

DAIMLERBENZ

AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsjahr 1996

Daimler-Benz ist auf gutem Weg, wieder ein nachhaltig

— —
*Mit der Konzentration des Geschäftsportfolios haben wir eine
gesunde wirtschaftliche Basis für künftiges Wachstum geschaffen.*

*Durch die neue Führungsorganisation erhalten unsere
23 Geschäftsbereiche einen deutlich größeren unternehmerischen
Handlungsspielraum, mit dem sie sich kundennah und flexibel den
Herausforderungen im weltweiten Wettbewerb stellen.*

*Neue Steuerungsgrößen wie auch die stärker anlegerorientierte
Bilanzierung nach US-Recht sorgen für größere Transparenz
nach innen und nach außen.*

*Eine angemessene Verzinsung für unsere Aktionäre,
attraktive Produkte und Dienstleistungen für unsere Kunden
sowie anspruchsvolle und sichere Arbeitsplätze für unsere*

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

*Das sind die Ziele, die wir im Rahmen unserer wertorientierten
Unternehmensführung verfolgen.*

DAIMLERBENZ

AKTIENGESELLSCHAFT

GESCHÄFTSFELD PERSONENWAGEN	S-, E-, C-, A- UND M-KLASSE SMART
----------------------------------------	--------------------------------------

GESCHÄFTSFELD NUTZFAHRZEUGE	LKW EUROPA NUTZFAHRZEUGE NAFTA TRANSPORTER EUROPA ANTRIEBSTRANG EUROPA OMNIBUS EUROPA NUTZFAHRZEUGE LATEINAMERIKA UNIMOG
----------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

GESCHÄFTSFELD LUFT- UND RAUMFAHRT	VERKEHRSLUGZEUGE UND HUBSCHRAUBER VERTEIDIGUNG UND ZIVILE SYSTEME ANTRIEBE LUFTFAHRT MILITÄRFLUGZEUGE SATELLITEN RAUMFAHRT INFRASTRUKTUR
----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

GESCHÄFTSFELD DIENSTLEISTUNGEN	FINANZDIENSTLEISTUNGEN/ VERSICHERUNGEN IT-SERVICES TELEKOMMUNIKATIONS- UND MEDIENDIENSTE HANDEL IMMOBILIENMANAGEMENT
-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

DIREKT GEFÜHRTE INDUSTRIELLE BETEILIGUNGEN	BAHNSYSTEME MIKROELEKTRONIK MTU / DIESELANTRIEBE
-----------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------

FAHRZEUGE	1996	1995
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	2.942	2.349
Umsatz	77.624	72.100
Sachinvestitionen	4.451	3.331
FuE-Aufwand	3.996	3.728
Beschäftigte	199.099	197.164

Umsatzanteile:

- Personenwagen
- Nutzfahrzeuge



- Luftfahrt
- Raumfahrt
- Verteidigung und Zivile Systeme
- Antriebe



- Finanzdienstleistungen/Versicherungen
- IT-Services
- Telekommunikations- und Mediendienste
- Sonstige Geschäftsgebiete



- Bahnsysteme
- Mikroelektronik
- MTU/Dieselantriebe
- Erkennungs- und Sortiersysteme²⁾

¹⁾ Unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts.

²⁾ Mit Wirkung vom 1. Januar 1997 aus dem Konzern ausgeschieden.

³⁾ Werte für AEG DBL.

PERSONENWAGEN	1996	1995
Werte in Millionen DM		
Umsatz ¹⁾	45.949	40.467
Absatz (Einheiten)	644.957	590.180
FuE-Aufwand	2.906	2.503
Beschäftigte	83.732	80.733

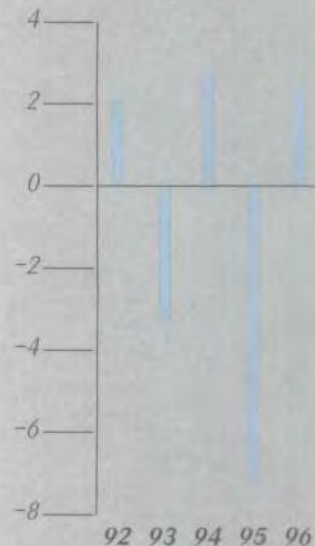
NUTZFAHRZEUGE	1996	1995
Werte in Millionen DM		
Umsatz ¹⁾	31.675	31.633
Absatz (Einheiten)	348.087	320.089
FuE-Aufwand	1.090	1.225
Beschäftigte	80.483	82.041

LUFT- UND RAUMFAHRT	1996	1995
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	5	(6.724)
Umsatz ¹⁾	13.053	15.093
Auftragseingang	17.076	14.279
Sachinvestitionen	584	564
FuE-Aufwand	3.681	4.131
Beschäftigte	44.936	50.784

DIENSTLEISTUNGEN	1996	1995
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	328	128
Umsatz ¹⁾	13.143	11.714
Sachinvestitionen	225	231
Beschäftigte	11.500	10.196

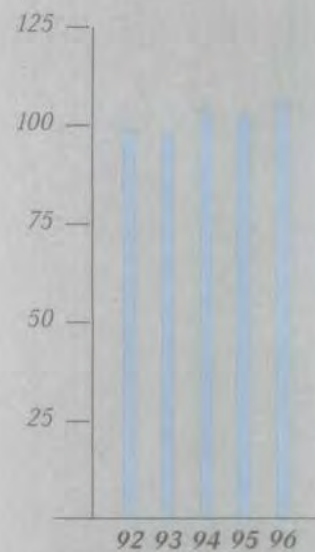
DIREKT GEFÜHRTE INDUSTRIELLE BETEILIGUNGEN	1996	1995 ³⁾
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	(328)	(1.840)
Umsatz ¹⁾	8.014	10.151
Auftragseingang	7.910	14.025
Sachinvestitionen	502	601
FuE-Aufwand	816	793
Beschäftigte	31.005	49.432

Operating Profit Konzern
in Milliarden DM



Bis 1994 Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit nach HGB, ab 1995 Operating Profit nach US-GAAP

Konzernumsatz
in Milliarden DM



Bis 1994 nach HGB, ab 1995 nach US-GAAP

DAIMLER-BENZ-KONZERN	1996	1996	1995
	Werte in Millionen US-\$ ¹⁾	Werte in Millionen DM	
Umsatz	69.110	106.339	102.985
Deutschland	25.453	39.165	37.684
Ausland	43.657	67.174	65.301
Beschäftigte (am Jahresende)		290.029	310.993
Deutschland		222.821	242.086
Ausland		67.208	68.907
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.748	8.845	8.941
Sachinvestitionen	4.037	6.212	4.782
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	6.631	10.203	5.455
Operating Profit nach US-GAAP	1.575	2.423	(7.197)
Konzernergebnis (Net Income) nach US-GAAP	1.795	2.762	(5.729)
Konzernergebnis nach US-GAAP			
je 5-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	3,48	5,35	(11,17)
Gezeichnetes Kapital	1.675	2.577	2.568
Jahresüberschuß/-fehlbetrag der Daimler-Benz AG	844	1.298	(6.577)
Dividende je 5-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	0,71	1,10	—

1) Alle Werte wurden mit dem Wechselkurs 1 US-\$ = 1,5387 DM umgerechnet; dieser entspricht dem Ankaufkurs der Federal Reserve Bank New York am 31. Dezember 1996, 12.00 Uhr.

INHALT

BRIEF AN DIE AKTIONÄRE UND FREUNDE DES UNTERNEHMENS	2
MITGLIEDER DES VORSTANDS	5
DAIMLER-BENZ IM ÜBERBLICK	6
FAHRZEUGE	13
LUFT- UND RAUMFAHRT	20
DIENSTLEISTUNGEN	25
DIREKT GEFÜHRTE INDUSTRIELLE BETEILIGUNGEN	29
FORSCHUNG UND TECHNIK	34
PERSONAL	36
DAIMLER-BENZ IN DER GESELLSCHAFT	38
DAIMLER-BENZ IN DEN FINANZMÄRKTEN	41
WERTORIENTIERTE UNTERNEHMENSFÜHRUNG, US-GAAP UND NEUE STEUERUNGSGRÖSSEN	44
DISKUSSION UND ANALYSE DER FINANZWIRTSCHAFTLICHEN SITUATION	46
JAHRESABSCHLÜSSE	51
MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS DER DAIMLER-BENZ AG	81
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	82
ADRESSEN UND AUSSENVERTRETUNGEN	84
KENNZAHLEN WICHTIGER BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN	86
DAIMLER-BENZ IN ZAHLEN	88
WESENTLICHE UNTERSCHIEDE ZWISCHEN DEUTSCHER UND US-RECHNUNGSLEGUNG	90

Sehr geehrte Damen und Herren!

Vor einem Jahr hatten wir Ihnen die Rückkehr zu wieder positiven Ergebnissen als unser oberstes Ziel angekündigt. Wir hatten harte, unvermeidliche Schritte beschrieben - Maßnahmen, die Daimler-Benz zu seiner alten Ertragsstärke zurückbringen sollen.

Das in diesem Geschäftsbericht dargelegte Ergebnis des Jahres 1996 stellt dabei einen Meilenstein dar. Die Weichenstellungen der Jahre 1995 und 1996 beginnen sich auszuzahlen, die Voraussetzungen für weitere Ertragssteigerungen sind gelegt.

Ihr Unternehmen hat sich wieder auf seine Stärken und unternehmerischen Werte konzentriert. Wir können Ihnen heute ein Portfolio von 23 Geschäftsbereichen präsentieren, die sich durch starkes Wachstum und gesundes Ertragspotential auszeichnen. So können wir jetzt die knappen Ressourcen auf vielversprechende Zukunftsprojekte lenken und künftig überdurchschnittliches Wachstum aus neugewonnener innerer Kraft generieren.

Daimler-Benz ist heute ein klar fokussiertes Unternehmen, das im Schwerpunkt in den Bereichen Transport, Verkehr und Dienstleistungen tätig ist. Das ist das Resultat des 1995 begonnenen Gestaltungsprozesses, den wir mit dem Konzept des Shareholder Value beschrieben haben. Manche ziehen den Begriff der „Unternehmenswertsteigerung“ vor. Ungeachtet solcher begrifflichen Differenzen: Was am Ende zählt, sind Taten und Ergebnisse.

Wir meinen, daß diese sich durchaus sehen lassen können. Die Zahlen sprechen für sich:

- Wir haben 1996 einen Operating Profit von 2,4 Mrd. DM erzielt, nach einem dramatischen operativen Verlust im Bereinigungsjahr 1995.
- Hierin schlagen sich die Portfoliobereinigungen sowie die von nahezu allen Geschäftsbereichen getra-

genen operativen Verbesserungen nieder. So haben die Programme zur Effizienzsteigerung zu einer deutlich verbesserten Kostensituation sowie Wettbewerbsposition geführt.

- Den Umsatz konnten wir 1996, vergleichbar gerechnet, um 10 Prozent auf 106,3 Mrd. DM verbessern.

Auf dieser Grundlage haben wir eine Dividende von 1,10 DM je 5-DM-Aktie vorgeschlagen, die voll aus dem operativ verdienten Ertrag bezahlt wird, gleichzeitig aber auch die Vorsorge für das angestrebte künftige Wachstum berücksichtigt.

Eür uns zählt aber noch viel mehr zum Konzept der Unternehmenswertsteigerung. So haben wir zahlreiche Vereinbarungen getroffen, um den Standort Deutschland wettbewerbsfähiger zu gestalten, haben mit den Vertretern der Arbeitnehmer individuelle, auf die jeweiligen Markterfordernisse angepaßte Betriebsvereinbarungen für 135.000 Beschäftigte in inländischen Werken abgeschlossen, die auch Übernahmegarantien für alle Auszubildenden in diesen Werken umfassen. Insgesamt bildet Daimler-Benz in Deutschland derzeit rund 9.200 junge Menschen aus.

Der Dank dafür, daß wir die beachtliche Wende im Ergebnis erreicht haben, daß uns dieser Kraftakt in dieser Dimension gelungen ist, gebührt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ohne ihre Einsatzbereitschaft und ihren Leistungswillen hätten wir dies nicht erreichen können. Dies gilt auch für die konstruktive Zusammenarbeit

mit den Vertretern der Arbeitnehmer sowie der Leitenden Angestellten, die an der Neuausrichtung von Daimler-Benz beteiligt waren.

Gleichmaßen müssen wir aber konstatieren, daß der Jahr esabschluß 1996 nur eine erste Etappe darstellt auf dem Weg, unsere historische Ertragskraft wiederzugewinnen. Unser Anspruch ist, uns mit hochwertigen Produkten und Dienstleistungen an die Spitze der jeweiligen Märkte zu setzen. Wir wollen uns nicht nur



bei der Qualität unserer Produkte, wir wollen uns auch bei der Rendite mit den Weltbesten messen.

Deshalb bleibt es unser erstes Ziel, eine Mindestrendite von 12% auf das eingesetzte Kapital zu erreichen. Wir sind diesem Anspruch ein gutes Stück näher gekommen. Doch damit wollen wir uns nicht zufrieden geben: Die individuelle Zielrendite eines jeden Geschäftes bemißt sich daran, welche Verzinsung der weltweit beste Wettbewerber erzielt. Dabei stimmt uns für die Zukunft zuversichtlich, daß wir in vielen unserer Geschäfte bereits heute eine Spitzenposition innehaben.

In besonderer Weise gilt dies für Mercedes-Benz-Fahrzeuge, die seit langem zu den begehrtesten Automobilen der Welt zählen. Die auch in der Geschichte der Mercedes-Benz-Pkw einmalige Produktoffensive zielt darauf, den Anspruch, in allen bearbeiteten Marktsegmenten das Spitzenangebot zu stellen, auch langfristig zu sichern. Insgesamt wollen wir mit den neuen Produkten - 1997 sind es A-Klasse, M-Klasse und CLK sowie zusätzliche Innovationen an unseren Fahrzeugen - unseren Absatz von 645.000 Einheiten im Jahr 1996 auf über 1 Million Fahrzeuge ab dem Jahr 2000 steigern.

Neuen Wegen in Marketing und Vertrieb fällt dabei eine Schlüsselrolle zu. Daher haben wir das eigenständige Vorstandsressort Vertrieb für unser Fahrzeuggeschäft gestärkt. Auch die Entscheidung, den Stern ausschließlich bei der Marke Mercedes-Benz zu belassen, findet hier ihren Ursprung.

Bei Nutzfahrzeugen sind wir weltweit die Nummer 1, doch ist der Ertrag trotz deutlicher Produktivitätsfortschritte unbefriedigend. Mit den neuen Produkten - Sprinter, Vito, dem zum „Truck of the Year“ gekürten Actros - konnten wir Kostenreduzierungen zwischen 20 und 30 Prozent und ein gegenüber dem Wettbewerb führendes Preis-/Leistungsverhältnis realisieren. Produktoffensive - in diesem Jahr durch die neue Leichte Klasse in Europa - und Ausbau der Marktposition gerade auch in Nord- und Südamerika werden im laufenden Jahr konsequent weiter vorangetrieben. Doch müssen in unserem Lkw-Geschäft in Europa zusätzli-

che Anstrengungen unternommen werden, um einen Ergebnisbeitrag zu erwirtschaften, der unseren Renditeanforderungen entspricht.

Die Dasa konnte mit der konsequenten Umsetzung der Wettbewerbsinitiative ihre Kostensituation bereits nachhaltig verbessern. Der gegenüber dem letzten Jahr um ein Dreifaches höhere Auftragseingang bei Airbus ist nicht zuletzt hierauf zurückzuführen. Aber auch hier stehen weitere notwendige Schritte an: Dem anhaltenden Konzentrationsprozeß, der mit der Fusion Boeing/McDonnell Douglas in den USA wohl annähernd seinen Abschluß gefunden hat sowie den weiterhin sinkenden Verteidigungs- und Raumfahrtbudgets können die europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen nur mit einer europäischen Lösung wirkungsvoll begegnen. Die Dasa treibt diesen Prozeß aktiv voran.

Mit der Entwicklung der debis sind wir rundherum zufrieden. Sie hat sich zu einem der führenden Unternehmen im Dienstleistungsbereich entwickelt und das beste Ergebnis ihrer jungen Geschichte erzielt, gleichzeitig in nennenswertem Umfang neue Arbeitsplätze geschaffen. Diese Entwicklung wird sich auch im laufenden Jahr auf zunehmend internationaler Basis und mit den jetzt gestellten Weichen, etwa im Bereich Telekommunikations- und Mediendienste, fortsetzen.

Adtranz, das Gemeinschaftsunternehmen mit ABB und Weltmarktführer im jährlich um 8% wachsenden Bahnbereich, ist strategisch hervorragend positioniert. Die operativen Anlaufprobleme des ersten Jahres werden noch in diesem Jahr gelöst. Bei der TEMIC legen wir den Wachstumsschwerpunkt auf die Kfz-Elektronik, die deutlich stärker als der Markt wächst. Die MTU-Friedrichshafen - der Geschäftsbereich Dieselantriebe - beweist beständigen Erfolg auch mit neuen Produkten auf neuen Märkten.

Wir sind also im operativen Bereich gut vorangekommen. Die wesentlichen Werttreiber sind identifiziert, die Weichen für weiteres ertragreiches Wachstum gestellt. Doch Wachstum kann dauerhaft nur dort entstehen, wo wir besser als unsere Wettbewerber sind. Deshalb konzentrieren wir uns auf die Geschäfte, in denen wir zu

den Besten gehören - und das weltweit. Akquisitionen wie die beabsichtigte Übernahme des Schwer-Lkw-Geschäfts von Ford in Nordamerika durch Freightliner richten sich nach diesen Zielen. Dazu gehört auch, die Globalisierung unserer Aktivitäten energisch voranzubringen. Asien und Lateinamerika stehen dabei im Mittelpunkt unserer Anstrengungen.

Um unsere Wettbewerbsposition auch langfristig zu sichern, werden wir unsere Position als ein bei Innovationen führendes Unternehmen weiter ausbauen. Im vergangenen Jahr haben wir 5,6 Mrd. DM für unsere eigenen Vorhaben in Forschung und Entwicklung investiert; bei der Zahl der Patentanmeldungen zählen wir zur Spitze der deutschen Unternehmen. Beispiele wie das erste „zero emission“-Fahrzeug der Welt, ein Pkw mit unter Alltagsbedingungen funktionierendem Brennstoffzellenantrieb, belegen dies.

Viel mehr aber ist und wird in Ihrem Unternehmen geschehen, um das Konzept einer ganzheitlichen wertorientierten Führung auch in den Köpfen und Herzen zu verankern. Denn Wertorientierung, so wie wir sie verstehen, erfordert ein Umdenken auf allen Entscheidungsebenen, betrifft nicht nur die Kennziffern, sondern ebenso Strukturen, Prozesse und - nicht zuletzt - die Personalführung.

Mit der neuen Führungsstruktur des Konzerns, die seit Anfang April gelebt wird, verlagern wir konsequent die unternehmerische Verantwortung an die Manager vor Ort. So stärken wir den „Unternehmer im Unternehmen“, werden schlagkräftiger, effizienter und schneller. Und auch unsere Ablauforganisation steht auf dem Prüfstand: Bis zum Ende dieses Jahres werden wir unsere wesentlichen Prozesse analysiert und optimiert haben.

Weiterhin wollen wir jeden Mitarbeiter stärker als bisher an der Verbesserung der Ertragslage beteiligen; Modelle sind in Vorbereitung. Damit wird es sich für jeden Einzelnen lohnen, wenn er erfolgreich wirtschaftet. Und jeder muß sich daran messen lassen, wieviel Wert er für das Unternehmen erwirtschaftet. Zudem werden wir der Hauptversammlung vorschlagen, das

Anreizsystem der Stock Options über den Kreis der Vorstände und Direktoren hinaus auch auf die Ebene der oberen Führungskräfte auszuweiten.

Dazu gehört auch, daß wir uns, aber auch der Öffentlichkeit mit schonungsloser Klarheit offenlegen, wo wir erfolgreich sind und ebenso, wo wir Defizite haben. Der - 1996 erstmals - nach amerikanischen Bilanzierungsrichtlinien erstellte Jahresabschluß schafft für die Anleger die erwartete Transparenz. Und die neuen Steuerungsgrößen Operating Profit, Return on Capital Employed und Cash Flow gehören zu unserem Instrumentarium für die konsequente Umsetzung unserer Unternehmensphilosophie.

Im gesamten Unternehmen haben wir diesen Prozeß des Umdenkens in Gang gesetzt, der das Ziel der langfristigen und dauerhaften Steigerung des Unternehmenswertes in den Mittelpunkt der Anstrengungen rückt. Wir kennen die Voraussetzung für unseren weiteren Erfolg: Es ist die klare Orientierung an den Erfordernissen der Märkte. Sie muß sich im Angebot an hochqualitativen, gleichzeitig kundengerechten, technisch fortschrittlichen und wirtschaftlichen Produkten und Dienstleistungen niederschlagen. Wir müssen beständig um den Spitzenplatz in unseren Märkten kämpfen. Die Entscheidung der Kunden für unsere Angebote und Serviceleistungen ist das letztgültige Urteil über unsere Anstrengungen. Es ist daher keine leere Floskel, daß für uns der Mensch - innerhalb wie außerhalb des Unternehmens - im Mittelpunkt steht.

1996 und Anfang dieses Jahres hat sich der im Börsenkurs reflektierte Marktwert von Daimler-Benz deutlich gesteigert. Wir lesen daran die hohen Erwartungen ab, die Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, an uns und unsere Arbeit richten. Die erreichten Erfolge verstehen wir als Ansporn, um Ihre Daimler-Benz AG auf den Märkten unserer Welt erfolgreich und ertragreich in die Zukunft zu führen.

MITGLIEDER DES VORSTANDS



von links nach rechts:

Dr. rer. pol. Eckhard Cordes

geb. 1950 in Neumünster, Vorstandsmitglied seit 1996, verantwortlich für das Ressort Konzernentwicklung und direkt geführte industrielle Beteiligungen, Bestellung bis 2002.

Heiner Tropitzsch

geb. 1942 in Hannover, Vorstandsmitglied ab 01.04.1997, verantwortlich für das Ressort Personal, Bestellung bis 2002.

Jürgen Hubbert

geb. 1939 in Hagen, Vorstandsmitglied ab 01.04.1997, verantwortlich für das Geschäftsfeld Personenwagen, Bestellung bis 2002.

Dr.-Ing. Dieter Zetsche

geb. 1953 in Istanbul, Vorstandsmitglied ab 01.04.1997, verantwortlich für das Ressort Vertrieb, Bestellung bis 2002.

Jürgen E. Schrempp

geb. 1944 in Freiburg, Vorstandsmitglied seit 1987, Vorstandsvorsitzender, Bestellung bis 2000.

Dr. rer. pol. Manfred Bischoff

geb. 1942 in Calw, Vorstandsmitglied seit 1995, verantwortlich für das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt (Daimler-Benz Aerospace), Bestellung bis 2000.

Dr. jur. Klaus Mangold

geb. 1943 in Pforzheim, Vorstandsmitglied seit 1995, verantwortlich für das Geschäftsfeld Dienstleistungen (Daimler-Benz InterServices), Bestellung bis 2000.

Dr. phil. KurtJ. Lauk

geb. 1946 in Stuttgart, Vorstandsmitglied ab 01.04.1997, verantwortlich für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge, Bestellung bis 2002.

Klaus-Dieter Vöhringer

geb. 1941 in Dessau, Vorstandsmitglied ab 01.04.1997, verantwortlich für das Ressort Forschung und Technik, Bestellung bis 2002.

Dr. jur. Manfred Gentz

geb. 1942 in Riga, Vorstandsmitglied seit 1983, verantwortlich für das Ressort Finanzen und Controlling, Bestellung bis 2000.

Aus dem Vorstand ausgeschieden: Ernst G. Stöckl (am 20.09.1996), Helmut Werner (am 31.01.1997), Prof. Dr.-Ing. Hartmut Weule (am 31.12.1996)

Daimler-Benz hat das Geschäftsjahr 1996 mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen. Das nach amerikanischer Rechnungslegung ermittelte Konzernergebnis beträgt 2,8 (i. V. -5,7) Mrd. DM; der Operating Profit, die Kennziffer für den Erfolg des operativen Geschäfts, erreichte 2,4 (i. V. -7,2) Mrd. DM. Voraussetzung für diese erfreuliche Ergebnisentwicklung war die Bereinigung unseres Konzernportfolios. Der Markterfolg unserer neuen Produkte, die Programme zur Steigerung der Effizienz in allen Geschäftsbereichen, aber auch die günstigere Wechselkursituation haben zu dem verbesserten Ergebnis beigetragen. Die neue Führungsstruktur, die im April 1997 in Kraft getreten ist, schafft die Voraussetzungen, um die Entscheidungsprozesse im Konzern zu beschleunigen. Sie gibt den Geschäftsbereichen größere Handlungsspielräume, um kundennah und flexibel im Markt zu agieren. Nach einem insgesamt erfreulichen Geschäftsverlauf in den ersten drei Monaten erwarten wir, den Operating Profit im laufenden Jahr weiter erhöhen zu können. Mittelfristig soll jeder einzelne Geschäftsbereich eine Rendite von mehr als 12% auf das eingesetzte Kapital erwirtschaften und damit den Unternehmenswert von Daimler-Benz steigern.

ERGEBNIS WIEDER DEUTLICH POSITIV

Das nach den Regeln der US-amerikanischen Rechnungslegung ermittelte Konzernergebnis (Net Income) erreichte im Berichtsjahr 2,8 Mrd. DM, nachdem im Vorjahr ein empfindlicher Verlust von -5,7 Mrd. DM ausgewiesen werden mußte.

Auch den Operating Profit, die Kennziffer für den Erfolg unserer betrieblichen Tätigkeit, konnten wir spürbar auf 2,4 Mrd. DM verbessern. Ausschlaggebend für diese erfreuliche Ergebnisentwicklung war die in den Vorjahren eingeleitete und im Berichtsjahr fortgeführte Bereinigung unseres Konzernportfolios, mit der wir Verlustquellen beseitigt und die Ertragskraft gesteigert haben. In diesem Zusammenhang mußten im Abschluß des Jahres 1995 umfangreiche Einmalaufwendungen berücksichtigt werden, die das Ergebnis erheblich belasteten. Aber nicht nur der Wegfall dieser Aufwendungen, sondern gerade der positive Verlauf des operativen Geschäfts aufgrund des Markterfolgs unserer neuen Produkte, der Effizienzsteigerungsprogramme in allen Geschäftsbereichen sowie die günstigeren Wechselkurse haben zu diesem Ergebnisanstieg geführt.

Unser Fahrzeuggeschäft hat mit 2,7 Mrd. DM den Operating Profit des Konzerns wie in den Jahren zuvor wesentlich bestimmt. Der Beitrag des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt blieb zwar mit -0,2 Mrd. DM noch negativ, hat sich gegenüber dem Vorjahreswert jedoch ganz entscheidend ver-

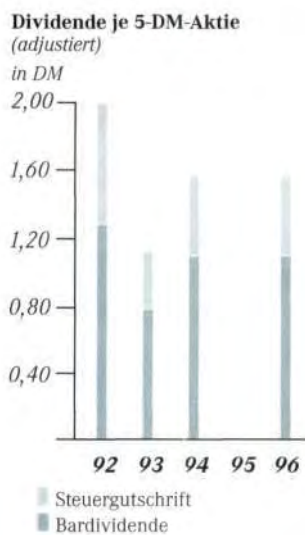
bessert. Die Dienstleistungen konnten mit 0,3 Mrd. DM ihren Beitrag deutlich steigern. Die direkt geführten industriellen Beteiligungen belasteten den Operating Profit des Konzerns mit insgesamt -0,6 Mrd. DM.

Der Geschäftsverlauf in den ersten drei Monaten des Jahres 1997 war insgesamt erfreulich. Aufgrund der guten Auftragsituation erwarten wir auch in den nächsten Monaten eine Fortsetzung dieser Entwicklung. Auf dieser Basis wie auch infolge der für unsere Geschäfte günstigen Stärke des US-Dollar gehen wir davon aus, den Operating Profit im laufenden Jahr weiter steigern zu können.

1,10 DM DIVIDENDE

Bei der Daimler-Benz AG ergibt sich bei dem nach den Vorschriften des deutschen Bilanzrechts aufgestellten Jahresabschluß für 1996 ein Jahresüberschuß in Höhe von 1,3 (i. V. -6,6) Mrd. DM. Beim Vergleich mit dem Vorjahr ist zu berücksichtigen, daß im Fehlbetrag des Jahres 1995 ein außerordentliches Ergebnis von -5,1 Mrd. DM enthalten war, das aus den im Konzern angefallenen Einmalaufwendungen sowie aus der Vollabschreibung auf die Fokker-Beteiligung resultierte.

In Anbetracht des wieder deutlich positiven Ergebnisses aus dem operativen Geschäft schlagen wir der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG eine Dividende von 1,10 DM je Aktie im Nennwert von 5 DM zu



zahlen. Bei einem dividendenberechtigten Kapital von 2.577 Mio. DM beträgt die Ausschüttungssumme 567 Mio. DM.

WELTWIRTSCHAFTLICHES UMFELD MIT GERINGER DYNAMIK

Diesen deutlichen Ergebnisanstieg konnten wir erzielen, obwohl sich im Berichtsjahr die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für Daimler-Benz wichtigen Märkten nicht entscheidend verbessert haben. Das Wirtschaftswachstum in den Industrieländern lag mit insgesamt gut 2% nur geringfügig höher als im Vorjahr und war in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich.

Aufgrund der schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr hat sich das Wachstumstempo in Westeuropa und vor allem in Deutschland deutlich verringert. Erst in der zweiten Jahreshälfte zeichnete sich aufgrund der niedrigen Zinsen, des stärkeren US-Dollar und der Festigung der inner-europäischen Wechselkurse wieder ein etwas günstigeres Wirtschaftsklima in diesen für uns bedeutenden Märkten ab.

Der stabile Aufwärtstrend der US-Wirtschaft setzte sich verstärkt fort. Die Grundlagen dafür waren der private Verbrauch und eine weiterhin rege Investitionstätigkeit.

Durch staatliche Ausgabenprogramme gestützt ist auch die japanische Wirtschaft im Berichtsjahr kräftig gewachsen.

Die weltwirtschaftliche Bedeutung der Schwellen- und Entwicklungsländer hat im Berichtsjahr weiter zugenommen. Maßgeblich dafür waren die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage in den Ländern Lateinamerikas sowie überdurchschnittliche Wachstumsraten in einigen Staaten Mittel- und Osteuropas wie auch im asiatischen Raum.

KONZERNUMSATZ DEUTLICH GESTEIGERT

In diesem wirtschaftlichen Umfeld haben wir den Konzernumsatz im Berichtsjahr auf 106,3 Mrd. DM gesteigert und damit den um Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigten Vorjahreswert von 96,5 Mrd. DM um 10% über-

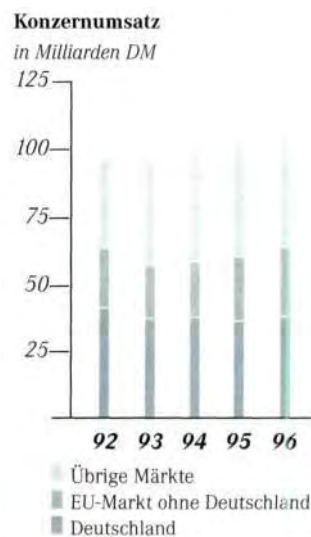
troffen. In nahezu allen wichtigen Märkten verzeichneten wir deutliche Zuwächse. In der Europäischen Union lagen die Umsatzerlöse mit 65,3 Mrd. DM vergleichbar gerechnet um 16% höher als im Vorjahr. In den Partnerländern der EU konnten wir einen Anstieg um 18% verbuchen, während sich unsere Erlöse in Deutschland um 14% auf 39,2 Mrd. DM erhöht haben. In den USA stieg unser Geschäftsvolumen auf 19,1 (i. V. 17,4) Mrd. DM. In den übrigen Märkten übertrafen unsere Erlöse (22,0 Mrd. DM) das Vorjahresniveau um 9%.

KRÄFTIGES WACHSTUM IN ALLEN GESCHÄFTSFELDERN

Alle Geschäftsfelder des Unternehmens trugen zum Anstieg des Konzernumsatzes bei. Im Automobilgeschäft (Mercedes-Benz) hat sich unser Umsatz vor allem aufgrund des Erfolgs der zahlreichen neuen Fahrzeugtypen, die in den Jahren 1995 und 1996 eingeführt wurden, um 8% auf 77,6 Mrd. DM ausgeweitet.

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt (Daimler-Benz Aerospace) steigerte seine Erlöse vergleichbar gerechnet um 13% auf 13,1 Mrd. DM, die Dienstleistungen (Daimler-Benz InterServices) verbuchten einen Zuwachs von 12% auf ebenfalls 13,1 Mrd. DM, und der Außenumsatz der direkt geführten industriellen Beteiligungen erreichte 8,0 Mrd. DM.

Ohne die konzerninternen Lieferungen steuerten Mercedes-Benz 71%, die Daimler-Benz Aerospace (Dasa) 12%, die Daimler-Benz InterServices (debis) 10% und die direkt geführten industriellen Beteiligungen 7% zum Umsatz von Daimler-Benz bei.



KONZENTRATION AUF KERN- AKTIVITÄTEN

Die bereits im Geschäftsjahr 1995 eingeleitete Überprüfung unseres Geschäftsportfolios haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt. Die maßgeblichen Kriterien, die wir dabei herangezogen haben, waren die Marktposition der einzelnen Geschäfte, die Wettbewerbssituation, Renditechancen und Risikoeinschätzung, der künftige Kapitalbedarf und das strategische Gewicht im Konzern. Mit der Fokussierung auf die Kernaktivitäten sind wir nun-

mehr in 23 statt wie zur Jahresmitte 1995 in 35 Geschäftsbereichen tätig.

Die Neuordnung der Geschäftsaktivitäten der AEG Daimler-Benz Industrie haben wir im Berichtsjahr abgeschlossen. Nach der Eintragung ins Handelsregister im September 1996 wurde die AEG AG wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 1996 auf die Daimler-Benz AG verschmolzen, nachdem zuvor das Vermögen der AEG AG auf die EHG Elektroholding GmbH ausgegliedert worden war. Die Bereiche Energietechnik sowie die Anlagen- und Automatisierungstechnik haben wir im Berichtsjahr an Unternehmen veräußert, für die diese Bereiche zu den Kernaktivitäten zählen. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1997 wurde auch der Geschäftsbereich Erkennungs- und Sortiersysteme an die Siemens AG abgegeben. Von den früheren Aktivitäten der AEG Daimler-Benz Industrie konzentrieren wir uns im Daimler-Benz-Konzern nun auf die Bahnsysteme (Adtranz), die Mikroelektronik (TEMIC) und die Dieselantriebe (MTU-Friedrichshafen) als direkt geführte industrielle Beteiligungen. Bereits zum 31. Dezember 1995 haben wir die Bahnsysteme in die Adtranz, ein 50:50 Joint-venture mit ABB, eingebracht. Nach der Veräußerung der Bayern-Chemie Airbag GmbH Ende 1996 wird sich die TEMIC künftig verstärkt auf den Gebieten Kraftfahrzeug-elektronik und Halbleiter betätigen.

Mit der Einstellung der finanziellen Unterstützung von Fokker im Januar 1996 und der Einbringung der Dornier Luftfahrt GmbH in eine mehrheitlich von der amerikanischen Fairchild Aircraft Inc. gehaltenen Gesellschaft im Juni 1996 hat sich die Daimler-Benz Aerospace aus dem unmittelbaren Geschäft mit Regionalflugzeugen zurückgezogen. Aufgrund der schwierigen Wettbewerbsbedingungen und unserer Position in diesem Markt war es für uns nicht vertretbar, diese Aktivitäten fortzuführen, die den weiteren Einsatz erheblicher finanzieller Mittel erfordert hätten. Im Zuge der Konzentration auf die Kernaktivitäten hatte die Dasa außerdem bereits im Januar 1996 die Dornier Medizintechnik mehrheitlich an die Singapore Technologies abgegeben, die sich auf diesem Gebiet intensiv engagieren will.

Die Daimler-Benz InterServices verstärkte im Berichtsjahr die Aktivitäten auf dem Gebiet der Telekommunikations- und Mediendienste, um die Chancen, die dieser Wachstumsmarkt

bietet, wahrnehmen zu können. Aus dem Geschäftsbereich Marketing Services hat sich die debis zurückgezogen, da dieses Tätigkeitsgebiet nicht zu den Kernaktivitäten des Konzerns zählt und die Marktposition nicht in allen Geschäften im vorderen Feld des Wettbewerbs lag.

Nach dieser Neuausrichtung des Portfolios ist Daimler-Benz in den folgenden Geschäften tätig: Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Luft- und Raumfahrt, Dienstleistungen sowie Bahnsysteme, Mikroelektronik und Dieselantriebe.

NEUE FÜHRUNGSORGANISATION IM DAIMLER-BENZ-KONZERN

Parallel zur strategischen Weiterentwicklung des Konzerns haben wir auch unsere Strukturen und Prozesse überprüft. Das Ergebnis war eine neue Organisationsstruktur, die wir im Januar 1997 vorgestellt haben und in der wir seit dem 1. April 1997 arbeiten. Sie zielt auf schnellere, kostengünstigere und effizientere Verwaltungs- und Planungsprozesse im Konzern. Die am Markt tätigen Einheiten erhalten deutlich größere Handlungsspielräume, um kundennah, flexibel und schlagkräftig auf die Herausforderungen im weltweiten Wettbewerb reagieren zu können.

Ein wesentliches Element der neuen Konzernstruktur ist die Verschmelzung der Mercedes-Benz AG auf die Daimler-Benz AG. Durch die Zusammenlegung der Zentralen entfällt eine Führungsebene. Gleichzeitig wird dadurch der Tatsache Rechnung getragen, daß das Fahrzeuggeschäft auf absehbare Zeit den Schwerpunkt der Konzernaktivitäten bilden wird.

Bei der Dasa werden die Entscheidungswege deutlich verkürzt, indem die bisher bestehenden Zwischenebenen Luftfahrt, Verteidigung und Raumfahrt aufgelöst werden. Die Produktbereiche Informations- und Aufklärungssysteme sowie Sensorsysteme haben wir im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme zusammengefaßt.

Auch in den Zentralbereichen der debis wird der Verwaltungsaufwand deutlich reduziert. Die hierarchischen Ebenen haben wir gestrafft, debis Finanzdienstleistungen und debis Assekuranz Makler wurden in einem Geschäftsbereich zusammengefaßt.

MASSNAHMEN ZUR STÄRKUNG DER ERTRAGSKRAFT

Die Ertragskraft der im Konzern verbleibenden 23 Geschäftsbereiche haben wir im Berichtsjahr durch gezielte Maßnahmen weiter gestärkt. Mittelfristig sollen alle Bereiche des Unternehmens eine Rendite erwirtschaften, die über den Kosten für das eingesetzte Kapital in Höhe von 12% liegt. Damit wollen wir sicherstellen, daß jeder einzelne Geschäftsbereich einen Beitrag zur Steigerung des Unternehmenswerts leistet.

Inbesondere bei TEMIC, Adtranz sowie den Geschäftsbereichen Lkw Europa, Unimog und Antriebstrang Europa haben wir einschneidende Maßnahmen beschlossen, um auch diese Bereiche an die von uns geforderte Mindestrendite von 12% auf das eingesetzte Kapital heranzuführen. Ungeachtet der deutlich verbesserten Auftragslage und der Aufwertung des US-Dollar gegenüber der D-Mark haben wir die bereits 1995 bei der Dasa eingeleiteten Programme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit fortgeführt. Es bleibt unser Ziel, auch bei einem dauerhaft niedrigen Dollarkurs positive Ergebnisse erwirtschaften zu können.

BESCHÄFTIGUNGSSITUATION

STABILISIERT

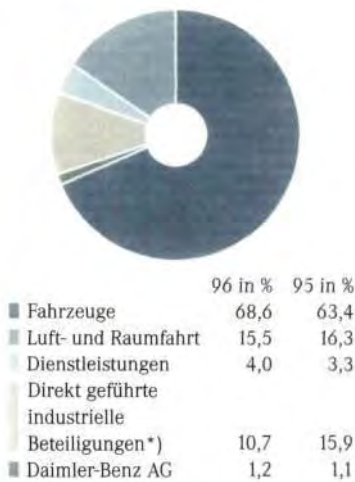
Aufgrund der Erfolge der bereits umgesetzten Programme zur Effizienzsteigerung sowie der insgesamt positiven Geschäftsaussichten in allen Geschäftsfeldern hat sich die Beschäftigungssituation bei Daimler-Benz nach dem Personalabbau in den Vorjahren wieder stabilisiert. Dazu hat auch beigetragen, daß wir in den meisten deutschen Produktionswerken gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretungen Betriebsvereinbarungen abgeschlossen haben, die es uns ermöglichen, die Personalkosten deutlich zu senken sowie die Flexibilität und Effizienz im Arbeitseinsatz zu erhöhen. Damit haben wir die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Fertigung am Standort Deutschland verbessert und entsprechend Arbeitsplätze erhalten.

