



**Daimler-Benz
Geschäftsbericht
1986**

Daimler-Benz auf einen Blick

	1985	1986	Veränderung in %
Umsatz (in Millionen DM)	52.409	65.498	+ 25,0
im Inland	18.706	27.838	+ 48,8
im Ausland	33.703	37.660	+ 11,7
Personenwagen-Produktion	541.039	594.080	+ 9,8
Nutzfahrzeug-Produktion	213.910	226.344	+ 5,8
Mitarbeiter (am Jahresende)	231.077	319.965	+ 38,5
im Inland	186.652	257.538	+ 38,0
davon: Daimler-Benz AG	161.518	166.523	+ 3,1
im Ausland	44.425	62.427	+ 40,5
- Werte in Millionen DM -			
Personalaufwand (einschließlich Altersversorgung)	13.657	19.358	+ 41,7
Investitionen	5.492	5.580	+ 1,6
Abschreibungen	3.275	3.361	+ 2,6
Cash flow	5.723	7.060	+ 23,4
Jahresüberschuß	1.682	1.767	+ 5,1
Ausschüttungssumme der Daimler-Benz AG	491	507	+ 3,3
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	12,--	12,--	+ 2,50

Die Zahlen betreffen den Konzern, 1986 erstmals einschließlich AEG. Konsolidiert werden die Daimler-Benz AG sowie die in- und ausländischen Gesellschaften, an deren Kapital die Daimler-Benz AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist.

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Stuttgart

Geschäftsbericht
und Jahresabschlüsse 1986

Inhaltsübersicht

	Seite
Tagesordnung für die Hauptversammlung	5
Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands	6
BERICHT DES VORSTANDS	9
Lagebericht	9
Ausblick: Umfeld und Perspektiven	17
Aus den Bereichen des Konzerns	25
Geschäftsbereich Personenwagen	26
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge	34
Geschäftsbereich AEG	42
Geschäftsbereich Dornier	46
Geschäftsbereich MTU	49
Forschung und Technik	53
Materialwirtschaft	57
Vertrieb	59
Personal	63
Beteiligungsgesellschaften	71
Jahresabschlüsse	83
Konzernabschluß	83
Konzernbilanz zum 31. Dezember 1986	84
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1986	86
Erläuterungen zum Konzernabschluß	87
Jahresabschluß Daimler-Benz AG	97
Bilanz zum 31. Dezember 1986	98
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1986	100
Erläuterungen zum Jahresabschluß	101
Vorschlag für die Gewinnverwendung	108
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	109
TABELLEN UND SCHAUBILDER	

Tagesordnung

für die am Mittwoch, dem 1. Juli 1987, um 10 Uhr in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt, Mercedesstraße, stattfindende

91. ordentliche Hauptversammlung

Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1986, der Berichte des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie des Konzernabschlusses und des Konzerngeschäftsberichts für das Geschäftsjahr 1986.

2. Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor,
den Bilanzgewinn von DM 702.003.400,--

wie folgt zu verwenden:

31/3 %	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,--	DM	73.200,--
--------	--	----	-----------

DM 12,--	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,--	DM	506.505.384,--
----------	---	----	----------------

		DM	506.578.584,--
Einstellung in die Freien Rücklagen		DM	134.354.561,--

Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag		DM	61.070.255,--
--	--	----	---------------

Bilanzgewinn		DM	702.003.400,--
--------------	--	----	----------------

3. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstands.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.

4. Beschlußfassung über die Entlastung des Aufsichtsrats.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, die Entlastung zu beschließen.

5. Wahl des Abschlußprüfers für das Geschäftsjahr 1987.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1987 zu wählen.

Aufsichtsrat

Hermann J. Abs, Frankfurt am Main Ehrenvorsitzender der Deutsche Bank AG	Ehrenvorsitzender
Dr. rer. pol. Alfred Herrhausen, Frankfurt am Main Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	Vorsitzender
Herbert Lucy, Mannheim*) Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler-Benz AG	stellv. Vorsitzender
Willi Böhm, Kandel*) Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth	
Helmut Funk, Stuttgart*) Vorsitzender des Betriebsrats im Gesamtbereich Untertürkheim	
Richard Heiken, Achim-Bierden*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Bremen	
Rudolf Kuda, Frankfurt am Main*) Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
Hugo Lotze, Reinhardshagen*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel	
Dr. rer. pol. Klaus Mertin, Frankfurt am Main Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG	
Dipl.-Ing. Hans-Georg Pohl, Den Haag (ab 2. Juli 1986) President Shell Europe	
Dr. rer. pol. Wolfgang Röller, Frankfurt am Main Sprecher des Vorstands der Dresdner Bank AG	
Alfred Schaible, Renningen*) Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindeltingen	
Dr. jur. Roland Schelling, Stuttgart Rechtsanwalt und Notar	
Dr. jur. Walter Seipp, Frankfurt am Main Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG	
Dr. jur. Johannes Semler, Kronberg/Taunus Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG	
Franz Steinkühler, Frankfurt am Main*) Erster Vorsitzender der IG Metall	
Hermann-Josef Strenger, Leverkusen (ab 2. jun 1986) Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG	
Prof. Dr. jur. Gerhard Tremer, Gräfelfing bei München (ab 2. JUM 1986) Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG Mitglied des Vorstands der Bayerischen Landesbank Girozentrale	
Dipl.-Ing. Maria-Christine Fürstin von Urach, Stuttgart*) Abteilungsleiterin	
Diplom-Kaufmann Günter Vogelsang, Düsseldorf	
Bernhard Wurl, Mainz*) Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall	
<u>Am 2. Juli 1986 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden</u>	
Dr. phil. Dr. rer. oec. h. c. Marcus Bierich, Stuttgart Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH	
Dr. rer. pol. Friedrich Karl Flick, Düsseldorf	
Dr. jur. Heribald Närgler, München Mitglied des Vorstands der Siemens AG	

Vorstand

Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Breitschwerdt, Stuttgart

Edzard Reuter, Stuttgart
Finanz- und Betriebswirtschaft

Dr.-Ing. Hans Dinger, München (ab 1. Juli 1986)
Geschäftsbereich MTU

Heinz Dürr, Frankfurt am Main (ab 1. Juli 1986)
Geschäftsbereich AEG

Dr. jur. Manfred Gentz, Stuttgart
Personal

Hans-Jürgen Hinrichs, Stuttgart
Vertrieb

Dr.-Ing. Rudolf Hörnig, Stuttgart
Forschung und Technik

Dr. rer. pol. Gerhard Liener, Stuttgart
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Niefer, Stuttgart
Geschäftsbereich Personenwagen

Dr.-Ing. E. h. Johann Schäffler, Friedrichshafen (ab 1. Juli 1986)
Geschäftsbereich Dornier

Dr.-Ing. Peter Sanner, Stuttgart (stellvertretend)

Am 31. Dezember 1986 aus dem Vorstand ausgeschieden

Walter Ulsamer, Stuttgart
Materialwirtschaft

Vorsitzender

stellv. Vorsitzender
(ab 11. März 1987)



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

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

Lagebericht

Wirtschaftsaufschwung in den Industrieländern

In den westlichen Industrieländern waren 1986 Investitionstätigkeit und Konsumgüternachfrage durch den starken Rückgang der Rohölpreise sowie sinkende Zinsen und niedrige Inflationsraten begünstigt. Allerdings haben der Kursverfall des US-Dollar und die Zahlungsbilanzprobleme insbesondere der ölexportierenden Länder die Ausfuhrmöglichkeiten aus Westeuropa und Japan zunehmend beeinträchtigt. Im Verlauf des Jahres wurde der Wachstumstrend von Weltwirtschaft und Welthandel flacher.

In der Bundesrepublik Deutschland war die Inlandsnachfrage Träger der Konjunktur. Impulse kamen sowohl vom privaten Verbrauch als auch von der stabilen Nachfrage nach Investitionsgütern. Die insgesamt positive gesamtwirtschaftliche Bilanz des Jahres 1986 war durch Geldwertstabilität und höhere reale Kaufkraft geprägt. Diese kam mit der Höherbewertung der D-Mark auch der ausländischen Konkurrenz auf dem deutschen Markt zugute. Der Überschuß in der Handelsbilanz erreichte mit 112 Mrd. DM zwar einen absoluten Höchststand, er war jedoch überwiegend auf den Preisverfall des importierten Erdöls zurückzuführen.

Daimler-Benz: Konzernumsatz über 65 Mrd. DM

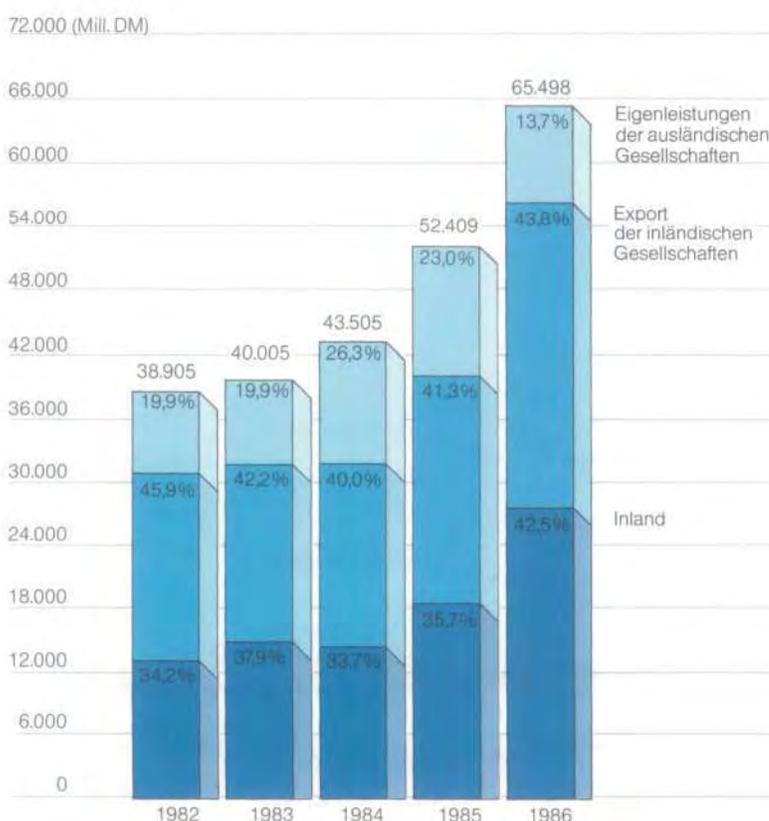
Daimler-Benz konnte, vor allem aufgrund des erfolgreichen Pkw-Geschäfts, auch 1986 seinen Wachstumskurs fortsetzen. Im Nutzfahrzeugbereich haben unsere Gesellschaften in Südamerika beträchtliche Steigerungen in Produktion und Absatz erzielt, während in den Inlandswerken das Fertigungsvolumen wegen der anhaltend schwachen Nachfrage aus Übersee weiter zurückging. Die neuen Geschäftsbereiche des Konzerns - AEG, Dornier und MTU - konnten Umsatz und Beschäftigung insgesamt erhöhen.

Der Konzernumsatz erreichte 65,5 Mrd. DM. Die Zunahme um mehr als 13 Mrd. DM (+ 25 %) beruhte überwiegend

auf der erstmaligen Einbeziehung der AEG in den Konzernabschluß. Der Inlandsumsatz stieg um 49 % auf 27,8 Mrd. DM, Der Exportumsatz der inländischen Konzerngesellschaften war mit 28,7 Mrd. DM um ein Drittel höher. Dagegen haben sich die Eigenleistungen der ausländischen Tochterunternehmen, und zwar ausschließlich als Folge der Umrechnung in D-Mark, um etwa ein Viertel auf 8,9 Mrd. DM vermindert.

Mit der Einbeziehung der AEG hat sich die regionale Struktur des Konzernumsatzes noch stärker zugunsten Europas verschoben. Einschließlich der Bundesrepublik entfielen mit über 43 Mrd. DM 65,7 (i.V. 56,6) % des Konzernumsatzes auf die von Währungsschwankungen weniger betroffenen

Konzernumsatz



europäischen Märkte. Der Rückgang des in D-Mark umgerechneten Umsatzes unserer nord- und südamerikanischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften war bei kräftiger Mengensteigerung ausschließlich auf die Veränderung der Währungsparitäten zurückzuführen. In Nordamerika wurden 19,9 (i. V. 24,4) % und in Lateinamerika 4,0 (i. V. 5,8) % des Konzernumsatzes erzielt.

Die Geschäftsbereiche Personenwagen und Nutzfahrzeuge haben sich 1986 gegenläufig entwickelt. Während der Pkw-Umsatz um 10 % auf 31,3 Mrd. DM stieg, kam es bei Nutzfahrzeugen zu einem Rückgang um 12 % auf 17,7 Mrd. DM. Der Beitrag der AEG zum Konzernumsatz betrug 11,1, der von MTU 2,8 und der von Dornier 2,1 Mrd. DM.

Der Umsatz der Daimler-Benz AG erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 9,5 % auf 40,6 Mrd. DM. Hier wuchs das Inlandsgeschäft um 14 % auf 19,6 Mrd. DM stärker als der Exportumsatz, der - ausschließlich bei Personenwagen - insgesamt um 5,6 % auf 21,0 Mrd. DM zunahm.

Erfolgreiches Pkw-Geschäft

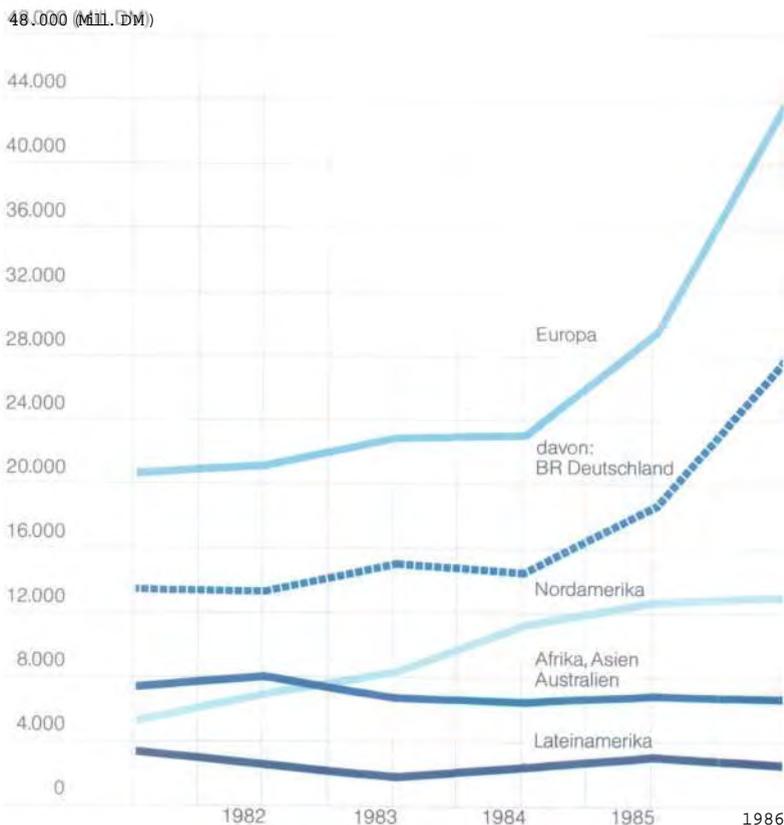
Die Nachfrage nach Mercedes-Pkw war auch 1986 im In- und Ausland hoch und überstieg wiederum unsere Produktionsmöglichkeiten. Im Jubiläumsjahr des Automobils, das für die gesamte deutsche Pkw-Industrie sehr erfolgreich verlief, wurden in der Bundesrepublik Deutschland 294.649 Mercedes neu zugelassen; das waren 10,9 % mehr als 1985. Bestimmend dafür war der

große Markterfolg der Mittleren Mercedes-Klasse (200 D bis 300 E). Bei der S- und Sonderklasse war ebenfalls ein Zulassungsplus zu verzeichnen. Erfreulich entwickelte sich erneut die Nachfrage nach der Kompaktklasse, die wir nunmehr in sieben Motorvarianten fertigen. Als erster deutscher Hersteller bietet Daimler-Benz seit Anfang September 1986 alle Benzinmodelle serienmäßig mit dem geregelten Drei-Wege-Katalysator an. Einschließlich der Dieselfahrzeuge erhöhte sich dadurch der Anteil schadstoffreduzierter Fahrzeuge an den Neuzulassungen von Mercedes-Pkw im Verlauf des Jahres von 54 auf 85 %.

Im Unterschied zur Branche konnte Daimler-Benz auch den Pkw-Export weiter steigern, und zwar um 6,5 % auf 296.225 Fahrzeuge. In den meisten westeuropäischen Ländern sowie in den USA und in Japan erzielten wir trotz markt- und währungsbedingter Belastungen deutliche Zuwächse.

Unsere Produktion wurde - überwiegend in der Mittleren Klasse - um 9,8 % auf 594.080 Pkw ausgeweitet. Der Exportanteil an der Fertigung hat sich auf 49,9 (i.V. 51,4)% leicht verringert; er liegt weiterhin wesentlich unter dem der Branche von 58,5 (i. V. 61,6) %.

Konzernumsatz nach Regionen



Höhere Nutzfahrzeugproduktion im Konzern

In dem hart umkämpften, von Überkapazitäten gekennzeichneten Nutzfahrzeuggeschäft hat Daimler-Benz als weltweit größter Hersteller von Lkw über 6 t seine führende Marktposition behaupten können. Im Inland lagen die Neuzulassungen von Mercedes-Nutzfahrzeugen wegen der höheren Nachfrage nach Transportern und leichten Lkw mit 58.311 Fahrzeugen etwas über dem Vorjahr. Für das Umsatz- und beschäftigungsintensive Schwer-Lkw-Geschäft fehlten hingegen weiterhin Nachfrageimpulse vor allem aus der Bauindustrie und dem Speditionsgewerbe.

Unser Nutzfahrzeugexport erreichte mit 78.959 Fahrzeugen knapp das Vorjahresvolu-

men. Wie die gesamte Branche konnten auch wir die weitere Nachfrageabschwächung für mittlere und schwere Lkw im Überseegebiet nicht ausgleichen. Aufgrund der Belebung bei Transportern und leichten Lkw in Europa haben wir mit 145.757 Nutzfahrzeugen in den inländischen Werken zwar 1,7 % mehr hergestellt als im Vorjahr, die Zahl der Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland war jedoch stark rückläufig. Der Exportanteil an der Nutzfahrzeugproduktion verringerte sich auf 54,2 (i. V. 55,8) %; die Branche lag mit 60,6 (i.V. 63,7)% wesentlich darüber.

Dank der positiven Entwicklung bei der Mercedes-Benz do Brasil und der Mercedes-Benz Argentina hat sich die Produktion unserer ausländi-

schen Gesellschaften um 14 % auf insgesamt 80.587 Nutzfahrzeuge erhöht. Im Konzern wurden 226.344 Nutzfahrzeuge hergestellt (+5,8%).

Positive Entwicklung bei den neuen Konzernunternehmen

Der Umsatz der AEG stieg - einschließlich der internen Umsätze mit den anderen Konzerngesellschaften - um 3 % auf 11,2 Mrd. DM. Der Auftragszugang übertraf den Vorjahreswert um 7 %. Im Inland erhöhte sich die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der AEG um 11 % auf 7,4 Mrd. DM. Die Auslandsbestellungen lagen mit 4,7 Mrd. DM um 2 % über dem Vorjahr.

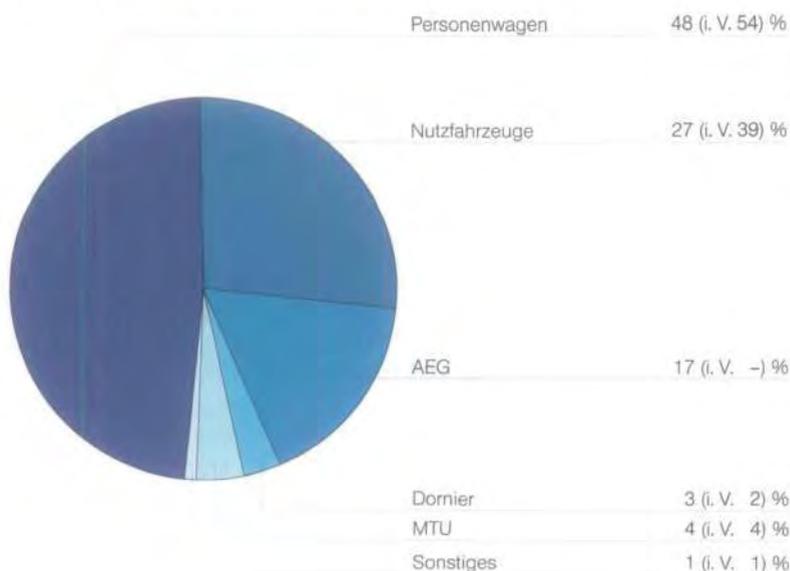
Die Dornier-Gruppe erreichte mit 2,1 Mrd. DM wiederum das 1985 stark erhöhte Geschäftsvolumen. Der Auftragszugang belief sich auf 2,1 Mrd. DM.

Bei der MTU-Gruppe hat sich der Aufwärtstrend fortgesetzt; der Umsatz stieg um 8 % auf knapp 3 Mrd. DM. Ende 1986 hatte das Unternehmen einen Auftragsbestand von 4,8 Mrd. DM. Die Aufträge kamen verstärkt aus dem zivilen Bereich.

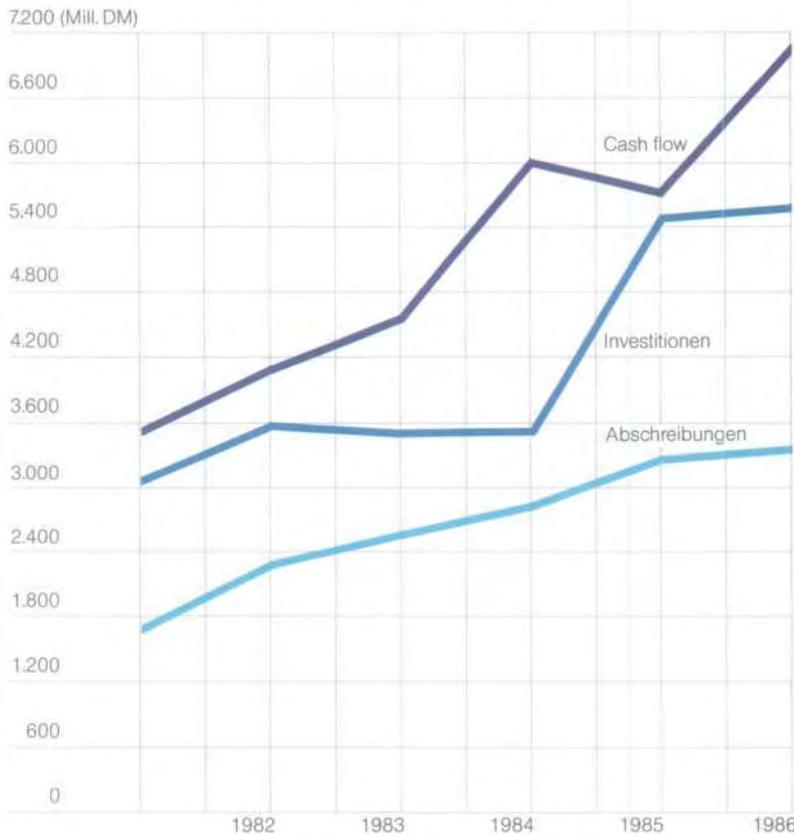
9 Mrd. DM für die Zukunftssicherung

Auch im Berichtsjahr haben wir umfangreiche Vorleistungen für neue Produkte und Fertigungseinrichtungen erbracht und dafür erhebliche Mittel in Forschung und Entwicklung sowie für Investitionen eingesetzt.

Konzernumsatz nach Bereichen



Finanzierung der Investitionen im Konzern



Die Sachinvestitionen im Konzern erhöhten sich auf 5,4 (i. V. 4,0) Mrd. DM. Davon entfielen 1,9 Mrd. DM auf die erstmals in den Konzernabschluß einbezogenen Sachanlagen der AEG. Die Sachanlagenzugänge und die Nettoinvestitionen in Finanzanlagen von zu-

sammen 5,6 Mrd. DM konnten wiederum voll aus dem Cash flow in Höhe von 7,1 Mrd. DM finanziert werden.

Die Sachanlagenzugänge der Daimler-Benz AG von wieder 1,8 Mrd. DM verteilten sich auf die einzelnen Bereiche wie folgt:

	1985		1986	
	Mill. DM	in %	Mill. DM	in %
Personenwagen	1.179	66	1.120	62
Nutzfahrzeuge	453	26	489	27
Forschung und Technik	39	2	43	2
Vertrieb/Niederlassungen	43	2	81	5
Hauptverwaltung	64	4	70	4
	1.778	100	1.803	100

Der Schwerpunkt lag erneut im Pkw-Bereich, und zwar bei produktbezogenen Maßnahmen und dem Ausbau der Fertigungskapazitäten. Im Nutzfahrzeugbereich dienten die Investitionen der weiteren Verbesserung der Produktpalette und der Wirtschaftlichkeit. Den Erfordernissen des Umweltschutzes haben wir sowohl auf der Produktseite als auch durch moderne, umweltentlastende Fertigungseinrichtungen Rechnung getragen. Allein bei der Daimler-Benz AG wurden für Maßnahmen des Umweltschutzes rd. 75 Mill. DM investiert.

Unsere im Automobilgeschäft tätigen ausländischen Konzerngesellschaften haben insgesamt 1,2 Mrd. DM für Investitionen ausgegeben. Davon betrafen 700 Mill. DM das stark expandierende Fahrzeug-Leasing in den USA und in Westeuropa. In Brasilien, Argentinien und in den USA wurde vor allem in die Weiterentwicklung der Fahrzeugpalette investiert. Die spanische Tochtergesellschaft hat erhebliche Mittel für die Vorbereitung des Produktionsanlaufs der neuen Transporterbaureihe MB 100 eingesetzt.

Die Investitionen der Geschäftsbereiche AEG, Dornier und MTU betragen zusammen nahezu 800 Mill. DM.

Für Forschung und Entwicklung sind 1986 im Konzern mehr als 3,6 Mrd. DM aufgewendet worden. Gegenwärtig arbeiten etwa 20.000 Personen in diesen Bereichen, das sind mehr als 6 % der Belegschaft. Die Zusammenarbeit mit den neuen Konzerngesellschaften hat im Berichtsjahr über den Erfahrungsaustausch hinaus bereits zu einer Reihe von gemeinsamen Projekten geführt.

Synergiepotentiale eröffnen sich auf einer Vielzahl von Gebieten, insbesondere in der Elektronik, bei der sog. intelligenten Technik sowie bei neuen Energiekonzepten und Energietechniken.

Die Daimler-Benz AG hat für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrzeugprogramme im Berichtsjahr 1,9 (i.V. 1,7) Mrd. DM aufgewendet; in Konstruktion, Versuch und Forschung sind mehr als 11.000 Mitarbeiter beschäftigt.

Im März 1987 wurde auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf ein neues Coupe vorgestellt. Es basiert auf der Baureihe 124; Fahrwerk und Motoren sind im wesentlichen identisch mit denen der Limousinen der Mittleren Klasse. Unser Nutzfahrzeugprogramm haben wir bei den leichten Lastwagen mit 6,5 bis 13 t zulässigem Gesamtgewicht um Allradversionen erweitert.

AEG hat im Berichtsjahr mit rd. 900 Mill. DM etwa 8 % des Umsatzes für Forschung und Entwicklung eingesetzt. Schwerpunkte bildeten die Gebiete Nachrichtenübermittlung, Mikroelektronik sowie sog. Expertensysteme.

Die Entwicklungsleistungen erreichten bei Dornier einschließlich der Auftragsforschung 514 Mill. DM, das waren 24 % des Umsatzes. Dabei hat sich der Aufwand für eigene Vorhaben auf 103 Mill. DM um zwei Drittel erhöht. Schwerpunkte waren die Weiterentwicklung des Nierenlithotripters und die klinische Erprobung des Gallensteinzertrümmerers.

Die MTU hat für Forschung und Entwicklung 302 Mill. DM oder etwas mehr als 10 % des Umsatzes aufgewendet, und zwar im wesentlichen für neue Triebwerks- und Motorenprogramme.

Weltweit 320.000 Mitarbeiter

Im Konzern waren am Jahresende 319.965 (i. V. 231.077) Mitarbeiter beschäftigt. Von der Zunahme um 88.888 entfielen 78.199 auf die erstmals einbezogene AEG.

In der Daimler-Benz AG erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter um 5.005 auf 166.523; Neueinstellungen wurden insbesondere in den Pkw-Werken sowie in den Bereichen Forschung, Entwicklung und Versuch vorgenommen. Damit haben wir in den letzten drei Jahren etwa 16.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Anzahl der Auszubildenden und Praktikanten lag mit 9.450 noch leicht über dem hohen Niveau des Vorjahres.

Die ausländischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften des Automobilbereichs haben die Zahl ihrer Mitarbeiter um rd. 4.000 auf 47.896 erhöht. Bei Dornier waren am Jahresende 9.557 (i. V. 8.755) und bei MTU 16.912 (i. V. 15.987) Personen beschäftigt.

Wiederum erfreuliches Ergebnis im Konzern

Daimler-Benz hat 1986 wiederum ein gutes Ergebnis erwirtschaftet. Bestimmend war dafür der günstige Verlauf des Pkw-Geschäfts. Hier konnten wir den Belastungen aus der Verteuerung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar und anderen wichtigen Währungen durch kräftige Absatzsteigerungen, höherwertige Produkte sowie Preisanpassungen entgegenwirken. Im Nutzfahrzeuggeschäft hat nach wie vor der verschärfte Wettbewerb die Ertragssituation belastet. Einen positiven Beitrag zum Ergebnis haben neben den nord- und südamerikanischen Konzerngesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung die Geschäftsbereiche Dornier und MTU geleistet. AEG konnte 1986 die Ergebnissituation weiter verbessern. Der erwirtschaftete Ertrag wurde zur inneren Stärkung des Unternehmens verwandt.

Im außerbetrieblichen Bereich des Konzerns wurde ein Zinsertragssaldo von 855 (i.V. 1.017) Mill. DM erwirtschaftet, bei der Daimler-Benz AG allein erreichte er 606 (i. V. 662) Mill. DM. Wie im Vorjahr haben wir Inflationsgewinne in den Zinserträgen unserer Automobilgesellschaften in Hochinflationenländern mit dem Aufwand aufgerechnet, der sich aus der Umrechnung der eigenfinanzierten Liquidität ergab. Dennoch sind im Zinsüberschuß weiterhin Bestandteile enthalten, die nur Kaufkraftminderungen im Geldvermögen ausgleichen.

Der Konzern-Jahresüberschuß erhöhte sich im Berichtsjahr auf 1.767 (i. V. 1.682) Mill. DM. In der Daimler-Benz AG stieg der Jahresüberschuß auf 1.404 (i.V. 1.252) Mill. DM.

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Das insgesamt gute Ergebnis ermöglichte eine weitere Stärkung der Konzernrücklagen um 1.103 Mill. DM. Dabei sind aus dem Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG gemäß § 58 AktG 702 Mill. DM den Rücklagen zugeführt worden.

Die Hauptversammlung hatte im Juli 1986 beschlossen, das Grundkapital im Verhältnis 7:1 von 1.699 Mill. DM im Wege der Umwandlung von Offenen Rücklagen in Grundkapital auf 1.941 Mill. DM zu erhöhen. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats haben wir im Dezember 1986 aus dem „Genehmigten Kapital“ in Höhe von 500 Mill. DM einen Teilbetrag von 176 Mill. DM in Anspruch genommen und das Kapital im Verhältnis 11 :1 zum Ausgabepreis von 150 DM je Aktie erhöht. Hieraus sind uns Ende Dezember 530 Mill. DM zugeflossen. Das Grundkapital beträgt nunmehr 2.118 Mill. DM. Die jungen Aktien aus beiden Kapitalerhöhungen sind bereits für das Geschäftsjahr 1986 voll dividendenberechtigt.

Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von 12 DM je 50-DM-Aktie auf das erhöhte Grundkapital vor. Als Folge der verbreiterten Kapitalbasis steigt der Ausschüttungsbetrag von 491 auf 507 Mill. DM. Zur weiteren Stärkung des Eigenkapitals soll durch Beschluß der Hauptversammlung ein zusätzlicher Betrag in Höhe von 134 Mill. DM aus dem Bilanzgewinn den Offenen Rücklagen zugewiesen werden.

Daimler-Benz: Entwicklung in den ersten drei Monaten 1987

In den ersten drei Monaten 1987 lag der Konzernumsatz mit 15 Mrd. DM etwas über der Größenordnung des Vorjahres. Der Umsatz der Daimler-Benz AG erhöhte sich um 6 % auf 10 Mrd. DM.

Die Pkw-Produktion nahm im ersten Quartal um 5 % auf 153.000 Fahrzeuge zu. Bei Nutzfahrzeugen lag die Produktion im Inland mit 35.600 Fahrzeugen um 5 %, im Ausland mit zusammen 20.800 Fahrzeugen ebenfalls um 5 % über dem Niveau des Vorjahres. Bei AEG, Dornier und MTU hat sich die positive Entwicklung 1987 weiter fortgesetzt.

Günstige Geschäftsentwicklung trotz erschwelter Bedingungen

Für das Gesamtjahr 1987 erwarten wir wiederum einen insgesamt günstigen Geschäftsverlauf im Konzern. Risiken bestehen jedoch aufgrund der Währungsentwicklung und vor dem Hintergrund protektionistischer Bestrebungen einiger für den Export wichtiger Länder.

Im Pkw-Bereich ist eine weitere leichte Anhebung der Produktion vorgesehen. Zur Anpassung unserer Kapazitäten vor allem an das qualitative Wachstum, das auch neue Fertigungstechnologien erfordert, planen wir, in Rastatt einen dritten Pkw-Standort zu errichten. Hier soll eine bereits vorhandene Fertigungsstätte - in räumlicher Nähe der Nutzfahrzeugwerke Gaggenau, Wörth und Mannheim - ausgebaut werden.

Bei Nutzfahrzeugen müssen wir angesichts der weltweit bestehenden Überkapazitäten nach wie vor mit schwierigen Markt- und Wettbewerbsbedingungen rechnen. In den Inlandswerken dürfte die Fertigung wieder in der Größenordnung des Jahres 1986 liegen. Weiteres Wachstum zeichnet sich dagegen bei unseren ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften ab. Für den Gesamtkonzern gehen wir daher von einer leichten Zunahme von Produktion und Absatz aus.

AEG erwartet einen weiteren Anstieg von Umsatz und Ergebnis und wird den Weg der Zukunftssicherung des Unternehmens konsequent fortsetzen. Aufgrund ihrer Auftragslage können Dornier und MTU mit einer weiterhin positiven Geschäftsentwicklung rechnen.



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

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



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

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

Ausblick: Umfeld und Perspektiven

Schwächeres Wachstum der Weltwirtschaft

In den ersten Monaten des Jahres 1987 kühlte sich das Konjunkturklima in den meisten westlichen Industrieländern merklich ab. Der Kursrückgang der amerikanischen Währung und die dadurch eingeschränkten Exportmöglichkeiten in den Dollarraum trugen dazu wesentlich bei. Durch die insgesamt gute Grundverfassung der Weltwirtschaft haben die Industrieländer dennoch Chancen, die in den letzten Jahren entstandenen außenwirtschaftlichen Ungleichgewichte ohne einschneidende Rückschläge zu verringern oder zu beseitigen. Der weitere Verlauf wird davon abhängen, inwieweit es gelingt, den Währungsvereinbarungen vom Februar 1987 zu dauerhaftem Erfolg zu verhelfen und die Wechselkursrelationen einigermaßen stabil zu halten. Die schwieriger gewordene Situation der hochverschuldeten Schwellen- und Entwicklungsländer birgt zusätzlich erhebliche Risiken.

Deutsche Wirtschaft: Inlandsnachfrage Stütze der Konjunktur

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland ist durch relativ starke außenwirtschaftliche Einflüsse gedämpft. Die drastische Aufwertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar, aber auch gegenüber den Währungen der meisten

europäischen Länder schlägt inzwischen auf die Handelsströme durch. Die Auslandsbestellungen sind währungsbedingt spürbar zurückgegangen, der Importdruck auf dem Inlandsmarkt wird zunehmend stärker. Dagegen ist die Nachfrage im Inland nach wie vor gut. Stützend wirkt dabei der private Verbrauch, während die Investitionstätigkeit vor allem in den exportabhängigen Bereichen nachläßt. Dennoch sind wichtige Rahmenbedingungen wie Preisstabilität und niedrige Zinsen weiterhin günstig, so daß Chancen bestehen, auch im fünften Jahr hintereinander auf einem moderaten Wachstumskurs zu bleiben.

In der gegenwärtig labilen Konjunktursituation ist das Risiko von negativen Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung besonders groß, wenn die Leistungsfähigkeit der Unternehmen überfordert wird. Erhebliche Bedeutung kommt daher nach der diesjährigen Tarifrunde der Umsetzung der erzielten Ergebnisse zu. Die Kosten einer weiteren Arbeitszeitverkürzung sollen so weit wie möglich durch eine bessere Nutzung der kapitalintensiven Produktionsanlagen gemildert werden, um eine Beeinträchtigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit weitestgehend zu vermeiden.

Das Kostengefüge gerade in der so kapitalintensiv gewordenen Automobilfertigung würde durch kürzere Nutzungszeiten des Maschinenparks besonders belastet, die standortbedingten Nachteile der Bundesrepublik würden noch schwerwiegender. Schon heute bestehen große Unterschiede in den Arbeitszeiten wichtiger Herstellerländer. Während die effektiv geleistete Arbeitszeit pro Mitarbeiter in deutschen Autofabriken bei 1.520 Stunden jährlich liegt, sind es in den USA 1.974, in Japan 2.232 und in Südkorea sogar etwa 3.000 Stunden.

Deutsche Automobilindustrie: Wettbewerbsstärke durch technischen Fortschritt

In der Bundesrepublik gehört die Automobilindustrie zu den wenigen Branchen, die in den vergangenen Jahren die Beschäftigung steigern konnten. Hier wie in der Gesamtwirtschaft werden jedoch zunehmend sowohl langfristige Planungen als auch unternehmerische Entscheidungen dadurch erschwert, daß Minderheiten ihre Meinungen und Interessen gegenüber der Mehrheit in der Bevölkerung durchsetzen. Dies berührt dann nicht nur die unmittelbar Betroffenen, sondern gefährdet letztlich auch die materiellen Grundlagen von Wirtschaft und Gesellschaft.

Die deutsche Automobilindustrie hat in den letzten Jahren bewiesen, daß Innovation und moderne Technologie sowohl für die Beschäftigung als auch für die Umwelt zu besseren Ergebnissen führen als Verweigerung, staatlich verordnete Einschränkungen oder

Verbote. Dies zeigen die ständigen Verbesserungen in der Sicherheit, Verbrauchssparbarkeit und Umweltfreundlichkeit, die inzwischen im Markt honoriert werden. Nicht nur das durch die größere Attraktivität des Angebots ausgelöste Mengenwachstum, sondern gerade der erheblich gestiegene technische Inhalt der Fahrzeuge haben für zusätzliche Beschäftigung in der Automobil- und Zulieferindustrie gesorgt. Die Gesamtzahl der vom Kraftfahrzeug mittelbar und unmittelbar abhängigen Arbeitsplätze in der Bundesrepublik wird heute auf etwa vier Millionen geschätzt.

