Gesamtprozessen verknüpfen lassen. Für die Eingangs- und Ausgangsdaten werden dann automatisch aufwendige Bilanzen erstellt.

Gezielt haben wir Ökobilanzen bereits für verschiedene Optimierungen und Schwachstellenanalysen verwendet, wie z. B. bei der Untersuchung alternativer Werkstoffe oder neuer Fahrzeugkonzepte (Stadtbus, Transporter). Eine abschließende ökologische Bewertung ist derzeit allerdings noch nicht möglich, da bei der Wirkungsbilanz von Schadstoffen zum Teil erheblicher Forschungsbedarf besteht. Darüber hinaus sind auf politischer Ebene bislang die anzustrebenden Umweltqualitätsziele nicht endgültig festgelegt und priorisiert worden.

Die externe Vermarktung der Software CUMPAN wurde zwischenzeitlich von unserem Unternehmensbereich debis übernommen.

Design for Environment

Da die Eigenschaften eines Produktes fast vollständig bereits während seiner Entwicklung festgelegt werden, ist es entscheidend, Umweltgesichtspunkte in die bestehenden Produktions- und Entwicklungsprozesse zu integrieren.

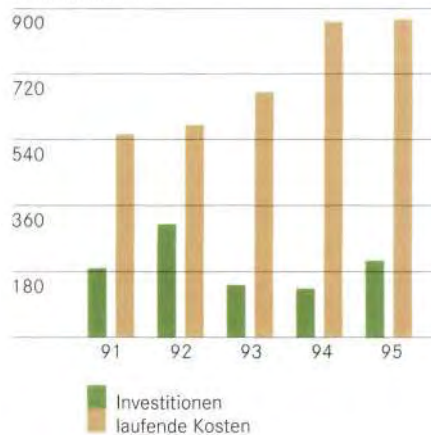
Vor diesem Hintergrund haben wir 1995 die Machbarkeitsstudie "Design for Environment" (DFE) abgeschlossen. Mit ihr wollten wir untersuchen, inwieweit ökologische Informationen heute schon dem Konstrukteur zur Verfügung stehen und in welcher Form sie idealerweise bereitstehen sollten.

Darauf aufbauend wurden verschiedene Vorhaben definiert, um im Konzernverbund das "Leitprojekt DFE" durchzuführen. In konkreten Entwicklungsprojekten wird dabei das Expertenwissen über umweltverträgliche Werkstoffe, umweltgerechte Produktionsverfahren, Demontagetechniken und Recycling-Verfahren mit Umfeldinformationen wie aktuelle Rohstoffkosten, Entsorgungskosten und gesetzliche Rahmenbedingungen zusammengeführt.

Elektronikschrottreycling

Ein besonderes Problem für die umweltgerechte Entsorgung von Elektronikschrott stellen die bestückten Leiterplatten dar. Auf engstem Raum befinden sich hier Wert- und Schadstoffe nebeneinander. In der Müllverbrennung verursachen sie schadstoffhaltige Emissionen, wie Dioxine und Furane; auf Hausmülldeponien werden sie mit weniger schadstoffhaltigem Abfall vermischt.

Umweltschutz
Investitionen und laufende Kosten
in Millionen DM





Mit Hilfe einer Versuchsanlage konnte ein besonderes Problem gelöst werden: Die umweltgerechte Trennung und Aufbereitung von Platinenschrott.

Deshalb haben wir im Forschungsbereich von Daimler-Benz ein Konzept entwickelt, das die umweltgerechte Aufbereitung von Platinenschrott gewährleisten soll. In einer 1995 aufgebauten Versuchsanlage bewies das neue Verfahren entscheidende Vorteile gegenüber anderen Methoden: eine höhere Reinheit der Reststoffe und der zurückgewonnenen Metallkonzentrate durch verbesserten Materialaufschluß, geringere Emissionen während des Aufbereitungsprozesses, Vermeidung von Dioxin- und Furanbildung sowie eine einfachere Verfahrenstechnik.

Im Berichtsjahr bekamen die Daimler-Benz Forscher den Umweltpreis der Stadt Ulm verliehen. Damit wurde die Bedeutung der in den Vorjahren durchgeführten Entwicklungen bei der Trennung von Kunststoffverbundabfällen unterstrichen.

Nutzung von Naturfasern

Neben ökologischen Vorteilen, wie beispielsweise der guten stofflichen Wiederverwertbarkeit, der neutralen CO₂-Bilanz bei der Verbrennung und der Schonung der begrenzten Rohstoffressourcen, bietet der Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen in vielen technischen Anwendungen auch technologische und ökonomische Vorteile. Darüber hinaus eröffnen sich der Landwirtschaft durch den verstärkten Einsatz von Naturstoffen Chancen, neue Erwerbsquellen außerhalb des Nahrungsmittelbereichs zu finden.

Bei Daimler-Benz forschen wir intensiv daran, Kunststoffe mit Naturfasern zu verstärken, um die zur Zeit eingesetzten Glasfasern zu ersetzen. In Zusammenarbeit mit in- und ausländischen Forschungseinrichtungen werden Verfahren untersucht, wie man hochfeste, kostengünstige und qualitativ hochwertige Naturfasern wie Flachs, Ramie oder Curauä gewinnen kann. Erste Erfolge haben wir am Daimler-Benz Forschungsinstitut in Ulm mit dem EXPRESS-Verfahren und der SRIM-Technik erzielt, mit denen Bauteile aus einem naturfaserverstärkten Werkstoff hergestellt

werden können. Diese werden bereits in verschiedenen Anwendungen wie beispielsweise bei Pkw-Innenverkleidungen eingesetzt.

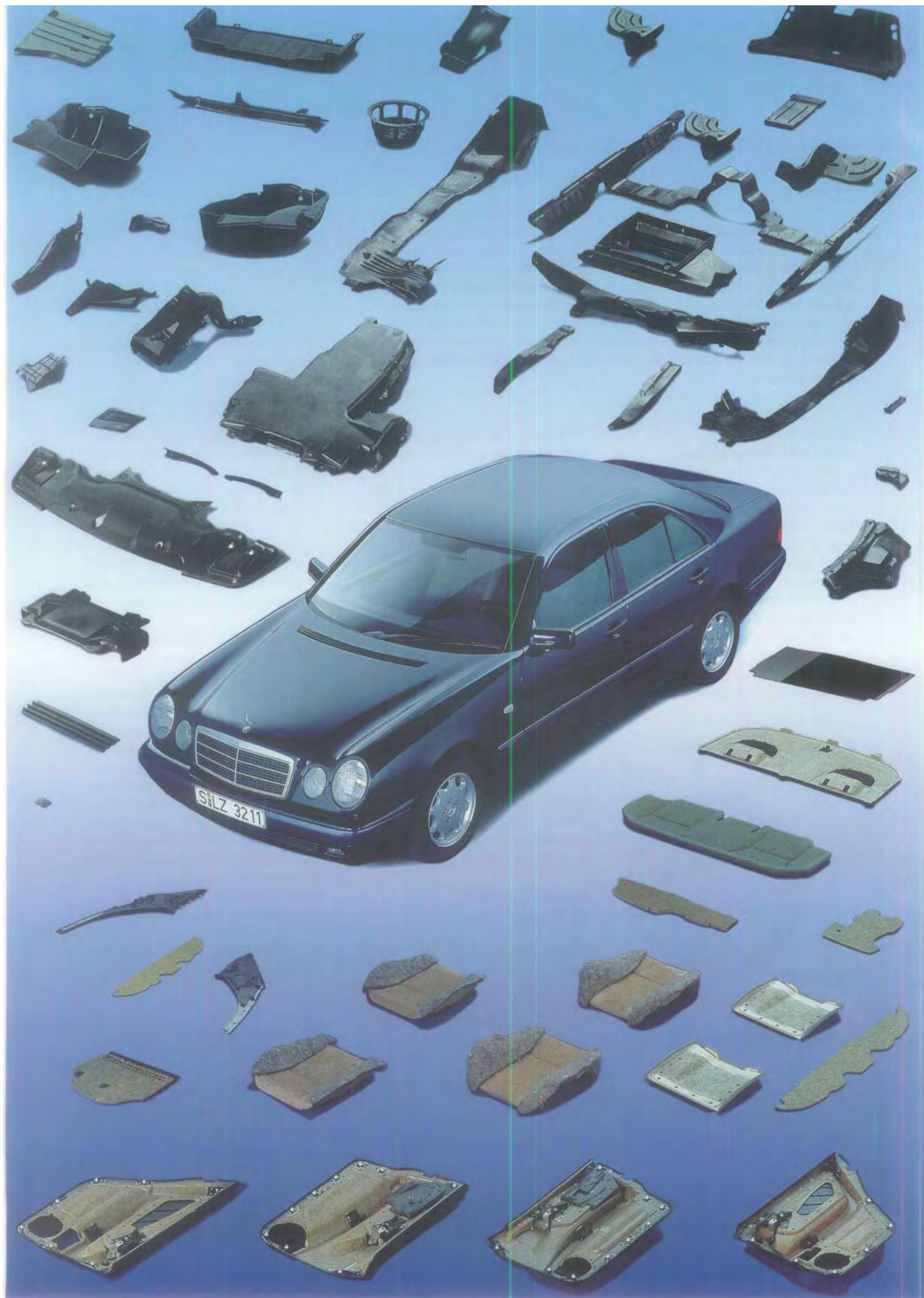
In weiterführenden Forschungsarbeiten entwickeln wir einen recyclingfähigen Kunststoff, der vollständig aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen wird und mit Naturfasern verstärkt werden soll. Dieses sogenannte ÖkoComposite soll in technischen Bauteilen im Personenwagen-, Nutzfahrzeug- und Bahnbereich eingesetzt werden.

Umweltschutz im Produkt: Die neue E-Klasse von Mercedes-Benz

Mit der 1995 vorgestellten E-Klasse setzt Mercedes-Benz auch im Umweltbereich neue Akzente. So konnte trotz eines vergrößerten Raumangebots der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch dieser Klasse um 6% gesenkt werden, bei einigen Motorversionen sogar um 10%. Auch die Abgasemissionen liegen aufgrund von Modifikationen beim Auspuffkrümmer und beim Katalysator um bis zu 48% unter denen der Vorgängerbaureihe.

Im Bereich der Rohstoffe konnten wichtige Forschungsergebnisse vergangener Jahre erfolgreich in der neuen E-Klasse eingeführt werden. Durch die Verwendung von Recyclaten und nachwachsenden Rohstoffen in hochwertigen Anwendungen, beispielsweise bei der Kofferraumverkleidung oder den Geräuschkapseln der Dieselmotoren, leisten wir einen aktiven Beitrag zur Schließung des Materialkreislaufs und zur Ressourcenschonung.

Die 1995 vorgestellte E-Klasse setzt auch unter Umweltgesichtspunkten neue Maßstäbe: Neben reduzierten Abgasemissionen und einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch werden zur Ressourcenschonung verschiedene Teile des Fahrzeugs aus Recyclaten oder nachwachsenden Rohstoffen hergestellt.



Personal

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 1995 weltweit 310.993 (i. V. 330.551) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon in Deutschland 242.086 (i. V. 251.254). Während die DASA und die AEG Daimler-Benz Industrie ihren Personalstand weiter verringern mußten, blieb die Belegschaft bei Mercedes-Benz nahezu unverändert, bei debis ist sie gestiegen. Zu den vorrangigen Aufgaben des Personalwesens zählten im Berichtsjahr die Anpassung der Personalpolitik an die veränderten wirtschaftlichen Bedingungen, die Nachwuchssicherung und die Ausrichtung der Personalarbeit auf die fortschreitende Globalisierung des Unternehmens.

Personalarbeit unterstützt Globalisierung

Um neue Märkte für unsere Produkte zu erschließen oder auch vor Ort erfolgreich zu produzieren, benötigen wir hochqualifizierte und mit den lokalen Gegebenheiten bestens vertraute Führungskräfte. Unsere internationale Personalentwicklung haben wir deshalb verstärkt regionalspezifisch ausgerichtet; im Jahr 1995 standen dabei die Wachstumsmärkte im asiatischen Raum im Vordergrund. Besonderen Wert legten wir darauf, uns internationale Nachwuchskräfte zu sichern.

Hierbei nimmt unsere Internationale Nachwuchsgruppe eine Schlüsselrolle ein. Sie bietet Hochschulabsolventen die Möglichkeit, sich durch eine international ausgerichtete Ausbildung mit Projekteinsätzen im In- und Ausland für weiterführende Positionen im Konzern zu qualifizieren.

Bei internationalen Stellenbesetzungen in der ersten und zweiten Führungsebene sollen künftig nur Potentialträger in Betracht kommen, die die Fähigkeit zu multikulturellem Management besitzen. Zudem wollen wir in Zukunft erheblich mehr ausländische Führungskräfte, vor allem in unseren deutschen Zentralstellen, einsetzen.

Durch eine internationale Ausrichtung der Führungskräftefortbildung haben wir darüber hinaus auch in diesem Jahr dazu beigetragen, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland zu kompetenten Gesprächspartnern für die jeweiligen Märkte auszubilden.

Beschäftigungslage weiterhin angespannt

Zur Sicherstellung unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit mußten wir auch im Berichtsjahr in verschiedenen Bereichen des Konzerns den Personalabbau weiter fortführen.

Zum Jahresende 1995 waren im Daimler-Benz-Konzern 310.993 (i. V. 330.551) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 242.086 (i. V. 251.254) in Deutschland.

Die Personalabbaumaßnahmen, von denen insbesondere die AEG Daimler-Benz Industrie und die DASA betroffen waren, wurden weitgehend sozialverträglich gestaltet. Betriebsbedingte Kündigungen mußten nur in wenigen, unvermeidlichen Fällen ausgesprochen werden.

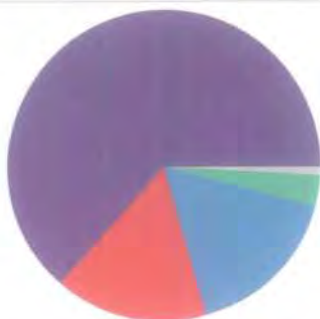
Bei Mercedes-Benz ist der Personalabbau aufgrund der günstigen Absatzlage im Berichtsjahr zum Stillstand gekommen, obwohl die Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität fortgeführt wurden. In einzelnen Bereichen waren befristete, aber auch unbefristete Neueinstellungen möglich. Am Ende des Berichtsjahrs waren bei Mercedes-Benz weltweit 197.164 (i. V. 197.568) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Veränderungen resultierten insbesondere aus der Übernahme der Karl Kässbohrer GmbH, der Ausgründung des ehemaligen Werks Bad Homburg in die EuroVal GmbH sowie aus dem Verkauf der Gießerei Sofunge in Brasilien und der Getriebefertigung in Argentinien.

Bei der AEG Daimler-Benz Industrie waren zum Ende des Berichtsjahrs 49.432 Personen beschäftigt. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit wurden verschiedene Strukturmaßnahmen umgesetzt.

Bei der Daimler-Benz Aerospace machte die anhaltend schwache Nachfrage in der Luftfahrt einen weiteren Personalabbau erforderlich. Die Anpassung der Kapazitäten an die veränderten Marktbedingungen wurde - soweit möglich - über Nichtersatz der Fluktuation, Frühpensionierungen, Aufhebungsverträge sowie Kurzarbeit umgesetzt. Wo dies nicht ausreichte, wurden betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen. Im Rahmen der vom Vorstand der DASA und der Daimler-Benz AG beschlossenen Wettbewerbsinitiative wurden weitreichende Schritte eingeleitet, um die Konkurrenzfähigkeit und Ertragskraft der DASA auch bei einem anhaltend niedrigen Dollarkurs langfristig wiederherzustellen und zu sichern. Hierzu ist ein

Im Rahmen eines Daimler-Benz-Forums im Oktober 1995 im Haus Lämmerbuckel konnten sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus allen Unternehmensbereichen ein besseres Bild über die aktuelle Situation in Vietnam machen. Dabei standen der Erfahrungsaustausch mit Experten, die Vermittlung von Kontakten und nicht zuletzt der Anreiz für ein Auslandsengagement in dem südostasiatischen Land im Vordergrund.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Bereichen (am Jahresende)



	95	94
	in %	in %
Mercedes-Benz	63,4	59,8
AEG DBI	15,9	13,5
DASA	16,3	22,9
debis	3,3	2,8
Daimler-Benz AG	1,1	1,0



weiterer Personalabbau sowie die Veräußerung einzelner Betriebe unvermeidlich. In den Unternehmen der DASA arbeiteten am Ende des Berichtsjahrs 50.784 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Daimler-Benz InterServices hat den Personalstand in nahezu allen Geschäftsfeldern erhöht. Besonders groß waren die Zuwächse in den Bereichen Mobilfunkdienste und Finanzdienstleistungen. Insgesamt stieg die Zahl der Beschäftigten um 11% auf 10.196.

Die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG arbeiten seit August 1995 in einer neuer Struktur. Die Konzernzentrale konzentriert sich seither ausschließlich auf Konzernleitungsfunktionen. Diese umfassen die Gestaltung des Konzernportfolios, das Management der Finanzen, die Konzernrechnungslegung und das Controlling, die konzernübergreifende Personalarbeit sowie die weltweite Vertretung des Konzerns nach außen.



Den künftigen Anforderungen des internationalen Wettbewerbs können wir uns nur mit gut ausgebildeten Nachwuchskräften stellen, sowohl im kaufmännischen als auch im gewerblichen Bereich.

Die bisher der Konzernzentrale zugeordneten Dienstleistungsfunktionen haben wir in Konzern-Service-Center gebündelt, die ihre Leistungen den Unternehmensbereichen gegen Entgelt anbieten. Die Dienstleistungen Verwaltung, Restaurant, Sicherheit und Haus Lämmerbuckel sollen künftig als Standortdienste geführt werden. Die Daimler-Benz-Forschung wurde eine weitgehend eigenständige Einheit.