Zum 31. Dezember 1996 beschäftigten wir weltweit 290.029 (i. V. 310.993) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 222.821 (i. V. 242.086) in Deutschland. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist überwiegend auf strukturelle Veränderungen, wie Veräußerungen von Unternehmensteilen bei AEG und Dasa, zurückzuführen.

Bei Mercedes-Benz waren zum Ende des Berichtsjahrs 199.099 (i. V. 197.164) Personen beschäftigt. Bei der Daimler-Benz Aerospace war der Personalabbau geringer als ursprünglich geplant. Ausschlaggebend dafür war, daß sich die Auftragsituation beim Airbus aufgrund der wettbewerbs-

fähigeren Kostenposition erheblich verbessert hat und die Fertigungszahlen nachhaltig erhöht werden konnten. Ende Dezember 1996 betrug der Personalstand 44.936 (i. V. vergleichbar 46.892) Beschäftigte. Die Daimler-Benz InterServices erhöhte die Zahl ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 1.304 auf 11.500; bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen war die Beschäftigtenzahl gegenüber dem um Strukturveränderungen bereinigten Vorjahreswert mit 31.005 Personen nahezu unverändert.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Bereichen am Jahresende



*) 1995 AEG DBI

GLOBALISIERUNG DER BESCHAFFUNGSAKTIVITÄTEN

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1996 weltweit Güter und Dienstleistungen im

Wert von 66,9 Mrd. DM eingekauft.

Knapp drei Viertel der Bezüge entfielen auf das Fahrzeuggeschäft, 10% betrafen die Daimler-Benz Aerospace, 8% die Daimler-Benz InterServices sowie ebenfalls 8% die direkt geführten industriellen Beteiligungen.

Die weitere Erschließung der internationalen Beschaffungsmärkte hat bei unseren Aktivitäten einen hohen Stellenwert. Damit wollen wir einerseits Kostenvorteile nutzen, andererseits die Währungsrisiken verringern. Ein Schwerpunkt liegt hier insbesondere in den asiatischen und pazifischen Wachstumsmärkten.

Unverändert pflegen wir die Zusammenarbeit mit unseren deutschen Partnern, deren Qualitätsbewußtsein und Innovationspotential auf der ganzen Welt geschätzt werden.

Die Einkaufsoffensive Neue Bundesländer führen wir weiter, wobei nunmehr die Stabilisierung angebahnter Geschäftsbeziehungen im Vordergrund steht.

INVESTITIONEN AUF 6,2 MRD. DM GESTIEGEN

Die Investitionen des Daimler-Benz-Konzerns in Sachanlagen (ohne Effekte aus Erstkonsolidierungen) sind im Berichtsjahr auf 6,2 (i. V. 4,8) Mrd. DM angestiegen.

Den größten Teil unserer Investitionen haben wir mit 4,5 (i. V. 3,3) Mrd. DM erneut für die Zukunftssicherung des Automobilgeschäfts eingesetzt.

Im Geschäftsfeld Personenwagen zählten das neue Motorenwerk in Stuttgart-Bad Cannstatt, die Vorbereitungen für die Produktion der A-Klasse in Rastatt sowie die Umstellung auf neue Lackiertechniken zu den Investitionsschwerpunkten. Wichtigstes Auslandsprojekt war die Vorbereitung für die Fertigung der M-Klasse in den USA.

Auch die Investitionen im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge waren vorrangig auf die Fertigung neuer Fahrzeuge und Aggregate ausgerichtet. Im Vordergrund standen dabei der Schwer-Lkw Actros, die neue Leichte Klasse sowie neue Motoren, Getriebe und Achsen.

Bei der Dasa wurden im Berichtsjahr 0,6 Mrd. DM investiert; ein Schwerpunkt war hier die Erweiterung der Produktionskapazitäten für den geplanten Hochlauf der Fertigung im Airbus-Programm. Die debis investierte 0,2 Mrd. DM, die direkt geführten industriellen Beteiligungen insgesamt 0,5 Mrd. DM. Vom Investitionsvolumen der Daimler-Benz AG, das knapp 0,5 Mrd. DM erreichte, entfielen 0,4 Mrd. DM auf das Immobilienprojekt Potsdamer Platz.

Die Zugänge bei Vermieteten Gegenständen (ohne Effekte aus Erstkonsolidierungen) lagen mit 6,1 Mrd. DM wieder auf hohem Niveau.

Im Planungszeitraum 1997 bis 1999 wird Daimler-Benz voraussichtlich nahezu 20 Mrd. DM in Sachanlagen investieren. Auch hier wird der Schwerpunkt eindeutig bei den Geschäftsfeldern Personenwagen und Nutzfahrzeuge liegen. Bei den Automobilen ist im laufenden Jahr nochmals ein deutlicher Anstieg aufgrund der Produktoffensive zu erwarten; daher wird das Investitionsvolumen in den Folgejahren tendenziell abnehmen. Bei den Finanzdienstleistungen gehen wir davon aus, daß das Geschäftsvolumen und damit auch die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen weiter zunehmen werden.

8,8 MRD. DM FÜR FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

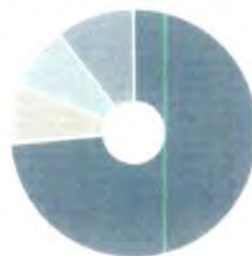
Für Forschungs- und Entwicklungsprojekte haben wir im Jahr 1996 insgesamt 8,8 (i. V. 8,9) Mrd. DM eingesetzt. Davon entfielen 3,3 (i. V. 3,6) Mrd. DM auf auftragsgebundene Entwicklungsleistungen, die fast ausschließlich von der Daimler-Benz Aerospace erbracht werden.

Der Großteil der eigenen Forschungs- und Entwicklungsmittel wurde erneut für die Zukunftssicherung unseres Fahrzeuggeschäfts aufgewendet, denn kundenorientierte Innovationen sind die Basis unserer Produktoffensive. Von insgesamt 4,0 (i. V. 3,7) Mrd. DM betrafen 2,9 Mrd. DM Personenwagen und 1,1 Mrd. DM den Nutzfahrzeugbereich.

Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten lag unverändert in der Entwicklung neuer Fahrzeuggenerationen und Aggregate bis hin zur Serienreife. Mit neuen Formen der interdisziplinären Projektarbeit und der verstärkten Beteiligung der Zulieferindustrie sind wir in der Forschung und Entwicklung des Automobilbereichs deutlich effizienter geworden. Nur deshalb war es möglich, eine derart große Zahl attraktiver Produkte innerhalb so kurzer Zeit zu wettbewerbsfähigen Kosten zu entwickeln.

Von den insgesamt 3,7 (i. V. vergleichbar 4,0) Mrd. DM, die bei der Daimler-Benz Aerospace für Forschung und Ent-

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



	96 in %	95 in %
■ Fahrzeuge	73,8	68,8
■ Luft- und Raumfahrt	10,2	12,4
■ Dienstleistungen	8,3	10,2
■ Direkt geführte industrielle Beteiligungen*)	7,6	8,5
■ Daimler-Benz AG	0,1	0,1

*) 1995 AEG DBI

Wicklung aufgewendet wurden, entfielen 3,0 (i. V. vergleichbar 3,3) Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Zu den wichtigsten Projekten in der Luftfahrt zählten die Weiterentwicklung des Airbus-Programms durch neue Varianten, der Eurofighter sowie die Programme Tiger und NH90 bei Eurocopter. Im Geschäftsbereich Antriebe Luftfahrt standen die Triebwerke EJ200, PW4000 growth und PW500 im Vordergrund, im Geschäftsbereich Verteidigung die Arbeitsgebiete Sensor- und Informationssysteme. Die Forschung und Entwicklung in den Bereichen Raumfahrt Infrastruktur und Raumfahrt Satelliten, die im Berichtsjahr ein Volumen von über 2 Mrd. DM erreichte, war im wesentlichen durch Aufträge Dritter bestimmt.

Die Adtranz hat ihren Forschungs- und Entwicklungsaufwand von insgesamt 316 Mio. DM unter anderem für eine neue Generation von Schienenfahrzeugen mit Neigetechnik, vollautomatische Personentransportsysteme sowie für innovative Lösungen im Bereich der Zugleittechnik verwendet.

Die TEMIC konzentrierte sich mit einem F&E-Aufwand von 324 Mio. DM im Jahr 1996 weitgehend auf innovative Produkte im Bereich der Kfz-Elektronik. Wesentliche Arbeitsgebiete waren unter anderem Airbagsysteme, Fahrdynamikregelungen sowie sensorische Systeme für den Einsatz im Automobil.

In Kooperation mit der Detroit Diesel Corporation (DDC) hat die MTU-Friedrichshafen die neuen Motorenbaureihen 2000 und 4000 zur Serienreife entwickelt. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Arbeiten an der Brennstoffzellentechnologie fortgeführt und mit der Entwicklung der kommerziellen Motorenbaureihe für den oberen Leistungsbereich begonnen. Insgesamt hat die MTU-Friedrichshafen 106 (i. V. 99) Mio. DM für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

Auch in den Jahren 1997 bis 1999 werden die Mittel, die wir im Daimler-Benz-Konzern im Rahmen unserer eigenen Vorhaben für Forschung und Entwicklung einsetzen, mit jeweils über 5 Mrd. DM auf dem gegenwärtig hohen Niveau

bleiben. Mit mehr als 70% des Gesamtvolumens liegt der Schwerpunkt weiterhin im Fahrzeuggeschäft des Konzerns.

AUSBLICK

Nach unserer Einschätzung wird sich die verhaltene Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft im laufenden Jahr fortsetzen.

Gestützt auf das Exportgeschäft zeichnet sich in Westeuropa eine Belebung der Konjunktur ab. Diese wird allerdings durch die zurückhaltende Ausgabenpolitik begrenzt, die verschiedene EU-Mitgliedsstaaten verfolgen, um die Kriterien für den Beitritt zur europäischen Währungsunion zu erfüllen.

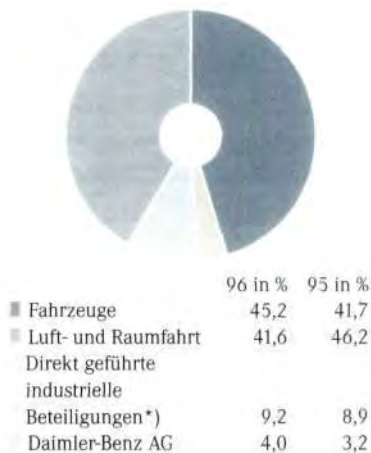
Die deutsche Wirtschaft wird mit einem Wachstum von rund 2% im laufenden Jahr voraussichtlich wieder etwas an Fahrt gewinnen. Vor allem das Exportgeschäft, in geringerem Umfang aber auch die Investitionstätigkeit werden dazu beitragen, während der private Verbrauch nur unterdurchschnittlich zulegen dürfte.

Die Aufwärtsentwicklung der US-Wirtschaft, die auf einer kräftigen Inlandsnachfrage basiert, wird sich 1997 - vermutlich in etwas abgeschwächter Form - nun im siebten Jahr in Folge fortsetzen. Dagegen dürfte die Konjunktur in Japan aufgrund einer restriktiveren Fiskalpolitik wieder deutlich an Schwung verlieren.

Weiterhin überdurchschnittlich sind die Wachstumsperspektiven in den Schwellenländern im asiatischen Raum sowie in verschiedenen Staaten Mittel- und Osteuropas. Auch in den Ländern Lateinamerikas ist im laufenden Jahr ein beschleunigtes Wirtschaftswachstum zu erwarten.

Vor dem Hintergrund einer insgesamt nur verhaltenen Belebung der Wirtschaft sind dem Wachstum der Pkw- und Nutzfahrzeugmärkte im laufenden Jahr weltweit enge Grenzen gesetzt. Wir erwarten jedoch, daß sich das Automobilgeschäft von Daimler-Benz auch im Jahr 1997 deutlich günstiger als die Branche entwickelt.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand
8,85 (i.V. 8,94) Milliarden DM



*) 1995 AEG DBI

Das Geschäftsfeld Personenwagen wird den Absatz in den kommenden Jahren kontinuierlich steigern. Mit attraktiven Modellneuheiten in den bestehenden Baureihen wollen wir dabei unsere Position im Markt für hochwertige Pkw weltweit weiter ausbauen, gleichzeitig aber auch mit neuen Produkten zusätzliche Märkte und Käuferschichten erschließen.

Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge soll der Erfolg der Produktoffensive weitere Absatzsteigerungen ermöglichen. Neben dem neuen Actros wird hierzu im Jahr 1997 vor allem ein weiterhin günstiges Transportergeschäft beitragen. Durch die Übernahme der Schwer-Lkw-Aktivitäten von Ford wollen wir unser Lkw-Geschäft in Nordamerika gezielt ausbauen.

Bis zur Jahrtausendwende wird Daimler-Benz voraussichtlich mehr als eine Million Pkw und über 450.000 Nutzfahrzeuge pro Jahr produzieren und absetzen.

Vor allem aufgrund der erfreulichen Auftragsentwicklung bei den Verkehrsflugzeugen erwarten wir im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt für das laufende Jahr einen deutlichen Umsatzanstieg. Auch der Geschäftsbereich Antriebe wird von der Belebung auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge profitieren können. In der Raumfahrt dürfte der Umsatz im Zusammenhang mit der Abrechnung von Großprojekten zunehmen. Im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme rechnet die Dasa mit einem leichten Anstieg der Erlöse, da sich im zivilen Bereich eine Geschäftsbelebung abzeichnet. Auf der Basis der eingeleiteten Programme zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und eines starken US-Dollar wird sich im laufenden Jahr die Ertragskraft des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt im operativen Bereich weiter verbessern.

Im Januar 1997 haben die Airbus-Partner ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, das die Umwandlung des Konsortiums in eine Kapitalgesellschaft bis zum Jahr 1999 vorsieht. Damit wurde ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zur Konsolidierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie vollzogen.

Die Dienstleistungsbranche wird auch 1997 weltweit zu den dynamisch wachsenden Wirtschaftszweigen zählen. Die Daimler-Benz InterServices wird die sich daraus ergebenden Chancen nutzen und geht davon aus, die positive Geschäftsentwicklung der Vorjahre fortsetzen zu können. Die Internationalisierung der Aktivitäten in allen Geschäftsbereichen

soll dazu maßgeblich beitragen. Für alle Geschäftsbereiche der debis erwarten wir ein weiterhin hohes Wachstum. Dies wird nicht nur durch das konzerninterne Geschäft gestützt, sondern in zunehmendem Maße von den Geschäften mit unseren Drittkunden. Wir sind davon überzeugt, daß wir in allen Bereichen Marktanteilsgewinne erzielen können. Die Geschäftsbereiche Finanzdienstleistungen/Versicherungen und Handel werden vom Wachstum des industriellen Geschäfts von Daimler-Benz und der zunehmenden Bedeutung dieser Dienstleistungen im Rahmen von Systemangeboten profitieren. Der Geschäftsbereich IT-Services wird sein Dienstleistungsangebot noch gezielter als bisher auf den Bedarf der einzelnen Abnehmerbranchen ausrichten und seine internationale Präsenz weiter ausbauen.

Um strukturelle Veränderungen bereinigt, erwarten wir bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen einen erneuten Anstieg des Geschäftsvolumens.

Mit neuen attraktiven Produkten sowie einem weltweit leistungsfähigen Servicenetz hat die Adtranz die Weichen gestellt, um ihre international führende Position bei Bahnsystemen weiter zu festigen.

Die TEMIC wird ihre Aktivitäten künftig noch stärker auf den Bedarf der Automobilindustrie ausrichten. Innovative Produkte in den Produktbereichen Kraftfahrzeugelektronik und Halbleiter sind dabei die Basis für künftiges Wachstum.

Die MTU-Friedrichshafen rechnet für die nächsten Jahre mit einer nochmaligen Umsatzsteigerung. Wachstumsimpulse werden besonders durch die Markteinführung der neuen Baureihen 2000 und 4000 erwartet, die speziell auf die Anforderungen der kommerziellen Märkte ausgerichtet sind.

Mit der strategischen Neuausrichtung des Konzerns und der neuen Organisationsstruktur haben wir im Berichtsjahr die Grundlagen für ein gesundes Wachstum des Unternehmens geschaffen.

Der Geschäfts- und Ergebnisverlauf der nächsten Jahre wird aber auch entscheidend davon abhängen, wie sich die konjunkturelle Situation in den für uns wichtigen Märkten sowie die Wechselkurse, insbesondere der US-Dollar, entwickeln. Von besonderer Bedeutung wird auch sein, wie die internationalen Märkte unsere neuen Produkte aufnehmen werden.

Das Jahr 1996 war für unser Fahrzeuggeschäft insgesamt sehr erfolgreich: Beim Absatz von Pkw und Nutzfahrzeugen und beim Umsatz haben wir neue Höchstwerte erreicht, und auch der Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns konnte auf 2,7 Mrd. DM gesteigert werden. Maßgeblich für diesen Erfolg waren die neuen, attraktiven Produkte, die wir bereits im Jahr 1995 eingeführt haben. Mit dem Roadster SLK, den neuen T-Modellen der C- und E-Klasse, der V-Klasse, dem neuen Schwer-Lkw Actros sowie den Transportern Vito und Vario haben wir die Produkt-offensive im Berichtsjahr fortgeführt. Bei der Globalisierung unserer Aktivitäten wurden weitere Fortschritte gemacht und damit die Voraussetzung für die Erschließung neuer Märkte geschaffen.

AUTOMOBILKONJUNKTUR IN EINZELNEN MÄRKTEN SEHR UNTERSCHIEDLICH

Vor dem Hintergrund des verhaltenen Wachstums der Weltwirtschaft verlief die Entwicklung der für uns wichtigen Automobilmärkte im Jahr 1996 sehr differenziert.

So stiegen die Neuzulassungen von Pkw in Westeuropa um fast 7% auf 12,8 Mio. Fahrzeuge. In Nordamerika war trotz der günstigen Wirtschaftslage ein leichter Rückgang der Pkw-Verkäufe zu verzeichnen, während die Neuzulassungen in Japan um 5% zulegten. Weiterhin dynamisch war die Entwicklung in verschiedenen Ländern Osteuropas. Wichtige Märkte im asiatischen Raum konnten hingegen, vor allem beim Absatz hochwertiger Pkw, nicht an das hohe Wachstum vergangener Jahre anknüpfen. Von einem äußerst niedrigen Niveau ausgehend hat sich die Pkw-Nachfrage in Mexiko wieder belebt. In den südamerikanischen Märkten war insgesamt ein leichter Marktzuwachs zu verzeichnen.

Der Aufwärtstrend des westeuropäischen Nutzfahrzeugmarkts hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt, in der zweiten Jahreshälfte im Lkw-Bereich aber deutlich an Schwung verloren. Der Zuwachs wurde vor allem von den Transportern bis 6 t getragen, während der Absatz von Lkw über 6 t das Vorjahresniveau nicht erreichte.

Die Entwicklung der Märkte in Übersee war durch den deutlichen Rückgang der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw in Nordamerika gekennzeichnet. Auch in Brasilien hat sich die Nutzfahrzeugnachfrage abgeschwächt. Im Gegensatz dazu war die Marktsituation in Mexiko und Argentinien im Berichtsjahr wieder stabiler.

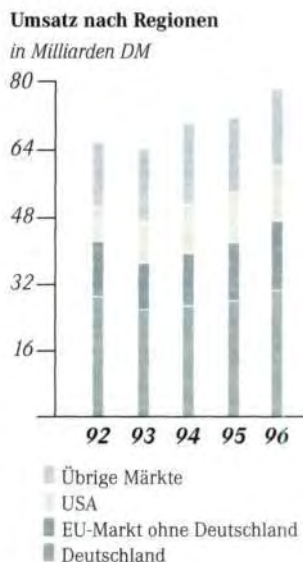
UMSATZ DEUTLICH GESTEIGERT

Vor allem aufgrund des Erfolgs der zahlreichen neuen Produkte, die wir in den Markt eingeführt haben, war die Entwicklung unseres Fahrzeuggeschäfts wesentlich günstiger als in der Branche insgesamt.

Der Umsatz stieg um 8% auf 77,6 Mrd. DM. Zweistellige Wachstumsraten haben wir in Europa und in Japan erzielt. In Deutschland lag unser Umsatz mit 30,0 Mrd. DM um 6% höher als im Vorjahr; in den USA war ebenfalls ein Zuwachs von 6% auf 12,6 Mrd. DM zu verzeichnen.

Der Auslandsanteil am Geschäftsvolumen blieb mit 61% unverändert; auf das westeuropäische Ausland entfiel ein Anteil von 23%, in den USA wurden 16% und in Japan 4% unserer Erlöse erwirtschaftet.

Der Umsatz des Geschäftsfelds Personenkraftwagen hat sich um 14% auf 45,9 Mrd. DM erhöht, während die Erlöse bei Nutzfahrzeugen mit 31,7 Mrd. DM auf dem Niveau des Vorjahres blieben.



GESCHÄFTSFELD PKW:

MARKTPosition AUSGEBAUT

Der Absatz des Geschäftsfelds Personenkraftwagen stieg auf 645.000 (i. V. 590.200) Pkw und Geländewagen - ein neuer Rekord in der Geschichte des Unternehmens. In zahlreichen wichtigen Märkten haben wir zweistellige Wachstumsraten erzielt und damit unsere Position im Markt für hochwertige Pkw weltweit deutlich verbessert. Dazu hat vor allem die E-Klasse beigetragen, deren Absatz um 46% auf 291.500 Fahrzeuge zulegte.

Mit 264.000 Pkw war unser Absatz in Deutschland um 10% höher als im Vorjahr. Da das Marktsegment der hochwer-

tigen Pkw lediglich um 3% zunahm, stieg unser Anteil in dieser Klasse auf 26%. Auch auf den Gesamtmarkt bezogen lag der Anteil von Mercedes-Benz mit 8% deutlich höher als im Vorjahr (7,5%).

Außerhalb Deutschlands haben wir fast 381.000 Mercedes-Benz-Pkw abgesetzt. Das hohe Niveau des Vorjahres wurde damit um 9% übertroffen.

Weiterhin erfolgreich war der Geschäftsverlauf in den Märkten des westeuropäischen Auslands. Dort konnten wir den Absatz um 10% auf 174.000 Fahrzeuge steigern und unsere Marktposition weiter ausbauen.

In den Vereinigten Staaten hat sich Mercedes-Benz mit 90.800 verkauften Pkw (+ 18%) wieder der Rekordzahl von 1986 angenähert. Da der Markt für höherwertige Pkw in den USA nur um 2% zulegte, erhöhte sich unser Anteil in diesem Segment auf 10,1% (i. V. 8,7%).

In Japan stiegen unsere Neuzulassungen um 17% auf den neuen Höchststand von 41.000 Fahrzeugen. Damit erreichten wir in der Luxusklasse einen Marktanteil von rund 10%.

Deutliche Absatzzuwächse haben wir auch in Ost- und Südosteuropa, in Lateinamerika, im Nahen und Mittleren Osten, in Australien, in Südafrika sowie in Kanada erzielt. In wichtigen Märkten des Fernen Ostens konnten wir hingegen aufgrund der allgemein schwächeren Nachfrage nach hochwertigen Pkw das hohe Volumen von 1995 nicht wiederholen.

Wegen der großen Nachfrage nach unseren Personenwagen und der gelungenen Produktionsanläufe der neuen T-Modelle der C- und E-Klasse sowie des Roadsters SLK haben wir unsere Fertigung im Berichtsjahr auf 645.200 (i. V. 600.300) Pkw angehoben.

GESCHÄFTSFELD NUTZFAHRZEUGE:

ABSATZ AUF REKORDNIVEAU

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat im Berichtsjahr insgesamt 348.100 Transporter, Lkw, Omnibusse und Unimog

abgesetzt und damit das hohe Niveau des Vorjahres nochmals um 9% übertroffen.

Besonders erfreulich entwickelte sich der Geschäftsbereich Transporter Europa, der den Absatz um 32% auf insgesamt 151.100 Fahrzeuge gesteigert hat. Ausschlaggebend dafür war der Erfolg unserer neuen Transporter Sprinter und Vito. Obwohl aufgrund der großen Nachfrage vorübergehend Lieferengpässe auftraten, erhöhte sich unser Anteil am westeuropäischen Transportermarkt von 12,7 auf 15,5%.

Aufgrund der schwierigen Marktverhältnisse in Westeuropa, insbesondere in Deutschland, vor allem aber auch wegen der Kaufzurückhaltung im Vorfeld des Modellwechsels bei der Schweren Lkw-Klasse verringerte sich der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw Europa im Berichtsjahr auf 64.400 (i. V. 70.000) Einheiten. Obwohl unser Marktanteil auf 23 (i. V. 25)% gesunken ist, konnten wir unsere Position als Marktführer in Westeuropa bei Lkw über 6 t weiterhin behaupten. Der neue Schwer-Lkw Actros, den wir bei der IAA Nutzfahrzeuge im September 1996 vorgestellt haben, wurde zum „Truck of the Year 1997“ gewählt.

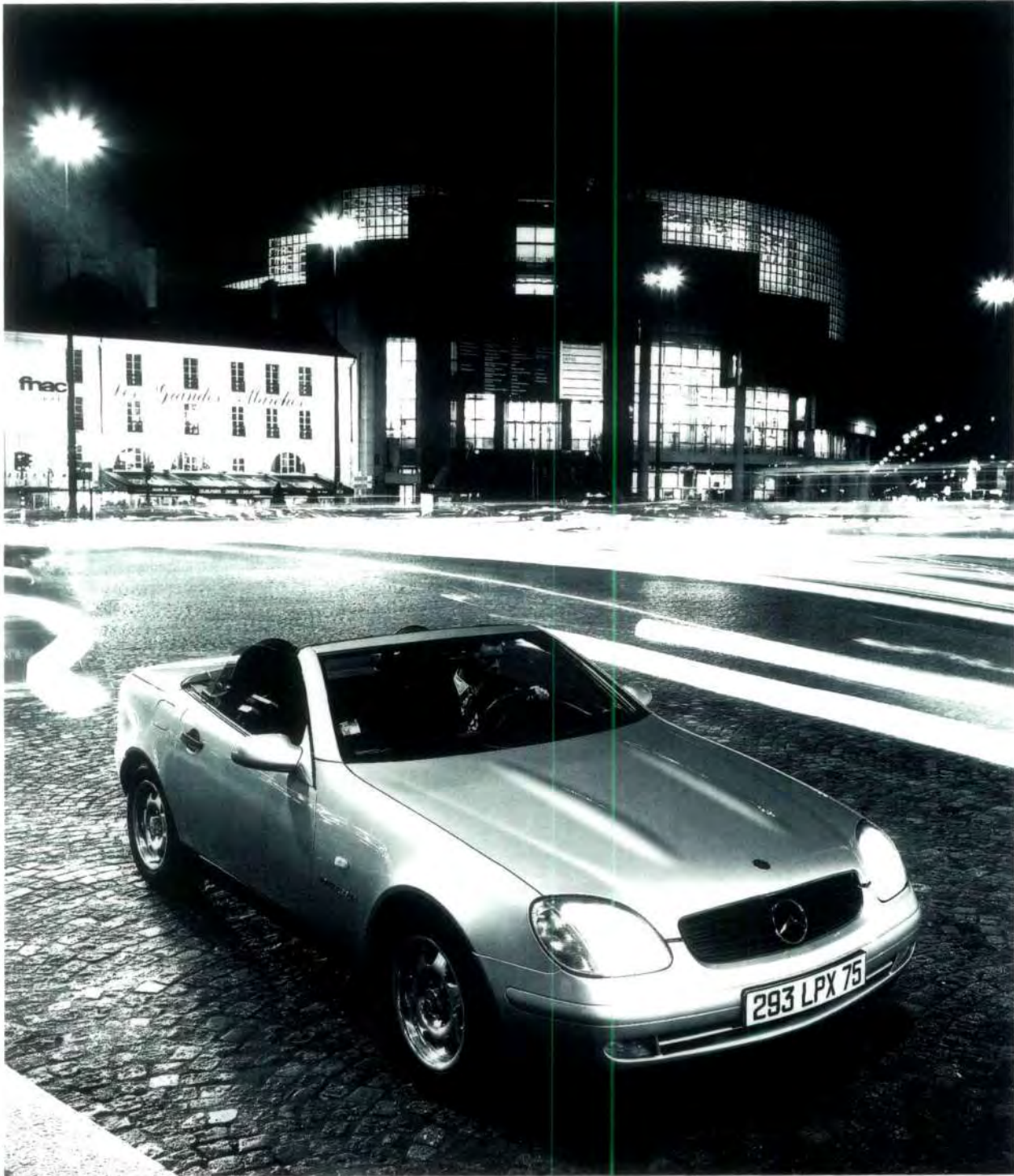
Unsere amerikanischen Produktionsgesellschaften, die wir in den Geschäftsbereichen Nutzfahrzeuge Nafta und Nutzfahrzeuge Lateinamerika zusammengefaßt haben, konnten aufgrund der insgesamt schwierigen Marktsituation in den heimischen Märkten mit 123.400 Nutzfahrzeugen das Absatzniveau des Vorjahres nicht ganz behaupten.

Die Freightliner Corporation hat jedoch ihr Absatzvolumen in Nordamerika mit nahezu 75.000 Fahrzeugen auf dem Rekordniveau des Vorjahres gehalten. Da der Gesamtmarkt für Lkw der Klassen 6 bis 8 (ab 8,8 t) in Nordamerika nach Jahren des Aufschwungs um 12% schrumpfte, erhöhte sich der Marktanteil von Freightliner auf 22 (i. V. 19)%.

Nicht zuletzt aufgrund des Erfolgs der neuen Century Class, die im Oktober 1995 eingeführt wurde, hat Freightliner seine Marktposition im Segment der schweren Lkw der Klas-



Das neue Coupé CLK zeichnet sich durch seinen dynamischen Auftritt und zahlreiche technische Innovationen aus.



Automobile Faszination pur in ihrer schönsten Form.

*Der SLK verbindet aufregende Schönheit und Fahrspaß mit der technischen
Perfektion moderner Mercedes-Benz-Personenwagen.*

Er ist ein Symbol für die Dynamik der Marke Mercedes-Benz.

*Zahlreiche Auszeichnungen im In- und Ausland und eine überwältigende
Nachfrage spiegeln die weltweite Beliebtheit des Mercedes-Roadsters wider.*

se 8 (ab 15 t) mit einem Anteil von 29 (i. V. 26%) deutlich ausgebaut. Aufgrund des dramatischen Marktrückgangs war aber auch der Absatz von Freightliner in diesem Segment mit 53.900 (i. V. 63.200) Fahrzeugen deutlich niedriger als im Vorjahr. Dies konnte jedoch durch die erfreuliche Entwicklung in den Klassen 6/7 ausgeglichen werden.

Die Mercedes-Benz do Brasil hat ihre Position im heimischen Markt bei Lkw über 6 t mit einem Anteil von 39 (i. V. 38)% gut behauptet und bei Omnibussen sogar auf 70 (i. V. 67)% ausgebaut, mußte aber wegen der allgemeinen Marktschwäche deutliche Absatzeinbußen hinnehmen.

Insgesamt positiv entwickelten sich unsere Gesellschaften in Argentinien und - ausgehend von einem niedrigen Niveau - auch in Mexiko. Maßgeblich dafür waren nicht nur die allgemeine Marktsituation, sondern auch neue, attraktive Produkte, die wir in diesen Märkten eingeführt haben.

Mit der erfolgreichen Zwei-Marken-Strategie hat die EvoBus GmbH ihren Absatz im Berichtsjahr um 11% gesteigert. Insgesamt wurden 6.400 Omnibusse über 8 t der Marken Mercedes-Benz und Setra sowie 900 Mercedes-Benz-Fahr-

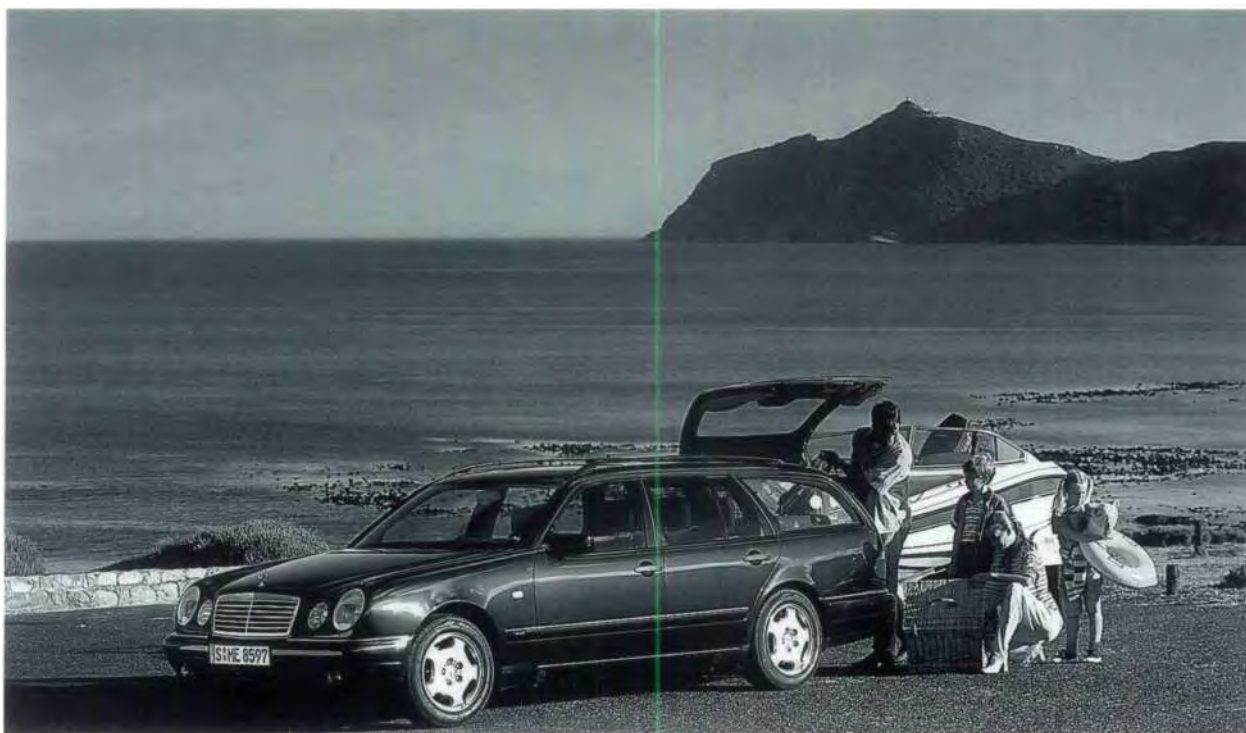
gestelle ausgeliefert. In Deutschland konnten wir unseren Marktanteil mit 36% für Mercedes-Benz und 22% für Setra insgesamt leicht erhöhen. In Westeuropa lag unser Marktanteil weiterhin bei 16% für Mercedes-Benz und 9% für Setra.

Weltweit haben wir im Berichtsjahr 340.700 (i. V. 329.700) Nutzfahrzeuge gefertigt. Der Rückgang bei den Lkw wurde dabei durch die deutlich höhere Transporterproduktion mehr als ausgeglichen. Die Produktion von Omnibussen und Omnibusfahrzeugstellen erreichte mit insgesamt 34.000 (i. V. 27.800) Einheiten einen neuen Höchststand.

PRODUKTOFFENSIVE VERSTÄRKT FORTGEFÜHRT

Das Jahr 1996 war durch die Einführung zahlreicher neuer Produkte und Aggregate geprägt.

Im Geschäftsfeld Personenwagen wurden im März 1996 die neuen T-Modelle der C- und E-Klasse vorgestellt. Es folgten der Roadster SLK und die V-Klasse, eine Großraumlimousine, die auf der Basis des Transporters Vito im spanischen Werk Vitoria produziert wird. Mit dem Coupe CLK, der kompakten A-Klasse und der M-Klasse, einem allradgetrie-



Erfolgreiche Tradition verpflichtet: Das T-Modell der E-Klasse ist ein Trendsetter in seiner Klasse. Es besitzt alle Charakteristika der erfolgreichen Limousine wie

attraktives Design, innovative Technik oder individuelle Ausstattung und darüber hinaus ein großzügiges und variables Raumangebot für Freizeit und Familie.



Der Sprinter ist ein Beispiel höchster Kundenorientierung. Seine Angebotsvielfalt und Wirtschaftlichkeit ist kaum zu übertreffen. Dank der Markterfolge

des Sprinter konnte Mercedes-Benz seinen Anteil am westeuropäischen Transportermarkt von 12,7 auf 15,5% steigern.

benen Freizeitfahrzeug, das in den USA gefertigt wird, erweitern wir unsere Produktpalette im Jahr 1997. Hinzu kommen die neuen V-Motoren, mit denen wir unsere Antriebsaggregate deutlich attraktiver machen. Das für den Verkehr in Ballungsräumen konzipierte Stadtfahrzeug Smart, das als eigenständige Marke vertrieben wird, setzt die Produktoffensive im Jahr 1998 fort.

Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge haben wir in den Jahren 1995 und 1996 das Angebot an Transportern vollständig erneuert sowie im Segment von 2,0 bis 2,7 t ergänzt. Die wichtigste Produktneuheit des Berichtsjahres war der Actros, die neue schwere Baureihe von Mercedes-Benz. Zu den Neuheiten des Jahres 1996 zählten auch der Unimog UX 100, vier Omnibusse der EvoBus GmbH, der in der Türkei entwickelte und produzierte leichte Lkw MB 800 sowie ein modernisierter Lkw aus brasilianischer Produktion. Im Herbst 1997 werden die Actros-Baustellenfahrzeuge und 1998 die neuen Lkw der Leichten Klasse in den westeuropäischen Markt eingeführt.

Globale Präsenz ausgebaut

Bei der Globalisierung unserer Aktivitäten haben wir im Berichtsjahr weitere Fortschritte erzielt und damit die Voraussetzungen zur Erschließung neuer Märkte geschaffen. Ein wichtiger Meilenstein für ein verstärktes Engagement in Südamerika war die Entscheidung für ein neues Pkw-Werk in Juiz de Fora/Brasilien. Ab Anfang 1999 soll dort die A-Klasse für die lateinamerikanischen Märkte produziert werden. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge lief die Montage des Sprinter in Argentinien und des Vito in Polen an. Darüber hinaus wurde ein Joint-venture-Vertrag über die Produktion von Mercedes-Benz-Bussen in China unterzeichnet.

Gezielte Massnahmen zur Steigerung der Ertragskraft eingeleitet

Um die Ertragskraft im Automobilgeschäft weiter zu stärken, haben wir insbesondere in den Geschäftsbereichen Lkw Europa und Antriebstrang Europa sowie bei der Unimogfertigung in Gaggenau weitreichende Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Produktivität einge-

leitet. Von entscheidender Bedeutung sind dabei unsere neuen Produkte, bei denen wir beachtliche Kostenreduzierungen gegenüber den Vorgängermodellen erzielt haben. So ist unsere Kostenposition im Geschäftsbereich Lkw Europa mit dem Actros bereits deutlich verbessert worden. Eine effizientere Gesamtkonzeption mit einer wesentlich geringeren Teilevielfalt und straffere Abläufe in der Produktion haben daran maßgeblichen Anteil. Bei der EvoBus GmbH eröffnet uns die Verbundproduktion zwischen den Werken in Mannheim, Ulm/Neu-Ulm und Ligny neue Potentiale zur Senkung der Kosten.

ERFOLG DURCH PARTNERSCHAFT MIT ZULIEFERERN

Im Rahmen des TANDEM-Kooperationskonzepts haben wir die Zusammenarbeit mit den Zulieferunternehmen in den zurückliegenden Jahren auf allen Ebenen intensiviert. Bei der Entwicklung neuer Fahrzeuggenerationen werden die Lieferanten sehr frühzeitig eingebunden; wir übertragen ihnen zunehmend die Verantwortung für die Entwicklung und Produktion kompletter Systeme.

Nicht zuletzt aufgrund der konstruktiven Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie ist es uns gelungen, den Produktentstehungsprozeß um durchschnittlich 15% zu verkürzen. Aber auch bei der Verbesserung unserer Kostenposition bei bestehenden und bei neuen Produkten haben uns unsere Zulieferer unterstützt.

Im Rahmen der Globalisierungsstrategie der Fahrzeuggeschäfte wurden die Beschaffungsstrukturen weltweit ausgebaut.

Das Einkaufsvolumen stieg im Berichtsjahr um 7% auf 50,3 Mrd. DM. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf das höhere Produktionsvolumen und auf die reduzierte Fertigungstiefe zurückzuführen.

COUPE-STUDIE F 200 IMAGINATION

Design für Innovationen - unter diesem Motto stand die Entwicklung der Konzeptstudie F 200 Imagination, die Mercedes-Benz auf dem Pariser Automobilsalon 1996 präsentierte. Das zweitürige Coupe ist mit zukunftsweisenden Systemen ausgestattet, deren Einsatz in den Mercedes-Benz-Spitzenmodellen von übermorgen denkbar ist. Zudem demonstriert die Studie, wie sich durch technische Innovationen neue Perspektiven für die Gestaltung künftiger Top-Automobile eröffnen können. Form und Funktion stehen deshalb bei diesem Show-Car in besonders enger Beziehung: Die Coupe-Studie macht technologische Innovationen formal und funktional erlebbar.