Der exportstärkste Industriezweig hat zur Erhaltung seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Beschäftigungssicherung allerdings auch erhebliche Vorleistungen erbracht. In neue Produkte und Fertigungsanlagen wurden in der Automobilbranche seit 1980 mehr als 60 Mrd. DM investiert; für 1987 sind weitere 10 Mrd. DM geplant. Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung haben sich seit Mitte der 70er Jahre um durchschnittlich 14 % pro Jahr erhöht, weit stärker als in der gesamten Wirtschaft.

Veränderte Wettbewerbsbedingungen in den Automobilmärkten

Die sprunghaften Veränderungen in den Währungsparitäten haben die Wettbewerbsbedingungen in den internationalen Automobilmärkten verschoben. Für die amerikanischen Hersteller, die nahezu ausschließlich auf ihrem großen Binnenmarkt anbieten, hat sich die preisliche Wettbewerbsfähigkeit tendenziell verbessert. Von der Währungsentwicklung beeinträchtigt ist dagegen die Automobilindustrie Japans. Sie hat in den zurückliegenden Jahren große Kapazitäten speziell für den Export nach Übersee aufgebaut. Eine Verkaufsoffensive in Europa, vor allem in der Bundesrepublik Deutschland, soll dazu beitragen, diese Kapazitäten auszulasten.

Versuche einiger europäischer Länder, Unternehmen und Arbeitsplätze durch protektionistische Abschottung der eigenen Märkte oder durch staatliche Subventionen hiergegen zu sichern, sind schon aufgrund der Exportabhängigkeit der nationalen Industrie gefährlich. Dazu kommt, daß fehlende Konkurrenz und die Abwälzung von Risiken eine rechtzeitige Anpassung an veränderte Strukturen verhindern. Viel eher könnte ein einheitlicher europäischer Binnenmarkt nicht nur den leistungsfördernden Wettbewerb verstärken, sondern auch den europäischen Herstellern mehr Spielraum geben, ihr Innovationspotential in einem größeren Rahmen voll zu entfalten.

In der westeuropäischen und insbesondere der deutschen Automobilindustrie sind wie in Japan die Kapazitäten ebenfalls stark auf den Export ausgelegt, hier jedoch vor allem in die kontinentalen Nachbarländer. Die Lieferungen nach Übersee sind mit etwa 10 % der Produktion vergleichsweise gering. Der Zwang, sich auf dem für die internationale Konkurrenz offenen Markt in der Bundesrepublik Deutschland behaupten zu müssen, hat die Anpassungsfähigkeit gerade der deutschen Automobilindustrie wesentlich gefördert. Hierin werden in Zukunft Wettbewerbsvorteile liegen, die umso größer werden, je anspruchsvoller das Fahrzeug durch kreative Nutzung neuer technischer Möglichkeiten weiter entwickelt wird und je stärker sich die Nachfrage differenziert. Wachstumschancen liegen deshalb mehr in den hochmotorisierten Industrieländern mit ihrem zunehmenden Bedarf an technisch und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen. In den Regionen, die am Beginn ihrer Motorisierung mit großem Bedarf an technisch einfachen Fahrzeugen stehen, können die europäischen Hersteller preislich kaum konkurrieren.

Bewältigung des technischen Wandels entscheidend für deutsche Automobilindustrie

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie wird in Zukunft noch mehr als bisher davon abhängen, ob und inwieweit es gelingt, neue Technologien in Produkt und Fertigung zu verwirklichen. Gerade im Segment qualitativ und technisch anspruchsvoller Fahrzeuge liegen die größten Zukunftschancen in der intelligenten Kombination herkömmlicher Technik mit neuen zukunftsweisenden Technologien. Dies gilt für die gesamte Mikroelektronik, neue Werkstoffe sowie auch für die Sensortechnik. Alle diese Technologien liefern die Voraussetzungen, um die Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik noch besser aufeinander abzustimmen und unterstützen damit unsere Bemühungen, das bisherige Produktdenken durch Systemdenken zu ergänzen. Auf diese Weise können die weiter steigenden Anforderungen an Sicherheit, Verbrauchssparsamkeit und Umweltverträglichkeit erfüllt werden. Heute beträgt die Elektronik im Durchschnitt nur etwa 0,5 % des Fahrzeugwertes; bis zum Jahre 2000 werden es mit großer Wahrscheinlichkeit schon über 10 % sein. Die qualitative Wachstumskomponente wird deshalb weiter an Bedeutung gewinnen.

„Prometheus“ wendet Hochtechnologie auf den Straßenverkehr an

Das von der Daimler-Benz AG angeregte und inzwischen von zahlreichen europäischen Herstellern als Gemeinschaftsprojekt anerkannte Vorhaben „Prometheus“ ist geeignet, einen Beitrag zur Anwendung der Hochtechnologie im Straßenverkehr zu leisten. Neue Informations-, Steuerungs- und Regelsysteme sollen einen weitgehend unfallfreien, flüssigen Individualverkehr mit deutlich verbesserter Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit verwirklichen. Wenngleich die Realisierung sicherlich weit in das nächste Jahrhundert hineinreicht, wird das Projekt eine Fülle neuer Erkenntnisse bringen, die bereits in überschaubarer Zukunft nach und nach in die Fahrzeuge einfließen werden.

Hochtechnologie ermöglicht „lernfähige“ Fabrik

Nicht weniger tiefgreifend als im Produkt werden die durch den Einsatz neuer Technologien ausgelösten Veränderungen in der Fertigung sein. Wir stehen am Anfang einer umwälzenden Entwicklung. Bereits heute lassen sich Qualität, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit in der Produktion dadurch erheblich verbessern, daß bestehende computerunterstützte Teillösungen miteinander verbunden werden. Ein „Computer Integrated Manufacturing“ (CIM) ermöglicht einen kontinuierlichen Informations- und Materialfluß vom Auftragseingang bis zur Qualitätsprüfung und Auslieferung des Fahrzeugs. Ziel

der fertigungstechnischen Entwicklung ist jedoch nicht nur die integrierte, sondern die „lernfähige“ Fabrik. Dies erfordert die Ausstattung von Maschinen mit der Fähigkeit, auf neue Anforderungen oder Störungen selbständig zu reagieren.

Trotz der weiter voranschreitenden Automatisierung wird es auch in Zukunft keine menschenleeren Automobilfabriken geben. Wir brauchen aber andere Qualifikationen unserer Mitarbeiter. Die Zahl der in Forschung und Entwicklung Beschäftigten wird sich, wie schon in den letzten Jahren, überdurchschnittlich erhöhen.

Daimler-Benz: Wachstum durch Technik und Qualität

Die Strategie von Daimler-Benz ist auf eine langfristige Absicherung der unternehmerischen Basis und damit auf Zukunftssicherung ausgerichtet. Die Einbeziehung neuer Geschäftsfelder soll dem Konzern langfristig weitere Wachstumsimpulse geben und zugleich die technische Entwicklung des Automobils auf einem Niveau absichern, das unseren hohen Ansprüchen gerecht wird. Dabei streben wir an, hinsichtlich der Möglichkeiten neuer Technologien kompetent zu bleiben, ohne sie etwa ausnahmslos im eigenen Hause anwenden zu wollen.

Das bedeutet, daß wir nicht alles, was wir technisch beherrschen, auch in unserem Unternehmen selbst erstellen werden. Es gehört zur Unterneh-

menspolitik und Tradition von Daimler-Benz, enge Geschäftsverbindungen mit einer großen Zahl leistungsfähiger Zulieferanten zu unterhalten. Wir pflegen diese Zusammenarbeit und betreiben auf zahlreichen Feldern gemeinsame Entwicklungen.

Vor allem beim Personenwagen gibt uns dies die Möglichkeit, verstärkt auf qualitatives Wachstum zu setzen. Hiermit sind zusätzliche Investitionen verbunden, deren Schwerpunkt insbesondere bei Produktmaßnahmen liegt.

In der Modellpolitik wollen wir an den traditionellen Mercedes-Eigenschaften festhalten: Singularität des Produkts und Individualität des Angebots, Spitzenleistung in Technik und Qualität, Fortschrittlichkeit in Sicherheit und Fahrkomfort, Verbrauchssparbarkeit sowie Umweltfreundlichkeit. Wir haben unsere Modellablässe immer langfristig und so geplant, daß wir nach unseren eigenen hohen Ansprüchen genügend Innovationen in ein neues Produkt einbringen können. Daran werden wir auch in Zukunft festhalten, insbesondere bei jenen Merkmalen, die uns im Segment technisch hochwertiger Fahrzeuge einen Wettbewerbsvorsprung sichern sollen. Auch

künftig wird sich unser Angebot auf dieses Marktsegment konzentrieren; ein Modell unterhalb der Kompaktklasse ist in unseren Planungen nicht vorgesehen.

Um hochwertige Technik zu marktgerechten Preisen anbieten zu können, streben wir zugleich ein moderates, an der langfristigen Nachfrageentwicklung ausgerichtetes Mengenwachstum an.

Beim Nutzfahrzeug wollen wir mit unserem Angebot auch künftig möglichst alle Anwendungsbereiche bei unseren Kunden abdecken. Eine nachhaltige Steigerung der Stückzahlen in unseren traditionellen Märkten wird in absehbarer Zeit kaum zu erreichen sein. Doch bestehen auch hier gute Voraussetzungen für qualitatives Wachstum, weil neue Technologien, vor allem die Mikroelektronik, bisher nicht gekannte Möglichkeiten eröffnen, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Gebrauchsnutzen erheblich zu verbessern.

Unser Ziel ist es, über das gesamte Programm hinweg Komponenten zu vereinheitlichen und nach dem Baukastenprinzip flexibel und kostengünstig herzustellen. Wir werden in Zukunft im Rahmen eines konzernweiten Nutzfahrzeugkonzepts die sich bietenden Chancen auf einzelnen Märkten noch besser wahrnehmen.

Zukunftsarbeiten der neuen Konzernbereiche

Im erweiterten Konzern werden die neuen Bereiche AEG, Dornier und MTU ihre Eigenständigkeit behalten und ihre gewachsene Unternehmenskultur weiterentwickeln. Wettbewerb untereinander ebenso wie die Zusammenarbeit der Bereiche sind am besten geeignet, zum Wohle des Ganzen Motivation und Kreativität der Mitarbeiter zu fördern.

AEG wird die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf längerfristig angelegte technologische Ziele mit Schwerpunkt in der Informations-, Energie-, Prozeß- sowie Werkstofftechnik und in steigendem Umfang bei systemtechnischen Grundlagen konzentrieren.

Dornier plant, im Flugzeugbau seine Produktionskapazitäten in München neu zu strukturieren und den Standort in Immenstaad/Bodensee zu erweitern. Ziel im Bereich Medizintechnik ist es, trotz konkurrierender Verfahren die weltweite Marktführerschaft in der Lithotripsie zu erhalten. Die Beteiligungen an der Entwicklung

des europäischen Raumgleiters HERMES, an der Weiterentwicklung der europäischen Trägerrakete ARIANE und an der Raumstation COLUMBUS eröffnen langfristig günstige Perspektiven für den Bereich Raumfahrt und Systemtechnik.

MTU sieht in den nächsten Jahren einen steigenden Ersatzbedarf an Triebwerken. Der spürbare Aufwärtstrend in der Verkehrsluffahrt reicht aus, um die Produktionskapazitäten in München auszulasten. Im Bereich Hochleistungs-Dieselmotoren in Friedrichshafen zeichnet sich eine gute Beschäftigung ab.

Kontinuierliche und stabile Entwicklung im Konzern

Insgesamt wird Daimler-Benz an der bewährten Unternehmenskonzeption der Kontinuität und Stabilität festhalten. Auf der Basis einer umfassenden Forschungs- und Entwicklungsarbeit werden wir den technischen Fortschritt in allen Produkten des Konzerns wirtschaftlich sinnvoll verwirklichen. Mit einem qualitativ hochwertigen Angebot - bestehend aus Produkten sowie dem weiten Feld der Dienst- und Betreuungslösungen - werben wir weiterhin um das Vertrauen unserer Kunden. Wir wollen damit keineswegs nur den einmal errungenen Erfolg bewahren, sondern uns auch neue Aktionsräume erschließen.

Erhebliche Mittel werden in allen Bereichen für die Pflege und den Ausbau bestehender sowie die Erschließung neuer Märkte aufgewendet, um langfristig Wachstum zu sichern. Mit unserem soliden finanziellen Fundament verfügen wir über die Voraussetzungen, um den guten Ruf der Produkte und Leistungen aller Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns immer wieder neu zu bestätigen.

Dem Gewicht des Unternehmens in Staat und Gesellschaft sowie seinen Einflußmöglichkeiten entspricht eine Verantwortung, die wir voll anerkennen. Insofern berücksichtigen wir jeweils auch die Auswirkungen unserer unternehmerischen Entscheidungen auf

Wirtschaftsstruktur, Arbeitsmarkt und Umwelt. Angesichts der weltweiten Tätigkeit des Unternehmens sehen wir es als zwingend an, uns im Rahmen der unterschiedlichsten Gesellschafts- und Verfassungsstrukturen politisch neutral zu bewegen.

Wir vertrauen auch in Zukunft auf die Qualifikation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter und auf eine in vielen Jahrzehnten erworbene umfassende Erfahrung des Unternehmens. Unsere soziale Verantwortung den Mitarbeitern gegenüber gilt weltweit für alle Standorte und unabhängig von Nationalität, Rasse, Hautfarbe oder Religionszugehörigkeit. Dementsprechend ist der Daimler-Benz-Konzern bemüht, seinen Mitarbeitern angemessene, an den individuellen und sozialen Bedürfnissen orientierte Arbeitsbedingungen zu bieten und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten ihre soziale Sicherheit zu gewährleisten.

Neue Führungsstruktur im Daimler-Benz-Konzern

Das starke Wachstum unseres traditionellen Automobilgeschäfts in den vergangenen Jahren und die Erweiterung des Konzerns haben die technischen und organisatorischen Anforderungen an die Konzernführung erheblich erhöht. Dieser Entwicklung wurde durch eine neue Führungsstruktur und eine Änderung der Aufgabenverteilung im Vorstand Rechnung getragen.

Der Vorstand der Daimler-Benz AG ist für die Gesamtleitung des Konzerns verantwortlich. Er verantwortet insbesondere

- die Geschäftspolitik,
- die Unternehmensstrategie,
- die Gesamtplanung,
- das Ergebnis.

Die fünf Geschäftsbereiche Nutzfahrzeuge, Personenwagen, AEG, Dornier, MTU tragen weltweite unternehmerische Verantwortung. Diese umfaßt für den jeweiligen Bereich insbesondere

- die strategischen Konzepte,
- die operativen Geschäfte,
- die Erreichung der Ergebnisziele.

Die Zentralressorts üben im Rahmen des Geschäftsverteilungsplans des Vorstands in ihrer funktionalen Zuständigkeit strategische und operative Aufgaben aus. Sie nehmen dabei bereichsübergreifende Konzernaufgaben wahr und haben insoweit gegenüber den Geschäftsbereichen - bei den selbständigen Tochtergesellschaften im Rahmen der geltenden gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen - Richtlinienkompetenz. Durch Wahrnehmung

Übersicht zur Geschäftsverteilung des Vorstands

Vorsitzender des Vorstands	Finanz- und Betriebswirtschaft Stellv. Vorsitzender des Vorstands	Forschung und Technik	Materialwirtschaft	Personal	Vertrieb
Federführung in der Gesamtleitung und der Geschäftspolitik des Unternehmens	Finanzen Betriebswirtschaft und Rechnungswesen	Synergiekonzepte und technische Strategien Forschung	Materialeinkauf Materialdisposition Materialverwaltung	Verkehr mit dem Gesamtbetriebsrat Verkehr mit dem Gesamtsprecherausschuß	Vertriebsorganisation Inland Vertriebsorganisation Ausland
Koordination der Vorstandsarbeit	Technische Betriebswirtschaft	Design		Personal- und Sozialwesen	Vertriebsgesellschaften
Verkehr mit dem Aufsichtsrat	Jahresabschluß	Zentrale Funktionen		Bildungswesen	Vertriebscontrolling
Verkehr mit dem Gesamtbetriebsrat in wichtigen Angelegenheiten	Geschäftsbericht und Hauptversammlung (mit Vorsitzendem des Vorstands)	Zentrale Technische Planung		Personalentwicklung leitende Führungskräfte (mit Vorsitzendem des Vorstands)	Marketingkommunikation Kundendienst Ersatzteile und Zubehör
Verkehr mit dem Gesamtsprecherausschuß der leitenden Angestellten in wichtigen Angelegenheiten	Zentralbuchhaltung Steuern, Zölle, Versicherungen	Qualitätssicherung Informationsverarbeitung		Arbeits- und Sozialrecht	
Personalangelegenheiten der ersten Führungskräfte	Anlage-, Finanzierungs-, Holding- und Grundstücksgesellschaften			Arbeitswirtschaft und Arbeitsgestaltung	
Verkehrs- und wirtschaftspolitische Grundsatzfragen				Innerbetriebliche Information	
Aufsichtsratsvorsitz und Beteiligungen AEG, Dornier, MTU				Allgemeine Verwaltung	
Konzernplanung					
Konzernrevision					
Öffentlichkeitsarbeit					
Recht					
Zentrale Strukturorganisation					

mung der Grundsatz-, Gesamtplanungs-, Koordinations- und Kontroll-Aufgaben bilden die Zentralressorts die „funktionalen Klammern“, die ein Zusammenwachsen der Geschäftsbereiche fördern, die Einheitlichkeit und Durchlässigkeit der Unternehmenspolitik sicherstellen und die Integration im Konzern gewährleisten.

Ihre Verantwortung umfaßt insbesondere

- die Bereitstellung des fachspezifischen Know-how für die Geschäftsbereiche,
- den Wissenstransfer für eine optimale Nutzung der vorhandenen Potentiale,
- die Erbringung fachbezogener Dienstleistungen für die Geschäftsbereiche.

Auf der Grundlage dieser neuen Führungsstruktur arbeiten die neuen Geschäftsbereiche und Zentralressorts, über die wir nachstehend berichten.

Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge	Geschäftsbereich Personenwagen	Geschäftsbereich AEG *)	Geschäftsbereich Dornier *)	Geschäftsbereich MTU *)
Entwicklung	Entwicklung	Vorsitzender	Vorsitzender	Vorsitzender
Produktion	Produktion	Finanzen	Forschung und Entwicklung	Fertigung
Kaufmännische Aufgaben	Kaufmännische Aufgaben	Controlling	Produktion und Entwicklung	Forschung und Entwicklung
Vertrieb	Vertrieb	Personal	Produktion und Betreuung	Materialwirtschaft/ Einkauf
Werke Mannheim, Gaggenau, Wörth, Düsseldorf, Kassel	Werke Untertürkheim, Berlin, Sindelfingen, Bremen, Hamburg, Bad Homburg	6 weitere Vorstandsbereiche mit 16 Geschäftsbereichen	Dornier Reparaturwerk GmbH	Finanz- und Betriebswirtschaft
Produktbereiche Omnibus, Unimog, Fahrzeugaggregate	Produktbereich Geländewagen		Betreuung Dornier System GmbH	Personalwesen/Recht
Produktions- und Montagegesellschaften Ausland			Vertrieb und Kaufmännische Aufgaben Dornier-Werke München	Vertrieb
			Finanz- und Betriebswirtschaft	
			Personal- und Sozialwesen	

*) Funktionen nach Geschäftsverteilung der Gesellschaft.



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

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

Aus den Bereichen des Konzerns



Geschäftsbereich Personenwagen

Personenwagen

Weltweit hohe Pkw-Nachfrage

Die Nachfrage nach Personenwagen ist 1986 nochmals gestiegen; Zuwächse gab es in den drei großen Markregionen Nordamerika, Japan und Westeuropa. Die Produktion erhöhte sich im vierten Jahr in Folge und erreichte weltweit mit 33,3 Mill. Pkw ihren bisher höchsten Stand.

In den USA, dem mit Abstand größten nationalen Markt, wurden 11,1 Mill. Pkw abgesetzt (+ 2 %). Zum erneuten Anstieg hat auch beigetragen, daß im Hinblick auf neue, ab Januar 1987 geltende Steuergesetze Käufe vorgezogen worden sind. Während der Absatz der amerikanischen Hersteller stagnierte (die Produktion wurde sogar um 4 % auf 7,8 Mill. Fahrzeuge zurückgenommen), konnten die ausländi-

schen Anbieter trotz des scharfen Kursrückgangs des Dollar ihre Position weiter ausbauen und ihren Marktanteil insgesamt auf 28,3 (i. V. 25,7) % erhöhen. Dies kam hauptsächlich den Japanern zugute, die mit 2,4 Millionen mehr Personenwagen als je zuvor in die USA exportierten. Erstmals hat auch die junge südkoreanische Automobilindustrie ein größeres Volumen in diesem Markt verkauft. Die deutschen Hersteller, die vornehmlich mit hochwertigen Fahrzeugen erfolgreich waren, haben insgesamt 443.700 Pkw in die USA geliefert (+4,7%).

In Japan wurden 3,1 Mill. Pkw abgesetzt (+1,4 %). Die Fahrzeugimporte sind zwar kräftig gestiegen, ihr Anteil am gesamten Marktvolumen blieb mit 2,2 (i.V. 1,6)% jedoch vergleichsweise niedrig. Be-

sonders erfolgreich waren deutsche Fabrikate, auf die fast 80 % der Pkw-Importe entfielen. Von der um 2 % auf 7,8 Mill. gesteigerten Pkw-Produktion wurden 4,6 Mill. exportiert. Allein die Lieferungen nach Europa haben um ein Fünftel auf 1,3 Mill. Fahrzeuge zugenommen.

In Westeuropa wurden 11,6 Mill. Pkw verkauft, 10 % mehr als im Vorjahr. Hohe Zuwachsraten hatten vor allem dies Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien. Der Nettoexport aus Westeuropa - Produktion abzüglich Neuzulassungen - betrug 0,3 Mill. Pkw, das waren weniger als 10 % des Nettoexports aus Japan. Die Produktion in Westeuropa erhöhte sich insgesamt um 6% auf 11,9 Mill. Pkw und übertraf damit den bisherigen Höchststand aus dem Jahre 1973. Das entspricht einem Anteil an der Weltproduktion von wieder 35 %.

Die Kompaktklasse wurde um die Modelle 190 E 2.3 und 190 E 2.6 ergänzt. Diese Fahrzeuge bieten hohe Leistung und entlastenden Komfort bei vorbildlicher Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit.



Bestes Pkw-Jahr in der Bundesrepublik Deutschland

Das Jahr 1986 war für die deutsche Pkw-Industrie das bisher erfolgreichste in der 100jährigen Geschichte des Automobils. Im Unterschied zu den beiden vorangegangenen Jahren kam das Wachstum ausschließlich aus dem Inlandsmarkt. Die Neuzulassungen stiegen um 18,9 % auf die Rekordhöhe von 2,8 Mill. Pkw. Der Anteil ausländischer Fabrikate erhöhte sich auf



Die S-Klasse gilt international als Vorbild für Sicherheit, Komfort und Leistung. Acht unterschiedliche Modelle stehen zur Wahl. Fahrer der S-Klasse legen im Jahr mehr als doppelt so viele Kilometer zurück wie der Durchschnitt aller Autofahrer.

30 (i.V. 27)%, etwa die Hälfte entfiel auf japanische Marken.

Der Trend zum umweltfreundlichen Pkw hat sich im Verlauf des Jahres zunehmend verstärkt. Der Anteil schadstoffreduzierter Personenwagen an den Neuzulassungen betrug Ende des Jahres schon 77 %. Die Kunden kauften umweltbewußter; wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen haben die steuerliche Förderung, eine erweiterte, attraktive Produktpalette sowie die erhebliche Ausweitung des Tankstellennetzes für unverbleiten Kraftstoff. Die 1986 ausgelaufene maximale Steuerbefreiung für schadstoffreduzierte Pkw hatte gegen Jahresende einen regelrechten Nachfrageschub ausgelöst.

Das hohe Exportniveau der deutschen Pkw-Industrie konnte mit 2,5 Mill. Fahrzeugen annähernd gehalten werden. Mehr als 90 % der Ausfuhren gingen wiederum in die westeuropäischen Länder und nach den USA. Die Pkw-Produktion in der Bundesrepublik stieg um 3 % auf den neuen Höchststand von 4,3 Mill.

Daimler-Benz: Markterfolge im In- und Ausland

Die Nachfrage nach Mercedes-Pkw war 1986 unverändert hoch, die Bestelleingänge lagen weiterhin über unseren Produktionsmöglichkeiten. Im Inland sind die Neuzulassungen kräftig um 11 % auf 294.649 gestiegen. Wenn dennoch unser Marktanteil auf 10,9 (i. V. 11,6) % etwas zurückgegangen ist, so lag das an der starken Expansion des Ge-

samtmarktes, die für uns als Anbieter im oberen Marktsegment regelmäßig zu einer Reduzierung unseres Marktanteils führt.

Bestimmend für unseren Absatzzuwachs war der Erfolg der Mittleren Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E. Die Dynamik, die diese Baureihe im Markt entfaltet hat, blieb auch im zweiten Produktionsjahr ungebrochen. Zusätzliche Impulse brachten die neuen Modelle der T-Reihe. Auch in der S- und Sonderklasse konnten wir den Absatz steigern. Die Neuzulassungen in der Kompaktklasse sind dagegen um 4 % auf 118.749 zurückgegangen. Das lag nicht an der Nachfrage, sondern daran, daß wir die Produktion im Werk Sindelfingen weiter zugunsten der Mittleren Klasse verschoben



Personenwagen

haben. Außerdem wurden 1.932 Mercedes-Geländewagen (+ 4 %) im Inland abgesetzt; diese Sparte ist jetzt dem Geschäftsbereich Personenwagen zugeordnet.

Von unseren im Inland verkauften Benzinern waren im Jahresdurchschnitt 45 % mit einer Abgasreinigungsanlage ausgestattet. Ihr Anteil an den Neuzulassungen war damit mehr als doppelt so hoch wie

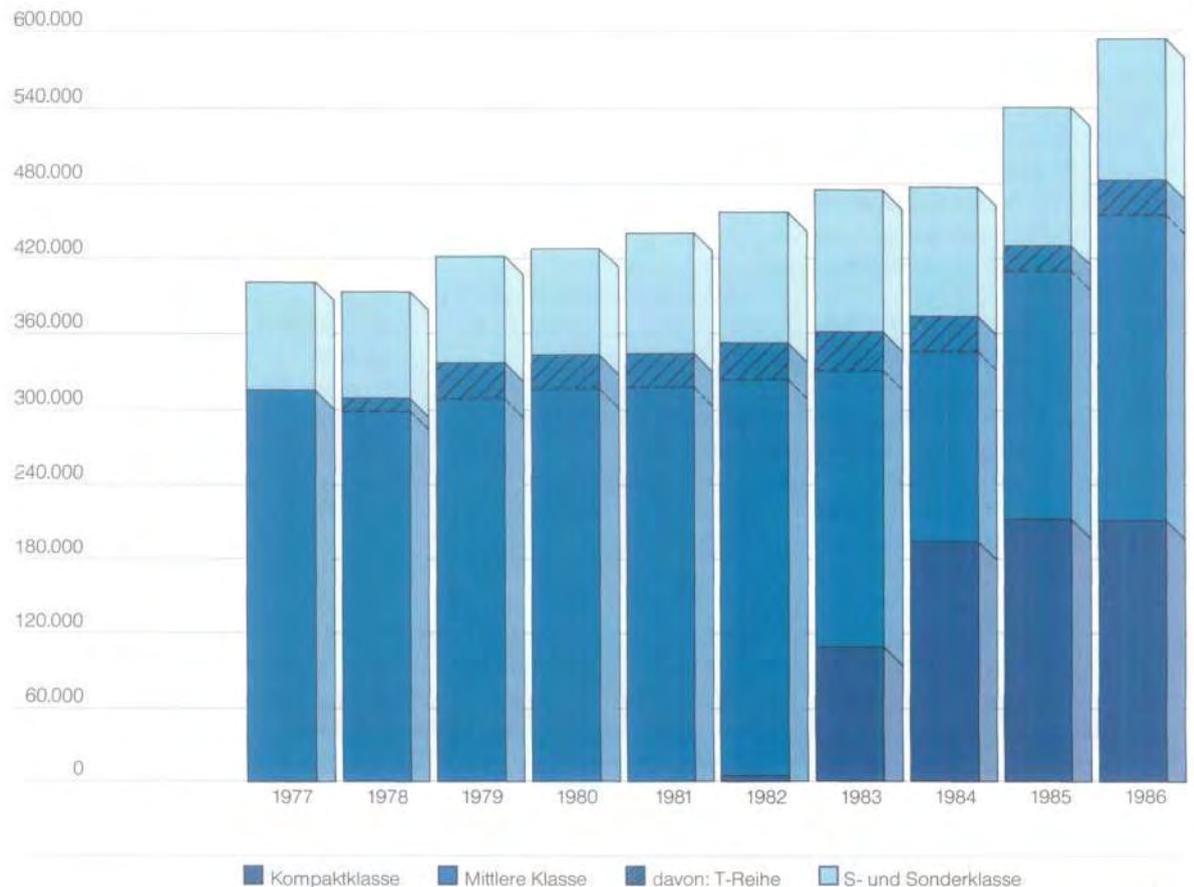
in der Branche. Nach Übernahme des geregelten Drei-Wege-Katalysators in die Serienausstattung haben sich gegen Jahresende neun von zehn Kunden für einen schadstoffarmen Mercedes-Pkw mit Benzin- oder Dieselmotor entschieden.

Daimler-Benz konnte im Unterschied zur gesamten deutschen Pkw-Industrie auch 1986 den Export um 6,5 % auf

296.225 Fahrzeuge steigern. Nahezu 50 % davon lieferten wir in die europäischen Länder. Überdurchschnittliche Zuwachsraten hatten vor allem Italien, Großbritannien, die Niederlande, Österreich und Spanien. In den USA erhöhte sich unser Absatz um 14 % auf 99.314 Pkw. Besonders stark haben hier die Verkäufe in der S- und Sonderklasse angezogen, und zwar um fast ein Drit-

Personenwagen-Produktion

(Fahrzeuge)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Personenwagen gesamt	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349	541.039	594.080
davon:										
S- und Sonderklasse	85.108	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589	104.646	108.896	111.757
Mittlere Klasse	316.147	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757	178.357	220.339	271.314
davon: T-Reihe	5	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370	28.055	20.612	28.063
Kompaktklasse	-	-	-	-	-	4.650	109.837	195.346	211.804	211.009
zzgl. Geländewagen	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303	5.945





tel. Die mit dem Modelljahr 1986 in den USA eingeführte neue Mittlere Klasse, die erstmals auch in Benzinversionen angeboten wird, war ebenfalls erfolgreich. In Japan, wo wir seit Anfang 1986 mit einer eigenen Vertriebsgesellschaft vertreten sind, wurden mit 13.820 etwa 50% mehr Mercedes-Pkw neu zugelassen.

Unsere Produktion erhöhte sich um 9,8% auf 594.080 Pkw. Dieser Zuwachs war durch die Erweiterung der Kapazitäten im Werk Bremen möglich. Neben dem Anlauf der neuen T-Reihe wurde dort die Fertigung der 190er Modelle gesteigert. Im Werk Sindelfingen ist im Rahmen der im Verbund mit Bremen geschaf-

fenen Flexibilität die Kompaktklasse zurückgenommen und dafür die Produktion der Mittleren Klasse um 22% auf 243.251 Limousinen angehoben worden.

In Sindelfingen und Bremen zusammen wurden 211.009 Fahrzeuge der 190er Baureihe hergestellt, etwa die gleiche Zahl wie im Vorjahr. Da die Produktion der S- und Sonderklasse um 2,6% auf 111.757 Pkw anstieg, war - neben der höherwertigen Ausstattung - auch der Modellmix für Beschäftigung und Erlös günstiger. Bei Steyr-Daimler-Puch in Graz/Österreich wurden im Lohnauftrag 5.945 Mercedes-Geländewagen gefertigt.

Neben der Produktionssteigerung war im Berichtsjahr, vor

allem durch die Umstellung sämtlicher Benzinmodelle auf den geregelten Drei-Wege-Katalysator, eine bis dahin nicht gekannte Vielzahl von Neuanläufen in der Serienfertigung zu bewältigen.

Neue Typen erfolgreich im Markt eingeführt

Seit Anfang 1986 werden die neuen Spitzenmodelle 560 SEL/SEC sowie die T-Reihe ausgeliefert. Die Kompaktklasse haben wir um zwei weitere, besonders leistungsstarke Varianten, den 190 E 2.3 mit 4-Zylinder- sowie den 190 E 2.6 mit 6-Zylinder-Benzinmotor, ergänzt. Der 2,6 Liter-Motor wird nunmehr in allen drei Baureihen unseres Pkw-Programms angeboten.



Unsere T-Modelle haben sich am Markt erfolgreich durchgesetzt. Sie bieten Komfort und Leistung der Limousinen, dazu aber erheblich höheren Transportnutzen für Beruf und Freizeit.



Personenwagen

Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1987 haben wir das neue Mittelklasse-Coupe vorgestellt, und zwar in zwei Varianten als 230 CE und 300 CE. Die Marktresonanz ist beachtlich.

Sicherheit und Fahrkomfort wurden weiter erhöht. Aus dem umfassenden Mercedes-Benz-Fahrdynamik-Konzept ist das Automatische-Sperr-Differential (ASD) in Serie gegangen. Es verbessert die Traktion auf Fahrbahnen mit unterschiedlicher Griffigkeit. Seit September 1986 sind alle 6-Zylinder-Benziner serienmäßig mit dem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet. Der den Sicherheitsgurt ergänzende Airbag wird immer mehr bestellt; inzwischen sind über 250.000 Mercedes-Pkw damit ausgestattet worden.

Über 1 Mrd. DM Investitionen im Pkw-Bereich

In unseren Pkw-Werken haben wir für unmittelbar produktbezogene Maßnahmen, den weiteren Ausbau der Kapazitäten und den Einsatz moderner Fertigungstechnologien insgesamt 1,1 Mrd. DM investiert.

Durch anspruchsvollere Produktionseinrichtungen streben wir eine verbesserte und gleichmäßig hohe Fertigungsqualität an. Gleichzeitig wollen wir die Belastung der Mitarbeiter am Arbeitsplatz weiter verringern. Für die Projektierung und Programmierung von Anlagen werden Simulationsmodelle und die CAD/CAM-Technik immer bedeutsamer: So simulieren wir im Werk Sindelfingen bereits bei der Anla-

genplanung Bewegungsabläufe von Industrierobotern mittels CAD/CAM. Die Genauigkeit der Planung wird dadurch wesentlich verbessert. In Hamburg fertigen wir seit Beginn des Jahres 1986 elektrisch verstellbare Lenksäulen für die Mittel- und S-Klasse auf einer fast vollständig aus CNC-Maschinen bestehenden neuen Produktionsanlage.

Im Werk Bremen haben wir den Produktionsablauf in einem Teilbereich grundlegend neu gestaltet: Kabelbäume und andere Leitungen werden nicht mehr in Fließbandarbeit, sondern in Boxen am stehenden Fahrzeug verlegt.

Innovative Fertigungsmethoden dienen auch dem Umweltschutz und der Energieeinsparung. Durch den Einsatz mo-

Montagehalle mit 18 Doppelboxen für den stationären Einbau von Kabelsätzen in Personenwagen. Batteriebetriebene fahrerlose Transporteinheiten befördern die Fahrzeuge vom und zum Montageband. Unterschiedlich hohe Holzpodeste sind den jeweiligen Arbeitshaltungen ergonomisch optimal angepaßt.





derer Umwelttechnik haben wir die Abluftanlagen - vor allem in den Lackierereien - erheblich verbessert. Neue Aufbereitungsanlagen für Abwässer, z. B. aus Galvanik und Härterei, vermindern die Schadstoffe und gewährleisten die Einhaltung der Grenzkonzentrationen.

Zur Erweiterung der Kapazitäten wurde in Sindelfingen mit der Errichtung eines neuen Werkzeugbaus sowie eines Preßwerks begonnen. In Bremen und in Hamburg wurden Produktionshallen errichtet und erweitert. Im Werk Berlin dienten die Investitionen der Einrichtung der Produktion von Pkw-Tauschmotoren und Auspuffkrümmern, die aus dem Werk Untertürkheim dorthin verlagert wurden.

Weiteres Wachstum für Mercedes-Pkw

Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Perspektiven in der Bundesrepublik ist 1987 erneut mit einem guten Pkw-Geschäft zu rechnen. Die schwächeren Verkaufsergebnisse in den ersten Monaten leiteten keine Trendwende ein, sondern standen vielmehr unmittelbar im Zusammenhang mit den vorgezogenen Käufen Ende des letzten Jahres. Für Mercedes-Pkw gehen wir aufgrund der günstigen Auftragsituation von einem weiter steigenden Absatz aus.

Der Pkw-Export aus der Bundesrepublik ist 1987 durch die Aufwertung der D-Mark erschwert. Dies gilt für die Ausfuhr in die meisten europäischen Länder, vor allem jedoch in die USA. Auch wenn die Nachfrage im amerikanischen Pkw-Markt in diesem Jahr voraussichtlich allgemein zurückgehen wird, bleiben der US-Markt ebenso wie die west-



Unsere erfolgreiche 190er Baureihe wird in sieben Modellen angeboten. 1986 wurden über 211.000 Fahrzeuge in Sindelfingen und Bremen produziert.

europäischen Länder für hochwertige Fahrzeuge der Spitzenklasse weiterhin aufnahmefähig. Wir rechnen deshalb damit, unser Exportvolumen nochmals erhöhen zu können.

Bei voller Nutzung der vorhandenen Kapazitäten planen wir für 1987 eine leichte Steigerung der Produktion auf über 600.000 Pkw.

Drittes Pkw-Werk in Rastatt

Angesichts des sich allgemein verstärkenden Trends zu höherwertigen, technisch anspruchsvollen Fahrzeugen rechnen wir auch mittel- und längerfristig mit einer weiter steigenden Nachfrage nach

Mercedes-Pkw. Dabei ist unsere Strategie vor allem auf qualitatives Wachstum ausgerichtet. Zunehmende technische Inhalte unserer Fahrzeuge sowie der Einsatz neuer Fertigungstechnologien erfordern aber auch größere Fertigungsflächen und mehr Mitarbeiter. Deshalb planen wir eine Erweiterung unserer Pkw-Fertigung am Standort Rastatt. Wir wollen hier die Produktion ab 1990 schrittweise aufnehmen. Unter der Voraussetzung, daß sich die erwartete Markt- und Nachfragesituation nicht ändert, rechnen wir damit, bis zum Jahre 1995 etwa 7.000 Arbeitsplätze am Standort Rastatt schaffen zu können.

Pkw-Produktionswerke im Inland	
	Tätigkeitsgebiet/Hauptprodukte
Sindelfingen	Karosserie- und Montagewerk, Zentrales Ersatzteillager
Untertürkheim	Fertigung von Motoren, Achsen und Getrieben, Gießerei, Schmiede
Bremen	Karosserie- und Montagewerk
Berlin-Marienfelde	Herstellung von Pkw-Tauschmotoren und Nutzfahrzeugmotoren, Teilefertigung für Pkw- und Nutzfahrzeugmotoren, Fertigung von Kleinaggregaten
Hamburg	Herstellung von Fahrgestellteilen und Kleinaggregaten für Pkw und Nutzfahrzeuge
Bad Homburg	Fertigung von Motorsteuerungsteilen für Pkw und Nutzfahrzeuge

Mercedes-Benz in aller Welt

Inland

Hauptverwaltung	
Forschung und Entwicklung	
Produktionswerke	11
Verkaufs- und Servicestützpunkte	1.147
davon:	
Niederlassungen	95
Großvertreter	28
Vertreter	428
Vertragswerkstätten	596

Ausland

Produktionswerke	18
Montagerwerke	24
Lizenznehmer	6
Verkaufs- und Servicestützpunkte	4.766
davon:	
Vertriebsgesellschaften	25
Niederlassungen	440
Generalvertreter	117
Interesservertreter	40
Vertragshändler/Agenten	3.443
Vertragswerkstätten	701



 Produktion

 Montage

 Vertrieb

 Freightliner

 Lizenznehmer





Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Nutzfahrzeuge

Höhere Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen

Die Nutzfahrzeugmärkte blieben auch 1986 im Schatten der insgesamt positiven Wirtschaftsentwicklung. Weltweit hat sich die Nachfrage nur in den leichteren Fahrzeugklassen belebt. Der Absatz von Schwer-Lkw blieb unverändert schwach. Aufgrund des Anstiegs bei den kleinen, überwiegend vom Pkw abgeleiteten Lieferwagen erreichte die Produktion international mit 12,1 Mill. Nutzfahrzeugen wieder knapp die Stückzahlen des Vorjahres.