Im Rahmen dieser Umstrukturierung haben wir die bisherigen Konzernleistungsfunktionen mit deutlich über 500 auf einen Stab von rd. 300 Beschäftigten zurückgeführt. Durch diese neue Struktur werden die Entscheidungswege im Daimler-Benz-Konzern verkürzt und die Handlungsfähigkeit der Unternehmensteile am Markt erhöht.

Nachwuchssicherung als Erfolgsfaktor

Die Notwendigkeit, die Zahl der Arbeitsplätze auf allen Ebenen und in allen Bereichen zu vermindern, ging in den Gesellschaften des Konzerns mit der Ausbildung qualifizierter Nachwuchskräfte einher. Wir betrachten dies, insbesondere mit Blick auf die künftigen Anforderungen des Wettbewerbs, als eine strategische Aufgabe.

Die Ausbildung hatte auch 1995 einen hohen Stellenwert. Zum Jahresende befanden sich bei uns in Deutschland 10.100 Jugendliche in der Berufsausbildung. Weltweit waren es im Daimler-Benz-Konzern 13.800 Auszubildende, Praktikanten und Doktoranden.

Personalaufwand / Betriebliche Altersversorgung

Der Personalaufwand belief sich konzernweit wie im Vorjahr auf insgesamt 30,1 Mrd. DM. Entlastungen aus der weiter rückläufigen Beschäftigtenzahl standen Belastungen aus Tarifabschlüssen gegenüber.

Die betriebliche Altersversorgung bildet nach wie vor den Kern unserer Sozialleistungen. Vom jeweiligen Unternehmensbereich finanziert, tragen die einzelnen Versorgungswerke im Daimler-Benz-Konzern zur wirtschaftlichen Sicherheit der Mitarbeiter und ihrer Familien im Ruhestand sowie im Falle der Invalidität und des Todes bei.

Vergütungssysteme weiterentwickelt

Die Vergütungssysteme im Konzern haben wir im Berichtsjahr weiterentwickelt, indem die zweite Ebene der Führungskräfte in das konzerneinheitliche System der variablen Vergütung einbezogen wurde. Dabei basiert ein Teil des Gehalts auf der Erreichung qualitativer und quantitativer Zielvorgaben. Für die erste Führungsebene wurde das System bereits 1993 eingeführt.

Vermögensbildung

An der Vermögensbildungsaktion 1995 konnten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Benz AG, der Mercedes-Benz AG sowie eines Teils der zur debis gehörenden Gesellschaften beteiligen. Insgesamt erwarben 69.300 Unternehmensangehörige - das sind 44% der Teilnahmeberechtigten - je eine Belegschaftsaktie der Daimler-Benz AG zum Vorzugskurs von 374 DM. Damit beläuft sich die Zahl der Belegschaftsaktionäre auf rund 200.000.

Tarifabschlüsse 1995

Durch den nach außerordentlich schwierigen Verhandlungen für die alten Bundesländer erzielten Tarifabschluß 1995 erhöhten sich die tariflichen Arbeitskosten im Berichtsjahr um 4%, im Jahr 1996 werden sie um weitere 3% steigen. Durch die bereits vorher vereinbarte Einführung der 35-Stunden-Woche zum 1. Oktober 1995 kam eine nominale Kostenbelastung von 2,9% hinzu. Insgesamt führt der Tarifabschluß über beide Jahre zu einer Kostenmehrbelastung, die konzernweit in der Größenordnung von 1,3 Mrd. DM liegt.

In den neuen Bundesländern wurden die Tarifentgelte auf der Grundlage früherer Vereinbarungen am 1. Juli 1995 auf 94% des Niveaus der alten Bundesländer angehoben.

Dank an unsere Belegschaft

Dem Engagement und der Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sprechen wir Anerkennung und Dank aus. Dies gilt insbesondere auch den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns.

Das negative Konzernergebnis in Höhe von 5,7 Mrd. DM ist durch hohe Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit der Straffung des Konzernportfolios, insbesondere der Trennung von verlustbehafteten Geschäftsfeldern, geprägt. Dies gilt ebenfalls für das nach den Bilanzierungsgrundsätzen der Vereinigten Staaten (US-GAAP) ermittelte Ergebnis, das einen Fehlbetrag von 5,7 Mrd. DM aufweist. Aber auch im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, das sich von +2,7 Mrd. DM im Vorjahr auf -1,1 Mrd. DM verschlechtert hat, waren negativ wirkende Sonderfaktoren zu verkräften. Entscheidend für die weitere Einschätzung ist dabei, daß diese Kenngröße in der zweiten Jahreshälfte bereits mit einem positiven Wert abschloß.

Gewinn- und Verlustrechnung durch hohe Einmalaufwendungen geprägt

Der entsprechend den Vorschriften des deutschen Handelsrechts aufgestellte Konzernabschluß ist 1995 durch Einmalaufwendungen erheblich belastet. Diese sind entstanden, nachdem Daimler-Benz insbesondere in der zweiten Jahreshälfte alle Geschäftsfelder systematisch analysiert und überprüft hat. Dabei ergab sich, daß einige Geschäftsfelder der AEG Daimler-Benz Industrie und der DASA in absehbarer Zukunft die Renditeziele des Konzerns nicht nur verfehlen, sondern vielmehr weitere Ergebnisbelastungen bringen würden. Im Hinblick auf die angestrebte Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens war es deshalb unumgänglich, sowohl das Geschäftsportfolio zu straffen und sich von verlustbehafteten Geschäftsfeldern zu trennen als auch einschneidende Maßnahmen einzuleiten. Allein aus der Portfolio-Bereinigung resultierte ein außerordentlicher Aufwand in Höhe von 1,6 Mrd. DM für AEG DBI sowie 2,3 Mrd. DM für die DASA. Hierbei handelt es sich um Belastungen, die aufgrund der jetzt getroffenen Entscheidungen bilanziell im Abschluß des Jahres 1995 berücksichtigt werden mußten. Für Strukturaufwendungen fielen weitere 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. DM an. Die in diesem Zusammenhang bei der DASA in die Wege geleiteten Schritte sollen es ermöglichen, auch bei einem Dollarkurs von 1,35 DM wettbewerbsfähig zu sein.

Damit summieren sich die Aufwendungen mit Einmalcharakter, die in diesem Abschluß im Hinblick auf eine gesunde Entwicklung des Unternehmens verkräftet werden mußten, auf insgesamt 5,1 Mrd. DM.

Der Konzernumsatz ist 1995 mit 103,5 Mrd. DM gegenüber dem für das Vorjahr ausgewiesenen Wert von 104,1 Mrd. DM leicht zurückgegangen. Der um die Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigte Wert des Vorjahres wurde jedoch um 1% übertroffen; die Aufwertung der D-Mark gegenüber wichtigen Währungen hat ein stärkeres Umsatzwachstum verhindert.

Nach Abzug der Umsatzkosten, die sich zum einen aufgrund der Vorbereitung der zahlreichen Produktanläufe bei Mercedes-Benz und zum anderen wegen der währungsbedingten Umsatzminderungen überproportional erhöht haben (Anstieg von 87 auf 89% des Umsatzes), vermindert sich das Bruttoergebnis vom Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 16% auf 11,5 Mrd. DM.

Die Vertriebskosten sind um 0,3 auf 10,8 Mrd. DM zurückgegangen; auch ihr Anteil am Umsatz hat von 11 auf 10% abgenommen. Die Allgemeinen Verwaltungskosten haben sich absolut um 0,2 auf 3,5 Mrd. DM erhöht; im Verhältnis zum Umsatz blieben sie unverändert bei 3%.

Von den in den Funktionskosten enthaltenen wesentlichen Aufwandsarten war der Personalaufwand mit 30,1 Mrd. DM nahezu unverändert. Entlastungen aus einer weiter rückläufigen Beschäftigtenzahl standen hier Belastungen aus Tarifabschlüssen gegenüber. Dagegen

ist der Materialaufwand im wesentlichen aufgrund der erneut höheren Produktion bei Mercedes-Benz um 5,3 auf 61,6 Mrd. DM gestiegen.

Das Finanzergebnis hat sich kräftig um 1,0 auf 1,2 Mrd. DM erhöht. Maßgeblich hierfür war zum einen, daß Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens mit 0,3 (i. V. 0,6) Mrd. DM deutlich geringer als im Vorjahr ausfielen. Zum anderen wird nach der Aufnahme von Bankpartnern ein wesentlicher Teil des inländischen Leasinggeschäfts at equity geführt und schlägt sich damit im Finanzergebnis nieder. Darüber hinaus konnte 1995 auch ein höheres Zins- und Beteiligungsergebnis vereinnahmt werden.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat sich von 2,1 auf -0,8 Mrd. DM deutlich verschlechtert. Die Überleitung vom Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist auf Seite 48 dargestellt.

Weder in dieser Größe noch im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und noch weniger in der Veränderung des Jahresergebnisses kommt jedoch die Entwicklung des operativen Ergebnisses im Laufe des Berichtsjahrs zutreffend zum Ausdruck. Sonderfaktoren haben sowohl das Ergebnis 1994 und noch stärker das des Berichtsjahrs beeinflußt. Insbesondere der Jahresfehlbetrag in Höhe von 5,7 (i. V. +0,9) Mrd. DM ist durch Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit dem Rückzug aus verlustbehafteten Geschäftsfeldern geprägt, die als außerordentliches Ergebnis (-3,9 Mrd. DM) ausgewiesen werden. Aber auch in dem von +2,7 auf -1,1 Mrd. DM rückläufigen Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit haben sich in beiden Jahren Sonderfaktoren niedergeschlagen. So waren im Betrag des Vorjahres zum einen ergebniserhöhende Einmalträge von 1,4 Mrd. DM und zum anderen Strukturaufwendungen von 1,1 Mrd. DM enthalten. Auch 1995 waren wieder

Strukturaufwendungen, und zwar in Höhe von 1,2 Mrd. DM, zu verkraften; hinzu kamen aufgrund deutscher Bilanzierungsvorschriften notwendige dollarkursabhängige Bewertungsaufwendungen von 0,8 Mrd. DM (Drohverlustrückstellungen) für die verlustfreie Bewertung der Auftragsbestände insbesondere im Flugzeugbereich der DASA.

Die nach Bereinigung um diese Aufwendungen, die nicht unmittelbar der operativen Tätigkeit zugeordnet werden können, sich ergebende Verschlechterung gegenüber der Vorperiode ist in erster Linie auf den direkten Einfluß der Aufwertung der D-Mark gegenüber wichtigen Währungen zurückzuführen.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

in Mio. DM	1995	1994
Mercedes-Benz	2.296	2.245
AEG DBI	(502)	(111)
DASA	(2.698)	(465)
debis	245	375
Eliminierungen	(437)	664
Daimler-Benz-Konzern	(1.096)	2.708

Ausschlaggebend für den höheren Segmentbeitrag von Mercedes-Benz waren die insgesamt günstige Absatzentwicklung und Kostensenkungsprogramme, denen jedoch Ergebnisbelastungen aus der Höherbewertung der D-Mark gegenüberstanden. Der Ergebnisbeitrag von AEG DBI war weiterhin negativ, wobei der bessere Beitrag im Vorjahr durch Buchgewinne von insgesamt 0,4 Mrd. DM aus dem Verkauf der AEG Hausgeräte sowie der Unternehmenseinheiten Zähler und Lichttechnik beeinflusst war. Der Segmentbeitrag der Daimler-Benz Aerospace war mit -2,7 Mrd. DM deutlich schlechter als im Vorjahr. Dies ist einerseits auf den Kursrückgang des US-Dollar sowie die schwierige Wettbewerbssituation im Markt für zivile Verkehrsflugzeuge und

deren Auswirkungen auf die Ertragslage der DASA, andererseits aber auch auf Strukturaufwendungen und Drohverlustrückstellungen von insgesamt 1,7 Mrd. DM zurückzuführen. Daimler-Benz InterServices (debis) konnte erneut einen positiven Beitrag leisten. Dabei ist der Rückgang gegenüber dem Vorjahr im wesentlichen auf die Veränderungen im inländischen Leasinggeschäft zurückzuführen. Hauptergebnisträger bei der debis war wiederum das Geschäftsfeld Finanzdienstleistungen. Deutliche Ergebnisverbesserungen erzielten die Geschäftsfelder debis Systemhaus, Marketing Services und Mobilfunkdienste.

Obwohl das US-Ergebnis in der Größenordnung des Jahresfehlbetrags nach HGB liegt, bestehen - wie aus der Überleitung auf Seite 49 hervorgeht - erhebliche Unterschiede in den Komponenten, aus denen sich die jeweiligen Werte zusammensetzen. In der Überleitungsrechnung wirkten außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen und Goodwills ergebnismindernd. Diesen standen Erträge aus latenten Steuern gegenüber, die überwiegend auf erhöhten steuerlichen Verlustvorträgen im Konzern beruhten. Zu berücksichtigen waren nach US-GAAP zudem unrealisierte Gewinne aus der Bewertung von Wertpapieren und Devisenterminkontrakten zu Marktpreisen.

Finanzdienstleistungsgeschäft ausschlaggebend für Struktur der Bilanz

Die Bilanz des Daimler-Benz-Konzerns wird unverändert in hohem Maße durch das sehr stark wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft beeinflusst.

Unser Bestand an Leasing- und Absatzfinanzierungsverträgen umfaßt ein Volumen an künftigen Zahlungen von 21.687 Mio. DM, das sich auf die kommenden Jahre wie folgt verteilt:

1996	1997	1998	1999	2000	2001 und später
in Mio. DM					
9.385	5.648	3.820	1.884	701	249

Konzernbilanz durch Umstrukturierungen beeinflusst

Der Rückgang der Bilanzsumme um 2,0 auf 91,5 Mrd. DM ist im wesentlichen durch die Entkonsolidierung von Fokker bedingt. Gegenläufig hat die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts gewirkt. Die Entwicklung der einzelnen Bilanzposten wird dadurch verzerrt, daß die Vermögensgegenstände des Anlage- und Umlaufvermögens bzw. die Schulden und Rückstellungen der zur Veräußerung bestimmten Unternehmenseinheiten der AEG Daimler-Benz Industrie (Energie- und Automatisierungstechnik ohne Postautomatisierung, Opto- und Vakuumelektronik) in die "Sonstige Vermögensgegenstände" bzw. "Sonstige Verbindlichkeiten" umgegliedert worden sind. Darüber hinaus sind die Vermögensgegenstände und Schulden der Gesellschaften des Geschäftsfelds Bahnsysteme, die in das zusammen mit ABB gegründete Gemeinschaftsunternehmen ABB Daimler-Benz Transportation (Adtranz) eingebracht worden sind, nicht mehr enthalten. Dieses Jointventure, das sich zu Beginn des Jahres 1996 konstituiert hat, ist im vorliegenden Konzernabschluß at equity einbezogen worden. Ab 1996 ist eine quotale Konsolidierung vorgesehen.

Das Anlagevermögen hat sich aufgrund der vorgenommenen Entkonsolidierungen und Umgliederungen um 12% auf 31,8 Mrd. DM ermäßigt. Ohne den Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts verminderte sich das Anlagevermögen um 3,7 auf 21,2 Mrd. DM. Niedriger ist sowohl der Bilanzansatz der Sachanlagen (von 17,7 auf 15,9 Mrd. DM), als auch der Stand der Finanzanlagen, der von 7,4 auf 4,6 Mrd. DM zurückging. Hier hat sich neben der Umgliederung von Wertpapieren des Anlagevermögens in das Umlaufvermögen auch die im Vorjahr vorgenommene Umstrukturierung des inländischen Leasinggeschäfts sowie die Verrechnung der Sogeti-Geschäftswerte ausgewirkt.

Der Buchwert der Vermieteten Gegenstände hat sich um 0,3 auf 10,5 Mrd. DM erhöht.

Die Forderungen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft nahmen weiter um 15% auf 11,7 Mrd. DM zu.

Der niedrigere Bilanzausweis der Vorräte um 2,4 auf 19,4 Mrd. DM ist hauptsächlich auf die Entkonsolidierung von Fokker sowie den Abgang des Vorratsbestands der in die Adtranz eingebrachten AEG-Bahngesellschaften zurückzuführen. Gegenläufig wirkten hier höhere Bestände an Fertigerzeugnissen bei Mercedes-Benz. Aufgrund des noch stärkeren Rückgangs der Erhaltenen Anzahlungen um 3,1 auf 3,7 Mrd. DM - auch hier machen sich die Umstrukturierungen und Entkonsolidierungen bemerkbar - sind die Netto-Vorräte von 15,0 auf 15,8 Mrd. DM gestiegen.

Ebenfalls verringert haben sich die flüssigen Mittel, die nun mit 11,1 gegenüber 14,0 Mrd. DM im Vorjahr ausgewiesen werden. Ihr Anteil an der Bilanzsumme hat sich damit von 15,0 auf 12,1% ermäßigt.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital um 6,4 auf 13,8 Mrd. DM ab. Belastend wirkte hier der hohe Fehlbetrag, die Verrechnung von Geschäftswerten sowie Währungseinflüsse. Eine Entlastung resultierte dagegen aus der Entkonsolidierung von Fokker. Dabei haben wir die ergebnisneutrale Verrechnung des Goodwill, der bei der Erstkonsolidierung von Fokker im Jahr 1993 in Höhe von 0,8 Mrd. DM angefallen war, auch jetzt beim Ausscheiden von Fokker beibehalten. Bei ergebniswirksamer Verrechnung wäre der Konzernverlust entsprechend erhöht worden. Insgesamt sinkt die Eigenkapitalquote damit von 21,1 auf 15,1%. Ohne das geschäftsbedingt überwiegend fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft

AKTIVA - in Mio. DM -	1995	1994
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	67.885	71.293
Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:		
Vermietete Gegenstände	10.541	10.209
Übriges Anlagevermögen	66	1.129
Forderungen	12.882	10.738
Latente Steuern	166	167
Aktiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft gesamt	23.655	22.243
Konzernbilanzsumme gesamt	91.540	93.536

PASSIVA - in Mio. DM -	1995	1994
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	67.885	71.293
Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:		
Veränderung des Eigenkapitals	(18)	1
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	15.933	14.543
Außerplanmäßige Tilgung von Verbindlichkeiten	7.403	7.372
Abgrenzung Leasingraten und Mietsonderzahlungen	337	327
Passiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft gesamt	23.655	22.243
Konzernbilanzsumme gesamt	91.540	93.536

beträgt die Eigenkapitalquote 20,4 (i. V. 27,6%). Die Deckung des Anlagevermögens (ohne den Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts) durch das Eigenkapital hat sich von 79,1 auf 65,5% vermindert.