Zu den wichtigsten Innovationen an Bord des F 200 Imagination gehört ein richtungweisendes Fahrdynamiksystem, bei dem der Autofahrer alle Bewegungen seines Wagens mit Hilfe sogenannter Side-Sticks steuert, die in den Türinnenverkleidungen und in der Mittelkonsole der Coupe-Studie platziert sind. Herkömmliche Bedien- oder Verbindungselemente wie Lenkrad, Lenksäule oder Pedale gibt es im F 200 Imagination nicht mehr - die Übertragung der Fahrerbefehle erfolgt ausschließlich auf elektronischem Wege („Drive-by-Wire“).



*Maßgeschneidert für die Märkte Lateinamerikas:
Die mittelschweren Lkw der neuen Série Brasil.*



Mit seiner einzigartigen Variantenvielfalt ist der neue Großtransporter Vario für nahezu jede Transportaufgabe bestens geeignet.



Der „Truck of the Year 1997“ heißt Mercedes-Benz Actros.

Ausschlaggebend für die Auszeichnung der neuen Baureihe waren der große Beitrag zum wirtschaftlichen Gütertransport, das vorbildliche Sicherheits-

niveau und das hohe Maß an Fahrkomfort. Für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kunden ist es besonders wichtig, daß wir die Wartungs- und Unterhaltskosten beim Actros gegenüber dem Vorgängermodell deutlich verringert haben.

Fahrzeuge

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt (Dasa) hat sein Geschäftsvolumen um 13% auf 13,1 Mrd. DM gesteigert. Die Erholung des Flugzeugmarkts schlug sich in einer Verdreifachung der Flugzeugbestellungen in den Auftragsbüchern nieder. Auch bei Antrieben war eine erfreuliche Geschäftsbelegung zu verzeichnen. In der Raumfahrt konnten wir Verträge über zukunftsweisende Großprojekte abschließen. Zur Stärkung unserer Marktstellung bei Verkehrsflugzeugen haben wir mit unseren Partnern eine Neustrukturierung des Airbus-Konsortiums initiiert. Die konsequente Umsetzung der Wettbewerbsinitiative soll die Ertragskraft nachhaltig weiter steigern. Bereits im Berichtsjahr hat die Dasa ihren Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns von -7,2 auf -0,2 Mrd. DM verbessert.

FLUGGESELLSCHAFTEN IM AUFWIND

Im Jahr 1996 hat sich das Wachstum des Flugverkehrs weiter stabilisiert. Beim Passagieraufkommen war wie im Vorjahr eine Zunahme um 8% zu verzeichnen, wobei die Region Asien/Pazifik mit annähernd 10% weiterhin überdurchschnittliche Wachstumsraten aufwies. Mit einem Anstieg von etwas über 8 (i. V. 7,8%) entwickelte sich auch der Regionalverkehr in Europa anhaltend positiv. In den USA lag die Zuwachsrate ähnlich wie im Vorjahr bei knapp 4 (i. V. 3,5%).

Dank des steigenden Verkehrsaufkommens und der spürbaren Rationalisierungserfolge konnten die Fluggesellschaften ihre Erträge erheblich steigern, nachdem die Jahre 1991 bis 1993 durch hohe Verluste und das Jahr 1994 durch erste Erholungstendenzen gekennzeichnet waren. Die verbesserte Ertragslage, die zunehmende Notwendigkeit, Flotten zu erneuern, sowie das erneute Wachstum des Verkehrsaufkommens haben die Fluggesellschaften veranlaßt, ihre Beschaffungsaktivitäten erheblich zu verstärken. Hinzu kam, daß sich die Flugzeughersteller nach wie vor einen harten Konkurrenzkampf liefern, der vor allem über den Preis geführt wird. Diese für die Airlines günstige Situation hat wesentlich dazu beigetragen, daß die Bestellungen bei Verkehrsflugzeugen mit mehr als 100 Sitzplätzen sprunghaft auf 1.088 (i. V. 562) Einheiten angestiegen sind. Mit dieser erneuten Verdoppelung gegenüber dem vorangegangenen Jahr erreichte die Zahl der bestellten Flugzeuge eine Größenordnung wie zuletzt zu Beginn dieses Jahrzehnts.

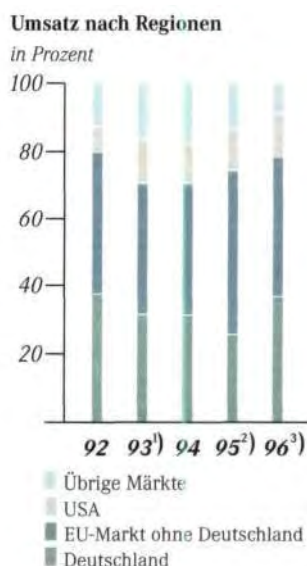
Aufgrund konsequenter Kostensenkungsmaßnahmen konnten die europäischen Airbus-Partner ihre internationale

Wettbewerbsposition durch günstigere Preisstellung verbessern und ihren Marktanteil an den Bestellungen des Jahres 1996 auf 39 (i. V. 18%) erhöhen.

Bei den Auslieferungen kam der abwärtsgerichtete Trend zum Stillstand. Mit 397 (i. V. 380) gelieferten Flugzeugen wurde erstmals seit vier Jahren der Vorjahreswert übertroffen.

Airbus Industrie hatte an den Auslieferungen einen Anteil von 32 (i. V. 33)%. Aufgrund der günstigen Auftragslage beabsichtigen die Flugzeughersteller, die Auslieferungen im laufenden Jahr 1997 deutlich zu erhöhen.

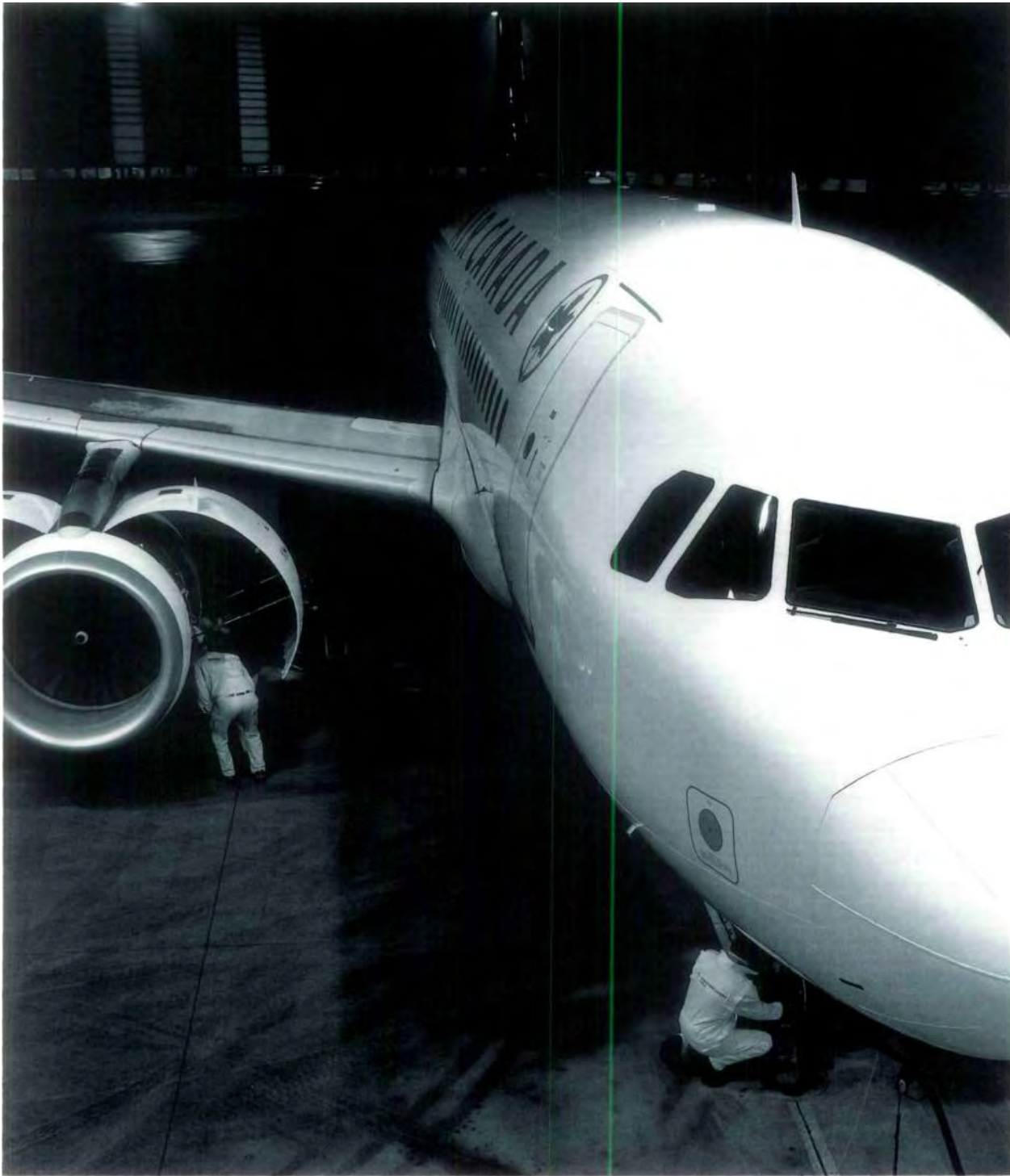
Parallel zur positiven Entwicklung auf dem Flugzeugmarkt zeichnete sich auch bei der Nachfrage nach zivilen Triebwerken und Ersatzteilen eine Erholung ab. Gleichwohl ist der Preisdruck im Erstausrüstungsgeschäft unverändert hoch. Aufgrund der weiter angespannten Situation der öffentlichen Haushalte werden Beschaffungsprogramme für militärische Triebwerke verzögert. Dadurch konzentrieren sich die Triebwerkshersteller verstärkt auf den zivilen Sektor, der deshalb durch einen noch höheren Wettbewerbsdruck gekennzeichnet ist.



1) in 1993: Erstkonsolidierung Fokker
 2) ab 1995 ohne Antriebe Land/Wasser und TEMIC
 3) ab 1996 ohne Fokker, Medizintechnik, ab 01.07.96 ohne Dornier Luftfahrt

AUSGABENPOLITIK DER ÖFFENTLICHEN HAND ZURÜCKHALTEND

Die Ausgabenpolitik der öffentlichen Hand war in Deutschland und anderen westlichen Industrieländern aufgrund der angespannten Finanzlage erneut sehr zurückhaltend, so daß Verschiebungen und Streichungen geplanter Programme notwendig wurden. Dies betrifft vor allem den Lenkwaffenbereich, wo weiterer Anpassungsdruck ausgelöst wird. Der Verteidigungshaushalt dürfte zwar die Talsohle erreicht haben; es ist in den nächsten Jahren jedoch



Die Daimler-Benz Aerospace Airbus liefert wesentliche Großbauteile für die Airbus-Flugzeuge und ist für die komplette Innenausstattung der Maschinen - mit Ausnahme der A330 und A340 - zuständig. Seit Juni 1992 wird in

Hamburg die A321 endmontiert, seit März 1995 auch das kleinste Mitglied der Airbus-Familie, die A319. Damit werden nach einer Pause von rund 50 Jahren erstmals wieder größere Passagierflugzeuge in Deutschland zusammengebaut.

nicht mit einer signifikanten Erhöhung der für verteidigungstechnische Güter zur Verfügung stehenden Mittel zu rechnen.

Erschwerend für die verteidigungstechnische Industrie in Europa kommt in dieser Situation hinzu, daß sich die Wettbewerber in den USA zu großen und leistungsfähigen Unternehmen zusammenschließen. Die europäische Industrie kann auf diese neue Herausforderung nur sehr eingeschränkt reagieren, solange nationale Interessen Vorrang vor sinnvollen ökonomischen Maßnahmen haben.

Die für Weltraumforschung bereitgestellten Haushaltsmittel blieben unter dem Vorjahresniveau. Für das von Frankreich und Deutschland geplante satellitengestützte Aufklärungsprogramm konnten wegen der Finanzengpässe in beiden Ländern keine Mittel zur Verfügung gestellt werden. Gleiches gilt für das dringend benötigte militärische Transportflugzeug für Europa.

Angesichts der weiterhin knappen öffentlichen Mittel haben sich die Raumfahrtunternehmen weltweit verstärkt auf die kommerziellen globalen Satelliten- und Trägermärkte konzentriert. In der kommerziellen Kommunikation, dem wichtigsten Markt für Satellitenanwendungen, nahm die Nachfrage nach Satelliten aufgrund der neuen Kommunikationsdienste, der Deregulierung der Märkte und der Öffnung neuer Regionen weiter zu.

Trotz eines verschärften Preis- und Verdrängungswettbewerbs konnte die europäische Raumfahrtindustrie ihre Position im kommerziellen Satelliten- und Trägermarkt ausbauen.

Militärische Hubschrauber werden weiterhin nur in sehr restriktivem Umfang beschafft. Im zivilen Hubschraubermarkt zeichnete sich dagegen 1996 eine Erholung ab. Allerdings setzt sich wegen der bestehenden Überkapazitäten der anhaltend harte Wettbewerb fort.

DEUTLICHE GESCHÄFTSBELEBUNG

Bereinigt um wesentliche Veränderungen im Konsolidierungskreis stieg der Umsatz des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt um 13% auf 13,1 (i. V. 11,5) Mrd. DM. Zu dem Wachstum haben steigende Umsätze in den zivilen Triebwerksbereichen sowie hohe Abrechnungen bei Militärflugzeugen und Raumfahrtprojekten beigetragen.

Der Inlandsumsatz, der mit 4,2 (i. V. 3,6) Mrd. DM rund 32% des Gesamtumsatzes erreichte, erhöhte sich um 14%. Wesentlich waren hier vor allem umfangreiche Abrechnungen

von Leistungen im Eurofighter-Entwicklungsprogramm und gestiegene Leistungen bei Antrieben. Der Auslandsumsatz nahm um 13% auf 8,9 (i. V. 7,9) Mrd. DM zu. Überdurchschnittlich gewachsen ist dabei der Umsatz mit den USA (+ 35%) infolge höherer Lieferungen von Triebwerksbaugruppen.

Einen kräftigen Zuwachs erzielten wir beim Auftragseingang, der vergleichbar gerechnet um 56% auf 17,1 (i. V. 10,9) Mrd. DM hochschnellte. Entscheidend war hier vor allem der Aufschwung in der Zivilluftfahrt, der sich in einem kräftigen Anstieg der Bestellungen bei Verkehrsflugzeugen niederschlug. Aber auch für Hubschrauber gingen erheblich

mehr Bestellungen als im Vorjahr ein. Die Raumfahrt konnte mehrere Großaufträge für länger laufende Projekte verbuchen, zum Beispiel für das Raumstations-Modul COF und das ERS-Nachfolgeprogramm Envisat 1.

In der Luftfahrt stieg der Umsatz vergleichbar gerechnet um 14% auf 6,0 (i. V. 5,3) Mrd. DM. Während im Airbus-Programm die Erlöse aufgrund eines veränderten Produkt-Mixes unter dem Niveau des Vorjahres lagen, hatten die Abrechnung von Leistungen im Entwicklungsprogramm Eurofighter 2000 sowie Lieferungen von Tornadobaugruppen einen besonders kräftigen Umsatzanstieg im Bereich Militärflugzeugen



20 Jahre Texus: Bis Ende 1996 konnten im Rahmen dieses Programms zur Erforschung der Schwerelosigkeit 35 Starts mit nahezu 400 Experimenten erfolgreich absolviert werden.

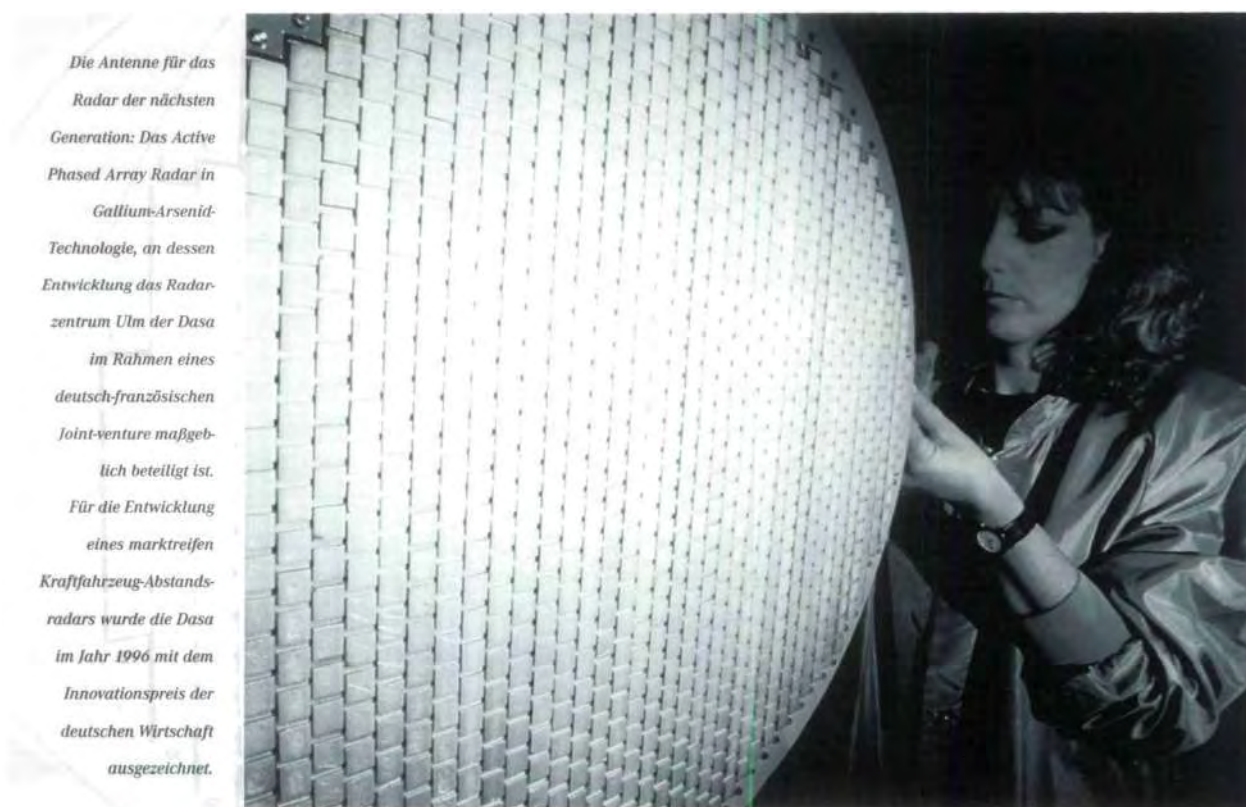
ge zur Folge. Einen weiteren bedeutenden Wachstumsbeitrag lieferten die Hubschrauber. Hier konnte die Geschäftsbelegung bei zivilen Hubschraubern den Rückgang in den militärischen Programmen mehr als ausgleichen. Der Auftragseingang in der Luftfahrt kletterte 1996 vergleichbar gerechnet vor allem aufgrund der Verdoppelung des Bestellwerts bei Daimler-Benz Aerospace Airbus um 69% auf 8,9 (i. V. 5,2) Mrd. DM.

In der Raumfahrt verzeichneten wir aufgrund von hohen Abrechnungen einer Reihe von Großprojekten einen erfreulichen Umsatzzanstieg um 14% auf 2,1 (i. V. 1,8) Mrd. DM. Zu den bedeutendsten Umsatzträgern zählten die Großprogramme Envisat, COF (Columbus Orbital Facility), Ariane, Globalstar und Nahuel. Die Bestelleingänge waren mit 3,6 (i. V. 2,0) Mrd. DM um 78% höher als im Vorjahr. Maßgeblich hierfür waren Vertragsabschlüsse über die Entwicklung der Columbus-Forschungsstation mit einem Volumen von über einer Milliarde Mark.

Im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme hat sich der Umsatz mit 2,6 Mrd. DM auf der Höhe des Vorjahres

gehalten. Die Entwicklung verlief jedoch in den einzelnen Bereichen sehr unterschiedlich. Der Auftragseingang erhöhte sich 1996 deutlich um 21% auf 2,4 (i. V. vergleichbar 2,0) Mrd. DM. Zu diesem Wachstum leisteten die Bereiche Informations- und Kommunikationssysteme sowie Sensorsysteme entscheidende Beiträge.

Die Erlöse des Geschäftsbereichs Antriebe haben sich mit 2,3 (i. V. 1,7) Mrd. DM um 33% erhöht. Die verstärkte Nachfrage der Airlines nach Triebwerken, Ersatzteilen und Instandhaltungsleistungen ließ den zivilen Umsatz um 41% steigen, im militärischen Geschäft nahmen die Erlöse wegen höherer Ersatzteilverkäufe sowie der Auslieferung von RB199-Triebwerken für Tornado-Flugzeuge um 27% zu. Der Auftragseingang wuchs um 31% auf 2,1 (i. V. 1,6) Mrd. DM. Hauptsächlich aufgrund einer weiteren Verschiebung des Serienauftrags für das Entwicklungsprogramm EJ200 (Triebwerk für den Eurofighter) verzeichneten wir niedrigere Aufträge im militärischen Bereich. Dem standen höhere Bestellungen für Triebwerke und Ersatzteile im zivilen Markt gegenüber.



ERTRAGSKRAFT GESTÄRKT

Der US-Dollar hat seit der Gründung der Dasa im Jahr 1989 bis ins Jahr 1995 gegenüber der D-Mark um 24% an Wert verloren und damit insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit des zivilen Flugzeug- und Triebwerkbaus - zuletzt dramatisch - geschwächt. Im Jahr 1995 haben wir daher eine Wettbewerbsinitiative eingeleitet, die darauf zielt, die Ertragskraft aller im Weltmarkt operierenden Unternehmensteile auch bei einem niedrigen Dollarkurs wiederherzustellen. Mit den Arbeitnehmervertretern bei der Daimler-Benz Aerospace Airbus und der MTU München konnten wir 1996 Vereinbarungen treffen, mit deren Hilfe wir die bis Ende 1997 geplanten Kostensenkungen erreichen werden. Das vereinbarte Maßnahmenbündel umfaßt neben dem unumgänglichen Personalabbau unter anderem auch die Einführung neuer Organisationsstrukturen mit verkürzten Berichts- und Entscheidungswegen sowie die Implementierung standortspezifischer, flexibler Arbeitszeitmodelle. Darüber hinaus haben wir das Werk Peißenberg ausgegliedert und in eine selbständige GmbH überführt, um eine ebenfalls im Rahmen der Wettbewerbsinitiative beschlossene Veräußerung vorzubereiten. Auch das Werk Speyer wurde rechtlich verselbständigt und zum 1. Januar 1997 von den Mitarbeitern übernommen.

Mit der Einstellung der finanziellen Unterstützung für Fokker im Januar 1996 und der mehrheitlichen Übertragung der Dornier Luftfahrt GmbH im Juni 1996 an den amerikanischen Regionalflugzeughersteller Fairchild Aircraft Inc. haben wir uns von den unmittelbaren Geschäftsaktivitäten im Bereich der Regionalflugzeuge getrennt. Fairchild ist global etablierter Hersteller der 19-sitzigen Turboprop-Flugzeuge Metro. Mit einem Familienkonzept sieht der neue Gesellschafter die Chance, die Marktstellung der Dornier 328 weltweit auszubauen.



Seit 1977 ist die MTU München an der Entwicklung und Fertigung des Triebwerks PW2000 beteiligt.

Im Februar 1996 veräußerten wir die Dornier Medizintechnik mehrheitlich an die Singapore Technologies, die sich auf diesem Gebiet verstärkt engagieren will. Die ebenfalls nicht zu unseren Kernbereichen zählende ESW-Extel Systems Wedel GmbH haben wir rückwirkend zum 1. Januar 1996 in die Hände des Managements und einer Investorengruppe überführt. Unsere fünfzigprozentige Beteiligung an der Angewandte Solarenergie ASE GmbH ging an unseren bisherigen Partner Nukem in diesem Joint-venture.

AIRBUS-KONSORTIUM WIRD NEU STRUKTURIERT

In einem Memorandum of Understanding vereinbarten wir mit unseren Partnern Aerospatiale, British Aerospace und Gasa, daß das bisherige Airbus-Konsortium bis zum Jahr 1999 in eine Kapitalgesellschaft umgewandelt werden soll.

Im Gegensatz zum jetzigen Airbus-Konsortium, das im wesentlichen für Marketing, Vertrieb und Product Support der Airbus-Flugzeuge verantwortlich ist, wird die künftige Gesellschaft - geführt von einem einheitlichen europäischen Management - eine umfassende unternehmerische Verantwortung für alle Entwicklungs-, Produktions- und Verkaufsaktivitäten des gesamten Airbus-Programms einschließlich der

Ergebnisverantwortung übernehmen. Im laufenden Jahr 1997 werden die vier Airbus-Partner - sie werden auch die Anteilseigner der neuen Kapitalgesellschaft sein - prüfen, welche ihrer Aktivitäten dazu in das neue Unternehmen eingebracht werden sollen.

Diese Entscheidung ist zugleich ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Konsolidierung von Europas Luft- und Raumfahrtindustrie, der vor dem Hintergrund des jüngsten Konzentrationsprozesses in den USA besondere Bedeutung gewinnt.

Das Jahr 1996 verlief für das Geschäftsfeld Dienstleistungen (debis) sehr erfolgreich. Wie in den Vorjahren ist es gelungen, das Geschäftsvolumen kräftig zu steigern. Unsere Geschäftsbereiche Finanzdienstleistungen/Versicherungen, IT-Services, Telekommunikations- und Mediendienste, Handel und Immobilienmanagement erzielten Umsatzerlöse von zusammen 13,1 Mrd. DM (+ 12%). Das Ergebnis des Geschäftsfelds hat sich weiter erfreulich entwickelt.

Der Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns stieg auf 288 Mio. DM.

DIENSTLEISTUNGEN - WACHSTUMSMOTOR

DER WIRTSCHAFT

In allen Industrieländern hat sich in den letzten Jahren ein weitreichender Wandel der Wertschöpfungsstruktur zugunsten des Dienstleistungssektors vollzogen. In den kommenden Jahren wird sich der Trend zur Dienstleistungsgesellschaft verstärkt fortsetzen. Obwohl die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland deutlich hinter den Erwartungen zurückblieb und sich lediglich der Export erfreulich entwickelte, nahm der Dienstleistungssektor dennoch einen insgesamt zufriedenstellenden Verlauf. Im ersten Halbjahr 1996 übertraf die Wertschöpfung des Dienstleistungsbereichs diejenige der Industrieunternehmen. Das Potential für Serviceleistungen ist noch lange nicht ausgeschöpft. Deutschland hat im Vergleich zu anderen Industrieländern noch einen Nachholbedarf im Dienstleistungssektor. Trägt die deutsche Industrie noch 35% zum Bruttoinlandsprodukt bei, so ist deren Anteil an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung in anderen wichtigen Industrieländern wie Japan, den USA und Frankreich bereits heute deutlich geringer.

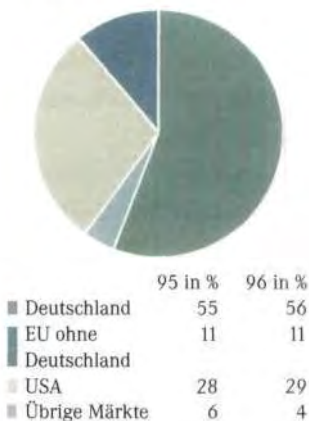
UMSATZ WIEDERUM DEUTLICH GEWACHSEN

Die debis hat im Jahr 1996 ihren Umsatz um 12% auf 13,1 Mrd. DM gesteigert. Wie in den Vorjahren konnten alle Geschäftsbereiche ihre Erlöse deutlich erhöhen. Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen hat erneut den größten Teil zum Konzernumsatz beigetragen. Durch die erstmalige Konsolidierung neu erworbener Gesellschaften im Geschäftsbereich IT-Services sowie der französischen Leasing- und Finanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Financement, die 1995 noch at-equity in den Daimler-Benz-Konzernabschluß einbezogen war, erhöhte sich der Umsatz um rund 400 Mio.

DM. Dem steht eine Umsatzminderung durch das Desinvestment des Geschäftsbereichs Marketing Services in etwa gleicher Größenordnung gegenüber.

Die Entwicklung in den einzelnen Märkten verlief recht unterschiedlich. Erfreulich war vor allem der Anstieg in den Nachbarländern der EU, wo wir unseren Umsatz um 40% auf 1,5 Mrd. DM im Vergleich zum Vorjahr erhöhen konnten. In Nordamerika ist der Umsatz nur leicht gestiegen. 56% unserer Erlöse erwirtschafteten wir in Deutschland, 11% in der EU außerhalb Deutschlands, 29% in Nordamerika und 4% in den übrigen Märkten. Basis für die sehr gute Geschäftsentwicklung waren zum einen das in allen Geschäftsbereichen ausgeweitete Leistungsangebot und zum anderen die Internationalisierung unserer Aktivitäten. Die erfreuliche Entwicklung bei Mercedes-Benz wirkte sich günstig auf das Leasing- und Finanzierungsgeschäft bei Fahrzeugen aus.

Umsatz nach Regionen
in Prozent



**POSITIVE ENTWICKLUNG IN ALLEN
GESCHÄFTSBEREICHEN**

Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr 1996 zurück. Bei den Finanzdienstleistungen haben wir unser Vertragsvolumen nochmals um 27% auf über 33 Mrd. DM gesteigert und betreuen damit weltweit insgesamt 676.200 (i. V. 570.900) Einheiten. Insbesondere unsere Gesellschaften in Deutschland, Großbritannien und den USA haben zu dieser positiven Geschäftsentwicklung beigetragen. Mit der Erschließung neuer Märkte und weiterer Kundengruppen, vor allem in Osteuropa und dem asiatisch-pazifischen Wirtschaftsraum, hat debis Finanzdienstleistungen seine Geschäftsbasis erweitert und den Grundstein für weiteres Wachstum gelegt. An der insgesamt positiven Entwicklung haben auch die debis-Leasinggesellschaften entscheidenden Anteil, die sich vor allem auf

Finanzierungslösungen für Konzernprodukte im Non-Auto-motive-Bereich konzentrieren. Wachsende Bedeutung haben die Geschäftsbeziehungen zur Adtranz, die immer mehr von unserem Know-how und unserem Dienstangebot bei intelligenten Finanzierungen Gebrauch macht. Unsere Aktivitäten im Financial Engineering, hier vor allem im Bereich steuerorientierter Leasingfonds, haben wir ebenfalls ausgebaut. Von zunehmender Bedeutung sind für uns dabei auch Geschäfte im öffentlichen Bereich.

Bei den Versicherungen konnten wir in allen Bereichen deutliche Zuwächse verbuchen. Das Firmenkundengeschäft, das 57% zum Gesamtumsatz beitrug, stieg um 20% auf 59 Mio. DM. Es ist uns damit gelungen, in Deutschland unsere Position als ein führender technischer Versicherungsmakler im gewerblichen Bereich zu festigen. Auch das Privatkundengeschäft haben wir mit 13 Mio. DM weiter ausgebaut. Das Prämienvolumen erreichte zum Jahresende 1996 insgesamt 926 Mio. DM.

Im Geschäftsbereich IT-Services haben wir die aufwärtsgerichtete Entwicklung der Vorjahre fortgesetzt; Umsatz und Ergebnis wurden weiter gesteigert, wobei alle Divisions zum Umsatzwachstum von 20% auf 2,4 Mrd. DM beigetragen haben. Das Geschäft mit Unternehmen außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns konnten wir erneut ausbauen; derzeit erzielen wir 58% unseres Umsatzes mit konzernexternen Kunden. Als äußerst erfolgreich erwies sich der Ausbau unserer branchenspezifischen und innovativen Komplettlösungen. Dadurch konnte die Zahl großvolumiger Aufträge im vergangenen Jahr erheblich ausgeweitet werden. Zugleich wurden neue, zukunftsweisende Services im Markt plaziert. Dabei handelt es sich z. B. um Lösungen für den Einsatz des Internet als elektronische Vertriebsform, für die Umstellung von D-Mark auf Euro oder für die Datumsanpassung der Informationssysteme an das Kalenderjahr 2000. Unser Angebot für Kommunen, Länder und den Bund haben wir gezielt ausgeweitet. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Schlanker Staat“ unter der Leitung von Prof. Dr. Scholz, bei dem sich debis aktiv eingebracht hat.

Mit Telekommunikations- und Mediendiensten sind wir in einem dynamisch wachsenden Markt tätig. Der positive Geschäftsverlauf in diesem Bereich war getragen von der Entwicklung im Mobilfunksektor. Hier ist es der debitel gelungen, innerhalb eines Jahres ihre Kundenzahl auf über eine Million nahezu zu verdoppeln und den ersten Platz unter den

netzunabhängigen Mobilfunkgesellschaften in Deutschland und Europa zu behaupten. Der Umsatz der Gruppe stieg um 73% auf 1,6 Mrd. DM an.

Die Geschäftsentwicklung im Bereich Handel, der sich insbesondere im Countertrade engagiert, verlief wie in den Vorjahren erfreulich. Wir konnten Exporte im Wert von 556 Mio. DM in devisenschwache Länder ermöglichen. Unsere 95 (i. V. 90) Beschäftigten erwirtschafteten einen um 11% auf 445 Mio. DM gestiegenen Umsatz. Neben dem Warenhandel stellte der Commodityhandel unser zweites Standbein dar.

Die Hauptaufgabe des Bereichs Immobilienmanagement ist die Baubetreuung für das Projekt Potsdamer Platz. Nachdem bereits im Jahr 1997 erste Gebäudeteile fertiggestellt und bezogen werden, haben wir die Vermarktung der Büro- und Wohnflächen intensiviert. Die debis AG wird mit nahezu 600 Mitarbeitern im September 1997 ihre neue Hauptverwaltung am Potsdamer Platz beziehen. Ferner haben wir auch für Konzernfremde Baubetreuungsleistungen erbracht. Hierzu gehörten das Projekt am Spittelmarkt in Berlin, die Entwicklung einer Wohnbebauung für die Ahrensdorfer Heide sowie die Betreuung weiterer Vorhaben in Deutschland.

NEUE BETEILIGUNGSSTRUKTUR BEI CAP GEMINI

Im Frühjahr 1996 haben wir gemeinsam mit den anderen Hauptgesellschaftern Veränderungen in der Beteiligungsstruktur bei Cap Gemini Sogeti vereinbart. Die debis ist nun mit 24,4% an der neuen Cap Gemini beteiligt und ist über Vorstand und Aufsichtsrat direkt in die Entscheidungen der Gesellschaft eingebunden.

Die Neuordnung hat sich bereits im ersten Jahr positiv auf die Entwicklung des Unternehmens ausgewirkt. Der Umsatz der Gruppe ist um 15% auf 15,9 Mrd. FRF gewachsen. Noch entscheidender ist jedoch, daß Cap Gemini das Ergebnis im Geschäftsjahr 1996 deutlich verbessern konnte. Aufgrund unserer Beteiligungsquote wird die Gesellschaft at-equity in den Konzernabschluß einbezogen.

FOKUSSIERUNG DES PORTFOLIOS

Im Rahmen der Überprüfung des Konzernportfolios haben wir uns entschlossen, die Aktivitäten des Geschäftsbereichs Marketing Services abzugeben, da die Aufgaben dieses Geschäftsbereichs nicht zu den Kernaktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns zählen. Um die Marktposition abzusichern



Im Hinblick auf die geplante Einführung des Euro im Jahr 1999 hat debis Systemhaus ein detailliertes Modell entwickelt, das Unternehmen bei der

Währungsumstellung systemtechnisch unterstützt, debis Systemhaus konnte für dieses neue Produkt bereits im Jahr 1996 zahlreiche Kunden gewinnen.

sowie Anschluß an Spitzenpositionen zu finden, wäre ein großer Mitteleinsatz notwendig gewesen, der in keiner vertretbaren Relation zur strategischen Bedeutung dieses Geschäftsbereichs stand.

Unter Beteiligung des bisherigen erfolgreichen Managements haben wir im Rahmen eines Management-Buyouts die operativen Einheiten neu geordnet. Die bestehenden Arbeitsplätze konnten somit weitgehend gesichert und - durch die personelle Kontinuität - die bestehenden Beziehungen zu den Kunden aufrechterhalten werden.

Mit ihrem gegenwärtigen Geschäftsrahmen ist die debis für die Aufgaben der Zukunft gut gerüstet. Die Säulen der debis sind die Finanzdienstleistungen mit den Versicherungen, die IT-Services und die Telekommunikations- und Mediendienste. Sie werden ergänzt durch die weiteren Dienste Handel und Immobilienmanagement.

GLOBALISIERUNG SETZT SICH FORT

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen setzte auch 1996 die in den Vorjahren begonnene Globalisierung seiner Aktivitäten entschieden fort. Das verstärkte internationale Engage-

ment zielt zum einen auf die Wachstumsmärkte Südostasiens, aber auch verstärkt auf Osteuropa. Unser Engagement innerhalb der GUS und insbesondere in Rußland haben wir weiter intensiviert. Hier unterstützt der Geschäftsbereich Handel die Staaten der GUS bei der Finanzierung von Projekten und bei der Beschaffung von Investitionsgütern. Im Bereich IT-Services sind wir bereits seit 1994 in Sankt Petersburg tätig. Zusammen mit der Universität von St. Petersburg werden wir gemeinsam Software für den russischen Markt entwickeln.

Mit Nachdruck erschließen wir auch die Märkte in Südostasien. Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen hat hier den Grundstein für den weiteren Ausbau des Leasing- und Finanzierungsgeschäfts im asiatisch-pazifischen Raum gelegt. In Thailand, Singapur, Hongkong, Taiwan und Australien gründeten wir Gesellschaften, die den Absatz von Konzernprodukten, insbesondere Pkw und Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz, unterstützen. Diese Region ist für das Geschäftsfeld Dienstleistungen wie für den gesamten Daimler-Benz-Konzern ein strategisch wichtiger Markt mit einem beachtlichen Zukunftspotential.

*Auch bei komplexen
Finanzierungslösungen
ist debis Finanzdienst-
leistungen ein
zuverlässiger und
kompetenter Partner.
Unser Angebot ist in
zweiterlei Hinsicht
grenzenlos:
Erstens, weil unsere
Gesellschaften weltweit
operieren, und
zweitens, weil es nichts
gibt, was sich nicht
finanzieren läßt
- vom SLK bis hin zu
einer mit MTU-Motoren
angetriebenen Fähre.*



Adtranz, das Joint-venture auf dem Gebiet des Schienenverkehrs, an dem ABB und Daimler-Benz zu je 50 Prozent beteiligt sind, hat 1996 sein erstes volles Geschäftsjahr mit einem Umsatz von 5,7 Mrd. DM abgeschlossen. Der Geschäftsbereich Mikroelektronik konnte im Geschäftsjahr 1996 seinen Umsatz um 12% auf 2,5 Mrd. DM steigern. Dabei profitierte die TEMIC aufgrund der guten Automobilkonjunktur vor allem von einer hohen Nachfrage nach Kraftfahrzeugelektronik-Anwendungen. Das Ergebnis wurde durch rückläufige Preise im Halbleitergeschäft sowie die Start-up-Geschäfte in der Kraftfahrzeugelektronik belastet. Der Geschäftsbereich MTV/Dieselantriebe steigerte seinen Umsatz um 11% auf 1,6 Mrd. DM. Die Verbesserung der Kostenstrukturen trug neben der Geschäftsausweitung zu einem erfreulichen Ergebnisanstieg bei. Die direkt geführten industriellen Beteiligungen belasteten den Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns mit insgesamt -585 Mio. DM.

BAHNSYSTEME

WACHSENDER MARKT FÜR BAHNSYSTEME

Bereits im ersten vollen Geschäftsjahr hat Adtranz, das Bahn-Joint-venture von Daimler-Benz und ABB, einen Umsatz von 5,7 Mrd. DM erzielt. Die Auftragseingänge erreichten ebenfalls 5,7 Mrd. DM.

Der Markt für Bahnsysteme und -produkte entwickelt sich weltweit insgesamt positiv. Sowohl auf den Kurz- als auch auf den Langstrecken kann das wachsende Verkehrsaufkommen unter ökonomischen wie ökologischen Aspekten nicht durch den Individualverkehr bewältigt werden. Aufgrund des vergleichsweise energiesparenden und damit auch umweltfreundlichen Betriebs ergeben sich somit für Bahnsysteme Chancen für ein weit überdurchschnittliches Wachstum. So werden in Europa in zunehmendem Maße Hochgeschwindigkeitszüge eingesetzt. Die sich dynamisch entwickelnden Großstädte bilden weltweit einen wachsenden Markt für Bahnkomplettsysteme.

Adtranz hat im Jahr 1996 seine Position in Schlüsselmärkten weiter ausgebaut. In China wurden Joint-ventures mit der Shenyang Railway Signal Factory und der Changchun Car Company gegründet. Außerdem wurden für die Bereiche Signalanlagen und Schienenfahrzeuge Gesellschaften in Großbritannien, Deutschland, Indien, Polen, Ungarn und Ländern Afrikas übernommen.