In Japan erhöhte sich der Inlandsabsatz um 4 % auf 2,6 Mill. Nutzfahrzeuge. Dennoch mußte aufgrund des um 12 % niedrigeren Exports (2,0 Mill. Fahrzeuge) die Produktion um 4 % auf 4,5 Mill. zurückgenommen werden. Dadurch war auch der Anteil an der Weltproduktion mit 37 (i.V. 38) % nochmals niedriger.

In Westeuropa ist der Nutzfahrzeugabsatz um 10 % auf 1,5 Mill. Einheiten gestiegen. Hohe Wachstumsraten wurden in Frankreich, in der Bundesrepublik Deutschland und in Spanien erzielt. Insgesamt wur-

Deutsche Nutzfahrzeugindustrie: Absatzzuwachs nur im Inland

In der Bundesrepublik Deutschland wurden 143.340 Nutzfahrzeuge neu zugelassen. Der Zuwachs um 7,1 % betraf vor allem Transporter und leichte Lastwagen. Die Nachfrage nach mittleren und schweren Lkw hat sich 1986 etwas belebt, allerdings von einem vergleichsweise niedrigen Niveau aus. Der bereits in den letzten Jahren gewachsene Anteil ausländischer Fabrikate ist weiter auf 25 (i. V. 24) % gestiegen.

Ins Ausland verkaufte die deutsche Nutzfahrzeugindustrie mit 173.332 Fahrzeugen 2,5 % weniger als im Vorjahr. Während bei mittleren Transportern und leichten Lastwagen noch ein Zuwachs erzielt werden konnte, ging der Export von Leichttransportern sowie mittleren und schweren Lkw zurück. Bei den Lkw ab 16t, auf die nach Stückzahlen etwa ein Fünftel, gemessen am Wert jedoch etwa die Hälfte des deutschen Nutzfahrzeugexports entfielen, konnte der Nachfrageausfall aus den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens auf den europäischen Märkten nicht ausgeglichen werden.

Die Produktion in der Bundesrepublik stieg 1986 um 2,5% auf 286.135 Nutzfahrzeuge.

Das Programm der neuen Großtransporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 t wird mit verschiedenen Ladeflächen, Laderäumen, Nutzlasten und Aufbauvarianten den unterschiedlichsten Transportaufgaben gerecht.



Im größten Nutzfahrzeugmarkt, den USA, nahmen die Neuzulassungen um 3 % auf 4,8 Mill. Fahrzeuge zu. Wie im Vorjahr wurden 3,5 Mill. Nutzfahrzeuge in den USA hergestellt; der Anteil an der Weltproduktion blieb bei 29%.

den 1,5 Mill. Nutzfahrzeuge hergestellt, das waren etwa 13 % der Weltproduktion. Allerdings lag die Fertigung von Lkw über 6 t mit 293.000 um 2 % unter dem Vorjahr. Ursächlich dafür war die weitere Abschwächung der Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten. In der westeuropäischen Nutzfahrzeugindustrie führte dies zu Auslastungs- und Beschäftigungsproblemen. Der scharfe Preis- und Konditionenwettbewerb hielt unvermindert an.



Daimler-Benz: Schwieriges Nutzfahrzeuggeschäft

Daimler-Benz hat im Inland, vor allem dank der höheren Nachfrage nach Transportern und leichten Lastwagen, 58.311 (i.V. 58.114) Nutzfahrzeuge abgesetzt.

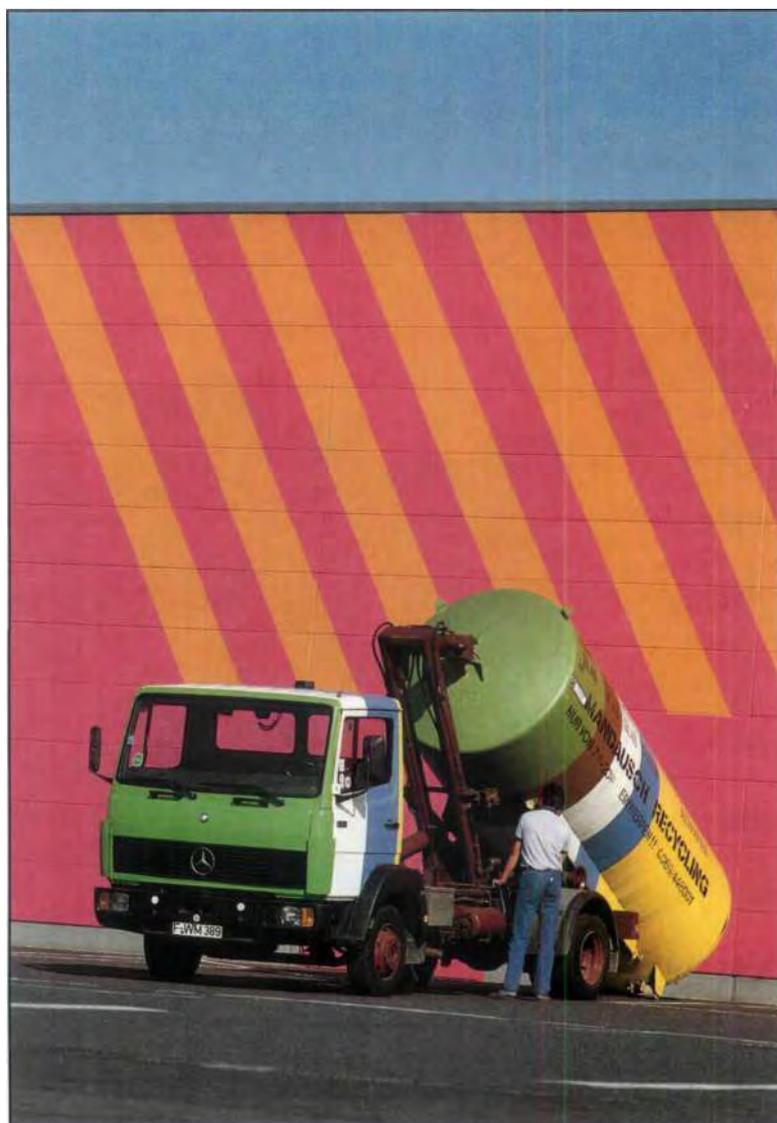
Unsere Lkw-Verkäufe in der Klasse über 6 t sind um 1,8 % auf 27.773 Fahrzeuge zwar etwas weniger als im Branchendurchschnitt gestiegen, dennoch haben wir im hart umkämpften Markt mit einem Anteil von nahezu 60 % unsere führende Position behauptet. Der Absatz unserer leichten Wörther Lkw, der im Vorjahr nach der Neueinführung einer 13 t-Version stark gestiegen war, hat sich 1986 normalisiert. Bei den für Wertschöpfung und Beschäftigung unserer Inlandswerke besonders wichtigen Schwer-Lkw vermochten wir unsere Inlandsverkäufe um 2,7% auf 12.299 Fahrzeuge zu erhöhen.

Von der 1986 spürbaren Nachfragebelebung in Westeuropa waren auch wir begünstigt. Deutliche Zuwächse wurden hauptsächlich in Frankreich, Großbritannien und Italien erzielt. Besonders erfolgreich war unsere kleine Transporterbaureihe T1. Bei Lkw über 6 t haben wir in Westeuropa unseren Marktanteil von 25 % behauptet. Als größter Lkw-Anbieter im Nahen und Mittleren Osten war Daimler-Benz von der weiter verschärften Wirtschaftslage in diesen Ländern besonders betroffen. Trotz des hohen Bedarfs an Nutzfahrzeugen zur Erschließung dieser Region nahm 1986 unser Export gegenüber dem Vorjahr um zwei Drittel auf 7.234 Nutzfahrzeuge ab. Das waren über 35.000 Einheiten weniger als im Boomjahr 1982.

Gleichwohl ist es gelungen, unsere gesamten Exportlieferungen mit 78.959 Fahrzeugen nahezu auf dem Stand des Vorjahres (79.993) zu halten. Auf Beschäftigung und Auslastung hat sich nachteilig ausgewirkt, daß die Zulieferungen an Fahrzeugsätzen für die Produktion und Montage im Ausland, vor allem nach Saudi-Arabien, Nigeria, Iran und Südafrika, ganz erheblich zurückgingen.

In unseren Inlandswerken haben wir im Berichtsjahr 145.757 Nutzfahrzeuge hergestellt (+1,7 %). Einer Zunahme

bei Transportern und leichten Lkw stand ein Rückgang bei mittleren und schweren Lastwagen gegenüber. Die Fertigung von Fahrzeugsätzen mußte auf 8.838 (i.V. 26.402) Einheiten zurückgenommen werden. Auch 1986 sind Mitarbeiter aus Nutzfahrzeugwerken zeitweise in den voll ausgelasteten Pkw-Werken eingesetzt worden. Darüber hinaus haben wir in Nutzfahrzeugwerke zum Beschäftigungsausgleich Fertigungsaufgaben aus dem Pkw-Bereich verlagert, um die Arbeitsplätze längerfristig zu sichern.



Die Leichte Wörther Lkw-Klasse von 6,5 bis 13 t zulässiges Gesamtgewicht - ideal auch für spezielle Einsätze.



Nutzfahrzeuge

Harter Wettbewerb bei Omnibussen

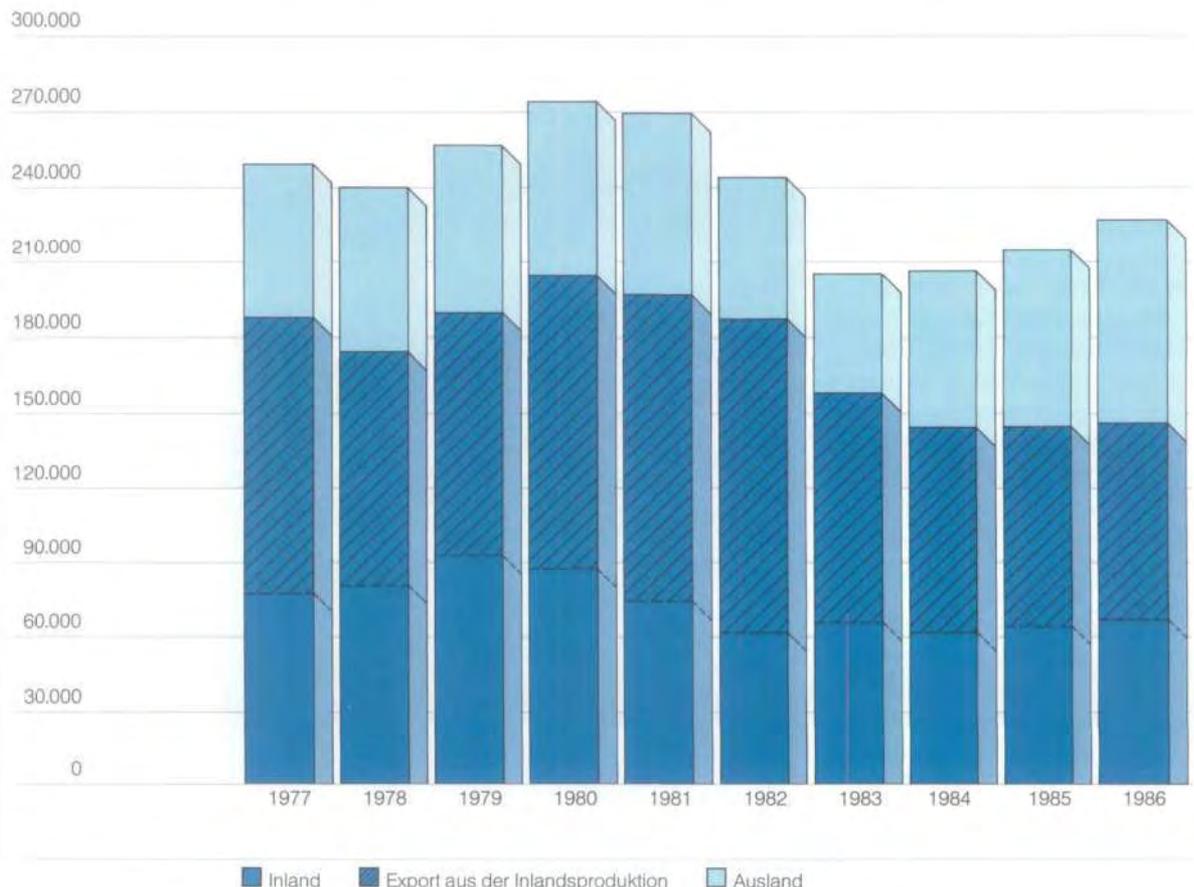
Das Omnibusgeschäft war im In- und Ausland unverändert schwierig. Der Absatz von Mercedes-Omnibussen ist im Inland um knapp 1 % auf 2.022 Fahrzeuge gestiegen. Während sich das Linienbusgeschäft mit der Einführung des O 405 po-

sitiv entwickelte, war die Nachfrage nach Reisebussen weiter rückläufig. Die im Vorjahr hinzugewonnenen Marktanteile von fast 5 %-Punkten wurden auch wegen des harten Konditionenwettbewerbs nicht voll gehalten; unser Marktanteil ging von 49,7 auf 47,5 % zurück. Im Export mußten die

deutschen Omnibushersteller 1986 Einbußen von über 10 % hinnehmen; unsere Lieferungen verminderten sich um 5,6% auf 2.693 Omnibusse. Die Inlandsproduktion von Mercedes-Omnibussen und -Omnibusfahrzeugen ist um 4,9 % auf 5.084 Einheiten zurückgenommen worden.

Nutzfahrzeug-Produktion

(Fahrzeuge)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)	1984	1985	1986
Nutzfahrzeuge gesamt	248.100	239.702	256.467	272.868	268.925	243.513	204.619	205.397	213.910	226.344
Inland	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387	145.757
davon:										
Transporter	70.615	73.814	80.085	83.977	69.357	64.473	63.050	60.717	62.385	69.485
Lastwagen										
über 6 bis 15,9 t	47.168	42.467	41.383	46.260	45.185	37.933	29.677	32.690	34.080	30.864
ab 16 t	48.375	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	46.168	35.318	31.327	31.114
Omnibusse	11.595	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	7.723	5.186	5.345	5.084
Unimog und MB-trac	9.545	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800	9.190	10.250	9.210
zzgl. Fahrzeugsätze*)	-	-	-	-	-	-	27.332	18.122	26.402	8.838
Ausland	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523	80.587



*) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.



Rückläufiges Exportgeschäft bei Unimog und MB-trac

Der Markt für Ackerschlepper und Zugmaschinen ist weiterhin durch einen scharfen Preis- und Konditionenwettbewerb gekennzeichnet. Im Inland konnten wir 5.616 Unimog und MB-trac verkaufen, und so das Volumen des Jahres 1985 halten. Der Rückgang im Export von 4.924 auf 3.415 Fahrzeuge war z. T. auf die Abwicklung verschiedener Großaufträge im Vorjahr zurückzuführen. Die Produktion wurde um 10 % auf 9.210 Unimog und MB-trac gekürzt.

Aufgrund der veränderten Wettbewerbsverhältnisse auf den internationalen Märkten haben Daimler-Benz und Klöckner-Humboldt-Deutz beschlossen, ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der vorwiegend in der Landwirtschaft eingesetzten Trac-Schlepper zusammenzuführen. Damit soll im Interesse der Kunden die Zukunft dieser bewährten Schlepperkonzeption (Allradantrieb, vier gleichgroße Räder) gesichert und weiterentwickelt werden.

Ziel der Zusammenarbeit in einer neuen Gesellschaft, an der KHD mit 60 % und Daimler-Benz mit 40 % beteiligt sein werden, ist die gemeinsame Entwicklung einer einheitlichen Familie von Allrad-Schleppern für die 90er Jahre. Den Vertrieb der Allrad-schlepper von Daimler-Benz und KHD soll künftig eine gemeinsame Vertriebsgesellschaft übernehmen.

Höhere Nutzfahrzeugproduktion der Auslandsgesellschaften

Unsere ausländischen Konzerngesellschaften konnten Produktion und Absatz von Nutzfahrzeugen insgesamt steigern.

In Südamerika haben die Wirtschafts- und Währungsreformen 1986 einen kräftigen Anstieg der Nachfrage ausgelöst. Unsere brasilianische Tochtergesellschaft hat ihren Inlandsabsatz um fast ein Viertel auf über 34.000 Nutzfahrzeuge erhöht und ihre Marktanteile von rd. 40 % bei Lkw und über 80 % bei Omnibussen behauptet bzw. noch ausgebaut. Der Export stieg um 38 % auf 7.496 Einheiten; die Lieferungen gingen überwiegend an unsere Montagegesellschaften in den USA und in Indonesien. Die Produktion der Mercedes-Benz do Brasil nahm um 32 % auf 43.444 Nutzfahrzeuge zu.

Die Tochtergesellschaft in Argentinien hat im Zuge der konjunkturellen Belebung ihren Absatz um 43 % auf 5.002 Nutzfahrzeuge und ihren Marktanteil von 38 auf 58 % ausgeweitet. Im Rahmen der vorhandenen technischen Kapazitäten konnte die Produktion um etwa die Hälfte auf 4.969 Lkw und Omnibusse angehoben werden.

In den USA und in Kanada setzte unsere Tochtergesellschaft Freightliner 20.602 (i. V. 20.809) Schwer-Lkw ab. Der Anteil am rückläufigen US-Schwer-Lkw-Markt hat sich von 13,5 auf 15,5 % erhöht. Freightliner liegt nunmehr in der Rangfolge der amerikanischen Schwer-Lkw-Marken an dritter Stelle. Besonders erfolgreich waren die 1985 im Markt eingeführten neuen Hauben-Lkw, für deren Fahrerhäuser Teile

aus unserem Werk Wörth zugeliefert werden. Die Produktion in den drei nordamerikanischen Werken ging um 1,8 % auf 20.564 Schwer-Lkw zurück.

Die Verkäufe mittelschwerer Mercedes-Lkw erhöhten sich auf 4.721 (i.V. 4.516) Fahrzeuge; ihr Marktanteil lag in den USA bei 2,8 (i.V. 2,9)% und in Kanada bei 5,6 (i.V. 3,3)%. Diese Fahrzeuge werden in Hampton/Virginia aus den von unserer brasilianischen Gesellschaft und aus deutschen Werken gelieferten Teilen montiert.

In Spanien wurden im Berichtsjahr 10.667 Mercedes-Transporter verkauft (+1,3 %). Wegen der Umstellung der Fertigung auf das Anfang 1987 im Markt eingeführte neue Transporterprogramm hat die Mercedes-Benz Espana ihre Produktion um 13 % auf 9.448 Fahrzeuge zurücknehmen müssen. Mit der neuen Transporterbaureihe erwartet die Gesellschaft für die nächsten Jahre einen Zuwachs in Produktion und Absatz.

Aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten Südafrikas war der Nutzfahrzeugmarkt 1986 stark rückläufig. Die Mercedes-Benz of South Africa konnte noch 2.775 (i. V. 3.647) Fahrzeuge verkaufen.

Unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften zusammen steigerten ihre Fertigung um 14 % auf 80.587 Fahrzeuge. Im Konzern erreichte die Produktion damit 226.344 Nutzfahrzeuge; das waren 5,8 % mehr als im Vorjahr.



Nutzfahrzeuge



Vergießeinrichtung für Kugelgraphitguß an einer Formanlage im Werk Mannheim.

Absatz von Industriemotoren gesteigert

Für Industriemotoren bestehen weltweit Überkapazitäten. Schrumpfende Absatzmärkte verschärfen den Wettbewerb zusätzlich. Daimler-Benz ist es dennoch gelungen, die Marktposition in diesem Bereich zu festigen und den Absatz im Konzern - einschließlich der Gesellschaften in Argentinien, Brasilien und Spanien - auf 32.929 (i. V. 28.547) Industriemotoren zu steigern. Im Leistungsbereich von 200 bis 500 kW sind wir im Inland der größte Anbieter von Motoren für den industriellen Einsatz.

Der Geschäftsbereich MTU hat Anfang 1987 den Vertrieb für einen Teil der Anwendungsbereiche - Schiff und Schiene sowie stationär eingesetzte Triebwerke - von der Daimler-Benz AG übernommen und damit das eigene Programm nach unten abgerundet. Im Ge-

schäftsbereich Nutzfahrzeuge der Daimler-Benz AG werden die Aktivitäten nunmehr verstärkt auf das Seriengeschäft mit Herstellern aus der Sonderfahrzeug-, Maschinen- und Geräteindustrie ausgerichtet.

Nutzfahrzeugprogramm bietet mehr Einsatzmöglichkeiten

Im Berichtsjahr haben wir eine Reihe von Neuentwicklungen vorgestellt, die unseren Kunden einen effizienteren Einsatz der Nutzfahrzeuge ermöglichen.

Den mehr als 20 Jahre gebauten „Düsseldorfer Transporter“ haben wir im Frühjahr 1986 durch die neukonzipierte Großraum-Transporter-Baureihe abgelöst. Die Typenpalette wurde gegenüber den Vorgängermodellen erweitert; sie reicht jetzt bis 7,51 zulässiges Gesamtgewicht. Das Fahrzeugprogramm unserer „leichten Lkw-Klasse“ von 6,5 bis 131 ist um Varian-

ten mit Allradantrieb erweitert worden. Die bessere Traktion dieser Fahrzeuge bietet besonders im Baugewerbe, im Forstbetrieb, im Kommunal- und Winterdienst sowie bei Feuerwehr- und Rettungseinsätzen große Vorteile.

Ferner sind Exportausführungen, Sonderfahrgestelle für Omnibusse und luftgefederte Fahrzeuge ins Programm aufgenommen worden. Bei den Schwerlastwagen sind vor allem die leistungs- und drehzahloptimierten Fahrzeuge mit 260 kW (354 PS) angelaufen. In Mannheim ist der Standard-Überland-Linienbus in Serie gegangen.

Zur weiteren Verbesserung der aktiven Sicherheit haben wir als Ergänzung des Antiblockiersystems (ABS) beim Nutzfahrzeug die elektronisch arbeitende Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) vorgestellt. Sie verhindert ein Durchdrehen der Antriebsräder bei schwierigen Straßenverhältnissen und erhöht dadurch deutlich die Fahrstabilität. Alle neu- und weiterentwickelten Nutzfahrzeugmotoren sind so ausgelegt, daß ihre Abgasgrenzwerte um 20 % unter der europäischen Norm (ECE Nr. 49) liegen. Bei den Stickoxidemissionen erreichen neue Motoren schon heute die Vorgaben der strengen US-Abgasnormen.

Neue Fertigungsverfahren sichern und verbessern Qualität

Ebenso wie die technische Innovation und ihre Umsetzung in serienreife Produkte ist auch eine gleichbleibend hohe Qualität Voraussetzung für den wirtschaftlichen Einsatz eines Nutzfahrzeugs. Mit der Einrichtung sog. „Werkstattkreise“ haben wir in unseren Werken zusätzliche Möglichkeiten geschaffen,



daß unmittelbar betroffene Mitarbeiter Vorschläge für die Gestaltung der Arbeitsabläufe und der Qualitätssicherung einbringen können. Mit dem verstärkten Einsatz von Industrierobotern und Einrichtungen zur Automatisierung sollen monotone und ergonomisch schwierige Aufgaben von Maschinen übernommen werden; wir tragen damit zur weiteren Humanisierung der Arbeit bei. Im Werk Gaggenau wurde z. B. eine fünfschichtige Roboterschutzgas-Schweißanlage für Unimog- und Lkw-Fahrgestellteile installiert.

Investitionen für Rationalisierung und Umweltschutz

In unseren inländischen Nutzfahrzeugwerken wurden im Berichtsjahr 489 Mill. DM, in den ausländischen Gesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung 329 Mill. DM investiert. Schwerpunkte lagen bei produktbezogenen Maßnahmen und in der Verlagerung von Fertigungsaufgaben. So wurden in Mannheim Anlagen für leistungsgesteigerte Motoren sowie für die Fertigung von Pkw-Teilen mittels Kugelgraphitguß eingerichtet. In Gaggenau investierten wir für die neuen Gruppengetriebe und zur Optimierung der Energiekosten in ein zentrales Leitsystem für die Gebäudebetriebstechnik. Zur Stabilisierung

der Beschäftigung wurden ferner Fertigungsaufgaben aus dem Pkw-Bereich (Getriebeteile, Automatenteile, Preßteile für den SL-Roadster) sowie die Produktion von Motorenteilen für die MTU nach Gaggenau verlegt. In Würth wurde die erste Baustufe der zentralen Kunststofffertigung errichtet und eine neue Wagenauslieferung gebaut.

Den Anforderungen des Umweltschutzes haben wir durch geringere Emissionen und Abwasserbelastungen sowie durch Energie- und Rohstoffeinsparungen Rechnung getragen. So wurden das Heizkraftwerk in Gaggenau von Öl auf Gas umgestellt, in Mannheim eine Wasserrückkühlanlage und in Kassel eine Abwasseraufbereitungsanlage installiert.



Der neue Schwer-Lkw 1935 mit integralem Antriebskonzept: Optimal abgestimmte Antriebsaggregate ermöglichen eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit bei geringerem Kraftstoffverbrauch.



Die Mercedes-Transporter mit Gesamtgewichten von 2,5 bis 4,6 t gibt es in über 150 Varianten - für jeden Zweck das richtige Fahrzeug.



In Düsseldorf kann nach einer speziellen Behandlung der Lackschlamm nunmehr problemlos verbrannt werden. Durch eine neue Kesselanlage im Werk Wörth, die sowohl mit Heizöl als auch mit Erdgas betrieben werden kann, lassen sich längerfristig die Emissionen von Schwefeldioxid um 90 % und die von Stickoxiden um 70% reduzieren.

Nutzfahrzeuggeschäft bleibt schwierig

Auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten ist die Situation weiterhin durch Überkapazitäten und harten Wettbewerb sowie durch strukturelle Veränderungen im Transportbedarf gekennzeichnet. Mit einer Markterholung im In- und Ausland ist nur bei Kleinlieferwagen und Transportern zu rechnen. In der Bundesrepublik dürfte sich bei einem Anhalten des Wirtschaftswachstums das niedrige Zinsniveau positiv auf

die Nutzfahrzeugnachfrage auswirken. Impulse werden in diesem Jahr auch wieder aus der Bauwirtschaft kommen.

Daimler-Benz geht für 1987 in den Inlandswerken von einem Produktionsvolumen etwa in der Größenordnung des Vorjahres aus. Unsere Tochtergesellschaften in Brasilien, Argentinien und Spanien planen Produktionssteigerungen. Auch Freightliner erwartet

eine Belebung des Geschäfts in den USA. Im Konzern wird die Nutzfahrzeugproduktion nochmals steigen. Die bisherigen Ergebnisse beim Aufbau eines weltweiten Fertigungsverbundes ermutigen uns, den Weg der Einbindung unserer internationalen Nutzfahrzeugaktivitäten in ein Weltkonzept fortzusetzen. Die sich daraus eröffnenden Möglichkeiten werden wir verstärkt nutzen.

Nutzfahrzeug-Produktionswerke im Inland

	Tätigkeitsgebiet/Hauptprodukte
Mannheim	Fertigung von Nutzfahrzeug- und Industriebmotoren, Karosserie- und Montagewerk für Omnibusse, Gießerei, Textilfertigung für Pkw
Wörth	Lkw-Montage einschließlich Fahrerhausbau, Fertigung von Kunststoffteilen für Pkw und Nutzfahrzeuge, Zentrales Ersatzteillager für Nutzfahrzeuge
Gaggenau	Karosserie- und Montagewerk für Unimog und MB-trac, Fertigung von Getrieben und Außenplanetenachsen
Düsseldorf	Karosserie- und Montagewerk für Transporter und Kleinomnibusse, Fertigung von Lenkungen für Pkw und Nutzfahrzeuge
Kassel	Fertigung von Achsen



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

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

Geschäftsbereich AEG

Höhere Nachfrage nach AEG Produkten im In- und Ausland

Die deutsche Elektro- und Elektronikindustrie konnte 1986 ihre Aufwärtsentwicklung fortsetzen. Allerdings waren die Zuwachsraten wegen der rückläufigen Auslandsnachfrage geringer. Impulse kamen zunehmend aus der Nachfrage nach hochwertigen elektrotechnischen Gebrauchsgütern und nach Ausrüstungsinvestitionen aus dem Inland.

Der konsolidierte Umsatz stieg weltweit um 3 % auf 11,2 Mrd. DM. Das Wachstum beruhte ausschließlich auf der Verbesserung des Inlandsgeschäfts um 8 % auf 6,4 Mrd. DM, während das Auslandsgeschäft, im wesentlichen durch die Veränderungen der Dollar-Parität, umrechnungsbedingt um 2 % unter dem Vorjahreswert lag.

Bei AEG waren am Jahresende 78.199 Mitarbeiter beschäftigt, davon 64.284 im In-

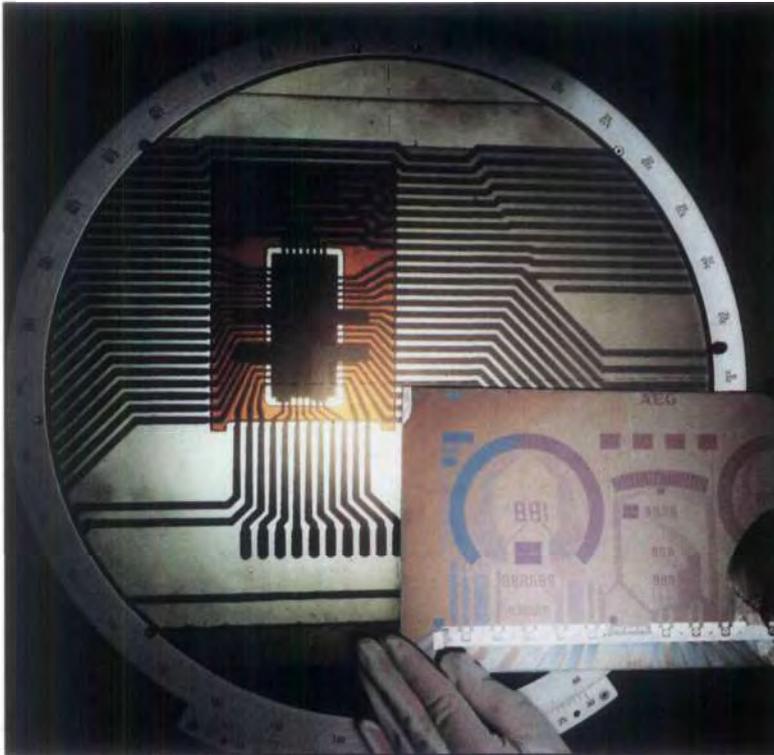
Zukunftsinvestitionen weiter gesteigert

Die Zugänge im Sachanlagevermögen sind 1986 um die Hälfte auf 559 Mill. DM gestiegen. Erhebliche Mittel sind in den Bereichen Hochfrequenztechnik und Serienprodukte, aber auch in die Fertigung für Hausgeräte und elektronische Schreibmaschinen investiert worden.

Die AEG erhöhte ihren Aufwand für Forschung und Entwicklung auf 900 Mill. DM; das sind 8 % des Umsatzes. Jeder zehnte Mitarbeiter ist in Forschungs- und Entwicklungsbereichen tätig. Allein in den drei Forschungsinstituten Berlin, Frankfurt am Main und Ulm sind 550 Personen beschäftigt.

Im Forschungsschwerpunkt digitale Nachrichtenübermittlung wurde mit der Entwicklung eines Bildtelefons begonnen, das die Deutsche Bundespost Mitte der neunziger Jahre einführen will. Ein Spracherkenner für die Steuerung eines Autotelefon wird zur Zeit erprobt. Bei fortschreitender Automatisierung wird die sog. Bildanalyse von Industrieszenen immer wichtiger. Dabei werden zunehmend Expertensysteme eingesetzt, die dem weiten Feld der „künstlichen Intelligenz“ zuzuordnen sind. Auf dem Gebiet der Mikroelektronik wurde die Röntgenlithographie erstmals erfolgreich für die Herstellung von Bauelementen angewendet. Im AEG Entwicklungszentrum für Integrierte Schaltungen in Ulm wird intensiv an Forschungsprojekten der Europäischen Gemeinschaft, z. B. ESPRIT und RACE, gearbeitet.

AEG Flüssigkristall-anzeige in Chip on glass-Technik: Durch Aufbringen der Ansteuerelektronik auf dem schmalen Randstreifen der Anzeige sind nur wenige Kontaktstellen erforderlich; damit wird höchste Betriebssicherheit erreicht. Die Rückseite der Anzeige bleibt frei für die Hinterleuchtung.



Der AEG Konzern erzielte 1986 einen um 7% auf 12,1 Mrd. DM erhöhten Auftragseingang. Dabei ist im Inland die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der AEG um 11 % auf 7,4 Mrd. DM überdurchschnittlich gestiegen. Die Auslandsbestellungen lagen mit 4,7 Mrd. DM um 2 % über dem Vorjahr.

land. Der Anstieg um 6 % ist im wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung neuer Konzerngesellschaften zurückzuführen. Im Berichtsjahr wurden 1.000 Auszubildende im Inland eingestellt; damit stehen derzeit 3.200 junge Menschen in einer Berufsausbildung.

Energieverteilung

Im AEG Geschäftsbereich Energieverteilung, der Hoch- und Mittelspannungstechnik, Netzanlagen, Wandler und Transformatoren sowie den Leitungsbau umfaßt, hat der Auftragseingang deutlich zugenommen. Ein größerer Auftrag ist die komplette Ausrüstung eines neuen Wasserkraftwerks in Nepal. Das Inlandsgeschäft hat sich leicht belebt; Aufträge kamen von Energieversorgungsunternehmen und Ingenieurbüros zur Berechnung elektrischer Netze. Bedingt durch geringere Abrechnungen von Auslandsprojekten ging 1986 der Umsatz zurück.

AEG KANIS

Bei AEG KANIS, die auf den Gebieten Gasturbinen- und Dampfturbinen sowie der Elektrotechnik für Energieanlagen tätig ist, war der Geschäftsverlauf wegen der ungünstigen Marktsituation bei Gasturbinen insgesamt nicht zufriedenstellend.

Marine- und Sondertechnik

Das Inlandsgeschäft dieses Bereichs ist durch die anhaltende Schwäche im zivilen Schiffbaumarkt beeinflusst; der Export wurde gesteigert. Anwendungsbereiche wie Bildverarbeitung, Photoelektronik,

Studiotechnik und Infrastrukturanlagen für Flughäfen wurden weiter ausgebaut. Für mehrere Satelliten erhielt AEG Aufträge zur Lieferung von Solargeneratoren sowie von Anlagen zur Energieverteilung und -aufbereitung.

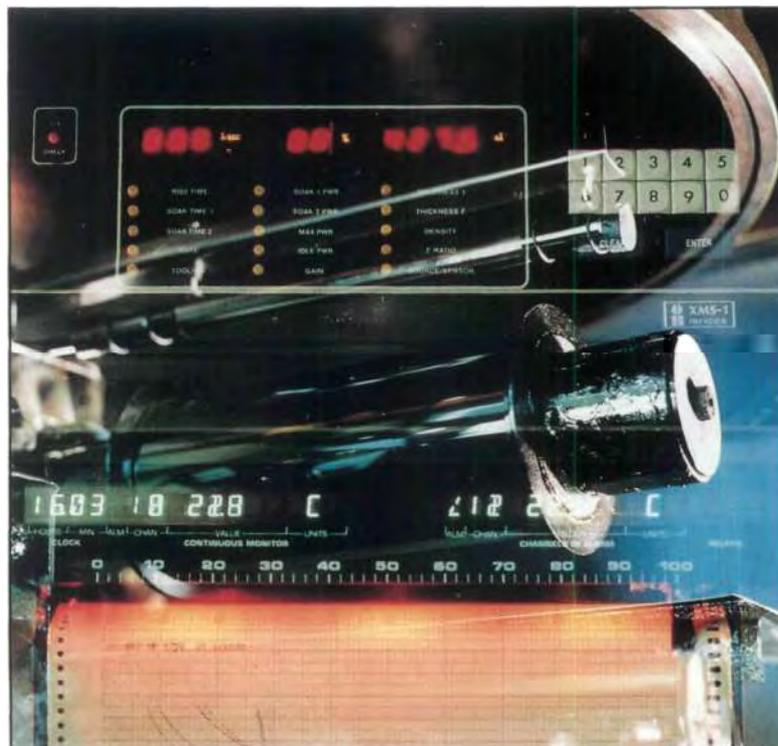
Automatisierungssysteme und Industrietechnik

Die beiden AEG Geschäftsbereiche Automatisierungssysteme und Industrietechnik konnten im Inland am Wachstumsmarkt für automatisierte Produktionsanlagen erfolgreich partizipieren. Im Umweltschutz arbeiten diese Bereiche maßgeblich mit an der technologischen Entwicklung von Systemen zur Reinhaltung von Wasser und Luft. Die dem AEG Geschäftsbereich Automatisierungssysteme zugeordnete

neue Tochtergesellschaft MODCOMP in den USA ist wesentlich an der Inbetriebnahme des erweiterten TOPIC-Informationssystems der Londoner Börse beteiligt. Neun MODCOMP-Rechner steuern dieses zur Zeit größte private Videotext-Netzwerk der Welt mit über 7.000 Terminals.

Bahntechnik

Die Nachfrage nach Bahnausrüstungen war 1986 im Inland stagnierend, längerfristig wird jedoch wieder mit einem Anstieg gerechnet. Der AEG Geschäftsbereich hat seine führende Position beim Einsatz der Drehstromantriebstechnik im Nahverkehr weiter ausgebaut. U-Bahnwagen mit Drehstromtechnik wurden nach Berlin, München und Madrid geliefert. Auf Basis der mit dem Intercity Experimental gesammelten Erfahrungen, an dessen Entwicklung AEG von Anfang an maßgeblich beteiligt war,



Nicht nur Kopiergeräte, sondern auch moderne hochleistungsfähige Laser- und LED-Drucker arbeiten mit elektrofotografischen Bildtrommeln von AEG. Gemeinsam mit den Kunden werden Prüfverfahren entwickelt, um reproduzierbare Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Bildtrommeln abzusichern.

Einbaugeräte von AEG:
Mehr Kreativität in der
Küche, mehr Lebens-
qualität in der Freizeit.
Innovative Technik in
bestechendem Design,
Frontfarben durch
VARIO-Dekor so
vielfarbig wie das
Küchenangebot.



werden gegenwärtig neue Hochgeschwindigkeitszüge für den Intercity-Verkehr der neunziger Jahre konzipiert.

Komponenten

Der Auftragseingang im AEG Geschäftsbereich Komponenten stieg überdurchschnittlich. Die Maßnahmen zur Rauchgasentschwefelung und -entstickung in Kraftwerken führten zu einer wachsenden Nachfrage nach elektrischen Maschinen und Niederspannungsverteilungen. Für die erste großtechnische Batteriespeicheranlage der Welt, die in Berlin eingesetzt wird, wurden die Stromrichterausrüstung und Gleichstromschaltanlagen geliefert.