Wie in den Jahren zuvor sind die Verbindlichkeiten aus Leasing- und Absatzfinanzierung weiter von 14,5 auf 15,9 Mrd. DM gestiegen. Erhöht hat sich auch der Bilanzansatz der Rückstellungen, und zwar von 35,6 auf 36,4 Mrd. DM. Während die Pensionsrückstellungen mit 13,1 Mrd. DM auf Vorjahreshöhe liegen - hier gleichen die Umgliederungen bei AEG Daimler-Benz Industrie den Anstieg aus den normalen Teilwert-erhöhungen aus - haben die übrigen Rückstellungen aufgrund der gebildeten Struktur- und Drohverlustrückstellungen um 0,8 auf 23,3 Mrd. DM zugenommen.

Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind unverändert sowohl das Anlagevermögen (ohne Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts) als auch die Netto-Vorräte (vermindert um Erhaltene Anzahlungen) gedeckt.

Auf Seite 46 haben wir die auf der deutschen Rechnungslegung basierende Segmentberichterstattung so wiedergegeben, wie sie auch in der "Form 20-F" enthalten ist, die wir jährlich bei der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde SEC einreichen.

Segmentberichterstattung

a) Informationen nach Unternehmensbereichen:

1995 - in Mio. DM -	MB	AEG DBI	DASA	debis	Sonstige	Eliminierungen	Konsolidiert
Außenumsätze	68.750	9.873	14.942	9.984	-	-	103.549
Konzerninterne Umsätze	3.280	439	95	1.800	-	(5.614)	-
Umsätze gesamt	72.030	10.312	15.037	11.784	-	(5.614)	103.549
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.296	(502)	(2.698)	245	-	(437)	(1.096)
Aktiva	32.227	8.925	11.225	25.302	13.861	-	91.540
Abschreibungen	2.986	642	1.681	2.113	101	-	7.523
Sachinvestitionen ⁴⁾	3.339	568	592	231	52	-	4.782

1994 - in Mio. DM -	MB	AEG DBI	DASA	debis	Sonstige	Eliminierungen	Konsolidiert
Außenumsätze	68.239	10.034	17.053	8.749	-	-	104.075
Konzerninterne Umsätze	2.476	260	341	2.055	-	(5.132)	-
Umsätze gesamt	70.715	10.294	17.394	10.804	-	(5.132)	104.075
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.245	(111) ¹⁾	(465) ²⁾	375	-	664 ³⁾	2.708
Aktiva	30.708	5.806	16.248	22.349	18.425	-	93.536
Abschreibungen	3.276	412	1.202	2.402	131	-	7.423
Sachinvestitionen ⁴⁾	2.927	478	792	211	114	-	4.522

b) Informationen nach Regionen:

1995 - in Mio. DM -	Deutschland	Andere europ. Länder	Nordamerika	Lateinamerika	Asien	Andere Länder	Eliminierungen	Konsolidiert
Umsätze (Bestimmungsseite)	38.115	28.360	19.491	5.028	8.727	3.828	-	103.549
Umsätze (Entstehungsseite):								
Außenumsätze	56.312	19.274	17.670	4.169	3.529	2.595	-	103.549
Transfers zwischen Regionen	29.420	2.993	1.098	631	350	144	(34.636)	-
Gesamtumsätze	85.732	22.267	18.768	4.800	3.879	2.739	(34.636)	103.549
Exporte aus Deutschland	-	9.599	1.925	450	5.095	1.056	-	18.125
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	(4.669)	(1.323)	372	(164)	(33)	83	-	(5.734)
Aktiva	54.236	12.575	16.881	3.325	3.394	1.129	-	91.540

1994 - in Mio. DM -	Deutschland	Andere europ. Länder	Nordamerika	Lateinamerika	Asien	Andere Länder	Eliminierungen	Konsolidiert
Umsätze (Bestimmungsseite)	39.015	26.225	19.609	6.021	9.728	3.477	-	104.075
Umsätze (Entstehungsseite):								
Außenumsätze	57.823	17.579	17.695	5.069	3.639	2.270	-	104.075
Transfers zwischen Regionen	26.653	1.730	1.050	1.070	125	68	(30.696)	-
Gesamtumsätze	84.476	19.309	18.745	6.139	3.764	2.338	(30.696)	104.075
Exporte aus Deutschland	-	9.699	1.613	573	5.873	1.241	-	18.999
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	206	(189)	588	167	55	68	-	895
Aktiva	54.280	14.827	16.570	3.374	3.558	927	-	93.536

1) Darin enthalten sind Gewinne aus der Veräußerung des Bereichs Hausgeräte sowie der Unternehmenseinheiten Zähler- und Lichttechnik von zusammen 364 Mio. DM.

2) Einschließlich Erträge aus dem Verkauf von technischem Know-how bei Fokker von 366 Mio. DM.

3) Darin berücksichtigt ist ein Ertrag von 652 Mio. DM, der im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG entstanden ist.

4) Zugänge von Sachanlagen ohne Nettobuchwerte aus der Erstkonsolidierung von Gesellschaften.

Cash flow Statement des Daimler-Benz-Konzerns

- in Mio. DM -	1995	1994
Jahresfehlbetrag/-überschuß	(5.734)	895
Ergebnis aus Unternehmensabgängen	-	(378)
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG	-	(652)
Verkauf von Immateriellen Anlagegegenständen	-	(366)
Außerordentliches Ergebnis	3.884	-
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (einschl. Vermietete Gegenstände von 1.958 Mio. DM in 1995 und 2.275 Mio. DM in 1994)	7.431	7.676
Veränderung der Rückstellungen	1.348	221
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen	46	(384)
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Verbindlichkeiten		
Netto-Vorräte (vermindert um Erhaltene Anzahlungen)	(1.627)	1.351
Forderungen	(2.485)	1.461
Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	1.494	1.560
Sonstiges	100	(102)
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	4.457	11.282
Zugänge zum Anlagevermögen	(5.541)	(5.323)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(6.338)	(5.062)
Erlöse aus Anlagenabgängen (einschl. Veränderungen (netto) bei Vermieteten Gegenständen von 2.392 Mio. DM in 1995 und 1.978 Mio. DM in 1994)	3.499	3.095
Erwerb von Beteiligungen	(2.260)	(1.491)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.694	1.382
Veränderung kurzfristiger Geldanlagen	(174)	(1.957)
Zugänge von Forderungen aus Absatzfinanzierung	(2.081)	(1.836)
Ab-/Zugänge von Zahlungsmitteln aus Änderungen im Konsolidierungskreis	(162)	127
Sonstiges	322	474
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(11.041)	(10.591)
Veränderung bei Commercial Papers, netto	1.624	1.172
Zugänge an Finanzverbindlichkeiten (einschl. für Leasing- und Absatzfinanzierung von 1.390 Mio. DM in 1995 und 883 Mio. DM in 1994)	2.462	965
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(1.687)	(1.442)
Gezahlte Dividenden	(580)	(486)
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	97	3.174
Cash flow aus der Finanztätigkeit	1.916	3.383
Einfluß von Wechselkursänderungen auf Zahlungsmittel	(143)	(113)
Veränderung der Zahlungsmittel	(4.811)	3.961
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	6.915	2.954
Zahlungsmittel zum Jahresende	2.104	6.915
Wertpapiere des Umlaufvermögens	8.466	6.469
Übrige Liquidität	519	633
Liquidität insgesamt	11.089	14.017

Rückgang des Cash flow aus der Geschäftstätigkeit

Der Cash flow aus der Geschäftstätigkeit ging 1995 um 6,8 auf 4,5 Mrd. DM zurück. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere die - um Konsolidierungskreisänderungen, Währungseffekte und das außerordentliche Ergebnis bereinigte - Entwicklung des Working Capital; allein diese wirkte sich im Vergleich der beiden Jahre mit -7,0 Mrd. DM aus. Während im Vorjahr die Kapitalbindung sowohl bei den Vorräten als auch bei Forderungen reduziert werden konnte, hat sich 1995 vor allem als Folge des Vorratsaufbaus bei Mercedes-Benz sowie gestiegener Forderungen die Kapitalbindung deutlich erhöht. Der Cash flow aus der Investitionstätigkeit stieg auf 11,0 (i.V. 10,6) Mrd. DM. Höheren Nettoausgaben für die Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten (1995: 6,0 Mrd. DM, 1994:4,9 Mrd.

DM) sowie für Beteiligungen (0,8 Mrd. DM) standen um 1,8 Mrd. DM geringere Mittelabflüsse für kurzfristige Geldanlagen gegenüber. Der Cash flow aus der Finanztätigkeit war 1995 geprägt durch die Netto-Fremdfinanzierung in Höhe von 2,4 (i. V. 0,7) Mrd. DM; im Vorjahr war er bestimmt durch den Mittelzufluß aus der Kapitalerhöhung der Daimler-Benz AG (3,0 Mrd. DM). Die Entwicklung der einzelnen Cash flows führt zu 4,8 Mrd. DM niedrigeren Zahlungsmitteln bzw. einer um 2,9 Mrd. DM geringeren Liquidität.

Zusätzliche Informationen entsprechend US-amerikanischen Rechnungslegungsnormen, den "U.S. Generally Accepted Accounting Principles" (US-GAAP)

Mit der Notierung der Daimler-Benz-Aktie an der New Yorker Börse sind wir verpflichtet, der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde, der Securities and Exchange Commission (SEC), einen

Jahresbericht in der "Form 20-F" einzureichen. Dieser Bericht enthält zum Teil Informationen, die unserem Geschäftsbericht entnommen sind; darüber hinaus werden aber auch zusätzliche Angaben und Werte aufgeführt, die nach US-amerikanischen Rechnungslegungsnormen ermittelt wurden. Insbesondere beim Jahresergebnis und Eigenkapital bestehen erhebliche Unterschiede. Die Überleitungen auf Seite 49 zeigen, wie sich die entsprechenden Größen des deutschen Konzernabschlusses in die Werte nach amerikanischem Recht überführen lassen. Eine Erläuterung der wichtigsten Positionen ist auf Seite 80 des Geschäftsberichts gegeben.

Überleitung vom Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit:

- in Mio. DM -	1995	1994
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	(1.096)	2.708
Beteiligungsergebnis ¹⁾	252	7
Zinsergebnis ²⁾	488	220
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(294)	(552)
Sonstiges Finanzergebnis	199	34
Finanzergebnis	645	(291)
Verwaltungskosten und andere den Segmenten nicht zuordenbare Posten	13	83
Allgemeine Forschungskosten der Daimler-Benz AG	(397)	(423)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	(835)	2.077

1) Nach Zuordnung des Ertrags von Airbus Industrie in Höhe von 331 (i. V. 203) Mio. DM zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie dem gesonderten Ausweis enthaltener Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 251 (i. V. 233) Mio. DM.

2) Nach Zuordnung der Zinserträge auf erhaltene Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung in Höhe von 205 (i. V. 314) Mio. DM zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit.

Überleitung von Konzern-Jahresergebnis und Eigenkapital auf US-GAAP

- in Mio. DM -	1995	1994
Konzern-Jahresfehlbetrag/-überschuß nach deutschem HGB	(5.734)	895
+/- Veränderung "Appropriated Retained Earnings"/ (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	(640)	409
	(6.374)	1.304
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Fertigung	(9)	53
Goodwill und Unternehmenszugänge	(2.241)	(350)
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG	369	(652)
Pensionsrückstellungen und Krankheitskosten für Pensionäre	(219)	(432)
Währungsumrechnung	52	(22)
Währungssicherungsgeschäfte	49	633
Wertpapiere	238	(388)
Sonstige Bewertungsunterschiede	(215)	232
Latente Steuern	2.621	496
Konzern-Jahresfehlbetrag/-überschuß nach US-GAAP vor Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung neuer Bilanzierungsvorschriften	(5.729)	874
Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung neuer Vorschriften für die Bilanzierung von Wertpapieren nach US-GAAP (nach Ertragsteuern von 235 Mio. DM)	-	178
Konzernergebnis nach US-GAAP	(5.729)	1.052
Konzernergebnis je Aktie nach US-GAAP	DM (111,67)	DM 21,53
Konzernergebnis je ADS ¹⁾ nach US-GAAP	DM (11,17)	DM 2,15
Eigenkapital nach deutschem HGB	13.842	20.251
+ "Appropriated Retained Earnings"/ (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	5.604	6.205
	19.446	26.456
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Fertigung	253	262
Goodwill und Unternehmenszugänge	(559)	1.978
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG	(283)	(652)
Pensionsrückstellungen und Krankheitskosten für Pensionäre	(2.469)	(2.250)
Währungsumrechnung	115	63
Währungssicherungsgeschäfte	1.058	1.013
Wertpapiere	525	27
Sonstige Bewertungsunterschiede	(1.073)	(336)
Latente Steuern	5.847	2.874
Eigenkapital nach US-GAAP	22.860	29.435

1) Entspricht einem Zehntel einer 50-DM-Aktie.

Jahresabschlüsse

Konzernbilanz

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1995 in Mio. DM	31. Dezember 1994 in Mio. DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	743	880
Sachanlagen	(2)	15.901	17.727
Finanzanlagen	(3)	4.598	7.423
Vermietete Gegenstände	(4)	10.541	10.209
		31.783	36.239
Umlaufvermögen			
Vorräte	(5)	19.435	21.764
Erhaltene Anzahlungen	(6)	(3.671)	(6.788)
		15.764	14.976
Forderungen aus der Absatzfinanzierung	(7)	11.682	10.151
Übrige Forderungen	(8)	15.144	14.561
Sonstige Vermögensgegenstände	(9)	6.355	3.965
Wertpapiere	(10)	8.466	6.469
Zahlungsmittel	(11)	2.104	6.915
		59.515	57.037
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung			
	(12)	242	260
		91.540	93.536
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(13)		
(Bedingtes Kapital 300 Mio. DM)	(14)	2.568	2.565
Kapitalrücklage	(14)	4.948	4.904
Gewinnrücklagen	(15)	5.449	12.048
Anteile in Fremdbesitz	(16)	877	151
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		-	583
		13.842	20.251
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(17)	13.112	13.150
Übrige Rückstellungen	(18)	23.269	22.446
		36.381	35.596
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	(19)	15.933	14.543
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(20)	7.222	7.718
Übrige Verbindlichkeiten	(21)	17.618	14.959
		40.773	37.220
Rechnungsabgrenzungsposten			
	(22)	544	469
		91.540	93.536

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1995 in Mio. DM	1994 in Mio. DM
Umsatzerlöse	(23)	103.549	104.075
Umsatzkosten	(24)	(92.059)	(90.337)
Bruttoergebnis vom Umsatz		11.490	13.738
Vertriebskosten	(24)	(10.814)	(11.089)
Allgemeine Verwaltungskosten	(24)	(3.499)	(3.283)
Sonstige betriebliche Erträge	(25)	3.689	4.602
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(26)	(2.882)	(2.117)
Finanzergebnis	(27)	1.181	226
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		(835)	2.077
Außerordentliches Ergebnis	(28)	(3.884)	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(29)	(1.015)	(1.182)
Jahresfehlbetrag/-überschuß	(30)	(5.734)	895
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		19	18
Entnahmen aus / Einstellungen in Gewinnrücklagen		5.655	(489)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		(183)	(169)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		243	328
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		-	583

Konzern-Anlagevermögen

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31.12. 1995
	1.1.1995 ¹⁾	Währungs- änderung	Zugänge ¹⁾	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	728	(10)	189	8	211	704
Geschäftswerte	920	(25)	320	-	71	1.144
	1.648	(35)	509	8	282	1.848
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	20.027	(102)	633	151	2.009	18.700
Technische Anlagen und Maschinen	25.248	(45)	1.510	646	3.051	24.308
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.058	(92)	1.316	248	3.506	16.024
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.648	(14)	1.576	(1.061)	125	2.024
	64.981	(253)	5.035	(16)	8.691	61.056
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	686	(6)	450	31	438	723
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	18	-	24	-	27	15
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.264	21	2.030	(2)	2.607	1.706
Beteiligungen	1.562	(11)	175	(2)	636	1.088
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	130	.	61	-	96	95
Wertpapiere des Anlagevermögens	2.724	.	336	(30)	2.082	948
Sonstige Ausleihungen	1.139	(1)	130	3	472	799
	8.523	3	3.206	-	6.358	5.374
	75.152	(285)	8.750	(8)	15.331	68.278
Vermietete Gegenstände	14.504	(716)	6.338	8	4.789	15.345

1) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

1.1.1995 ¹⁾	Währungs- änderung	Abschreibungen			Buchwerte		Buchwerte 31.12.1994
		lfd. Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1995	31.12.1995	
473	(6)	139	-	163	443	261	255
295	.	407	-	40	662	482	625
768	(6)	546	-	203	1.105	743	880
10.725	(23)	1.009	11	896	10.826	7.874	9.302
21.243	(18)	1.994	58	2.612	20.665	3.643	4.005
15.267	(71)	1.695	(56)	3.186	13.649	2.375	2.791
19	-	9	(13)	.	15	2.009	1.629
47.254	(112)	4.707	-	6.694	45.155	15.901	17.727
126	(1)	123	-	39	209	514	560
3	1	-	-	2	2	13	15
142	21	11	-	153	21	1.685	2.122
669	-	117	-	368	418	670	893
3	-	1	-	-	4	91	127
9	-	1	-	2	8	940	2.715
148	(1)	9	-	42	114	685	991
1.100	20	262	-	606	776	4.598	7.423
49.122	(98)	5.515	-	7.503	47.036	21.242	26.030
4.295	(181)	2.270	-	1.580	4.804	10.541	10.209
						31.783	36.239

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden

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

Bilanzierung und Bewertung

Vermögensgegenstände und Schulden werden im Konzernabschluß bei konzerngleichen Sachverhalten einheitlich bewertet.

Immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung werden, soweit sie nicht mit den Konzernrücklagen verrechnet wurden, über eine Nutzungsdauer von längstens 20 Jahren abgeschrieben.

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist. Darüber hinaus gegebene Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen - wie z. B. gemäß § 4 Fördergebietsgesetz und § 6b Einkommensteuergesetz - werden in Anspruch genommen.

Die Herstellungskosten der selbstgestellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 10 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 entsprechend kürzere Zeiträume.

Gebäude werden mit linearen und mit fallenden Abschreibungsbeträgen bewertet. Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr werden im Inland überwiegend degressiv abgeschrieben. Wir gehen von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Bei ausländischen Gesellschaften werden Mobilien überwiegend linear abgeschrieben.

Die Abschreibungen auf Sachanlagenzugänge im ersten bzw. zweiten Halbjahr sind im Inland in Anlehnung an die steuerliche Vereinfachungsregel mit vollen bzw. halben Jahresraten angesetzt worden. Geringwertige Wirtschaftsgüter schreiben wir sofort ab.

Die Bewertung der *Beteiligungen* und der *übrigen Finanzanlagen* erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten; niedrig- bzw. unverzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt. Die wesentlichen *Beteiligungen an assoziierten Unternehmen* sind at equity nach der Buchwertmethode bewertet.

Vermietete Gegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt worden. Sie werden auf die voraussichtlichen Verkaufserlöse überwiegend degressiv abgeschrieben. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie *Waren* werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Material- und 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 niedrig- bzw. unverzinslich - bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, darunter auch Gesundheitsfürsorgeleistungen für Pensionäre der US-amerikanischen Tochtergesellschaften, werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinssatz von 6 % ermittelt.

Steuerrückstellungen und *Sonstige Rückstellungen* sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden im wesentlichen nach dem Teilwertverfahren berechnet. Die derivativen Finanzgeschäfte, wie Währungssicherungsgeschäfte (Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte) und Zinsicherungsgeschäfte (vor allem Zinsswaps, Optionsgeschäfte und Futures) sind grundsätzlich einzeln bewertet. Besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen einem derivativen Finanzgeschäft und einem Grundgeschäft, wird eine Bewertungseinheit gebildet. Rückstellungen bestehen für Zins- und Währungsrisiken sowie für das allgemeine Kreditrisiko.

Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 319 (i. V. 357) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 18 (i. V. 16) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden grundsätzlich quotaal einbezogen.

Im Berichtsjahr sind 68 Tochterunternehmen sowie fünf Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden.

Die Werte der zum 31. Dezember 1995 in die Adtranz (ein Joint-venture mit ABB Asea Brown Boveri) eingebrachten acht Gesellschaften des Geschäftsfelds Bahnsysteme sind nur noch in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, jedoch nicht mehr in der Konzernbilanz enthalten. Die Eröffnungsbilanz des Joint-venture, das 55 Gesellschaften umfaßt, wurde zunächst at equity in den Konzernabschluß einbezogen. Nach Abschluß des ersten Geschäftsjahrs der Adtranz werden wir deren Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung anteilmäßig konsolidieren.

106 Tochterunternehmen sowie drei Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Aufgrund der im Berichtsjahr eingetretenen Zahlungsschwierigkeiten bei Fokker und des Beschlusses der Daimler-Benz Aerospace AG, keine weiteren finanziellen Unterstützungen an diese Gesellschaft zu leisten, ist über Fokker das gerichtliche Vergleichsverfahren nach niederländischem Recht (*Surseance*) eröffnet worden und die Leitung auf einen nicht weisungsgebundenen Abwickler übergegangen. Nachdem Fokker nicht mehr der Konzernführung unterliegt, ist die Fokker-Holding B.V. und die N.V. Vliegtuigenfabriek Fokker einschließlich ihrer Tochterunternehmen mit Wirkung zum 31. Dezember 1995 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Gruppe ist noch in vollem Umfang im Konzernabschluß enthalten.

Die in die Joint-ventures mit Schneider Electric SA und CEGELEC SA eingebrachten sieben Gesellschaften sowie weitere Unternehmensteile der AEG AG wurden zum 1. Januar 1995 entkonsolidiert.

Die AEG-Unternehmenseinheiten (Gesellschaften und Sparten der AEG AG bzw. von Mehrbereichsgesellschaften) der Geschäftsfelder Energie- und Automatisierungstechnik ohne Postautomatisierung sowie des bisher zum Geschäftsfeld Mikroelektronik gehörenden Geschäftsbereichs Opto- und Vakuumelektronik sind zur Veräußerung bestimmt und werden zum Großteil mit Wirkung vom 1. Januar 1996 aus dem Konsolidierungskreis ausscheiden. Deshalb sind für diese Unternehmenseinheiten die Aktiva in die Sonstigen Vermögensgegenstände sowie die Rückstellungen und Verbindlichkeiten in die Sonstigen Verbindlichkeiten umgegliedert worden.

Die wesentlichen Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlußposten erläutert.

Nicht konsolidiert werden 367 (i. V. 291) Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist, sowie elf Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt. Der vollständige Konsolidierungskreis der Daimler-Benz AG ist in der Liste des Anteilsbesitzes enthalten, die beim Handelsregister Stuttgart unter Nr. HRB 15 350 hinterlegt wird.

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 quotaal 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".

Im Interesse der Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen ist die beim Erwerb der Fokker-Anteile 1993 erfolgte Verrechnung des Geschäftswerts von 841 Mio. DM mit den Konzernrücklagen auch bei Ausscheiden von Fokker aus dem Konsolidierungskreis unverändert beibehalten worden. In gleicherweise sind im Unternehmensbereich AEG DBI in 1989 vorgenommene Verrechnungen von Geschäftswerten in Höhe von 202 Mio. DM bei Entkonsolidierung der betreffenden Gesellschaftsanteile behandelt worden. Das Konzernergebnis wurde damit in beiden Fällen nicht berührt.

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

Die bei den Tochterunternehmen nach dem Zeitpunkt ihres Erwerbs erwirtschafteten Rücklagen werden in die Gewinnrücklagen des Konzerns eingestellt. Der Bilanzgewinn im Konzernabschluß entspricht dem Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG. Deshalb 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 142 *assoziierten Unternehmen* bilanziert.

Zwölf assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1995 at equity nach der *Buchwertmethode* in den Konzernabschluß einbezogen.

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

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

Aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr resultierende *Zwischenergebnisse* sind eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung sind.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die Erlöse aus *Innenumsätzen* sowie andere konzerninterne Erträge mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

In der Konzernbilanz werden *Steuerabgrenzungen* aus ergebniswirksam verrechneten Eliminierungsvorgängen angesetzt.

Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen 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.

Für den Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten der ausländischen Gesellschaften von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark grundsätzlich mit den Kursen am Bilanzstichtag. Ausgenommen hiervon sind das Anlagevermögen und die Vorräte von Gesellschaften in Hochinflationländern, deren Umrechnung mit historischen Kursen erfolgt.

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; Umrechnungsdifferenzen bei Gesellschaften in Hochinflationländern werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Aufwands- und Ertragsposten sowie das Jahresergebnis werden mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Von diesem Grundsatz abweichend werden Aufwendungen und Erträge, die das Anlagevermögen und die Vorräte von Gesellschaften in Hochinflationländern betreffen, mit historischen Kursen umgerechnet und das Jahresergebnis entsprechend angepaßt. Die sich nach Umrechnung der Rücklagenveränderung und des Bilanzgewinns/-verlusts mit dem Stichtagskurs ergebende Differenz wird mit dem Eigenkapital verrechnet.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 743 (i. V. 880) Mio. DM sind Geschäftswerte, erworbene EDV-Software, Patente sowie in geringem Umfang geleistete Anzahlungen ausgewiesen. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr beruht im wesentlichen auf außerplanmäßigen Abschreibungen auf Geschäftswerte von Eurocopter und ElectroCom Automation, denen ein geringerer Zugang aus dem Erwerb von Kässbohrer gegenübersteht. Im Berichtsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 290 (i. V. 9) Mio. DM vorgenommen worden.

2 Sachanlagen

Vor allem als Folge von Entkonsolidierungen - insbesondere von Fokker und des Geschäftsfelds Bahnsysteme der AEG DBI - sowie durch Umgliederungen von Sachanlagen der zum Verkauf bestimmten Einheiten der AEG in Sonstige Vermögensgegenstände hat sich das Sachanlagevermögen um 1.826 auf 15.901 Mio. DM verringert. Im Berichtsjahr sind Abschreibungen von 4.707 Mio. DM, Abgänge von 1.997 Mio. DM, negative Währungsänderungen von 141 Mio. DM und Umbuchungen von 16 Mio. DM zu verzeichnen, denen Zugänge von 5.035 Mio. DM gegenüberstehen. Nach steuerrechtlichen Vorschriften - insbesondere nach § 4 Fördergebietsgesetz und § 6b Einkommensteuergesetz - sind Abschreibungen in Höhe von 41 (i. V. 326) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 228 (i. V. 148) Mio. DM.

3 Finanzanlagen

Unter den Finanzanlagen von 4.598 (i. V. 7.423) Mio. DM werden im wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Wertpapiere des Anlagevermögens ausgewiesen. Der Rückgang beruht insbesondere auf der Umgliederung von Wertpapieren des Anlagevermögens in das Umlaufvermögen, der vertraglich vereinbarten Kapitalentnahme der Mercedes-Benz AG vom Kapitalkonto der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG sowie auf der Verminderung des Equity-Ansatzes an der Sogeti S.A. Erhöhend wirkt sich dagegen der Equity-Ansatz für das Bahn-Joint-venture mit ABB aus, in dem ein Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung von 1.190 Mio. DM enthalten ist. Außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 262 (i. V. 253) Mio. DM sind im wesentlichen auf Anteile an verbundenen Unternehmen, Beteiligungen und auf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen angefallen.

4 Vermietete Gegenstände

Der Anstieg der Vermieteten Gegenstände um 332 auf 10.541 Mio. DM beruht vor allem auf der Einbeziehung der MBL Mercedes-Benz Leasing GmbH & Co. OHG für das gesamte Geschäftsjahr 1995; im Vorjahr war die Gesellschaft nur drei Monate aktiv. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen von 5 (i. V. 8) Mio. DM vorgenommen worden.

5 Vorräte

	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.147	3.390
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.051	9.715
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	8.097	6.781
Geleistete Anzahlungen	1.140	1.878
	19.435	21.764

Von den Konzernvorräten entfällt der überwiegende Teil auf Mercedes-Benz und Daimler-Benz Aerospace. Der Rückgang um 2,3 Mrd. DM steht hauptsächlich im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung von Fokker sowie der Umgliederung von Vorräten in Sonstige Vermögensgegenstände der zum Verkauf bestimmten AEG-Gesellschaften.

6 Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 3.671 (i. V. 6.788) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei Daimler-Benz Aerospace AG, Dornier und MTU vereinnahmt worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt. Die Abnahme ist insbesondere auf den Abgang der in das Joint-venture mit ABB eingebrachten AEG-Bahngesellschaften und die Umgliederung der bei den zum Verkauf bestimmten AEG-Gesellschaften vorhandenen Beträge sowie auf die Entkonsolidierung von Fokker zurückzuführen.

7 Forderungen aus der Absatzfinanzierung

Der Posten betrifft die Kreditforderungen gegen Kunden in Höhe von 11.682 (i. V. 10.151) Mio. DM, von denen 7.503 (i. V. 5.831) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen. Der Gesamtbetrag ergibt sich nach Wertberichtigungen von 191 Mio. DM.

8 Übrige Forderungen

9 Sonstige Vermögensgegenstände

	Mio. DM	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	270 (i. V. 276)	9.820	10.173
Forderungen gegen verbundene Unternehmen davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	- (i. V. 3)	2.655	2.466
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	109 (i. V. 241)	2.669	1.922
Übrige Forderungen davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	379 (i. V. 520)	15.144	14.561
Sonstige Vermögensgegenstände davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	335 (i. V. 726)	6.355	3.965

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen 395 (i. V. 436) Mio. DM auf Guthaben bei Kreditinstituten.
Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen werden im wesentlichen Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen ausgewiesen. Außerdem sind hier Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 124 (i. V. 197) Mio. DM enthalten.
Die Übrigen Forderungen und die Sonstigen Vermögensgegenstände sind mit 4.014 (i. V. 1.662) Mio. DM wertberichtigt; der Anstieg steht im Zusammenhang mit der Beendigung unseres Engagements bei Fokker und der strukturellen Neuordnung von AEG DBI.
In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind folgende Umgliederungen bei den zum Verkauf bestimmten AEG-Gesellschaften enthalten: Aus Immateriellen Vermögensgegenständen 25 Mio. DM, aus Sachanlagen 697 Mio. DM, aus Finanzanlagen 261 Mio. DM, aus Vorräten 1.376 Mio. DM, aus Forderungen 1.246 Mio. DM und aus den übrigen Aktiva 91 Mio. DM. Insgesamt belaufen sich die Umgliederungen vor Abwertungen auf 3.696 Mio. DM.

10 Wertpapiere

	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Eigene Aktien	-	-
Sonstige Wertpapiere	8.466	6.469
	8.466	6.469

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Benz AG und der Unternehmensbereiche sowie zur Erfüllung des noch bestehenden Umtauschangebots an AEG-Aktionäre insgesamt 304.046 Eigene Aktien zu einem Durchschnittspreis von 700 DM je Aktie bezogen. Davon entfallen 70.000 Aktien auf die Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Belegschaftsaktien und 234.046 Aktien auf Zukäufe an der Börse (im Januar 4.771, Februar 903, März 5.701, Juni 14.410, Juli 2.852, August 64.820, September 23.120, Oktober 14.510, November 44.346 und Dezember 58.613 Stück).
Im November 1995 sind von der Daimler-Benz AG und den Unternehmensbereichen insgesamt 69.313 Aktien (nom. 3,5 Mio. DM = 0,13% des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis von 374 DM je Aktie an die Belegschaft veräußert worden. Im Rahmen des Umtauschangebots haben AEG-Aktionäre 233.779 Daimler-Benz-Aktien erhalten. Die restlichen 954 Aktien wurden verkauft, so daß am Bilanzstichtag keine Eigenen Aktien im Bestand waren.
Die Sonstigen Wertpapiere enthalten hauptsächlich Fondsanteile und festverzinsliche Schuldtitel. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruht auf Umgliederungen von bisher im Anlagevermögen ausgewiesenen Wertpapieren.
Innerhalb des Umlaufvermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot Zuschreibungen von 20 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

11 Zahlungsmittel

Der Bilanzbetrag von 2.104 (i. V. 6.915) Mio. DM umfaßt Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbankguthaben und Schecks.
Die unter verschiedenen Bilanzposten ausgewiesenen liquiden Mittel betragen insgesamt 11,1 (i. V. 14,0) Mrd. DM. Die ausgestellten, jedoch vom Empfänger noch nicht eingelösten Schecks sowie ein unwiderruflich erteilter Zahlungsauftrag sind liquiditätsmindernd behandelt worden.

12 Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

In diesem Bilanzposten sind im wesentlichen abgegrenzte Mieten, Zinsen und Versicherungsprämien, ferner Disagjobeträge von 12 (i. V. 26i Mio. DM und eine Steuerabgrenzung auf ergebniswirksame Eliminierungsvorgänge von 17 (i. V. passive Steuerabgrenzung von 33) Mio. DM enthalten.

13 Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:

	Mio. DM
Stand am 31.12.1994	20.251
Dividende der Daimler-Benz AG für 1994	(564)
Entnahmen aus Gewinnrücklagen	(5.655)
Verrechnung von Geschäftswerten	(810)
Veränderung der Anteile in Fremdbesitz	726
Veränderungen im Konsolidierungskreis	484
Differenz aus der Währungsumrechnung	(610)
Übrige Veränderungen	20
Stand am 31.12.1995	13.842

Die Verrechnung von Geschäftswerten mit dem Eigenkapital ist überwiegend beim Equity-Ansatz von Sogeti vorgenommen worden. Die Veränderung der Anteile in Fremdbesitz sowie die Veränderungen im Konsolidierungskreis stammen fast ausschließlich aus der Entkonsolidierung von Fokker.

14 Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Durch die Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Belegschaftsaktien im November 1995 in Höhe von nom. 3,5 Mio. DM erhöhte sich das Gezeichnete Kapital auf nom. 2.568,4 Mio. DM. Die Anzahl der Stimmen beträgt nunmehr 51.368.736.