Für die kommenden Jahre hat Adtranz mit seinem starken globalen Netz, seinem technologischen Know-how und der aktiven Unterstützung durch die beiden Muttergesellschaften ABB und Daimler-Benz die Weichen für ein profitables Wachstum gestellt.

NAHVERKEHR

Im Nahverkehr konnte Adtranz seine breite Produktpalette und globale Präsenz nutzen und wichtige Aufträge im wachstumsträchtigen asiatischen Markt hereinholen. Gleichzeitig hat Adtranz seine führende Position in Europa und Nordamerika gefestigt.

Für Singapur und die malaysische Hauptstadt Kuala Lumpur liefert Adtranz automatisierte Nahverkehrs-Komplettsysteme für den fahrerlosen Betrieb. In Shanghai, China, erhielt Adtranz einen Anschlußauftrag zur Entwicklung der ersten Phase des städtischen U-Bahnsystems. Die Lieferungen umfassen 35 Züge mit je fünf Wagen sowie die zugehörigen Bahnstrom- und Signalanlagen. Für zahlreiche Städte in Europa und Nordamerika liefert Adtranz Straßenbahnen in Leichtbauweise, die den Fahrgastkomfort verbessern und die Betriebskosten senken.

REGIONAL- UND INTERCITY-VERKEHR

Die steigende Nachfrage nach zuverlässigen und kostengünstigen Regionalschnellbahnen, die Großstädte mit dem Umland und wichtigen Verkehrsknotenpunkten in der Region verbinden, gibt Adtranz attraktive Marktchancen. Aus Deutschland, Großbritannien, den skandinavischen Ländern und Australien gingen Aufträge für Regionalfahrzeuge mit leistungsstarken Antriebssystemen, flexibler Fahrzeugkonstruktion sowie für Signalanlagen mit entsprechender Telekommunikationstechnik ein.

Hochgeschwindigkeitszüge mit Spitzengeschwindigkeiten von über 250 km/h als schnelle Verbindung zwischen Großstädten stellen eine interessante Alternative zum Flugzeug dar. Hier setzt Adtranz beim deutschen ICE und dem italienischen ETR500 seit langem bestehende Kooperationen fort.

Das Unternehmen liefert ferner Züge mit Neigetechnik, die Kurven im vorhandenen Schienennetz um 30 Prozent schneller befahren können als Züge ohne Wagenkastenneigung. Für die Deutsche Bahn AG produziert Adtranz den Triebzug VT 611 mit aktiver elektrischer Neigetechnik. Bei Inbetriebnahme der Züge ist es zu technischen Schwierigkeiten gekommen. Nach intensiver gemeinsamer Erprobung von Adtranz und Deutsche Bahn AG werden die Züge zum Fahrplanwechsel im Mai 1997 ihren regulären Betrieb aufnehmen. Ferner erhielt Adtranz Aufträge aus Schweden und der Schweiz. In Südchina schloß Adtranz einen Leasingvertrag für einen Zug mit Neigetechnik ab, der 1998 ausgeliefert werden soll.

Um der Nachfrage nach Zügen für nicht elektrifizierte Bahnstrecken gerecht zu werden, hat Adtranz gemeinsam mit General Electric in den USA eine leichte diesel-elektrische Lokomotive, den „Blue Tiger“, entwickelt und gebaut. Ein Auftrag über 30 Lokomotiven ging aus Pakistan ein.

Im wichtigen Elektrolokomotivensektor ging ein Auftrag aus Italien zur Lieferung hochmoderner elektrischer Drehstromlokomotiven ein. An die Deutsche Bahn wurden E-Loks der neuen Klasse 101 ausgeliefert.

SIGNALANLAGEN UND KUNDENSERVICE

Mit moderner Signal- und Verkehrsleittechnik von Adtranz können Bahnbetreiber auf Änderungen im Schienenverkehrsaufkommen optimal reagieren - eine unabdingbare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsunternehmens. Großaufträge für Signalanlagen konnten in Schweden, Großbritannien, Deutschland, Spanien, Rußland, Indien und Brasilien hereingeholt werden.

Eine kostengünstige Alternative zum Kauf neuer Ausrüstung ist für viele Bahnbetreiber, die Nutzungsdauer vorhandener Schienenfahrzeuge zu verlängern. Adtranz hat für diesen Bedarf weltweit ein effizientes technisches Service-Netz aufgebaut, das umfassende Leistungen für die Zugmodernisierung und -Umrüstung bietet. Große Aufträge für diesen Bereich kamen insbesondere aus Osteuropa und Afrika.

ENTWICKLUNGSARBEITEN WEITER INTENSIVIERT

Fahrerlos und vollautomatisch geleitete Fahrzeuge für den Personentransport gewinnen im Bahnverkehr wachsende Bedeutung. Gemeinsam mit der Daimler-Benz-Forschung ent-

wickelt die Adtranz North America neue Fahrzeugkonzepte mit verbessertem Fahrgastkomfort, höherer Transportleistung und einem zeitgerechten Design. Zusammen mit fortschrittlichen elektronischen Spurführungssystemen können damit wesentlich niedrigere Fahrwegkosten erzielt werden. Bei Entwicklung und Erprobung wird zudem der Aufwand durch den Einsatz leistungsfähiger Modellierungs- und Simulationswerkzeuge deutlich reduziert.

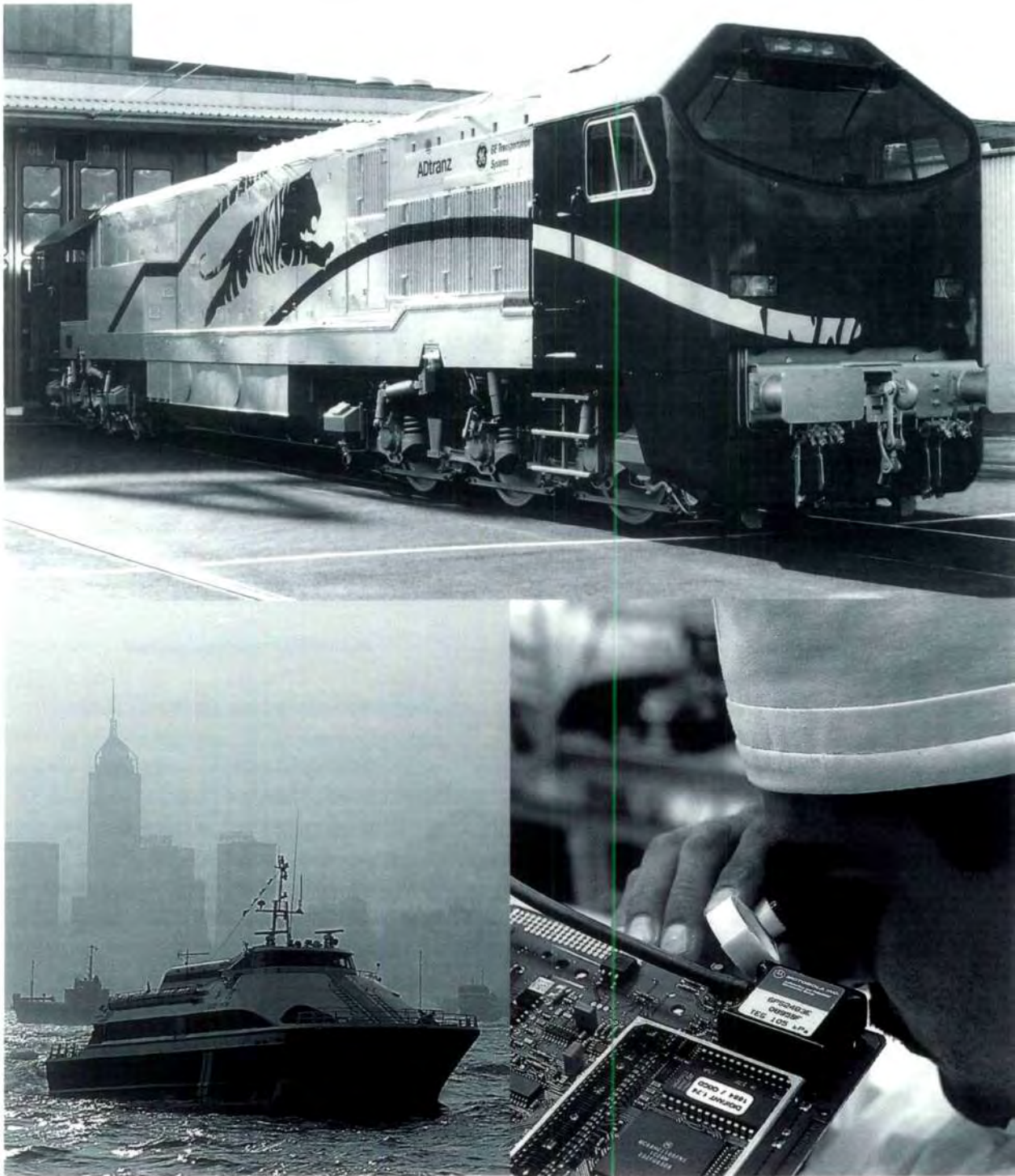
Durch die Verlagerung leittechnischer Funktionen von der Strecke in den Zug und die Nutzung von Funk als Übertragungsmedium können die Kosten im Bahnverkehr gesenkt werden. Adtranz ist an der Erprobung und Realisierung dieses Ansatzes europaweit führend beteiligt. In Zusammenarbeit mit europäischen Bahngesellschaften und dem Daimler-Benz-Forschungsbereich werden Schlüsseltechnologien, wie kostengünstige satellitenbasierte Ortung und Navigation, automatisierte Fördertechnik und modellbasierte Prozeßsteuerung, in zukünftigen Bahnleitsystemen getestet. Der Pilotbetrieb mit der neuen funkbasierten Leittechnik ist zusammen mit der Deutsche Bahn AG für 1998 geplant.

MIKROELEKTRONIK

UMSATZ UM 12% GESTEIGERT

Der Geschäftsbereich Mikroelektronik, der in die Bereiche Halbleiter, Kraftfahrzeugelektronik und Gasgeneratoren gegliedert ist, konnte im Geschäftsjahr 1996 den Auftragszugang mit 2,3 Mrd. DM auf dem hohen Stand des Vorjahres halten. Der Umsatz stieg um 12% auf 2,5 Mrd. DM. Obwohl das Geschäft im insgesamt geschrumpften Halbleitermarkt durch einen starken Preisrückgang geprägt war, gelang es TEMIC, die Umsätze in diesem Bereich durch ein starkes Mengenwachstum leicht zu erhöhen. Der Bereich Kraftfahrzeugelektronik profitierte von der kräftigen Automobilkonjunktur und konnte seine Erlöse überproportional um 30% ausweiten. Der Bereich Gasgeneratoren erzielte ebenfalls ein zweistelliges Wachstum.

Aufgrund der veränderten Marktsituation im Gasgeneratoren-Bereich, die dadurch gekennzeichnet ist, daß sich mehr und mehr Hersteller zusammenschließen, haben wir Ende 1996 entschieden, diesen in der Mechanik und Pyrotechnik angesiedelten Bereich abzugeben und uns in der



*Der Prototyp des „Blue Tiger“, der innerhalb von zwölf Monaten von Adtranz und General Electric entwickelt wurde, feierte im November 1996 Weltpremiere.
An keinem Ort der Welt verkehren mehr Hochgeschwindigkeitsfähren, die von MTU-Motoren angetrieben werden, als im Hafen von Hongkong.
Im mexikanischen Cuautla fertigt TEMIC vor allem elektronische Steuergeräte für die Automobilhersteller im NAFTA-Markt.*

Direkt geführte Industrielle Beteiligungen

Kraftfahrzeugausrüstung noch stärker auf die Kraftfahrzeug-elektronik zu konzentrieren. Für den Bereich Mikrosysteme wurde ein verändertes Unternehmenskonzept beschlossen, das zum einen den teilweisen Rückzug aus dieser Aktivität vorsieht und zum anderen die verbleibenden Geschäfte dem Bereich Kraftfahrzeugelektronik zuordnet.

KOMPETENZZENTRUM FÜR MIKROELEKTRONIK

Um den Herausforderungen des Weltmarkts zu entsprechen, hat sich TEMIC frühzeitig in attraktiven Märkten positioniert und Kapazitäten in Regionen verlagert bzw. dort neu aufgebaut, wo zu wettbewerbsgerechten Kosten produziert werden kann. So betreibt TEMIC seit mehr als 20 Jahren in Manila auf den Philippinen sein größtes Fertigungswerk, in dem Halbleiter-Chips montiert und getestet sowie verschiedene elektronische Kraftfahrzeugbaugruppen hergestellt werden. Seit 1995 beliefert TEMIC den NAFTA-Markt vom Werk Cuautla in Mexiko aus mit Kraftfahrzeugelektronik.

Innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns ist TEMIC das Kompetenzzentrum für Mikroelektronik. TEMIC leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, daß Innovationen im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich frühzeitig eingeführt werden können. Gleichzeitig ist TEMIC als eigenständiges Unternehmen auf dem freien Markt präsent. Mehr als 80% des Umsatzes wird mit externen Kunden erwirtschaftet. Rund die Hälfte des Geschäftsumfanges erzielt TEMIC in Europa und jeweils knapp ein Viertel in Asien und Nordamerika.

NEUE STRUKTUR IM HALBLEITER-BEREICH

Im Bereich Halbleiter wurde 1996 eine neue Struktur eingeführt, durch die eine klare Trennung der beiden Produktbereiche Integrierte Schaltungen (IC) und Diskrete Bauelemente erreicht wurde. Ziel der neuen Struktur ist eine noch größere Kundennähe. Für die Zukunft planen wir jährlich zweistellige Zuwachsraten im Umsatz. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Power-MOS-Halbleitern, die TEMIC bislang ausschließlich in Santa Clara/Kalifornien herstellt, werden wir im ersten Halbjahr 1997 einen neuen Produktionsstandort in Itzehoe eröffnen. Unsere Präsenz im Wachstumsmarkt China haben wir mit weiteren Joint-venture in Shanghai gefestigt.

INNOVATIVE PRODUKTE

IN DER KRAFTFAHRZEUGELEKTRONIK

Im Bereich Kraftfahrzeugelektronik ist auch für die Zukunft wieder ein starkes Wachstum geplant; getragen wird es vor allem von innovativen Produkten für Antrieb, Komfort, Fahrwerk sowie für ABS- und Airbag-Systeme. Diese werden mit externen Partnern sowie dem Pkw- und Nutzfahrzeugbereich von Daimler-Benz entwickelt. Dabei handelt es sich unter anderem um modernste Dieseleinspritz-Systeme, um Fahrdynamik-Regelungen, Airbag-Auslösesysteme und um Sensorik. Die Innovationskraft dieses Bereichs wird daran deutlich, daß in drei Jahren der Großteil des Umsatzes mit Produkten erzielt werden wird, die derzeit noch nicht auf dem Markt sind. Im Berichtsjahr wurden die beiden Tochtergesellschaften TEMIC Automotive Electric Motors GmbH, Oldenburg und Berlin, sowie Automotive Distance Control Systems GmbH (ADC), Heerbrugg, gegründet. Hier werden Elektromotoren für die Kraftfahrzeugindustrie sowie Abstandswarngeräte auf Radar- und Infrarot-Basis entwickelt und produziert.

MTU/DIESELANTRIEBE

PRÄSENTATION DER NEUEN MOTORENBAUREIHEN

Im Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe ist die MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH mit ihren Tochtergesellschaften zusammengefaßt. Die MTU ist ein führender Hersteller von kompakten Hochleistungsdieselmotoren für Schiffe, Schienenfahrzeuge, Off-Highway-Fahrzeuganwendungen sowie dezentrale Energiesysteme. Darüber hinaus produziert die MTU-Gruppe Gelenkwellen für Personewagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie Einspritzsysteme für Großdieselmotoren. Das Geschäftsjahr 1996 stand im Zeichen der Vorbereitungen zur Markteinführung der gemeinsam mit dem amerikanischen Partner Detroit Diesel Corporation entwickelten Baureihen 2000 und 4000. Parallel dazu hat die MTU ihre regionale Marktpräsenz weiter ausgebaut; mit der Gründung einer Vertriebs Tochter in Suzhou/Shanghai wurde das Vertriebsnetz um einen wichtigen Standort für Vertriebs- und Serviceaktivitäten im dynamisch wachsenden Motorenmarkt Chinas ergänzt.

Durch die Geschäftsausweitung in Deutschland, aber auch in den Wachstumsmärkten Asiens und in Nordamerika konnte der Geschäftsbereich Dieselantriebe den Umsatz um 11% auf 1,6 Mrd. DM steigern und den Auftragseingang ebenfalls deutlich erhöhen. Dem anhaltenden Preisdruck der Wettbewerber wurde mit gezielten Maßnahmen zur weiteren Kostensenkung begegnet. Dies war ausschlaggebend für die deutliche Ergebnisverbesserung.

MIT ANTRIEBSANLAGEN FÜR SCHIFFE

WEITER AUF ERFOLGSKURS

Die Antriebe für Schiffe trugen über die Hälfte zum Umsatz des Geschäftsbereichs Dieselantriebe bei. Insbesondere nach großen, schnellen Hochgeschwindigkeitsfahrten war im Jahr 1996 eine lebhafte Nachfrage zu verzeichnen. In diesem Segment erreichte die MTU-Gruppe weltweit einen Marktanteil von über 60%. Über 130 Großmotoren bzw. Gasturbinen mit einer Gesamtleistung von 800.000 kW konnten in diesem Segment bereits verkauft werden. Besondere Erfolge wurden dabei in Asien erzielt. Erstmals gelang der MTU über zwei Aufträge mit Großmotoren der Zugang zum japanischen Markt.

Die weltweite Nachfrage im Segment der Marine- und Behördenschiffe konnte auch 1996 nicht an Dynamik gewinnen. Dementsprechend bewegten sich Umsatz und Auftragszugang auf der Höhe des Vorjahres. Ein bedeutender Auftrag betraf die komplette Antriebsanlage einschließlich Bordaggregate für die neue Fregattengeneration F 124 der Bundesmarine. Für die kommenden Jahre erwartet die MTU weltweit wieder eine leichte Belebung bei Beschaffungsvorhaben für Marine- und Behördenschiffe.

ERFOLGE AUCH IN ANDEREN ANWENDUNGSSEGMENTEN

Bei dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen ist im Berichtsjahr eine deutliche Marktbelebung eingetreten. Zunehmenden Stellenwert gewinnt neben der Motorisierung von Neufahrzeugen die Umrüstung und Modernisierung alter Fahrzeuge. Bedeutende Nachfolgaufträge erhielt die MTU von der Deutsche Bahn AG sowie aus Asien.

Im Segment der Muldenkipper setzte sich 1996 der Trend zu immer größeren Fahrzeugen mit höheren Nutzlasten fort. Die neuen „MEGA-Muldenkipper“ mit bis zu 310 Tonnen

Ladekapazität wurden alle aufgrund des speziellen Leistungsbedarfs mit MTU-Motoren ausgerüstet, deren hohe Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit die Einsatzfähigkeit selbst unter extremsten Klimabedingungen gewährleisten.

Dezentrale Energieversorger setzen verstärkt auf umweltverträgliche, emissionsarme Dieselmotoren- und Gasturbinenanlagen. Für die Universität Göttingen lieferte die MTU eine Gasturbine-Anlage, die im Kraft-Wärme-Kopplungsbetrieb aus den Abgasen der Turbine Dampf und Heißwasser erzeugt.

Etatkürzungen und Exportbeschränkungen bildeten die Rahmenbedingungen einer stagnierenden Nachfrage nach militärischen Fahrzeugen. Dennoch erzielte die MTU mit der neuentwickelten Motorenbaureihe 880 höhere Marktanteile, unter anderem durch einen Großauftrag von der Deutschen Bundeswehr.

Bei Einspritzsystemen der Tochtergesellschaft L'Orange hielt die hohe Nachfrage vor allem aus dem Ausland weiter an. Von großer Bedeutung ist die Entwicklung der Common-Rail-Technologie, die 1997 erstmals weltweit serienmäßig eingesetzt wird. Dynamisch entwickelte sich auch die Zulieferung von Gelenkwellen insbesondere an die Mercedes-Benz AG für Pkw, Transporter und leichte Nutzfahrzeuge. Hier erwartet die MTU mit dem Anlauf neuer Fahrzeugmodelle einen weiteren Anstieg.

ERKENNUNGS- UND SORTIERSYSTEME

AEG ELECTROCOM ABGEGEBEN

Im Zuge der Fokussierung unseres Konzernportfolios auf Kernaktivitäten haben wir unsere 100prozentigen Tochtergesellschaften AEG Electrocom GmbH, Konstanz, und die AEG ElectroCom International Inc., Irving/Texas, an den Unternehmensbereich Automatisierungstechnik der Siemens AG, Nürnberg, veräußert. Siemens wird diese Aktivitäten rückwirkend zum 1. Januar 1997 übernehmen.

Die zuletzt direkt von der Daimler-Benz AG geführte AEG Electrocom ist ein führender Anbieter auf dem Gebiet von Erkennungs- und Sortiersystemen für die Postautomatisierung. Sie beschäftigte Ende 1996 weltweit 3.400 Mitarbeiter und erwirtschaftete im Gesamtjahr einen Umsatz von 1,1 (i. V 0,6) Mrd. DM.



Kürzere Entwicklungszeiten, niedrigere Produktionskosten und bessere Produktqualität sind die wichtigsten Ziele in der Produktentwicklung. Mit dem Auf- und Ausbau integrierter Prozeßketten sowie einer weltweiten Vernetzung der Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstandorte wollen wir die Effizienz in diesen Bereichen deshalb weiter steigern. In zunehmendem Maße werden hierbei rechnerunterstützte Entwicklungsmethoden wie theoretische Simulationen und Virtual Reality-Techniken eingesetzt. Zur konzernweiten Integration der Virtual Reality-Werkzeuge wurde 1996 im Daimler-Benz-Forschungszentrum Ulm das Virtual Reality Competence Center gegründet.

WELTWEITER ENTWICKLUNGSVERBUND

Die Produktentwicklung wird sich in Zukunft immer mehr in einem weltweit vernetzten Produktions-, Entwicklungs- und Forschungsverbund abspielen. Auch das Zusammenwirken von Forschung, Vorentwicklung, Entwicklung, Produktion, Marketing und Vertrieb bei der Definition und Planung von Produkten wird immer komplexer. Deshalb ist es notwendig, im Produktentstehungsprozeß konsequent die Möglichkeiten der hochentwickelten Informationstechnologie zu nutzen.

In diesem Zusammenhang setzen wir in einem aktuellen Produktprojekt verschiedene Methoden und Systeme der Daten-, Video- und Audiokommunikation ein, die die parallele Entwicklung eines Fahrzeugs an mehreren Standorten ermöglichen. Dabei prüfen wir auch, wie Entwicklungspartner, die nicht über unsere zentralen Systeme verfügen, in den Datenverbund einbezogen werden können.

RECHNERUNTERSTÜTZTE PRODUKTENTWICKLUNG

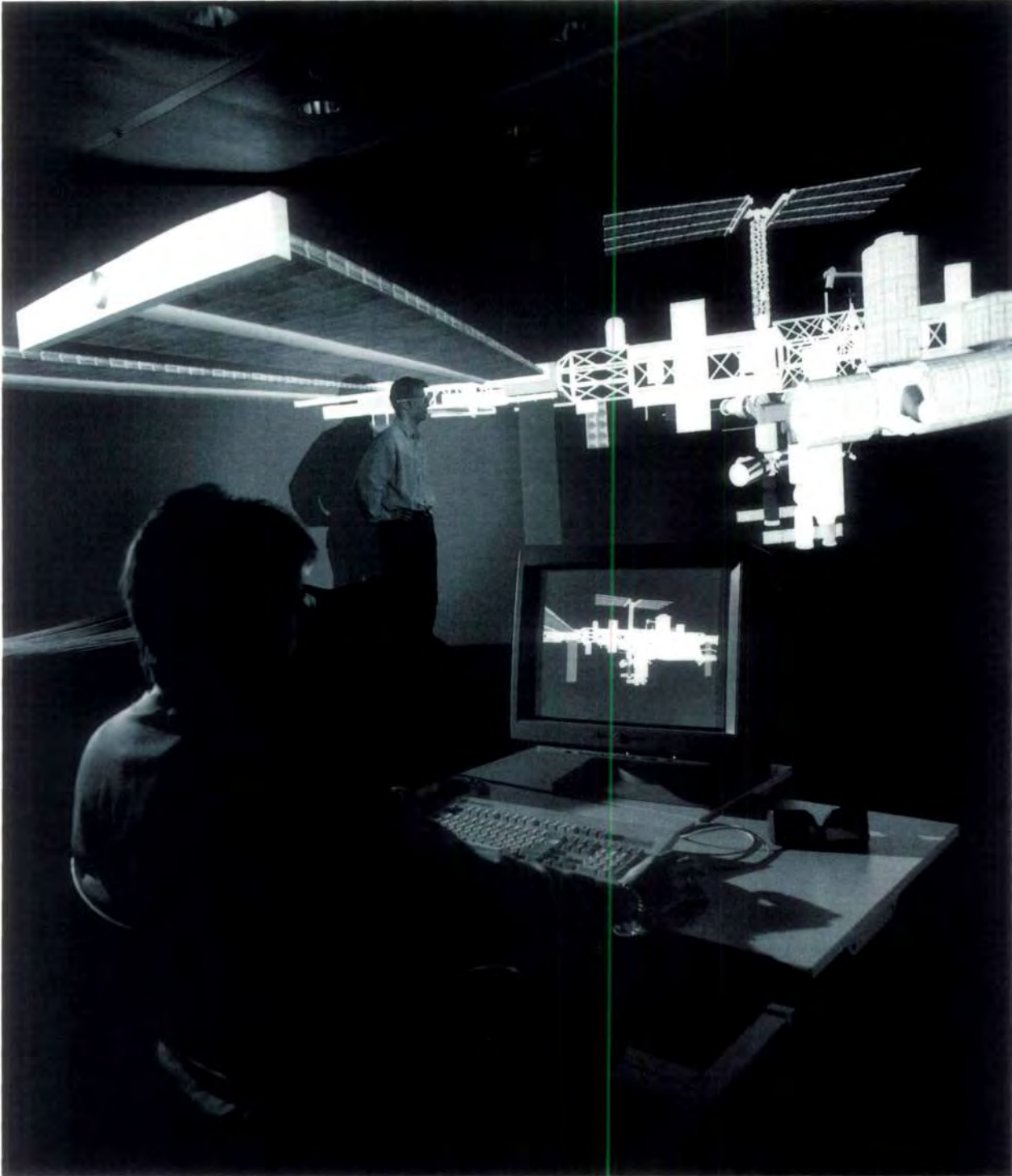
Bei der Entwicklung neuer Produkte werden im Daimler-Benz-Konzern verstärkt die Kunden als „Co-Produzenten“ eingebunden. Im Rahmen virtueller Autosalons im Internet oder virtueller Verkaufsräume beschreiten wir neue Wege in der Kommunikation mit unseren Kunden. Diese reichen von der Akquisition über die Beratung bis hin zur aktiven Einbeziehung in die Entstehung neuer Produkte. So kann der Kunde ein Fahrzeug nach seinen Wünschen interaktiv ausstatten und das Ergebnis seiner Wahl sofort, allerdings virtuell, erleben.

Mit einem System zur virtuellen Darstellung von Fahrzeuginnenräumen in Verbindung mit einem variablen Ergonomieprüfstand können wir untersuchen, wie Raumgröße, Farbe oder Geometrie unserer Fahrzeuge auf die Kunden wirken; dadurch sollen noch während der Planungsphase Hinweise zur weiteren Produktgestaltung geliefert werden.

Im Design-Bereich werden Holz- oder Tonmodelle zunehmend durch Virtual Reality-Techniken ersetzt. Formänderungen können so innerhalb von Sekunden ohne hohe Zusatzkosten dargestellt werden. Auch zu Aussagen über ergonomische Bedingungen an Arbeitsplätzen können bereits im frühen Entwurfsstadium Virtual Reality-Techniken eingesetzt werden. Damit sind beispielsweise der Führerstand eines neuen Nahverkehrszugs der Adtranz und der Bedienplatz für ein Flugabwehrsystem der Dasa optimiert worden. In der Fahrzeugentwicklung werden unter anderem auch Crash-Vorgänge oder die Seitenwindempfindlichkeit mit dieser Technik simuliert.

KOMPETENZZENTRUM FÜR VIRTUELLE REALITÄT

Im September 1996 hat im Forschungszentrum Ulm das Virtual Reality Competence Center seinen Betrieb aufgenommen. Es soll den Geschäftsbereichen des Konzerns zugleich als Forschungslabor und als Dienstleistungszentrum für Fragen zur Virtual Reality-Technologie zur Verfügung stehen. Ziel ist es, gemeinsam innovative Problemlösungen zu erarbeiten, um Lücken zwischen dem Angebot kommerzieller Virtual Reality-Anbieter und bereichsspezifischen Bedürfnissen zu schließen. Darüber hinaus sollen im Konzern häufig wiederkehrende Problemstellungen identifiziert, möglichst universell einsetzbare Werkzeuge für die Problemlösung konzipiert und professionelle Anbieter bei der Softwareentwicklung unterstützt werden.



Im Virtual Reality Competence Center in Ulm steht den Geschäftsbereichen des Daimler-Benz-Konzerns ein Forschungslabor für Fragen zur Virtual Reality-Technologie zur Verfügung. Mit dieser Technik können bereits im frühen

Entwurfsstadium Simulationen durchgeführt werden, die wichtige Erkenntnisse beispielsweise über das Design von Produkten, die Gestaltung von Fahrzeuginnenräumen oder die ergonomischen Bedingungen von Arbeitsplätzen liefern.



Der Erfolg des Daimler-Benz-Konzerns und die Verwirklichung seiner Ziele gerade in einem Jahr mit tiefgreifenden Veränderungen des Geschäftsrahmens hängt nicht zuletzt von der Leistungsfähigkeit und -bereitschaft aller Beschäftigten ab. Unsere Personalarbeit ist daher verstärkt daraufgerichtet, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dafür zu gewinnen, sich mit den Zielen des Unternehmens zu identifizieren und diese nachdrücklich zu unterstützen. Dazu wollen und müssen wir die Interessen der Mitarbeiter und des Unternehmens in angemessener Weise zum Ausgleich bringen.

AUSBILDUNG UND QUALIFIZIERUNG AUF HOHEM NIVEAU

Vor dem Hintergrund der Globalisierung der Märkte und des zunehmenden internationalen Wettbewerbs müssen wir unser Potential an qualifizierten und leistungsfähigen Mitarbeitern erhalten und stärken. Ausbildung und Qualifizierung im Daimler-Benz-Konzern bleiben daher auf unverändert hohem Niveau. Zum Jahresende 1996 hatte der Konzern weltweit 12.600 Auszubildende und Praktikanten. Auch die Programme, mit denen wir die Handlungs- und Entscheidungsspielräume für alle Mitarbeiter vergrößern wollen, haben wir konsequent weitergeführt. Mit großem Nachdruck verfolgen wir das Ziel, unsere Personalkostenstruktur international konkurrenzfähig zu machen.

VERGÜTUNGSSYSTEME WEITERENTWICKELT

Wir entwickeln die Vergütungssysteme für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter, um sie attraktiver und stärker wettbewerbsorientiert zu gestalten. Leistungs- und Erfolgsorientierung sollen mehr Gewicht erhalten. Über individuelle variable Einkommensumfänge hinaus denken wir dabei auch daran, die Mitarbeiter verstärkt an Unternehmensentwicklung und -erfolg zu beteiligen. Außerdem befassen wir uns mit Konzepten für neue Formen sozialer Leistungen im Unternehmen, die die Eigeninitiativen der Mitarbeiter aufgreifen und deren Möglichkeiten zur individuellen Vorsorge unterstützen. Wir wollen damit Wirksamkeit und Attraktivität des sozialen Leistungssystems im Daimler-Benz-Konzern erhalten und gleichzeitig sicherstellen, daß sich die Kosten in einem beherrschbaren Rahmen bewegen.

STOCK OPTIONS EINGEFÜHRT

Bei vielen internationalen Unternehmen ist es üblich, Führungskräften Erwerbsrechte auf Aktien (Stock Options) einzuräumen. Das Ziel eines solchen Angebots besteht darin, für die Führungskräfte einen besonderen Leistungsanreiz zu schaffen, indem diese an einer Steigerung des Unternehmens-

werts - die in der Regel im Börsenkurs zum Ausdruck kommt - beteiligt werden. Seit 1996 werden den obersten Führungskräften bei Daimler-Benz Stock Options angeboten, die über eine vom Begünstigten aus seinem versteuerten Einkommen zu zeichnende Wandelanleihe erworben werden können. Die Resonanz auf dieses Angebot war äußerst positiv. Wir wollen deshalb künftig einem weiteren Kreis von Führungskräften Stock Options anbieten.

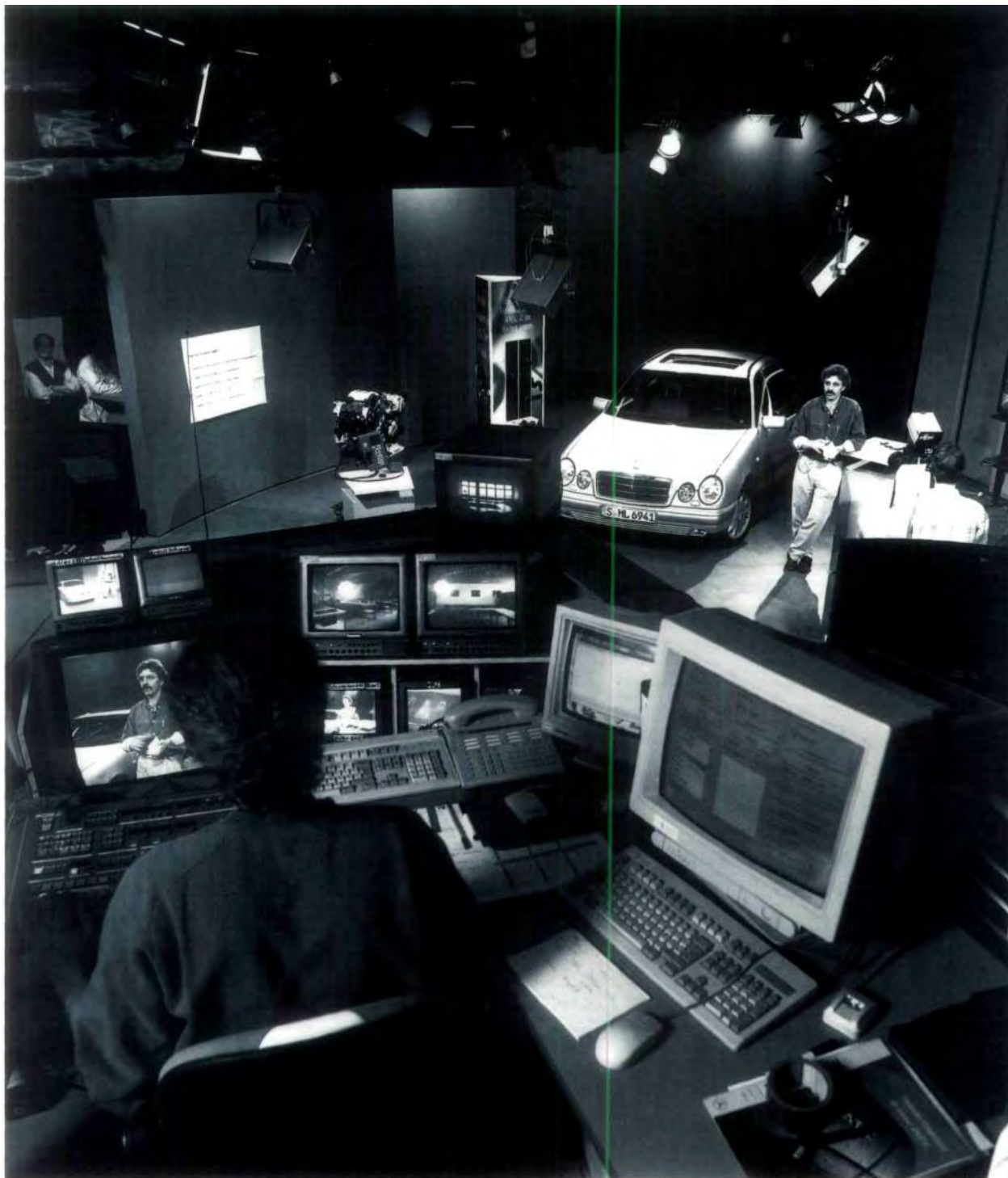
INTERNATIONALE ERFAHRUNG IMMER WICHTIGER

Die in unserem Managementpotential liegenden Wettbewerbsvorteile wollen wir effizienter als bisher nutzen. Job Rotation und Auslandseinsatz sind Voraussetzung für vertikale Entwicklungsschritte. Im Hinblick auf die zunehmende Globalisierung der Geschäftstätigkeiten sollen insbesondere internationale Erfahrungen zum Bestandteil einer langfristigen, individuellen Personal- und Förderplanung werden. Die Personalentwicklung ist auch Bestandteil der strategischen Führung der Konzerngeschäftsfelder. Die Qualität von Führungsgesprächen, Potentialeinschätzungen, von Förderplänen und Fortbildungsmaßnahmen wurde durch die Weiterentwicklung unseres bisherigen Führungskräfteplanungssystems weiter verbessert.

STABILE BESCHÄFTIGUNGSSITUATION

IM DAIMLER-BENZ-KONZERN

Zum 31. Dezember 1996 beschäftigten wir weltweit 290.029 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 222.821 in Deutschland. Verglichen mit dem Personalstand Ende 1995 ist die Zahl der Beschäftigten vor allem infolge der Desinvestitionen bei AEG und Dasa um rd. 21.000 gesunken. Ohne diese Struktureffekte blieb der Personalstand nahezu unverändert. Mit den positiven Geschäftsaussichten in allen Unternehmensbereichen seit der zweiten Jahreshälfte 1996 ist auch die Beschäftigungssituation insgesamt stabiler geworden.



Zur Fortbildung und Schulung von Mitarbeitern in der Mercedes-Benz Außenorganisation werden verstärkt informationstechnische Möglichkeiten eingesetzt. Mit dem Informations- und Kommunikationssystem AKUBIS kommt die

Information zum Nutzer und nicht umgekehrt. So kann das technische Servicepersonal von Niederlassungen und Vertragspartnern weltweit beispielsweise über neue Modelle informiert oder in allgemeiner Produkttechnik geschult werden.



Die Entwicklung der umweltpolitischen Rahmenbedingungen im zurückliegenden Geschäftsjahr war von zwei wesentlichen Ereignissen geprägt: der Umsetzung der Öko-Audit-Verordnung in den Betrieben und dem Inkrafttreten des neuen Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes. Insgesamt fielen 1996 im Daimler-Benz-Konzern Kosten in Höhe von 960 Mio. DM für den Umweltschutz an, das Investitionsvolumen betrug 185 Mio. DM. In den nächsten Jahren wird ein Schwerpunkt unserer Arbeit insbesondere darin liegen, den Umweltschutz noch stärker in die Produkt- und Produktionsplanungsprozesse zu integrieren. Im Rahmen seines gesellschaftlichen Engagements setzt sich Daimler-Benz sehr stark für die Förderung junger Menschen ein. Wir nehmen unsere soziale Verantwortung ernst und wollen mit konkreten Projekten und Maßnahmen Anstöße geben, wie sich Jugendliche in unserer Gesellschaft weiterentwickeln können.

ÖKO-AUDIT UND UMWELTKOMMUNIKATION

Im Dezember 1995 wurde die EU-weit geltende Verordnung zum „Öko-Audit“ in deutsches Recht übertragen. Damit ist ein spezifischer Rahmen definiert worden, wie sich verschiedene Standorte eines Unternehmens freiwillig einer Umweltprüfung unterziehen und das Ergebnis in Form einer Umwelterklärung veröffentlichen können. Im Daimler-Benz-Konzern wird das Umweltaudit - ähnlich dem Qualitätsaudit - größtenteils von internen Fachleuten durchgeführt; die für die Öffentlichkeit bestimmte Umwelterklärung und das Umweltprogramm werden von externen Gutachtern validiert. Um interne Prüfungen qualifiziert durchführen zu können, wurden inzwischen über 50 Experten verschiedener Standorte und Unternehmensbereiche zu Umweltbetriebsprüfern ausgebildet. Bis Ende 1996 waren insgesamt 13 Werke des Daimler-Benz-Konzerns nach Öko-Audit geprüft, weitere Werke stehen kurz davor.

Seit 1994 veröffentlicht Daimler-Benz jährlich einen umfassenden Umweltbericht. Die Resonanz auf diesen Bericht ist wegen der Offenheit, mit der wir darin über alle Umweltfragen kommunizieren, äußerst positiv; dies bestätigte auch eine Fragebogenaktion im Umweltbericht 1996.