AEG KABEL

Bei AEG KABEL war der Starkstromkabelbereich gut ausgelastet. Die Lieferungen von Kabelsätzen für die Automobilindustrie sowie von Lichtwellenleiterkabeln konnten erhöht werden. Bei Koaxial-Fernkabeln war dagegen ein rückläufiger Geschäftsverlauf zu verzeichnen.

Serienprodukte

Das Geschäftsvolumen des Bereichs Serienprodukte ist insgesamt gestiegen. Besondere Umsatzzuwächse verzeichneten dabei die Arbeitsgebiete Technische Röhren und Kleinmotoren. Zwei größere Aufträge für die Ausrüstung von Nachrichtensatelliten mit Wanderfeldröhren kamen aus den USA.

Hochfrequenztechnik

Die positive Entwicklung von Auftragseingang und Umsatz hat sich im AEG Geschäftsbereich Hochfrequenztechnik mit Schwerpunkt im Inland verstärkt fortgesetzt. Für mobile Boden- und Bordradaranlagen sowie Funkaufklärung wurden mehrere Aufträge erteilt.

Kommunikationstechnik

Der AEG Geschäftsbereich Kommunikationstechnik entwickelte sich positiv. Zwei 500-kW-Kurzwellensender wurden an den japanischen Rundfunk und je einer an die Voice of America und nach Norwegen geliefert. Im Arbeitsgebiet Sprech- und Datenfunk lagen die Schwerpunkte beim Autotelefon, beim schnurlosen Telefon und bei neuen Handfunkgeräten. Der französischen Postverwaltung wurden drei Versuchssysteme des Autotelephons der Zukunft (CD 900) zur Verfügung gestellt. Die Erprobung verlief erfolgreich.

Informationstechnik

Auftragseingang und Umsatz sind 1986 deutlich gewachsen. Die internationale Marktstellung bei Briefsortier- und Verteilsystemen wurde mit Aufträgen aus Großbritannien, Dänemark, den Niederlanden und den USA weiter ausgebaut.

OLYMPIA

Der konsolidierte Weltumsatz von Olympia lag 1986 aufgrund des Kursrückgangs des Dollar unter dem Vorjahr. Elektronische Schreibmaschinen und -Systeme bilden nach wie vor die tragende Säule des Geschäfts. Im Berichtsjahr wurden das modulare Bildschirm-schreibsystem Olytext 20 sowie der Mikrocomputer Olystar 60 mit Erfolg im Markt eingeführt.

Hausgeräte

Das Umsatzwachstum des AEG Geschäftsbereichs Hausgeräte lag im Inland deutlich über dem Branchendurchschnitt. Mit ausschlaggebend für den erfreulichen Geschäftsverlauf war die erfolgreiche Markteinführung der neuen Waschautomatenreihe; mit dem ÖKO-LAVAMAT läßt sich der Waschmittelverbrauch um 20 % verringern.

AEG Elektrowerkzeuge

Der seit Anfang 1986 voll zu AEG gehörende Geschäftsbereich AEG Elektrowerkzeuge hat sich trotz der allgemein schwierigen Marktsituation gut behauptet. Der Auslandsanteil an dem gegenüber dem Vorjahr unveränderten Umsatz beträgt nahezu zwei Drittel.

AEG weltweit vertreten

Für den Inlandsvertrieb der AEG sind 40 Vertriebsniederlassungen und -Stützpunkte mit 7.000 Mitarbeitern verantwortlich. Im Ausland ist der AEG Konzern in 110 Ländern durch Beteiligungsgesellschaften, Repräsentanzen und Fremdvertretungen tätig. Der Auftragseingang der Auslandsgesellschaften nahm um 5 % zu, und zwar aufgrund einer außerordentlichen Steigerung in Belgien, Dänemark und Griechenland sowie der Einbeziehung von MODCOMP, USA. Der Umsatz der konsolidierten Auslandsgesellschaften ging - ausschließlich währungsbedingt - um 7 % auf 2,8 Mrd. DM zurück.

Ausblick

Die strategische Zielsetzung ist unverändert, die AEG als Elektro- und Elektronik-Konzern auf internationaler Basis zu stärken und auszubauen. Die Struktur des Unternehmens, seine finanzielle Basis sowie die breite Produktpalette bieten für die Wahrnehmung der Marktchancen gute Voraussetzungen. Auf den wichtigen Gebieten der Elektronik und Elektrotechnik verfügt AEG neben langer Erfahrung über ein ausgewogenes, technisch fortschrittliches Programm von Investitions- und Konsumgütern.



Eine Glasfaser von bis zu 800 Metern wird auf eine Faserkreiselpule gewickelt und von beiden Seiten mit rotem Laserlicht durchstrahlt. Auf der Spule liegt die Vorform, aus der die Glasfaser gezogen wird.

Geschäftsbereich Dornier

Dornier-Umsatz wieder über 2 Mrd. DM

Die Geschäftsentwicklung der Dornier-Gruppe, deren Produkt- und Leistungsangebot stark auf den Export ausgerichtet ist, war von der Höherbewertung der D-Mark, aber auch von der restriktiven Beschaffungspolitik der öffentlichen Auftraggeber betroffen. Aus einigen wichtigen ausländischen Absatzmärkten kamen weniger Bestellungen. Dennoch ist es - nach einem Anstieg von 40 % im Vorjahr - 1986 gelungen, den Umsatz auf dem hohen Niveau von 2,1 Mrd. DM zu stabilisieren. Der Inlandsumsatz erreichte 669 (i.V. 667) Mill. DM. Knapp ein Drittel des Umsatzes der Dornier-Gruppe ging an öffentliche Auftraggeber.

Die betriebliche Gesamtleistung erhöhte sich um 5,7 % auf 2,16 Mrd. DM. Die an fremde Auftraggeber weiterberechneten Entwicklungsleistungen betrugen 411 Mill. DM. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand für eigene Projekte wurde um zwei Drittel auf 103 Mill. DM gesteigert.

Die Investitionen der Dornier-Gruppe erreichten 79 (i. V. 73) Mill. DM. Im Berichtsjahr sind 785 neue Arbeitsplätze geschaffen worden; am Jahresende waren 9.557 Mitarbeiter beschäftigt.

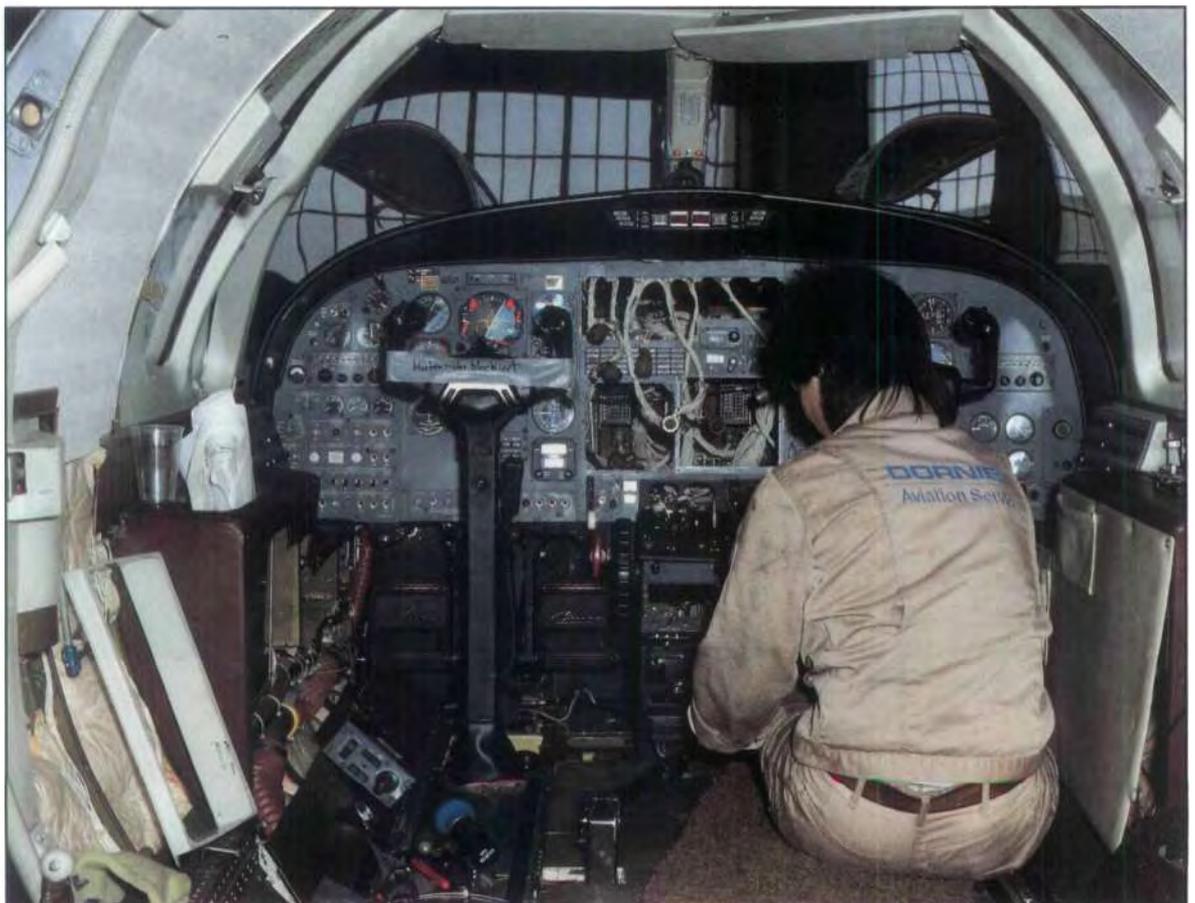
Luftfahrt

Im Jahre 1986 wurden 31 Flugzeuge des Typs DORNIER 228 ausgeliefert. Damit sind insgesamt 94 Maschinen bei 42 verschiedenen Kunden für Mehrzweckaufgaben und im

Zubringerflugverkehr international im Einsatz, durch die Schwäche des US-Dollar und die dadurch bedingte Marktsituation in den USA allerdings weniger als ursprünglich geplant. Für eine weiterentwickelte Version mit einem um 220 auf 6.200 kg erhöhten maximalen Abfluggewicht wurde sowohl die deutsche als auch die amerikanische Zulassung erteilt.

Im Rahmen der deutsch-indischen Zusammenarbeit bei der Lizenzfertigung von bis zu 150 DORNIER 228 in Indien wurden die ersten fünf Flugzeuge, deren Baugruppen noch in Deutschland hergestellt worden waren, vom indischen Partner endmontiert und eingeflogen. In der neu beginnenden zweiten Programmphase werden auch die Flugzeugkompo-

Einbau der Avionik und der Innenausstattung in ein Challenger-Flugzeug der Deutschen Luftwaffe bei der Dornier Reparaturwerk in Oberpfaffenhofen.

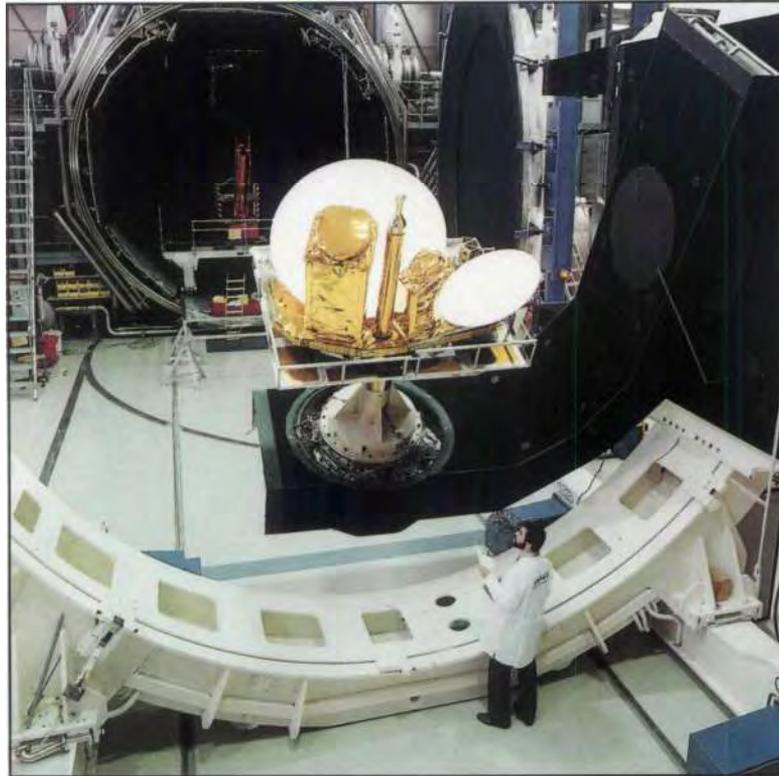


nenten zum überwiegenden Teil in Indien gefertigt.

Im Airbus-Programm produziert Dornier für den Airbus A310 verschiedene Baugruppen in Serie. Auch beim Airbus A320 wurden in Entwicklung und Fertigung mehrere Baugruppen übernommen; der neue Flugzeugtyp startete im Februar 1987 zum Erstflug. Von dem in deutsch-französischer Kooperation entwickelten und gefertigten Alpha Jet hat sich die Zahl der ausgelieferten Flugzeuge und der entsprechenden Baugruppen auf insgesamt 510 erhöht. Für die Entwicklung des europäischen Jagdflugzeugs der 90er Jahre (JF 90) hat Dornier die im Vorjahr begonnenen Konzept- und Definitionsarbeiten programmgemäß fortgesetzt sowie die auf die Bundesrepublik Deutschland entfallenden

Technologiearbeiten zu ausgewählten Themen der Gesamtauslegung, Struktur, Werkstoffe, Bauweisen und der Avionik durchgeführt.

Im Bereich der Flugzeugbetreuung ist die Dornier Reparaturwerk Hauptauftragnehmer für die Depot-Wartung und -Instandsetzung der fliegenden NATO-Frühwarnsysteme (AWACS); sie koordiniert damit ein multinationales Team von 22 Firmen aus acht Nato-Ländern. Im Rahmen des Ausstattungsprogramms von sieben Challenger CL-601 für die Flugbereitschaft des Bundesministers der Verteidigung wurden die ersten fünf Flugzeuge ausgeliefert und in Dienst gestellt.



Flugeinheit des deutschen Forschungs-satelliten „Kopernikus“ für dessen Antennen, Stromversorgung und Bodenstation Dornier verantwortlich ist.

Verteidigungstechnik

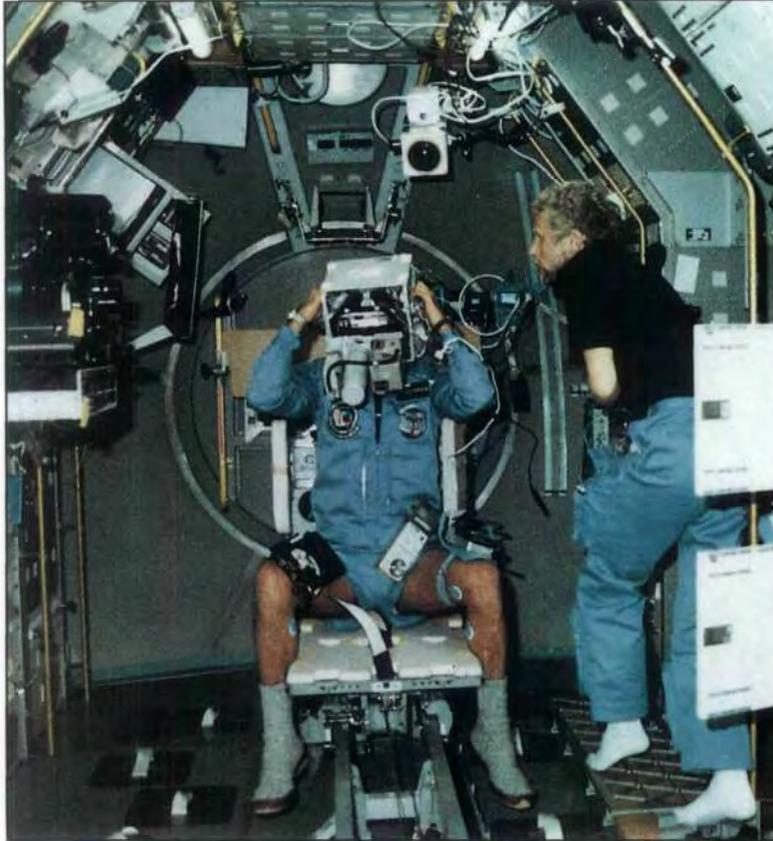
Im Bereich Verteidigungstechnik bildeten wieder unbemannte Fluggeräte für Aufklärungs- und Orientierungsaufgaben einen Schwerpunkt. Die Arbeiten umfaßten die Betreuung bereits eingeführter Aufklärungssysteme mit kurzer Reichweite und die Serienvorbereitung von Systemen mit größerer Reichweite. Im Bereich der rechnergestützten Führungs- und Waffeneinsatzsysteme setzte die Gesellschaft als Generalunternehmer die Entwicklungsarbeiten für das Führungs- und Informationssystem der Luftwaffe fort. Weitere Aktivitäten erstreckten sich auf Ausbildungssysteme, auf die schnell aufbaubare mobile Antennenmastanlage, auf die schnellverlegbare Faltfestbrücke sowie auf mobile Werkstattausstattungen.

Raumfahrt

Die Entwicklung im Bereich Raumfahrt war von der Entscheidung der Bundesregierung geprägt, sich an den internationalen Großprogrammen ARIANE 5, HERMES und COLUMBUS zu beteiligen. Dornier bemühte sich um bestimmte Arbeitsanteile und Vorentwicklungen.

Die Arbeiten an den bedeutendsten derzeit laufenden Projekten Europäischer Erderkundungssatellit ERS-1 und nationaler Röntgensatellit ROSAT, für die Dornier Hauptauftragnehmer ist, verliefen entsprechend den Planungen. Die unter wesentlicher Mitwirkung von

Dornier leistete für das Spacelab-Lebenserhaltungssystem einen wesentlichen Beitrag zur erfolgreichen deutschen D1-Mission.



Dornier entwickelte Raumsonde GIOTTO hat ihre wissenschaftliche Mission am Halley'schen Kometen sehr erfolgreich bestanden.

Zu den wichtigsten Aufgaben bei den Bodenstationen gehörten die Fortsetzung des Baus und die Installation von sieben Erdefunkstellen für das französische Satellitensystem TELECOM 1. Weitere Projekte waren die Entwicklung von Bodenbetriebsanlagen für die deutschen Fernmeldesatelliten DFS-Kopernikus und TV-SAT.

Ferner wurde mit der Entwicklung von sechs mobilen Stationen für Kommunikationsdienste zum Einsatz bei Fernsehübertragungen begonnen. Einen breiten Raum nahmen auch die Arbeiten an mehreren Anlagen und Experimenten für die Mikrogravitations-Nutzung ein.

Medizintechnik

Vom DORNIER-Nierenlithotripter, der die operationsfreie Beseitigung von Nierensteinen durch die Anwendung von Stoßwellen ermöglicht, sind im Berichtsjahr 93 Anlagen ausgeliefert worden. Ende 1986 waren damit weltweit insgesamt 204 Anlagen in Betrieb, mit denen bisher mehr als 250.000 Patienten erfolgreich behandelt wurden. In konsequenter Weiterentwicklung konnte im Berichtsjahr der

DORNIER-Nierenlithotripter HM 4 als Arbeitsplatz neuester Technologie vorgestellt werden.

Nach intensiver Forschungsarbeit wurde das Verfahren der Gallensteinzertrümmerung in klinischer Anwendung erfolgreich erprobt. Auf Pilotanlagen des DORNIER-Gallenlithotripters in München und seit November auch in Wuppertal konnten bis Ende 1986 nahezu 200 Patienten mit Gallensteinen ohne chirurgischen Eingriff von ihrem Leiden befreit werden.

Ausblick 1987

Die Dornier-Gruppe wird 1987 voraussichtlich das hohe Geschäftsvolumen der beiden vorangegangenen Jahre nicht erreichen können. Ursachen hierfür sind der anhaltend niedrige Dollarkurs, der sich nachteilig auf den Absatz im Bereich Luftfahrt auswirkt, sowie eine gewisse Beruhigung der bisherigen Nachfrage für Geräte zur Nierensteinzertrümmerung.

Geschäftsbereich MTU

MTU mit weiterem Umsatzwachstum

Die Produktprogramme der zur MTU Motoren- und Turbinen-Union München und Friedrichshafen gehörenden Unternehmen konkurrieren in Märkten, die durch Innovation und Hochtechnologie, aber auch durch Nachfrageschwankungen und teilweise durch Überkapazitäten gekennzeichnet sind. Aufgrund des seit Jahren hohen Einsatzes finanzieller, technischer und personeller Ressourcen bei der Neu- und Weiterentwicklung der Produkte konnte die MTU ihre gute Wettbewerbsposition behaupten und ausbauen. Dies gilt vor allem für die Geschäftsfelder Luftfahrttriebwerke, Hochleistungs-Dieselmotoren und Abgasturbolader für Fahrzeugmotoren sowie für den Großgebläsebau.

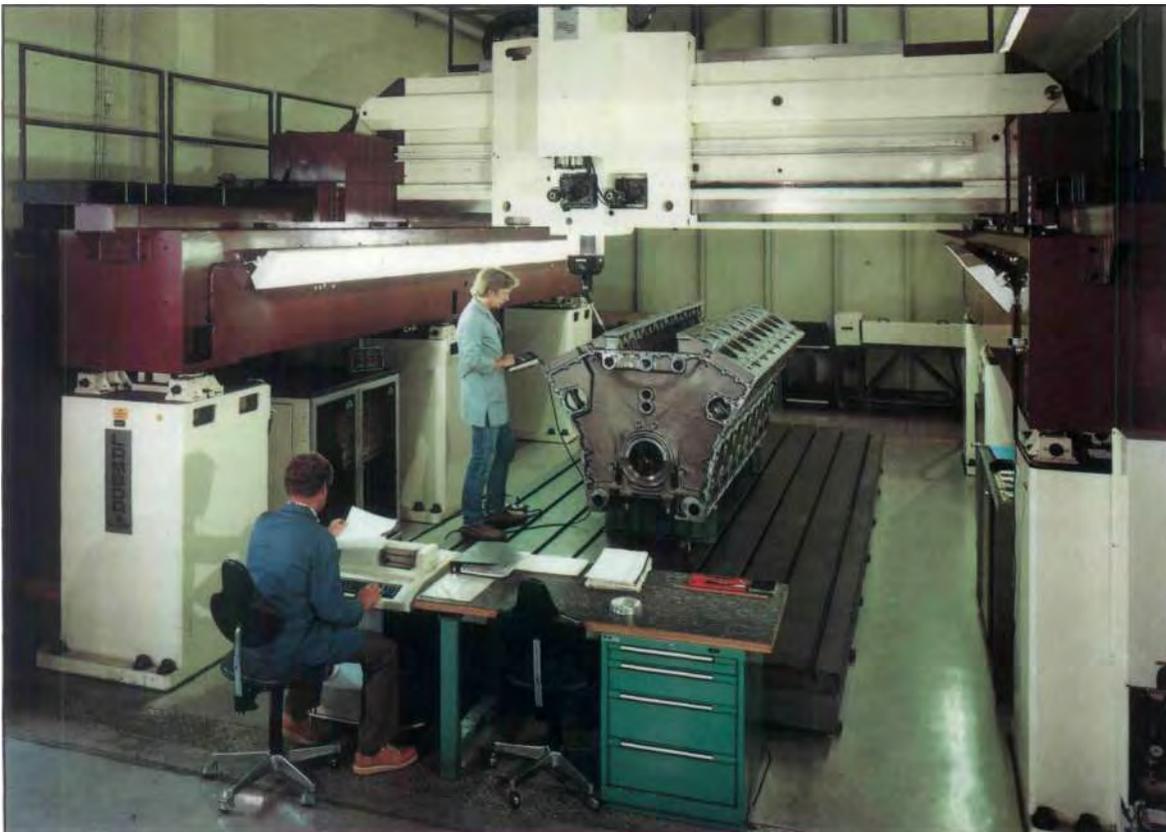
Die Unternehmen der MTU-Gruppe konnten 1986 ihr seit Jahren anhaltendes stetiges Wachstum fortsetzen. Der konsolidierte Umsatz stieg, mit Schwerpunkt im Auslandsgeschäft, um 7,8 % auf knapp 3,0 Mrd. DM. Beschäftigung und Auslastung lagen durchweg auf hohem Niveau. Bei einem Auftragseingang von 3,6 Mrd. DM betrug Ende 1986 das Auftragsvolumen 4,9 Mrd. DM. Die Abwicklung sichert die Beschäftigung bis in das Jahr 1988 hinein. Zum Jahresende erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter auf 16.912 (i. V. 15.987).

Für Forschung und Entwicklung wurden insgesamt 302 Mill. DM aufgewendet, davon entfielen je etwa die Hälfte auf

eigene Projekte und auf Arbeiten, die im Rahmen von Entwicklungsaufträgen durchgeführt wurden. Die Investitionen lagen in der Gruppe mit 211 Mill. DM erheblich über den Abschreibungen von 162 Mill. DM. Investiert wurde vor allem in die Modernisierung der Produktion sowie der Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, aber auch zur Erweiterung der Fertigungskapazitäten.

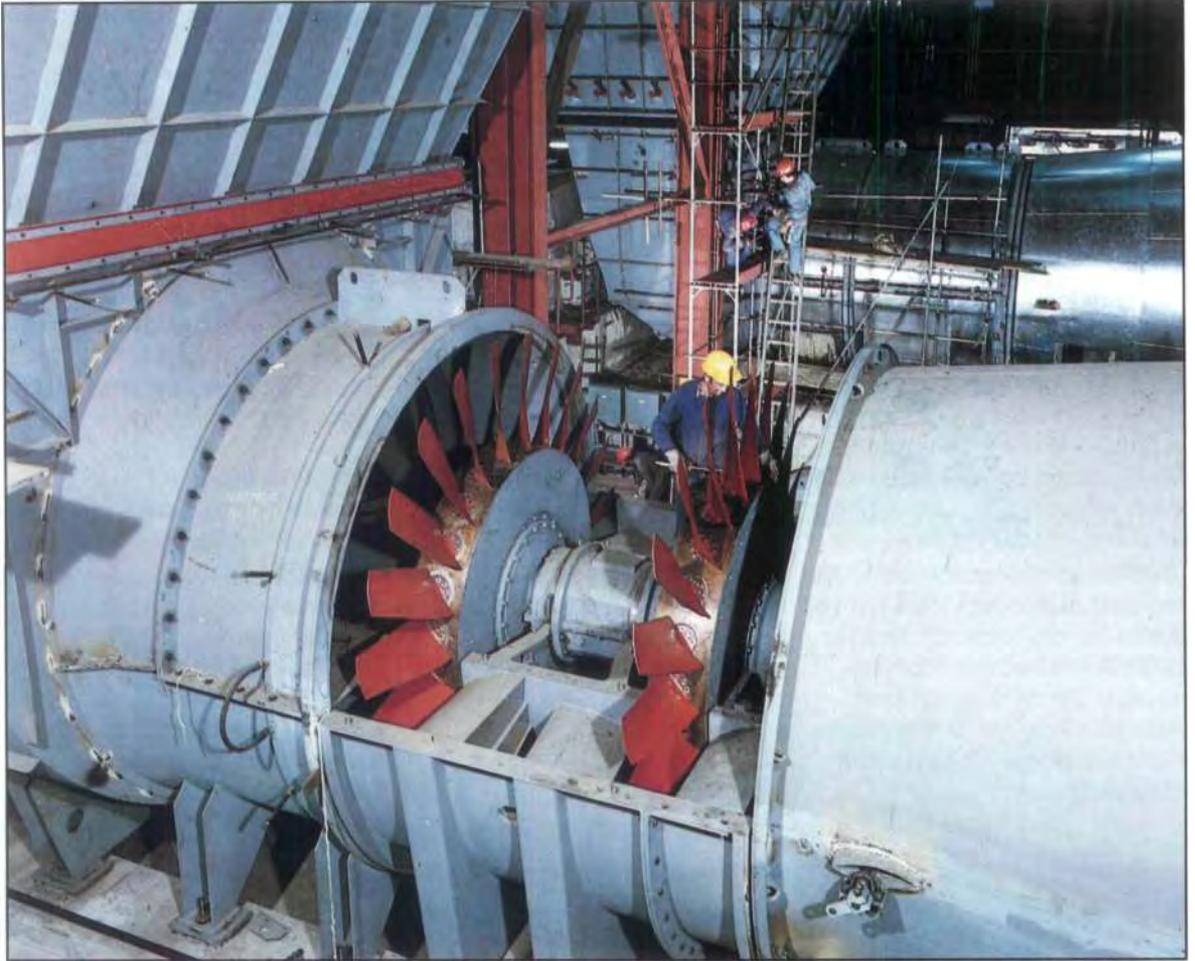
MTU München: Luftfahrttriebwerke

Die MTU München ist durch internationale Kooperationen an der Entwicklung und Fertigung von Triebwerken für Militär- und Verkehrsflugzeuge in den verschiedensten Größenklassen erfolgreich beteiligt. Neben der Produktion für das Tornadoprogramm sind die Kapazitäten in wachsendem Umfang



Zur Sicherung der Fertigungsqualität von Großbauteilen für MTU-Dieselmotoren, wie Zylinderkurbelgehäuse, wird ein numerisch gesteuertes Koordinatenmeßgerät eingesetzt. Die verwendeten Lasermeßsysteme begrenzen die Meßunsicherheit bei Objektlängen von rd. 5 m auf max. 0,04 mm.

Durch den Bau zweistufiger Axialventilatoren, die bei der Rauchgasentschwefelung von Kohlekraftwerken eingesetzt werden, ist die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch, eine Tochtergesellschaft der MTU, im Bereich umweltschonender Techniken tätig.



durch Komponenten-Fertigung für Triebwerke von Verkehrsflugzeugen ausgelastet. Dieser Anteil wird mittelfristig weiter zunehmen. Die Entwicklungsarbeiten konzentrieren sich auf Bauteile für noch leistungsfähigere Triebwerke, wobei im Bereich der Verkehrsflugzeuge vor allem die Verbesserung des Vortriebswirkungsgrades und damit des Verbrauchs im Vordergrund steht.

MTU Friedrichshafen: Dieselmotoren

MTU Friedrichshafen arbeitet - trotz eines harten Verdrängungswettbewerbs - weiterhin erfolgreich auf den Gebieten Hochleistungs-Dieselmotoren für den Antrieb von Schiffen, schweren Fahrzeugen, Eisenbahnen, Stromaggregaten und Arbeitsmaschinen. Das technisch anspruchsvolle Motorenprogramm ist auf spezielle Anwendungen und Wünsche der Kunden ausgerichtet. Das Leistungsangebot wurde durch die Aufnahme von Mercedes-Dieselmotoren ergänzt, die für die von MTU bedienten Märkte entsprechend angepaßt werden. Die Angebotspalette umfaßt nunmehr schnellaufende Dieselmotoren von 30 kW

(40 PS) bis 7.400 kW (10.000 PS) für eine Vielzahl unterschiedlicher Anwendungen.

Im Mittelpunkt der Entwicklungstätigkeit stehen neue Motorenbaureihen, elektronische Steuerungs- und Regelungssysteme sowie die Aufladetechnik. Die Zusammenarbeit mit ausländischen Kooperationspartnern auf der Basis von Lizenzverträgen dient der Erschließung neuer Märkte bei gleichzeitiger Absicherung der Beschäftigung. Ein bedeutender Erfolg - auch hinsichtlich der mittelfristigen Produktionsauslastung - konnte durch den Abschluß von Lizenz- und Lieferverträgen für Motoren mit der Sowjetunion erreicht werden.

MTU Maintenance:**Wartung von Flugtriebwerken**

Die MTU Maintenance GmbH, die Großtriebwerke für Luftfahrtgesellschaften des In- und Auslands wartet und repariert, mußte 1986 überwiegend dollarkursbedingt einen Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Aufgrund der Auftragslage konnte die Belegschaft jedoch weiter erhöht werden.

Kühnle, Kopp & Kausch (KKK):**Turbolader, Ventilatoren**

Mit Absatzschwerpunkten in Westeuropa ist die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch auf dem expandierenden Arbeitsgebiet der Abgas-turbolader für Fahrzeugmotoren zweitgrößter Hersteller der Welt. Wie bereits im Vorjahr wurden größere Aufträge für Ventilatoren und Verdichter hereingenommen; sie sind zum überwiegenden Teil im Rahmen von Umweltschutzmaßnahmen zur Entschwefelung von Kohlekraftwerken bestimmt.

L'Orange und übrige MTU-Gesellschaften

Die L'Orange GmbH konnte als Spezialhersteller von Einspritzpumpen für Großdieselmotoren ihr Geschäft ausweiten. Die Einspritzanlagen werden vorwiegend an Hersteller von Dieselmotoren in der Bundesrepublik und in den westeuropäischen Nachbarländern geliefert.

Die insgesamt erfolgreiche Geschäftstätigkeit der übrigen in- und ausländischen Gesellschaften der MTU-Gruppe erstreckt sich im wesentlichen auf den Vertrieb und die Betreuung der MTU-Produkte, auf Software-Erstellung und -Beratung sowie die Vermietung von DV-Anlagen.

Ausblick 1987

Auslastung und Beschäftigung der MTU-Gesellschaften werden sich auf hohem Niveau bewegen; für 1987 ist mit einem weiteren, mäßigen Umsatzwachstum zu rechnen.

Der Geschäftsverlauf wird jedoch wesentlich von der Entwicklung des Dollarkurses bestimmt, zumal wichtige Wettbewerber und Kooperationspartner auf Dollarbasis anbieten. Die weiteren Wachstumschancen hängen u. a. davon ab, inwieweit die Märkte der MTU, zu denen auch die finanziell schwachen Schwellenländer gehören, für Produkte der Hochtechnologie aufnahmefähig bleiben.



Montage einer Niederdruckturbinen der MTU für das Strahltriebwerk eines modernen Verkehrsflugzeugs.



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

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

Forschung und Technik

Neues Zentralressort Forschung und Technik

Dem neu gebildeten Zentralressort Forschung und Technik sind grundsätzlich drei Aufgabenschwerpunkte zugeordnet:

- Forschungsaufgaben, die sich sowohl auf das Produkt als auch auf die Produktion beziehen,
- Zentralisierte Bereiche der Informationstechnik, u. a. um im Konzern vorhandenes Rationalisierungspotential zu aktivieren und zu nutzen,
- Zentrale Bereitstellung technischer Einrichtungen mit dem Ziel einer wirtschaftlichen Nutzung im Konzern.

Enger Erfahrungsaustausch bei der Forschung im Gesamtunternehmen

Im Berichtsjahr ist in der Forschung die Zusammenarbeit mit den neuen Konzerngesellschaften intensiviert und ein enger Erfahrungsaustausch eingeleitet worden. In diesem größeren Rahmen lassen sich mögliche Synergieeffekte schneller erkennen und definieren sowie konkrete Projekte

realisieren. Auf einigen Kooperationsfeldern sind bereits begonnene Arbeiten fortgeführt, auf anderen Gebieten Impulse gegeben worden. So haben wir, anknüpfend an Planungen der AEG zur Einrichtung eines Instituts für Hochfrequenztechnik in Verbindung mit der Universität Ulm, im Bereich Forschung und Technik weitere Projekte entwickelt. Diese Projekte sollen zusammen mit den Vorhaben von AEG im Rahmen einer Gesamtkonzeption künftigen Forschungs- und Ausbildungszielen konzernweit dienen. Wenngleich dem Forschungszentrum in Ulm eine wesentliche Rolle zufällt, wird Forschung und Entwicklung auch in Zukunft dezentral an verschiedenen Standorten durchgeführt werden.

Künftige Forschungsschwerpunkte

Um die Verfügbarkeit grundlegender technischer Fähigkeiten für vorhandene und künftige Geschäftsfelder - einschließlich ihrer wissenschaftlichen Grundlagen - sicherzustellen, sind weitere Forschungsschwerpunkte definiert worden, und zwar Wissensverarbeitung/Informationstechnik, Energie- und Stoffumwandlungen sowie Forschung über Technik-Folgen.

Das Gebiet Wissensverarbeitung/Informationstechnik umfaßt sowohl produktbezogene Forschungsarbeiten als auch eine konzernbezogene Konzeption des künftigen Einsatzes der elektronischen Datenverarbeitung.

Im Forschungsbereich Energie- und Stoffumwandlungen werden wir uns mit künftig nutzbaren Energiequellen, nicht zuletzt für den Straßenverkehr, beschäftigen, ebenso mit der Ressourcensituation einschließlich der Umweltwirkungen der jeweiligen Energie- und Stoffumwandlungsprozesse. Wir sehen in solchen Forschungsarbeiten einen Schlüssel, um das Konfliktpotential zwischen leistungsfähiger Industriegesellschaft mit hohem Wohlstandsniveau und einer intakten Umwelt in der Zukunft zu bewältigen. Dabei sollen die Aktivitäten u. a. auf regenerative Energiequellen in Verbindung mit Wasserstoff als Nutzenergieträger konzentriert werden.

Bei der Durchführung derartiger Projekte sind auch die Technik-Folgen, z. B. hinsichtlich Umweltbelastung, Arbeitsplatz und Lebensqualität, zu untersuchen. Deshalb wurde der Bereich verstärkt, der sich mit Wirkungsforschung und Technik-Folgen auseinandersetzt.

Diese und noch zu konkretisierende weitere Synergieprojekte sollen dazu beitragen, unsere heutigen Produkte weiter zu entwickeln und mit neuen Produkten neue Märkte zu erschließen.

Mit dem Projekt TOPAS stellte Daimler-Benz einen gemeinsam mit der Fahrzeugbau Haller GmbH und der Raab Karcher AG entwickelten und vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Prototyp eines Tankfahrzeugs vor. Das Fahrzeug verfügt über optimierte passive und aktive Sicherheitseinrichtungen. Dabei ist die im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen erhöhte Kippsicherheit durch Tieferlegung des Schwerpunkts besonders hervorzuheben.



Forschung für das Automobil der Zukunft

Ein zentraler Aspekt der Forschungsarbeit im erweiterten Konzern ist darauf ausgerichtet, vor allem auch für das Automobil die modernste Technik verfügbar zu machen. Im Berichtsjahr waren beim Automobil die Aktivitäten insbesondere auf die Bereiche Sicherheit, Emissionsminderung, Verbrauchssenkung, alternative Energien und Antriebssysteme sowie auf den Einsatz neuer Informations-, Steuerungs- und Regelsysteme auf der Basis der Mikroelektronik konzentriert.

Eine wachsende Rolle im Automobil und Verkehr der Zukunft wird die Elektronik spielen. Sie soll überall dort eingesetzt werden, wo sie schneller und besser ist als der Mensch arbeiten kann.

PROMETHEUS - eine Vision vom Verkehr der Zukunft

Ein Beispiel hierfür ist PROMETHEUS (Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety), ein Programm für einen flüssigen Straßenverkehr mit hoher Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit sowie bisher noch nicht erreichter Sicherheit. Die vorhandenen und neu zu entwickelnden Möglichkeiten der modernen Informations- und Kommunikationstechnik wollen wir im „System Straßenverkehr“ nutzbar machen. Mit diesen Arbeiten wird ein Weg fortgesetzt, der schon mit den modernen Sicherheitstechniken wie Antiblockiersystem, Antriebs-Schlupf-Regelung, automatisches Sperrdifferential und 4Matic erfolgreich eingeschlagen wurde.