Von dem am 26. Juni 1991 beschlossenen Genehmigten Kapital von 600 Mio. DM verbleibt noch ein Betrag von 367 Mio. DM, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet ist. Der Hauptversammlung am 22. Mai 1996 wird vorgeschlagen, ein neues Genehmigtes Kapital von 500 Mio. DM zu beschließen, das bis zum 30. April 2001 befristet sein soll. Von dem am 18. Mai 1994 beschlossenen Genehmigten Kapital von 20 Mio. DM zur Ausgabe von Belegschaftsaktien ist noch ein Betrag von 14,2 Mio. DM vorhanden, befristet bis zum 30. April 1999. Das Bedingte Kapital in Höhe von 300 Mio. DM dient der Einräumung von Bezugsrechten für die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die vom Vorstand aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 18. Mai 1994 begeben werden. Von dieser Ermächtigung, die bis zum 30. April 1999 befristet ist, wurde noch kein Gebrauch gemacht. Die Erhöhung der Kapitalrücklage auf 4.948 (i. V. 4.904) Mio. DM ist auf das Agio aus der Kapitalerhöhung 1995 anlässlich der Ausgabe von Belegschaftsaktien zurückzuführen.

15 Gewinnrücklagen

Enthalten sind die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM und die Anderen Gewinnrücklagen mit 6.534 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 selbst erwirtschaftet wurden. Zusätzlich berücksichtigt dieser Posten die kumulierte Auswirkung aus der Eliminierung von Zwischenergebnissen und aus der Schuldenkonsolidierung sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung.

16 Anteile in Fremdbesitz

Von den Anteilen konzernfremder Dritter am Eigenkapital der einbezogenen Tochterunternehmen entfällt der überwiegende Teil auf die Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG, die AEG Aktiengesellschaft, Mercedes-Benz Türk, Mercedes-Benz (Schweiz), Dornier, MTU und Eurocopter.

17 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Bei den Pensionsrückstellungen von 13.112 (i. V. 13.150) Mio. DM gleichen sich der Rückgang aufgrund der Umgliederung bei AEG DBI und die jährliche Teilwerterhöhung nahezu aus. Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen voll gedeckt.

18 Übrige Rückstellungen	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.694	1.449
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter	36	36
Sonstige Rückstellungen	21.539	20.961
	23.269	22.446

Die Steuerrückstellungen betreffen hauptsächlich die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG und der ausländischen Mercedes-Benz-Konzerngesellschaften. Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter entstand im Rahmen der erstmaligen Konsolidierung eines Tochterunternehmens; der verbleibende Betrag steht zum Ausgleich erwarteter Mehraufwendungen in den Anlaufjahren zur Verfügung.

Die Sonstigen Rückstellungen beinhalten Verpflichtungen für:

	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	5.880	5.067
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	5.294	5.910
Redimensionierung der Kapazitäten und Verringerung der Belegschaft	2.145	2.712
Weitere Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	1.502	1.550
Beendigung des Fokker-Engagements	1.036	-
Übrige Risiken	5.682	5.722
	21.539	20.961

19 Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung

	Mio. DM	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1994 Mio. DM
Anleihen		5.532	5.449
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.679 (i. V. 1.013)		
Schuldverschreibungen		5.070	3.841
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	5.070 (i. V. 3.841)		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		4.447	4.541
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.694 (i. V. 2.595)		
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		488	349
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	208 (i. V. 207)		
Sonstige Verbindlichkeiten		396	363
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	255 (i. V. 244)		
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung		15.933	14.543
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	9.906 (i. V. 7.900)		
mehr als 5 Jahre	2.031 (i. V. 1.944)		

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung dienen der Refinanzierung der Vermieteten Gegenstände und der Forderungen aus der Absatzfinanzierung. Unter den Schuldverschreibungen werden auf US-\$ lautende Commercial-Paper ausgewiesen, und zwar zum Ausgabebetrag zuzüglich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Darlehen sowie Abgrenzungen aus Zinsverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen.

20 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
21 Übrige Verbindlichkeiten

		31.12.1995	31.12.1994
		Mio. DM	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		7.222	7.718
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.163 (i. V. 7.670)		
Finanzverbindlichkeiten			
Anleihen		213	2.709
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	– (i. V. 480)		
Schuldverschreibungen		455	345
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	455 (i. V. 345)		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		3.528	2.798
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.021 (i. V. 1.444)		
Wechselverbindlichkeiten		182	200
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	174 (i. V. 148)		
Andere Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2.008	1.153
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.253 (i. V. 830)		
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		3.065	1.806
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.856 (i. V. 1.621)		
Sonstige Verbindlichkeiten		8.167	5.948
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.254 (i. V. 4.898)		
davon aus Steuern	985 (i. V. 964)		
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1.182 (i. V. 1.367)		
Übrige Verbindlichkeiten		17.618	14.959
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten		24.840	22.677
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	21.176 (i. V. 17.436)		
mehr als 5 Jahre	840 (i. V. 1.368)		

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen 170 (i. V. 77) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Ferner handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse, sowie um bei DASA passivierte Verpflichtungen gegenüber Projektgesellschaften.

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

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

Die Anleihen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und Sonstige Verbindlichkeiten sind durch Grundschulden, durch Sicherungsrechte und durch Forderungsabtretungen mit 820 (i. V. 911) Mio. DM gesichert.

In den Sonstigen Verbindlichkeiten sind folgende Umgliederungen bei den zum Verkauf bestimmten AEG-Gesellschaften enthalten: Aus Pensionsrückstellungen 420 Mio. DM, aus übrigen Rückstellungen 679 Mio. DM, aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 415 Mio. DM, aus Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 138 Mio. DM, aus Wechselverbindlichkeiten 4 Mio. DM, aus Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsgesellschaften 22 Mio. DM und aus Erhaltenen Anzahlungen 814 Mio. DM. Insgesamt belaufen sich die Umgliederungen auf 2.492 Mio. DM.

22 Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält im wesentlichen abgegrenzte Leasingraten und Mietsonderzahlungen sowie Abgrenzungen für Zinsen, Lizenzgebühren, Versicherungsprämien und Mieten.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

23 Umsatzerlöse	1995 Mio. DM	1994 Mio. DM
Beiträge der Unternehmensbereiche zum Konzernumsatz:		
Mercedes-Benz	68.750	68.239
AEG Daimler-Benz Industrie	9.873	10.034
DASA	14.942	17.053
debis	9.984	8.749
	103.549	104.075
In den Umsatzerlösen sind Zinserträge aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 1.105 (i. V. 941) Mio. DM enthalten.		
Konzernumsätze nach Regionen:		
Inland	38.115	39.015
Ausland	65.434	65.060
Die Umsatzerlöse Ausland entfallen auf:		
EU-Länder*)	24.478	20.881
übriges Europa	3.882	5.344
Nordamerika	19.491	19.609
Lateinamerika	5.028	6.021
übrige Länder	12.555	13.205
*) 1995 nach EU-Beitritt einschließlich Österreich, Finnland und Schweden		

24 Funktionskosten

Die Funktionskosten sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unterteilt in Umsatzkosten, Vertriebskosten und Allgemeine Verwaltungskosten.
Die in den Umsatzkosten enthaltenen Zinsaufwendungen aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts betragen 1.000 (i. V. 918) Mio. DM. Die Sonstigen Steuern belaufen sich auf 218 (i. V. 297) Mio. DM.

25 Sonstige betriebliche Erträge

In diesem Posten sind im wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.566 (i. V. 1.610) Mio. DM enthalten. Außerdem werden hier Erträge aus Anlageabgängen und aus der Auflösung verschiedener Verpflichtungen ausgewiesen.
Von den Sonstigen betrieblichen Erträgen sind 2.130 (i. V. 2.718) Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

26 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten vor allem Zuführungen zu Rückstellungen, die den Funktionskosten nicht zugeordnet wurden, sowie Abschreibungen auf Geschäftswerte und Aufwendungen aus Anlageabgängen.
Insgesamt sind 144 (i. V. 121) Mio. DM der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

27 Finanzergebnis	Mio. DM	1995 Mio. DM	1994 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen		448	331
davon aus verbundenen Unternehmen	36 (i. V. 27)		
Erträge aus Gewinnabführungen		14	10
Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen		7	38
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen		259	(80)
Verluste aus dem Abgang von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen		(18)	(13)
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen		(251)	(233)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen		(127)	(76)
Beteiligungsergebnis		332	(23)
<hr/>			
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		261	192
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		1.640	1.576
davon aus verbundenen Unternehmen	5 (i. V. 6)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		(1.208)	(1.234)
davon an verbundene Unternehmen	- (i. V. 6)		
Zinsergebnis		693	534
<hr/>			
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens		246	253
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		(32)	(299)
Abschreibungen auf Ausleihungen und Wertpapiere des Anlagevermögens		(11)	(20)
Sonstiges Übriges Finanzergebnis		(47)	(219)
Übriges Finanzergebnis		156	(285)
<hr/>			
Finanzergebnis gesamt		1.181	226

Insgesamt betragen die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens 294 (i. V. 552) Mio. DM.

28 Außerordentliches Ergebnis

Im außerordentlichen Ergebnis von -3.884 Mio. DM werden einerseits Einmalaufwendungen in Höhe von 4.287 Mio. DM aus der Veräußerung und Umstrukturierung der Geschäftsfelder Energietechnik und Automatisierungstechnik (ohne Postautomatisierung) der AEG DBI sowie aus der Risikovorsorge für die Beendigung des Fokker-Engagements ausgewiesen; andererseits ist ein außerordentlicher Ertrag aus der Entkonsolidierung in Höhe von 403 Mio. DM (einschließlich latenter Steuern von 114 Mio. DM) enthalten.

29 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 1.015 (i. V. 1.182) Mio. DM betreffen überwiegend die Ertragsteuern der ausländischen Mercedes-Benz-Konzerngesellschaften.

30 Jahresfehlbetrag

Das Konzernergebnis von -5.734 (i. V. +895) Mio. DM ist durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen sowie durch unterlassene Zuschreibungen im Anlagevermögen nur unwesentlich beeinflusst. Die künftigen Auswirkungen auf das Jahresergebnis hierdurch sind nicht wesentlich.

Sonstige Angaben

Personalaufwand/ Beschäftigte	1995 Mio. DM	1994 Mio. DM
Löhne und Gehälter	24.150	24.145
Soziale Abgaben	4.301	4.506
Aufwendungen für Altersversorgung	1.627	1.457
	30.078	30.108
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	173.510	181.586
Angestellte	135.217	146.663
Auszubildende/Praktikanten	12.495	13.656
	321.222	341.905

In den Gemeinschaftsunternehmen sind 12.365 Personen beschäftigt.

Materialaufwand	1995 Mio. DM	1994 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	49.200	47.324
Aufwendungen für bezogene Leistungen	12.439	8.965
	61.639	56.289

Derivative Finanzinstrumente

Die derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich der Absicherung von Zins- und Währungsrisiken sowie der Kurssicherung bei Aktien. Sie decken die zugrunde liegenden Liefer- und Leistungsgeschäfte der Konzernunternehmen sowie die originären Finanzgeschäfte (Grundgeschäfte) ab. Die derivativen Finanzinstrumente werden Risikokontrollen entsprechend den jeweiligen Geschäftsumfängen unterworfen und unter strikter Funktionstrennung in Handel, Abwicklung, Dokumentation und Kontrolle durchgeführt. Die hierfür maßgebliche Organisation und die Arbeitsabläufe werden in internen Richtlinien festgelegt. Die Wirksamkeit der internen Kontrollen und die Sicherheit der Abläufe unterliegen laufender Überprüfung. Durch eine regelmäßige und standardisierte Finanzberichterstattung werden die Risikopositionen für Entscheidungen jeweils aktuell dargestellt. Um Risiken zu minimieren, wurden in Bezug auf Kontrahenten und Geschäftsarten Limite festgelegt. Verträge bestehen nur mit renommierten internationalen Finanzinstituten. Aufgrund der Beurteilung der Kontrahenten durch angesehene Rating-Agenturen ist das allgemeine Kreditrisiko nur unwesentlich.

	- Nominalwerte -	
	31.12.95 Mio. DM	31.12.94 Mio. DM
Währungssicherungskontrakte	27.942	23.246
Zinssicherungskontrakte	14.589	15.704
	42.531	38.950

Die Währungssicherungskontrakte betreffen insbesondere Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Sie dienen vor allem der Sicherung bereits bilanzierter Forderungen und Verbindlichkeiten sowie absehbaren Transaktionen in den Währungen großer Industrieländer. Die Zinssicherungskontrakte beinhalten vor allem Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps, Forward Rate Agreements und Futures sowie Optionen auf diese Geschäfte. Diese werden insbesondere eingesetzt, um das Zinsänderungsrisiko zu minimieren. Die Nominalwerte stellen die unsaldierte Summe aller Kauf- und Verkaufskontrakte der derivativen Finanzgeschäfte dar.

	- Buchwerte -		- Marktwerte -	
	31.12.95 Mio. DM	31.12.94 Mio. DM	31.12.95 Mio. DM	31.12.94 Mio. DM
Aktivposten				
Währungssicherungskontrakte	49	38	1.780	1.064
Zinssicherungskontrakte	11	6	389	113
	60	44	2.169	1.177
Passivposten				
Währungssicherungskontrakte	(288)	(296)	(313)	(324)
Zinssicherungskontrakte	(83)	(60)	(250)	(189)
	(371)	(356)	(563)	(513)
Saldo	(311)	(312)	1.606	664

Die Buchwerte werden den Posten der Bilanz entnommen. Die Marktwerte leiten sich aus den Beträgen ab, zu denen die betreffenden derivativen Finanzgeschäfte am Bilanzstichtag gehandelt bzw. notiert werden, ohne Berücksichtigung gegenläufiger Wertentwicklungen aus den Grundgeschäften. Sofern keine Marktwerte vorliegen, werden diese nach anerkannten Berechnungsmethoden ermittelt.

Haftungsverhältnisse	31.12.1995	31.12.1994
	Mio. DM	Mio. DM
Bürgschaften	3.515	1.247
Wechselobligo	255	214
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	616	673
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	393	80

Daneben haften wir für nicht valutierbare, von der Daimler-Benz Aerospace AG garantierte Ausgleichszahlungen für 1996 und Folgejahre. Für die außenstehenden Aktionäre der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG sowie für die Gesellschafter der MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen bestehen ebenfalls Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen für 1996 und die Folgejahre.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträge belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 1.427 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 6 Jahre.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von jährlich rd. 111 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 9 Jahre.

Im Zusammenhang mit der treuhänderischen Abwicklung der bundesverbürgten Serienkredite durch die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH konnte die voraussichtliche Höhe der maximal vom Bund abzulösenden Tranche aufgrund der Verhandlungen und der bereits erfolgten Prüfungen durch den Bund annähernd ermittelt werden. Die endgültige Höhe des seit 1989 im Grundsatz bestehenden Anspruchs wird erst in 1996 und nach abschließender Prüfung aller bestehenden Sachverhalte durch den Bund festgestellt, insoweit gilt dies auch für den 1989 vereinnahmten Sanierungsgewinn.

Im Rahmen der durch die öffentliche Hand geförderten Entwicklung des Airbus-Programms hat sich die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht bereits im Jahresabschluß berücksichtigt sind, 295 Mio. DM.

Alle mit Zuschußmitteln erworbenen Gegenstände der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH sind an die Bundesrepublik Deutschland zur Sicherheit übereignet.

Airbus Industrie G.I.E. hat gegenüber der Agence Executive (federführende Regierungsstelle Airbus) hinsichtlich der Entwicklungsarbeiten zum Airbus-Programm eine Durchführungsverpflichtung abgegeben, die von der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH - soweit es ihren Anteil betrifft - uneingeschränkt übernommen wurde. Die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH betrachtet das sich daraus ergebende Obligo durch die jeweiligen Verträge über die Finanzierung und Durchführung der Entwicklungsarbeiten als gedeckt.

Die bei Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH vorgesehene Besserungsscheinregelung sieht vor, daß beginnend ab dem Geschäftsjahr 2002 der Bund am Unternehmenserfolg in Höhe von 40% beteiligt ist. In seinem wirtschaftlichen Inhalt legt der Besserungsschein die Reihenfolge der Rückzahlungsansprüche des Bundes fest.

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.

Im Rahmen der Absatzfinanzierung sind branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.

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.

Gegenüber Minderheitsgesellschaftern eines Tochterunternehmens sind wir verpflichtet, im Rahmen eines Andienungsrechtes deren Anteile an dieser Gesellschaft auf Anforderung zu erwerben oder gegen eigene Aktien zu tauschen.

Dem Mitgesellschafter eines Gemeinschaftsunternehmens ist ein Andienungsrecht für dessen Anteil eingeräumt worden. Da der Wert von künftigen Jahresergebnissen abhängt, ist eine Valutierung nicht möglich.

Zur Finanzierung des Bauvorhabens am Potsdamer Platz in Berlin haben wir mit mehreren Objektgesellschaften Leasing-Verträge abgeschlossen, aus denen wir uns zur Zahlung künftiger Leasingraten verpflichten. Diese Leasingraten, die auf Basis der für den Gesamtkomplex veranschlagten Herstellungskosten in Höhe von 3,3 Mrd. DM berechnet werden und voraussichtlich Ende 1998 in vollem Umfang einsetzen, sind derzeit nicht valutierbar.

Organe

Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der Daimler-Benz AG 11.941.418 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 445.257 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 15.769.213 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen wurden in den Jahresabschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 94.369.991 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1995 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG.