VERSTÄRKTE PRODUKTVERANTWORTUNG

Das neue Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz erhöht die Verantwortung der Unternehmen für die bei der Produktion und der Entsorgung bzw. Verwertung ihrer Produkte entstehenden Reststoffe. In der aktuellen Diskussion spielen dabei die Rücknahmeverordnungen für Elektronikschrott und Pkw-Altfahrzeuge eine besondere Rolle. Dafür hat Daimler-Benz vorsorglich bereits in den Vorjahren verschiedene Maßnahmen ergriffen.

So wurde in der Daimler-Benz-Forschung ein Verfahren zum Recycling von Elektronikschrott entwickelt, das sowohl in der Wirtschaftlichkeit als auch der Umweltverträglichkeit neue Maßstäbe setzt. Dabei werden bestückte und unbestückte Leiterplatten in einem mehrstufigen Verfahren in ihre stofflichen Bestandteile zerlegt und getrennt verwertet bzw. entsorgt.

Weitere Akzente der Reststoffverwertung setzten wir im Fahrzeugbereich. Seit 1991 kauft Mercedes-Benz, damals als erster Automobilhersteller in Deutschland, ausgediente Mercedes-Benz-Fahrzeuge zu marktüblichen Konditionen zurück. Darüber hinaus werden seit März 1993 bei Service und Reparatur anfallende Teile, wie z. B. Stoßfänger, Batterien, Elektronikteile und Mischkunststoffe, über das Mercedes Recycling System kostenlos zurückgenommen und einer Wiederverwertung zugeführt. Über das System wurden allein 1996 ca. 11.000 Tonnen Reststoffe gesammelt; über 7.000 Tonnen konnten stofflich wiederverwertet werden.

Um die gewünschte Recyclingfähigkeit der Fahrzeuge sicherzustellen, werden in Lastenheften entsprechende Vorgaben festgeschrieben. Bereits heute können 85% der Teile eines Personenwagens verwertet werden. Beim neuen Actros können fast 80% aller Wert- und Betriebsstoffe auf einfache Weise recycelt werden; für weitere 15% wird ein Recycling möglich gemacht. Als weiterer wesentlicher Beitrag zur Kreislaufwirtschaft werden in der E-Klasse und beim Actros in größerem Umfang Recyclate verwendet, so beispielsweise bei der Kofferraum- und Fußraumverkleidung oder bei der Geräuschkapselung.

Auch im Bereich der Produktionsprozesse konnten wir 1996 weitere Fortschritte erzielen. Mit der sogenannten Minimalmengenschmierung bei der Bearbeitung von Aluminium-Flugzeugintegralbauteilen gelang es der Daimler-



Eine von den Forschern der Daimler-Benz AG entwickelte Pilotanlage macht es möglich: Sie zerlegt die schad-, aber auch wertstoffreichen Computerplatinen in ihre einzelnen Bestandteile. In einem vielstufigen Verfahren werden die

bestückten Leiterplatten zerkleinert und in ihre stofflichen Teile getrennt. Das Verfahren bietet nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes Vorteile, es ist durch den Anteil an Edelmetallen in dem Platinschrott auch wirtschaftlich interessant.

Benz-Forschung, die für konventionelle Verfahren benötigten, aus vielerlei Gründen jedoch problematischen Kühlschmierstoffe drastisch zu reduzieren. Im Vergleich zur konventionellen Bearbeitung konnte der Verbrauch an Kühlschmiermitteln von ca. 3.000 l/h auf 0,02 l/h gesenkt werden. Das neue Schmiermittel ist umweltverträglich; es ist selbst für die Lebensmittelverarbeitung zugelassen. Da Kühlschmiermittel nun fast vollständig vermieden werden können die anfallenden Späne ohne weitere Vorbehandlung direkt dem metallurgischen Recycling zugeführt werden.

EMISSIONEN WEITER REDUZIERT

Wichtige Fortschritte haben wir im Geschäftsjahr 1996 bei der Emissionsminderung bei Fahrzeugen erzielt. Der für den Sprinter neu entwickelte und auch am Markt angebotene neue Erdgasmotor erreicht dank eines neuen Gaseinblasystems eine wesentlich bessere Verbrennung bei gleichzeitig extrem niedrigen Abgaswerten. Der neue Gasmotor ist derzeit die Antriebstechnik auf Basis fossiler Treibstoffe mit den niedrigsten Schadstoffemissionen und liegt beim Kraftstoffverbrauch auf dem Niveau vergleichbarer Dieselmotoren.

Mit der Vorstellung des NECAR II, der zweiten Generation des Brennstoffzellenfahrzeugs, hat Daimler-Benz seine führende Rolle auf diesem Gebiet unterstrichen. Während NECAR I noch die Größe eines „rollenden Labors“ aufwies, ist die Brennstoffzelle im NECAR II auf die Größe eines Koffers geschrumpft. Das Brennstoffzellenfahrzeug erzeugt außer Wasser keine weiteren Emissionen. Wenn es gelingt, diese Technologie in der ersten Dekade des nächsten Jahrhunderts in einem Serienfahrzeug auf den Markt zu bringen, wird aufgrund des im Vergleich zum Verbrennungsmotor doppelt so hohen Wirkungsgrades ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet

AWARD OF EXCELLENCE

Im Rahmen seines gesellschaftlichen Engagements veranstaltet Daimler-Benz gemeinsam mit dem Goethe-Institut das Jugendprojekt „Daimler-Benz Award of Excellence“. Seit 1991 nehmen jährlich rund eine Viertelmillion amerikanischer Schüler an mehreren tausend Highschools in den USA und Kanada an einem Aufsatzwettbewerb über Deutschland teil. Die 50 Besten gewinnen eine Studienreise nach Deutschland, um die deutsche Geographie und Geschichte, Kultur und

Musik näher kennenzulernen, vor allem aber um im Kontakt mit Gleichaltrigen Sprache und gegenseitiges Verstehen zu lernen. Der Daimler-Benz Award of Excellence ist damit ein Brückenschlag über den Atlantik, um das Verständnis junger Leute füreinander zu fördern.

AZUBI-POWER

Wieviel Phantasie, Eigeninitiative und Innovationsfreudigkeit in jungen Leuten steckt, zeigen Auszubildende beim Daimler-Benz-Projekt „Azubi-Power“. Unter dem Motto „Wir bewegen was“ bearbeiten die Azubis in neunmonatiger Projektarbeit neben der normalen Berufsausbildung ein selbstgewähltes Thema aus den Gebieten Ökonomie, Ökologie, Technologie und Gesellschaftspolitik. Die Ergebnisse und Lösungsansätze werden dann bei einer großen Abschlußveranstaltung vor Gästen aus Unternehmen, Politik und Medien präsentiert. Nach München 1995 haben wir das jährlich in einer anderen Region laufende Projekt für 1996/97 in Sachsen/Sachsen-Anhalt gestartet.

STRUKTURFÖRDERUNG MANNHEIM

Nach über fünf Jahren erfolgreicher Arbeit setzte Daimler-Benz 1996 die „Strukturförderung Mannheim“ fort. Die konkrete Hilfe vor allem für arbeitslose Jugendliche in der Region Rhein-Neckar im Verbund mit Stadt, Land, Arbeitsverwaltung und privaten Trägern ist unter dem Namen „Mannheimer Modell“ bekannt geworden, bei dem Daimler-Benz die tragende Rolle zukommt. Die hier in Projekten wie der Fahrradwerkstatt gemachten Erfahrungen werden inzwischen auch auf andere Städte wie Berlin übertragen. Eine solche modellhafte Förderung kann zwar nicht generell Strukturprobleme lösen, aber sinnvolle Anstöße zur Wiederbeschäftigung von Arbeitslosen geben.

EUROPÄISCHE JUGENDKONGRESSE

Im Rahmen des „Mannheimer Modells“ werden jährlich am Tag der deutschen Einheit - 1996 in Berlin - europäische Jugendkongresse mit Themen wie Fremdenfeindlichkeit, Jugendarbeitslosigkeit oder Politikverdrossenheit organisiert. Veranstalter ist die deutsche Kinder- und Jugendstiftung, bei der Daimler-Benz Mitgesellschafter ist. Aus den Jugendkongressen in Hoyerswerda und Rostock sind konkrete Förderprojekte für arbeitslose Jugendliche entstanden.

Die Daimler-Benz-Aktie konnte im Verlauf des Jahres 1996 und in den ersten Monaten des Jahres 1997 im Wertzuwachs den Deutschen Aktienindex (DAX) deutlich übertreffen und hat sich damit für unsere Aktionäre als lohnendes Investment erwiesen. Mit unseren breitgefächerten Aktivitäten in der Konzern-Treasury sowie in der Refinanzierung sichern wir die finanzielle Unabhängigkeit des Unternehmens und nutzen gleichzeitig mit modernen Instrumenten die Möglichkeiten der internationalen Finanzmärkte.

DIE INTERNATIONALEN AKTIENMÄRKTE

Die internationalen Aktienmärkte entwickelten sich 1996 überwiegend erfreulich. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem das niedrige Zinsniveau und die hohe Liquidität der Anleger. So erreichten der amerikanische Dow Jones-Index und der FTSE 100 in Großbritannien mit Zuwächsen von 26% bzw. 12% jeweils neue historische Höchststände. Auch der deutsche Aktienmarkt zeigte sich im Berichtsjahr in sehr guter Verfassung. Insbesondere im zweiten Halbjahr 1996 haben höhere Gewinnprognosen - nicht zuletzt als Folge der deutlichen Abwertung der D-Mark gegenüber wichtigen Währungen - und das weiter rückläufige Zinsniveau am Rentenmarkt stimulierend auf die Kursentwicklung deutscher Unternehmen gewirkt. Der Deutsche Aktienindex (DAX) erreichte bis zum Jahresende einen Stand von 2.889 Punkten; das waren 28% mehr als Ende 1995. In den ersten Monaten des Jahres 1997 hat sich der positive Trend weiter fortgesetzt.

DIE DAIMLER-BENZ-AKTIE

Die Daimler-Benz-Aktie hat im Jahr 1996 die Performance des Deutschen Aktienindex übertroffen. Insbesondere in den letzten drei Monaten des Berichtsjahres stieg der Börsenkurs unserer Aktie überdurchschnittlich an und erreichte bis zum Jahresende 105,50 DM. Damit konnten unsere Aktionäre einen Vermögenszuwachs von 46% verbuchen. Bis Ende Februar 1997 setzte die Daimler-Benz-Aktie ihren Anstieg fort und gewann gegenüber dem Jahresresultimo 1996 noch-

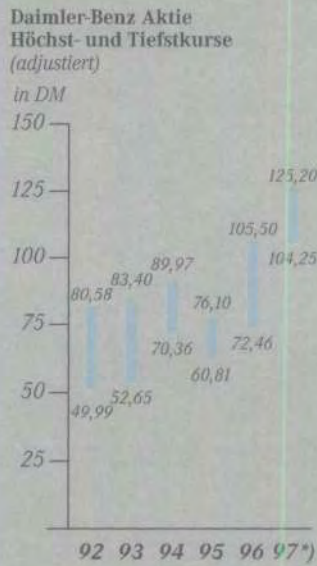
mals 16,1%. Am 11. Februar 1997 wurde mit 122,75 DM der historische Höchststand (vergleichbar gerechnet unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich durchgeführten Kapitalerhöhungen) vom 5. Dezember 1986 übertroffen.

Daimler-Benz-Aktien gehörten auch im Jahr 1996 zu den meistgehandelten Papieren an den deutschen Börsen. Mit 2,1 Milliarden Stück und einem Kurswert von 176 Mrd. DM lag unsere Aktie an zweiter Stelle der Umsatzskala; das entsprach 8% des Umsatzes aller inländischen Aktien. Neben der Notierung an den deutschen Aktienbörsen und im elektronischen Handelssystem IBIS werden an der Deutschen Terminbörse DTB Optionen auf unsere Aktien gehandelt; im abgelaufenen Geschäftsjahr sind rund 1,2 Millionen Kontrakte auf Daimler-Benz-Aktien abgeschlossen worden. Damit zählte Daimler-Benz zu den drei umsatzstärksten Werten an der DTB.

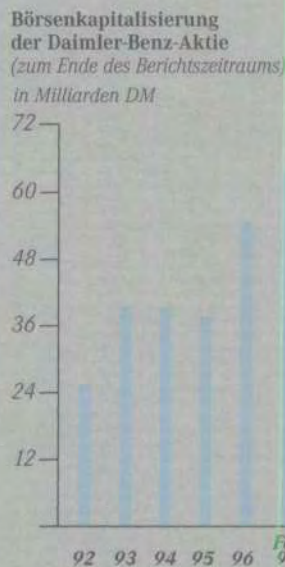
An den ausländischen Börsen nahmen die Umsätze unserer Aktie insgesamt um 58% auf 257 Millionen Stück zu. Besonders ausgeprägt war der Anstieg des Handels in London.

DAS AKTIENKAPITAL

Das Aktienkapital der Daimler-Benz AG hat 1996 um 8,5 Mio. DM auf 2.577 Mio. DM zugenommen. Davon entfielen 5,3 Mio. DM auf die Ausgabe von Belegschaftsaktien. Der übrige Teil der Erhöhung des Grundkapitals resultiert aus der Ausübung von Stock Options, die im Sommer 1996 an die Mitglieder des Vorstands und des Direktoriums ausgegeben wurden. Mit einem Börsenkurswert



*) bis 28.02.1997



KENNZAHLEN JE 5-DM-AKTIE/ADS¹⁾ IN DM

	1996	1995
Konzernergebnis	5,35	(11,17)
Dividende	1,10	-
Dividende und Steuergutschrift	1,57	-
Eigenkapital	48,26	50,96
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	19,72	10,63

1) American Depositary Share. Der Nominalwert eines ADS entspricht einer Stammaktie im Nennwert von DM 5,-.

von 63 Mrd. DM (Ende Februar 1997) und mehr als 450.000 Aktionären gehört Daimler-Benz zu den größten Publikums-gesellschaften am deutschen Aktienmarkt. Knapp zwei Drit-tel unseres Aktienkapitals befinden sich in Streubesitz. Die Deutsche Bank hält derzeit einen Anteil von rd. 23%; der zweite Groß-aktionär ist der Staat Kuwait mit knapp 13%.

UMSTELLUNG AUF 5-DM-AKTIE

Der Nennwert der Daimler-Benz-Aktie wurde mit Wirkung vom 1. Juli 1996 von 50 DM auf 5 DM herabgesetzt. Damit ist unsere Aktie für den privaten Anleger noch attraktiver geworden. Die Schwelle zur Teil-nahme am variablen Handel wurde zwar von 50 auf 100 Stück angehoben, ange-sichts der durch die Nennwertumstellung niedrigeren Kurse hat jedoch der Privatan-leger nun auch mit einem deutlich gerin-geren Anlagebetrag Zugang zu dieser Handelsform. In New York, wo unsere Aktie in Form von American Depositary Shares (ADS) gehandelt wird, entspricht der Wert dieses Anteilscheins nun einer Stammaktie im Nennwert von 5 DM. Das gleiche gilt für unsere an der Börse von Singapur notier-ten Singapore Depositary Shares (SDS).

DIE ENTWICKLUNG EINES DAIMLER-BENZ-AKTIENDEPOTS

Die Rendite einer Aktienanlage hängt entscheidend von den Kursen bei Kauf und Verkauf der Aktie ab. Aufgrund der hohen Schwankungsbreite des Daimler-Benz-Aktienkurses in

INVESTMENT IN DAIMLER-BENZ-AKTIEEN; ANLAGEBETRAG 10.000 DM

Anlagebeginn	Jan. 1985	Jan. 1991	Jan. 1994
Anlagedauer in Jahren	rd. 12	rd. 6	rd. 3
Depotwert in DM			
Ende Februar 1997	30.916	26.183	15.058

Durchschnittliche Verzinsung p.a.

bei Anlage in DEM	9,7%	16,9%	13,8%
bei Anlage in USD	15,5%	14,4%	14,6%
bei Anlage in JPY	8,8%	12,5%	17,3%
bei Anlage in GBP	12,2%	17,7%	11,1%
Verzinsung des DAX	12,0%	15,1%	12,1%

den letzten Jahren kann die Performance für den inländischen Aktionär sehr unterschiedlich ausfallen. Für ausländische An-leger kommen außerdem die Auswirkungen aus den Verän-

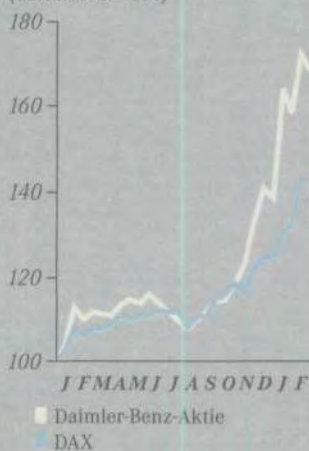
derungen der Währungsparitäten hinzu, so daß die Verzinsung erheblich von der Ren-dite in D-Mark abweichen kann.

Bei einem rund sechsjährigen Invest-ment in Daimler-Benz-Aktien erzielte der Aktionär eine Rendite in D-Mark von 16,9% p.a.; bei einer rund zwölfjährigen Anlage waren es 9,7%. Bei diesen Berechnungen ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und Dividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien ange-legt wurden.

INVESTOR RELATIONS

Im Zusammenhang mit der wertorien-tierten Unternehmenspolitik von Daimler-Benz haben wir im Jahr 1996 die Kontakte zu den Finanzmärkten weiter intensiviert. Neben den regel-mäßig erscheinenden Geschäfts- und Zwischenberichten, mit denen wir alle unsere bestehenden und potentiellen Aktio-näre ansprechen, haben in den Beziehungen zu institutionel-len Anlegern und Finanzanalysten persönliche Gespräche ei-nen hohen Stellenwert. Als Folge des lebhaften Interesses an unserem Unternehmen hat die Anzahl dieser Gespräche er-heblich zugenommen. Darüber hinaus konnten auch unsere an wichtigen in- und ausländischen Börsenplätzen durchge-führten Unternehmenspräsentationen wesentlich dazu bei-tragen, das Vertrauen in das Unternehmen zu festigen.

Börsenkursentwicklung der Daimler-Benz-Aktie im Vergleich zum DAX, indiziert (02.01.1996 = 100)



Auf unserer Hauptversammlung am 22. Mai 1996 konnten wir einen Rekordbesuch von rd. 10.000 Aktionären und Gästen verzeichnen. Mit nahezu 70% des Grundkapitals war die Präsenz unverändert hoch.

BREIT GEFÄCHERTE REFINANZIERUNG

Der Refinanzierungsbedarf des Daimler-Benz-Konzerns wird in erster Linie durch den Finanzdienstleistungsbereich und dessen dynamisches Wachstum geprägt. Grundsätzlich refinanzieren wir diesen Bedarf in der jeweiligen lokalen Währung. Zur Kostenoptimierung nutzen wir die verschiedensten Marktsegmente, Währungen und Finanzinstrumente. Darüber hinaus haben wir auch 1996 von dem Instrument der Verbriefung von Absatzfinanzierungsforderungen (Asset Backed Securities) Gebrauch gemacht.

FINANZIERUNGSINSTRUMENTARIUM

Kurzfristige Mittelaufnahmen erfolgen in aller Regel durch Inanspruchnahme von Kreditlinien bei Banken. Zur Kostenoptimierung haben wir darüber hinaus in einigen Märkten auch lokale Commercial Paper-Programme etabliert. So verfügt beispielsweise unsere nordamerikanische Regionalholdinggesellschaft über ein USD-Commercial Paper-Programm, das im August 1996 von 4,5 auf 6,0 Mrd. USD aufgestockt wurde.

Den über die kurzfristigen Erfordernisse hinausgehenden Kapitalbedarf unserer Konzerngesellschaften decken wir zu einem großen Teil über Kapitalmarktfinanzierungen ab. Dabei greifen wir sowohl auf Euroanleihen als auch auf unser Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN) zurück. Ergänzend dazu haben wir im September 1996 ein US-MTN-Programm über insgesamt 10 Mrd. USD aufgelegt. Es ermöglicht uns den Zugang zum größten Kapitalmarkt der Welt und bietet insbesondere die Möglichkeit, Mittelaufnahmen mit sehr langen Laufzeiten durchzuführen. Im Rahmen dieses Programms hat die Daimler-Benz North America Corp. eine zehnjährige „Yankee-Anleihe“ über 500 Mio. USD begeben. Darüber hinaus haben wir im Juni 1996 erstmalig für den Daimler-Benz-Konzern eine Optionsanleihe herausgegeben. Mit der Emission in einem Gesamtbetrag von 1,2 Mrd. DM konnten wir die günstigen Kapitalmarktbedingungen nutzen und für den Konzern zugleich eine völlig neue Investorenbasis erschließen.

ZINS- UND WÄHRUNGSMANAGEMENT

Die Aufteilung der im Konzern verfügbaren liquiden Mittel auf Geld- und Kapitalmarktanlagen (Asset-Allocation) stellt die Grundlage unseres Zinsmanagements dar. Die im Geldmarkt kurzfristig vorgehaltenen Mittel dienen zur Aufrechterhaltung einer jederzeitigen Zahlungsbereitschaft des Konzerns. Zum Zweck einer einheitlichen Liquiditätssteuerung werden im Rahmen des Cash-Concentration die verfügbaren Mittel täglich zusammengeführt; in Deutschland geschieht dies durch die Konzern-Treasury, im Ausland durch die ihr zugeordneten Finanz- und Regionalholding-Gesellschaften.

Den größeren Teil unserer Liquidität legen wir unter Nutzung der Instrumente des modernen Portfolio-Managements in festverzinslichen Wertpapieren und Aktien an. Zur Begrenzung von Risiken orientieren wir uns an einem vom Vorstand festgesetzten Limit nach der Value-at-Risk-Methode.

Im Rahmen des Devisenmanagements erfassen wir die Währungsrisiken im operativen Bereich und richten die jeweilige Sicherungsstrategie an laufend überprüften Devisenkursereignissen aus. Aufgrund des gewachsenen Geschäftsvolumens in Schwellenländern gewinnt die Kurssicherung für Währungsrisiken in diesen Ländern für uns an Bedeutung. Derivative Instrumente werden ausschließlich zur Absicherung der Marktrisiken im Zins- und Devisenmanagement eingesetzt.

Um eine effiziente Kontrolle zu gewährleisten, sind die Handelsbereiche organisatorisch, räumlich und systemtechnisch von den administrativen Funktionen der Abwicklung, Finanzbuchhaltung und des Finanzcontrolling getrennt.

CREDIT-RATING

Die Daimler-Benz AG verfügt sowohl für ihre kurz- als auch für die langfristigen Kapitalaufnahmen jeweils über ein Rating durch die internationalen Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's. Die von den beiden Rating-Agenturen vergebenen Einstufungen im langfristigen Bereich mit A1 bzw. A+ und im kurzfristigen Bereich mit Prime-1 sowie A-1 liegen im internationalen Kontext auf hohem Niveau. Das von Moody's vergebene Kurzfrist-Rating von Prime-1 entspricht sogar der besten zu vergebenden Kategorie. Da die Daimler-Benz AG in der Regel die von Konzerngesellschaften begebenen Anleihen garantiert, profitieren auch diese von der hohen Bonitätseinstufung.

Mit dem Gang an die New York Stock Exchange (NYSE) im Oktober 1993 hat sich Daimler-Benz als erstes deutsches Unternehmen den direkten Zugang zum größten und bedeutendsten Kapitalmarkt der Welt verschafft. Damit wurde ein Prozeß eingeleitet, der nicht nur unsere externe Berichterstattung, sondern auch das Rechnungswesen und unser internes Steuerungsinstrumentarium nachhaltig verändert. Ziel dieses Prozesses ist es, sowohl die Transparenz als auch die Effizienz unserer externen und internen Berichterstattung zu erhöhen und gleichzeitig die methodische Basis für eine Unternehmensführung zu verbessern, die sich an den Renditeansprüchen der Kapitalgeber orientiert, ohne die berechtigten Interessen von Mitarbeitern, Kunden und Gesellschaft zu vernachlässigen.

**DAS VERSTÄNDNIS DER WERTORIENTIERTEN
UNTERNEHMENSFÜHRUNG**

Eine nachhaltige und kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswertes ist nur dann möglich, wenn die Interessen aller Gruppen, die zum Unternehmenserfolg beitragen, in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt werden. Denn die Basis für wirtschaftlichen Erfolg und eine angemessene Rendite für unsere Aktionäre sind motivierte Mitarbeiter, zufriedene Kunden sowie zuverlässige und innovative Lieferanten. Nur ein ertragsstarkes Unternehmen wiederum hat die Möglichkeit, die für die Zukunftssicherung erforderlichen Mittel zu vergleichsweise günstigen Konditionen am Kapitalmarkt zu beschaffen, seinen Mitarbeitern sichere und anspruchsvolle Arbeitsplätze zu bieten und sie so langfristig zu binden. In diesem Sinne ist die Unternehmensführung bei Daimler-Benz darauf ausgerichtet, den Wert des Unternehmens zum Vorteil aller beteiligten Gruppen kontinuierlich zu steigern.

Das Instrumentarium hierfür sind die neuen Steuerungsgrößen im Daimler-Benz-Konzern, die Bilanzierung nach amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen („US-generally accepted accounting principles“ oder „US-GAAP“) sowie eine informative, zeitnahe und transparente Berichterstattung nach innen und nach außen.

**1996 ERSTMALS VOLLSTÄNDIGER ABSCHLUSS
NACH US-GAAP**

Seit unserem Listing an der New York Stock Exchange haben wir unsere externe Berichterstattung zunehmend am Informationsbedarf der internationalen Finanzwelt ausgerichtet. Wichtige Stationen in diesem Prozeß waren die Überleitung von Ergebnis und Eigenkapital nach deutscher Rechnungslegung (HGB) zum „Net Income“ und „Stockholders' Equity“ nach US-GAAP sowie zusätzliche Angaben zu den Unternehmenssegmenten. Für den Zeitraum Januar bis Juni 1996 haben wir dann erstmals den Halbjahresabschluß nach

US-GAAP vorgelegt. Mit dem Geschäftsbericht 1996 präsentieren wir als erstes deutsches Unternehmen einen vollständigen Jahresabschluß nach US-GAAP, der zugleich den Vorschriften im Entwurf des deutschen Kapitalaufnahme erleichterungsgesetzes entspricht und insofern auch den EU-Richtlinien sowie der europäischen Bilanzierungspraxis folgt.

MEHR TRANSPARENZ NACH AUSSEN

Anstelle verschiedener Kennzahlen zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens nach HGB und US-GAAP, die aufgrund der unterschiedlichen Rechnungslegungsphilosophien teilweise erheblich voneinander abweichen, stellen wir unseren Aktionären, den Finanzanalysten und der interessierten Öffentlichkeit ein in sich geschlossenes Zahlenwerk nach US-GAAP zur Verfügung. Wir erfüllen damit den Rechnungslegungsstandard mit der international höchsten Reputation, der den wirtschaftlichen Erfolg wie auch die Vermögens- und Finanzlage des Unternehmens nach unserer Einschätzung klarer und zutreffender als jedes andere zur Zeit anwendbare System der Rechnungslegung wiedergibt. Ausschlaggebend dafür ist nicht zuletzt die Tatsache, daß die US-Rechnungslegung die Information des Investors und nicht den in der deutschen Bilanzierung dominierenden Gläubigerschutz in den Vordergrund stellt. Die Bewertungswahlrechte sind erheblich eingeschränkt, die Zuordnung von Erträgen und Aufwendungen auf die einzelnen Perioden ist an strikten, wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtet.

VORTEILE FÜR ALLE AKTIONÄRE

Nicht nur für den international tätigen Finanzanalysten oder den erfahrenen institutionellen Anleger, sondern für jeden einzelnen Aktionär ist es auf der Basis der US-Rechnungslegung erheblich einfacher, die wirtschaftliche Lage und die Entwicklung des Unternehmens zutreffend zu beurteilen. Daimler-Benz wird dadurch transparenter und im internatio-

nalen Maßstab vergleichbar. Dies trägt mit dazu bei, die weltweite Akzeptanz unserer Aktie zu steigern.

OPERATING PROFIT ALS ZENTRALE GRÖSSE

Im Zentrum unserer Erfolgsanalyse steht künftig der Operating Profit, eine Kennziffer für den betrieblichen Erfolg des Konzerns und seiner Geschäftsbereiche. Ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung nach US-GAAP errechnet sich der Operating Profit im wesentlichen aus den Umsatzerlösen und sonstigen Erträgen abzüglich der Umsatzkosten und sonstigen Aufwendungen. Diese Differenz wird um wenige Positionen korrigiert. Zu den wichtigen Kennziffern im Rahmen unserer externen Berichterstattung zählen weiterhin das Ergebnis je Aktie sowie die Liquiditätskennziffern aus dem Cash Flow Statement auf Seite 55 dieses Geschäftsberichts.

INTERNE STEUERUNG AUF DER BASIS BILANZIELLER GRÖSSEN NACH US-GAAP

Doch nicht nur nach außen hin ist Daimler-Benz durch US-GAAP transparenter geworden. Da die Ergebnisgrößen nach amerikanischer Rechnungslegung den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens zutreffend abbilden, können wir nun - anstelle des bisher verwendeten internen Betriebsergebnisses - Größen aus der externen Rechnungslegung für die interne Steuerung des Unternehmens und seiner einzelnen Geschäftsbereiche einsetzen. Damit kommunizieren wir nach innen und nach außen dieselben Größen als Maßstab für den wirtschaftlichen Erfolg des Konzerns und der Geschäftsbereiche.

MINDESTRENDITE: 12%

Um den Verzinsungsansprüchen des Kapitalmarkts gerecht zu werden, haben wir für alle Geschäftsbereiche eine Mindestrendite festgelegt. Der Maßstab für diese Mindestrendite und damit auch die wesentliche Steuerungsgröße für unser operatives Geschäft ist der Operating Profit, den wir zum Kapital, das für die betriebliche Leistungserstellung eingesetzt wird, in Beziehung setzen. Das für operative Zwecke gebundene Kapital (Capital Employed) ist definiert als das betrieblich gebundene Kapital der industriellen Geschäfte auf der Basis von Buchwerten nach US-GAAP, abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Abweichend davon verwenden wir für einige Dienstleistungsgeschäfte, insbesondere das Finanzdienstleistungsgeschäft, branchenüblich

nicht das Capital Employed, sondern das Eigenkapital als Bezugsgröße für den Operating Profit. Die Verzinsung von 12% vor Steuern, die wir von jedem unserer Geschäftsbereiche mittelfristig mindestens erwarten, orientiert sich an den Verzinsungsansprüchen des im Capital Employed gebundenen Eigen- und Fremdkapitals. Für das Eigenkapital legen wir, ausgehend von der marktüblichen Rendite risikoloser Anlagen und einer vom Kapitalmarkt abgeleiteten Risikoprämie, einen Verzinsungsanspruch von 14% zugrunde. Für das Fremdkapital gilt ein Durchschnittszins von 8%. Dabei gehen wir von einem Verhältnis des Eigenkapitals zu Marktwerten (Börsenweit) zum Fremdkapital von 2:1 aus.

INSTRUMENTARIUM FÜR EINE WERTORIENTIERTE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Geschäfte, die die Mindestverzinsung von 12% Übertreffer, wirken wertsteigernd, denn ihre Erträge liegen über den Kosten für das eingesetzte Kapital. Umgekehrt mindern die Geschäfte, die die 12%-Marke über einen längeren Zeitraum hinweg verfehlen, den Unternehmenswert von Daimler-Benz. Maßstab für die Beurteilung eines Geschäfts ist somit nicht die in einer einzigen Periode erzielte Rendite; entscheidend ist vielmehr, ob über den gesamten Produktzyklus eine aus Konzern- und Marktsicht angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals gewährleistet ist. Das gilt insbesondere für Start-up Geschäfte, die erst mit zunehmender Produktlaufzeit angemessene Ergebnisse erwirtschaften können.

Aus Marktsicht angemessen ist eine Verzinsung, wenn sie mindestens die Kosten des eingesetzten Kapitals deckt, also die Mindestrendite von 12%. Darüber hinaus ist unser Anspruch, den Wert zu erreichen, den gute Wettbewerber in einem vergleichbaren Geschäft erzielen. Wir führen deshalb regelmäßig Benchmarks und Best-practice-Vergleiche durch und setzen die strategischen Zielrenditen für unsere Geschäftsbereiche danach fest. Daraus ergeben sich für viele Geschäftsbereiche mittel- und langfristige Verzinsungsanforderungen, die über den Mindestverzinsungsanspruch von 12% deutlich hinausgehen.

Der Operating Profit nach US-GAAP wird damit zur instrumentellen Basis einer wertorientierten Unternehmensführung. Ergänzend dazu beurteilen wir die längerfristige Ertragskraft eines Geschäfts auf Basis der erwarteten Cash Flows und dem daraus zum Betrachtungszeitraum ermittelten Ertragswert.

Deutlich höhere Ergebnisse im operativen Geschäft sowie im Vergleich zum Vorjahr erheblich niedrigere Einmal-aufwendungen haben dazu geführt, daß im Geschäftsjahr 1996 das Konzernergebnis (Net Income) nach US-GAAP von -5,7 auf 2,8 Mrd. DM und der Operating Profit von -7,2 auf 2,4 Mrd. DM angestiegen sind. Dabei hat sich der günstige Ergebnistrend in der zweiten Jahreshälfte verstärkt. Als Folge des wieder positiven Ergebnisses konnten wir nicht nur das Eigenkapital stärken; auch die meisten Bilanzrelationen sowie die finanzwirtschaftlichen Indikatoren weisen durchweg Verbesserungen auf.

FORTSCHRITTE IM OPERATIVEN GESCHÄFT UND GERINGERE SONDERBELASTUNGEN

Das Konzernergebnis (Net Income) nach US-GAAP erreichte im Berichtsjahr 2,8 Mrd. DM und weist damit gegenüber dem Verlust des Vorjahres von -5,7 Mrd. DM wieder einen positiven Wert auf. In ähnlicher Größenordnung liegt auch der Anstieg beim Operating Profit, der sich von -7,2 auf nunmehr 2,4 Mrd. DM erhöhte. Ausschlaggebend für diese erfreuliche Ergebnisentwicklung waren zum einen bessere Ergebnisse im operativen Geschäft; insbesondere der Markterfolg neuer Produkte, die Programme zur Steigerung der Effizienz in allen Geschäftsbereichen, aber auch die günstigere Wechselkursituation haben dazu beigetragen. Im Abschluß 1995 mußten wir zum anderen im Zusammenhang mit der Restrukturierung verschiedener Geschäfte erhebliche Einmal-aufwendungen verkraften, deren Volumen im Geschäftsjahr 1996 deutlich niedriger war.

Zu berücksichtigen ist hierbei, daß nach US-GAAP im Unterschied zu den Vorschriften des deutschen Handelsrechts diese Einmal-aufwendungen nicht als außerordentliches Er-

gebnis betrachtet werden und dementsprechend den Operating Profit (US-GAAP) des Jahres 1995 belasteten. Allein aus der Portfolio-Bereinigung bei AEG sowie dem Ausstieg bei Fokker resultierte im Vorjahr - nach US-GAAP - ein Aufwand von 3,8 Mrd. DM. Weitere Belastungen entstanden aus im US-Abschluß durchgeführten Sonderabschreibungen sowie Abschreibungen auf Firmenwerte von zusammen 2,9 Mrd. DM; davon betrafen allein 2,6 Mrd. DM die Dasa. Hinzu kamen Strukturaufwendungen von 1,4 Mrd. DM, die insbesondere im Zusammenhang mit der Wettbewerbsinitiative bei der Dasa anfielen, so daß sich die Aufwendungen mit Einmalcharakter im Vorjahr auf insgesamt 8,1 Mrd. DM summierten.

Aber auch im Operating Profit des Jahres 1996 waren per Saldo negative Sondereinflüsse in der Größenordnung von 1,1 Mrd. DM zu verbuchen. Sie sind im wesentlichen durch die Abwicklung der Restaktivitäten von AEG sowie aufgrund von weiteren notwendigen Strukturmaßnahmen im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt, in der Mikroelektronik sowie bei den Bahnsystemen entstanden.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. DM	1996	1995
Umsatzerlöse und sonstige Erträge	107.741	104.727
Umsatzkosten	(84.742)	(86.686)
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten, sonstige Aufwendungen	(15.955)	(20.834)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.579)	(5.369)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	1.465	(8.162)
Finanzergebnis	496	929
Ertragsteuern	712	1.620
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	89	(116)
Konzernergebnis	2.762	(5.729)

VERBESSERTE STRUKTUR DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Der Konzernumsatz erreichte im Berichtsjahr 106,3 Mrd. DM und ist damit gegenüber dem für 1995 ausgewiesenen

ÜBERLEITUNG ZUM OPERATING PROFIT

in Mio. DM	1996	1995
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	1.465	(8.162)
Zinserträge auf Anzahlungen bei Auftragsfertigung	303	205
Equity-Ergebnis aus Airbus Industrie	267	331
Forschungskosten der Daimler-Benz AG	407	397
Den Segmenten nicht zurechenbare Posten	(19)	32
Operating Profit	2.423	(7.197)

Wert von 103,0 Mrd. DM um 3,3% gestiegen. Der um die Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigte Wert des Vorjahres wurde um 10% übertroffen.

Ausschlaggebend für das Umsatzwachstum war vor allem die erhebliche Ausweitung des Geschäftsvolumens im Fahrzeuggeschäft um rd. 5,5 Mrd. DM. Aber auch im Geschäftsfeld Dienstleistungen konnten wir die Erlöse um 14 Mrd. DM steigern. Dagegen waren die Umsätze in der Luft- und Raumfahrt um 2 Mrd. DM niedriger. Bereinigt um die Änderungen im Konsolidierungskreis, im wesentlichen Fokker und Dornier Luftfahrt, erhöhte sich auch hier der Umsatz um 13%. Die Erlöse der direkt geführten industriellen Beteiligungen zusammen lagen bei 8,0 Mrd. DM; die Vorjahreszahl von 10,2 Mrd. DM entspricht dem Umsatz des damaligen Unternehmensbereichs AEG DBI und ist insofern nicht vergleichbar.

Einschließlich der sonstigen Erträge - hierbei handelt es sich vor allem um Sachanlagenabgänge sowie Kursgewinne aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr - sind die Gesamterträge zusammen um 3,0 auf 107,7 Mrd. DM angestiegen.

Im Unterschied dazu sind die Umsatzkosten im absoluten Betrag um 1,9 auf 84,7 Mrd. DM und die Vertriebs-, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen Aufwendungen um 4,9 auf 16,0 Mrd. DM gesunken. In Relation zum Umsatz sind diese zwei großen Kostenblöcke damit von zusammen 104% im Vorjahr auf 95% zurückgegangen. Maßgeblich hierfür waren zum einen die bessere Auslastung der Fertigungskapazitäten als Folge der eingetretenen Geschäftsbelegung sowie die Trennung von im Vorjahr stark verlustbehafteten Geschäftsbereichen. Zum anderen wirken sich die deutlich niedrigeren Einmalaufwendungen aus, die 1995 in diesen

Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten waren.

Die für eigene Vorhaben eingesetzten Mittel für Forschung und Entwicklung haben sich um 0,2 auf 5,6 Mrd. DM erhöht, der prozentuale Anteil an den Umsatzerlösen beträgt - wie im Vorjahr - 5%.

OPERATING PROFIT ERHEBLICH GESTEIGERT

Ausgehend vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern, das in der Gewinn- und Verlustrechnung mit 1,5 gegenüber -8,2 Mrd. DM im Vorjahr ausgewiesen wird, ergibt sich ein Operating Profit für den Daimler-Benz-Konzern in Höhe von 2,4 (i. V. -7,2) Mrd. DM.

Mit einem Segmentbeitrag von 2,7 (i. V. 2,1) Mrd. DM hat unser Fahrzeuggeschäft wiederum den größten Anteil am Operating Profit des Konzerns. Entscheidend für den weiteren Ergebnisanstieg waren die Absatzzuwächse bei Personewagen und Transportern sowie die Wechselkursentwicklung; dagegen sind in einigen Bereichen des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge teilweise erhebliche Ergebnisrückgänge eingetreten. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um Lkw Europa, Lkw Nafta und Nutzfahrzeuge Lateinamerika.

Der Beitrag des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt blieb zwar mit -0,2 Mrd. DM noch negativ, hat sich gegenüber dem Vorjahreswert von -7,2 Mrd. DM jedoch ganz entscheidend verbessert. Hier hat sich im wesentlichen der Rückgang von Einmal- und Strukturaufwendungen ausgewirkt; hinzu kam, daß aufgrund der bereits umgesetzten Maßnahmen aus den Programmen zur Steigerung der Produktivität in den meisten Bereichen auch operativ wieder positive Ergebnisse erzielt wurden.

Die Dienstleistungen konnten mit 0,3 (i. V. 0,1) Mrd. DM ihren Beitrag steigern. Hauptergebnisträger blieb hier der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen. Aber auch die Bereiche IT-Services und Telekommunikations- und Mediendienste erwirtschafteten deutlich höhere Ergebnisse.