Daimler-Benz bringt in das Projekt PROMETHEUS vor allem seine Erfahrungen im Bereich der Sicherheitselektronik und der Fahrzeugkybernetik mit ein. Hierzu zählt auch unser leistungsfähiger Fahrsimu-

lator in Berlin. Das Projekt ist auf eine grenzüberschreitende Kompatibilität des Systems Verkehr ausgerichtet, zumal nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch straßenseitige Einrichtungen und Kommunikationsnetze aufeinander abzustimmen sind. Deshalb wurde PROMETHEUS als europäisches Projekt verankert und auch in das Eureka-Programm aufgenommen. Derzeit beteiligen sich 14 europäische Automobilunternehmen und rund 40 Forschungsinstitute an der Definitionsphase.

Informationsverarbeitung als zentrale Konzernaufgabe

Die Informationstechnik als Mittel zur Integration der organisatorischen Abläufe und der Produktionsprozesse hat im Berichtsjahr weiter an Bedeutung gewonnen. Fortschritte wurden dabei vor allem bei der Datenkommunikation erreicht, durch Aufbau der Kommunikationswege zwischen

den in- und ausländischen Vertriebsgesellschaften, den zentralen Vertriebsfunktionen, den Produktionsstandorten sowie bei der Übermittlung technischer Unterlagen aus den Entwicklungsbereichen an die Produktion. In diese Informations- und Kommunikationsströme wurden Einkauf und Logistik von Fertigungsmaterial und Investitionsgütern ebenso eingebunden wie der Personalbereich, die Finanzwirtschaft und das Controlling. Ziel ist eine integrierte Informationsverarbeitung mit durchgängigen Informationswegen.

Für die Gestaltung von Informationssystemen und für den Betrieb der entsprechenden Hardware- und Netzkomponenten wurden im Berichtsjahr 500 Mill. DM aufgewendet (+14%).

In Forschung und Entwicklung, aber auch in den Produktionsbereichen wurden die rechnergestützte Konstruktion (CAD) und Berechnung (CAC/CAE) verstärkt eingesetzt.

Mikroelektronik nicht nur im Fahrzeugbau

Im Elektronik-Meßzentrum wurde in enger Zusammenarbeit mit anderen Konzerngesellschaften die Entwicklung und Fertigung „kundenspezifischer integrierter Schaltkreise“ (ASICs) fortgesetzt. Ihnen kommt bei der anwendungsspezifischen Miniaturisierung von Mikroelektronik eine Schlüsselrolle zu. Durch die Zusammenführung des Know-how in Fahrzeugtechnik, Entwurf sowie in der Herstellung integrierter Schaltungen wird die Entwicklung neuer, verbesserter Technologien angestrebt. Damit können optimier-

te elektronische Steuer- und Regelsysteme im Fahrzeug eingesetzt werden. Gleichzeitig eröffnen sich weitere Einsatzmöglichkeiten außerhalb des Fahrzeugbaus.

Daimler-Benz - Vorreiter im Umweltschutz

Bei Daimler-Benz ist die Umweltverträglichkeit der Mercedes-Pkw- und -Nutzfahrzeugprogramme schon seit langem zentraler Bestandteil der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit. Dabei haben wir stets eine konsequente, vorausschauende Umweltpolitik unter Nutzung modernster Technologien verfolgt. Mit unserem fortschrittlichen Pkw-Abgaskonzept werden wir den Anforderungen der Umwelt und unserer Kunden gleichermaßen gerecht.

Bei Diesel-Kraftfahrzeugen konnten in den letzten Jahren durch innermotorische Verbesserungen erhebliche Fortschrit-

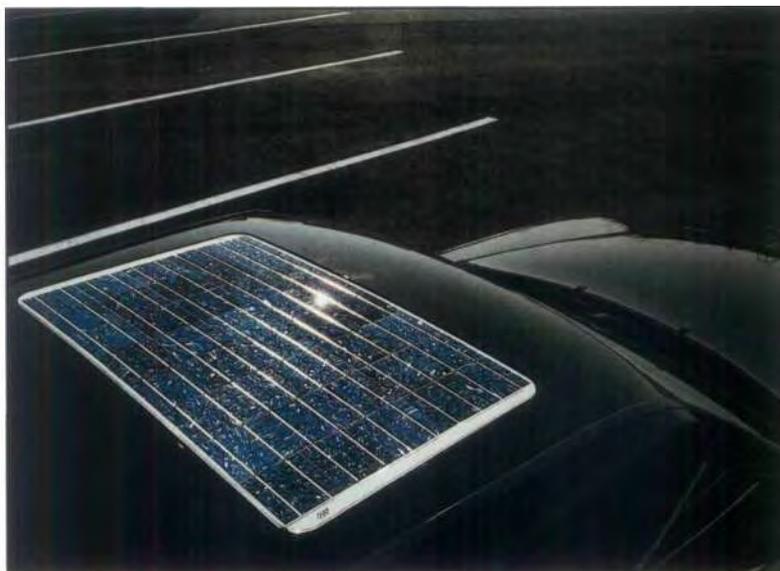
te bei der Reduzierung der Partikelemission erreicht werden. Insbesondere beim Nutzfahrzeug ist eine weitere deutliche Verringerung der Partikelemission nur mit Hilfe von Systemen zur Rußbeseitigung möglich. Dafür werden bei Daimler-Benz Rußfiltersysteme entwickelt. Gegenwärtig werden in Nutzfahrzeugen (Stadtomnibusse und Müllsammel-fahrzeuge) Rußfilter-Versuchsanlagen erprobt.

Das nach wie vor ungelöste Hauptproblem ist, insbesondere beim Nutzfahrzeug, die unter praktischen Einsatzbedingungen zuverlässige Regenerierung des Filters durch das Abbrennen des Rußes. Die deutsche Nutzfahrzeugindustrie hat der Bundesregierung jährliche Berichte zum Entwicklungsstand der Rußfiltertechnik zugesagt. Der erste Bericht wurde im Dezember 1986 veröffentlicht.



Zur Steigerung des Wirkungsgrads, insbesondere von Otto-Motoren, entwickelt Daimler-Benz gemeinsam mit der Mahle GmbH einen Kolben mit variabler Kompressionshöhe. Während des Betriebs wird die Kompressionshöhe automatisch so geregelt, daß der Motor stets mit optimalem Verdichtungsverhältnis arbeitet. Im Teillastbereich läßt sich dadurch der Kraftstoffverbrauch um bis zu 10% verringern.

Das Solarschiebedach ist Teilergebnis eines gemeinsamen Forschungsprojekts von AEG und Daimler-Benz. Der auf dem Schiebedach montierte Solar-generator liefert Strom für ein Lüftergebläse, das die Innenraumtemperatur bei Personenwagen, die in der Sonne stehen, erheblich absenkt.



Harmonisierung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft weiterhin schwierig

Auf vielen Gebieten der Fahrzeugtechnik hemmen und verteuern immer noch unterschiedliche gesetzliche Regelungen die Entwicklungsarbeit. Die Ergebnisse sind dadurch meist erheblich teurer als notwendig und Erfolge - nicht zuletzt in der Umweltentlastung - kleiner als möglich. Durch eine bessere Harmonisierung würden nicht nur knappe Entwicklungskapazitäten für andere Aufgaben nutzbar, sondern auch hohe Kosten in Entwicklung und Produktion vermieden.

Es ist deshalb besonders zu begrüßen, daß die Europäische Gemeinschaft auf dem Gebiet der Abmessungen und Gewichte für Nutzfahrzeuge nach vielen Jahren einen Kompromiß erzielt hat. So haben sich im Juni 1986 die Mitgliedstaaten auf eine innerhalb der EG geltende Antriebsachslast von

11,51 geeinigt, die ab 1992 wirksam wird und ein langandauerndes Verkehrshemmnis in der EG beseitigt. Der deutsche Gesetzgeber hat aufgrund dieser Einigung Mitte 1986 eine Übergangslösung verabschiedet, die eine Anhebung der Antriebsachslast und der Fahrzeuggewichte zuläßt. Damit sind Härten der bisherigen Regelung abgemildert und die Wettbewerbsbedingungen für internationale Transporte verbessert worden.

Der im Juni 1985 innerhalb der EG gefundene Luxemburger Kompromiß für Pkw-Abgasgrenzwerte konnte im Berichtsjahr noch nicht in eine EG-Richtlinie umgesetzt werden und hat damit noch keinen Gesetzescharakter. Auch in der Begrenzung von Partikelemissionen bei Diesel-Pkw konnte bisher kein Einvernehmen erzielt werden; die Vorstellungen der Mitgliedstaaten über diese Grenzwerte gehen nach wie vor weit auseinander.

In der Verringerung von gasförmigen Emissionen beim Nutzfahrzeug besteht zwischen den EG-Mitgliedstaaten im Gegensatz zum Personenwagen weitergehende Übereinstim-

mung. Mit der Verabschiedung einer EG-Richtlinie, die eine Übernahme der Genfer Regelung ECE-R49 vorsieht, wird für das Frühjahr 1987 gerechnet. Im Zuge einer freiwilligen Zusage gegenüber der deutschen Bundesregierung erfüllen alle neuen und weiterentwickelten Nutzfahrzeugmotoren von Daimler-Benz seit der IAA 1985 die Genfer Regelung ECE-R49 und unterschreiten deren Grenzwerte um mindestens 20 %. Damit wird z. B. das in den USA bis 1990 geltende NOX-Niveau erreicht bzw. unterschritten.

Geplantes Prüfgelände

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom März 1987 im Zusammenhang mit dem geplanten Prüfgelände in Boxberg gilt es, die weiteren Handlungsmöglichkeiten auszuloten. Der Bau auf der Grundlage eines speziellen, nur für dieses Projekt zu schaffenden Gesetzes erscheint uns nicht als richtiger Weg. Zur Zeit prüfen wir verschiedene Alternativen im In- und Ausland.

Ein geeignetes Prüfgelände ist für uns nach wie vor dringend erforderlich. Testfahrten sind für Entwicklung, Erprobung und Zulassung technisch anspruchsvoller, im Gebrauch zuverlässiger Fahrzeuge unverzichtbar. Die breite Produktpalette unseres Hauses und die wachsenden Ansprüche an Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Komfort stellen Anforderungen, die neue und erweiterte Testmöglichkeiten notwendig machen.

Materialwirtschaft

Enge Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Der Daimler-Benz-Konzern hat im Jahre 1986 auf den internationalen Beschaffungsmärkten Güter und Dienstleistungen im Wert von etwa 38 Mrd. DM bezogen. Bei der Vergabe eines solchen auch gesamtwirtschaftlich bedeutsamen Auftragsvolumens sind wir uns der damit verbundenen Verantwortung bewußt.

Im neuen Konzernverbund erwachsen uns für die seit Jahren bewährte Zusammenarbeit mit den zahlreichen Zulieferern erweiterte Aufgaben. Dabei werden von allen Geschäftsfeldern in zunehmendem Maße technologische und wirtschaftliche Impulse auch auf die Zu-

lieferindustrie ausgehen. Die modernen Kommunikations- und Informationstechniken geben uns darüber hinaus zusätzliche Möglichkeiten, die langjährigen, auf gegenseitigem Vertrauen beruhenden Geschäftsverbindungen im beiderseitigen Interesse zu vertiefen und kontinuierlich weiterzuentwickeln. Ebenso werden wir unser Engagement für strukturschwache Regionen und förderungswürdige Institutionen fortführen.

Im Mittelpunkt der Arbeit des Bereichs Materialwirtschaft stand die Sicherstellung der Fahrzeugproduktion durch zeit- und kostenoptimierte Beschaffung aller Zulieferteile in der geforderten Qualität. Das Einkaufsvolumen der Daimler-Benz AG an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, Investitionsgütern und Dienstleistungen erhöhte sich 1986 von 21,2 auf 22,7 Mrd. DM. Neben einem Mengenzuwachs resultierte der

Anstieg aus einer leichten Verteuerung des Materials. Da wir, ebenso wie unsere Lieferanten, nur qualitativ hochwertige Werkstoffe und Verarbeitungsverfahren einsetzen, verlief die Entwicklung unserer Materialpreise nicht parallel zu den Notierungen handelsüblicher Rohstoffe am Weltmarkt.

Weitere Verbesserung des Materialflusses

In enger Kooperation mit unseren Partnern wurde die kontinuierliche Versorgung der Werke mit Zulieferteilen noch



Rationeller Materialfluß im neuen, vollautomatischen Hochregallager für Kleinteile im Werk Untertürkheim.

effektiver gestaltet. Dazu haben wir die konventionelle Transport- und Lagertechnik verbessert und verstärkt moderne Datentechniken angewendet. Im Rahmen der Planung des Materialflusses hat der Zentraleinkauf in Abstimmung mit den unmittelbar materialsteuernden Bereichen die Lieferströme zu den Pkw- und Nutzfahrzeugwerken unter logistischen Gesichtspunkten weiter optimiert.

Um das im Unternehmen vorhandene Know-how zu nutzen, haben wir in den einzelnen Werken die Versorgungskreise für Material und Teile so umstrukturiert, daß die Aufgaben der Bedarfsermittlung, der Lagerung und des Transports nunmehr einheitlich und damit wirtschaftlicher wahrgenommen werden können.

Optimierung des Informationsflusses

Methoden und Verfahren zur Informationsübermittlung und Steuerung des Materialflusses haben wir stets auch im Hinblick auf die Anwendbarkeit bei unseren Partnern entwickelt. Gerade den vielen kleinen und mittleren Zulieferanten konnten wir so einen rationellen EDV-Einsatz zum Austausch von Bestell-, Liefer-, Abruf- und Rechnungsdaten ermöglichen. Wir haben deshalb in enger Zusammenarbeit zwischen Automobil- und Zulieferindustrie das Thema der Standardisierung von Schnittstellen mit dem Projekt „ODETTE“ (Organisation for Data Exchange through Tele Transmission in Europe) jetzt auch europaweit aufgegriffen. Dabei sollen die

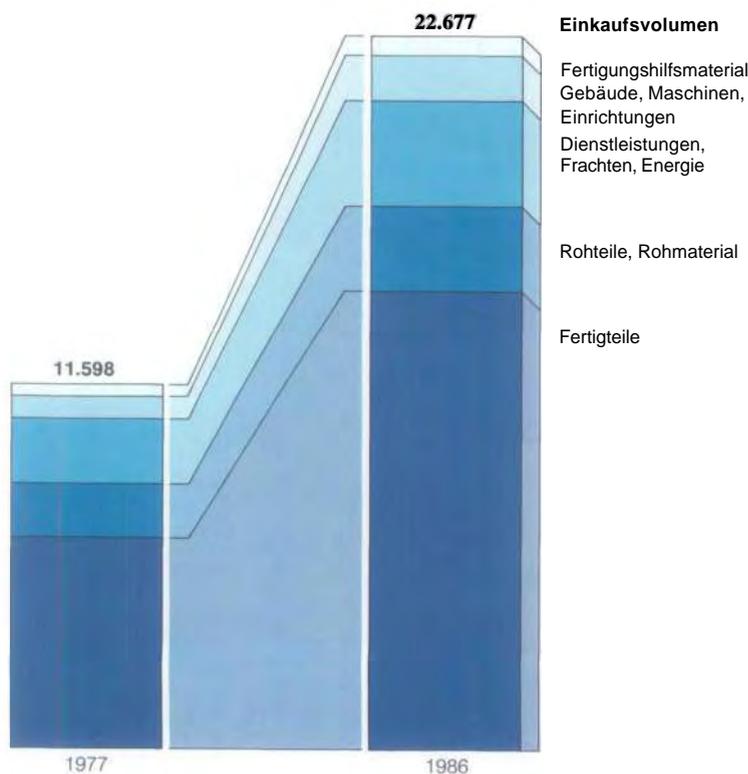
rechtlichen Rahmenbedingungen mit geklärt werden.

In den Materialdispositionen unserer elf inländischen Werke sind 1986 moderne Kommunikationsrechner zur Datenfernübertragung installiert worden. Wir können nunmehr über bestimmte vom Verband der Automobilindustrie definierte Schnittstellen mit nahezu jedem EDV-System benötigte Daten gegenseitig austauschen. Dadurch ist eine schnelle und effiziente Kommunikation mit Lieferfirmen - unabhängig von deren EDV-Systemen - gewährleistet. Die Zulieferunternehmen haben große Bereitschaft für die gemeinsame Optimierung der Materialflußkosten ebenso wie ein reges Interesse an der Umsetzung moderner Kommunikationstechniken gezeigt.

Unser Dank und unsere Anerkennung gelten allen Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen. Sie haben durch ihren Einsatz zur Bewältigung der zahlreichen Neuanläufe und Projekteinsätze sowie zur Realisierung des hohen Produktions- und Investitionsprogramms maßgeblich beigetragen.

Einkaufsvolumen Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)



Vertrieb

Ausweitung des Leistungsangebots für unsere Kunden

Die Markt- und Kundennähe unserer weltweiten Vertriebsorganisation für Personenwagen und Nutzfahrzeuge haben wir 1986 durch eine Vielzahl von Maßnahmen weiter verbessert. Hierzu gehören unser breites Leistungsangebot ebenso wie eine umfassende Betreuungsqualität. Die Aktivitäten im Absatzfinanzierungs- und Leasinggeschäft wurden intensiviert und auf weitere Märkte ausgedehnt (siehe auch Seite 76).

Die eingehende Information und Beratung unserer Kunden hat mit dazu beigetragen, dem schadstoffarmen Mercedes-Pkw im Inland schnell zum Durchbruch zu verhelfen. Auf den hart umkämpften internationalen Nutzfahrzeugmärkten wurden die neuen Schwer-Lkw mit dem integralen Antriebskonzept, die Transporterbaureihe sowie die Allrad-Lkw der leichten Klasse mit Erfolg eingeführt.

Mit weltweit 125.000 qualifizierten, intensiv geschulten Mitarbeitern bei 5.900 Verkaufs- und Servicestützpunkten in 173 Ländern verfügt Daimler-Benz über ein flächendeckendes, leistungsstarkes Vertriebsnetz. Im Berichtsjahr haben wir durch

die in den europäischen Märkten durchgeführten „Gütekontrollen“, bei denen die Leistungen der Betriebe aus Kundensicht bewertet werden, aber auch durch „Händler-Wettbewerbe“ die Leistungsfähigkeit in Vertrieb und Service noch steigern können.

An den europäischen Fernverkehrs-Routen haben wir unsere Betreuung weiter verstärkt. Inzwischen sind 370 Mercedes-Benz-Nutzfahrzeug-Betriebe dafür eingesetzt, für international tätige Spediteure rund um die Uhr Pannenhilfe auf der Straße zu leisten.



Der Mercedes-Benz Sport-Service wird bei großen internationalen Veranstaltungen eingesetzt. 65 Fahrzeuge übernahmen bei den nordischen Skiweltmeisterschaften 1987 in Oberstdorf den Transport von über 4.000 aktiven Sportlern, Funktionären, Medienvertretern und freiwilligen Helfern.

Ausbau der Schulung im Kundendienst

Die Mitarbeiter in unserer weltweiten Organisation werden sowohl zentral als auch vor Ort geschult. Dafür haben wir auch 1986 neue Schulungsstätten in den USA, Großbritannien, Dänemark, Japan, Singapur und in der Schweiz errichtet. Durch die verstärkte Verlagerung der Schulungen in die einzelnen Länder können wir den jeweiligen Marktgegebenheiten und den besonderen regionalen Kundenwünschen noch besser Rechnung tragen. Weltweit sind 270 Kundendienst-Ausbilder im Einsatz.

Händler-Management-Instrumentarium erweitert

Die ständige Weiterentwicklung unserer Händler-Management-Systeme soll eine kundenorientierte Ausrichtung der Vertriebsaktivitäten und die optimale Marktdurchdringung sicherstellen. Damit streben wir an, sowohl die Effektivität und Flexibilität der Vertriebsorganisation im jeweiligen Markt weiter zu verbessern, als auch die Ertragskraft und Investitionsfähigkeit der Händlerbetriebe zu stärken. Besonderen Wert legen wir auf die Weiterentwicklung von Systemen zur Informationsverarbeitung. Wir geben unseren Vertriebsgesellschaften und Vertragspartnern vielfältige Unterstützung, damit sie sich den rasch ändernden Marktbedingungen anpassen und den wachsenden Anforderungen unserer Kunden noch besser gerecht werden können.

Stärkung der Einzelhandelsfunktion im Ausland

Entsprechend unserer Vertriebspolitik, den Einzelhandel im Ausland nach Möglichkeit nicht in eigener Regie, sondern durch unabhängige Händler wahrzunehmen, haben wir die niederländische Verkaufsorganisation umgestaltet. Von den bestehenden 10 Niederlassungen mit 12 Zweigbetrieben wurden Anfang des Berichtsjahres 16 Betriebe an selbständige Händler übertragen. Das Mercedes-Vertriebsnetz in den Niederlanden wird danach aus sechs Niederlassungsbetrieben sowie 119 Vertragshändlern und -Werkstätten bestehen. In Frankreich haben wir die Händlerbetriebe mit sog. Pilotfunktion auf insgesamt 28 erhöht; diese Betriebe erproben besondere Maßnahmen, wie längere Öffnungszeiten, zur weiteren Steigerung der Betreuungsqualität. In den 480 französischen Stützpunkten der Mercedes-Benz-Verkaufs- und Service-Organisation sind über 8.500 Personen tätig, davon etwa 2.300 bei unserer Vertriebsgesellschaft Mercedes-Benz France.

Hohe Betreuungsqualität im US-Markt

In den USA stehen unseren Pkw-Kunden insgesamt 432 Verkaufs- und Servicestützpunkte zur Verfügung. Durch die Eröffnung eines neuen Händlerbetriebes in Hollywood - einer von zwei Stützpunkten in eigener Regie der Mercedes-Benz of North America - wurde das Betreuungsangebot in dieser wichtigen Absatzregion weiter verbessert.

Aufgrund des stetig steigenden Pkw-Absatzes auf dem US-Markt haben wir erhebliche Mittel in Ausbau und Modernisierung unserer sechs

Auslieferungszentren investiert. Gleichzeitig wurden unsere Schulungszentren dem erhöhten Weiterbildungsbedarf der Mitarbeiter aus der gesamten Verkaufs- und Serviceorganisation angepaßt.

Verbesserter Service im Mercedes-Benz Nutzfahrzeug

Beim Nutzfahrzeug ist die Wirtschaftlichkeit des Gesamtangebots ausschlaggebend für die Kaufentscheidung, denn rd. 85 % aller Kosten, die während der Gesamtlebensdauer eines Nutzfahrzeugs anfallen, sind Folgekosten. Wir tragen diesem Grundsatz dadurch Rechnung, daß wir unseren Kunden ein Gesamtpaket anbieten, das aus dem Produkt und optimalen Betreuungsleistungen besteht. Dazu gehört unsere Transportberatung mit einem umfangreichen Leistungsangebot, wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung, Fuhrparkinformationssysteme, die Berechnung des optimalen Antriebstrangs sowie die Tourenplanung.

Ein zweiter Weg, die Folgekosten zu verringern, liegt im Service. Hier bietet Daimler-Benz eine noch servicefreundlichere Technik und Ausstattung bei den Nutzfahrzeugen an. So wurden der Wartungsumfang z. B. für den neuen Groß-Transporter T 2 gegenüber dem Vorgängertyp erheblich reduziert und die Wartungsintervalle verlängert. Dies bringt den Kunden Kostenersparnisse von durchschnittlich 35 %.

Auch mit der Fehleranzeige und -speicherung einer „On Board-Diagnose“ können unsere Werkstätten mögliche Störungen bei einigen schweren Nutzfahrzeugen noch schneller und kostengünstiger beheben.

Ersatzteil-Service erweitert

Die Ersatzteil-Logistik von Daimler-Benz umfaßt ein dreistufiges Vertriebssystem: Zentralläger, regionale Versorgungslager, auf die wir die Großhandelsfunktion von den Niederlassungen Schritt für Schritt übertragen haben, sowie den Einzelhandel. Durch die Verlagerung der Großhandelsfunktion zu den regionalen Versorgungslagern steigt sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch der Servicegrad. Für unsere Werkstätten und Kunden bedeutet dies, daß die benötigten Teile noch schneller verfügbar sind.

Angesichts eines sich von gegenwärtig rd. 310.000 Positionen auf über 400.000 bis

zum Jahre 1990 erhöhenden Ersatzteilsortiments wird eine wirtschaftliche Vorratshaltung immer bedeutsamer; sie läßt sich nur durch stufenweise Erweiterung der Datenverarbeitung realisieren.

Im Berichtsjahr haben wir in Pulheim-Brauweiler bei Köln das zweite regionale Versorgungslager - nach Hannover - in Betrieb genommen. Alle sieben Niederlassungen sowie 180 Vertragspartner im Rhein-Ruhr-Gebiet sind an dieses Lager angeschlossen. Zwölf Sattelzüge und sechs Transporter befinden sich auf zwölf Expreßrouten Tag und Nacht im Einsatz.

In der Bundesrepublik Deutschland sind neben dem Zentralersatzteillager in Gernersheim insgesamt noch drei weitere regionale Versorgungslager geplant.

„Welt mobil“ - Ausstellung mit großer Resonanz

Anläßlich des 100jährigen Jubiläums des Automobils haben wir der breiten Öffentlichkeit in einer Vielzahl von Veranstaltungen unser Unternehmen und seine Produkte in ihrer historischen Entwicklung dargestellt. Die große Jubiläumsausstellung „Welt mobil“ wurde in Stuttgart, Hannover, Berlin, Düsseldorf, Mannheim und München von 560.000 Menschen besucht. Wir haben an 20 internationalen Automobilsalons und Motorshows und an 48 internationalen Ausstellungen und Fachmessen teilgenommen sowie weltweit 94 eigene Sonderveranstaltungen durchgeführt.



Das weitgehend einheitliche Programm für das Erscheinungsbild von Daimler-Benz wurde an weiteren Standorten verwirklicht. Im Bild: Neuerbaute Ausstellungshalle eines Schweizer Vertragspartners.



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

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

Personal

Kontinuierliche Weiterentwicklung der Personalpolitik

Der Erfolg von Daimler-Benz ist mit dem Können und der Einsatzbereitschaft seiner Mitarbeiter untrennbar verknüpft. Von ihrer Einbindung in das Unternehmen, ihrer Qualifikation und ihrem Engagement wird die Zukunft des Unternehmens bestimmt.

Die Personalpolitik in der Daimler-Benz AG wurde auch 1986 kontinuierlich weiterentwickelt. In den Personalbereichen konnten die Voraussetzungen für eine bereichsorientierte Betreuung der Mitarbeiter nochmals verbessert werden. Wir haben erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Mitarbeiter im Personal- und Bildungswesen weiter zu qualifizieren und sie dadurch in ihrer immer schwieriger werdenden Aufgabe im Spannungsfeld zwischen Mensch, Technik und Wirtschaftlichkeit zu unterstützen. Weiterbildung, Sozialberatung und Mitarbeiterinformation wurden ausgebaut.

Neue Aufgabenfelder sind konzeptionell weiterentwickelt worden, z. B. auf dem Gebiet der qualitativen Planung und der Arbeitsgestaltung. Vor dem Hintergrund der technologischen Veränderungen messen wir der begleitenden Mitwirkung des Personalwesens an der Planung von Investitionsprojekten große Bedeutung bei.

Konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern

Die Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat und den Betriebsräten, dem Gesamtsprecherausschuß und den Sprecherausschüssen der leitenden Angestellten war nach wie vor konstruktiv.

Mit dem Gesamtbetriebsrat konnten auch im Berichtsjahr Regelungen erzielt werden, die sowohl die Interessen der Mitarbeiter als auch des Unternehmens ausgewogen berücksichtigen.

So konnte nach fast zweijährigen intensiven Verhandlungen im Februar 1987 eine Betriebsvereinbarung zur Neuordnung der betrieblichen Altersversorgung der Daimler-Benz AG verabschiedet werden. Die Neuregelung wurde u. a. aufgrund der seit Mitte der 70er Jahre eingetretenen Veränderungen in der Sozialversicherung notwendig.

Zum 1. April 1986 wurde eine Betriebsvereinbarung zur Durchführung und Umsetzung des Projektes „Optimierung der Gemeinkosten“ abgeschlossen. Sie sichert die Mitarbeiter vor möglichen Folgen aus der Durchführung des Projektes weitgehend ab.

Weiterhin positive Beschäftigungsentwicklung

Ende 1986 waren 319.965 (i.V. 231.077) Mitarbeiter im Daimler-Benz-Konzern beschäftigt. Erstmals einbezogen sind dabei die 78.199 Mitarbeiter der AEG. Während in der Daimler-Benz AG, bei Dornier und MTU insgesamt Vollbeschäftigung herrschte, war in Teilbereichen der AEG aus konjunkturellen Gründen Kurzarbeit unvermeidlich.

In der Daimler-Benz AG stieg die Belegschaft um 5.005 auf 166.523. Die Neueinstellungen erfolgten vor allem in den Pkw-Werken sowie in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen. Wegen des weiterhin schwierigen Nutzfahrzeuggeschäfts waren 1986 im Jahresdurchschnitt 484 (i. V. 327) Mitarbeiter aus den Nutzfahrzeugwerken und einigen Niederlassungen befristet in den voll ausgelasteten Pkw-Werken tätig.

Das bewährte beschäftigungssichernde Instrument der Abordnungen wird auch in Zukunft dazu beitragen, einen kurzfristigen Beschäftigungsausgleich zwischen den Werken sicherzustellen.

Mitarbeiterstruktur der Daimler-Benz AG

Von den in der Daimler-Benz AG zum Jahresende 1986 beschäftigten 166.523 Mitarbeitern waren 115.181 Arbeiter, 41.892 Angestellte sowie 9.450 Auszubildende und Praktikanten. Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter ging um 1,5% auf 26.793 zurück; ihr Anteil an der Gesamtzahl der Arbeiter verringerte sich um 1 %-Punkt auf 22,3 %. Der Anteil der Frauen lag bei 11,9 % der insgesamt Beschäftigten. Das Durchschnittsalter betrug 38,5 Jahre, die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit 12,3 Jahre.

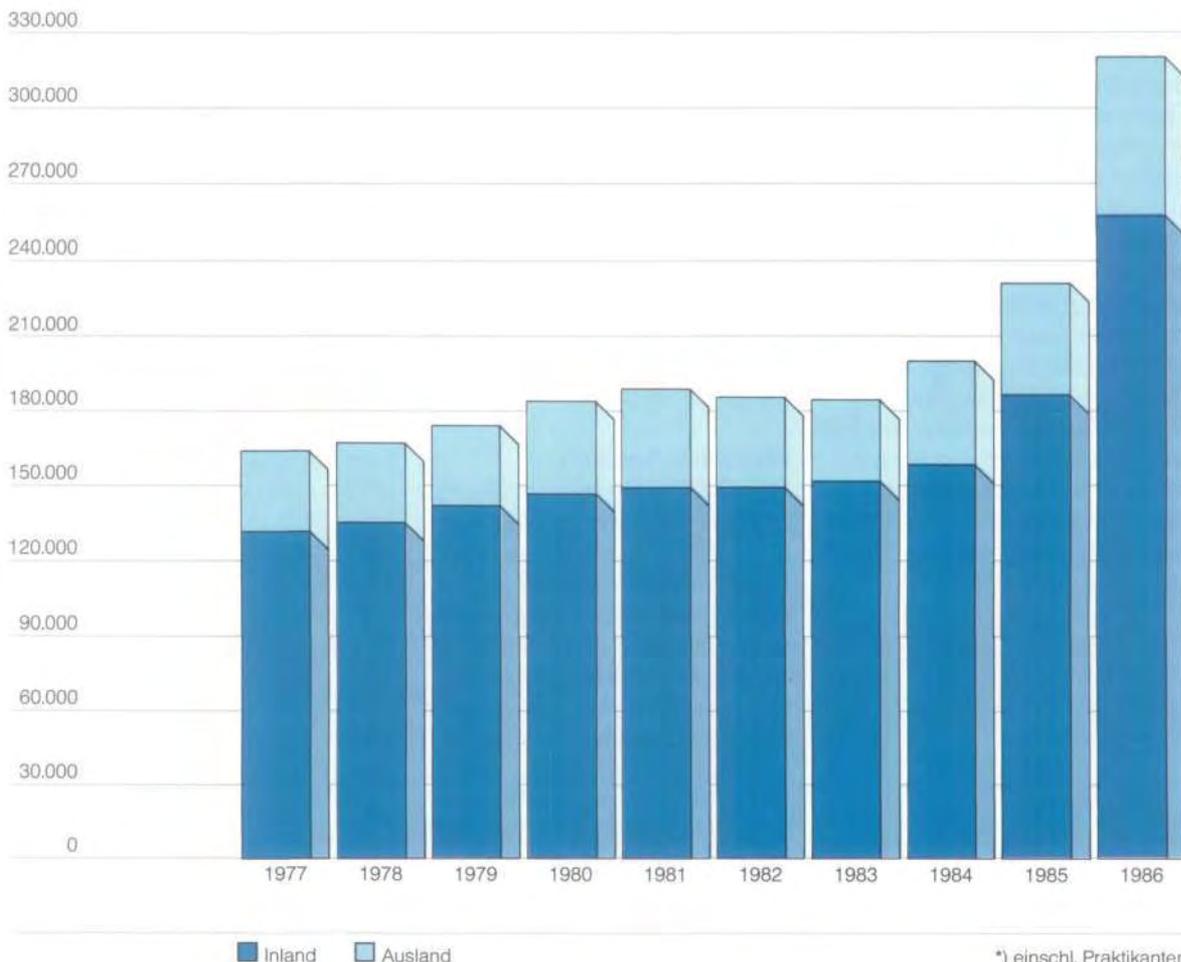
Mehr als 25 Jahre sind bei der Daimler-Benz AG 20.707 Mitarbeiter tätig. Im Berichtsjahr wurden 1.906 Mitarbeiter für 25jährige, 249 Mitarbeiter für 40jährige und 4 Mitarbeiter für 50jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Ende 1986 waren 6.882 Schwerbehinderte beschäftigt. Damit wurde die gesetzliche Quote von 6 % nicht voll erreicht; dies dürfte vor allem auf strengere Prüfungsmaßstäbe der Versorgungsämter bei der Anerkennung von Schwerbe-

hinderung zurückzuführen sein. Da wir an Behindertenwerkstätten Aufträge in Höhe von 12,7 Mill. DM vergeben haben, war wie in den vergangenen Jahren keine Ausgleichsabgabe zu zahlen.

Mitarbeiter

(am Jahresende)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Daimler-Benz-Konzern	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	231.077	319.965
Inland	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538
Ausland	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425	62.427
Daimler-Benz AG	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249	161.518	166.523
davon: Arbeiter	93.461	94.420	98.708	100.777	102.388	101.819	103.342	108.905	112.125	115.181
Angestellte	32.219	33.190	35.029	36.753	37.713	38.102	38.435	39.210	40.022	41.892
Auszubildende*)	6.127	6.827	7.664	8.002	8.260	8.490	8.824	9.134	9.371	9.450
Hauptverwaltung	5.458	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628	7.735
Forschung u. Entwicklung	7.756	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442	11.040
Produktionswerke	103.436	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846	130.502
Niederlassungen	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602	17.246



*) einschl. Praktikanten

Personalaufwand und betriebliche Leistungen der Daimler-Benz-AG weiter gestiegen

Die Struktur der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG zeigt die nachstehende Tabelle (S. 66). Der Anteil des Personalaufwands ohne Altersversorgung an der Gesamtleistung beträgt 25,9 %; Löhne, Gehälter und soziale Abgaben sind um 9,1 % auf 10,6 Mrd. DM gestiegen.

Entsprechend dem Tarifvertrag wurden die Löhne und Gehälter zum 1. April 1986 um 4,4 % erhöht; für den Monat April erhielten die Mitarbeiter eine tariflich vereinbarte Pauschalzahlung von 230 DM.

Der Beitragssatz in der gesetzlichen Rentenversicherung blieb mit 19,2 % konstant. In der Arbeitslosenversicherung wurde er geringfügig von 4,1 auf 4,0 % gesenkt. Trotzdem setzte sich die insgesamt steigende Tendenz bei den Sozialversicherungsbeiträgen aufgrund erhöhter Beitragsbemessungsgrenzen in der Renten-, Arbeitslosen- und Krankenversicherung fort. Auch der Beitragssatz in der Krankenversicherung lag mit durchschnittlich 12,2 % über dem Vorjahresniveau.

Bei Weihnachtsgeld und Sondervergütung stieg 1986 der durchschnittliche Betrag pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) auf 3.438 DM; der Gesamtaufwand lag bei 555 Mill. DM.



Mehr Eigenverantwortung für das Arbeitsergebnis: Montage der gesamten Elektrik am stehenden Fahrzeug in Gruppenarbeit.

Aus Anlaß des Jubiläums „100 Jahre Automobil“ erhielten alle Arbeiter und Angestellten mit mindestens einjähriger Betriebszugehörigkeit einen Grundbetrag von 1.000 DM und für je fünf volle Dienstjahre einen Zuschlag von 75 DM. Daraus ergab sich pro Mitarbeiter (ohne Auszubildende) ein Durchschnittsbetrag von 1.362 DM. Der Aufwand für die Jubiläumsgeldzahlung betrug insgesamt 230 Mill. DM.

Zur vermögenswirksamen Anlage erhielten die Mitarbeiter entsprechend dem Tarifvertrag 624 DM. Außerdem bot die Firma an, entweder eine Daimler-Benz-Belegschaftsaktie oder eine Aktie der Mercedes-Automobil-Holding AG steuerlich begünstigt zu einem Vorzugskurs zu

erwerben. Daneben bestand zusätzlich die Möglichkeit, dem Unternehmen ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM zu gewähren. Im Jahre 1986 haben insgesamt 37.702 Mitarbeiter je eine Daimler-Benz-Belegschaftsaktie und 2.254 Mitarbeiter je eine MAH-Aktie erworben. 32.138 Mitarbeiter zeichneten ein Arbeitnehmerdarlehen.

Der Bau oder Kauf von Wohnungen und Eigenheimen durch Mitarbeiter wurde auch 1986 mit Darlehen gefördert. Für 2.116 Objekte sind 50 DM bereitgestellt worden.

Die betriebliche Altersversorgung: Kernstück der Sozialleistungen bei der Daimler-Benz AG

Die betriebliche Altersversorgung ist die bedeutendste soziale Leistung des Unternehmens. Die Daimler-Benz-Rente soll zusammen mit den gesetzlichen Renten und der notwendigen Eigenvorsorge zur wirtschaftlichen Sicherheit unserer Mitarbeiter im Ruhestand sowie bei Berufs- und Erwerbsunfähigkeit beitragen.

Mit der zum 1. Januar 1987 in Kraft getretenen Versorgungsordnung der Daimler-Benz AG und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse vom 6. Februar 1987 ist das Leistungssystem der betrieblichen Altersversorgung grundlegend erneuert worden.

Das neu eingeführte Festgeldsystem sichert die langfristige Steuerbarkeit der Altersversorgung und bedeutet für die Mitarbeiter ein gerechtes und leichtverständliches Leistungssystem, in dem sich die

Höhe der Betriebsrente nach der Dauer der Betriebszugehörigkeit und dem von der Höhe des Einkommens abhängigen Versorgungsbedarf bemißt.

An Pensionäre, Witwen und Kinder wurden im Berichtsjahr 201 Mill. DM als laufende Leistungen gezahlt. Ferner haben wir gemäß Betriebsrentengesetz die Beihilfenzugangsjahrgänge 1977, 1980 und 1983 mit einem Jahresmehraufwand von 1,8 Mill. DM angepaßt.

Durch einmalige Beihilfen wurden rd. 5.600 Mitarbeiter unterstützt. Zur Absicherung der künftigen Leistungen wurden den Pensionsrückstellungen und der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH 680 Mill. DM zugeführt.