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 20. März 1996

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Zielke
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Daimler-Benz AG

AKTIVA	31. Dezember 1995 in Mio. DM	31. Dezember 1994 in Mio. DM
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	4	4
Sachanlagen	658	717
Finanzanlagen	24.310	24.324
	24.972	25.045
Umlaufvermögen		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.868	4.907
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	1.267	1.186
Wertpapiere	6.706	5.137
Zahlungsmittel	2	4.277
	14.843	15.507
Rechnungsabgrenzungsposten	.	.
	39.815	40.552
PASSIVA		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital 300 Mio. DM)	2.568	2.565
Kapitalrücklage	4.948	4.904
Gewinnrücklagen	6.694	13.251
Bilanzgewinn	-	583
	14.210	21.303
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.487	5.210
Übrige Rückstellungen	845	731
	6.332	5.941
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	17.385	12.606
Übrige Verbindlichkeiten	1.876	691
	19.261	13.297
Rechnungsabgrenzungsposten	12	11
	39.815	40.552

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	1995 in Mio. DM	1994 in Mio. DM
Beteiligungsergebnis	(711)	1.538
Zinsergebnis	116	190
Übriges Finanzergebnis	149	(127)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(671)	(777)
Allgemeine Verwaltungskosten	(432)	(430)
Sonstige betriebliche Erträge	464	513
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(303)	(307)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	(1.388)	600
Außerordentliches Ergebnis	(5.117)	-
davon aus Beteiligungen (5.050) Mio. DM		
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(28)	34
Sonstige Steuern	(44)	(69)
Jahresfehlbetrag/-überschuß	(6.577)	565
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	19	18
Entnahme aus Gewinnrücklagen	(6.558)	-
Bilanzgewinn	-	583

Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler-Benz AG

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

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

WILLI BÖHM*)
Wörth
Mitglied des Betriebsrats
des Werks Wörth der
Mercedes-Benz AG

DR. H.C. BIRGIT BREUEL
Berlin
Generalkommissarin der
Weltausstellung EXPO 2000

PROF. HUBERT CURIEN
Paris
Minister a.D. für Forschung und
Technologie der Republik Frankreich

DR. JUR. MICHAEL ENDRES
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

WOLFGANG GABELE*)
Bremen
Stellv. Vorsitzender des Konzern-
betriebsrats im Daimler-Benz-Konzern
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
und des Gesamtbetriebsrats der AEG AG

MANFRED GÖBELS*)
Stuttgart
Mitglied des Oberen Führungskreises
der Mercedes-Benz AG
Vorsitzender des Konzernsprecher-
ausschusses im Daimler-Benz-Konzern
Vorsitzender des Gesamtsprecher-
ausschusses der Mercedes-Benz AG

ULRICH HARTMANN
Düsseldorf
Vorsitzender des Vorstands der
VEBA AG
(ab 12.03.1996 gerichtlich bestellt)

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

MARTIN KOHLHAUSSEN
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands der
Commerzbank AG

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

HELMUT LENSE*)
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Untertürkheim der
Mercedes-Benz AG

EDZARD REUTER
Stuttgart
(von 24.05.1995 bis 12.02.1996)

WALTER RIESTER*)
Frankfurt am Main
2. Vorsitzender der IG Metall

JÜRGEN SARRAZIN
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands der
Dresdner Bank AG

DR. JUR. ROLAND SCHELLING
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

DR. RER. POL. MANFRED SCHNEIDER
Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands der
Bayer AG

PETER SCHÖNFELDER*)
Augsburg
Mitglied des Betriebsrats der
Daimler-Benz Aerospace AG

PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
Kronberg/Taunus
Rechtsanwalt

BERNHARD WURL*)
Frankfurt am Main
Abteilungsleiter im Vorstand der
IG Metall

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Ausschuß nach §27 Abs. 3 MitbestG

HILMAR KOPPER (VORSITZENDER)
KARL FEUERSTEIN
EDZARD REUTER
(von 24.05.1995 bis 12.02.1996)
PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
(bis 24.05.1995 und ab 21.02.1996)
BERNHARD WURL

Präsidialausschuß

HILMAR KOPPER (VORSITZENDER)
KARL FEUERSTEIN
EDZARD REUTER
(von 24.05.1995 bis 12.02.1996)
PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
(bis 24.05.1995 und ab 21.02.1996)
BERNHARD WURL

Bilanzausschuß

HILMAR KOPPER (VORSITZENDER)
KARL FEUERSTEIN
WILLI BÖHM
DR. H.C. BIRGIT BREUEL

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

PROF. DR. RER. NAT. GERD BINNIG
Rüschlikon
Projektleiter IBM Research Division
(am 24.05.1995)

*) Vertreter der Arbeitnehmer.



Der Aufsichtsrat hat 1995 in vier Sitzungen über die Entwicklung und die Lage des Konzerns gemeinsam mit dem Vorstand beraten. Neben dem jeweils ausführlichen Lagebericht bildeten folgende Themen Schwerpunkte der Tagesordnungen: In der Sitzung im März die mittelfristige Unternehmensplanung sowie die Refinanzierung des Unternehmens, in der April-Sitzung der Jahresabschluß 1994, die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens auf dem Bahnsektor mit ABB (ADtranz) sowie das Projekt Potsdamer Platz; die Sommersitzung im Juni war hauptsächlich der DASA gewidmet, und in der Novembersitzung waren die zivile Luftfahrt, ADtranz sowie das Vorgehen bei AEG und Sogeti zentrale Themen.

Der Bilanzausschuß kam zweimal mit den Wirtschaftsprüfern zur ausführlichen Behandlung des Jahresabschlusses 1994 und des Halbjahresabschlusses 1995 zusammen. Der Präsidialausschuß tagte ebenfalls zweimal, u. a. um über Vertragsangelegenheiten der Vorstandsmitglieder zu beraten. Der nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuß mußte nicht einberufen werden.

Im Rahmen der monatlichen Berichterstattung hat der Vorstand den Aufsichtsrat über den Geschäftsgang des Unternehmens und seiner Bereiche umfassend informiert. Besondere Entwicklungen wurden zusätzlich schriftlich und mündlich erläutert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats hat sich in Einzelgesprächen vom Vorstand laufend berichten lassen. Vorstand und Aufsichtsrat haben alle gesetzlichen und satzungsgemäßen Anforderungen erfüllt.

Die Einzelthemen, mit denen sich der Aufsichtsrat befaßt hat, sind im wesentlichen durch das wirtschaftliche Umfeld bestimmt worden. Dominiierend

waren die starke Aufwertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar und einigen wichtigen europäischen Währungen, die hohe Staatsverschuldung und die verhaltene Konjunktorentwicklung in Westeuropa sowie der starke Konditionenverfall insbesondere in der zivilen Luftfahrt. Der Vorstand hat auf diese Entwicklung mit einer konsequenten Überprüfung des Konzernportfolios reagiert, die bereits in der ersten Phase Ende 1995/Anfang 1996 tiefgreifende Einschnitte, Umstrukturierungen, Ausgliederungen und Verkäufe, zur Folge hatte.

Bei der DASA wurden mit der eingeleiteten Wettbewerbsinitiative weitreichende Maßnahmen zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit auch bei einem niedrigeren Dollarkurs-Niveau eingeleitet. Aufgrund der negativen Entwicklung bei Fokker haben Vorstand und Aufsichtsrat nach dem Scheitern der Verhandlungen über ein Sanierungskonzept mit der niederländischen Regierung im Januar 1996 die Einstellung der Überbrückungskredite an Fokker beschlossen.

Vorstand und Aufsichtsrat haben intensiv über die unternehmerischen Optionen bei AEG Daimler-Benz Industrie diskutiert. Im Ergebnis soll die AEG auf Basis entsprechender Gremienbeschlüsse auf die Daimler-Benz AG verschmolzen werden. Aktivitäten wie die Energieverteilung und die Automatisierungstechnik werden verkauft, die verbleibenden Beteiligungen sollen direkt von der Daimler-Benz AG geführt werden.

Die Kooperation von debis Systemhaus mit dem französischen Softwarehaus Cap Gemini Sogeti wurde nach ausführlicher Analyse der Interessen - auch vor dem Hintergrund der einschränkenden Bestimmungen des US-Bank Holding Act - unternehmerisch und gesellschaftsrechtlich neu ausgerichtet.

Ein weiteres Schwerpunktthema war das Projekt am Potsdamer Platz in Berlin, wobei insbesondere über die Umsetzung des Konzepts und die Finanzierung diskutiert wurde.

Der Vorstand ist entschlossen die Beseitigung der Schwachstellen im Konzernportfolio angegangen. Er hat mit seiner konsequenten vorwärtsgerichteten Arbeit ein belastbares Fundament für die zukünftige Entwicklung des Konzerns gelegt.

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, hat

den Jahresabschluß 1995 der Daimler-Benz AG, den Konzernabschluß und den zusammengefaßten Lagebericht unter Einbeziehung der Buchführung geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat in seinen eigenen Prüfungen keine Anhaltspunkte für Beanstandungen gefunden. In seiner Sitzung am 3. April 1996, an der die Prüfer teilgenommen haben, hat er deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch die KPMG zugestimmt sowie den Jahresabschluß 1995 der Daimler-Benz AG gebilligt und damit festgestellt.

1995 wurde der bereits im Vorjahr beschlossene Wechsel im Vorstand vollzogen. Zum 1. April 1995 sind Herr Dr. Mangold und zum 25. Mai 1995 Herr Dr. Bischoff in den Vorstand eingetreten. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 24. Mai 1995 sind die Herren Reuter, Dr. Hirschbrunn und Dr. Liener vorzeitig aus dem Vorstand ausgeschieden; gleichzeitig hat Herr Schrempf in Nachfolge von Herrn Reuter den Vorsitz des Vorstands übernommen.

Mit Beendigung der Hauptversammlung 1995 hat Herr Prof. Dr. Binnig sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An seine Stelle ist Herr Reuter von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats und anschließend von diesem Gremium in Nachfolge von Herrn Prof. Dr. Semler in den Präsidial- und den Vermittlungsausschuß gewählt worden. Herr Reuter hat am 12. Februar 1996 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt, Herr Prof. Dr. Semler ist daraufhin wieder in die Ausschüsse gewählt worden. Den Platz von Herrn Reuter im Aufsichtsrat übernimmt Herr Hartmann, Vorsitzender des Vorstands der VEBA AG.

Den ausgeschiedenen Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern sprechen wir für ihr langjähriges Wirken für das Unternehmen sowie für ihren Rat und Einsatz an dieser Stelle unseren besonderen Dank aus.

Stuttgart-Möhringen, im April 1996
Der Aufsichtsrat

Kopper
Vorsitzender

Mitglieder des Direktoriums, Außenvertretungen der Daimler-Benz AG

Mitglieder des Direktoriums

DR. JUR. BOY-JÜRGEN ANDRESEN
Personalpolitik (bis 31.12.1995)

HANSJÖRG BAUMGART
Daimler-Benz-Kunstbesitz

MARTIN BERGER
Rechnungswesen Konzern

HUBERTUS BUDERATH
Konzernrevision

DR. RER. POL. ECKHARD CORDES¹⁾
Konzernentwicklung

MATTHIAS KLEINERT¹⁾
Politik und Außenbeziehungen

DR.-ING. MICHAEL KRÄMER
Forschung 1

DR. RER. NAT. VOLKER LEHMANN
Forschung 2 (bis 30.09.1995)

PROF. WERNER POLLMANN
Umweltbevollmächtigter des
Daimler-Benz-Konzerns

PROF. DR. RER. NAT.
ROLF SCHARWÄCHTER¹⁾
Neue Geschäfte

JÖRG SEIZER
Beteiligungen (bis 30.06.1995)

DR. JUR. CHRISTOPH WALTHER
Unternehmenskommunikation

DR. OEC. PUBL. PAUL WICK¹⁾
Finanzen und Steuern

DR. JUR. SOLMS WITTIG¹⁾
Recht

GERD WORIESCHECK
Personal Konzern

Daimler-Benz-Repräsentanzen

Berlin (Alfons Pawelczyk)
Tel. (49)30-89787 303
Fax (49) 30-89787 398

Bonn (Alfons Pawelczyk)
Tel. (49) 228-917 6110
Fax (49) 228-917 6190

Brüssel (Dr. Hanns Glatz)
Tel. (32) 2-23311 33
Fax (32) 2-23311 80

Jerusalem/Tel Aviv (Benjamin Navon)
Tel. (97) 22-6666 15
Fax (97) 22-6666 46

Kairo (Rudi Stoecker)
Tel. (20) 2-348 6803/6267
Fax (20) 2-348 6954

Mexico City (Ernesto Warnholtz)
Tel. (52) 5-282 2053
Fax (52) 5-282 2954

Moskau (Dr. Andreas Meyer-Landrut)
Tel. (7)501-926 4039
Fax (7) 501-926 4038

Neu Delhi (Bernd Adler)
z. Zt. Tel. (49) 711-3702929
z. Zt. Fax (49) 711-372929

Paris (Dr. Peter Kostka)
Tel. (33) 1-392 35600
Fax (33) 1-392 35408

Peking (Norbert Graeber)
Tel. (86) 10-593 6680/6678
Fax (86) 10-593 6683/6684

Pretoria (Christoph Koepke)
Tel. (27) 12-203 2001
Fax (27) 12-217144

São Paulo (Rolf Eckrodt, Dr. Joachim Zahn)
Tel. (55) 11-758 7171/6611
Fax (55) 11-758 7118/7667

Singapur (Rainer Herden)
Tel. (65) 788 3816
Fax (65) 788 7453

Tokio (Rainer Jahn, Wolfgang Dietrich)
Tel. (81)3-5572 7130
Fax (81) 3-5572 7127

Washington D.C. (Peter Hans Keilbach)
Tel. (1)202-408 4900
Fax(1) 202-408 4891

Daimler-Benz-Büros

Abu Dhabi (Gerhard Labitsch, ab 07/96)
Tel. (97) 12-436 531
Fax (97) 12-436 650

Bangkok (Gerd-Udo Hauser)
Tel. (66) 2-260 6075
Fax (66) 2-260 6077

Buenos Aires (Axel Arendt)
Tel. (54) 1-801 3585
Fax (54) 1-808 8702

Hanoi (N.N.)
Tel. (84)4-24 1236/1463
Fax (84) 4-24 1462

Hongkong (Karl-Heinz Michel)
Tel. (85) 2-2594 8876
Fax (85) 2-2594 8801

Kiew (Dr. Dieter Reining)
Tel. (38) 044-271 7842/7887
Fax (38) 044-277 8555

London (Dr. Reiner Ellenrieder)
Tel. (44) 171-839 8998
Fax (44) 171-839 9279

Madrid (Carlos Espinosa de los Monteros)
Tel. (34) 1-322 6161
Fax (34) 1-322 6019

Rom (Dr. Jochen Prange)
Tel. (39)6-41898 405
Fax (39) 6-4121 9097/9088

Shanghai (N.N.)
Tel. (86) 21-6439 5005
Fax (86) 21-6439 5011

Sydney/Melbourne (Bernt Schlickum)
Tel. (61)39-566 9266
Fax (61) 39-566 9110

Taschkent (Ulrich Fischer)
Tel. (7)3712-891374
Fax (7) 3712-891674

1) Mit Generalvollmacht.

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1995 Mio. DM	1994 Mio. DM	1995 Mio. DM	1994 Mio. DM	1995	1994
Unternehmensbereich Mercedes-Benz								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	6.435	1.932,0	1.330,0	53.163	53.001	139.733	147.061
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	221	(32,5)	15,4	1.518	1.501	2.691	2.858
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.109	2.815	962	965
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	1.053	927	515	517
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	125	9,9	35,9	1.100	1.087	560	661
Mercedes-Benz France, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	2.958	2.942	1.700	1.710
Mercedes-Benz Italia, Rom ⁴⁾	100,0	244	16,0	25,7	2.103	2.012	598	590
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	93	1,1	1,3	964	913	286	283
Freightliner, Portland ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	7.099	6.444	10.657	9.428
Mercedes-Benz of North America, Montvale ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	5.523	6.005	1.248	1.315
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	(18,5)	141	816	750	1.735
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ⁴⁾	100,0	1.317	100,0	273,4	3.852	4.063	14.414	16.264
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	253	(49,9)	39,3	551	759	1.612	2.387
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ⁴⁾	87,0	256	84,5	53,3	2.061	1.568	4.331	3.853
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	47	9,8	(30,9)	718	404	2.509	2.185
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	272	72,2	54,0	2.470	2.625	416	413
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	94	17,3	21,2	575	625	720	770
Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	93,2	2.160	(2.705,0)	(552,0)	2.893	3.458	9.907	13.577
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn	100,0	609	(60,3)	(57,7)	1.245	1.141	3.689	3.320
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen, Friedrichshafen	88,4	100	20,0	20,0	1.314	1.276	4.963	5.091
AEG ElectroCom International Inc., Irving ⁴⁾	100,0	440	13,8	8,8	274	76	1.108	856
Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace								
Daimler-Benz Aerospace Aktiengesellschaft, München	100,0	4.142	(4.841,6)	(546,3)	2.675	3.401	11.142	14.904
Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	1.143	(371,1)	258,6	3.557	4.292	16.498	19.304
Dornier, Friedrichshafen ⁴⁾	57,6	456	(553,5)	9,4	2.736	3.015	6.809	7.234
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München ⁴⁾	100,0	268	289,3	(85,4)	1.704	3.042	6.729	12.616
N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker, Amsterdam ^{4) 6)}	51,0	(532)	(1.158,4)	(400,7)	3.350	2.144	7.864	8.770
Eurocopter Holding S.A., Paris ⁴⁾	40,0	1.064	(1.124,8)	(114,7)	2.676	2.690	10.029	10.340
Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	(517,2)	64,4	-	-	238	179
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	373	34,0	26,5	237 ⁷⁾	231 ⁷⁾	177	171
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	66	11,0	25,9	1.361	1.293	-	-
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.657 ⁷⁾	3.444 ⁷⁾	516	586
Mercedes-Benz Finance Co. Ltd., Tokio	90,0	91	17,1	1,6	135 ⁷⁾	130 ⁷⁾	25	20
Regionalholding- und Finanzgesellschaften								
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	394	79,7	83,7	-	-	2	2
Daimler-Benz UK plc, London ⁴⁾	100,0	268	72,9	72,2	-	-	6	6
Daimler-Benz Holding France S.A., Rocquencourt ⁴⁾	100,0	279	(36,9)	10,9	-	-	2	2
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	188	20,3	19,5	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	181	40,0	78,8	-	-	-	-
Daimler-Benz Coordination Center S.A., Zaventem	100,0	672	32,4	16,1	-	-	21	25
Daimler-Benz España S.A., Madrid	87,9	216	(35,7)	14,0	-	-	14	12
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	3.784	331,0	308,3	-	-	27	27

1) Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

2) Eigenkapital und Jahresergebnis bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung aus landesrechtlichen Abschlüssen; Eigenkapital umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen, Ergebnis mit Jahresdurchschnittskursen, ausgenommen Mercedes-Benz do Brasil und Mercedes-Benz Türk, deren Ergebnis 1995 mit dem Jahresendkurs umgerechnet wurde.

3) Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

5) Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft der Region enthalten.

6) Zum 31.12.1995 entkonsolidiert.

7) Einschließlich Zinserträge aus der Absatzfinanzierung.

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Mercedes-Benz

AEG Daimler-Benz Industrie

Mercedes-Benz AG Stuttgart DEM 1.950.000.000 Bet. 100 %	NAW Nutzfahrzeuge AG Arbon/Schweiz CHF 15.000.000 (DEM 18,7 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien ARS 30.000.000 (DEM 43,0 Mio.) Bet. 100 %	AEG Aktiengesellschaft Berlin und Frankfurt am Main DEM 931.171.700 Bet. 93,2 % ³⁾
EvoBus GmbH Stuttgart DEM 150.000.000 Bet. 100 %	MC Micro Compact Car AG Biel/Schweiz CHF 50.000.000 (DEM 62,3 Mio.) Bet. 51 %	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. Pretoria/Republik Südafrika ZAR 31.837.500 (DEM 12,5 Mio.) Bet. 87 %	AEG Bahnsysteme GmbH Berlin DEM 131.000.000 Bet. 100 %
Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a. N. DEM 42.515.000 Bet. 99,0 %	Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft m.b.H. Salzburg/Österreich ATS 10.000.000 (DEM 1,4 Mio.) Bet. 50 % ¹⁾	Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd. (ANAMMCO) Enugu/Nigeria NGN 37.500.000 (DEM 2,4 Mio.) Bet. 40 % ²⁾	ABB Daimler-Benz Transportation GmbH Berlin DEM 2.000.000 Bet. 50 % ¹⁾
Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal DEM 22.000.000 Bet. 100 %	Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland GRD 3.766.000.000 (DEM 22,8 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Türk A.S. Istanbul/Türkei TRL 1.500.000.000.000 (DEM 37,5 Mio.) Bet. 55,6 %	TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH Heilbronn DEM 238.200.000 Bet. 100 %
Mercedes-Benz CharterWay GmbH Stuttgart DEM 1.000.000 Bet. 100 %	Mercedes-Benz Portugal Comércio de Automóveis, S.A. Abrunheira/Portugal PTE 500.000.000 (DEM 4,8 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Japan Co. Ltd. Tokio/Japan JPY 8.000.000.000 (DEM 111,3 Mio.) Bet. 100 %	Siliconix Inc. Santa Clara, Kalifornien/USA USD 59.552.894 (DEM 85,4 Mio.) Bet. 80,4 %
Mercedes-Benz España S.A. Madrid/Spanien ESP 22.296.291.000 (DEM 262,9 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Danmark AS Hillerød/Dänemark DKK 70.000.000 (DEM 18,1 Mio.) Bet. 100 %	P.T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien IDR 5.103.000.000 (DEM 3,2 Mio.) Bet. 33,3 % ²⁾	Matra MHS S.A. Nantes, Frankreich FRF 286.000.000 (DEM 83,7 Mio.) Bet. 50,0 %
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien GBP 50.000.000 (DEM 110,7 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Sverige AB Spanga/Schweden SEK 70.000.000 (DEM 15,0 Mio.) Bet. 100 %	P.T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien IDR 899.640.000 (DEM 0,6 Mio.) Bet. 45,6 % ²⁾	MTU Motoren- und Turbinen- Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen DEM 100.000.000 Bet. 88,4 %
Mercedes-Benz Niederland B.V. Utrecht/Niederlande NLG 57.000.000 (DEM 50,9 Mio.) Bet. 100 %	Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA USD 180.000.000 (DEM 258,0 Mio.) Bet. 100 %	Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM) Täbris/Iran IRR 5.000.000.000 (DEM 2,4 Mio.) Bet. 30 % ²⁾	E.I.B. S.A. Dison, Belgien BEF 406.718.094 (DEM 19,8 Mio.) Bet. 74,2 %
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien BEF 1.800.050.000 (DEM 87,6 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, New Jersey/USA USD 130.000.000 (DEM 186,4 Mio.) Bet. 100 %	Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien INR 2.314.588.952 (DEM 94,8 Mio.) Bet. 10,3 % ²⁾	AEG Starkstromanlagen Dresden GmbH Dresden DEM 19.200.000 Bet. 100 %
Mercedes-Benz France S.A.S. Rocquencourt/Frankreich FRF 430.000.000 (DEM 125,8 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada CAD 5.000.000 (DEM 5,2 Mio.) Bet. 100 %	Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien INR 98.583.777 (DEM 4,0 Mio.) Bet. 16,9 % ²⁾	AEG Fábrica de Motores S.A. Terrassa, Barcelona/Spanien ESP 1.500.000.000 (DEM 17,7 Mio.) Bet. 100 %
Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien ITL 107.500.000.000 (DEM 97,2 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V. Mexico D.F./Mexiko MXN 94.519.721 (DEM 17,9 Mio.) Bet. 100 %	Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien AUD 70.000.000 (DEM 74,8 Mio.) Bet. 100 %	AEG ElectroCom International Inc. Irving Texas/USA USD 269.800.000 (DEM 386,8 Mio.) Bet. 100 %
Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz CHF 6.000.000 (DEM 7,5 Mio.) Bet. 51 %	Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien BRL 609.285.000 (DEM 898,9 Mio.) Bet. 100 %		AEG Schneider Automation International S.A.S. Boulogne-Billancourt/Frankreich FRF 300.000.000 (DEM 87,8 Mio.) Bet. 50 % ¹⁾

	Daimler-Benz Aerospace	Daimler-Benz InterServices (debis)	Holding- und Finanzgesellschaften
AEG Electrocom GmbH Konstanz	Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG München	Daimler-Benz InterServices (debis) AG Berlin	Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz
DEM 60.000.000 Bet. 100 %	DEM 2.008.042.000 Bet. 93,8 %	DEM 600.000.000 Bet. 100 %	CHF 147.000.000 (DEM 183,1 Mio.) Bet. 100 %
AEG Austria Gesellschaft m.b.H. Wien/Österreich	Daimler-Benz Aerospace AG München	debis Systemhaus GmbH Hamburg	Daimler-Benz UK plc London/Großbritannien
ATS 360.000.000 (DEM 51,2 Mio.) Bet. 100 %	DEM 873.000.050 Bet. 100 %	DEM 150.726.900 Bet. 80,4 %	GBP 116.000.000 (DEM 256,8 Mio.) Bet. 100 %
AEG do Brasil Energia e Automacao Ltda. São Paulo/Brasilien	Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH Hamburg	Diebold Deutschland GmbH Eschborn	Daimler-Benz Holding France S.A. Rocquencourt/Frankreich
BRL 29.836.976 (DEM 44,0 Mio.) Bet. 100 %	DEM 930.000.000 Bet. 100 %	DEM 1.098.000 Bet. 100 %	FRF 270.000.000 (DEM 79,0 Mio.) Bet. 100 %
AEG Ibérica de Electricidad S.A. Madrid/Spainien	N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker Amsterdam/Niederlande	Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart	Daimler-Benz Holding Nederland B.V. Utrecht/Niederlande
ESP 2.550.000.000 (DEM 30,1 Mio.) Bet. 100 %	NLG 525.292.000 (DEM 469,3 Mio.) Bet. 51,0 % 4)	DEM 240.000.000 Bet. 100 %	NLG 150.000.000 (DEM 134,0 Mio.) Bet. 100 %
	Eurocopter Holding S.A. Paris/Frankreich	Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA	Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien
	FRF 3.720.587.500 (DEM 1.088,4 Mio.) Bet. 40 % 5)	USD 274.970.000 (DEM 394,2 Mio.) Bet. 100 %	BEF 3.370.000.000 (DEM 164,1 Mio.) Bet. 100 %
	Airbus Industrie G.I.E. Toulouse/Frankreich	debis Assekuranz Vermittlungs GmbH Stuttgart	Daimler-Benz Coordination Center S.A. Zaventem/Belgien
	FRF – (DEM –) Bet. 37,9 % 2)	DEM 6.115.000 Bet. 100 %	BEF 12.300.000.000 (DEM 598,8 Mio.) Bet. 100 %
	MTU Motoren- und Turbinen- Union München GmbH München	debis International Trading GmbH Berlin	Daimler-Benz España S.A. Madrid/Spainien
	DEM 156.600.000 Bet. 100 %	DEM 10.000.000 Bet. 100 %	ESP 17.514.911.000 (DEM 206,5 Mio.) Bet. 87,9 %
	MTU Maintenance GmbH Langenhagen	debis Marketing Services GmbH Frankfurt am Main	Daimler-Benz Holding Skandinavien AS Hillerød/Dänemark
	DEM 30.000.000 Bet. 100 %	DEM 7.000.000 Bet. 100 %	DKK 184.617.000 (DEM 47,7 Mio.) Bet. 100 %
	Dornier GmbH Friedrichshafen	debitel Kommunikations- technik GmbH & Co. KG Stuttgart	Daimler-Benz North America Corporation New York, N.Y./USA
	DEM 150.402.800 Bet. 57,6 % 6)	DEM 10.000.000 Bet. 60 %	USD 1.554.984.000 (DEM 2.229,1 Mio.) Bet. 100 %
	Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen	Sogeti S.A. Grenoble/Frankreich	Daimler-Benz Mexico S.A. de C.V. Mexico D.F./Mexiko
	DEM 50.000.000 Bet. 100 %	FRF 769.132.600 (DEM 225,0 Mio.) Bet. 34 % 1)	MXN 1.670.282.913 (DEM 316,7 Mio.) Bet. 100 %

Anmerkung:

Ausgewählte konsolidierte und nichtkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften.

Kapitalmäßige Anbindung wichtiger Beteiligungsgesellschaften ersichtlich aus der Tabelle auf Seite 73 sowie der Teilnehmungsliste nach § 313 HGB.

Beteiligungsquote bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

() Kapital umgerechnet in DEM zu Jahresendkursen.

1) Einbeziehung at equity.

2) Nicht konsolidiert.

3) Stand 29.02.1996.

4) Über Zwischenholdings.

5) Anteilmäßig konsolidiert.

6) Stimmrechte 87,5 %.

Daimler-Benz in Zahlen

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Beschäftigte (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	319.965	326.288	338.749	368.226	376.785	379.252	376.467	366.736	330.551	310.993
davon: Deutschland	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464	284.576	251.254	242.086
Ausland	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003	82.160	79.297	68.907
Mercedes-Benz	-	-	-	223.219	230.974	237.442	222.482	209.933	197.568	197.164
AEG Daimler-Benz Industrie	78.199	80.499	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784	58.921	44.769	49.432
Daimler-Benz Aerospace	-	-	-	62.959	61.276	56.465	81.872	86.086	75.581	50.784
debis	-	-	-	-	4.879	6.203	8.258	8.812	9.226	10.196

Abschlußkennzahlen

- Werte in Millionen DM -

Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448	29.198	33.633	35.354	36.239	31.783
Umlaufvermögen	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891	46.516	52.551	55.572	57.297	59.757
Gezeichnetes Kapital	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330	2.330	2.565	2.568
Rücklagen ¹⁾	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059	15.301	15.557	14.881	16.971	10.397
davon: Kapitalrücklage	368	370	370	2.114	2.117	2.117	2.117	2.117	4.904	4.948
Gewinnrücklagen ¹⁾	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942	13.184	13.440	12.764	12.067	5.449
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	1.251	768	626	767	881	1.214	1.228	561	151	877
Eigenkapital ²⁾	11.111	9.663	10.819	16.411	17.270	18.845	19.115	17.772	19.687	13.842
in % der Bilanzsumme	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6	24,9	22,2	19,5	21,0	15,1
in % des Anlagevermögens ³⁾	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0	89,3	80,1	75,7	79,1	65,5
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁴⁾	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833	37.118	36.144	37.343
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	28.807	32.407	35.304	40.742	42.799	46.890	52.948	54.890	55.831	51.185
Bilanzsumme	42.025	46.538	51.931	62.737	67.339	75.714	86.184	90.926	93.536	91.540
Investitionen insgesamt ⁵⁾	4.691	5.540	7.116	5.517	6.805	9.607	7.210	5.548	7.949	8.497
in % des Umsatzes	7,2	8,2	9,7	7,2	8,0	10,1	7,3	5,7	7,6	8,2
davon: in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände	4.368	5.350	6.628	5.010	5.948	7.124	6.625	4.705	4.793	5.291
in Finanzanlagen	323	190	488	507	857	2.483	585	843	3.156	3.206
Abschreibungen insgesamt ³⁾	3.338	3.101	3.086	3.218	3.780	4.328	4.990	5.821	5.401	5.515
davon: auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände	3.216	3.046	3.074	3.138	3.670	4.213	4.907	5.523	5.148	5.253
auf Finanzanlagen	122	55	12	80	110	115	83	298	253	262
Cash flow ⁶⁾	6.214	6.626	6.130	5.991	6.711	7.814	5.328	9.913	11.282	4.457
in % des Umsatzes	9,5	9,8	8,3	7,8	7,8	8,2	5,4	10,1	10,8	4,3

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
- Werte in Millionen DM -										
Umsatz	65.498	67.475	73.495	76.392	85.500	95.010	98.549	97.737	104.075	103.549
davon: Deutschland	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572	38.319	39.015	38.115
Ausland	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826	50.567	55.977	59.418	65.060	65.434
Auslandsanteil in %	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1	53,2	56,8	60,8	62,5	63,2
Mercedes-Benz	-	-	-	54.969	57.872	65.317	64.849	61.728	68.239	68.750
davon: Personenwagen	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650	36.370	40.107	38.030
Nutzfahrzeuge	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199	25.358	28.132	30.720
AEG Daimler-Benz Industrie	11.070	11.480	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184	10.733	10.034	9.873
Daimler-Benz Aerospace	4.882 ⁷⁾	4.421 ⁷⁾	4.976 ⁷⁾	7.489	12.168	11.974	16.735	18.173	17.053	14.942
debis	-	-	-	-	2.739	4.146	5.781	7.103	8.749	9.984
Umsatz pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	207.559	207.128	218.102	224.765	228.477	249.036	257.555	263.366	304.397	322.360
Materialaufwand	32.467	33.701	37.646	39.552	44.477	49.456	49.084	51.076	56.289	61.639
Personalaufwand	19.367	20.670	22.371	23.199	26.890	29.372	32.003	33.790	30.108	30.078
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857	76.989	83.639	91.052	88.060	93.636
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	5.880	5.297	5.197	10.096⁸⁾	4.221	4.027	2.533	(1.083)	2.077	(835)
in % des Umsatzes	9,0	7,9	7,1	13,2	4,9	4,2	2,6	(1,1)	2,0	(0,8)
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-	(544)	-	2.603	-	(3.884)
Steuern ⁹⁾	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426	1.541	1.082	905	1.182	1.015
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	1.767	1.782	1.702	6.809⁸⁾	1.795	1.942	1.451	615	895	(5.734)
in % des Umsatzes	2,7	2,6	2,3	8,9	2,1	2,0	1,5	0,6	0,9	(5,5)
Daimler-Benz AG										
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	1.404	1.403	1.382	1.120	1.120	1.194	703¹⁰⁾	390	565	(6.577)
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	507	503	504	555	557	603	604	373	564	-
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-	13,-	13,-	8,-	11,-	-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹¹⁾	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,31	7,31	3,43	4,71	-
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	11,52	11,52	11,52	11,87	11,87	12,85	12,85	7,91	11,-	-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	6,48	6,48	6,48	6,67	6,67	7,23	7,23	3,39	4,71	-

1) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.

2) Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

3) Ohne Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts (ab 1987).

4) Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.

5) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen, ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987)
und von neu erworbenen Tochtergesellschaften übernommenes Anlagevermögen.

6) Ab 1991 Cash flow aus der Geschäftstätigkeit.

7) Im Konzernumsatz enthaltene konsolidierte Werte für Dornier und MTU.

8) Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.

9) Ab 1994 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

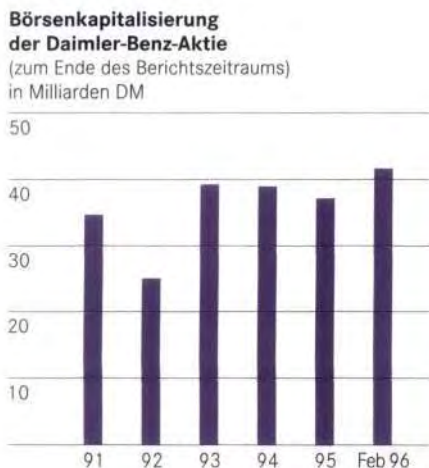
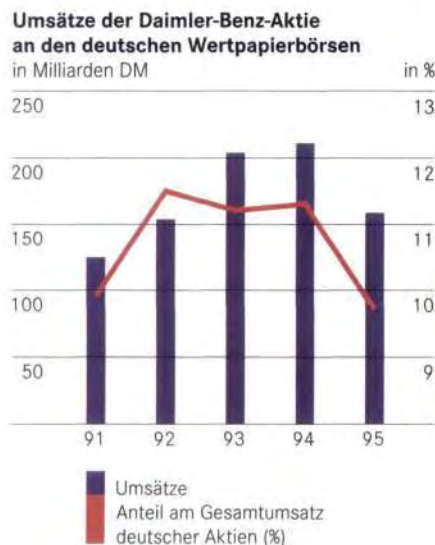
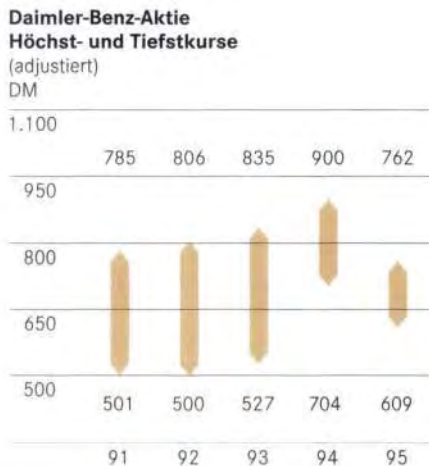
10) Darin nicht enthalten a. o. Erträge in Höhe von 4.490 Mio. DM.

11) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

12) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

Die Daimler-Benz-Aktie

Der Kursverlauf der Daimler-Benz-Aktie war 1995 einerseits durch die negativen Ergebnisprospekte, andererseits durch die angekündigte Überprüfung des Konzernportfolios geprägt. Die Entscheidungen zur weiteren Konzentration auf Kerngeschäftsfelder und zur Trennung von verlustbehafteten Geschäften haben eine positive Resonanz in den Kapitalmärkten gefunden.



Kennzahlen je Aktie			
	1995	1994	1993
Dividende ¹⁾	DM -	11,00	7,91
Dividende und Steuergutschrift ¹⁾	DM -	15,71	11,30
Nach deutscher Rechnungslegung			
Jahresüberschuß/-fehlbetrag ^{1) 2)}	DM (110,59)	21,57	12,78
Eigenkapital ^{1) 2)}	DM 252,71	399,75	365,36
Nach US-GAAP			
Jahresüberschuß/-fehlbetrag	DM (111,67)	21,53	(39,47)
pro ADS ³⁾	DM (11,17)	2,15	(3,95)
Eigenkapital	DM 445,57	602,30	564,26

1) Adjustiert: Zahlen für 1993 aufgrund der Bezugsrechtsemission von 1994 vergleichbar gerechnet.
2) Ohne Anteile Dritter.
3) American Depositary Share. Der Nominalwert eines ADS entspricht dem zehnten Teil einer Stammaktie.

Entwicklung der Börsen

Die großen internationalen Aktienbörsen haben sich 1995 sehr unterschiedlich entwickelt. Während New York und London um gut ein Drittel bzw. 20% zulegt und damit neue Höchststände markierten, hat sich das Kursniveau am japanischen Markt lediglich behauptet. Die Performance der 30 im Deutschen Aktienindex (DAX) zusammengefaßten Werte war 1995 zwar mit 7% positiv, blieb aber hinter den Erwartungen zurück. Die Gründe hierfür lagen einmal in der für die meisten deutschen Unternehmen ungünstigen Entwicklung der Wechselkurse und zum anderen in den als zu hoch empfundenen Tarifabschlüssen. Ende März fiel der DAX auf den Jahres-Tiefststand von 1.911 Punkten. In der dann folgenden Kurserholung stieg der Index bis Mitte September nach zwei Leitzinssenkungen angesichts der Beruhigung auf den Devisenmärkten

sowie des niedrigen Rendite-Niveaus am Rentenmarkt auf das historische Hoch von 2.317 Punkten. Zum Jahresende stand der DAX bei 2.254 Punkten gegenüber 2.107 Ende 1994.

Mit Beginn des Jahres 1996 setzte eine breite Kurserholung ein. Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus, des stabilen US-Dollar und der Hoffnung auf eine Konjunkturerholung im zweiten Halbjahr stieg der DAX bis Ende Februar gegenüber Ultimo 1995 um 10% auf 2.474 Punkte.

Die Daimler-Benz-Aktie an den Börsen

Der Kursverlauf der Daimler-Benz-Aktie war 1995 sehr stark durch die negativen Ergebnisprospekte für das Berichtsjahr geprägt. Am Jahresende lag der Kurs bei 724 DM; gegenüber dem Schlusskurs des Jahres 1994 bedeutete dies einen Rückgang um 5%.

Mit Beginn des Jahres 1996 profitierte auch unsere Aktie von der allgemein freundlichen Börsentendenz. Dabei hat unsere Ankündigung im Januar 1996, die finanzielle Unterstützung für Fokker einzustellen und die endgültige Strukturierung der AEG herbeizuführen, für einen weiteren Kursschub gesorgt. Ende Februar schloß die Daimler-Benz-Aktie mit 812,30 DM. Die Wertsteigerung gegenüber dem Schlusskurs von 1995 war mit 12,2% höher als die des DAX, der um 9,7% zunahm.

Der Umsatz an den acht deutschen Wertpapierbörsen war 1995 wertmäßig niedriger als im Vorjahr. Auch der Umsatz in Daimler-Benz-Aktien war rückläufig. Dennoch gehörte unsere Aktie unverändert zu den meistgehandelten Papieren. Mit einem Kurswert von 159 Mrd. DM war unsere Aktie Umsatzspitzenreiter an den deutschen Börsen; dies entsprach 10% des Umsatzes aller inländischen Aktien. Als einer der großen Werte am deutschen Aktienmarkt waren wir auch in das elektronische Handelssystem IBIS einbezogen.

Neben der Notierung an den deutschen Aktienbörsen werden an der Deutschen Terminbörse DTB Optionen auf unsere Aktien gehandelt. Im vergangenen Geschäftsjahr sind rund 1,2 Mil-

tionen Optionskontrakte auf Daimler-Benz-Aktien abgeschlossen worden. Damit gehörte Daimler-Benz zu den drei umsatzstärksten Werten an der DTB.

Unsere Aktie ist außer an den acht deutschen Wertpapierbörsen an neun ausländischen Börsenplätzen notiert:

Basel, Genf und Zürich	seit Januar 1977
Tokio	seit September 1990
London	seit Dezember 1990
Wien	seit Februar 1991
Paris	seit November 1991
New York	seit Oktober 1993
Singapur	seit Mai 1994

In New York wird die Daimler-Benz-Aktie in Form von American Depositary Shares (ADS) gehandelt, in Singapur heißen die Anteilsscheine Singapore Depositary Shares (SDS); der Wert beider Scheine beträgt jeweils ein Zehntel einer deutschen Stammaktie im Nennwert von 50 DM.

Wie an den deutschen Börsen gingen die Umsätze unserer Aktie 1995 auch an den ausländischen Börsen zurück, und zwar um 17% auf 16,3 Millionen Stück. Erneut wurde der mit Abstand größte Teil des Handelsvolumens an den Börsen in London und New York abgewickelt.

Investor Relations

Mit unseren Aktionärsbriefen, Zwischenberichten, Pressemitteilungen und Geschäftsberichten informieren wir regelmäßig unsere Aktionäre über die Entwicklung bei Daimler-Benz. Dem Informationsbedarf institutioneller Anleger und der Finanzanalysten tragen wir darüber hinaus durch Round-table-Gespräche und Unternehmenspräsentationen Rechnung. Wie in den Vorjahren haben wir an wichtigen Börsenplätzen Unternehmenspräsentationen durchgeführt. Die Aktivitäten zielen darauf ab, das Vertrauen unserer Aktionäre, potentieller Investoren, von Analysten und Portfoliomanagern in unser Unternehmen zu festigen und eine breitere Streuung unserer Aktie im internationalen Anlegerkreis zu ermöglichen.

An unserer Hauptversammlung am 24. Mai 1995 haben rund 6.700 Aktionäre, Aktionärsvertreter und Gäste teilgenommen. Die Präsenz lag bei 71% des Gezeichneten Kapitals.

Umstellung auf 5-DM-Aktie

Um unsere Aktie insbesondere für private Anleger noch attraktiver zu machen, schlagen wir der Hauptversammlung vor, den Nennwert der Aktie von DM 50,- auf DM 5,- herabzusetzen. Damit senken wir auch die bisher hohe Barriere zum variablen Handel; künftig können bereits 100 Aktien im Nennwert von DM 5,- anstatt 50 Aktien zu nominal DM 50,- zu den fortlaufenden Notierungen gehandelt werden.

Das Aktienkapital

Unser Aktienkapital hat sich 1995 durch die Ausgabe von Belegschaftsaktien um 3,5 Mio. auf 2.568 Mio. DM erhöht. Für die weitere Ausgabe von Belegschaftsaktien steht uns ein restliches genehmigtes Kapital von 14 Mio. DM, befristet bis Anfang 1999, zur Verfügung. Da das restliche genehmigte Kapital für Bezugsrechtsemissionen in Höhe von 367 Mio. DM zum 30. Juni 1996 ausläuft, schlagen wir der Hauptversammlung die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals in Höhe von 500 Mio. DM vor. Gleichzeitig soll der vereinfachte Bezugsrechtsausschluß gemäß §186 AktG ermöglicht werden. Zusätzlich besteht, befristet bis zum Jahr 1999, ein bedingtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM. Dieses gibt uns die Möglichkeit, Options- oder Wandelanleihen bis zu einem Gesamtbetrag von nominal 2 Mrd. DM auszugeben.

Rund zwei Drittel unseres Aktienkapitals befinden sich in Streubesitz. Die Deutsche Bank hält einen Anteil von 24,4%, der zweite Großaktionär ist der Staat Kuwait mit knapp 13%. Die Stella Automobil-Beteiligungsgesellschaft, die einen Anteil von 12,3% hielt, ist im März 1995 auf unsere Gesellschaft verschmolzen worden. Mit einem Börsenkurswert von 41,7 Mrd. DM (Stand Ende Februar 1996) und mehr als 450.000 Aktionären gehört Daimler-Benz zu den größten deutschen Publikumsgesellschaften.

Die Entwicklung eines Daimler-Benz-Aktiendepots

Entscheidend für die Rendite einer Aktienanlage ist in erster Linie der Kurs der Aktie zu Beginn des Investments; aufgrund der hohen Schwankungsbreite der Daimler-Benz-Aktie fällt die Performance für den inländischen Aktionär in den drei von uns traditionell gewählten Zeiträumen - drei, sechs und zwölf Jahre - sehr unterschiedlich aus.

Infolge der günstigen Kurssituation von Anfang 1993 erzielte ein DM-Anleger bei einem Investment in Daimler-Benz-Aktien in rund drei Jahren eine durchschnittliche Rendite von 16,2% pro Jahr. Bei einer zwölfjährigen Anlage waren es nur 5,5%. In diesen Rechnungen ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Dividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt wurden, wobei der Investor jedoch keine Zuzahlungen leisten mußte.

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM			
Anlagebeginn	Jan. 1984	Jan. 1990	Jan. 1993
Anlagedauer in Jahren	rd. 12	rd. 6	rd. 3
Depotwert in DM Ende Februar 1996	19.143	11.033	16.090
Durchschnittliche Verzinsung p. a.			
bei Anlage in DEM	5,5%	1,6%	16,2%
bei Anlage in USD	11,0%	3,8%	20,0%
bei Anlage in JPY	4,0%	-1,3%	13,6%
bei Anlage in GBP	10,4%	4,8%	19,3%

Erläuterungen zur Überleitung von Konzern-Jahresergebnis und Eigenkapital auf US-GAAP

Differenz in den Rücklagen als Folge der unterschiedlichen Behandlung von Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen

Nach den amerikanischen Bilanzierungsnormen können Rückstellungen und Wertberichtigungen bei weitem nicht in dem Umfang gebildet werden, wie es nach deutschem Recht zulässig ist. Die nicht anerkannten Unterschiedsbeträge müssen aufgelöst werden und beeinflussen somit das Jahresergebnis und das Eigenkapital. Nach US-GAAP war im Berichtsjahr allein deswegen das Eigenkapital um 5,3 Mrd. DM höher auszuweisen, wobei die Änderungen nicht nur die Rückstellungen, sondern auch Sachanlagen, Vorräte und Forderungen betreffen. Mit dem Begriff "Appropriated Retained Earnings"/zweckgebundene Rücklagen wollen wir den amerikanischen Anlegern deutlich machen, daß diese Beträge für Ausschüttungen nicht zur Verfügung stehen; zugleich bilden wir mit dieser Position eine Brücke zwischen den beiden unterschiedlichen Rechnungslegungskulturen.

Langfristige Fertigung

Erlöse und Aufwendungen werden nach deutschem Recht entsprechend dem Realisationsprinzip verbucht, während nach US-Prinzipien grundsätzlich entsprechend dem Grad der Fertigstellung eine anteilige Gewinnrealisierung vorzunehmen ist (percentage of completion method). In den meisten Fällen verfügen wir innerhalb des Konzerns über Verträge, die Teilabrechnungen zulassen. Derartige Meilensteinverträge sind auch in den USA üblich und bilanziell anerkannt. Deshalb ergeben sich nur geringfügige Unterschiede.

Goodwill und Beteiligungserwerbe

Nach deutschen Bilanzierungsvorschriften kann der Goodwill gegen das Eigenkapital verrechnet oder aktiviert und i. d. R. bis zu 20 Jahren abgeschrieben werden. Nach den US-amerikanischen Regeln muß der Goodwill aktiviert und über nicht mehr als 40 Jahre abgeschrieben werden. Der Aufwand im Berichtsjahr beruht auf nach US-GAAP vorzunehmenden außerplanmäßigen Abschreibungen auf solche Goodwills.

Entkonsolidierung

Nach deutscher Rechnungslegung kann eine Gesellschaft entkonsolidiert werden, nachdem die Mehrheit der Anteile veräußert wurde. Nach US-GAAP muß jedoch eine mehrheitlich an Konzerndritte verkaufte Leasinggesellschaft dann weiterhin konsolidiert werden, wenn nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise die Chancen und Risiken nicht vollständig übergegangen sind.

Pensionsrückstellungen

Die Rückstellungen für Altersversorgung werden entsprechend US-Recht unter Berücksichtigung erwarteter Lohn- und Gehaltssteigerungen ermittelt. Zur Berechnung wird nicht der im deutschen Steuerrecht geltende Abzinsungssatz von 6% zugrundegelegt; vielmehr fließen in den US-Wert die jeweiligen Realzinsen einzelner Länder ein. Ein weiterer Unterschied ergibt sich hinsichtlich der Verpflichtung zur Übernahme von Krankheitskosten der Pensionäre in den USA.

Währungsumrechnung und Währungssicherungsgeschäfte

Zwischen beiden Rechnungslegungssystemen besteht ein Unterschied bei der Erfassung unrealisierter Gewinne und Verluste aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsbeträgen und Währungssicherungsgeschäften. Nach deutschem Recht sind dem Imparitätsprinzip zufolge nur unrealisierte Verluste zu bilanzieren, während nach US-GAAP auch unrealisierte Gewinne berücksichtigt werden müssen.

Wertpapiere

Wertpapiere sind entsprechend den deutschen Bilanzierungsvorschriften zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten anzusetzen. Die US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften verlangen hingegen, daß Wertpapiere auch zu höheren Marktwerten zu bilanzieren sind, wobei die Veränderungen im Marktwert entweder unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung <oder im Eigenkapital zu verbuchen sind.

Sonstige Bewertungsunterschiede

Weitere Differenzen zwischen deutschen und amerikanischen Bilanzierungsmethoden können bei Vorräten, Minderheitenanteilen sowie Leasing-Aktivitäten auftreten.

Latente Steuern

Während sich im deutschen Konzernabschluß vorwiegend Steuerlatenzen aus ergebniswirksamen Eliminierungsvorgängen ergeben, werden nach US-GAAP auch zukünftige Vorteile aus (temporären) Abweichungen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanzen und des Konzernabschlusses sowie aus steuerlichen Verlustvorträgen berücksichtigt.

Informationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht Daimler-Benz
(deutsch, englisch und französisch)
- Form 20 F
(englisch)
- Geschäftsbericht Mercedes-Benz
(deutsch und englisch)
- Geschäftsbericht AEG Daimler-Benz Industrie
(deutsch und englisch)
- Geschäftsbericht Daimler-Benz Aerospace (DASA)
(deutsch und englisch)
- Geschäftsbericht Daimler-Benz InterServices (debis)
(deutsch und englisch)
- Daimler-Benz-Zwischenberichte zum 1., 2. und 3. Quartal
(deutsch, englisch und französisch)
- Diskette mit Finanzinformationen
(englisch; MS EXCEL-Tabellen zur Weiterbearbeitung)

Die oben genannten Informationen können angefordert werden bei:

Daimler-Benz AG
Abteilung PWV
70546 Stuttgart
Telefon/Telefax 49-711-17-9 22 87

Informationen zu Daimler-Benz sind darüber hinaus über Internet, Anwahl www.daimler-benz.com, erhältlich.

Investor Relations:

Daimler-Benz AG, RKI
Telefon 49-711-17-9 22 83 oder 9 22 61
Telefax 49-711-17-9 41 09

Bilanzpressekonferenz:

11. April 1996
10.00 Uhr
Liederhalle
Stuttgart

Hauptversammlung:

22. Mai 1996
10.00 Uhr
Hanns-Martin-Schleyer-Halle
Stuttgart

Daimler-Benz berichtet über den Verlauf des ersten Quartals 1996 in der Bilanzpressekonferenz am 11. April, über die ersten sechs Monate mit einem Halbjahresabschluß am 29. August 1996 sowie Mitte November 1996 über die ersten neun Monate des Jahres.

Impressum:

Konzeption und Inhalt:
Daimler-Benz AG, RKB

Layout:
Mercedes-Benz AG, BS/M
Daimler-Benz AG, KOM/U

Satz und Lithographie:
Fotosatz Schmidt+Co., Weinstadt

Druck:
Bechtle-Druck, Esslingen

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