Die direkt geführten industriellen Beteiligungen belasten den Operating Profit des Konzerns insgesamt mit -0,6 Mrd. DM. Positiven Ergebnissen bei den Dieselantrieben sowie den Erkennungs- und Sortiersystemen stehen Verluste in der Mikroelektronik und - aufgrund einer zuzuordnenden Goodwill-Abschreibung - bei den Bahnsystemen gegenüber. Weitere

OPERATING PROFIT NACH SEGMENTEN

in Mio. DM	1996	1995
Fahrzeuge	2.707	2.142
Luft- und Raumfahrt	(196)	(7.220)
Dienstleistungen	288	112
Direkt geführte industrielle Beteiligungen ¹⁾	(585)	(2.216)
Eliminierungen/Übrige	209	(15)
Daimler-Benz-Konzern	2.423	(7.197)

1) 1995 AEG DBI

Belastungen ergaben sich aus den in diesem Segment ebenfalls enthaltenen Gesellschaften, über die wir die Restaktivitäten der auf die Daimler-Benz AG verschmolzenen AEG AG abwickeln. Da die Vorjahreszahl von -2,2 Mrd. DM dem Ergebnis des ehemaligen AEG-Konzerns entspricht, sind die Werte nicht vergleichbar.

KONZERNERGEBNIS (NET INCOME) WIEDER POSITIV

Das Finanzergebnis hat sich 1996 um 0,4 auf 0,5 Mrd. DM ermäßigt. Maßgeblich hierfür waren vor allem Aufwendungen aus der Bewertung der Finanzinstrumente infolge des Kursanstiegs des US-Dollar und anderer Währungen.

Das Konzernergebnis (Net Income) erreichte einen Wert von 2,8 Mrd. DM, nachdem im Vorjahr noch ein hoher Fehlbetrag von 5,7 Mrd. DM angefallen war. In der Höhe des Net Income hat sich in nicht unbeträchtlichem Umfang die nach US-Recht durchzuführende Steuerlatenzrechnung ausgewirkt. Denn trotz tatsächlicher Steueraufwendungen von 0,9 Mrd. DM war aufgrund verschiedener, größtenteils einmaliger Effekte abermals ein Steuerertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen, und zwar in Höhe von 0,7 Mrd. DM.

KONZERNBILANZ SEHR STARK DURCH FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFT GEPRÄGT

Die Bilanz des Daimler-Benz-Konzerns wird unverändert in hohem Maße durch das überdurchschnittlich expandierende Finanzdienstleistungsgeschäft geprägt, das wir im Konzern in erster Linie als ein flexibles Instrument im Rahmen unserer weltweiten Absatzstrategie einsetzen. Aber auch das Geschäft mit Produkten, die nicht im Daimler-Benz-Konzern hergestellt werden, erlangt eine zunehmende Bedeutung,

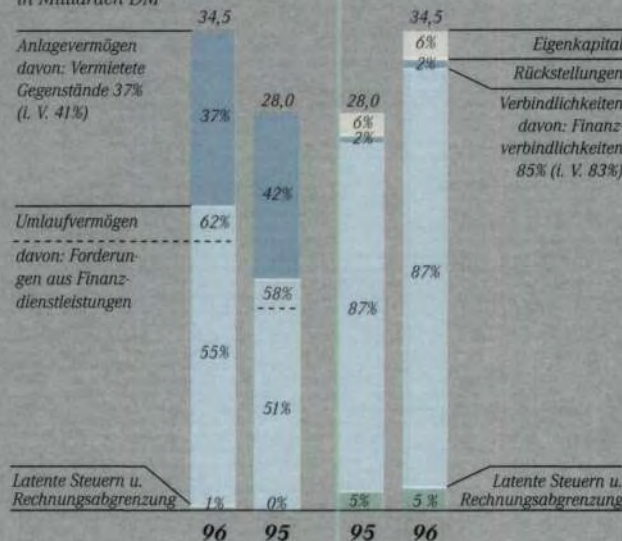
wobei wir hier bezüglich Risiko und Rentabilität ebenso strenge Maßstäbe anlegen wie beim Geschäft mit Konzernprodukten.

Um den Einfluß, den das Finanzdienstleistungsgeschäft insbesondere auf die Struktur der Konzernbilanz ausübt, transparenter zu machen, zeigen wir in diesem Geschäftsbericht erstmals eine konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung, eine Bilanz sowie ein Cash Flow Statement für unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit anderen Finanzdienstleistungsunternehmen am Markt haben wir die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Daimler-Benz im wesentlichen so dargestellt, als würden sie in einer eigenständigen Gesellschaft betrieben (stand alone-Betrachtung). So werden beispielsweise die in den Vermieteten Gegenständen enthaltenen Fahrzeuge nicht zu Konzernherstellungskosten, sondern zu Marktwerten angesetzt.

Gleichwohl bestehen zwischen dem Finanzdienstleistungsgeschäft und den anderen Bereichen des Konzerns enge Beziehungen, die sich in den Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen entsprechend niederschlagen. So werden unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften nicht nur durch die Aufnahme von Fremdmitteln, sondern auch durch Mittel des Daimler-Benz-Konzerns (Intercompany-Kredite) finanziert. Letztere stellen aus Sicht des Finanzdienstleistungsgeschäfts Finanzverbindlichkeiten dar, bei der Konsolidierung zur Konzernbilanz von Daimler-Benz werden diese Beträge eliminiert, da es sich aus Konzernsicht nicht um Verbindlichkeiten gegenüber Dritten handelt. Entsprechend vermindern die Zinsen auf diese Kredite den Operating Profit des Finanzdienstleistungsbereichs; aus Sicht des Daimler-Benz-Konzerns dagegen werden diese Zinsaufwendungen mit den Zinserträgen verrechnet, die bei den Stel-

Bilanzstruktur Finanzdienstleistungen

in Milliarden DM



len entstehen, die diese Intercompany-Kredite an die Finanzdienstleistungsgesellschaften gewähren.

Die separat ausgewiesene Gewinn- und Verlustrechnung für das Finanzdienstleistungsgeschäft (vgl. S. 52) weist einen Operating Profit von 264 Mio. DM aus. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese Darstellung zwar weit überwiegend, aber nicht nur das Finanzdienstleistungsgeschäft der debis, sondern auch entsprechende Aktivitäten anderer Geschäftsfelder des Daimler-Benz-Konzerns umfaßt. Außerdem enthält der Operating Profit keine Verwaltungskostenumlage der Zentralen von Daimler-Benz und debis. Er ist deshalb nur eingeschränkt vergleichbar mit dem auf Seite 47 ausgewiesenen Segmentbeitrag des Geschäftsfelds Dienstleistungen (debis).

Die kräftige Steigerung des Operating Profit von 145 auf 264 Mio. DM ist insbesondere auf das Wachstum des Neugeschäfts bei den deutschen Gesellschaften zurückzuführen; aber auch einige europäische Gesellschaften außerhalb Deutschlands haben ihr Ergebnis deutlich verbessert.

Insgesamt weist das Finanzdienstleistungsgeschäft zum 31. Dezember 1996 eine

Bilanzsumme von 34,5 Mrd. DM aus; gegenüber dem Stand von Ende 1995 ist dies ein Anstieg um 6,5 Mrd. DM. Auf der Aktivseite haben vor allem die Vermieteten Gegenstände um 1,3 auf 12,7 Mrd. DM und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 4,8 auf 19,1 Mrd. DM zugenommen. Finanziert wurde diese erneute Geschäftsausweitung durch die Finanzverbindlichkeiten, die sich um 5,9 auf 29,2 Mrd. DM erhöht haben und damit nahezu 85% der Bilanzsumme ausmachen. Das im Finanzdienstleistungsgeschäft eingesetzte Eigenkapital ist im Vergleich zum industriellen Geschäft relativ niedrig und betrug Ende des Berichtsjahrs 2,1 Mrd. DM; das entspricht 6% der Bilanzsumme.

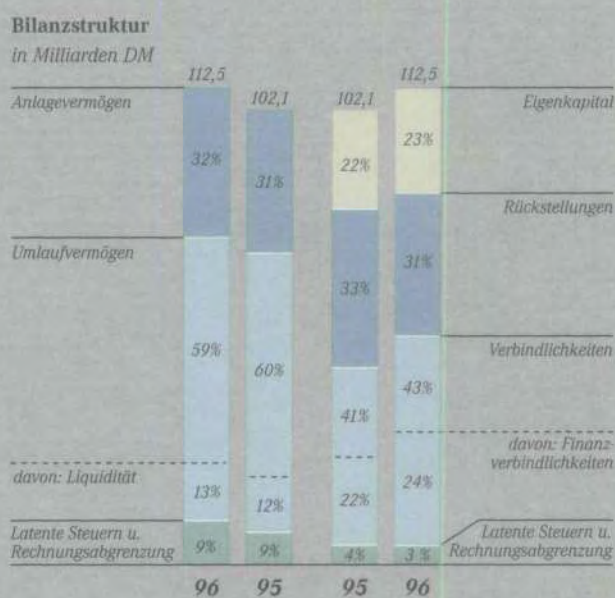
STRUKTUREN DER KONZERNBILANZ VERBESSERT

Die Bilanzsumme des Daimler-Benz-Konzerns hat sich zum 31. Dezember 1996 gegenüber Ende 1995 um 10,4 auf 112,5 Mrd. DM erhöht. Auf der Aktivseite ist der Zuwachs der Bilanzsumme sehr stark durch die Veränderung der Positionen Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Leasing- und Absatzfinanzierung geprägt, die um 2,2 bzw. 4,8 Mrd. DM und damit zusammen um 7 Mrd. DM gestiegen sind. Auf der Passivseite haben allein die Finanzverbindlichkeiten, vor allem im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts, um nahezu 4,9 Mrd. DM zugenommen.

Im einzelnen ist auf der Aktivseite das Anlagevermögen um mehr als 12% auf 35,7 Mrd. DM angewachsen. Ohne die darin enthaltenen Vermieteten Gegenstände hat sich das Anlagevermögen um 8% auf 23,7 Mrd. DM erhöht. Während der Bilanzansatz der Sachanlagen mit 18,2 um 1,6 Mrd. DM höher lag, haben sich die Finanzanlagen um 1,3 auf 3,5 Mrd. DM vermindert. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, daß die im Vorjahr at-equity bilanzierte Joint-venture-Gesellschaft Ad-

tranz jetzt mit ihren Vermögensgegenständen und Schulden quotal in den Konzernabschluß einbezogen wird.

Der Bilanzausweis der Brutto-Vorräte hat von 17,9 auf 18,6 Mrd. DM zugenommen. Infolge der von 3,6 auf 5,0 Mrd. DM gestiegenen Erhaltenen Anzahlungen sind die Netto-Vorräte von 14,3 auf 13,6 Mrd. DM zurückgegangen; ihr Anteil an der Bilanzsumme beträgt nun 12 (i. V 14)%. Vor allem im Fahrzeuggeschäft waren die Vorratsbestände niedriger. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen Forderungen sind zusammen geringfügig um 0,2 auf 19,8 Mrd. DM gesunken. Dagegen sind die Wertpapiere von 9,0 auf 9,8 Mrd. DM und die Zahlungsmittel von 3,2 auf 4,6 Mrd. DM



angewachsen. Die vor allem in diesen Positionen ausgewiesene Liquidität ist insgesamt um 2,5 auf 14,8 Mrd. DM gestiegen. Die Rechnungsabgrenzungsposten und die latenten Steuern werden mit 10,0 Mrd. DM um 0,4 Mrd. DM höher als im Vorjahr ausgewiesen.

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital um 3,5 auf 26,4 Mrd. DM gestiegen; sein Anteil an der Bilanzsumme hat sich dadurch von 22 auf 23% erhöht, nachdem im Vorjahr verlustbedingt ein erheblicher Rückgang eingetreten war. Hier haben sich insbesondere die Dotierung der Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß des Konzerns, aber auch die günstigeren Wechselkurse bei der Umrechnung des Eigenkapitals der ausländischen Gesellschaften in D-Mark ausgewirkt. Die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital hat sich von 72 auf 74% verbessert.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen hat nur unterdurchschnittlich um 12 auf 34,9 Mrd. DM zugenommen; hier erhöhten sich die Pensionsrückstellungen um 0,7 auf 16,2 und die Übrigen Rückstellungen um 0,6 auf 18,7 Mrd. DM. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ermäßigte sich damit von 33 auf 31%.

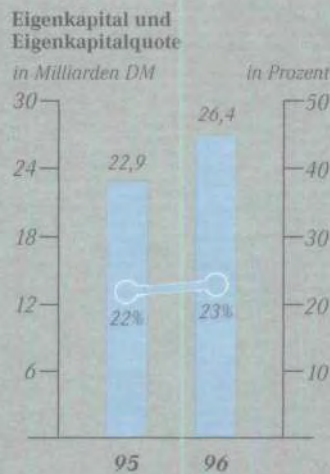
Dagegen sind die Finanzverbindlichkeiten erneut stark überdurchschnittlich gestiegen; mit 27,2 Mrd. DM beansprucht ihr Anteil am Gesamtkapital nun 24% gegenüber 22% im Abschluß des Vorjahres. Allein 20,6 Mrd. DM oder mehr als drei Viertel der Finanzverbindlichkeiten sind im Finanzdienstleistungsgeschäft gebunden.

Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind unverändert sowohl das

Anlagevermögen (ohne Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts) als auch die Netto-Vorräte gedeckt.

ANSTIEG DES CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit stieg um 4,7 auf 10,2 Mrd. DM. Ausschlaggebend dafür waren sowohl die - um Konsolidierungskreisänderungen und Währungseffekte bereinigte - Entwicklung des Working Capital als auch das bessere finanzwirtschaftliche Ergebnis (vor zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen). Im Vorjahr hatte insbesondere der Vorratsaufbau bei Mercedes-Benz zu einer höheren Kapitalbindung im Working Capital geführt. Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 12,2 (i. V. 10,7) Mrd. DM war weiterhin durch das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft geprägt. So entfiel mit 6,1 (i. V. 5,2) Mrd. DM fast die Hälfte der Bruttoinvestitionen auf die Zugänge zum Vermietvermögen; hinzu kam ein Netto-Anstieg der Forderungen aus der Absatzfinanzierung von 3,1 (i. V. 2,1) Mrd. DM. Gegenläufig war die Entwicklung bei den Beteiligungen; hier standen Erlösen aus dem Verkauf von Beteiligungen in Höhe von 1,1 Mrd. DM deutlich geringere Ausgaben von 0,5 (i. V. 2,2) Mrd. DM für den Erwerb von Beteiligungen gegenüber. Der Cash Flow aus der Finanztätigkeit blieb mit 2,2 (i. V. 2,3) Mrd. DM nahezu unverändert und war weitgehend durch den Zuwachs bei der Netto-Fremdfinanzierung in Höhe von 1,9 Mrd. DM bestimmt. Insgesamt führte die Entwicklung der einzelnen Cash Flows zu 0,4 Mrd. DM höheren Zahlungsmitteln (< 3 Monate) bzw. zu einer um 2,5 Mrd. DM höheren Liquidität.



ERKLÄRUNG DES VORSTANDS

Für die Aufstellung des in diesem Geschäftsbericht enthaltenen Konzernabschlusses ist der Vorstand der Daimler-Benz AG verantwortlich. Er wurde erstmals vollständig nach den Rechnungslegungsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika (US-GAAP) erstellt. Die weiteren in diesem Bericht enthaltenen finanzwirtschaftlichen Informationen wurden auf Basis dieses Abschlusses und der nach den amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften vorgenommenen Bewertungen ermittelt.

Um die Einhaltung der Rechnungslegungsgrundsätze und die Ordnungsmäßigkeit der Unternehmensberichterstattung zu gewährleisten, haben wir wirksame interne Steuerungs- und Kontrollsysteme eingerichtet. Diese beinhalten die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Personals sowie laufende Prüfungen unserer internen Revision. Damit wird eine den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Abbildung der internationalen Aktivitäten des

Konzerns sichergestellt und der Vorstand in die Lage versetzt, mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat den nach US-amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften erstellten Konzernabschluß geprüft und den im folgenden abgedruckten Bestätigungsvermerk erteilt.

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern hat der Bilanzausschuß des Aufsichtsrats den Konzernabschluß einschließlich Lagebericht sowie den Prüfungsbericht eingehend erörtert. Anschließend hat sich der gesamte Aufsichtsrat mit den Jahresabschlußunterlagen befaßt.


Jürgen E. Schrempp


Dr. Manfred Gentz

BERICHT DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An

Vorstand, Aufsichtsrat und Aktionäre der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Wir haben die Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 1996 und 1995, die jeweils aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflußrechnung und der Aufstellung über die Entwicklung des Eigenkapitals bestehen, geprüft. Aufstellung und Inhalt dieser Konzernabschlüsse liegen in der Verantwortung des Vorstands. Es ist unsere Aufgabe, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über die Ordnungsmäßigkeit der mit diesen Konzernabschlüssen erfolgten Rechnungslegung zu erteilen.

Unsere Prüfung ist unter Beachtung der deutschen und der US-amerikanischen Grundsätze ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlußprüfungen vorgenommen worden. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, daß ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob die Konzernabschlüsse frei von wesentlichen Fehlaussagen sind. Die Konzernabschlußprüfung schließt eine stichprobengestützte Prüfung der Nachweise für die Bilanzierung und für die Angaben im Konzernabschluß ein. Sie beinhaltet auch die Prüfung der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und wesentlicher Einschätzungen des Vorstands sowie eine Beurteilung der Gesamtaussage der Konzernabschlüsse. Wir sind der Auffassung, daß unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil bildet.

Der Vorstand hat verschiedene Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluß einbezogen, wie sie nach den Regelungen

der Siebenen Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften und den Standards des International Accounting Standards Committee zugelassen ist. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätten diese Gemeinschaftsunternehmen nach der sogenannten Equity-Methode in den Daimler-Benz-Konzernabschluß einbezogen werden müssen. Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (SEC) hat jedoch ausdrücklich bestätigt, daß sie gegen die von Daimler-Benz in der Anmerkung 2 des Konzernanhangs beschriebene und in ihren Auswirkungen erläuterte Quotenkonsolidierungsmethode keine Einwendungen erhebt.

Nach unserer Überzeugung stellen die Konzernabschlüsse in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des Daimler-Benz-Konzerns zum 31. Dezember 1996 und 1995 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 1996 und 1995 angemessen dar und entsprechen mit Ausnahme der Auswirkungen der im vorstehenden Absatz erläuterten Anwendung der Quotenkonsolidierungsmethode den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States generally accepted accounting principles).

Frankfurt am Main, den 3. April 1997
KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft


Zilke
Wirtschaftsprüfer


Schmid
Wirtschaftsprüfer

KONZERN - GEWINN - UND VERLUSTRECHNUNG

	Anmerkung	Daimler-Benz-Konzern		Finanzdienstleistungen	
		1996 <i>in Mio. DM</i>	1995 in Mio. DM	1996 <i>in Mio. DM</i>	1995 in Mio. DM
Umsatzerlöse	24	106.339	102.985	8.379	7.661
Sonstige Erträge		1.402	1.742	113	89
UMSATZERLÖSE UND SONSTIGE ERTRÄGE		107.741	104.727	8.492	7.750
Umsatzkosten	4	(84.742)	(86.686)	(7.752)	(7.239)
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungs- kosten, sonstige Aufwendungen	4	(15.955)	(20.834)	(476)	(366)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.579)	(5.369)	0	0
UMSATZKOSTEN UND ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		(106.276)	(112.889)	(8.228)	(7.605)
ERGEBNIS VOR FINANZERGEBNIS, ERTRAGSTEUERN UND ANTEILEN VON FREMDEN		1.465	(8.162)	264 ¹⁾	145 ¹⁾
Finanzergebnis	5	496	929	.	8
Ertragsteuern	6	712	1.620	(127)	(82)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		89	(116)	(4)	2
KONZERNERGEBNIS		2.762	(5.729)	133	73
ERGEBNIS JE AKTIE (in DM)		5,35	(11,17)	-	-

1) Entspricht dem Operating Profit der Finanzdienstleistungen im Konzern.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil dieser Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

KONZERNBILANZ

AKTIVA	Anmerkung	Daimler-Benz-Konzern		Finanzdienstleistungen	
		31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember
		1996	1995	1996	1995
		in Mio. DM	in Mio. DM	in Mio. DM	in Mio. DM
Immaterielle Anlagewerte		1.951	630	80	45
Sachanlagen	7	18.225	16.576	57	54
Vermietete Gegenstände	8	11.941	9.700	12.748	11.408
Finanzanlagen	13	3.536	4.813	60	81
ANLAGEVERMÖGEN		35.653	31.719	12.945	11.588
Vorräte	9	13.602	14.329	645	525
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	10.864	10.581	382	379
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	11	19.052	14.278	19.073	14.278
Sonstige Forderungen	12	8.959	9.413	826	592
Wertpapiere	13	9.783	9.025	92	83
Zahlungsmittel	14	4.557	3.151	269	430
UMLAUFVERMÖGEN		66.817	60.777	21.287	16.287
LATENTE STEUERN	6	9.603	9.314	162	26
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		388	288	65	63
SUMME AKTIVA		112.461	102.098	34.459	27.964
PASSIVA					
Gezeichnetes Kapital		2.577	2.568		
Kapitalrücklage		5.080	4.948		
Gewinnrücklagen		19.033	16.271		
Übriges Eigenkapital		(297)	(927)		
EIGENKAPITAL	16	26.393	22.860	2.094	1.669
ANTEILE IN FREMDBESITZ		936	1.324	52	69
RÜCKSTELLUNGEN	17	34.886	33.681	523	428
Finanzverbindlichkeiten	18	27.182	22.285	29.171	23.292
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	9.027	7.378	132	133
Sonstige Verbindlichkeiten	20	10.460	10.409	800	895
VERBINDLICHKEITEN		46.669	40.072	30.103	24.320
LATENTE STEUERN	6	2.253	3.460	1.244	1.132
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		1.324	701	443	346
SUMME PASSIVA		112.461	102.098	34.459	27.964

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil dieser Konzernbilanz.

ENTWICKLUNG DES EIGENKAPITALS DES KONZERNES

	Gezeichnetes Kapital Mio. DM	Kapital- rücklagen Mio. DM	Gewinn- rücklagen Mio. DM	Übriges Eigenkapital		gesamt Mio. DM
				Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung Mio. DM	Markt- bewertung von Wert- papieren Mio. DM	
STAND AM 1. JANUAR 1996	2.568	4.948	16.271	(1.039)	112	22.860
Konzernergebnis	-	-	2.762	-	-	2.762
Ausgabe von Aktien	9	132	-	-	-	141
Währungsumrechnung	-	-	-	523	-	523
Wertpapiere	-	-	-	-	107	107
STAND AM 31. DEZEMBER 1996	2.577	5.080	19.033	(516)	219	26.393

	Gezeichnetes Kapital Mio. DM	Kapital- rücklagen Mio. DM	Gewinn- rücklagen Mio. DM	Übriges Eigenkapital		gesamt Mio. DM
				Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung Mio. DM	Markt- bewertung von Wert- papieren Mio. DM	
STAND AM 1. JANUAR 1995	2.565	4.904	22.564	(590)	(8)	29.435
Dividenden	-	-	(564)	-	-	(564)
Konzernergebnis	-	-	(5.729)	-	-	(5.729)
Ausgabe von Aktien	3	44	-	-	-	47
Währungsumrechnung	-	-	-	(449)	-	(449)
Wertpapiere	-	-	-	-	120	120
STAND AM 31. DEZEMBER 1995	2.568	4.948	16.271	(1.039)	112	22.860

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil dieser Entwicklung des Eigenkapitals.

CASH FLOW STATEMENT

	Daimler-Benz- Konzern	Finanzdienst- leistungen	Daimler-Benz- Konzern
	1996	1996	1995
	in Mio. DM	in Mio. DM	in Mio. DM
Konzernergebnis	2.762	133	(5.729)
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(89)	4	116
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(217)	-	-
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (ohne Vermietete Gegenstände)	4.908	45	8.661
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	2.018	2.198	2.444
Veränderung der latenten Steuern	(1.572)	(24)	(2.566)
Veränderung der Finanzinstrumente	392	3	(77)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen und Wertpapieren	(315)	.	28
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(335)	-	44
Veränderung der Rückstellungen	876	39	3.417
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:			
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(13)	(96)	(1.505)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	35	7	(262)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	967	(59)	728
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	786	(279)	156
CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	10.203	1.971	5.455
Zugänge zum Anlagevermögen:			
- Erwerb von Sachanlagen	(6.212)	(24)	(4.850)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(421)	(26)	(544)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(6.101)	(6.171)	(5.205)
Erlöse aus Anlagenabgängen (ohne Vermietete Gegenstände)	976	11	1.086
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	2.537	3.339	2.369
Erwerb von Beteiligungen	(462)	(162)	(2.162)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.107	215	15
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(1.319)	(9)	(928)
Verkäufe von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	1.126	.	337
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(10.697)	(10.718)	(7.880)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen	7.572	7.572	5.778
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(260)	9	1.242
CASH FLOW AUS DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT	(12.154)	(5.964)	(10.742)
Veränderung bei Commercial Papers und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	4.915	2.221	2.932
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	2.678	4.322	1.521
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(5.675)	(2.838)	(1.687)
Ergebnisabführung	-	(138)	-
Gezahlte Dividenden	(10)	(224)	(580)
Kapitalerhöhungen	294	486	97
CASH FLOW AUS DER FINANZTÄTIGKEIT	2.202	3.829	2.283
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	101	4	(143)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	352	(160)	(3.147)
ZAHLUNGSMITTEL (< 3 MONATE) ZUM JAHRESANFANG	2.868	422	6.015
ZAHLUNGSMITTEL (< 3 MONATE) ZUM JAHRESENDE	3.220	262	2.868

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil dieses Cash Flow Statements.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS

Werte in Mio. DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31.12.1996
	01.01.1996	Währungs- änderungen	Zugänge ¹⁾	Um- buchungen	Abgänge	
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	721	13	235	6	76	899
Geschäftswerte	1.016	25	1.378	-	91	2.328
IMMATERIELLE ANLAGEWERTE	1.737	38	1.613	6	167	3.227
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließ- lich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.804	103	1.627	274	1.848	20.960
Technische Anlagen und Maschinen	24.827	69	2.047	491	1.899	25.535
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.907	64	1.523	418	2.287	15.625
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.445	45	1.939	(1.189)	129	3.111
SACHANLAGEN	63.983	281	7.136	(6)	6.163	65.231
Anteile an verbundenen Unternehmen	723	9	304	25	163	898
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	15	3	8	41	44	23
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	2.490	1	26	263	1.461 ⁴⁾	1.319
Beteiligungen	1.029	12	197	(26)	175	1.037
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	95	.	74	29	18	180
Wertpapiere des Anlagevermögens	1.043	2	53	(338)	8	752
Sonstige Ausleihungen	759	13	142	6	190	730
FINANZANLAGEN	6.154	40	804	-	2.059	4.939
	71.874	359	9.553	-	8.389	73.397
VERMIETETE GEGENSTÄNDE³⁾	14.111	823	6.246	-	5.979	15.201

1) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

2) Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

3) Ohne direkte Vertragsabschlußkosten (vgl. Anmerkung 8).

4) Resultiert im wesentlichen aus der quotalen Einbeziehung von Adtranz in den Konzernabschluß (vgl. Anmerkung 3).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil dieser Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens.

	Abschreibungen					Buchwerte		
	01.01.1996	Währungs- änderungen	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1996	31.12.1996 ²⁾	31.12.1995 ²⁾
	460	6	160	.	66	560	339	261
	647	13	142	-	86	716	1.612	369
	1.107	19	302	.	152	1.276	1.951	630
	12.627	51	1.082	16	1.369	12.407	8.553	8.177
	21.177	38	1.923	(7)	1.540	21.591	3.944	3.650
	13.588	51	1.398	1	2.038	13.000	2.625	2.319
	15	.	7	(10)	4	8	3.103	2.430
	47.407	140	4.410	.	4.951	47.006	18.225	16.576
	206	5	31	14	70	186	712	517
	1	-	.	1	.	2	21	14
	586	-	37	.	21	602	717	1.904
	418	.	37	(14)	46	395	642	611
	4	-	72	(1)	1	74	106	91
	8	-	4	-	1	11	741	1.035
	118	.	15	.	.	133	597	641
	1.341	5	196	-	139	1.403	3.536	4.813
	49.855	164	4.908	-	5.242	49.685	23.712	22.019
	4.519	283	2.018	-	3.442	3.378	11.823	9.592

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Allgemeine Grundlagen. Der Konzernabschluß der Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihrer Tochterunternehmen („Daimler-Benz“, „Daimler-Benz-Konzern“ oder „der Konzern“) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen („United States Generally Accepted Accounting Principles“ oder „US-GAAP“) aufgestellt worden. Abweichend davon haben wir bestimmte Joint Ventures quotal in den Konzernabschluß einbezogen (vgl. Anmerkung 2). Alle Beträge werden in Millionen D-Mark („Mio. DM“) angegeben.

Um den Vertrieb der im Daimler-Benz-Konzern hergestellten Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluß ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den Konzernabschluß um Informationen zu den Geschäftstätigkeiten auf dem Gebiet Finanzdienstleistungen ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Geschäftsbereiches Finanzdienstleistungen im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Zahlenangaben beziehen sich nur auf das Finanzdienstleistungsgeschäft und enthalten keine Eliminierungen von Transaktionen mit anderen verbundenen Unternehmen des Konzerns.

Konsolidierung. Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der Daimler-Benz AG stehen, sind in den Konzernabschluß einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn Daimler-Benz zwischen 20 und 50% der Anteile hält („assoziierte Unternehmen“). Joint-ventures, bei denen eine gemeinschaftliche Leitung vorliegt, werden grundsätzlich quotal konsolidiert. Übrige Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Währungsumrechnung. Die Währungsumrechnung erfolgt nach Statement of Financial Accounting Standard 52 („SFAS“), d. h. die Bilanzen ausländischer Tochterunterneh-

men werden grundsätzlich mit den Kursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Die Vermögensgegenstände und Schulden von Tochterunternehmen in Hochinflationenländern werden in DM abgebildet. Demgemäß rechnen wir monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen um; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden in Hochinflationenländern Abschreibungen und Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagen auf der Basis historischer Kurse ermittelt.

Umsatzrealisierung. Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. der Erbringung der Leistung abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten erfaßt. Bei Langfristfertigung werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfaßt. Umsätze aus Finanzforderungen werden nach der Annuitätenmethode, Einkünfte aus Leasingverträgen bei Fälligkeit einbezogen.

Produktbezogene Aufwendungen. Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen bilden wir im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte ab. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung werden ergebniswirksam behandelt, sobald diese anfallen.

Ergebnis je Aktie. Das Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem das Konzernergebnis durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen und aufgrund von Optionsrechten wandelbaren Aktien dividiert wird (vgl. Anmerkung 16). Das Konzernergebnis stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile abgesetzt oder hinzugerechnet sind.

Immaterielle Anlagewerte. Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 10 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte werden aktiviert und über einen Zeitraum von 5 bis 20 Jahren durch Abschreibungen getilgt. Die Geschäftswerte werden regelmäßig auf der Basis geschätzter zukünftiger Cash Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft.

Sachanlagen. Sachanlagen werden mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und planmäßig über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Überwiegend werden Abschreibungen solange degressiv verrechnet, bis die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Leasing. Daimler-Benz nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personewagen und Nutzfahrzeuge. US-GAAP enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. „capital lease“) oder dem Leasing-Geber (sog. „operating lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und gewöhnlich über 3 bis 7 Jahre linear abgeschrieben.

Umlaufvermögen. Das Umlaufvermögen umfaßt die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden.

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die zur kurzfristigen Veräußerung bestimmt sind (Handelsbestand oder „trading“-Papiere), werden ergebniswirksam erfaßt. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus allen anderen zu Marktpreisen bewerteten Wertpapieren (Anlagebestand oder „available for sale“-Papiere) werden, unter Berücksichtigung latenter Steuern, im Eigenkapital ausgewiesen. Wertpapiere, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden könnten („held to maturity“-Papiere) sind Teil des Anlagebestandes, da ihre Veräußerung vor Erreichen der Fälligkeit möglich ist. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Auf alle Wertpapiere oder Beteiligungen werden bei dauerhaften Wertminderungen Abschreibungen vorgenommen.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt; dabei kommt im allgemeinen das Durchschnittswertverfahren oder die Fifo-Methode („First-in-first-out“) zur Anwendung. Einzelne Tochtergesellschaften in den USA bewerten ihre Vorräte nach der Lifo-Methode („Last-in-first-out“). Die Herstellungskosten umfassen neben den direkten Kosten für Fertigungsmaterial und -löhne anteilige Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler-Benz grundsätzlich nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Finanzinstrumente einschließlich ihrer Derivate, die nicht eindeutig bestimmten Vermögensgegenständen oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen zugeordnet werden können, werden zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Gewinne oder Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt. Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten, die der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträge dienen, werden erst dann ergebniswirksam, wenn das Grundgeschäft realisiert wird.

Rückstellungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf dem in SFAS 87 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“). Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist.

Schätzungen. Im Konzernabschluß müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, die Angabe von Eventualverbindlichkeiten am Bilanzstichtag und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

2. VERÄNDERUNGEN DES KONSOLIDIERUNGSKREISES UND QUOTENKONSOLIDIERUNG

Im Dezember 1995 schlossen Daimler-Benz und Asea Brown Boveri („ABB“) ihre Verhandlungen zur Bildung des auf dem Gebiet Bahnsysteme tätigen Joint Ventures Adtranz ab. Der Konzern brachte sein Geschäft mit Bahnsystemen in das Joint Venture ein und leistete an ABB eine Ausgleichszahlung von 900 Mio. USD, um einen Anteil von 50% am Joint Venture zu erlangen.

Bei den Verhandlungen zwischen Daimler-Benz und ABB wurden zudem Übernahmeoptionen vereinbart. Danach hat Daimler-Benz zu bestimmten Zeitpunkten zwischen 1998 bis 2005 das Recht, den von ABB gehaltenen Anteil an Adtranz von 50% für 1.800 Mio. USD zuzüglich eines Aufpreises zu übernehmen, der sich nach dem Erreichen bzw. Überschreiten fixierter zukünftiger Jahresergebnisse bemisst („Call Option“). Andererseits kann ABB in der Zeit von 1998 bis 2005 zu bestimmten Zeitpunkten von Daimler-Benz verlangen, ihren Anteil von 50% an Adtranz zu kaufen („Put Option“). Der Preis für das Ausüben der Put Option berechnet sich grundsätzlich nach zukünftigen Erträgen und den gleichen Kriterien wie für das Ausüben der Call Option; allerdings ist der sich ergebende Preis niedriger.

Zum 31. Dezember 1995 haben wir den Anteil an Adtranz nach der Equity-Methode bilanziert. Dabei wurde in Höhe von 1.094 Mio. DM der Teil der Ausgleichszahlung, der das erworbene, zu Marktpreisen bewertete Reinvermögen überstieg, als Teil der Beteiligung an Adtranz ausgewiesen. Seit dem 1. Januar 1996 wird das Joint Venture Adtranz quotaal in den Konzernabschluß einbezogen. Demnach werden seine Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil in den Konzernabschluß aufgenommen. Die Anwendung dieser Konsolidierungsmethode, die nach den Regelungen der siebten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft und den Standards des Internationalen Accounting Standard Committee erlaubt ist, soll dem Leser des Konzernabschlusses einen zutreffenderen Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ermöglichen.

Nach US-GAAP wäre die Beteiligung des Konzerns an Adtranz nach der Equity-Methode zu bewerten. Durch die quotale Konsolidierung entstehen im Vergleich zur Equity-

Bewertung zwar keine Auswirkungen auf das Eigenkapital und das Konzernergebnis. Jedoch würde bei Anwendung der Equity-Methode der Netto-Beteiligungsbuchwert in der Bilanz unter den Finanzanlagen ausgewiesen und der Anteil am Jahresergebnis des Joint Ventures sowie die Abschreibung auf den erworbenen Geschäftswert in der Gewinn- und Verlustrechnung als Saldo dem Finanzergebnis zugeordnet. Zudem würde das Joint Venture die Cash Flow-Rechnung des Konzerns nur mit seinen Ausschüttungen an den Konzern beeinflussen. Daimler-Benz hat jedoch von der „United States Securities and Exchange Commission“ („SEC“) die Genehmigung für diese Abweichung von den US-GAAP erhalten.

Die nachstehenden Angaben stellen die anteiligen Werte dar, mit denen Adtranz in den Konzernabschluß einbezogen wird; sie enthalten auch die Auswirkungen des Geschäftswerts aus der Erstkonsolidierung im Daimler-Benz-Konzernabschluß. Die übrigen quotaal konsolidierten Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung.

ANGABEN ZUR BILANZ:

	31. Dezember 1996
	Mio. DM
Anlagevermögen	1.766
Umlaufvermögen	1.429
Aktiva	3.195
Eigenkapital	1.387
Rückstellungen	886
Verbindlichkeiten	922
Passiva	3.195

ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG:

	1996
	Mio. DM
Umsatzerlöse	2.835
Operating Profit	(16)
Konzernergebnis	(95)

ANGABEN ZUR CASH FLOW-RECHNUNG:

	1996 Mio. DM
Cash Flow aus der	
- Geschäftstätigkeit	(452)
- Investitionstätigkeit	125
- Finanztätigkeit	81
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	7
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(239)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	524
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	285

In den Zahlungsmitteln von bis zu 3 Monaten sind Forderungen an die Daimler-Benz AG im Rahmen des konzerninternen Cash-Concentration-Verfahrens in Höhe von 116 (i.V. 101) Mio. DM enthalten.

3. MASSNAHMEN ZUR REORGANISATION DES KONZERNES

Während der Jahre 1995 und 1996 hat Daimler-Benz Maßnahmen eingeleitet, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Ertragskraft des Konzerns zu steigern. Diese Maßnahmen umfaßten im wesentlichen:

- a) Nach der Ausgründung der rechtlich unselbständigen Bereiche der AEG Aktiengesellschaft („AEG“) und Ausgliederung des Vermögens in die EHG Elektroholding GmbH wurde 1996 die AEG-Zentrale geschlossen und die AEG auf die Daimler-Benz AG verschmolzen. Die Bereiche Energietechnik sowie die Anlage- und Automatisierungstechnik wurden veräußert. Im Juni 1996 stimmte die Hauptversammlung der AEG der Verschmelzung zu; die Eintragung ins Handelsregister erfolgte im September 1996 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1996. Im Zuge der Verschmelzung übernahm der Konzern ausstehende Anteile von Minderheitsaktionären der AEG. Die Maßnahmen belasteten das Ergebnis des Jahres mit ca. 0,3 (i. V. 1,6) Mrd. DM. Zur Veräußerung des Bereichs Erkennungs- und Sortiersysteme verweisen wir auf Anmerkung 25.
- b) Im Januar 1996 entschied Daimler-Benz, mit sofortiger Wirkung die finanzielle Unterstützung für den niederländischen Flugzeughersteller NV Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek („Fokker“) einzustellen. Anschließend wurde im Rahmen des gerichtlichen Vergleichsverfahrens die Leitung auf einen unabhängigen Vergleichsverwalter übertragen. Am 15. März 1996 wurde über das Vermögen von Fokker das Konkursverfahren nach niederländischem Recht eröffnet. Die aus der Beendigung

dieses Engagements resultierenden Belastungen wurden 1995 mit einem Gesamtbetrag von 2,2 Mrd. DM berücksichtigt. Aus dem Verkauf von in diesem Zusammenhang wertberichtigten Vorräten des Konzerns wurden 1996 Erträge von ca. 100 Mio. DM realisiert.

- c) Seit 1994 und zunehmend 1995 verlor der US-Dollar gegenüber der D-Mark erheblich an Wert. Da ein wesentlicher Teil der Umsätze des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt (Dasa) in US-Dollar fakturiert wird, hat dies die in DM umgerechneten Umsatzerlöse belastet. Zusätzlich war Dasa mit einer anhaltend niedrigen Nachfrage auf dem Flugzeugmarkt und gekürzten Budgets für Raumfahrt und Verteidigung konfrontiert. In Anbetracht der daraus resultierenden operativen Verluste wurde ein umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung beschlossen, das in Deutschland u.a. den Abbau von ca. 4.000 Mitarbeitern und den Verkauf von drei Betriebsstätten beinhaltete. Die Maßnahmen belasteten das Ergebnis des Jahres 1995 mit 0,9 Mrd. DM. Weiterhin wurden 1995 im Konzern annähernd alle Geschäftswerte aus dem Erwerb der Dasa sowie verschiedene, langfristige nutzbare Anlagen mit insgesamt 2,6 Mrd. DM außerplanmäßig abgeschrieben.