Struktur des Personalaufwands - Daimler-Benz AG

	1985		1986		Veränderung in %
	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mill. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	5.270	100,0	5.777	100,0	+ 9,6
Bezahlte Ausfallzeiten	2.140	40,6	2.293	39,7	+ 7,1
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	851		903		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	417		440		
Feiertagsvergütung	293		308		
Gehalts- und Lohnfortzahlung bei Krankheit	391		433		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	188		209		
Sozialabgaben	1.329	25,2	1.434	24,8	+ 7,9
Sozialversicherungsbeiträge	1.240		1.345		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	81		82		
Beiträge an den Pensionssicherungsverein	8		7		
Sonderzahlungen	606	11,5	870	15,1	+ 43,6
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	494		547		
Zahlungen anlässlich des Firmenjubiläums „100 Jahre Automobil“	–		230		
Vermögenswirksame Leistungen	112		93		
Bildungsaufwand *)	285	5,4	319	5,5	+ 11,9
Soziale Dienste *)	218	4,1	223	3,9	+ 2,3
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	–213	–4,0	–230	–4,0	+ 8,0
Personalaufwand (ohne Altersversorgung und Vorruhestand)	9.635	182,8	10.686	185,0	+ 10,9
Aufwand für Altersversorgung	677	12,8	680	11,8	+ 0,4
Zahlungen für Vorruhestand (netto)	72	1,4	120	2,0	+ 66,7
Personalaufwand insgesamt	10.384	197,0	11.486	198,8	+ 10,6
davon: unter „Sonstige Aufwendungen“ ausgewiesen bzw. aus Rückstellungen bezahlt	33		251		
Personalaufwand lt. G.u.V.-Rechnung	10.351		11.235		+ 8,5

*) Ohne Umlagekosten.

Nach wie vor großes Interesse an der Vorruhestandsregelung

Bis Ende 1986 sind insgesamt 4.030 Mitarbeiter der Daimler-Benz AG auf der Grundlage der seit Januar 1985 geltenden Betriebsvereinbarung in den Vorruhestand getreten. Weitere Vorruhestandsverträge wurden mit Austrittsdatum 1987 abgeschlossen. Von den durch Vorruhestand freigewordenen Arbeitsplätzen wurden 79 % wiederbesetzt. Damit hatte unsere Regelung auch eine beachtliche arbeitsmarktpolitische Wirkung.

Gesundheitsvorsorge für unsere Mitarbeiter

Zur arbeitsmedizinischen Versorgung und Betreuung waren bei der Daimler-Benz AG 33 Werksärzte und 147 medizinische Fachkräfte tätig. Neben arbeitsmedizinischen Vorsorgeuntersuchungen und der Ersten Hilfe bei

Verletzungen und akuten Erkrankungen am Arbeitsplatz hat der Werksärztliche Dienst verstärkt an der Beurteilung der Einsatzmöglichkeiten der Mitarbeiter sowie an der ergonomischen Gestaltung von Arbeitsplätzen mitgewirkt.

Von dem Angebot des Unternehmens, an einer dreiwöchigen Vorsorgekur teilzunehmen, haben 616 Meister und Gruppenmeister Gebrauch gemacht. An den bewährten Vorsorgekuren für Schichtarbeiter haben 651 Mitarbeiter teilgenommen.

Die Zahl der Betriebsunfälle konnte gesenkt werden: Auf je eine Million geleisteter Arbeitsstunden entfielen 63,5 (i.V. 68,2) Unfälle. Im Rahmen gezielter Maßnahmenprogramme des Arbeitsschutzes setzten sich die Mitarbeiter erfolgreich mit möglichen Gefahrenschwerpunkten am eigenen Arbeitsplatz sowie Unfallereignissen aus der Arbeitsumgebung auseinander.

Die krankheitsbedingten Fehlzeiten lagen - bezogen auf die Soll-Arbeitszeit - bei durchschnittlich 7,7 %. Bei den Arbeitern beliefen sie sich auf 9,1 (i. V. 8,9) %, bei den Angestellten auf 3,9 (i. V. 3,8) %.

Großes Interesse an den Besuchstagen

Das Interesse der Familienangehörigen unserer Mitarbeiter an den im Jubiläumsjahr in den meisten inländischen Werken und Niederlassungen durchgeführten Besuchstagen war außerordentlich groß. Um den Gästen möglichst praxisnahe Eindrücke zu vermitteln, wurde an diesen Tagen in der Produktion gearbeitet. Allein in den beiden großen Werken Sindelfingen und Untertürkheim wurden insgesamt 200.000 Besucher gezählt.



In der Personalbetreuung hat das Gespräch mit dem Mitarbeiter einen hohen Stellenwert.

Betriebssport mit zunehmender Bedeutung

Mit einer Rahmenregelung haben wir den Stellenwert des Betriebssports in der Daimler-Benz AG neu definiert. Daimler-Benz fördert den Betriebssport aus gesundheitlichen und sozialpolitischen Gründen. Die Sportgemeinschaft „Stern“ soll in Ergänzung zum Vereinssport die Zusammengehörigkeit aller Mitarbeitergruppen im Unternehmen fördern.

Eine besondere Gelegenheit hat hierzu das von der SG-Stern organisierte Sportfest Ende Mai 1986 in Untertürkheim geboten, an dem sich alle Inlandswerke und Niederlassungen mit 1.600 aktiven Sportlern in den verschiedensten Disziplinen beteiligt haben. Am 13. September 1986 trafen sich die Sportler des Unternehmens erstmals international. Daran haben auch die Sportgruppen von AEG, Dornier und MTU teilgenommen.

Mehr Verbesserungsvorschläge eingereicht

Das Interesse der Mitarbeiter an ihrer Arbeit und die intensive Auseinandersetzung mit der Verbesserung von Arbeitsabläufen, Werkzeugen und Produkten wird deutlich an den 22.665 im Berichtsjahr eingereichten Verbesserungsvorschlägen. Die Mitarbeiter erhielten hierfür Prämien und Anerkennungen im Wert von 5,2 Mill. DM.

Neue Technologien und Arbeitsgestaltung

Die Auswirkungen des Einsatzes neuer Techniken auf den Menschen und seine Arbeit werden von uns sorgfältig beobachtet und analysiert, damit Fehlentwicklungen rechtzeitig erkannt werden und - wo notwendig - gegengesteuert werden kann. Das Hauptaugenmerk liegt dabei darauf,

Zukunftsorientierte Berufsausbildung: Vermittlung von Grundkenntnissen der NC-Technik in einem unserer Ausbildungszentren.



neben den technisch-wirtschaftlichen Erfordernissen verstärkt auch mitarbeiterbezogene Überlegungen schon bei

den Planungen zu berücksichtigen. Die Voraussetzungen wurden verbessert, den Personalbereich in die technischen

Planungsprozesse in einem sehr frühen Stadium einzubeziehen. Personalpolitische und arbeitswissenschaftliche Gesichtspunkte sowie neuere Formen der Zusammenarbeit sollen möglichst frühzeitig berücksichtigt werden.

Bildungsarbeit mit hohem Stellenwert

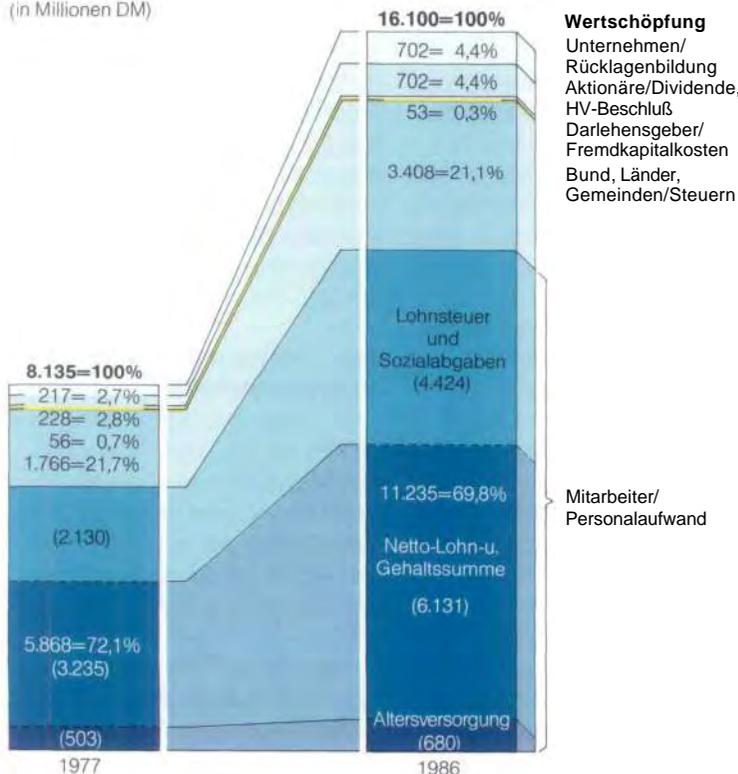
Veränderungen in den Arbeitsinhalten und der verstärkte Einzug moderner Technologien in allen kaufmännischen und technischen Funktionen haben uns veranlaßt, die Zielsetzungen und Strukturen der Aus-, Fort- und Weiterbildung konsequent weiterzuentwickeln. Die Bildungsarbeit war 1986 im wesentlichen dadurch geprägt, die Mitarbeiter für die Anforderungen des technologischen Wandels zu qualifizieren.

Die Daimler-Benz AG hat mit 9.450 Auszubildenden und Praktikanten das hohe Ausbildungsvolumen des Vorjahres beibehalten. Dies entspricht einem Anteil von 5,7 % an der Belegschaft. Mehr als 7.200 Jugendliche bereiteten sich in einem der 35 technisch-gewerblichen Ausbildungsberufe auf die zukünftige Tätigkeit vor; in den 12 kaufmännischen Berufen waren es etwa 1.500 Auszubildende. Die Inlandsgesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns haben im Berichtsjahr insgesamt 13.300 Jugendliche ausgebildet. Auf die AEG entfielen hierbei 3.200, auf Dornier 430 und auf MTU 860 Auszubildende.

Mit der Neuordnung der Metall- und Elektroberufe, die zum 15. Januar 1987 in Kraft getreten ist, wurden die Weichen für die zukünftige Berufsausbildung gestellt.

Wertschöpfung Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)



Mit Beginn des Ausbildungsjahres 1987 werden die Berufsausbildungsverträge nach den neuen Ausbildungsordnungen abgeschlossen. Die hierfür notwendigen Vorbereitungen lagen schwerpunktmäßig in der Schulung der Ausbilder, in der entsprechenden Ausstattung der Ausbildungsstätten sowie in der Erarbeitung neuer Ausbildungsmittel.

Im Rahmen der Berufsakademie beteiligt sich Daimler-Benz seit 1986 auch an der Ausbildung von Abiturienten zum Diplom-Ingenieur der Fachrichtung Technische Informatik. Zur Umschulung von arbeitslosen Lehrern zu Anwendungsinformatikern wird 1987 gemeinsam mit der Württembergischen Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie sowie der Firma Bosch ein 1¹/₂ jähriges Programm durchgeführt.

Die fachliche Weiterbildung und die Fortbildung unserer Führungskräfte hatten auch 1986 einen hohen Stellenwert.

Über 71.000 Mitarbeiter haben an 9.700 internen und externen Bildungsveranstaltungen teilgenommen.

Der zunehmende Einsatz neuer Technologien hat uns veranlaßt, verstärkt auch ungelernete Arbeiter in die Qualifizierungsmaßnahmen einzubeziehen. Für sie wurden spezielle Kurse zur Personalentwicklung konzipiert und durchgeführt. Unsere Bildungsarbeit orientiert sich dabei am qualitativen und quantitativen Bedarf der einzelnen Fachbereiche.

Der verstärkte Ausbau von CAD/CAM war ebenfalls Anlaß, für die von dieser neuen Technik betroffenen Führungskräfte und Mitarbeiter eine umfassende Schulungskonzeption - gemeinsam mit den betroffenen Fachbereichen - zu entwickeln.

Mit zunehmendem Einsatz numerisch gesteuerter Werkzeugmaschinen ist auch auf diesem Gebiet eine Systematisierung und Intensivierung der Bildungsaktivitäten erforderlich geworden. Eine Projektgruppe

„NC-Technik für Anwender“ hat zu diesem Zweck eine spezielle Bildungskonzeption erarbeitet. Zielgruppen sind Auszubildende und Ausbilder sowie Mitarbeiter und Führungskräfte der Produktion, der indirekten Bereiche und der Planungsbereiche.

Dank an unsere Belegschaft

Allen unseren Mitarbeitern sowie ihren Vertretern in den Betriebsräten, im Gesamtbetriebsrat, in den Sprecherausschüssen und im Gesamtsprecherausschuß der leitenden Angestellten möchten wir für Einsatz und Leistungsbereitschaft danken. Gemeinsames Bemühen und gegenseitiges Verständnis haben dazu beigetragen, auch 1986 zu einem erfolgreichen Geschäftsjahr werden zu lassen.



Sportfest der SG-Stern am 31. Mai 1986 in Stuttgart: Start zum Marathonlauf.



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

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

Beteiligungsgesellschaften

Für wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG berichten wir nachstehend über Umsatzentwicklung, Ergebnis und besondere Vorgänge. Geschäftsverlauf und Lage der Auslandsgesellschaften des Automobilbereichs sowie der Teilkonzerne AEG, Dornier und MTU sind bereits im Lagebericht sowie in den Kapiteln über die einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns erläutert worden.

Erstmals haben wir für ausgewählte Gesellschaften und Teilkonzerne neben dem Kapitalanteil der Daimler-Benz AG deren Eigenkapital und Ergebnis in einer tabellarischen Übersicht (S. 74) zusammengestellt. Diese Angaben basieren auf den Jahresabschlüssen nach jeweiligem Landesrecht und sind mit dem Jahresendkurs umgerechnet. Die Ergebnisse werden sowohl in nationaler Währung als auch in D-Mark ausgewiesen.

*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1986 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für internationale Unternehmen“.

KONZERN- GESELLSCHAFTEN

AUTOMOBILBEREICH

Gesellschaften mit eigener Fertigung

Mercedes-Benz do Brasil

Bei anhaltendem Wirtschaftsaufschwung konnte die Mercedes-Benz do Brasil S.A., Sao Bernardo do Campo, eine kräftige Absatzsteigerung erzielen. Der in D-Mark umgerechnete Umsatz ging als Folge der starken Abwertung des brasilianischen Cruzado um 21 % auf 1,9 Mrd. DM zurück. Bei den Investitionen in Höhe von 194 Mill. DM lag der Schwerpunkt in der Modernisierung des Produktprogramms und bei Maßnahmen zur Beseitigung von Fertigungsengpässen. Die bessere Kapazitätsauslastung sowie die hohen Zinserträge aus der eigenfinanzierten Liquidität der Gesellschaft führten trotz der Beeinträchtigungen durch die staatlichen Preiskontrollen zu einem erfreulichen Jahresergebnis.

Die wirtschaftliche Situation Brasiliens ist zu Beginn des Jahres 1987 erheblich schwieriger geworden. Der erhoffte Erfolg der Wirtschafts- und Währungsreform stellte sich nicht ein; das Ziel der Geldwertstabilität wurde nicht erreicht. Trotzdem erwartet unsere Tochtergesellschaft bei weiterhin hoher Exportnachfrage eine nochmalige Ausweitung des Geschäftsvolumens.

SOFUNGE

Die SOFUNGE S.A., São Paulo, eine Beteiligungsgesellschaft der Mercedes-Benz do Brasil S.A., fertigt Gußteile für die brasilianische Automobilindustrie. Die Gesellschaft hat

im Berichtsjahr 63.804 t Guß hergestellt (+ 24 %) und damit nahezu die Kapazitätsgrenze erreicht. Umsatz und Ergebnis waren durch die staatlichen Preiskontrollen bei den eigenen Erzeugnissen und wegen gleichzeitiger Verteuerungen der Vormaterialien beeinträchtigt. Die Investitionen, unter anderem für neue Produkte der Muttergesellschaft, wurden planmäßig weitergeführt.

Mercedes-Benz Argentina

Die Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires, konnte ihre Position als Marktführer bei Lkw und Omnibussen festigen und den Absatz erheblich ausweiten. Dennoch ist der in D-Mark umgerechnete Umsatz währungsbedingt um fast ein Drittel niedriger als im Vorjahr. Die verbesserte Kapazitätsauslastung und die Erträge aus der höheren Liquidität führten im nationalen Abschluß der Gesellschaft zu einem positiven Ergebnis, das auch unter Berücksichtigung der darin noch enthaltenen inflationsbedingten Scheingewinne zufriedenstellend war.

Die 1986 von Freightliner eingeführten Baustellenfahrzeuge runden das Lkw-Programm unserer US-Tochtergesellschaft ab.



Freightliner/USA

Der gegenüber dem Vorjahr nahezu unveränderte Dollar-Umsatz der Freightliner-Gruppe ging infolge des Kursverfalls auf DM-Basis um 28 % auf 2,8 Mrd. DM zurück. Die Ergebnisentwicklung war durch den verschärften Preiswettbewerb im US-Schwer-Lkw-Markt beeinträchtigt. Für 1987 erwartet Freightliner angesichts der derzeit günstigen Auftragslage wieder eine Ausweitung des Geschäftsvolumens.

Mercedes-Benz Espana

Die Mercedes-Benz Espana S.A. hat Ende 1986 ihr Transporterprogramm umgestellt; aufgrund des modernisierten und erweiterten Produktangebots erwartet unsere spanische Tochtergesellschaft eine Verbesserung der nicht zufriedenstellenden Ergebnissituation. Das zum Ausgleich von Verlusten herabgesetzte Eigenkapital wurde 1986 durch Kapitaleinzahlungen wieder erhöht.

Der Absatz importierter Mercedes-Fahrzeuge ist 1986 wiederum sehr erfreulich gestiegen, und zwar um 42 % auf 5.039 Pkw und um 47 % auf 1.732 Nutzfahrzeuge. Vor allem durch das verbesserte Importgeschäft nahm der Umsatz der Gesellschaft - in D-Mark umgerechnet - um 11 % auf 753 Mill. DM zu.

Mercedes-Benz of South Africa

Der anhaltende Verfall der südafrikanischen Währung verteuerte den Import der auf Teilelieferungen aus dem Ausland angewiesenen Automobilindustrie. In dem stark schrumpfenden Kraftfahrzeugmarkt hat die Mercedes-Benz of South Africa Absatzeinbußen hinnehmen müssen, konnte jedoch ihre Marktanteile erhöhen.

Der Umsatz ging - in D-Mark umgerechnet - weiter zurück, und zwar um 22 % auf 878 Mill. DM. Das ungünstige wirtschaftliche Umfeld hat das Ergebnis beeinträchtigt. Die weiteren Aussichten der Gesellschaft hängen von der künftigen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung ab; die gegenwärtige Auftrags- und Beschäftigungssituation der Gesellschaft ist insgesamt zufriedenstellend.

Vertriebsgesellschaften**Mercedes-Benz of
North America und
Mercedes-Benz Canada**

Unsere Vertriebsgesellschaften Mercedes-Benz of North America und Mercedes-Benz Canada konnten die Verkäufe an die Händler-Organisation um 18 % auf 104.670 Pkw weiter steigern, wobei die höherwertigen Fahrzeuge weit überproportional zunahmen. Der Umsatz in nationaler Währung erhöhte sich in den USA um 40 % auf 3,7 Mrd. Dollar und in Kanada um 36 % auf 271 Mill. Dollar. Aufgrund der Währungsentwicklung ist der in D-Mark umgerechnete Umsatz bei der US-amerikanischen Tochter jedoch nur um 4 % auf 8,1 Mrd. DM gestiegen, bei der kanadischen Gesellschaft ging er um 2% auf 423 Mill. DM zurück. Mit der beträchtlichen Zunahme der Verkäufe und Erlöse in Nordamerika ist es gelungen, die währungsbedingten Verteuerungen der importierten Pkw in ihren Auswirkungen auf das Ergebnis der Gesellschaften in einem noch vertretbaren Rahmen zu halten. Für 1987 erwarten wir ein weiter steigendes Absatzvolumen.

Mercedes-Benz France

Unsere Vertriebsgesellschaft hat auf dem expandierenden Kraftfahrzeugmarkt in Frankreich die Verkäufe von Personwagen und Nutzfahrzeugen - in einigen Bereichen überdurchschnittlich - gesteigert. Unsere Marktposition konnten wir bei Personwagen ausbauen und bei Nutzfahrzeugen behaupten. Der Umsatz der Gesellschaft erhöhte sich - umgerechnet in D-Mark - um weitere 14 % auf 2,3 Mrd. DM. Das Ergebnis war durch den starken Preis- und Konditionenwettbewerb bei Nutzfahrzeugen belastet.

**Mercedes-Benz
United Kingdom**

In Großbritannien setzte sich 1986 die Markterholung für Personwagen und Nutzfahrzeuge fort. Bei anhaltend hoher Nachfrage, insbesondere nach unserer Mittleren Klasse, konnte die Mercedes-Benz (United Kingdom) den Pkw-Absatz um 19 % auf 21.766 Fahrzeuge steigern und 15.296 (i.V. 15.135) Nutzfahrzeuge verkaufen. Aufgrund der Abschwächung des Pfundkurses erhöhte sich - umgerechnet - der Umsatz nur um 4 % auf 1,7 Mrd. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft war durch die Währungsentwicklung beeinträchtigt.

Mercedes-Benz Nederland

Die Mercedes-Benz Nederland hat ihren Pkw-Absatz um 19 % auf 13.998 Fahrzeuge ausgeweitet und damit das 10%ige Marktwachstum deutlich übertroffen. Auf dem ebenfalls expandierenden Lkw-Markt konnte wegen der begrenzten Liefermöglichkeiten bei Transportern der Nutzfahrzeugabsatz nur unterdurch-

schnittlich um 6 % auf 7.807 Fahrzeuge gesteigert werden. Der in D-Mark umgerechnete Umsatz erhöhte sich um 21 % auf 1,2 Mrd. DM. Das Ergebnis der Gesellschaft hat sich weiter verbessert.

Zur Neuordnung unserer gesellschaftsrechtlichen Interessen und zur Abrundung unseres absatzpolitischen Instrumentariums haben wir 1986 in den Niederlanden - unter dem gemeinsamen Dach einer Holdinggesellschaft - eine eigene Leasinggesellschaft gegründet.

Mercedes-Benz Belgium

Unsere Vertriebsgesellschaft in Belgien konnte lieferbedingt nicht alle Marktchancen nutzen. Mit einem Absatzzuwachs um 8 % auf 12.873 Pkw wurde die starke Position dennoch behauptet. Bei verschärftem Wettbewerb konnten 3.646 (i. V. 3.929) Nutzfahrzeuge verkauft werden. Der Umsatz nahm - in D-Mark umgerechnet - um 8% auf 833 Mill. DM zu. Das Ergebnis war wiederum zufriedenstellend.

Mercedes-Benz Italia

Die Mercedes-Benz Italia hat den Absatz um 13 % auf 21.988 Pkw kräftig erhöht und den Marktanteil weiter ausgebaut. Außerdem wurden 6.012 (i.V. 5.138) Nutzfahrzeuge abgesetzt; besonders erfreulich war der starke Anstieg der Verkäufe von Lkw ab 61 Gesamtgewicht um 40 %. Der in D-Mark umgerechnete Umsatz nahm um 25 % auf 1,4 Mrd. DM zu. Das Ergebnis der Gesellschaft war zufriedenstellend.

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Kapital- anteil in %	Landes- währung LW	Eigen- kapital ¹⁾ Mill. DM	Ergebnis ¹⁾		Umsatz ²⁾		Belegschaft am Jahresende	
				Mill. LW	Mill. DM	1985 Mill. DM	1986 Mill. DM	1985	1986
Bundesrepublik Deutschland									
AEG, Berlin und Frankfurt am Main ³⁾	56,0	DM	2.250	.	-	(10.843) ⁴⁾	11.220	(73.760) ⁴⁾	78.143
Dornier, Friedrichshafen ³⁾	65,6	DM	185	.	42,4	2.118 ⁵⁾	2.123	8.760	9.557
MTU, München ³⁾	100,0	DM	358	.	21,7	2.740 ⁵⁾	2.953	15.987	16.912
Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart	100,0	DM	71	.	5,0	371 ⁷⁾	465 ⁷⁾	104	109
Europa									
Mercedes-Benz España, Madrid	80,7	Ptas	181	-3.948,8	-58,3	680	753	3.110	3.028
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ³⁾	100,0	£	180	1,7	4,8	1.617	1.675	1.092	1.092
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht ³⁾	100,0	hfl	96	18,0	15,9	966	1.167	1.119	1.168
Mercedes-Benz Belgium, Brüssel ³⁾	100,0	bfrs	139	433,4	20,8	774	833	1.022	958
Mercedes-Benz France, Rocquencourt	99,5	FF	177	26,8	8,1	2.057	2.349	2.319	2.304
Mercedes-Benz Italia, Rom	88,5	Lit	113	22.512,1	32,3	1.101	1.375	612	634
Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich	51,0	sfr	63	11,7	14,0	616	771	234	249
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht ³⁾	100,0	hfl	122	2,2	2,0	-	-	-	-
Daimler-Benz International Finance, Utrecht	100,0	hfl	1,4	0,5	0,5	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding, Belgium, Brüssel	100,0	bfrs	155	319,4	15,3	-	-	-	-
Mercedes-Benz Finance, Belgium, Brüssel	100,0	bfrs	13	36,2	1,7	50 ⁷⁾	59 ⁷⁾	30	31
Merfina, Rom	85,0	Lit	17	802,7	1,2	130 ⁷⁾	203 ⁷⁾	64	70
Daimler-Benz Holding, Zürich	100,0	sfr	311	23,2	27,8	-	-	-	-
Mercedes-Benz Credit, Zürich	70,0	sfr	11	- 0,4	- 0,5	46 ⁷⁾	71 ⁷⁾	7	9
Nordamerika									
Freightliner, Portland ³⁾	100,0	US \$	.⁶⁾	. ⁶⁾	. ⁶⁾	3.834	2.770	5.439	5.788
Mercedes-Benz of North America, Montvale ³⁾	100,0	US \$	.⁶⁾	. ⁶⁾	. ⁶⁾	7.829	8.104	1.617	1.705
Daimler-Benz of North America Holding, New York ³⁾	100,0	US \$	2.425	60,6	117,5	-	-	6	6
Mercedes-Benz Credit, Norwalk ³⁾	83,0	US \$	223	11,1	21,5	1.457 ⁷⁾	1.104 ⁷⁾	191	222
Lateinamerika									
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ³⁾	100,0	Cz \$	1.173	1.044,2	136,9	2.359	1.857	15.827	18.981
Sofunge, São Paulo	100,0	Cz \$	40	- 11,2	- 1,5	118	96	2.487	2.854
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires	100,0	A	200	33,3	51,7	479	330	1.948	2.352
Afrika, Asien, Australien									
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ³⁾	50,1	R	159	- 46,6	- 41,3	1.132	878	5.135	4.644
Mercedes-Benz Japan, Tokio	100,0	¥	52	322,3	3,9	-	-	-	30
Daimler-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ³⁾	100,0	\$A	44	- 6,4	- 8,2	746	591	987	883

1) Angaben aus nationalem Abschluß für 1986, umgerechnet zu Jahresendkursen.

2) Umgerechnet zu Jahresdurchschnittskursen.

3) Konsolidiert.

4) Angaben in Klammern nachrichtlich.

5) Dornier ab 1.7.85 mit 1.223 Mill. DM, MTU ab 1.4.85 mit 1.982 Mill. DM konsolidiert.

6) Im konsolidierten Abschluß der Daimler-Benz of North America Holding Comp., Inc. enthalten.

7) Neugeschäft.

Mercedes-Benz (Schweiz)

Der Pkw-Absatz der Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich, ist überdurchschnittlich um 20 % auf 8.646 Fahrzeuge gestiegen. Die Verkäufe von Nutzfahrzeugen haben mit 3.031 Einheiten (+3%) dagegen mit dem Wachstum des Gesamtmarktes nicht Schritt gehalten. Der Umsatz in D-Mark nahm um 25 % auf 771 Mill. DM zu. Die Ergebnisentwicklung war wiederum erfreulich.

Mercedes-Benz Hellas

Die Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen, mußte unter dem Eindruck der weiterhin schwierigen Wirtschaftslage in Griechenland mit 143 (i. V. 179) Pkw und 144 (i.V. 232) Nutzfahrzeugen erneut einen Rückgang der Verkäufe hinnehmen. Der Umsatz in Landeswährung ist um 17 % gestiegen, in D-Mark verringerte er sich um 15 % auf 48 Mill. DM. Das Ergebnis war nach wie vor unbefriedigend.

Mercedes-Benz Australia

Entgegen dem stark rückläufigen Markttrend in Australien konnte unsere Tochtergesellschaft ihre Verkäufe mit 3.655 Pkw auf Vorjahresniveau halten. Bei Nutzfahrzeugen mußten dagegen parallel zum Gesamtmarkt Absatzeinbußen auf 1.318 (i.V. 1.736) Fahrzeuge hingenommen werden. Der Umsatz in D-Mark ging aufgrund der drastischen Abwertung des australischen Dollar um 21 % auf 591 Mill. DM zurück; das hat sich entsprechend negativ auf die Ergebnisentwicklung ausgewirkt.



Auch in Adelaide, Australien, wird das von Daimler-Benz entwickelte O-Bahn-System eingesetzt. Die spurgeführte Busbahn gehört zu den modernsten Systemen des öffentlichen Personennahverkehrs und zeichnet sich vor allem durch hohe Wirtschaftlichkeit aus.

Mercedes-Benz Japan

Mit der zu Beginn des Berichtsjahres neu gegründeten Mercedes-Benz Japan Co., Ltd., Tokio, tragen wir der zunehmenden Bedeutung des japanischen Marktes für unsere gesamte Produktpalette Rechnung. Seit Anfang 1987 hat die Gesellschaft die Generalvertretung für alle Mercedes-Fahrzeuge in Japan übernommen. Unser langjähriger Partner, die Firma Yanase Co., Ltd., ist wie bisher für Verkauf und Service zuständig. Zur Wahrnehmung von Aufgaben, die im Zusammenhang mit dem Fahrzeugimport stehen, wird ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, an dem beide Partner je zur Hälfte beteiligt sind.

Mercedes-Benz China

Zur Intensivierung unserer Aktivitäten in der Volksrepublik China haben wir 1986 eine eigene Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz China Ltd., mit Sitz in Hongkong gegründet. Die seit Jahresbeginn 1987 bestehende Southern Star Motors Company, Hongkong, an der die Mercedes-Benz China mit 51 % und das im China-Geschäft führende Handelshaus Jardine, Matheson & Co. Ltd. beteiligt sind, soll die südchinesischen Provinzen für unsere Produkte erschließen.

Finanzierungs- und Leasinggesellschaften

Mercedes-Leasing-GmbH

Im Inland sind wir mit einer Leasinggesellschaft für das Pkw- und Nutzfahrzeugprogramm vertreten. Die Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart, hat ihre Miet- und Fahrzeugumsätze um 20 % auf 489 Mill. DM erneut steigern können. Insgesamt wurden 10.676 (i.V. 9.392) Verträge abgeschlossen; dies entspricht einem Investment von 465 (i. V. 371) Mill. DM. Der Pkw-Anteil am Leasing-Neugeschäft beträgt 73 %. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde voll den Rücklagen zugeführt.

Mercedes-Benz Credit, USA

Unsere Absatzfinanzierungsgesellschaft Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/Connecticut, mit Aktivitäten in den USA und Kanada konnte ihr Geschäftsvolumen 1986 abermals ausweiten. Der Forderungs- und Leasingbestand erreichte 1,1 Mrd. Dollar (+23%); das sind 2,2 Mrd. DM. Wie in den Vorjahren war das Pkw-Leasing wesentlicher Wachstumsträger. Die Gesellschaft konnte ihr Ergebnis weiter verbessern.

Andere Gesellschaften

Zur Sicherung unseres Verkaufsgeschäfts im Ausland haben wir die Aktivitäten auf dem Gebiet der Absatzfinanzierung mit der neuen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Leasing Nederland und einer Kooperation mit einem spanischen Bankpartner weiter ausgebaut. Seit Herbst 1985 sind wir in der Schweiz mit der Mercedes-Benz Credit AG vertreten; das Geschäft ist erfolgreich angefallen. Auch bei der italienischen Merfina S.p.A., der Mercedes-Benz Finance Belgium S.A., und bei Mercedes-Benz Financement in Frankreich hat sich im Berichtsjahr die positive Geschäftsentwicklung fortgesetzt.

Die neue Transporterbaureihe der Mercedes-Benz Espana. Die Typenpalette reicht von 1,0-1,8t Nutzlast und umfaßt eine Vielzahl von Fahrzeugvarianten.



**WEITERE BEREICHE
DES KONZERNES****AEG Gesellschaften**

Mit der Erhöhung des Kapitalanteils der Daimler-Benz AG von 24,9 auf 56 % gehört AEG seit Beginn des Jahres 1986 zum Daimler-Benz-Konzern. Die AEG Gesellschaften erzielten 1986 einen konsolidierten Umsatz von 11,2 Mrd. DM (+ 3 %). Das gegenüber dem Vorjahr verbesserte Ergebnis ist wieder voll zur inneren Stärkung verwendet worden.

Mit der Übernahme der bestehenden Geschäftsanteile und damit der direkten unternehmerischen Führung der AEG Elektrowerkzeuge GmbH (AEW), Winnenden, wird die AEW seit Anfang 1986 als 15. Geschäftsbereich im AEG Konzern geführt. Gleichzeitig hat die AEG Aktiengesellschaft das Kapital der AEW um 40 Mill. DM erhöht.

Der Kapitalanteil an Feinmechanische Werke Mainz GmbH wurde zur Abrundung des Produktprogramms Servotechnik auf 99 % erhöht.

Ferner hat AEG alle Anteile an der Modular Computer Systems Inc. (MODCOMP), Fort Lauderdale, erworben. Die Gesellschaft ist Lieferant leistungsfähiger Realzeit-Rechnersysteme und dazugehörigem Know-how. Sie steht für den Ausbau der AEG Aktivitäten in den USA zur Verfügung.

Weitere Investitionen im Beteiligungsbereich der AEG betrafen im Inland die OLYMPIA

Aktiengesellschaft, deren Kapital um 40 Mill. DM erhöht wurde. Im Ausland ist das Kapital der AEG ETI Elektrik Endüstrisi A.S., Istanbul, um 18 Mill. DM aufgestockt worden.

Dornier-Gesellschaften

Das Geschäftsvolumen der Dornier-Gesellschaften hat sich 1986 auf dem hohen Niveau des Vorjahres stabilisiert. Bei einem konsolidierten Umsatz von wieder 2,1 Mrd. DM betrug der Jahresüberschuß 42,4 (i.V. 33,1) Mill. DM; der überwiegende Teil wird zur Stärkung der Rücklagen verwandt.

In den USA wurden zwei neue Dornier-Tochtergesellschaften gegründet, deren Tätigkeiten sich auf Vertrieb und Leasing von Flugzeugen erstrecken. Eine weitere Gesellschaft für Vertrieb und Service medizintechnischer Geräte in Japan nahm ihren Geschäftsbetrieb im Berichtsjahr auf.

MTU-Gesellschaften

Der konsolidierte Umsatz der MTU-Gesellschaften stieg um 7,8% auf rd. 3,0 Mrd. DM. Der Jahresüberschuß von 21,7 Mill. DM wurde - abgesehen von den auf konzernfremde Gesellschafter entfallenden Gewinnanteilen - zur Stärkung der Eigenkapitalbasis voll den Rücklagen zugeführt.

Im Berichtsjahr sind zwei Gemeinschaftsunternehmen gegründet worden, an denen MTU zusammen mit verschiedenen Partnern beteiligt ist. Die Gesellschaften beschäftigen sich mit der Koordination von Entwicklung und Fertigung eines neuen Triebwerkes für das europäische Jagdflugzeug der 90er Jahre (JF 90) sowie mit der Entwicklung fortschrittlicher Werkstofftechnologien.

**SONSTIGE BETEILIGUNGS-
GESELLSCHAFTEN****Deutsche Automobil-
gesellschaft**

Die Deutsche Automobilgesellschaft mbH, Hannover, an der die Volkswagen AG und die Daimler-Benz AG je zur Hälfte beteiligt sind, hat 1986 ihre Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf den Gebieten Elektrotechnik und elektrochemische Speichersysteme planmäßig fortgeführt. Das erwirtschaftete Ergebnis wurde im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags von den Gesellschaftern zu gleichen Teilen übernommen.

**HWT - Gesellschaft für
Hydrid- und
Wasserstofftechnik**

An der 1985 gegründeten Gesellschaft sind die Mannesmann-Röhrenwerke AG und die Daimler-Benz AG je zur Hälfte beteiligt. Die Tätigkeiten auf den Gebieten der Edelgas- und Wasserstoffspeicherung und -reinigung sowie der Isolationstechnik verliefen planmäßig. Im Berichtsjahr wurden die weltweit ersten industriellen Gasreinigungsanlagen auf Hydridbasis für die Halbleiterfertigung ausgeliefert.

NAW/Schweiz

Die NAW - Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG - hat den Schwerpunkt der Fertigung auf die Umrüstung von Mercedes-Schwer-Lkw und die Produktion von Omnibusfahrgestellen verlagert, nachdem die Aufträge für die Montage geländegängiger Schwer-Lkw der Marke Saurer ausgelaufen sind. Die Gesellschaft konnte 1986 mit 1.720 Einheiten das hohe Produktionsvolumen des Vorjahres nahezu wieder erreichen. Aufgrund des geänderten Montageprogramms verringerte sich der Umsatz in D-Mark auf 85 (i.V. 103) Mill. DM. Gleichwohl konnte ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden.

FAMSA/Mexiko

Trotz der schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Mexiko hat die Fábrica de Autotransportes Mexicana S.A. (FAMSA) 1.455 (i. V. 1.552) Nutzfahrzeuge verkauft. Der Marktanteil stieg auf 25 (i.V. 8)%. Infolge der starken Abwertung des Peso ging der Umsatz in D-Mark auf 80 (i.V. 204) Mill. DM zurück.

ANAMMCO/Nigeria

Fehlende Importlizenzen für Zulieferteile zwangen die Anambra Motor Manufacturing Company Ltd. (ANAMMCO) zu drastischen Maßnahmen. Die Produktion von Nutzfahrzeugen wurde für sechs Monate eingestellt. Bis zum Jahresende sind lediglich 249 (i.V. 2.092) Nutzfahrzeuge montiert und 122 (i. V. 2.261) verkauft worden. Der in D-Mark umgerechnete Umsatz sank auf 54 (i. V. 374) Mill. DM. Das Ergebnis war erstmals seit Bestehen der Gesellschaft negativ.

NAI/Saudi Arabien

Marktbedingt und aufgrund hoher Fahrzeugbestände im Handel mußte die National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) die Montage von Mercedes-Nutzfahrzeugen für sechs Monate stilllegen. Der Absatz ging um 75 % auf 459 Fahrzeuge zurück. Der Umsatz erreichte - in D-Mark umgerechnet - nur noch 42 (i. V. 203) Mill. DM. Das Ergebnis hat sich dementsprechend nochmals verschlechtert. Im Januar 1987 hat die Gesellschaft die Lkw-Montage wieder aufgenommen.

OTOMARSAN/Türkei

Die Otobüs ve Motorlu Aracilar Sanayii A.S. (OTOMARSAN), Istanbul, konnte trotz rückläufiger Entwicklung auf dem türkischen Nutzfahrzeugmarkt den Absatz von Mercedes-Omnibussen um 8 % auf 1.216 Fahrzeuge steigern. Im Oktober eröffnete die Gesellschaft das in zweijähriger Bauzeit erstellte neue Nutzfahrzeugwerk in Aksaray, in dem schwere Lkw produziert werden. Die Produktpalette soll im Rahmen eines stufenweisen Kapazitätsausbaus um mittlere Lkw, Unimog und Geländewagen ergänzt werden, außerdem ist die Montage von Dieselmotoren geplant. Im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 12 auf 16 Mrd.TL (rd. 41 Mill. DM) erhöht. Der Anteil der Daimler-Benz AG betrug unverändert 36 %.

Der Umsatz in D-Mark stieg um 4% auf 253 Mill. DM. Das Ergebnis war - unter Berücksichtigung der erfreulichen Situation der Vorjahre - unbefriedigend.



Mit der Eröffnung eines neuen Montagewerks für Nutzfahrzeuge in Aksaray setzt unsere türkische Beteiligungsgesellschaft OTOMARSAN ihre erfolgreiche Entwicklung fort.

IDEM/Iran

Die wegen des politischen und wirtschaftlichen Umfelds im Iran eingeschränkten Materialimporte bewirkten sowohl bei den beiden Lizenznehmern für Mercedes-Nutzfahrzeuge als auch bei unserer Beteiligungsgesellschaft Iranian Diesel Engine Manufacturing Company (IDEM), Täbris, einen starken Produktionsrückgang. Dadurch sank der Absatz von Dieselmotoren um 54 % auf 9.025 Einheiten. Der Umsatz nahm - in D-Mark umgerechnet - um 49 % auf 169 Mill. DM ab; das Ergebnis hat sich weiter verschlechtert.

German Motor, Star Motors und Star Engines/Indonesien

Trotz des weiteren Preisverfalls für nahezu alle in Indonesien produzierten Rohstoffe zeigte der Automobilmarkt zunächst eine deutliche Belebung. Erst nach der drastischen Abwertung gegenüber dem US-Dollar um 45 % im Herbst war der Markt erneut rückläufig. Die indonesischen

Beteiligungsgesellschaften P.T. German Motor Manufacturing, Wanaherang, und P.T. Star Motors Indonesia, Jakarta, konnten im Geschäftsjahr 1.932 (i. V. 1.866) Nutzfahrzeuge sowie 1.119 (i. V. 805) Pkw verkaufen. Insbesondere bei Omnibussen wurde die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Montage von Nutzfahrzeugmotoren bei der P.T. Star Engines Indonesia entwickelte sich entsprechend positiv. Das Geschäftsvolumen stieg in Landeswährung um 50 %; in D-Mark umgerechnet ging es auf 220 (i. V. 221) Mill. DM zurück. Das Ergebnis war zufriedenstellend.

FAP FAMOS/Jugoslawien

Unser jugoslawischer Kooperationspartner FAP FAMOS, Belgrad, konnte im Berichtsjahr bei weiter verschlechterten Marktbedingungen die Verkäufe um 4 % auf 5.556 Nutzfahrzeuge steigern. Der Umsatz betrug - in D-Mark umgerechnet - 776 (i. V. 697) Mill. DM; das Ergebnis war wiederum positiv.

Im Zuge der Ausweitung des Programms von in Lizenz gefertigten Nutzfahrzeugen wurde eine Erhöhung der Kapitaleinlage von 28 auf 33 Mill. DM vereinbart.

Daimler-Benz Österreich

Die Gesellschaft in Salzburg, an der wir zur Hälfte beteiligt sind, koordiniert den Vertrieb von Mercedes-Personenwagen und -Nutzfahrzeugen in Österreich. Unsere Exportlieferungen wurden nochmals kräftig um 19 % auf 10.241 Pkw gesteigert, unser Marktanteil erhöhte sich auf 4,0 (i. V. 3,8) %. Im stagnierenden Nutzfahrzeugmarkt (ab 21 Gesamtgewicht) konnte die Gesellschaft ihren Marktanteil mit 14 % knapp halten. Das Liefervolumen der Daimler-Benz AG betrug 3.125 (i. V. 3.135) Nutzfahrzeuge.

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Konzerngesellschaften

**Mercedes-Benz
Argentina S.A.**
Buenos Aires/Argentinien
A 45.000.000
(DM 69,8 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz España S.A.
Madrid/Spanien
Plas 17.514.911.000
(DM 258,7 Mill.)
Bet. 80,7%

**Mercedes-Benz
(Australia) Pty. Ltd.**
Mulgrave, Melbourne/
Australien
SA 20.000.000
(DM 25,7 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Hellas S.A.
Athen/Griechenland
Dr 800.000.000
(DM 11,2 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
China Ltd.**
Hongkong
HK \$ 8.000.000
(DM 12,4 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz of
South Africa (Pty.) Ltd.**
Pretoria/Republik Südafrika
R 22.500.000
(DM 19,9 Mill.)
Bet. 50,1%

Star Auto S.A.
Abdjan/Elfenbeinküste
FCFA 1.400.000.000
(DM 8,5 Mill.)
Bet. 84,3%

**Holzindustrie
Bruchsal GmbH**
Bruchsal
DM 10.000.000
Bet. 100%

**Maschinenfabrik
Esslingen AG**
Esslingen a. N.
DM 42.515.000
Bet. 97,3%

**Industriehandel
Handels- und Industrieaus-
rüstungsgesellschaft mbH**
Stuttgart
DM 5.000.000
Bet. 100%

Mercedes-Leasing-GmbH
Stuttgart
DM 40.000.000
Bet. 100%

**Daimler-Benz-
Wohnungsbau GmbH**
Stuttgart
DM 26.000.000
Bet. 100%

**Daimler-Benz of North
America Holding Comp., Inc.**
New York/USA
US \$ 35.932.628
(DM 69,7 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
of North America, Inc.**
Montvale, N.J./USA
US \$ 60.000.000
(DM 116,4 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
Canada, Inc.**
Toronto/Kanada
Can \$ 5.000.000
(DM 7,0 Mill.)
Bet. 100%

Freightliner Corp.
Portland, Oregon/USA
US \$ 180.000.000
(DM 349,3 Mill.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Credit Corp.
Norwalk, Connecticut/USA
US \$ 84.881.800
(DM 164,4 Mill.)
Bet. 83%

SOFIDEL S.A.
Rocquencourt/Frankreich
FF 90.000.000
(DM 27,2 Mill.)
Bet. 99,5%

**Mercedes-Benz
France S.A.**
Rocquencourt/Frankreich
FF 230.000.000
(DM 69,4 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz Holding
Belgium S.A./N.V.**
Brüssel/Belgien
bfrs 2.420.000.000
(DM 116,2 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
Belgium S.A./N.V.**
Brüssel/Belgien
bfrs 1.800.050.000
(DM 86,4 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz Finance
Belgium S.A./N.V.**
Brüssel/Belgien
bfrs 181.000.000
(DM 8,7 Mill.)
Bet. 100%

**P.T. Star Engines
Indonesia**
Jakarta/Indonesien
Rp 3.784.406.250
(DM 4,5 Mill.)
Bet. 63%

**Mercedes-Benz Japan
Co. Ltd.** Tokio/Japan
Y 4.000.000.000
(DM 48,5 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
(United Kingdom) Ltd.**
Milton Keynes/Großbritannien
£ 30.000.000
(DM 86,0 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz
Holding AG**
Zürich/Schweiz
sfr 147.000.000
(DM 175,9 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz
Finanz AG**
Zürich/Schweiz
sfr 30.000.000
(DM 35,9 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz
Finanz-Holding S.A.**
Luxemburg
sfr 8.000.000
(DM 9,6 Mill.)
Bet. 100%

Merfina S.p.A.
Rom/Italien
Lit 6.000.000.000
(DM 8,6 Mill.)
Bet. 85%

**Mercedes-Benz
(Schweiz) AG**
Zürich/Schweiz
sfr 6.000.000
(DM 7,2 Mill.)
Bet. 51%

Mercedes-Benz Credit AG
Zürich/Schweiz
sfr 9.000.000
(DM 10,8 Mill.)
Bet. 70%

**Mercedes-Benz
do Brasil S.A.**
São Bernardo do Campo/
Brasilien
Cz \$ 6.550.000.000
(DM 658,5 Mill.)
Bet. 100%

**Sociedade Técnica
de Fundações Gerais S.A.**
(SOFUNGE)
São Paulo/Brasilien
Cz \$ 220.000.000
(DM 28,8 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz
Holding Nederland B.V.**
Utrecht/Niederlande
hfl 135.200.000
(DM 119,7 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
Nederland B.V.**
Utrecht/Niederlande
hfl 57.000.000
(DM 50,5 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
Leasing Nederland B.V.**
Utrecht/Niederlande
hfl 16.000.000
(DM 14,2 Mill.)
Bet. 100%

**Daimler-Benz
International Finance B.V.**
Utrecht/Niederlande
hfl 1.000.000
(DM 0,9 Mill.)
Bet. 100%

**Mercedes-Benz
Italia S.p.A.**
Rom/Italien
Lit 65.000.000.000
(DM 93,3 Mill.)
Bet. 88,5%

**AEG Aktiengesellschaft
Berlin und
Frankfurt am Main**
DM 931.171.700
Bet. 56%

**OLYMPIA
Aktiengesellschaft
Wilhelmshaven**
DM 170.000.000
Bet. 99,2%

**AEG KABEL
Aktiengesellschaft
Mönchengladbach**
DM 57.600.000
Bet. 98,3%

AEG KANIS GmbH
Nürnberg
DM 55.000.000
Bet. 100%

**AEG Elektrowerkzeuge
GmbH, Winnenden**
DM 80.000.000
Bet. 99,75%

**Modular Computer
Systems Inc.**
Fort Lauderdale/USA
US \$ 42.986.000 (1)
(DM 83,4 Mill.)
Bet. 100%

AEG International AG
Zürich/Schweiz
sfr 203.000.000
(DM 242,9 Mill.)
Bet. 100%

AEG do Brasil S.A.
São Paulo/Brasilien
Cz \$ 352.252.000
(DM 46,0 Mill.)
Bet. 100%

**AEG Ibérica de
Electricidad S.A.**
Madrid/Spanien
Plas 2.600.000.000
(DM 38,4 Mill.)
Bet. 100%

**AEG Fábrica de
Motores S.A.**
Terrassa/Spanien
Plas 2.012.700.000
(DM 29,7 Mill.)
Bet. 100%

**AEG
Italiana S.p.A.**
Mailand/Italien
Lit 19.000.000.000
(DM 27,3 Mill.)
Bet. 100%

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

**Dornier GmbH
Friedrichshafen**
DM 100.000.000
Bet. 65,6%

**Dornier System GmbH
Friedrichshafen**
DM 7.000.000
Bet. 99%

**Dornier Reparaturwert
GmbH
Oberpfaffenhofen**
DM 4.000.000
Bet. 87,5%

**Dornier Medizintechnik
GmbH
Germering**
DM 600.000
Bet. 100%

**MTU Motoren- und
Turbinen-Union
München GmbH
München**
DM 156.600.000
Bet. 100%

**MTU Motoren- und
Turbinen-Union
Friedrichshafen GmbH
Friedrichshafen**
DM 50.000.000
Bet. 85,6%

**MTU Maintenance GmbH
Langenhagen**
DM 30.000.000
Bet. 100%

**MTU Informationssysteme
GmbH, München**
DM 4.000.000
Bet. 100%

**AG Kühnie, Kopp & Kausch
Frankenthal**
DM 14.000.000
Bet. 61,6% 2)

**L'Orange GmbH
Stuttgart**
DM 5.000.000
Bet. 100%

**Deutsche Automobil-
gesellschaft mbH
Hannover**
DM 5.000.000
Bet. 50%

**HWT Gesellschaft für
Hydri- und Wasserstoff-
technik mbH
Mülheim/Ruhr**
DM 3.000.000
Bet. 50%

**Sindelfinger
Wohnstätten GmbH
Sindelfingen**
DM 44.260.000
Bet. 50%

**Wohnbau Wörth a. Rh. GmbH
Wörth a. Rh.**
DM 7.000.000
Bet. 50%

**Wohnbau Gaggenau GmbH
Gaggenau**
DM 5.000.000
Bet. 50%

**Esslinger Wohnungsbau
GmbH
Esslingen a. N.**
DM 9.000.000
Bet. 26,4%

**Anambra Motor Manufac-
turing Co. Ltd. (ANAMMCO)
Enugu/Nigeria**
N 24.000.000
(DM 14,7 Mill.)
Bet. 40%

**National Automobile
Industry Company Ltd. (NAI)
Jeddah/Saudi Arabien**
SR 70.000.000
(DM 35,8 Mill.)
Bet. 26%

**Otobüs ve Motorlu
Araçlar Sanayii Anonim
Sirketi (OTOMARSAN)
Istanbul/Türkel**
TL 16.000.000.000
(DM 41,1 Mill.) Bet. 36%

**P.T. German Motor
Manufacturing
Jakarta/Indonesien**
Rp 5.103.000.000
(DM 6,0 Mill.)
Bet. 33,3%

**P.T. Star Motors
Indonesia
Jakarta/Indonesien**
Rp 846.720.000
(DM 1,0 Mill.)
Bet. 49%

**Iranian Diesel Engine
Manufacturing Comp. (IDEM)
Täbris/Iran**
Ri 2.000.000.000
(DM 51,4 Mill.)
Bet. 30%

**Tata Engineering and Loco-
motive Comp. Ltd. (TELCO)
Bombay/Indien**
R 545.183.600
(DM 80,8 Mill.)
Bet. 12,6%

**Bajaj Tempo Ltd.
Poona/Indien**
R 65.768.838
(DM 9,7 Mill.)
Bet. 25,2%

**Daimler-Benz Österreich
Vertriebsgesellschaft mbH
Salzburg/Österreich**
S 1.000.000
(DM 0,1 Mill.)
Bet. 50%

**NAW
Nutzfahrzeuggesellschaft
Arbon&Wetzikon AG
Arbon/Schweiz**
sfr 15.000.000
(DM 17,9 Mill.) Bet. 40%

**Fábrica de Autotransportes
Mexicana S.A. de C.V.
(FAMSA)
Mexico D.F./Mexico**
mex \$ 30.493.317.800
(DM 64,5 Mill.) Bet. 49%

■ ■ ■ ■ ■
Gesellschaften mit
eigener Fertigung oder
Montage

■ ■ ■ ■
Vertriebs- und
Dienstleistungs-
gesellschaften

■ ■ ■
Anlage-, Finanzierungs-
und Holdinggesellschaften

□
Sonstige Gesellschaften

() Kapital umgerechnet
in DM zu Jahresendkursen

-) Eigenkapital
(Aktienkapital US \$ 1.000)

2) Vom stimmberechtigten
Stammaktienkapital
(DM 7.000.000)

Stand 31. März 1987



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

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

Konzernabschluß

Konzernbilanz zum 31. Dezember 1986

AKTIVA

	Stand am 1.1.1986 DM	Zugänge *) DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1986 DM	Veränderung 31.12.1986 DM
Anlagevermögen							
Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	3.803.400.488	1.014.527.235 ¹⁾	+ 198.828.131	31.371.145	474.917.718	4.510.466.991	853.401
mit Wohnbauten	73.987.216	9.233.805	- 387.385	2.597.539	6.256.847	73.979.250	73.987
ohne Bauten	40.008.486	8.261.714 ²⁾	- 291.275	501.404	-	47.477.521	40.008
Bauten auf fremden Grundstücken	52.914.425	38.873.196	- 388.996	887.390	13.194.671	77.316.564	52.914
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.344.205.809	1.058.896.432 ³⁾	+ 231.216.628	19.739.551	1.058.255.590	1.556.323.728	1.344.206
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.179.693.350	2.247.751.619 ⁴⁾	+ 108.818.623	244.382.175	1.655.542.116	2.636.339.301	2.179.693
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	599.371.824	1.030.040.609	- 537.795.726	3.851.705	30.577.088	1.057.187.914	599.372
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	1.054.846	66.074	-	-	450.920	670.000	1.055
	8.094.636.444	5.407.650.684	-	303.330.909	3.239.194.950	9.959.761.269	8.094.636
Finanzanlagen							
Beteiligungen	1.042.478.333	461.483.529	-	981.354.639	106.275.915	416.331.308	1.042.478
Wertpapiere des Anlagevermögens	203.994.084	45.065.902	-	17.186.740	15.091.519	216.781.727	203.994
Ausleihungen mit einer Laufzeit							
von mindestens vier Jahren	205.636.732	98.672.030	-	65.834.908	364.392	238.109.462	205.637
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 140.398.768 (i.V. DM 122.033.546)							
	1.452.109.149	605.221.461	-	1.064.376.287	121.731.826	871.222.497	1.452.109
	9.546.745.593	6.012.872.145	-	1.367.707.196	3.360.926.776	10.830.983.766	9.546.745
Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung						1.317.048.228	662.560
						12.148.031.994	10.209.305
Umlaufvermögen							
Vorräte						10.116.503.861	7.177.283
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						922.124.158	476.821
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						7.288.372.157	4.726.569
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 852.473.905 (i.V. DM 827.278.287)					
Wechsel						374.527.525	375.198
davon bundesbankfähig		DM 23.353.575 (i.V. DM 27.348.737)					
mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 78.980.034 (i.V. DM 116.768.208)					
Checks						49.074.834	15.754
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiro Guthaben						28.197.239	32.274
Guthaben bei Kreditinstituten						4.258.153.859	3.518.774
Wertpapiere						5.003.892.651	3.663.677
Eigene Aktien der Obergesellschaft		Nennbetrag DM 2.664.900 (i.V. DM 2.783.100)				35.645.881	34.511
Forderungen an verbundene Unternehmen						6.172.394	-
Forderungen aus Krediten, die § 89 AktG entsprechen						38.396.930	18.042
Forderungen aus Krediten, die § 115 AktG entsprechen						2.611.518	2.611
Sonstige Vermögensgegenstände						6.669.706.555	5.291.636
						24.676.875.701	18.353.892
Rechnungsabgrenzungsposten							
Disagio						14.834.810	-
Sonstige						54.469.298	39.962
						69.304.108	39.962
						47.010.715.664	35.780.442

*) darin Zuschreibungen enthalten von
¹⁾ DM 11.896.000 ²⁾ DM 1.247.000 ³⁾ DM 250.000 ⁴⁾ DM 9.590.000

PASSIVA

		Stand am 31.12.1986 DM	Stand am 31.12.1985 DM
Grundkapital der Daimler-Benz AG			
Stammaktien	42.313.132 Stimmen	2.115.656.600	1.696.773
Vorzugsaktien	43.920 Stimmen	2.196.000	1.922
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.317.600 Stimmen		
		2.117.852.600	1.698.695
Offene Rücklagen			
Kapitalrücklagen ¹⁾		367.753.519	9.997
Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag ²⁾		8.428.342.471	7.529.151
		8.796.095.990	7.539.148
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz			
davon Gewinnanteile	DM 33.121.470 (i.V. DM 19.331.219)		
Verlustanteile	DM 71.372.125 (i.V. DM 71.756.809)		
		393.986.416	502.108
Sonderposten mit Rücklageanteil			
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, §§ 6b und 52 Abs. 5 Einkommen-steuergesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschnitte 34 und 35 Einkommensteuer-Richtlinien, belgischen, französischen, griechischen, italienischen, niederländischen und österreichischen Vorschriften			
		281.713.597	207.871
Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen		9.283.369.548	6.339.315
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		193.429.132	172.689
Andere Rückstellungen		8.640.773.409	7.159.566
		18.117.572.089	13.671.570
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren			
Anleihen		895.703.231	23.072
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		754.300.099	529.951
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 384.928.715 (i.V. DM 257.205.692)		
Sonstige Verbindlichkeiten		257.327.209	385.783
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 71.672.256 (i.V. DM 92.367.273)		
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 487.901.693 (i.V. DM 450.122.848)		
		1.907.330.539	938.806
Verbindlichkeiten gegenüber Unterstützungseinrichtungen (verbundene Unternehmen)			
		58.482.140	47.047
Andere Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3.997.383.035	2.975.292
Wechselverbindlichkeiten		382.534.911	417.768
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		1.053.980.946	984.143
Erhaltene Anzahlungen		3.938.072.886	2.383.023
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		68.278.288	153
Sonstige Verbindlichkeiten		3.862.351.327	3.367.927
		13.302.601.393	10.128.306
Rechnungsabgrenzungsposten			
		82.259.269	72.534
Konzerngewinn			
		702.003.400	643.948
	1986	1985	
	DM	DM	
Wechselobligo	224.058.125	123.297.262	
Obligo aus der Übertragung von Forderungen	-	1.066.120	
Bürgschaften	177.975.032	512.763.260	
Gewährleistungen	4.014.101	8.858.326	
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	5.953.835	-	
Nicht valutierbare Gewährleistungen sind im Geschäftsbericht erläutert			
			47.010.715.664
			35.780.442

¹⁾ Entsprechen dem in der „Gesetzlichen Rücklage“ der DBAG enthaltenen Agio.

²⁾ Einschließlich der „Gesetzlichen Rücklage“ (ohne Agio) von DM 160.561.007 (i.V. DM 160.561.007) und der „Rücklage für eigene Aktien“ von DM 35.645.881 (i.V. DM 34.510.440) der DBAG.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1986

	1986		1985	
	DM	DM	DM	DM
Umsatzerlöse	65.498.184.388		52.066.447	
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	414.635.965	65.912.820.353	252.960	54.281.181
Andere aktivierte Eigenleistungen		502.379.165		412.563
Gesamtleistung		66.415.199.518		54.775.806
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		33.348.959.052		28.244.071
Rohertrag		33.066.240.466		26.531.735
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	2.561.000		38	
Erträge aus Beteiligungen an nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	129.356.578		14.241	
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	46.397.607		85.898	
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.332.218.224		1.821.336	
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und aus Zuschreibungen zu Gegenständen des Anlagevermögens	118.707.969		81.851	
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	567.704.802		586.694	
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	208.513.416		90.786	
Sonstige Erträge	1.051.232.440		167.646	
davon außerordentliche DM 108.432.534 (i. V. DM 84.640.406)		3.456.692.036		3.206.110
		36.522.932.502		29.738.611
Löhne und Gehälter	15.533.024.265		11.982.580	
Soziale Abgaben	2.544.515.067		1.811.351	
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.280.745.119		863.971	
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Anlagewerte	3.239.194.950		1.141.766	
Abschreibungen auf Finanzanlagen	121.731.826		33.481	
Abschreibungen auf den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung	42.883		424	
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten und Einstellung in die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	405.961.959		336.182	
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	108.838.168		34.422	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	477.431.784		508.843	
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	DM 4.233.353.104			
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden	DM 198.889.384			
	DM 4.034.463.720			
b) sonstige	DM 77.646.576	4.112.110.296	4.393.086	
Aufwendungen aus der Übernahme des Verlustes von nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen	15.229.859		419	
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil	91.578.825		152.156	
Sonstige Aufwendungen	6.825.311.326	34.755.716.327	5.702.890	28.056.648
Jahresüberschuß		1.767.216.175		1.682.169
Gewinnvortrag der Daimler-Benz AG aus dem Vorjahr		-		0.016
Einstellungen in Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag		1.103.463.430		1.098.662
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn	33.121.470		19.331	
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust	71.372.125	38.250.655	71.757	52.426
Konzerngewinn		702.003.400		643.948

Stuttgart-Untertürkheim, den 27 März 1987

**Daimler-Benz Aktiengesellschaft
Der Vorstand**

Breitschwerdt Reuter
Dinger Dürr Gentz Hinrichs
Hörnig Liener Niefer
Schäffler Sanner

Der Konzernabschluß und der Konzerngeschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften.

Frankfurt am Main, den 15. April 1987

**Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft**

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Schnicke Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Erläuterungen zum Konzernabschluss

KONSOLIDIERUNGSKREIS

In den Konzernabschluss der Daimler-Benz AG - im folgenden DBAG genannt - werden grundsätzlich die Jahresabschlüsse aller in- und ausländischen Konzerngesellschaften einbezogen, an deren Kapital die DBAG direkt oder indirekt mit mehr als der Hälfte beteiligt ist. Der Konsolidierungskreis umfaßt einschließlich DBAG 74 (i. V. 34) inländische und 178 (i. V. 102) ausländische Tochterunternehmen.

Durch den Erwerb der Mehrheit am Kapital der AEG Aktiengesellschaft hat sich der Konsolidierungskreis um 40 inländische und 66 ausländische Unternehmen erweitert (weitere Veränderungen und eine Übersicht der konsolidierten Gesellschaften siehe Seite 94 ff).

KONSOLIDIERUNGS-GRUNDSÄTZE

Gliederung und Bewertung

Die in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen Einzelabschlüsse sind nach den Grundsätzen des Aktienrechts aufgestellt und von Abschlußprüfern testiert. Die nach den jeweiligen nationalen Vorschriften erstellten und grundsätzlich geprüften ausländischen Einzelabschlüsse wurden wie in den Vorjahren aktienrechtlich umgegliedert und umbewertet.

Die Bewertung im Konzern erfolgte innerhalb des Automobilbereichs einheitlich nach den Grundsätzen und Methoden der DBAG (die wir im Rahmen der Erläuterungen zum DBAG-Jahresabschluß detailliert dargestellt haben) und innerhalb der Teilkonzerne AEG, Dornier und MTU einheitlich nach den Bewertungsgrundsätzen der betreffenden Obergesellschaft. Aus den Bewertungsanpassungen der ausländischen Abschlüsse ergeben sich Änderungen gegenüber den jeweiligen nationalen Ergebnissen.

Währungsumrechnung

Die Umrechnung der Bilanzwerte aller ausländischen Konzerngesellschaften von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark erfolgt für das Anlagevermögen mit historischen Kursen, für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände und Schulden sowie des Bilanzgewinns.

Aus Wechselkursveränderungen der einzelnen Landeswährungen zur D-Mark zwischen den Bilanzstichtagen entstehen Änderungen am D-Mark-Eigenkapital, sofern dessen Höhe von dem mit historischen Kursen umgerechneten Anlagevermögen abweicht. Insbesondere aus den Kursrückgängen der englischen, australischen sowie nord- und südamerikanischen Währungen gegenüber der D-Mark ergeben sich negative Umrechnungsdifferenzen bei den Gesellschaften, die auch Teile des Umlaufvermögens mit Eigenkapital finanzieren. Positive Umrechnungsdifferenzen resultieren aus den Bilanzen, in denen Teile des Anlagevermögens durch Fremdkapital gedeckt sind. Als Saldo verbleibt eine negative Umrechnungsdifferenz, die wir - mit Ausnahme der ausländischen AEG Töchter - in die Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwand übernommen haben. Sie wirkt damit als Korrektur zu den inflationsbedingt hohen Scheingewinnen bei den südamerikanischen Gesellschaften. Die Differenz aus der Umrechnung der Bilanzpositionen der ausländischen AEG Töchter ist ergebnisneutral mit den Rücklagen verrechnet worden.

Aufwendungen und Erträge in den Gewinn- und Verlustrechnungen werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet (Ausnahme: historische Kurse für Anlagenabschreibungen, Erträge und Verluste aus Anlagenabgängen). Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn dagegen werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich dabei ergebende Umrechnungsdifferenz haben wir bei allen ausländischen Konzerngesellschaften ergebniswirksam behandelt.

Kapitalkonsolidierung

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Methode der Erstkonsolidierung: Die Anschaffungskosten bei der Obergesellschaft werden zum Erwerbszeitpunkt mit dem anteiligen Eigenkapital der betreffenden Tochtergesellschaft aufgerechnet. Differenzen aus dieser Aufrechnung sind als „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ ausgewiesen.

Die nach dem Erwerbszeitpunkt gebildeten Rücklagen sowie die Bilanzgewinne der Konzerntöchter für 1986 sind - soweit sie nicht konzernfremden Dritten zustehen - in die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ eingestellt worden. Dieses Verfahren hat zur Folge, daß der Bilanzgewinn des Konzerns von 702 (i. V. 644) Mill. DM identisch ist mit dem Bilanzgewinn der DBAG.

Sonstige Eliminierungen

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen konsolidierten Gesellschaften haben wir aufgerechnet; Zwischengewinne im Anlagevermögen und im Vorratsvermögen sind ergebniswirksam eliminiert. Abschreibungen auf konsolidierte Beteiligungen sowie konzerninterne Wertberichtigungen und Rückstellungen waren aufzulösen. Die ergebniswirksamen Eliminierungsmaßnahmen haben insgesamt die „Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag“ erhöht.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung haben wir in der vollkonsolidierten, ausführlichen Form gemäß § 332 AktG aufgestellt, d. h. Innenumsatzerlöse und andere konzerninterne Erträge wurden mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet.

KONZERNBILANZ

Vermögens- und Kapitalstruktur

Die Konzernbilanzsumme stieg gegenüber dem Vorjahr - insbesondere wegen der erstmaligen Einbeziehung der AEG in den Konzernabschluss - um ein Drittel auf 47,0 Mrd. DM. Auch im erweiterten Konzern wird noch die Hälfte des Konzernvermögens bei der DBAG bilanziert.

Das Anlagevermögen - einschließlich des aktiven Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung - erhöhte sich um 1,9 auf 12,1 Mrd. DM. Sein Anteil an der Bilanzsumme ging dabei auf 26 (i.V. 29)% zurück, weil AEG weniger anlagenintensiv ist.

Das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen, Ausgleichsposten und Eigenkapital in den Sonderposten mit Rücklageanteil) ist auf 12,3 (i. V. 9,8) Mrd. DM gestiegen. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme hat sich geringfügig auf 26 (i. V. 27) % verringert. Das Anlagevermögen war 1986 voll (i.V. zu 96%) durch Eigenkapital gedeckt.

Das Fremdkapital erhöhte sich auf 34,4 (i. V. 25,8) Mrd. DM; davon entfiel wie in den Vorjahren etwa die Hälfte auf Rückstellungen.

Aktiva

Sachanlagen

Der Anstieg des Sachanlagevermögens um 1.865 auf 9.960 Mill. DM basierte auf Zugängen von 5.408 Mill. DM, denen Abschreibungen und Abgänge von insgesamt 3.543 Mill. DM gegenüberstanden. Von den Zugängen betrafen 1.803 Mill. DM die DBAG und 1.892 Mill. DM die erstmalige Konsolidierung des Sachanlagevermögens von AEG.

Beteiligungen

Der Buchwert der nicht konsolidierten Beteiligungen von 416 Mill. DM, entfällt im wesentlichen auf die Anteile an der TELENORMA Beteiligungsgesellschaft mbH & Co., Frankfurt am Main, und der TELEFUNKEN electronic GmbH, Heilbronn, die von AEG gehalten werden. Im Vorjahresbetrag von 1.042 Mill. DM war noch der damalige Anteil von knapp 25 % am Kapital der AEG Aktiengesellschaft enthalten.

Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung

Der Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung resultiert aus der Aufrechnung der Anschaffungskosten für die in den Konzernabschluss einbezogenen Beteiligungsgesellschaften mit deren konzernanteiligem Eigenkapital zum Zeitpunkt ihres Erwerbs. Aus der Saldierung von 1.432 (i. V. 778) Mill. DM aktiven und 115 (i. V. 115) Mill. DM passiven Aufrechnungsbeträgen ergab sich ein aktiver „Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung“ von 1.317 (i. V. 663) Mill. DM.

Der Anstieg des aktiven „Unterschiedsbetrages aus der Erstkonsolidierung“ um 654 Mill. DM im Berichtsjahr beruht fast ausschließlich auf der erstmaligen Einbeziehung von AEG in den Konzernabschluss.

Bei den aktiven Unterschiedsbeträgen lagen die Anschaffungskosten der Beteiligungen über deren bilanziellem Eigenkapital; sie resultieren aus erworbenen Geschäftswerten und den Unterschieden zwischen den Zeit- und Buchwerten der Vermögensgegenstände zum Zeitpunkt des Beteiligungserwerbs. Die passiven Unterschiedsbeträge ergaben sich hauptsächlich bei den südamerikanischen Tochtergesellschaften des Automobilbereichs, bei denen in den 50er Jahren Teilbeträge von Kapitalerhöhungen in Form von Sacheinlagen (insbesondere Maschinen) geleistet worden waren.

Vorräte

Die Konzernvorräte sind um 2.940 auf 10.117 Mill. DM gestiegen. Vom Bestand entfiel jeweils etwa die Hälfte auf den Automobilbereich und auf die weiteren Bereiche des Konzerns.

Geleistete Anzahlungen

Die Erhöhung der Anzahlungen auf 922 (i. V. 479) Mill. DM war hauptsächlich auf Dornier sowie auf die erstmalige Konsolidierung von AEG zurückzuführen. Anzahlungen wurden zum überwiegenden Teil an Unterauftragnehmer für langfristige Projekte der AEG, Dornier und MTU geleistet.

Forderungen

Der Zuwachs bei den Waren- und Wechselforderungen um 2.562 auf 7.663 Mill. DM beruhte vor allem auf der Erweiterung des Konzerns um AEG. Vom Bilanzstand entfielen 4.223 Mill. DM auf den Automobilbereich und hiervon 1.206 Mill. DM auf Finanzierungs- und Leasinggesellschaften.

Zahlungsmittel und Wertpapiere

Die Zunahme bei Zahlungsmitteln und Wertpapieren um 1.909 auf 9.339 Mill. DM ist im wesentlichen auf DBAG und die Erstkonsolidierung der AEG zurückzuführen. Weitere liquide Mittel in kurz- und mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen und Schuldtiteln sind wie im Vorjahr in der Position „Sonstige Vermögensgegenstände“ enthalten; sie stellen dort mit 5.329 (i. V. 4.183) Mill. DM den weitaus größten Einzelposten dar.

Passiva

Grundkapital und Rücklagen

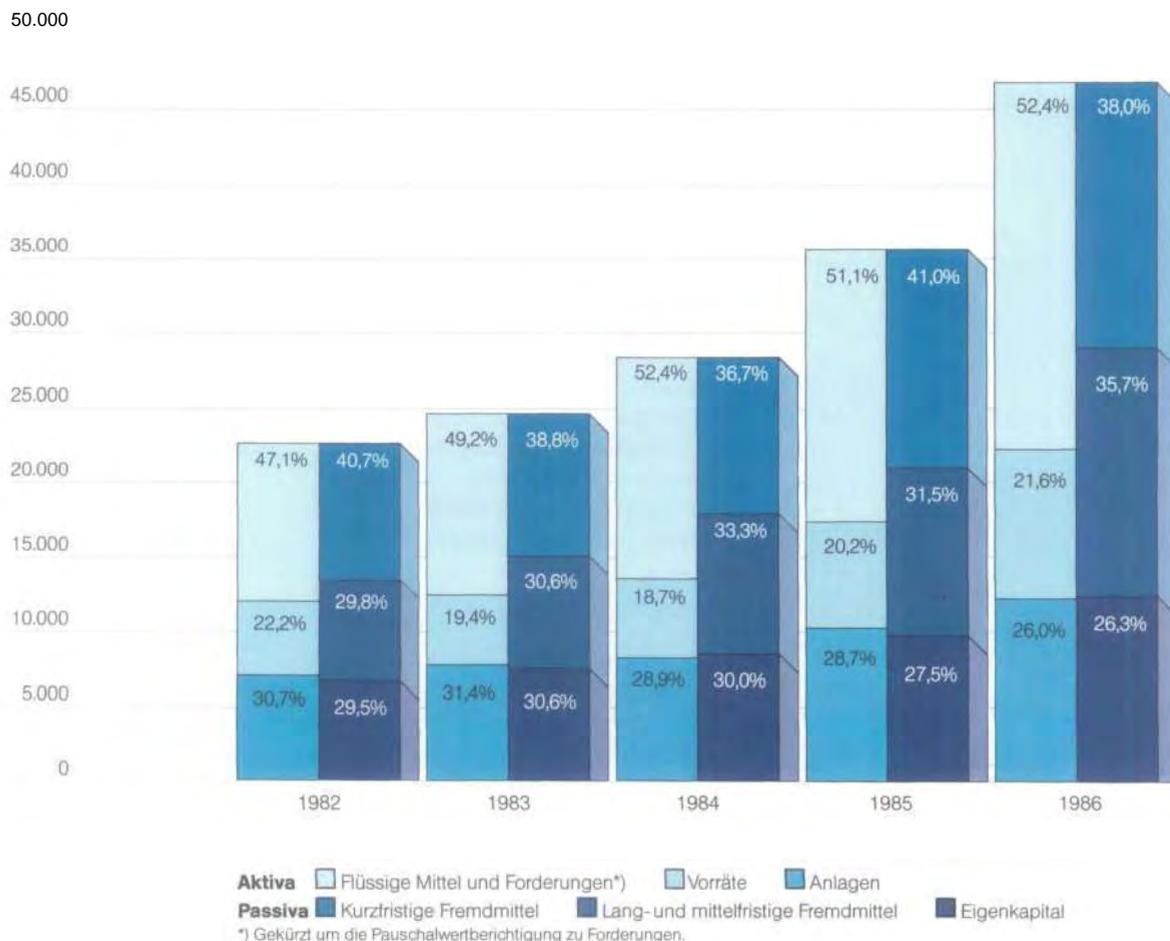
In der Konzernbilanz wird als Grundkapital das 1986 um 419 auf 2.118 Mill. DM erhöhte Stamm- und Vorzugsaktienkapital der DBAG ausgewiesen.

Die Kapitalrücklagen haben sich insbesondere durch das Agio aus der Barkapitalerhöhung um 358 auf 368 Mill. DM erhöht. Die Rücklagen des Konzerns aus dem Ertrag von 8.428 Mill. DM setzen sich zusammen aus den Rücklagen der DBAG, die aus dem Jahresüberschuß

gebildet wurden, sowie den seit Zugehörigkeit zum Konzern erwirtschafteten anteiligen Rücklagen, Bilanzgewinnen und -Verlusten der Konzerngesellschaften. Außerdem werden hier ergebniswirksame Eliminierungsbeträge verrechnet.

Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern

(in Millionen DM)	1982	1983	1984	1985	1986
Bilanzsumme*)	22.696	24.635	28.418	35.572	46.729
Aktiva					
Flüssige Mittel und Forderg.*)	10.698	12.114	14.880	18.186	24.464
Vorräte	5.040	4.778	5.310	7.177	10.117
Anlagen	6.958	7.743	8.228	10.209	12.148
Passiva					
Kurzfristige Fremdmittel	9.225	9.554	10.436	14.602	17.772
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	6.768	7.534	9.452	11.201	16.663
Eigenkapital	6.703	7.547	8.530	9.769	12.294



Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie an Bilanzgewinnen und -Verlusten der einbezogenen Konzerngesellschaften. Der Bilanzwert ist um 920 auf 1.251 Mill. DM gestiegen und betrifft im wesentlichen AEG.

Sonderposten mit Rücklageanteil

Von dem Sonderposten in Höhe von 394 (i.V. 502) Mill. DM entfielen 265 Mill. DM auf DBAG und 61 Mill. DM auf die Mercedes-Benz France.

Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Die Pauschalwertberichtigung, die zur Abdeckung des allgemeinen Kreditrisikos im In- und Ausland durch länderspezifisch abgestufte Wertberichtigungssätze von 1 bis 10 % gebildet wurde, erhöhte sich um 74 auf 282 Mill. DM.

Rückstellungen

Die Rückstellungen haben um 4.446 auf 18.118 Mill. DM zugenommen. Der Anstieg ergab sich hauptsächlich durch Einbeziehung von AEG und bei DBAG. Über die Hälfte der Rückstellungen entfiel auf Pensionsverpflichtungen, davon wiederum rd. 68 % auf DBAG und rd. 25 % auf AEG. Die An-

deren Rückstellungen betragen insgesamt 8.641 Mill. DM. Hier- von wurden allein 50 % bei DBAG gebildet. Diese Rückstellungen berücksichtigen insbesondere die weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken. Außerdem sind hier die Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern sowie die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften bilanziert.