Während des Jahres 1996 stieg in der Luftfahrtindustrie die Nachfrage deutlich an. Insbesondere bei Daimler-Benz-Aerospace Airbus führten die sich dadurch abzeichnenden höheren Fertigungsraten zu einer Reduzierung der im Vorjahr gebildeten Vorsorgen für sachliche und personelle Strukturmaßnahmen in Höhe von ca. 0,3 Mrd. DM.

d) Im Jahr 1996 brachte der Konzern das Flugzeuggeschäft von Dornier in eine neu gegründete Holding-Gesellschaft ein, deren Anteile zu 80% vom amerikanischen Flugzeughersteller Fairchild Industries Corporation gehalten werden. In diesem Zusammenhang entstanden Aufwendun-

gen von 0,4 Mrd.DM, die zum Teil aus der Übernahme der bis zur Einbringung entstandenen Verluste resultierten. Die 20%-Beteiligung des Konzerns an der Holding-Gesellschaft wird nach der Equity-Methode bilanziert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4. UMSATZKOSTEN UND ÜBRIGE AUFWENDUNGEN

In den Umsatz- und Funktionskosten sind die folgenden

Materialaufwendungen enthalten:

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	51.028	48.440
Aufwendungen für bezogene Leistungen	9.844	11.770
	60.872	60.210

Die Umsatz- und Funktionskosten enthalten des weiteren sonstige Steuern in Höhe von 280 (i. V. 241) Mio. DM.

Die Position Vertriebs-, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Vertriebskosten	10.401	10.507
Allgemeine Verwaltungskosten	3.345	3.494
Aufwendungen aus Portfoliobereinigung	319	3.755
Abschreibungen von Firmenwerten	142	1.999
Andere Aufwendungen	1.748	1.079
	15.955	20.834

Aufwendungen aus der Portfoliobereinigung des Konzerns entfallen ausschließlich auf Fokker und das Strukturkonzept für die frühere AEG (vgl. Anmerkung 3).

In den Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind die folgenden Personalaufwendungen verrechnet:

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Löhne und Gehälter	22.064	24.265
Soziale Abgaben	4.003	4.493
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 17a)	1.564	1.613
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	178	201
	27.809	30.572

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

	1996	1995
	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	164.523	173.510
Angestellte	115.041	135.217
Auszubildende/Praktikanten	11.704	12.495
	291.268	321.222

In Gemeinschaftsunternehmen sind 34.655 (i. V. 12.365) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der Daimler-Benz AG 14 Mio. DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 2 Mio. DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16 Mio. DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind in den Jahresabschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 105 Mio. DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1996 bestehen keine Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG.

5. FINANZERGEBNIS

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	419	518
davon aus verbundenen Unternehmen		
39 (i. V. 36) Mio. DM		
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	(18)	(4)
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(107)	(121)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen und sonstigen nicht konsolidierten Unternehmen	(128)	(665)
BETEILIGUNGSERGEBNIS	166	(272)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.641	1.729
davon aus verbundenen Unternehmen		
24 (i. V. 5) Mio. DM		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(872)	(1.184)
ZINSEERGEBNIS	769	545

6. ERTRAGSTEUERN

Vom Ergebnis vor Steuern und Anteilen von Minderheitsgesellschaftern am Ergebnis in Höhe von 1.961 (i. V. -7.233) Mio. DM werden 1.200 (i. V. -6.874) Mio. DM in Deutschland erwirtschaftet.

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Laufende Steuern		
Deutschland	404	231
Ausland	456	715
Latente Steuern		
Deutschland	(1.448)	(2.258)
Ausland	(124)	(308)
	(712)	(1.620)

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Thesaurierte Gewinne werden

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	17	65
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren	111	246
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(6)	(130)
Währungsergebnis aus der Marktbewertung von Finanzinstrumenten	(307)	299
Sonstiges Finanzergebnis	(254)	176
ÜBRIGES FINANZERGEBNIS	(439)	656
	496	929

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinser in Höhe von 49 (i. V. 29) Mio. DM aktiviert worden.

zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 45% zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 7,5% auf die Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 48,375%. Bei Ausschüttung an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 7,5%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 32,25% übersteigende Betrag erstattet wird. Bei Ausschüttung von Gewinnen erhalten in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre eine Steuergutschrift auf ihre Einkommensteuer in Höhe der zuvor von der Gesellschaft gezahlten Körperschaftsteuer.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der Gesamtsteuersatz von 57% mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser besteht aus einem effektiven Körperschaftsteuersatz von 48,375% zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuerersatzes von 8,625%.

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	1.118	(4.123)
Herstellung der Ausschüttungsbelastung	(167)	(6)
Unterschied zu ausländischen Steuersätzen	(260)	(218)
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	84	129
Steuerfreie Einnahmen	(166)	(227)
Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	(1.043)	1.381
Verluste, auf die latente Steuern nicht aktiviert wurden	-	260
Beteiligungsabschreibungen aus Vor- jahren, die im Berichtsjahr steuer- wirksam angesetzt wurden	(207)	-
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	57	1.143
Sonstige	(128)	41
Ausgewiesener Steuerertrag	(712)	(1.620)

Während des Jahres verminderten sich die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern um 1.052 Mio DM. In den Vorjahren waren in Gesellschaften des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt wegen anhaltender operativer Verluste aktive Steuerlatenzen auf steuerliche Verlustvorträge vollständig wertberichtigt worden. Einige dieser Verlustvorträge waren in ihrer Nutzbarkeit begrenzt. Die Nutzung solcher steuerlicher Verlustvorträge führt 1996 jedoch zu steuerlichen Vorteilen und daher zu einer Abnahme der Wertberichtigungen von 673 Mio DM. Eine weitere Abnahme der Wertberichtigungen resultiert aus der Verschmelzung der AEG auf die Daimler-Benz AG, durch die vororganschaftliche Verlustvorträge der AEG für die deutsche steuerliche Organschaft nutzbar werden. Vor der Verschmelzung waren aktive Steuerlatenzen aus den vororganschaftlichen Verlustvorträgen der AEG zu 100 % wertberichtigt, da sie steuerlich nicht geltend gemacht werden konnten.

Zusätzlich sind 1996 Steuerlatenzen aktiviert worden, die aus in Vorjahren vorgenommenen Beteiligungsabschreibungen resultieren. Steuerlatenzen von 260 Mio. DM auf bei Fokker entstandene Verluste konnten 1995 nicht aktiviert werden, nachdem im Januar 1996 die Entscheidung getroffen wurde, die finanzielle Unterstützung für diese Gesellschaft einzustellen.

Wertberichtigungen auf aktivierte latente Steuern beruhen auf der Einschätzung, daß wahrscheinlich nicht alle aktiven Steuerlatenzen in der Zukunft realisiert werden können. Die heutige Einschätzung kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Die aktiven und passiven latenten Steuern ergeben sich aus Buchungsunterschieden in den folgenden Bilanzpositionen:

	31. Dezember	
	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Immaterielle Anlagewerte	917	669
Sachanlagen	889	764
Vermietete Gegenstände	1.694	1.361
Vorräte	1.473	1.380
Steuerliche Verlustvorträge	9.498	9.815
Pensionsrückstellungen	2.019	2.017
Sonstige Rückstellungen	1.178	1.067
Verbindlichkeiten	962	1.429
Sonstige	1.081	1.292
	19.711	19.794
Wertberichtigungen	(3.364)	(4.416)
Aktive latente Steuern	16.347	15.378
Vermietete Gegenstände	2.016	2.052
Finanzanlagen	793	1.057
Vorräte	640	502
Forderungen	3.090	2.577
Sonstige Rückstellungen	1.595	2.520
Sonstige	863	816
Passive latente Steuern	8.997	9.524
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	7.350	5.854

Zum 31. Dezember 1996 bestehen im Konzern Körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 16.551 (i. V. 17.591) Mio. DM. Der Großteil der im Konzern vorhandenen Verlustvorträge entfällt auf Gesellschaften, die im Rahmen der Körperschaft- und gewerbesteuerlichen Organschaft in Deutschland veranlagt werden. Diese Verluste sind unbegrenzt vortragsfähig. Ein weiterer Teil resultiert aus Verlusten von Nicht-Organgesellschaften und ist teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

Nach Saldierungen werden die aktiven und passiven latenten Steuern wie folgt ausgewiesen:

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Summe Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM	Summe Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM
Aktive latente Steuern	9.603	7.913	9.314	8.290
Passive latente Steuern	(2.253)	(1.519)	(3.460)	(2.484)
	7.350	6.394	5.854	5.806

Passive latente Steuern auf Gewinne in Höhe von 2.527 (i. V. 2.709) Mio. DM, die bei ausländischen Tochterunternehmen zur Stärkung der Eigenkapitalbasis einbehalten wer-

den, sind nicht berechnet worden. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

7. SACHANLAGEN

Zur Entwicklung der Sachanlagen verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens. Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude und technische Anla-

gen in Höhe von insgesamt 498 (i. V. 683) Mio. DM, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. „capital leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Jahres betragen 86 (i. V. 121) Mio. DM.

8. VERMIETETE GEGENSTÄNDE

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen 11.402 (i. V. 8.882) Mio. DM auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die unter den vermieteten Gegenständen aktivierten Vertragsabschlußkosten betragen 118 (i. V. 108) Mio. DM.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren Operating-

Lease-Verträgen belaufen sich zum 31. Dezember 1996 auf 6.573 Mio. DM und sind wie folgt fällig:

	Mio. DM
1997	2.761
1998	2.202
1999	1.081
2000	391
2001	106
danach	32

9. VORRÄTE

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.960	3.138
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	6.883	6.107
davon aus langfristigen Aufträgen	1.485 (i. V. 371) Mio. DM	
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	7.989	8.119
Geleistete Anzahlungen	734	531
	18.566	17.895

Erhaltene Anzahlungen, (4.964) (3.566)
davon aus langfristigen Aufträgen
582 (i. V. 641) Mio. DM

13.602 14.329

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an („Last-in-first-out“). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens („First-in-first-out“) hätten sich um 299 (i. V. 240) Mio. DM höhere Vorräte ergeben.

**IO. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND
LEISTUNGEN**

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	Gesamt Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM	Gesamt Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.971	368	11.031	297
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	305	156	751	365
	12.276	524	11.782	662
Wertberichtigungen	(1.412)	(41)	(1.201)	(58)
	10.864	483	10.581	604

II. FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Forderungen aus Absatzfinanzierung	14.550	11.436
Finanzierungsleasing	7.542	4.603
	22.092	16.039
Aktivierete Vertragsabschlußkosten	98	79
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(2.908)	(1.784)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	105	140
	19.387	14.474
Wertberichtigungen	(335)	(196)
	19.052	14.278

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 1996 ergeben sich für die folgenden fünf Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten.

	Mio. DM
1997	9.221
1998	5.301
1999	4.117
2000	2.149
2001	962
danach	342
	22.092

Von den gesamten Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen 11.098 (i. V. 8.142) Mio DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

12. SONSTIGE FORDERUNGEN

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	Gesamt Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM	Gesamt Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.787	210	3.768	480
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹⁾	908	133	1.568	255
Sonstige Vermögensgegenstände und übrige Forderungen	8.296	1.774	6.575	807
	10.991	2.117	11.911	1.542
Wertberichtigungen	(2.032)	(213)	(2.498)	(181)
	8.959	1.904	9.413	1.361

1) Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben entweder an Konzernunternehmen eine Beteiligung oder Konzernunternehmen halten an ihnen eine Beteiligung.

13. WERTPAPIERE UND FINANZANLAGEN

Die Zusammensetzung und Entwicklung der Finanzanlagen ist in der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens dargestellt. Die Wertpapiere des Umlaufvermögens setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Schuldtitel	1.827	3.481
Aktien	773	1.212
Anteile an Aktienfonds	1.432	417
Anteile an Rentenfonds	5.751	3.915
Wertpapiere	9.783	9.025

Die Anschaffungskosten und Marktwerte der unter den „Wertpapieren“ bzw. „Finanzanlagen“ ausgewiesenen Schuldtitel und Wertpapiere mit Anteilsrechten setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 1996				31. Dezember 1995			
	Anschaffungskosten		unrealisierter Gewinn		Anschaffungskosten		unrealisierter Gewinn	
	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Mio. DM	Verlust Mio. DM	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Mio. DM	Verlust Mio. DM
Anlagebestand	7.714	8.137	429	6	6.210	6.437	227	-
Handelsbestand	1.618	1.646	30	2	2.501	2.588	87	-
Wertpapiere des Umlaufvermögens	9.332	9.783	459	8	8.711	9.025	314	-
Anlagebestand/ Wertpapiere des Anlagevermögens	667	741	80	6	1.002	1.035	39	6
	9.999	10.524	539	14	9.713	10.060	353	6

Nach Wertpapierkategorien betragen die Anschaffungskosten, Marktwerte, unrealisierte Gewinne und Verluste:

	31. Dezember 1996				31. Dezember 1995			
	Anschaffungskosten		unrealisierter Gewinn		Anschaffungskosten		unrealisierter Gewinn	
	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Mio. DM	Verlust Mio. DM	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Mio. DM	Verlust Mio. DM
Aktien	1.410	1.545	147	12	967	1.059	98	6
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	93	94	1	-	987	1.007	20	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	48	48	-	-	12	12	-	-
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	8	8	-	-	489	492	3	-
Besicherte Schuldtitel	-	-	-	-	558	570	12	-
Anteile Aktienfonds	1.183	1.432	249	-	393	417	24	-
Anteile Rentenfonds	5.639	5.751	112	-	3.806	3.915	109	-
Anlagebestand	8.381	8.878	509	12	7.212	7.472	266	6
Handelsbestand	1.618	1.646	30	2	2.501	2.588	87	-
	9.999	10.524	539	14	9.713	10.060	353	6

Die folgende Tabelle zeigt die Marktwerte des am Jahresende vorhandenen Bestandes an Schuldtiteln nach der vertraglichen Restlaufzeit. Die tatsächlichen Restlaufzeiten können im Einzelfall von den vereinbarten Restlaufzeiten abweichen, wenn Schuldnern das Recht zusteht, ihre Verbindlichkeiten mit oder ohne Ablöseentschädigung zu kündigen oder vorzeitig zu tilgen.

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Wertpapiere des Anlagebestandes fällig innerhalb von einem Jahr	47	268
zwischen 2 und 5 Jahren	103	174
nach 5 Jahren	-	1.639
	150	2.081

14. ZAHLUNGSMITTEL

Die Zahlungsmittel umfassen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Schecks und 1.337 (i. V. 283) Mio. DM Festgelder mit einer Restlaufzeit

Die Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren des Anlagebestands betragen 1.126 Mio. DM (i. V. 337 Mio. DM). Die dabei realisierten Gewinne belaufen sich auf 22 Mio. DM (i. V. 6 Mio. DM), während die realisierten Verluste 6 Mio. DM (i. V. 1 Mio. DM) betragen.

von mehr als drei Monaten. Von den Guthaben bei Kreditinstituten entfallen 174 (i. V. 658) Mio. DM auf Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

15. CASH FLOW-STATEMENT

Die unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesenen liquiden Mittel des Konzerns setzen sich zum Jahresende wie folgt zusammen:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	3.220	2.868
Festgelder von mehr als 3 Monaten	1.337	283
Wertpapiere	9.783	9.025
Sonstige	505	124
	14.845	12.300

Nachstehende Angaben beziehen sich auf das Cash Flow Statement:

	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Gezahlte Zinsen	1.705	1.055
Gezahlte Steuern	553	570

16. EIGENKAPITAL

Die Anzahl der am 31. Dezember 1995 ausgegebenen Aktien betrug 51.368.736 zum Nennwert von je 50 DM. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 22. Mai 1996 wurde der Nennwert der Aktien mit Wirkung zum 1. Juli 1996 von 50 DM auf 5 DM je Aktie herabgesetzt. Dadurch

erhöhte sich die Anzahl der Aktien von 51.368.736 auf 513.687.360. Die Angaben je Aktie wurden für die Vorperioden auf den Nennwert von 5 DM vergleichbar gerechnet. Durch die Ausgabe von Belegschaftsaktien und die Ausübung von Wandlungs- und Optionsrechten erhöhte sich die Anzahl der Aktien zum 31. Dezember 1996 auf 515.396.396.

Von dem am 26. Juni 1991 beschlossenen genehmigten Kapital von 600 Mio. DM ist ein Betrag von 367 Mio. DM verfallen, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet war. Die Hauptversammlung hat daher am 22. Mai 1996 ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 500 Mio. DM beschlossen, das bis zum 30. April 2001 befristet ist.

Aus dem am 18. Mai 1994 genehmigten Kapital von 20 Mio. DM zur Ausgabe von Belegschaftsaktien ist, befristet bis zum 30. April 1999, noch ein Betrag von 9 Mio. DM vorhanden. Durch die Ausgabe von 1.050.000 (i. V. 700.000) Belegschaftsaktien erhöhte sich das gezeichnete Kapital um 6 (i. V. 3) Mio. DM und die Kapitalrücklage um 80 (i. V. 44) Mio. DM.

Das bedingte Kapital in Höhe von 300 Mio. DM dient der Einräumung von Bezugsrechten für die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 18. Mai 1994 und vom 22. Mai 1996 unter Berücksichtigung von Rechten heutiger Aktionäre vom Vorstand begeben werden können. Im Rahmen dieser Ermächtigung wurde die Höhe des Gesamtnennbetrages der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen auf 2 Mrd. DM begrenzt und die Begebung bis zum 30. April 1999 befristet. Die Daimler-Benz AG hat hiervon im Juni 1996 einen Teilbetrag von 750 Mio. DM (im Nennwert von 1.000 DM Je Papier) durch die Begebung einer Optionsanleihe durch die Daimler-Benz Capital (Luxembourg) AG in Anspruch genommen. Der Anleihe sind insgesamt 750.000 Optionsscheine beigelegt, die die Inhaber entsprechend den Optionsbedingungen zum Bezug von insgesamt 7.690.500 auf den Inhaber lautende Aktien der Daimler-Benz AG berechtigen. Der Optionspreis kann über die Inzahlungsgabe der Teilschuldverschreibung oder in bar geleistet werden. Der Optionspreis je Aktie bei Inzahlungsgabe beträgt 95,07 DM bzw. bei Zahlung in Geld 98,65 DM. Im Geschäftsjahr sind Optionsrechte zum Bezug von 36 Aktien ausgeübt worden. Die um die Kosten verminderten Erlöse aus der Begebung der Optionsanleihe betragen 711 Mio. DM.

Die Hauptversammlung vom 22. Mai 1996 hat den Vorstand ermächtigt, im Rahmen eines Stock-Option-Plans Wandelschuldverschreibungen an Mitglieder des Vorstands und des Direktoriums auszugeben, und hierzu ein bedingtes Kapital von 40 Mio. DM geschaffen. Den nach diesem Plan gewährten Wandlungsrechten liegen auf den Inhaber lautende und nicht übertragbare, zu 5,9% verzinsliche Wandel-

schuldverschreibungen von nominal je 1.000 DM zugrunde, die im Jahr 2006 fällig werden. Jede Wandelschuldverschreibung im Nominalwert von 1.000 DM berechtigt zum Umtausch in 200 Aktien. Für im Berichtsjahr gezeichnete Wandelschuldverschreibungen beträgt der Wandlungspreis für eine Aktie 83,77 DM (Börsenkurs vom 23. Mai 1996), der durch Barzahlung in Höhe von 78,77 DM zu leisten ist. Das Wandlungsrecht kann jedes Jahr nur zu vier bestimmten Zeiträumen von jeweils drei Wochen ausgeübt werden, wenn der Einheitskurs der Daimler-Benz-Aktie bei mindestens 115% des festgelegten Wandlungspreises amtlich notiert wurde. Während des Jahres 1996 entwickelte sich die Wandelschuldverschreibung wie folgt:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung Mio. DM	Anzahl der Wandlungs- rechte Stück
Gezeichnete Wandelschuldverschreibungen	4,4	889.000
Rückzahlungen	(0,2)	(32.000)
Umtausch in Aktien	(3,2)	(659.000)
Noch bestehend am 31. Dezember 1996	1,0	198.000

Hierdurch erhöhte sich das gezeichnete Kapital um 3 Mio. DM und die Kapitalrücklage um 52 Mio. DM. Aus der Anwendung des SFAS 123 „Accounting for Stock-Based Compensation“, das seit dem 1. Januar 1996 in Kraft ist, hätte sich nur ein unwesentlicher Einfluß auf den Jahresüberschuß ergeben.

Die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH haben das Recht, ihre Anteile an Dornier jederzeit gegen Aktien der Daimler-Benz Aerospace AG oder Aktien der Daimler-Benz AG umzutauschen. Selbst wenn diese Umtauschrechte in vollem Umfang ausgeübt würden, wäre die Anzahl der gegen Dornier-Anteile einzutauschenden Stammaktien der Daimler-Benz AG nur von untergeordneter Bedeutung für Daimler-Benz oder seine Aktionäre.

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluß gemäß HGB der Daimler-Benz AG ausgewiesenen Bilanzgewinn bzw. den Gewinnrücklagen. Zum 31. Dezember 1996 betragen die Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG 7.342 Mio. DM. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 1996 der Daimler-Benz AG eine Dividende von 567 Mio. DM an die Aktionäre auszuschütten.

17. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Gesamt Mio. DM	davon >1 Jahr Mio. DM	Gesamt Mio. DM	davon >1 Jahr Mio. DM
		Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		16.232
Steuern	2.327	1.163	1.704	1.061
Sonstige Risiken	16.327	8.289	16.396	8.469
	34.886	25.007	33.681	24.653

A) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen insgesamt:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Pensionsverpflichtungen	15.847	15.246
Zuschußverpflichtung für die Kosten der medizinischen Versorgung	220	188
Übrige Pensionspläne	165	147
	16.232	15.581

Bei Daimler-Benz bestehen verschiedene, fest definierte Pensionspläne, deren Grundlage die geleisteten Dienstjahre bilden. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Der Finanzierungsstatus der wesentlichen Pensionspläne des Konzerns stellt sich wie folgt dar:

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Fondsvermögen übersteigt Pensions- verpflichtungen Mio. DM	Pensions- verpflichtungen übersteigen Fondsvermögen Mio. DM	Fondsvermögen übersteigt Pensions- verpflichtungen Mio. DM	Pensions- verpflichtungen übersteigen Fondsvermögen Mio. DM
	Versicherungsmathematischer Barwert der Pensionsverpflichtungen aus			
unverfallbaren Versorgungsansprüchen	317	18.530	277	18.093
verfallbaren Versorgungsansprüchen	39	572	28	598
Anwartschaftsbarwert ohne zukünftige Gehaltssteigerungen	356	19.102	305	18.691
Auswirkung der erwarteten zukünftigen Gehaltssteigerungen	137	1.921	118	2.134
Anwartschaftsbarwert der Pensionsverpflichtungen	493	21.023	423	20.825
Fondsvermögen zum Marktwert	(758)	(5.398)	(623)	(4.860)
Erwartete Pensionsverpflichtungen abzüglich Fondsvermögen	(265)	15.625	(200)	15.965
Nicht berücksichtigte Nettogewinne (-verluste)	144	222	107	(719)
Pensionsaufwand der Vergangenheit - noch nicht berücksichtigt	16	-	19	-
Pensionsverpflichtungen / abgegrenzte Pensionskosten	(105)	15.847	(74)	15.246

Das Fondsvermögen ist hauptsächlich in Aktien, festverzinslichen Wertpapieren und Immobilien angelegt.

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für Abzinsung, Gehaltssteigerung sowie langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde. In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	1996 in %	1995 in %
Abzinsungsfaktor	6,75-8,0	7,0-8,0
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,5-5,0	3,0-6,0
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	7,0-8,0	7,0-9,0

Die Netto-Pensionsaufwendungen der wesentlichen Pensionspläne setzen sich wie folgt zusammen:

	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	546	563
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.451	1.441
Tatsächliche Verzinsung des Fondsvermögens	(443)	(442)
Versicherungsmathematische Abgrenzungen	10	51
	1.564	1.613

Einige Tochterunternehmen in den USA gewähren ihren Pensionären Zuschüsse zu den Kosten der medizinischen Versorgung. Die Netto-Aufwendungen aus diesen Zuschußverpflichtungen betragen 26 (i. V. 25) Mio. DM.

B) RÜCKSTELLUNGEN FÜR SONSTIGE RISIKEN

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	5.284	4.917
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	1.931	1.826
Restrukturierung	1.825	2.069
Andere	7.287	7.584
	16.327	16.396

Die Rückstellungen für Restrukturierung umfassen Abfindungszahlungen an Beschäftigte und Aufwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Redimensionierung von Kapazitäten stehen.

	Abfindungszahlungen Mio. DM	Schließungskosten Mio. DM	Gesamt Mio. DM
Stand zum 1. Januar 1995	2.189	344	2.533
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(1.132)	(226)	(1.358)
Auflösungen	(272)	(12)	(284)
Zuführungen	842	336	1.178
Stand zum 31. Dezember 1995	1.627	442	2.069
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(556)	(50)	(606)
Auflösungen	(380)	(34)	(414)
Zuführungen	423	353	776
Stand zum 31. Dezember 1996	1.114	711	1.825

Im Zusammenhang mit der Verringerung der Beschäftigtenzahlen im Konzern sind vor allem bei Mercedes-Benz, der früheren AEG DBI und Daimler-Benz Aerospace Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 423 (i. V. 842) Mio. DM gebildet worden. Die Beschäftigtenzahl hat sich um ca. 11.800 (i. V. 14.800) vermindert. Dies hat Abfindungszahlungen von 745 (i. V. 1.489) Mio. DM erforderlich gemacht, von denen 556 (i. V. 798) Mio. DM durch die Inanspruchnahme

von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 1996 sind für den Abbau von ca. 16.300 Stellen entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Schließungskosten ergaben sich 1995 hauptsächlich aus dem Strukturkonzept für AEG und der Verringerung der Produktionskapazitäten im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt und entfallen 1996 ausschließlich auf Geschäftsbereiche der früheren AEG.

18. FINANZVERBINDLICHKEITEN

	gewogener		31. Dezember	
	Durchschnitts-	Fälligkeiten	1996	1995
	zinssatz		Mio. DM	Mio. DM
Anleihen	6,3	1997	486	1.679
Schuldverschreibungen	5,2	1997	7.841	5.525
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4,8	1997	6.784	6.319
Darlehen	5,9	1997	186	91
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten			15.297	13.614
Anleihen	5,9	1998-2006	6.830	4.066
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahre: 3.236 (i. V. 1.216) Mio. DM				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,5	1998-2006	5.015	4.524
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahre: 2.523 (i. V. 2.220) Mio. DM				
Darlehen	5,9	1998-2002	40	81
Langfristige Finanzverbindlichkeiten			11.885	8.671
			27.182	22.285

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten 721 (i. V. 609) Mio. DM gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf DM und US-Dollar lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anlei-

hen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von 2.381 (i. V. 2.516) Mio. DM gesichert.

Die Finanzverbindlichkeiten werden in den nächsten 5 Jahren und danach wie folgt fällig:

	1997	1998	1999	2000	2001	danach
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Finanzverbindlichkeiten	15.297	1.845	1.063	1.871	1.345	5.761

Am Jahresende sind kurzfristige, unkündbare Kreditrahmen in Höhe von 14.225 (i. V. 13.581) Mio. DM ungenutzt. Die langfristigen, unkündbaren und nicht genutzten Kreditrahmen betragen 5.672 (i. V. 5.703) Mio. DM.

**19. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND
LEISTUNGEN**

	31. Dezember 1996			31. Dezember 1995		
	<i>Gesamt</i>	<i>davon</i>	<i>davon</i>	<i>Gesamt</i>	<i>davon</i>	<i>davon</i>
	<i>Mio. DM</i>	<i>> 1 Jahr</i>	<i>> 5 Jahre</i>	<i>Mio. DM</i>	<i>> 1 Jahr</i>	<i>> 5 Jahre</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.890	508	67	7.212	260	-
Noch nicht fakturierte Verbindlichkeiten aus langfristigen Aufträgen	137	21	-	166	93	-
	9.027	529	67	7.378	353	-

20. SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

	31. Dezember 1996			31. Dezember 1995		
	<i>Gesamt</i>	<i>davon</i>	<i>davon</i>	<i>Gesamt</i>	<i>davon</i>	<i>davon</i>
	<i>Mio. DM</i>	<i>> 1 Jahr</i>	<i>> 5 Jahre</i>	<i>Mio. DM</i>	<i>> 1 Jahr</i>	<i>> 5 Jahre</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.787	383	218	2.429	1.287	651
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.192	25	24	1.556	121	24
Übrige Verbindlichkeiten	7.481	697	164	6.424	651	-
	10.460	1.105	406	10.409	2.059	675

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen hauptsächlich auf Verbindlichkeiten der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse.

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrech-

nung des Monats Dezember sowie Steuerverbindlichkeiten. In ihnen sind in Höhe von 972 (i. V. 985) Mio. DM Steuern und in Höhe von 906 (i. V. 1.182) Mio. DM Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

**21. RECHTSSTREITIGKEITEN UND
SCHADENSERSATZANSPRÜCHE**

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Rechtsstreitigkeiten sind vie-

len Unsicherheiten unterworfen, der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Auch wenn eine eventuelle Inanspruchnahme des Unternehmens aus Rechtsstreitigkeiten nicht mit Sicherheit bestimmt werden kann, werden daraus sich ergebende mögliche Verpflichtungen keinen wesentlichen Einfluß auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

**22. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE
FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

Die Haftungsverhältnisse stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Bürgschaften	3.932	3.515
Wechselobligo	257	255
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.932	616
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	487	393
	6.608	4.779

Die Haftungsverhältnisse resultieren vor allem aus Bürgschaftsgarantien für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter, sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen. Daneben ist Daimler-Benz Aerospace verpflichtet, an bestimmte Minderheitsgesellschafter von Tochterunternehmen Garantiedividenden zu zahlen.

Im Rahmen der durch die öffentliche Hand geförderten Entwicklung des Airbus-Programms hat sich Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH (DA) verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen Verpflichtungen daraus von 136 Mio DM. Alle mit Zuschußmitteln erworbenen Gegenstände der DA sind an die Bundesrepublik Deutschland zur Sicherheit übereignet.

Airbus Industrie G.I.E. („Airbus Konsortium“) ist gegenüber der Agence Executive (federführende Regierungsstelle Airbus) hinsichtlich der Entwicklungsarbeiten zum Airbus-Programm eine Durchführungsverpflichtung eingegangen, die - soweit es ihren Anteil von 37,9 % am Airbus-Konsortium betrifft - von DA übernommen wurde.

Durch die Beteiligung der DA am Airbus-Konsortium haftet der Konzern für vom Konsortium gegebene, unwiderrufliche Zusagen zur Finanzierung bestellter oder optierter Flugzeuge, die bis zum Jahr 2001 oder später auszuliefern sind. Zusätzlich ergibt sich eine Haftung für Kreditgarantien und die Teilfinanzierung von Forderungen des Airbus-Konsortiums im Rahmen von bestehenden Kundenfinanzierungsprogrammen. Diese Kundenfinanzierungen wurden durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde.

In der Vergangenheit waren mit der Ausübung von Besicherungsrechten keine Probleme zu verzeichnen, weswegen die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Verlusten aus diesen Kundenfinanzierungsprogrammen für gering gehalten wird.

Der Konzern haftet für die vorstehenden Finanzierungsprogramme des Airbus-Konsortiums gesamtschuldnerisch mit den anderen Konsortialpartnern. Sollte das Airbus-Konsortium trotz der bestehenden Sicherheiten nicht seinen Verpflichtungen nachkommen können, ist davon auszugehen, daß jeder der Konsortialpartner entsprechend seinem Anteil im Konsortium für dessen Verpflichtungen einstehen wird.

Mit dem Erwerb der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH („MBB“) im Jahre 1989 übernahm der Konzern indirekt auch die Mehrheit der Anteile an DA. Um die vollständige Privatisierung der Aktivitäten von MBB und Airbus zu erleichtern, stimmte die Regierung der Bundesrepublik Deutschland zu,

- (1) die Rückzahlung sowohl von zuvor schon von der Regierung garantierten Bankdarlehen als auch - unter bestimmten Bedingungen - von weiteren Darlehen zu garantieren, die inzwischen von DA getilgt wurden;
- (2) die Finanzierung eines wesentlichen Teils bestimmter, bereits begonnener Entwicklungsprogramme der DA fortzusetzen;
- (3) bestimmte Wechselkursgarantien für die Jahre 1991, 1990 und 1989 zu verlängern und
- (4) Aufschub für die Rückgewährung sofort rückzahlbarer Entwicklungskostenzuschüsse und anderer an DA und ihre Vorgängerunternehmen geleistete Vorauszahlungen zu gewähren.

Unter bestimmten Bedingungen sind die Entwicklungskostenzuschüsse und andere Vorauszahlungen von DA zurückzuzahlen. Die Rückzahlungen sollen 40% eines vertraglich definierten, im Vorjahr entstandenen Gewinns vor Steuern der DA betragen und spätestens für das Geschäftsjahr 2002 beginnen, ggf. schon für das Jahr 2000, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Jede Jahreszahlung hängt davon ab, daß Airbus im Vorjahr einen Gewinn vor Steuern erwirtschaftet hat. Die Gewinne vor Steuern sind dabei (beginnend mit dem Jahr 2002) um die kumulierten Verlustvorträge aus Vorjahren zu vermindern. Vor Beginn der Gewinnabführung an die Bundesrepublik Deutschland darf DA keine

Dividenden ausschütten; andernfalls muß mit der Gewinnabführung sofort begonnen werden. Auf der Grundlage dieser Bestimmungen werden 40% des Gewinns vor Steuern solange abgeführt, bis alle Entwicklungskostenzuschüsse und anderen Vorauszahlungen zurückgezahlt sind. Da der Betrag der ab dem Jahr 2002 beginnenden jährlichen Zahlungen von der Gewinnsituation der DA abhängig ist und damit von einer Vielzahl nicht abschätzbarer Faktoren - einschließlich des Dollarkurses - kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden, wie lange DA durch diese Verpflichtung belastet sein wird. Es ist jedoch davon auszugehen, daß die Rückzahlungen sich wahrscheinlich über einen sehr langen Zeitraum ab dem Jahr 2002 erstrecken werden. Ohne die Zustimmung der Bundesregierung kann Daimler-Benz einen Mehrheitsanteil am Kapital der DA weder verkaufen noch übereignen.

Im geschäftsüblichen Rahmen wird ein Teil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte veräußert. Die Erlöse daraus betragen 1.774 (i.V. 817) Mio. DM. Die mögli-

chen Risiken aus der Rückgriffhaftung aufgrund des Ausfalls von Kunden betragen 341 Mio. DM.

Daimler Benz haftet aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften gesamtschuldnerisch.

Im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von 885 (i.V. 878) Mio DM aufwandswirksam erfaßt. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 1996 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

	Operating leases Mio. DM
1997	911
1998	816
1999	568
2000	443
2001	343
danach	1.394

23. FINANZINSTRUMENTE

A) EINSATZ VON FINANZINSTRUMENTEN

Daimler-Benz nutzt im normalen Geschäftsverlauf Finanzinstrumente wie z. B. Wertpapiere, Anleihen und Schuldverschreibungen. Aus der Änderung von Zinssätzen, Aktien- und Währungskursen können sich demgemäß für den Konzern Risiken ergeben, die durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten abgesichert werden. Ohne den Einsatz dieser Instrumente wäre Daimler-Benz höheren Risiken ausgesetzt.

Aufbauend auf Regelungen, die staatliche Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, haben wir in einer Rahmenrichtlinie Kontrollmechanismen für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgeschrieben. Hierzu gehört u. a. eine klare Funktionentrennung zwischen dem Handel einerseits und der Abwicklung, Buchhaltung und Controlling andererseits.

Zur Quantifizierung des Marktrisikos, dem das Portefeuille an Finanzinstrumenten der Daimler-Benz AG und ihrer inländischen Tochterunternehmen ausgesetzt sein kann, verwenden wir die bei Banken übliche „Value-at-Risk“-Methode. Hiermit wird auf der Grundlage historischer Wertschwankungen mittels statistischer Verfahren ein möglicher

Verlust berechnet, der sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben könnte. Das höchstens akzeptable Marktrisiko wird durch den Konzernvorstand in Form eines Risikokapitals limitiert, das für die Dauer eines Jahres genehmigt ist. Die Einhaltung des Risikokapitals wird laufend überprüft. Wir streben an, den „Value-at-Risk“-Ansatz auf alle Tochterunternehmen mit wesentlichen Treasury-Aktivitäten auszuweiten.

B) NOMINALWERTE UND KREDITRISIKO

Die nachfolgend aufgeführten Kontraktvolumina bzw. die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten stellen nicht immer Volumina dar, die von den Kontrahenten ausgetauscht werden, und sind daher nicht unbedingt ein Maßstab für das Risiko, dem Daimler-Benz durch ihren Einsatz ausgesetzt ist.

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten belaufen sich auf:

	31. Dezember	
	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Währungssicherungskontrakte	34.140	27.942
Zinssicherungskontrakte	27.205	15.239

Die Währungssicherungskontrakte beinhalten Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen, die vor allem der Absicherung bereits bilanzierter Forderungen und Verbindlichkeiten, von Aufträgen und geplanten Geschäften in ausländischen Währungen dienen (hauptsächlich US-Dollar, Japanische Yen und wichtige europäische Währungen). Die Sicherungskontrakte werden hauptsächlich eingesetzt, um für zukünftige Cash Flows in ausländischen Währungen das Risiko aus Kursschwankungen zu reduzieren. Währungskontrakte zur Sicherung von Risiken aus geplanten Verkaufs- und Einkaufstransaktionen in ausländischen Währungen bestehen für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren.

Der Konzern tätigt Zinsswaps, Zins-Währungs-Swaps, Zinsterminkontrakte und Zinsoptionen, um Finanzierungskosten zu reduzieren, günstige Finanzierungsquellen zu erschliessen und Zinsrisiken aus Inkongruenzen zwischen Forderungen und Verbindlichkeiten zu reduzieren.

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. Bei den Vertragspartnern handelt es sich im allgemeinen um internationale Finanzin-

stitute. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für Daimler-Benz kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kunden bzw. Kontrahenten. Das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten wird nicht für wesentlich gehalten.

c) MARKTWERTE VON FINANZINSTRUMENTEN

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Betrag, zu dem es am Markt zwischen interessierten Vertragspartnern gehandelt würde. Die Marktwerte wurden auf der Basis zur Verfügung stehender Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Die für die Bestimmung von Marktwerten erforderliche Interpretation von Marktinformationen verlangt mitunter erhebliche subjektive Beurteilungen. Entsprechend können die hier aufgeführten Werte auch von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

Die Buchwerte und Marktwerte der Finanzinstrumente des Daimler-Benz Konzerns stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember 1996		31. Dezember 1995	
	Buchwert Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Buchwert Mio. DM	Marktwert Mio. DM
ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.465	1.465	1.781	1.781
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.052	18.909	14.278	14.281
Wertpapiere	9.783	9.783	9.025	9.025
Zahlungsmittel	4.557	4.557	3.151	3.151
Sonstige	505	505	124	124
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	(27.182)	(27.351)	(22.285)	(22.445)
DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	630	1.227	1.082	1.780
Zinssicherungskontrakte	104	258	46	392
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	(539)	(639)	(267)	(313)
Zinssicherungskontrakte	(78)	(341)	(83)	(284)

Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Bilanz unter den angegebenen Positionen ausgewiesen, die der derivativen Finanzinstrumente unter sonstigen Vermögensgegenständen bzw. Rückstellungen. Für die liquiden Mittel sowie die sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die Buchwerte aufgrund der kurzen Laufzeit dieser Finanzinstrumente annähernd den Marktwerten.

Bei der Ermittlung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus Grundgeschäften (z. B. Aufträge und Planumsätze) nicht berücksichtigt. Zum Jahresende wurden unrealisierte Kursgewinne von 462 (i. V. 646) Mio DM aus Termingeschäften und Optionen, die zur Absicherung von Verkaufsgeschäften in ausländischer Währung der nachfolgenden 3 Monate bis 2 Jahre getätigt wurden, nicht bilanziert.

Folgende Methoden und Annahmen lagen der Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten zugrunde:

Finanzanlagen und Wertpapiere. Die Marktwerte der langfristigen Wertpapiere ergeben sich aus den Börsenkursen. Beteiligungen und Anteile an verbundenen Unternehmen werden in der obigen Tabelle nicht angesetzt, da der Großteil dieser Beteiligungen nicht öffentlich gehandelt wird und Marktwerte nicht vorliegen. Die Marktwerte kurzfristig gehaltener Wertpapiere beruhen auf Börsenkursen.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da der vereinbarte und der am Markt erzielbare Zinssatz annähernd gleich sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abge-

zinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden laufende Zinssätze herangezogen, zu denen Darlehen vergleichbarer Kreditqualität und Fristigkeit zum 31. Dezember 1996 und 1995 hätten aufgenommen werden können.

Finanzverbindlichkeiten. Die Marktwerte von börsennotierten Schuldtiteln ergeben sich aus Kursnotierungen. Der Marktwert der übrigen langfristigen Schuldverschreibungen und Anleihen wird als Barwert der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung dienen aktuelle Zinssätze von Anleihen mit ähnlichen Bedingungen und Restlaufzeiten. Wegen ihrer kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvingender Kreditfazilitäten angenommen, daß die Buchwerte näherungsweise den Marktwerten entsprechen.

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungs- und Zins-Währungs-Swap-Vereinbarungen werden auf Basis abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Optionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

Währungssicherungskontrakte. Der Marktwert von Devisentermingeschäften wird auf der Basis von aktuellen Terminkursen vergleichbarer Kontrakte bestimmt. Optionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannten Modellen zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

Garantien. Aufgrund der unterschiedlichen, individuellen Ausgestaltung der gegebenen Garantien liegen Marktwerte nicht vor.

24. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Im Berichtsjahr war Daimler-Benz in vier Geschäftsfeldern tätig; die einzelnen Segmente erzielten ihre Erlöse mit den folgenden Aktivitäten:

- Fahrzeuge - hauptsächlich unter dem Markennamen Mercedes-Benz Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.
- Luft und Raumfahrt - Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Passagier- und Militärflugzeugen und Hubschraubern, Satelliten sowie Raumfahrtssystemen, Pro-

dukten in den Bereichen Verteidigung und Zivile Systeme, einschließlich Radar- und Sensorsystemen sowie Antriebssystemen.

- Dienstleistungen - Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Informationstechnologie, Finanzdienstleistungen, Versicherungen, Handel, Telekommunikation und Mediendienste sowie Immobilienmanagement.
- Direkt geführte industrielle Beteiligungen (DG) - für 1996 Bahnsysteme (über eine 50%-Beteiligung an Adtranz), Mikroelektronik, Erkennungs- und Sortiersysteme sowie Dieselantriebe. 1995 wurden diese Bereiche und

die Bereiche Energie- und Automatisierungstechnik noch vom Unternehmensbereich AEG DBI geführt.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern:

	Fahrzeuge	Luft- und Raumfahrt	Dienst- leistungen	Direkt geführte industrielle Be- teiligungen ¹⁾	Sonstige	Eliminie- rungen	Daimler- Benz- Konzern
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
1996							
Außenumsätze	74.958	12.979	10.798	7.604	-	-	106.339
konzerninterne Umsätze	2.666 ²⁾	74	2.345	411	-	(5.496)	-
Umsätze gesamt	77.624	13.053	13.143	8.015	-	(5.496)	106.339
Operating Profit (Loss)	2.707	(196) ³⁾	288	(585)	(57)	266	2.423
Aktiva	34.686	20.415	16.984	12.203	28.173	-	112.461
Abschreibungen	3.015	522	2.342	771	80	-	6.730
Sachinvestitionen	4.451	584	225	502	450	-	6.212
1995							
Außenumsätze	69.585	14.261	9.426	9.713	-	-	102.985
konzerninterne Umsätze	2.515	832	2.288	438	-	(6.073)	-
Umsätze gesamt	72.100	15.093	11.714	10.151	-	(6.073)	102.985
Operating Profit (Loss)	2.142	(7.220) ⁴⁾	112	(2.216) ⁴⁾	(30)	15	(7.197)
Aktiva	33.800	22.504	13.400	8.917	23.477	-	102.098
Abschreibungen ⁵⁾	2.989	4.173	2.774	973	108	-	11.017
Sachinvestitionen	3.331	564	231	601	123	-	4.850

1) Enthält 1996 die anteiligen Werte von Adtranz (vgl. Anmerkung 2).

2) Einschließlich 2.443 Mio. DM an Fahrzeugen, die an konzerneigene Finanzdienstleistungsgesellschaften geliefert wurden. Die Fahrzeuge werden im Wege von „Operating-lease“-Verträgen an Kunden vermietet. Der Hersteller garantiert der Finanzdienstleistungsgesellschaft die Restwerte der Fahrzeuge am Ende der Leasing-Periode.

3) Der Operating Loss des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt des Jahres 1996 enthält Aufwendungen von 435 Mio DM im Zusammenhang mit dem Dornier-Flugzeuggeschäft, denen 300 Mio DM Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierung gegenüberstehen (vgl. Anmerkung 3).

4) Der Operating Loss des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt des Jahres 1995 enthält Aufwendungen von 5.594 Mio aus Restrukturierungsmaßnahmen, Abschreibungen vor allem auf Geschäftswerte und der Einstellung der finanziellen Unterstützung für Fokker. Im Operating Loss der direkt geführten industriellen Beteiligungen sind 1.596 Mio DM aus dem Strukturkonzept für die AEG (vgl. Anmerkung 3) und außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen (331 Mio. DM) enthalten.

5) Einschließlich außerplanmäßiger Abschreibungen auf Sachanlagen und Geschäftswerte, davon im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt 2.558 Mio DM und bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen 331 Mio. DM.

Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern zum Operating Profit:

	1996	1995
	Mio. DM	Mio. DM
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern	1.465	(8.162)
Zinsen auf Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung	303	205
Equity-Ergebnis aus Airbus Industrie	267	331
Forschungskosten der Daimler-Benz AG	407	397
Den Segmenten nicht zurechenbare Posten	(19)	32
Operating Profit (Loss) ¹⁾	2.423	(7.197)

1) Der Operating Profit des Jahres 1996 enthält Aufwendungen von 435 Mio DM im Zusammenhang mit dem Dornier-Flugzeuggeschäft, denen 300 Mio DM Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierung gegenüberstehen. Im Operating Loss des Jahres 1995 sind Aufwendungen von 7.190 Mio DM aus Restrukturierungsmaßnahmen, der Einstellung der finanziellen Unterstützung für Fokker, dem Strukturkonzept für AEG und außerplanmäßige Abschreibungen vor allem auf Geschäftswerte enthalten (vgl. Anmerkung 3).

Segmentinformationen nach Regionen:

	Deutschland	Sonstige europ. Länder	Nordamerika	Lateinamerika	Asien	Sonstige Länder	Eliminierungen	Daimler-Benz Konzern
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
1996								
Umsatz (nach Empfängerregion)	39.165	30.360	20.472	3.922	8.309	4.111	-	106.339
Umsatz (nach Ursprungsregion)								
Außenumsätze in der Region	56.584	20.908	18.383	3.757	3.881	2.826	-	106.339
Transfer zwischen Regionen	25.054	1.813	221	83	222	-	(26.393)	-
Umsätze gesamt	80.638	22.721	18.604	3.840	4.103	2.826	(26.393)	106.339
Exportumsatz aus Deutschland	-	7.967	1.962	535	4.178	2.351	-	16.993
Konzernergebnis	2.099	135	293	264	80	(109)	-	2.762
Aktiva	67.283	16.769	21.187	3.839	2.316	1.067	-	112.461
1995								
Umsatz (nach Empfängerregion)	37.684	28.299	19.533	5.083	8.727	3.659	-	102.985
Umsatz (nach Ursprungsregion)								
Außenumsätze in der Region	56.580	18.893	17.672	4.224	2.893	2.723	-	102.985
Transfer zwischen Regionen	19.787	1.273	1.052	68	135	117	(22.432)	-
Umsätze gesamt	76.367	20.166	18.724	4.292	3.028	2.840	(22.432)	102.985
Exportumsatz aus Deutschland	-	9.223	1.724	395	5.070	1.209	-	17.621
Konzernergebnis	(4.706)	(1.417)	415	(162)	66	75	-	(5.729)
Aktiva	65.523	12.677	16.675	3.631	2.723	869	-	102.098

25. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Januar 1997 beschloß Daimler-Benz, seine Beteiligungen an AEG Electrocom GmbH und AEG/ElectroCom International, Inc. (Erkennungs- und Sortiersysteme), an die Siemens AG zu verkaufen.

Mitte Eebruar 1997 wurde von Freightliner Corporation, unserem amerikanischen Nutzfahrzeug-Tochterunternehmen, eine Absichtserklärung abgegeben, bestimmte Teile des vor allem in Nordamerika angesiedelten Geschäfts mit Sshwerlastwagen der Ford Motor Company zu erwerben.

JAHRESABSCHLUSS DER DAIMLER-BENZ AG

BILANZ DER DAIMLER-BENZ AG

	31. Dezember 1996 in Mio. DM	31. Dezember 1995 in Mio. DM
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	4
Sachanlagen	101	658
Finanzanlagen	27.562	24.310
ANLAGEVERMÖGEN	27.669	24.972
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	9.711	6.868
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	1.098	1.267
Wertpapiere	6.318	6.706
Zahlungsmittel	1.654	2
UMLAUFVERMÖGEN	18.781	14.843
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	.
	46.451	39.815
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital 337 Mio. DM)	2.577	2.568
Kapitalrücklage	5.086	4.948
Gewinnrücklagen	7.342	6.694
Bilanzgewinn	649	-
EIGENKAPITAL	15.654	14.210
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.948	5.487
Übrige Rückstellungen	1.121	845
RÜCKSTELLUNGEN	7.069	6.332
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	21.378	17.385
Übrige Verbindlichkeiten	2.348	1.876
VERBINDLICHKEITEN	23.726	19.261
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2	12
	46.451	39.815

Die nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellten Jahresabschlüsse der Daimler-Benz Aktiengesellschaft sowie des Daimler-Benz-Konzerns, die von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden sind, werden im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt. Diese Abschlüsse können bei der Daimler-Benz AG, RK, D-70546 Stuttgart, unentgeltlich angefordert werden.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DAIMLER-BENZ AG

	1996 in Mio. DM	1995 in Mio. DM
BETEILIGUNGSERGEBNIS	2.454	(711)
Zinsergebnis	(18)	116
Übriges Finanzergebnis	54	149
Forschungs- und Entwicklungskosten	(709)	(671)
Allgemeine Verwaltungskosten	(425)	(432)
Sonstige betriebliche Erträge	459	464
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(562)	(303)
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT	1.253	(1.388)
Außerordentliches Ergebnis davon aus Beteiligungen i. V. (5.050) Mio. DM	-	(5.117)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	54	(28)
Sonstige Steuern	(9)	(44)
JAHRESÜBERSCHUSS/-FEHLBETRAG	1.298	(6.577)
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	-	19
Einstellung in/Entnahme aus Gewinnrücklagen	(649)	6.558
BILANZGEWINN	649	-

VORSCHLAG FÜR DIE GEWINNVERWENDUNG

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1996 weist einen Bilanzgewinn von 648.875.451,55 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

Ausschüttung von DM 1,10 Dividende je dividendenberechtigter Aktie im Nennbetrag von DM 5,00	566.936.035,60 DM
Gewinnvortrag	81.939.415,95 DM
Bilanzgewinn	648.875.451,55 DM

Stuttgart-Möhringen, den 26. März 1997

Der Vorstand

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
Stellvertretender Vorsitzender

Willi Böhm*)

Wörth
Mitglied des Betriebsrats des
Mercedes-Benz Werks Wörth

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

Manfred Göbels*)

Stuttgart
Vorsitzender des Konzernsprecher-
ausschusses im Daimler-Benz-Konzern

Ulrich Hartmann

Düsseldorf
Vorsitzender des Vorstands der
VEBA AG

Erich Klemm*)

Sindelfingen
Vorsitzender des Betriebsrats des
Mercedes-Benz Werks Sindelfingen

Martin Kohlhausen

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
Mercedes-Benz Werks Untertürkheim

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

Herbert Schiller*)

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der debis AG
(seit 25.10.1996)

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
Prof. Dr. jur. Johannes Semler
Bernhard Wurl

Präsidialausschuß

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Karl Feuerstein
Prof. Dr. jur. Johannes Semler
Bernhard Wurl

Bilanzausschuß

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Karl Feuerstein
Willi Böhm
Dr. h.c. Birgit Breuel

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Wolfgang Gabele*)
Bremen
(am 04.10.1996)

*) Vertreter der Arbeitnehmer.

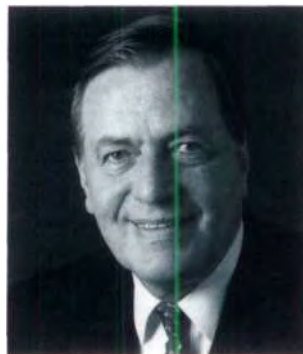
Im Geschäftsjahr 1996 haben sich Aufsichtsrat und Vorstand gemeinsam in vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung mit der Entwicklung und der Lage des Konzerns sowie mit Einzelthemen befaßt.

Der Präsidialausschuß trat im Berichtsjahr zweimal zusammen und hat dabei auch Vorstandsangelegenheiten behandelt. Der Bilanzausschuß tagte ebenfalls zweimal gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern, um ausführlich den Jahresabschluß 1995 und den Halbjahresabschluß 1996 zu behandeln. Der nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuß mußte nicht einberufen werden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in den jeweiligen Sitzungen mit einem Lagebericht sowie ferner im Rahmen der monatlichen Berichterstattung über den Geschäftsgang und die wirtschaftliche Situation des Unternehmens und jedes einzelnen Geschäftsbereichs umfassend informiert. Über besondere Vorgänge, die über die Einzelbefassung in den Sitzungen hinausgingen, wurde schriftlich und mündlich berichtet. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats in Einzelgesprächen vom Vorstand laufend unterrichten lassen.

Die turnusgemäßen Einzelthemen der Aufsichtsratssitzung im Februar waren die mittelfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie die Refinanzierung des Unternehmens. In der Sitzung im April wurde der Jahresabschluß 1995 behandelt. Daneben wurden in allen Sitzungen nach der Satzung zustimmungspflichtige Angelegenheiten erörtert.

Die Auswahl der behandelten weiteren Einzelthemen war beherrscht durch die Maßnahmen, die sich aus der vom Vorstand Mitte 1995 eingeleiteten Überprüfung des Konzernportfolios ergeben haben. So war das Schwerpunktthema der außerordentlichen Sitzung im Januar 1996 die Einstellung der finanziellen Unterstützung von Eokker und in der April-Sitzung die Verschmelzung der AEG AG auf die Daimler-Benz AG, die zum 20. September 1996 rechtlich vollzogen worden ist. Im Ergebnis



wurde damit ein Schlußstrich unter wesentliche Verlustquellen des Konzerns gezogen.

Zur ergebnisoptimierten und strategischen Straffung des Portfolios wurden einige bedeutende Aktivitäten veräußert, so u. a. die früher zur AEG gehörenden Bereiche Anlagen- und Automatisierungstechnik, Energietechnik und Postautomatisierung. Bei der Dasa sind insbesondere die Abgabe der Dornier Medizintechnik und bei der TEMIC der Verkauf der Bayern-Chemie zu nennen.

Weitere Einzelthemen, mit denen sich der Aufsichtsrat befaßt hat, betrafen bei der Dasa die Verhandlungen mit der Bundesregierung über die Realisierung des Eurofighter-Programms sowie die Neustrukturierung der Dornier-Regionalflugzeuge mit dem Verkauf der Mehrheitsanteile an Eairchild. Bei debis berichtete der Vorstand detailliert über die Risikopositionen des Geschäftsbereichs Einanzdienstleistungen, über die Aktivitäten hinsichtlich Mobilien-/Immobilien-Leasing-Fonds und über die erfolgreiche Restrukturierung bei Cap Gemini.

Darüber hinaus hat der Vorstand den Aufsichtsrat ausführlich über die Entwicklung bei Adtranz sowie über den Fortschritt des Projekts am Potsdamer Platz in Berlin informiert. Auf der Basis der vorstehend geschilderten Berichte, Erörterungen und Maßnahmen hat der Aufsichtsrat die Geschäftsführung durch den Vorstand geprüft.

Außerdem stellte der Vorstand die Gesamtstrategie Mercedes-Benz sowie die Strategie in den Regionen Asien und Lateinamerika dar. Er vertiefte bei Nutzfahrzeugen die Wettbewerbssituation sowie die Kostenposition in Westeuropa und erläuterte die neuen Pkw-Projekte Smart, A- und M-Klasse.

Bei debis befaßte sich der Aufsichtsrat neben der Gesamtstrategie insbesondere mit der fortschreitenden Globalisierung bei den Finanzdienstleistungen sowie mit strategischen Projekten im Geschäftsbereich Telekommunikations- und Mediendienste.

Die Strategiediskussion bezüglich der Dasa konzentrierte sich im wesentlichen auf die Verkehrsflugzeuge und hierbei auf die Dasa-Position bei der gesellschafts-

rechtlichen Umstrukturierung von Airbus und der Entwicklung des Großflugzeugs A3XX. Bei der TEMIC standen die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen und die Eokussierung der Aktivitäten im Vordergrund.

In der zweiten Jahreshälfte hat der Aufsichtsrat mit dem Vorstand eingehend über die Gesamtstrategie und die Neuausrichtung der Konzernstruktur einschließlich der Verschmelzung der Mercedes-Benz AG auf die Daimler-Benz AG beraten, die schließlich in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 23. Januar 1997 abschließend behandelt worden ist. Mit der neuen Führungsstruktur hat der Vorstand eine deutlich straffere Organisation geschaffen, die ein schnelleres und effizienteres Agieren der verantwortlichen Geschäftsbereiche am Markt ermöglichen wird.

Der Jahresabschluß 1996 der Daimler-Benz AG, der Konzernabschluß und der zusammengefaßte Lagebericht nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Mit der Einschränkung der von Daimler-Benz angewandten, von der Securities and Exchange Commission (SEC) jedoch ausdrücklich erlaubten Quotenkonsolidierung gilt dies auch für den Konzernabschluß nach US-GAAP. Diese Unterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden von Bilanzausschuß und Aufsichtsrat geprüft und bei Teilnahme der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlußprüfer angeschlossen und als Ergebnis seiner eigenen Prüfung festgestellt, daß Einwendungen nicht zu erheben sind. In seiner Sitzung am 11. April 1997 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluß 1996 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluß 1996 der Daimler-Benz AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zugestimmt.

Mit dem Vollzug der Verschmelzung der AEG AG auf die Daimler-Benz AG am 20. September 1996 ist Herr Stöckl aus dem Vorstand der Daimler-Benz AG ausgeschieden.

Im Zuge der Veräußerung der AEG Anlagen- und Automatisierungstechnik GmbH ist das Aufsichtsratsmandat von Herrn Gabele, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats und des Gesamtbetriebsrats der AEG AG, erloschen. Herr Schiller, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der debis AG, ist vom Amtsgericht Stuttgart am 25. Oktober 1996 zu seinem Nachfolger bestellt worden.

Das für das Ressort Forschung und Technik verantwortliche Vorstandsmitglied, Herr Prof. Weule, ist auf eigenen Wunsch mit Ablauf seines Vertrags zum 31. Dezember 1996 aus dem Vorstand ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger hat der Aufsichtsrat am 23. Januar 1997 Herrn Vöhringer bestellt.

In seiner Sitzung am 3. April 1996 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Cordes mit Wirkung vom 1. Juli 1996 zum stellvertretenden Vorstandsmitglied und am 23. Januar 1997 mit Wirkung zum 1. April 1997 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands zuständig für die Konzernentwicklung und die direkt geführten industriellen Beteiligungen bestellt.

Herr Werner ist zum 31. Januar 1997 auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand vorzeitig ausgeschieden.

In der Sitzung am 23. Januar 1997 sind im Hinblick auf die neue Struktur der Daimler-Benz AG folgende weitere Veränderungen im Vorstand mit Wirkung zum 1. April 1997 beschlossen worden: Herr Dr. Gentz hat das von ihm neben dem Finanzressort in Personalunion geführte Personalressort an Herrn Tropitzsch übergeben, der zum Arbeitsdirektor bestellt und neben den Herren Hubbert (Geschäftsfeld Personenwagen), Dr. Lauk (Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge) und Dr. Zetsche (Vertrieb) neu in den Vorstand berufen worden ist.

Den ausgeschiedenen Gremienmitgliedern sprechen wir für ihr erfolgreiches Wirken im Unternehmen sowie für ihren Rat und Einsatz an dieser Stelle unseren besonderen Dank aus.

Stuttgart-Möhringen, im April 1997

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

ADRESSEN

Daimler-Benz AG

70546 Stuttgart
Tel. (49) 711-17 1
Fax (49) 711-17 94022

Daimler-Benz Aerospace AG

81663 München
Tel. (49) 89-607 0
Fax (49) 89-607 26481

**Daimler-Benz InterServices
(debis) AG**

Postfach 33 06 25
14176 Berlin
Tel. (49) 30-89787 260
Fax (49) 30-89787 393

Bahnsysteme

ABB Daimler-Benz
Transportation GmbH
Postfach 13 01 27
13601 Berlin
Tel. (49) 30-3832 0
Fax (49) 30-3832 2000

Mikroelektronik

TEMIC TELEFUNKEN
microelectronic GmbH
Postfach 35 35
74025 Heilbronn
Tel. (49) 7131-67 0
Fax (49) 7131-67 2340

MTU/Dieselantriebe

MTU Friedrichshafen GmbH
88040 Friedrichshafen
Tel. (49) 7541-90 0
Fax (49) 7541-90 5000

DAIMLER-BENZ-REPRÄSENTANZEN

Bonn/Berlin

Bonn:
Tel. (49) 228-5404 100
Fax (49) 223-5404 109

Berlin:

Tel. (49) 30-31588 200
Fax (49) 30-31588 300

Brüssel

Tel. (32) 2-23311 33
Fax (32) 2-23311 80

Jerusalem/Tel Aviv

Tel. (97) 22-56666 15
Fax (97) 22-56666 46

Kairo

Tel. (20) 2-5790 197/198
Fax (20) 2-5790 196

Mexico City

Tel. (52) 5-282 2053
Fax (52) 5-282 2954

Moskau

Tel. (7) 501-926 4039
Fax (7) 501-926 4038

Neu Delhi

Tel. (91) 124-3473 12
Fax (91) 124-3473 13

Paris

Tel. (33) 1-538300 60
Fax (33) 1-538300 62

Peking

Tel. (86) 10-6593 6680/6678
Fax (86) 10-6593 6683/6684

Pretoria

Tel. (27) 12-309 1503
Fax (27) 12-324 3152

São Paulo

Tel. (55) 11-758 7171/6611
Fax (55) 11-758 7118

Singapur

Tel. (65) 291 9385
Fax (65) 292 1817

Tokio

Tel. (81) 3-5572 7130
Fax (81) 3-5572 7127

Washington D.C.

Tel. (1) 202-408 4900
Fax (1) 202-408 4891

DAIMLER-BENZ-BÜROS

Abu Dhabi

Tel. (97) 12-436 531

Fax (97) 12-436 650

Bangkok

Tel. (66) 2-260 6075

Fax (66) 2-260 6077

Buenos Aires

Tel. (54) 1-801 3585

Fax (54) 1-808 8702

Hanoi (Büro z. Zt. in Singapur)

Tel. (65) 295 5721

Fax (65) 299 2564

Hongkong

Tel. (85) 2-2594 8876

Fax (85) 2-2594 8801

Kiew

Tel. (38) 044-271 7842/7887

Fax (38) 044-277 8555

London

Tel. (44) 171-839 8998

Fax (44) 171-839 9279

Madrid

Tel. (34) 1-322 6161

Fax (34) 1-322 6019

Rom

Tel. (39) 6-41898 405

Fax (39) 6-4121 9097/9088

Shanghai

Tel. (86) 21-6439 5005

Fax (86) 21-6439 5011

Sydney/Melbourne

Tel. (61) 39-566 9266

Fax (61) 39-566 9110

Taschkent

Tel. (7) 3712-406 374

Fax (7) 3712-406 674

Zagreb

Tel. (38) 5127 7696

Fax (38) 5142 8358

KENNZAHLEN WICHTIGER BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1996	1995
Fahrzeuggeschäft								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	6.435	1.665,0	1.932,0	59.274	53.163	141.120	139.733
EvoBus GmbH, Stuttgart ⁴⁾	100,0	375	127,6	13,1	2.892	2.679	9.282	9.243
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	57	(4,1)	6,9	389	401	1.286	1.326
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	266	(5,3)	(32,5)	2.467	1.518	4.127	2.691
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.496	3.109	975	962
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	1.293	1.053	518	515
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	130	15,1	9,9	1.219	1.100	526	560
Mercedes-Benz France SAS, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.340	2.958	1.632	1.700
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom ⁴⁾	100,0	267	7,0	16,0	2.758	2.103	592	598
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	100,0	95	9,7	1,1	923	964	267	286
NAW Nutzfahrzeuge AG, Arbon	100,0	25	1,2	4,4	128	126	397	434
Micro Compact Car AG, Biel ⁴⁾	51,0	328	(11,9)	(4,2)	–	–	328	239
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	2	22,7	(2,7)	229	186	148	148
Mercedes-Benz Danmark AS, Hillerød	100,0	23	4,0	1,2	399	293	241	190
Mercedes-Benz Sverige AB, Stockholm	100,0	10	(1,4)	(0,2)	366	289	192	66
Mercedes-Benz Bohemia s.r.o., Prag	100,0	11	4,3	–	134	–	118	–
Freightliner Corporation, Portland ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	7.223	7.099	9.822	10.657
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	6.439	5.523	1.249	1.248
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	–	–	634	263
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico D.F. ⁴⁾	100,0	135	(4,1)	(72,3)	248	141	789	750
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	1.279	91,5	100,0	3.146	3.852	10.899	14.414
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	250	(18,6)	(49,9)	671	551	1.600	1.612
Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴⁾	87,0	105	(118,3)	84,5	1.885	2.061	4.058	4.331
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	81	31,0	9,8	1.067	718	3.400	2.509
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	290	59,1	72,2	2.915	2.470	406	416
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	113	24,4	17,3	742	575	683	720
Luft- und Raumfahrt								
Daimler-Benz Aerospace AG, München	100,0	4.142	44,2	(4.841,6)	3.080	2.675	10.613	11.142
Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	2.586	1.442,9	(371,1)	3.412	3.557	15.336	16.498
Dornier GmbH, Friedrichshafen ⁴⁾	57,6	408	(497,4)	(553,5)	1.832	2.736	3.998	7.173
Dornier Satellitensysteme GmbH, München	100,0	19	9,7	10,6	818	889	1.490	1.477
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München ⁴⁾	100,0	266	37,9	289,3	2.309	1.704	6.281	6.729
LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH, München	100,0	66	(51,8)	(20,0)	884	1.044	1.874	1.909
Eurocopter Holding S.A., Paris ⁴⁾	40,0	960	(112,7)	(1.124,8)	2.792	2.676	9.968	10.373
TDA Armements S.A.S., Paris ⁴⁾	50,0	28	2,0	(2,1)	312	296	1.024	1.082
CMS, Inc., Tampa ⁴⁾	100,0	30	9,5	2,5	109	83	546	458

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende		
			1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1996	1995	
Dienstleistungen									
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	150,6	(517,2)	–	–	239	238	
debis Systemhaus GmbH, Hamburg	80,4	327	38,8	24,1	801	752	1.456	1.396	
debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG, Stuttgart	60,0	63	31,5	12,3	1.355	722	701	598	
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	353	175,2	34,0	279 ⁶⁾	237 ⁶⁾	182	177	
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	66	183,0	10,8	1.452	1.361	362	351	
Mercedes-Benz Finance Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	364	240	133	124	
Cap Gemini S.A., Paris	24,4	2.482	82,3	(33,3)	4.661	2.746	–	–	
Mercedes-Benz Financement S.A., Le Chesnay ^{4) 7)}	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	–	157	–	142	–	
Mercedes-Benz Finanziaria (Merfina) S.p.A., Rom	100,0	80	(8,0)	(1,0)	201	160	–	–	
Mercedes-Benz Credit, Norwalk ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.656	3.658	716	615	
Mercedes-Benz Finance Co. Ltd., Tokio	90,0	90	21,6	14,6	125 ⁶⁾	135 ⁶⁾	30	25	

Direkt geführte industrielle Beteiligungen

ABB Daimler-Benz Transportation GmbH, Berlin ⁸⁾	50,0	499	0,8	–	6.022	–	21.841	–
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn	100,0	609	. ⁹⁾	. ⁹⁾	1.385	1.245	3.392	3.689
Siliconix incorporated, Santa Clara ⁴⁾	80,4	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	405	359	1.228	1.269
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	88,4	372	35,4	20,0	1.480	1.314	4.914	4.999
L'Orange GmbH, Stuttgart	100,0	20	3,0	1,4	78	72	423	407
MTU Asia Pte. Ltd., Singapur	75,5	45	6,5	3,7	299	264	162	156

Regionalholding- und Finanzgesellschaften

Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	367	57,3	79,7	–	–	2	2
Daimler-Benz UK Public Ltd., London ⁴⁾	100,0	315	81,8	72,9	–	–	6	6
Daimler-Benz France S.A., Rocquencourt ⁴⁾	100,0	356	(2,7)	(36,9)	–	–	2	2
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	199	32,2	20,3	–	–	–	–
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	180	16,2	40,0	–	–	–	–
Daimler-Benz Coordination Center S.A./N.V., Brüssel	100,0	672	32,6	32,4	–	–	22	21
Daimler-Benz España S.A., Madrid	87,9	268	50,4	(35,7)	–	–	12	14
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	4.433	266,3	331,0	–	–	31	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 Ergebnisse mit dem Jahresendkurs umgerechnet wurden.

3) Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

5) Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft der Region enthalten.

6) Einschließlich Zinserträge aus der Absatzfinanzierung.

7) 1995 nicht vollkonsolidiert.

8) Werte für die ABB Daimler-Benz Transportation-Gruppe nach IAS.

9) Im konsolidierten Abschluß der EHG enthalten.

DAIMLER-BENZ IN ZAHLEN¹⁾

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Beschäftigte (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	326.288	338.749	368.226	376.785	379.252	376.467	366.736	330.551	310.993	290.029
davon: Deutschland	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464	284.576	251.254	242.086	222.821
Ausland	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003	82.160	79.297	68.907	67.208
Fahrzeuggeschäft	-	-	223.219	230.974	237.442	222.482	209.933	197.568	197.164	199.099
Luft- und Raumfahrt	-	-	62.959	61.276	56.465	81.872	86.086	75.581	50.784	44.936
Dienstleistungen	-	-	-	4.879	6.203	8.258	8.812	9.226	10.196	11.500
Direkt geführte industrielle Beteiligungen ²⁾	80.499	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784	58.921	44.769	49.432	31.005

DAIMLER-BENZ-KONZERN - Werte in Millionen DM -

Umlaufvermögen	33.438	33.545	41.580	42.408	44.793	51.086	55.003	57.037	60.777	66.817
davon: Liquide Mittel und marktgängige Wertpapiere	16.106	14.202	14.638	13.693	10.554	9.830	10.457	14.017	12.300	14.845
Sachanlagen	9.105	10.984	13.508	15.057	16.574	19.254	18.921	17.727	16.576	18.225
Vermietete Gegenstände	2.310	3.678	5.043	6.518	8.092	9.777	11.879	10.209	9.700	11.941
Bilanzsumme	46.538	51.931	62.737	67.339	75.714	86.184	90.926	93.536	102.098	112.461
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	14.131	16.627	21.995	24.540	28.824	33.236	36.036	37.705	37.342	42.556
Mittel- und langfristige Rück- stellungen und Verbindlichkeiten	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833	37.118	36.144	36.411	38.999
Finanzschulden	-	-	-	-	13.330	17.082	20.728	20.323	22.285	27.182
Eigenkapital	10.166	11.323	16.966	17.827	19.448	19.719	18.145	20.251	22.860	26.393
davon: Gezeichnetes Kapital	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330	2.330	2.565	2.568	2.577
Debt to equity ratio	-	-	-	-	0,7	0,9	1,2	1,0	1,0	1,0
Investitionen in Sachanlagen ³⁾	3.783	5.057	4.931	5.667	6.518	6.250	4.488	4.522	4.782	6.212
Investitionen in Vermietete Gegenstände	1.515	2.538	3.061	3.583	4.191	5.206	5.855	5.593 ³⁾	6.338	6.100 ³⁾
Abschreibungen auf Sachanlagen	2.477	3.028	3.082	3.553	4.076	4.699	5.209	4.918	4.707	4.410
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	541	877	1.249	1.499	1.764	2.178	2.536	2.275	2.270	2.018
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung ⁴⁾	4.062 ⁵⁾	4.744	5.494	8.193	8.401	9.312	9.043	8.692	8.941	8.845
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-	-	-	-	-	5.328	9.913	11.282	5.455	10.203
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-	-	-	-	-	(7.523)	(10.523)	(10.591)	(10.742)	(12.154)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Umsatz										
Daimler-Benz-Konzern	67.475	73.495	76.392	85.500	95.010	98.549	97.737	104.075	102.985	106.339
davon: Deutschland	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572	38.319	39.015	37.684	39.165
EU ohne Deutschland	12.483	14.821	16.912	18.876	18.907	22.349	20.049	20.881	24.417	26.104
Nordamerika	12.135	11.817	13.032	12.820	12.969	13.881	17.138	19.609	19.533	20.472
Übrige Länder	14.793	17.763	16.886	17.130	18.691	19.747	22.231	24.570	21.351	20.598
Fahrzeuggeschäft	–	–	54.969	57.872	65.317	64.849	61.728	68.239	69.585	74.958
davon: Personenkraftwagen	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650	36.370	40.107	38.638	43.913
Nutzfahrzeuge	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199	25.358	28.132	30.947	31.045
Luft- und Raumfahrt	4.421 ⁶⁾	4.976 ⁶⁾	7.489	12.168	11.974	16.735	18.173	17.053	14.261	12.979
Dienstleistungen	–	–	–	2.739	4.146	5.781	7.103	8.749	9.426	10.798
Direkt geführte industrielle Beteiligungen ²⁾	11.480	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184	10.733	10.034	9.713	7.604
Umsatzkosten										
Materialaufwand	33.701	37.646	39.552	44.477	49.456	49.084	51.076	56.289	60.210	60.872
Personalaufwand	20.670	22.371	23.199	26.890	29.372	32.003	33.790	30.108	30.572	27.809
davon: Löhne und Gehälter	16.421	17.846	18.864	21.881	23.813	26.138	27.653	24.145	24.265	22.064
Operating Profit (Loss) ⁷⁾	–	–	–	2.924	3.654	2.026	(3.299)	2.708	(7.197)	2.423
Finanzergebnis	–	–	–	–	–	–	2.205	226	929	496
Außerordentliches Ergebnis	–	–	–	–	(544)	–	2.603	–	–	–
Konzernergebnis	1.782	1.702	6.809 ⁸⁾	1.795	1.942	1.451	615	895	(5.729)	2.762
Konzernergebnis je 5-DM-Aktie, adjustiert (in DM) ^{9) 10)}	4,06	3,80	3,92 ¹¹⁾	3,58	3,98	3,01	1,28	2,16	(11,17)	5,35
Börsenhöchstkurs (in DM) ⁹⁾	118,52	73,75	81,81	94,41	78,41	80,58	83,40	89,97	76,10	105,50
Börsentiefstkurs (in DM) ⁹⁾	55,47	50,77	61,66	53,85	50,05	49,99	52,65	70,36	60,81	72,46

DAIMLER-BENZ AG

Jahresüberschuß/(-fehlbetrag)	1.403	1.382	1.120	1.120	1.194	703 ¹²⁾	390	565	(6.577)	1.298
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	503	504	555	557	603	604	373	564	–	567
Dividende je 5-DM-Aktie (in DM)	1,20	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	0,80	1,10	–	1,10
Steuerzuschritt je 5-DM-Aktie (in DM) ¹³⁾	0,68	0,68	0,68	0,68	0,73	0,73	0,34	0,47	–	0,47
Adjustierte Werte: ⁹⁾										
Dividende je 5-DM-Aktie (in DM)	1,15	1,15	1,18	1,18	1,29	1,29	0,79	1,10	–	1,10
Steuerzuschritt je 5-DM-Aktie (in DM) ¹³⁾	0,65	0,65	0,67	0,67	0,72	0,72	0,34	0,47	–	0,47

1) Werte bis einschließlich 1994 nach HGB.

2) Bis einschließlich 1995 AEG Daimler-Benz Industrie.

3) Ohne Nettobuchwerte aus der Erstkonsolidierung von Gesellschaften.

4) Einschließlich Auftragsforschung.

5) Nur Deutschland.

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

7) Bis einschließlich 1994 Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit.

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

9) Unter Berücksichtigung der Bezugsrechtsemissionen.

10) Ohne Anteile Dritter.

11) Vergleichbar gerechnet.

12) Darin nicht enthalten außerordentliche Erträge in Höhe von 4.490 Mio. DM.

13) Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre.

GRUNDSÄTZLICHE UNTERSCHIEDE

Hinter der deutschen und der US-amerikanischen Rechnungslegung stehen grundsätzlich unterschiedliche Betrachtungsweisen. Während die Rechnungslegung nach HGB das Vorsichtsprinzip und den Gläubigerschutz in den Vordergrund stellt, ist die Bereitstellung entscheidungsrelevanter Informationen für den Aktionär das vorrangige Ziel der US-Rechnungslegung. Daher wird auch der Vergleichbarkeit der Jahresabschlüsse - sowohl über verschiedene Jahre hinweg als auch von unterschiedlichen Unternehmen - sowie der periodengerechten Erfolgsermittlung nach US-GAAP ein höherer Stellenwert eingeräumt als nach HGB.

RÜCKSTELLUNGEN

Rückstellungen werden in der US-amerikanischen Bilanzierungspraxis grundsätzlich nicht separat, sondern unter den Verbindlichkeiten (Liabilities) ausgewiesen. Um die Vorschriften der EU-Richtlinien zu erfüllen, weisen wir abweichend von der amerikanischen Betrachtung weiterhin Rückstellungen in der Bilanz aus. Die Möglichkeiten zur Bildung von Rückstellungen sind in der US-Rechnungslegung deutlich restriktiver geregelt als nach HGB. Rückstellungen sind zu bilden, wenn eine Verpflichtung gegenüber einem Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrags zuverlässig schätzbar ist. Aufwandsrückstellungen sind nach US-amerikanischen Vorschriften grundsätzlich nicht zulässig.

Pensionsrückstellungen werden - anders als nach deutschen Grundsätzen - 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.

GOODWILL

Ein Goodwill muß nach US-amerikanischen Vorschriften aktiviert und über seine voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Die Nutzungsdauer orientiert sich hierbei an der Art des erworbenen Geschäfts. Die nach HGB mögliche Verrechnung mit dem Eigenkapital ist nicht zulässig.

UNREALISIERTE GEWINNE

Nach deutschem Recht sind dem Imparitätsprinzip zufolge nur unrealisierte Verluste zu bilanzieren, während nach

US-GAAP auch bestimmte unrealisierte Gewinne ausgewiesen werden müssen.

Dies schlägt sich insbesondere bei der Erfassung unrealisierter Gewinne aus der Stichtagsbewertung von Fremdwährungsbeträgen und derivativen Finanzinstrumenten nieder.

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 erfassen sind.

Bei Langfristfertigung werden Erlöse und Aufwendungen nach deutschem Recht entsprechend dem Realisationsprinzip verbucht, während nach US-GAAP entsprechend dem Grad der Fertigstellung eine anteilige Gewinnrealisierung vorzunehmen ist (percentage of completion method).

LEASING

Die Aktivierung von Leasing-Gegenständen erfolgt nach US-GAAP nicht beim rechtlichen, sondern beim wirtschaftlichen Eigentümer. Beim sogenannten „capital lease“ (Absatzfinanzierung) liegen die Risiken und Chancen aus dem Eigentum am Leasing-Gegenstand überwiegend beim Leasing-Nehmer, ohne daß zugleich das rechtliche Eigentum übergeht. Nach US-GAAP wird ein solcher „capital lease“ wie ein Kauf behandelt. D. h. der Leasing-Nehmer aktiviert den Leasing-Gegenstand und weist eine entsprechende Verbindlichkeit aus. Dementsprechend bucht der Leasing-Geber eine Forderung aus Absatzfinanzierung ein und einen Umsatz aus dem Verkauf des Leasing-Gegenstands.

LATENTE STEUERN

Nach US-GAAP besteht eine Ansatzpflicht für aktive und passive latente Steuern, die aus temporären Differenzen zwischen steuerlichen Wertansätzen und den Wertansätzen in der Konzernbilanz entstehen. Steuerliche Verlustvorträge stellen wegen der künftig verminderten Steuerzahlungen einen wirtschaftlichen Nutzen dar. Zum Zeitpunkt der Verlustentstehung ist daher der künftige (latente) Steuervorteil in Abhängigkeit von seiner Realisierbarkeit zu aktivieren.

Informationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht Daimler-Benz
(deutsch, englisch, französisch)

Form 20-F
(englisch)

Geschäftsbericht Mercedes-Benz
(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 schriftlich
angefordert werden bei:

Daimler-Benz AG
70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen
folgende Telefon- (Anrufbeantworter) und Telefaxnummer
zur Verfügung: (49) 711-17 92287

Informationen zu Daimler-Benz sind darüber hinaus
im Internet unter <http://www.daimler-benz.com> erhältlich.

Investor Relations:

Telefon (49) 711-17 92283 oder 17 92261

Telefax (49) 711-17 94109

Bilanzpressekonferenz:

16. April 1997

10.00 Uhr

Kultur- und Kongreßzentrum
Stuttgart

Hauptversammlung:

28. Mai 1997

10.00 Uhr

Hanns-Martin-Schleyer-Halle
Stuttgart

Daimler-Benz berichtet über den Verlauf des ersten
Quartals 1997 in der Bilanzpressekonferenz am 16. April,
über die ersten sechs Monate mit einem Halbjahres-
abschluß am 31. Juli 1997 sowie Anfang November 1997
über die ersten neun Monate des Jahres.

Konzeption und Inhalt:

Daimler-Benz AG, RKB

Gestaltung:

Peter Schmidt Studios, Hamburg

|Daimler-Benz AG, KOM

Der Geschäftsbericht wurde gedruckt auf der Igepa-
Papiersorte Evergreen, hergestellt aus 100% chlorfrei
gebleichten Faserstoffen (tcf).