Langfristige Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren stiegen um 969 auf 1.907 Mill. DM. Der Zuwachs war zu einem wesentlichen Teil auf die Emission einer DM-Auslandsanleihe in Höhe von 500 Mill. DM durch die niederländische Finanzgesellschaft zurückzuführen; weitere 270 Mill. DM betrafen die Einbeziehung der AEG.

Anderere Verbindlichkeiten

Der Anstieg dieser Verbindlichkeiten um 3.174 auf 13.303 Mill. DM beruhte im wesentlichen auf der Einbeziehung der AEG in den Konzernabschluss. Hier wirkte sich insbesondere die Erhöhung der Erhaltenen Anzahlungen um 1.555 Mill. DM aus. Diese werden von Auftraggebern für Aufträge geleistet, die über einen längeren Zeitraum abzuwickeln sind. Von den Anderen Verbindlichkeiten entfallen rd. 56 % auf den Automobilbereich und rd. 44 % auf die weiteren Konzernbereiche.

Haftungsverhältnisse

Das Obligo aus der Übertragung von Wechseln beträgt 224 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 178 Mill. DM vermerkt. Gewährleistungen von 4 Mill. DM, die bürgschaftsähnliche Haftungen darstellen, sind im wesentlichen von einer inländischen Konzerngesellschaft gegenüber ausländischen Banken übernommen worden. Haftungen aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten bestehen in Höhe von 6 Mill. DM.

Aus Einzahlungsverpflichtungen, Nachhaftungen gemäß §24 GmbHG und aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften bestanden im Konzern Haftungsverhältnisse von insgesamt 15 Mill. DM. Für eigene Verbindlichkeiten von Konzerngesellschaften sind Sicherheiten in Höhe von 50 Mill. DM bestellt worden.

Eine ausländische Konzerngesellschaft ist im Rahmen ihrer Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen. Bei einem inländischen Tochterunternehmen bestehen mögliche Haftungen aus nicht valutierbaren Garantien für die Durchführung von Verträgen im Zusammenhang mit einem gemeinsamen Produktionsprogramm mit ausländischen Partnern.

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**Gesamtleistung**

Im Konzern stieg die Gesamtleistung um rd. 24 % auf 66.415 Mill. DM, der Umsatz um rd. 25 % auf 65.498 (i.V. 52.409) Mill. DM. Von der Erhöhung um 13.089 Mill. DM entfielen - nach Berücksichtigung konzerninterner Lieferungen - allein 11.070 Mill. DM auf AEG. Der Umsatz von Dornier und MTU ist erstmals für ein ganzes Jahr enthalten, im Vorjahr dagegen entsprechend der Zugehörigkeit zum Konzern.

Materialaufwand

Die Zunahme des Materialaufwands um 22 % auf 33.349 (i.V. 27.245) Mill. DM war gemessen an der Gesamtleistung - leicht unterproportional, da die Fertigung bei AEG im Vergleich zum Automobilbereich weniger materialintensiv ist.

Zinsüberschuß

Für das abgelaufene Geschäftsjahr ergab sich ein Zinsüberschuß von 855 (i. V. 1.017) Mill. DM, abgeleitet aus Zinserträgen von 1.332 (i.V. 1.522) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 477 (i. V. 505) Mill. DM. Der Rückgang beruhte insbesondere auf dem weltweit gesunkenen Zinsniveau. Der Anstieg der liquiden Mittel vor allem zum Jahresende konnte diesen Rückgang nicht voll ausgleichen.

Wie im Vorjahr haben wir im Automobilbereich die Inflationsgewinne in den Zinserträgen, die in den Hochinflationen Argentinien und Brasilien erzielt wurden, mit dem Aufwand aus der Währungsumrechnung der eigenfinanzierten Liquidität unserer dortigen Tochterunternehmen verrechnet. Dadurch wurde der weit überwiegende Teil der in den Zinsen enthaltenen Scheingewinne bei den Zinserträgen eliminiert.

Sonstige Erträge

Die unter dieser Position zusammengefaßten Erträge nahmen auf 1.051 (i.V. 868) Mill. DM zu. Die Erhöhung resultiert im wesentlichen aus der erstmaligen Einbeziehung von AEG. Die Sonstigen Erträge enthalten u. a. Kursgewinne aus der finanziellen Abwicklung des Exportgeschäfts unserer südamerikanischen Tochtergesellschaften, ferner Erträge aus Vermietung und Verpachtung, aus Wertpapierverkäufen und der Auflösung von Einzelwertberichtigungen.

Personalaufwand einschließlich Altersversorgung

Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben erhöhten sich - insbesondere durch die Einbeziehung von AEG - auf 18.077 (i.V. 12.794) Mill. DM. Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung stiegen um 417 auf 1.281 Mill. DM. Die Zunahme entfiel ebenfalls hauptsächlich auf AEG.

Ertrag- und Vermögensteuern

Die Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen reduzierten sich um 307 auf 4.034 (i.V. 4.341) Mill. DM aus gegenläufigen Entwicklungen: Der Erhöhung des Steueraufwands bei DBAG steht eine stärkere, z. T. wechselkursbedingte Verminderung bei ausländischen Konzerngesellschaften des Automobilbereichs gegenüber.

Sonstige Aufwendungen

Diese Sammelposition nahm vor allem aufgrund der Einbeziehung der AEG um 1.122 auf 6.825 Mill. DM zu. Sie enthält insbesondere Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, ferner Rückstellungszuführungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, Mieten und Pachten sowie Aufwendungen aus der Währungsumrechnung, soweit sie nicht mit dem Inflationsanteil in den Zinserträgen oder mit den Rücklagen verrechnet wurden.

Konzern-Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß erhöhte sich auf 1.767 (i.V. 1.682) Mill. DM. Wesentlicher Bestandteil hierin ist der DBAG-Jahresüberschuß von 1.404 (i.V. 1.252) Mill. DM.

FINANZLAGE

Die Finanzlage des Daimler-Benz-Konzerns hat sich 1986 weiter verbessert. Die Netto-Liquidität stieg - auch als Folge der erstmaligen Einbeziehung der AEG in den Konzernabschluss - um 3 (i. V. 2,2) Mrd. DM auf 13,6 Mrd. DM. Allein 1,9 Mrd. DM des Zuwachses stammen von der Daimler-Benz AG.

Die Mittelverwendung lag mit 12,4 Mrd. DM um mehr als ein Drittel über dem Vorjahreswert. Nahezu 60 % davon konnten aus dem im Berichtsjahr erwirtschafteten Cash flow in Höhe von 7,1 Mrd. DM finanziert werden; bei der Ermittlung sind die Bilanzstände von AEG Ende 1985 herausgerechnet worden.

Die Investitionen in Sachanlagen und Finanzanlagen (netto) wurden um 1,5 Mrd. DM vom Cash flow überdeckt. Ohne den Teil des Anlagevermögens, der Ende 1985 bei AEG vorhanden und dort bereits finanziert war, betrug der Überschuss des Cash flow 2,9 Mrd. DM.

Innerhalb der Finanzierungsvorgänge stiegen die Erhaltenen Anzahlungen stark an. Die Zunahme um 1,6 Mrd. DM resultierte überwiegend aus der erstmaligen Konsolidierung der AEG.

Konzern-Kapitalflußrechnung 1986 (in Mill. DM)

Mittelherkunft			
aus der Geschäftstätigkeit			
Jahresüberschuß			+ 1.767
Verminderung des Eigenkapital-Teils der Sonderposten mit Rücklageanteil		-	77
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (vermindert um Zuschreibungen)			+ 3.338
Sachanlagenabgänge			+ 303
Erhöhung der Pensionsrückstellungen			+ 953
Erhöhung der mittel- und langfristigen Anderen Rückstellungen			+ 776
Cash flow ¹⁾			+ 7.060
aus Finanzierungsvorgängen			
Erhöhung von Positionen des Eigenkapitals			+ 1.433 ²⁾
Erhöhung langfristiger Verbindlichkeiten			+ 969
Erhöhung sonstiger mittel- und langfristiger Passivposten			+ 2.801
Netto-Erhöhung von kurzfristigen Verbindlichkeiten			+ 1.522
Erhöhung der Erhaltenen Anzahlungen			+ 1.555
			+ 8.280
Mittelverwendung			
Zugänge zu Sachanlagen (vermindert um Zuschreibungen)			- 5.385
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen (einschließlich Unterschiedsbetrag)			- 195
Erhöhung der Vorräte			- 2.940
Erhöhung der Geleisteten Anzahlungen			- 443
Netto-Erhöhung von sonstigen Gegenständen des Umlaufvermögens			- 2.780
Verminderung des Fremdkapital-Teils der Sonderposten mit Rücklageanteil			- 38
Verminderung der kurzfristigen Rückstellungen			- 84
Ausschüttung 1985			- 491
			- 12.356
Veränderung der Netto-Liquidität			+ 2.984
Entwicklung der Netto-Liquidität			
	31.12. 1985	31.12. 1986	Veränderung
Zahlungsmittel	3.567	4.335	+ 768
Wertpapiere im Umlaufvermögen	3.864	5.004	+ 1.140
Übrige Liquidität	4.183	5.329	+ 1.146
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 984	- 1.054	- 70
	10.630	13.614	+ 2.984

¹⁾ Ohne die bei AEG zum Jahresende 1985 ausgewiesenen Bilanzstände.

²⁾ Davon eingezahltes Eigenkapital 534 Mill. DM.

KONSOLIDIERUNGSKREIS¹⁾

Die Zugänge im Konsolidierungskreis 1986 sind bei den einzelnen Gesellschaften vermerkt. Abgänge ergaben sich durch Verschmelzung der Frankenthaler Wohnungsbau-GmbH mit der Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp und Kausch und eines Händlerbetriebes in Belgien mit der Mercedes-Benz Belgium.

Gesellschaften, die keine oder nur eine geringe Geschäftstätigkeit ausüben, wurden nicht konsolidiert. Bei diesen Gesellschaften waren im Berichtsjahr keine Vorgänge zu verzeichnen, die erheblichen Einfluß auf die Lage des Konzerns gehabt haben.

Die folgenden Träger von Versorgungseinrichtungen wurden ebenfalls nicht in die Konsolidierung einbezogen, da sie keine Konzernunternehmen im Sinne von § 18 Abs. 1 Satz 1 AktG sind oder die Darstellung der Vermögens- und Ertragslage des Konzerns wegen der geringen Bedeutung dieser Gesellschaften nicht beeinträchtigt wird:

Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart	Hans Braun GmbH, Nürnberg
Holzindustrie Bruchsal Unterstützungskasse GmbH, Bruchsal	Mercedes-Versicherungsdienst GmbH, Stuttgart
Brühler Unterstützungsgesellschaft mbH der Württembergischen Baumwoll-Spinnerei und -Weberei bei Esslingen a.N., Esslingen a.N.	Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo/Brasilien
AlK Versorgungseinrichtung GmbH, Kassel	Sociedade Tecnica de Fundicões Gerais S.A., São Paulo/Brasilien
DEBEG Versorgungseinrichtung GmbH, Hamburg	sowie eine Vertriebs- und eine Anlagegesellschaft
ELEKLUFTE Versorgungseinrichtung GmbH, Bonn	Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien
TELEFUNKEN Versorgungseinrichtung GmbH, Berlin	sowie eine Finanzierungs- und eine Anlagegesellschaft
Dornier-Hilfe GmbH, Friedrichshafen	Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid/ Spanien
MTU München Unterstützungskasse GmbH, München	Comercial Mercedes-Benz S.A., Madrid/ Spanien
Karl Maybach-Hilfe GmbH, Friedrichshafen	Importacion y Comercializacion de Automoviles S.A., Madrid/ Spanien ²⁾
L'Orange Unterstützungskasse GmbH, Glatten	sowie zwei Händlergesellschaften
	Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York/USA
	Freightliner Corporation, Portland/ USA
	Mercedes-Benz Truck Company, Inc., Portland/USA
	Consolidated Metco, Inc., Portland/USA
	Freightliner of Canada, Ltd., Burnaby/Kanada
	sowie eine Finanzierungsgesellschaft
	Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale/USA
	sowie eine Dienstleistungs-, eine Anlage- und zwei Händlergesellschaften
	Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA
	Mercedes-Benz Credit of Canada Inc., Norwalk/USA
	Mercedes-Benz Canada Inc., Toronto/Kanada
	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria/Republik Südafrika
	Car Distributors Assembly (Pty.) Ltd., East London/Republik Südafrika
	Mercedes-Benz Exchange Unit Services (Pty.) Ltd., Johannesburg/ Republik Südafrika
	sowie elf Anlagegesellschaften
	Star Auto S.A., Abidjan/ Elfenbeinküste ²⁾
	P.T. Star Engines Indonesia, Jakarta/ Indonesien

Konsolidierte Gesellschaften des Automobilbereichs

Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a. N.
Motoren- und Aggregatewartung GmbH, Stuttgart
Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart
Porcher & Meffert GmbH, Stuttgart
Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH, Stuttgart
Daimler-Benz Project Consult GmbH, Stuttgart
Holzindustrie Bruchsal GmbH, Bruchsal
Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH, Stuttgart
Industrie- und Handelsbeteiligungen GmbH, Stuttgart
Mercedes-EDV-Beratung GmbH, Weinheim
Hanomag-Henschel GmbH, Hannover
IMH-Institut für Motorenbau Prof. Huber GmbH, München ²⁾
Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Hamburg mbH, Sitz Stuttgart
Daimler-Benz Grundstücksgesellschaft Bremen mbH, Sitz Stuttgart
Daimler-Benz Services GmbH, Stuttgart

1) Einige Konzerngesellschaften wurden bereits auf der Grundlage vorkonsolidierter Abschlüsse einbezogen.
 2) Zugang im Konsolidierungskreis 1986.

SOFIDEL S.A., Rocquencourt/
Frankreich

Mercedes-Benz France S.A.,
Rocquencourt/Frankreich

sowie acht Händler- und sieben
Anlagegesellschaften

Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd.,
Milton Keynes/Großbritannien

sowie eine Anlage- und vier
Händlergesellschaften

Daimler-Benz Holding Belgium S.A./
N.V., Brüssel/Belgien

Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V.,
Brüssel/Belgien

sowie zwei Händlergesellschaften

Mercedes-Benz Finance Belgium
S.A./N.V., Brüssel/Belgien

Mercedes-Benz Italia S.p.A, Rom/
Italien

Immobiliare Finanziaria Campo
nell' Elba S.r.L., Mailand/Italien¹⁾

Mercedes-Benz Japan Co. Ltd.,
Tokio/Japan¹⁾

Daimler-Benz Holding Nederland B.V.,
Utrecht/Niederlande[^]

Mercedes-Benz Leasing Nederland
B.V., Utrecht/Niederlande¹⁾

AGAM Financing B.V., Utrecht/
Niederlande

sowie eine Finanzierungs- und
zwei Dienstleistungsgesellschaften

Daimler-Benz International Finance
B.V., Utrecht/Niederlande¹⁾

Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd.,
Mulgrave/Australien

Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd.,
Mulgrave/Australien

sowie eine Anlage- und zwei
Händlergesellschaften

Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen/
Griechenland

Daimler-Benz Holding AG, Zürich/
Schweiz

Mercedes-Benz Nederland B.V.,
Utrecht/Niederlande

sowie eine Händler- und eine
Anlagegesellschaft

Mercedes-Benz (Schweiz) AG,
Zürich/Schweiz

Mercedes-Benz Credit AG, Zürich/
Schweiz

FBW-Fahrzeug AG, Wetzikon/
Schweiz¹⁾

sowie eine Anlage- und vier
Finanzierungsgesellschaften

Automercantil Venezolana S.A.,
Caracas/Venezuela

UBG-Beratungsgesellschaft mbH,
Graz/Österreich

Konsolidierte Gesellschaften des AEG Teilkonzerns¹⁾

AEG Aktiengesellschaft, Berlin und
Frankfurt am Main

OLYMPIA Aktiengesellschaft,
Wilhelmshaven

Olympia (Aust.) Pty. Ltd., Artarmon/
Australien

Olympia N.V.-SA, Groot-Bijgaarden/
Belgien

Olympia Business Machines Canada
Ltd., Don Mills/Kanada

Olympia (Chile) Ltda., Santiago de
Chile/Chile

Olympia Kontormaskiner A/S,
Kopenhagen/Dänemark

Olympia France S.A., Clamart/
Frankreich

Olympia Business Machines Co. Ltd.,
London/Großbritannien

Olympia Office Machines (H.K.) Ltd.,
Hongkong/Hongkong

Olympia Italiana S.p.A, Mailand/
Italien

Olympia Machines de Bureau S.A.,
Luxemburg/Luxemburg

Olympia Máquinas de Oficina S.A.,
Madrid/Spanien

Olympia Cataluna S.A.,
Barcelona/Spanien

Olympia de Mexico S.A., Los
Reyes/Mexiko

Olympia Büromaschinen
Ges.mbH, Wien/Österreich

Olympia Büromaschinen AG,
Rümlang/Schweiz

Olympia (South Africa) (Pty.) Ltd.,
Johannesburg/Republik Südafrika

Olympia USA, Inc., Somerville/USA

Tinzenhorn AG, Chur/Schweiz

Olympia Mexicana S.A., Mexico
D.F./Mexiko

AEG Elektrowerkzeuge GmbH,
Winnenden

AEG Power Tool Corporation,
New London/USA

Modular Computer Systems, Inc.,
Fort Lauderdale/USA

MODCOMP Canada Ltd., Missisauga/
Kanada

MODCOMP France S.A.R.L, Rungis/
Frankreich

Modular Computer Systems Neder-
land B.V., Utrecht/Niederlande

Modular Computer Service, Inc.,
Wokingham/Großbritannien

MODCOMP Service Corporation,
Fort Lauderdale/USA

Communications Maintenance,
Inc., Houston/USA

Modular Computer Systems Holding
Ltd., Hannilton/Bermudas

Modular Computer Systems
Ireland Ltd., Cork/Irland

International Systems Ventures, Inc.,
Fort Lauderdale/USA

Modular Computer Systems GmbH,
Hamburg

AEG KABEL Aktiengesellschaft,
Mönchengladbach

AEG Isolier- und Kunststoff GmbH,
Kassel

Kupfer-Walzwerk Berlin GmbH,
Berlin

Dekatra Transportgesellschaft mbH,
Mönchengladbach

„HIRSCH“ Kupfer- und Messing-
werke GmbH, Mönchengladbach

Betefa Berliner Telefonschnur- und
Spezialkabel-Fabrik GmbH, Berlin

KWR Kabelwerk Rheydt GmbH,
Mönchengladbach

VDK Vereinigte Draht- und Kabel-
werke GmbH, Duisburg

AEG KANIS GmbH, Nürnberg

DUOFROST Kühl- und Gefriergeräte
GmbH, Wiesbaden

Eltro GmbH Gesellschaft für
Strahlungstechnik, Heidelberg

Sachsenwerk Aktiengesellschaft,
Regensburg

Feinmechanische Werke Mainz
GmbH, Mainz

ELEKLUFTElektronik- und Luftfahrt-
geräte GmbH, Bonn

Lloyd Dynamowerke GmbH, Bremen

DEBEG GmbH, Hamburg und Berlin

Marine Elektronik Schiffselektronische
Anlagen GmbH, Hamburg

Elektro-Mechanik GmbH, Wenden

BST Servo-Technik GmbH, Bielefeld

1) Zugang im Konsolidierungskreis 1986.

AEG Electrotecnica Construction GmbH, Frankfurt am Main
 Electrotecnica Construction GmbH, Frankfurt am Main
 Elektron Versorgungsverwaltung GmbH, Frankfurt am Main
 ATM Computer GmbH, Konstanz
 Hydra Vermögensverwaltung GmbH, Berlin
 AEG Software-Technik GmbH & Co. KG, Berlin
 IFM Internationale Fluggeräte und Motoren GmbH, Weinheim
 AEG Anlagenexportgesellschaft mbH, Frankfurt am Main
 PGS Planungsgesellschaft mbH Architekten Ingenieure, Frankfurt am Main
 FABEG GmbH, Bretten
 EAS Assekuranz Vermittlungs-GmbH, Frankfurt am Main
 BRV Beratungsgesellschaft für Risikovorsorge im industriellen Bereich mbH, Frankfurt am Main
 Werbeagentur Dr. Kuhl GmbH, Frankfurt am Main
 Elektrochemie GmbH, Frankfurt am Main
 AEG Software-Technik Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin
 TELEFUNKEN Patentverwertungsgesellschaft mbH, Ulm
 AEG International AG, Zürich/Schweiz
 AEG Iberica de Electricidad S.A., Madrid/Spanien
 OTEMA S.A., Madrid/Spanien
 AEG Finanz-Holding S.A., Luxemburg/Luxemburg
 S.A. beige AEG, Brüssel/Belgien
 AEG Fábrica de Motores S.A., Terrassa/Spanien
 AEG Industriemotoren-Vertriebs-GmbH, Stuttgart
 AEG Austria Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich
 AEG do Brasil S.A., São Paulo/Brasilien
 TELEFUNKEN Radio e Televisao Ltda., São Paulo/Brasilien
 TELEFUNKEN da Amazonia S.A., Manaus/Brasilien
 AEG Sistemas Industriais Ltda., São Paulo/Brasilien
 AEG France S.A., Clamart/Frankreich
 AEG Italiana S.p.A, Mailand/Italien

AEG (U.K.) Ltd., Slough/Großbritannien
 AEG Interfinanz AG, Zürich/Schweiz
 AEG ETI Elektrik Endüstrisi A.S., Istanbul/Türkei
 AEG Nederland N.V., Amsterdam/Niederlande
 AEG Norge A/S, Oslo/Norwegen
 AEG Bayly, Inc., Ajax/Kanada
 AEG Dansk Aktieselskab, Kopenhagen/Dänemark
 TELAEG A/S, Oslo/Norwegen
 AEG (Pty.) Ltd., Johannesburg/Republik Südafrika
 AEG Hellas Viomichania Ilektrikon Kataskevon A.E., Athen/Griechenland
 AEG Argentina S.A.I.y.C, Buenos Aires/Argentinien
 AEG Venezolana S.A., Caracas/Venezuela
 AEG Luxembourg S.à.r.l., Luxemburg/ Luxemburg
 AEG Portuguesa SAR.L, Lissabon/Portugal
 AEG Pakistan (Private) Limited, Karachi/Pakistan
 AEG Hausgeräte AG, Zürich/Schweiz
 AEG Mexicana S.A. de C.V., Mexico, DF/Mexiko
 Montajes y Reparaciones S.A., Mexico, DF/Mexiko
 AEG Genel Elektrik T.A.S., Istanbul/Türkei
 Robotecnica S.r.l., Sesto San Giovanni/Italien
 AEG Corporation, Somerville/USA
 Officine Galileo di Sicilia S.p.A., Milazzo/Italien
 Compagnia Generale Contatori Co. Ge. Co. S.p.A, Mailand/Italien

Konsolidierte Gesellschaften des Dornier-Teilkonzerns

Dornier GmbH, Friedrichshafen
 Dornier System GmbH, Friedrichshafen
 Dornier Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen
 Dornier International GmbH, München/Oberpfaffenhofen
 Dornier Medizintechnik GmbH, München
 Dornier Medical Systems, Company Ltd., Tokio/Japan¹⁾
 sowie eine Vertriebsgesellschaft
 Art & Media Werbeagentur GmbH, Friedrichshafen
 DIV Dornier Industrie Versicherungsvermittlung GmbH, Friedrichshafen
 Dornier Aviation (North America), Inc., Arlington/USA¹⁾
 Dornier Aviation Marketing Support, Inc., Arlington/USA¹⁾

Konsolidierte Gesellschaften des MTU-Teilkonzerns

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München
 MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen
 sowie fünf Produktions- und Vertriebsgesellschaften
 Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch, Frankenthal/Pfalz
 FVG Frankenthaler Versicherungs-Vermittlungs-Gesellschaft mbH, Frankenthal/Pfalz
 sowie eine Vertriebsgesellschaft
 MTU Maintenance GmbH, Langenhagen bei Hannover
 L'Orange GmbH, Stuttgart
 MTU Informationssysteme GmbH Beratung-Software-Computer-service-Anlagenvermietung, München
 Entwicklungsgesellschaft für Turbomotoren mbH, München
 MTU-Versicherungsvermittlungs- und Wirtschaftsdienst-GmbH, München
 sowie eine Anlage- und eine Produktionsgesellschaft

Jahresabschluß Daimler-Benz AG

Bilanz zum 31. Dezember 1986 der Daimler-Benz AG

AKTIVA

	Stand am 1.1.1986 DM	Zugänge DM	Um- buchungen DM	Abgänge DM	Abschrei- bungen DM	Stand am 31.12.1986 DM	Ergebnis 31.12.1986 (i.V.)
Anlagevermögen							
Sachanlagen							
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte							
mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	2.281.175.855	195.537.984	+ 68.383.423	10.343.875	327.082.810	2.207.670.577	2.207.670
mit Wohnbauten	14.726.724	2.514.949	- 2.949.600	857.998	2.997.550	10.436.525	10.436
ohne Bauten	1.381.963	-	- 19.610	-	-	1.362.353	1.362
Bauten auf fremden Grundstücken	22.787.551	2.092.136	- 67.965	3.170	3.629.072	21.179.480	21.179
Maschinen und maschinelle Anlagen	1.051.199.876	413.490.876	+ 136.022.278	7.674.264	805.543.293	787.495.473	787.495
Betriebs- und Geschäftsausstattung	442.063.578	603.573.886	+ 25.166.036	17.362.861	708.093.214	345.347.425	345.347
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	394.565.006	586.095.120	- 226.534.562	-	26.631.030	727.494.534	727.494
	4.207.900.553	1.803.304.951	-	36.242.168	1.873.976.969	4.100.986.367	4.100.986
Finanzanlagen							
Beteiligungen	2.867.699.307	1.304.922.514	-	105.281.730	438.551.685	3.628.788.406	3.628.788
Wertpapiere des Anlagevermögens	172.091.990	28.296.124	-	2.055.166	12.655.288	185.677.660	185.677
Ausleihungen mit einer Laufzeit							
von mindestens vier Jahren	1.957.296	1.238.467	-	270.448	50.000	2.875.315	2.875
davon durch Grundpfandrechte gesichert							
DM 1.527.394 (i.V. DM 645.345)							
	3.041.748.593	1.334.457.105	-	107.607.344	451.256.973	3.817.341.381	3.817.341
	7.249.649.146	3.137.762.056	-	143.849.512	2.325.233.942	7.918.327.748	7.249.649
Umlaufvermögen							
Vorräte							
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe						795.825.923	795.825
Unfertige Erzeugnisse						874.057.396	874.057
Fertige Erzeugnisse, Waren						1.097.764.029	1.097.764
Ersatzteile						582.563.470	582.563
						3.350.210.818	3.248.036
Andere Gegenstände des Umlaufvermögens							
Geleistete Anzahlungen						50.433.468	50.433
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen						1.702.528.805	1.702.528
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 23.096.487 (i.V. DM 30.978.260)					
Wechsel						908.709.279	908.709
davon von verbundenen Unternehmen		DM 762.845.197 (i.V. DM 711.352.279)					
bundesbankfähig		DM 21.039.345 (i.V. DM 27.083.926)					
mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		DM 53.129.111 (i.V. DM 67.747.993)					
Schecks						309.552	309
Kassenbestand, Bundesbank- und Postgiroguthaben						4.109.676	4.109
Guthaben bei Kreditinstituten						1.074.927.306	1.074.927
Wertpapiere						3.194.145.623	3.194.145
Eigene Aktien		Nennbetrag DM 2.664.900 (i.V. DM 2.783.100)				35.645.881	35.645
Forderungen an verbundene Unternehmen						1.197.687.490	1.197.687
Forderungen aus Krediten, die unter § 89 AktG fallen						31.157.086	31.157
Sonstige Vermögensgegenstände						4.741.151.847	4.741.151
						12.940.806.013	11.534.029
Rechnungsabgrenzungsposten						9.024.972	9.805
						24.218.369.551	22.041.519

PASSIVA

	DM	Stand am 31.12.1986 DM	Stand am 31.12.1985 DM
Grundkapital			
Stammaktien	42.313.132 Stimmen	2.115.656.600	1.686.773
Vorzugsaktien	43.920 Stimmen	2.196.000	1.322
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.317.600 Stimmen		
		2.117.852.600	1.698.695
Offene Rücklagen			
Gesetzliche Rücklage			
Vortrag	170.557.916		
Einstellung aus Agio	357.756.610	528.314.526	170.558
Rücklage für eigene Aktien			
Vortrag	34.510.440		
Umbuchung aus freien Rücklagen	1.135.441	35.645.881	34.510
Freie Rücklagen			
Vortrag	4.196.071.565		
Einstellung durch die Hauptversammlung aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres	104.797.313		
Entnahme für Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln	– 242.670.600		
Einstellung aus dem Jahresüberschuß	702.003.000		
Umbuchung in Rücklage für eigene Aktien	– 1.135.441	4.759.065.837	4.196.072
		5.323.026.244	4.401.140
Sonderposten mit Rücklageanteil		264.781.726	391.613
Rücklagen gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz, § 6b Einkommen-steuer-gesetz, § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung, Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien			
Pauschalwertberichtigung zu Forderungen		135.350.000	147.500
Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen		6.295.754.970	5.733.849
Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung		165.500.000	150.800
Andere Rückstellungen		4.294.120.000	4.088.325
		10.755.374.970	9.973.474
Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		137.797.784	150.886
davon durch Grundpfandrechte gesichert	DM 137.797.784 (i.V. DM 150.886.036)		
Sonstige Verbindlichkeiten		23.457.149	19.101
Vor Ablauf von vier Jahren fällig	DM 94.666.361 (i.V. DM 93.341.619)		
		161.254.933	169.987
Verbindlichkeiten gegenüber der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH, Stuttgart		15.104.874	3.968
Andere Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		2.013.316.234	1.701.126
Wechselverbindlichkeiten		–	473
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		–	43.356
Erhaltene Anzahlungen		146.644.815	207.873
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		123.514.794	79.846
Sonstige Verbindlichkeiten		2.420.812.181	2.477.217
		4.704.288.024	4.577.860
Rechnungsabgrenzungsposten		39.332.780	37.334
Bilanzgewinn		702.003.400	643.948
	1986	1985	
	DM	DM	
Wechselobligo	17.866.715	17.866.781	
Bürgschaften	336.460.480	380.423.251	
Zahlungsgarantien für Anleihen der			
Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht, Niederlande, DM-Anleihe	500.000.000	–	
Daimler-Benz Finanz-Holding S.A., Luxemburg, Ifr-Anleihe – Ifr 250.000.000 –	–	12.240.000	
		24.218.369.551	22.041.519

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1986 der Daimler-Benz AG

	1986		DM	DM
Umsatzerlöse			40.589.740.562	37.076.519
Erhöhung des Bestands an unfertigen und fertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	113.817.408	40.703.557.970		250.669 37.329.188
Andere aktivierte Eigenleistungen		94.776.307		120.912
Gesamtleistung		40.798.334.277		37.450.100
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren		20.706.460.489		18.709.207
Rohertrag		20.091.873.788		18.740.893
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	4.910.472			5.530
Erträge aus Beteiligungen	180.474.235			191.303
Erträge aus den anderen Finanzanlagen	17.137.458			16.786
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	658.992.636			709.052
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	35.925.615			31.322
Erträge aus der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung zu Forderungen	12.150.000			2.200
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	314.507.491			394.425
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	193.359.680			81.139
Sonstige Erträge	217.616.753			127.228
davon außerordentliche DM 44.256.847 (i. V. DM 36.282.823)		1.635.074.340		1.558.985
		21.726.948.128		20.299.878
Löhne und Gehälter	9.121.404.546			8.344.241
Soziale Abgaben	1.433.946.513			1.329.526
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	680.058.145			677.335
Abschreibungen auf Sachanlagen	1.873.976.969			2.120.975
Abschreibungen auf Finanzanlagen	451.256.973			119.168
Verluste aus Wertminderungen oder dem Abgang von Gegenständen des Umlaufvermögens außer Vorräten	154.295.704			83.428
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	84.128.836			16.795
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	53.365.428			47.330
Steuern				
a) vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen		DM 3.606.637.218		
davon Nachzahlungen, die aus anderen Rückstellungen gedeckt wurden		DM 198.889.384		
		DM 3.407.747.834		
davon an Organgesellschaften weiterbelastet		DM 12.686.696		
		DM 3.395.061.138		
b) sonstige		DM 12.695.706	3.407.756.844	2.964.878
Aufwendungen aus Verlustübernahme		1.846.985		540
Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil		66.528.418		134.358
Sonstige Aufwendungen	2.994.376.367	20.322.941.728		3.209.295 19.047.869
Jahresüberschuß		1.404.006.400		1.252.009
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		-		9.015
		1.404.006.400		1.261.024
Entnahme aus der Rücklage für eigene Aktien		-		8.928
		1.404.006.400		1.269.952
Einstellung aus dem Jahresüberschuß in freie Rücklagen		702.003.000		626.004
Bilanzgewinn		702.003.400		643.948

Im Geschäftsjahr 1986 betragen die Pensionszahlungen und die Zuwendungen an die Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH DM 161.263.787. In den folgenden fünf Geschäftsjahren werden auf Basis der ab 01. Januar 1987 gültigen neuen Versorgungsordnung -ohne Berücksichtigung der Anpassungsverpflichtungen gemäß §16 Betriebsrentengesetz- voraussichtlich 115,120,125,136,147% dieses Betrages gezahlt.

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1987

Daimler-Benz Aktiengesellschaft Der Vorstand

Breitschwerdt Reuter
Dinger Dürr Gentz Hinrichs
Hörnig Liener Niefer
Schäffler Sanner

Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Geschäftsbericht entsprechen nach unserer pflichtmäßigen Prüfung Gesetz und Satzung.

Frankfurt am Main, den 15. April 1987

Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Dr. Müller Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Erläuterungen zum Jahresabschluß der Daimler-Benz AG

BILANZ

Vermögens- und Kapitalstruktur

Der Anstieg des Anlagevermögens um 0,7 auf 7,9 Mrd. DM beruhte auf Zugängen von 3,1 Mrd. DM - davon 1,8 Mrd. DM bei Sachanlagen und 1,3 Mrd. DM bei Beteiligungen - sowie Abschreibungen und Abgängen von zusammen 2,4 Mrd. DM. Mit 33% bleibt der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme unverändert. Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 1,5 auf 16,3 Mrd. DM. Die Zunahme betraf mit 1,9 Mrd. DM die Sonstigen Vermögensgegenstände, Wertpapiere und Vorräte, während die Forderungen - vor allem an verbundene Unternehmen - um 0,4 Mrd. DM zurückgingen.

Das Eigenkapital (Grundkapital, Offene Rücklagen und Eigenkapital in Sonderposten mit Rücklageanteil) stieg um 1,3 auf 7,5 Mrd. DM. Aus dem Jahresüberschuß 1986 wurden 0,7 Mrd. DM und aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres (durch Beschluß der Hauptversammlung) 0,1 Mrd. DM in die Rücklagen eingestellt; weitere 0,5 Mrd. DM stammen aus der Ende 1986 durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinzahlung. Der Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme erhöhte sich dadurch auf 31 (i.V. 28) %.

Innerhalb des Fremdkapitals sind im wesentlichen nur die Rückstellungen gestiegen, und zwar um 0,8 auf 10,8 Mrd. DM; vom Mehrbetrag entfielen 0,6 Mrd. DM auf die Pensionsrückstellungen und 0,2 Mrd. DM auf die Anderen Rückstellungen. Die Rückstellungen machen jetzt 44 (i.V. 45) % der Bilanzsumme aus.

Anlagendeckung

Durch die deutliche Zunahme des Eigenkapitals hat sich die Deckung des Anlagevermögens auf 95 (i.V. 86) % verbessert. Das übrige Anlagevermögen und wesentliche Teile des Umlaufvermögens sind durch lang- und mittelfristiges Fremdkapital finanziert.

Aktiva

Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen ging um 107 auf 4.101 Mill. DM zurück; den Zugängen von 1.803 Mill. DM standen Abschreibungen und Abgänge von insgesamt 1.910 Mill. DM gegenüber. Die Bewertung erfolgte wie im Vorjahr zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen. Die Herstellungskosten der selbst erstellten Anlagen bestehen aus den Kosten für Fertigungsmaterial und Fertigungslohn sowie den leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten). Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um erhaltene Investitionszulagen gekürzt. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerlicher Sonderabschreibungen - vor allem gemäß § 7 d Einkommensteuergesetz und § 82 d Einkommensteuer-Durchführungsverordnung (Umweltschutz- sowie Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen), § 14 Berlinförderungsgesetz, § 3 Zonenrandförderungsgesetz sowie § 6 b Einkommensteuergesetz - wurden voll in Anspruch genommen. Außerplanmäßige Abschreibungen haben wir in Höhe von 90 Mill. DM vorgenommen, vor allem wegen nachhaltig zu erwartender Unterauslastung einzelner Produktionsanlagen im Nutzfahrzeugbereich.

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir wie in den Vorjahren überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 25 Jahre für Gebäude, 10 bis 17 Jahre für

Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für Maschinen und maschinelle Anlagen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume.

Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr werden degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig dann von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibenden Jahre der Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr abgeschrieben. Im Berichtsjahr haben wir die Werkzeuge von der Gruppen- auf die Einzelinventarisierung und damit auf eine individuelle Abschreibung umgestellt.

Auf die Zugänge des Jahres 1986 sowie die Umbuchungen aus bereits in Vorjahren aktivierten Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen entfallen folgende Abschreibungen:

	Zugänge einschl. Umbuchungen Mill. DM	Abschreibungen Mill. DM
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte mit Geschäfts-, Fabrik- und anderen Bauten	264	72
Bauten auf fremden Grundstücken	2	1
Maschinen und maschinelle Anlagen	549	262
Betriebs- und Geschäftsausstattung	629	420
Anlagen im Bau und Anzahlungen auf Anlagen	359	27
	1.803	782

Auf Grundstücken der Daimler-Benz AG sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für unsere Werke und Niederlassungen errichtet haben. Am Bilanzstichtag bestanden unverändert 16 Leasingverträge über Gebäude und Gebäudeeinrich-

tungen, für die Mietaufwendungen von 21,9 (i.V. 20,2) Mill. DM angefallen sind.

Beteiligungen

Der Bilanzwert der Beteiligungen erhöhte sich um 761 auf 3.629 Mill. DM. Die Zugänge von 1.305 Mill. DM betrafen mit 1.058 Mill. DM Inlandsgesellschaften, und zwar vor allem die Aufstockung unseres Kapitalanteils an der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main, auf 56%. Bei den Auslandsgesellschaften entfielen die Zugänge von 247 Mill. DM auf die Neugründungen der Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht, und der Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio, ferner auf eine Kapitalerhöhung bei der Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid.

Die Abgänge von 105 Mill. DM ergaben sich hauptsächlich aus dem Verkauf unserer Anteile an der Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München, die wir nach dem Mehrheitserwerb an AEG entsprechend der Auflage des Kartellamtes abgegeben haben.

Die Bewertung der Beteiligungen erfolgte unverändert nach dem strengen Niederstwertprinzip, das zu Abschreibungen von insgesamt 439 Mill. DM - davon 70 Mill. DM auf Zugänge im Berichtsjahr - führte. Diesen Abschreibungen stehen Erträge von 193 Mill. DM aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil gegenüber. Die Abschreibungen im Berichtsjahr haben wir vor allem bei unseren Gesellschaften in Spanien, Südafrika, Argentinien, Mexiko, Türkei und Nigeria wegen der - z. T. politisch bedingten - schwierigen wirtschaftlichen Lage bzw. ungünstigen Ertragsaussichten vorgenommen.

Vorräte

Die Vorräte sind um 102 auf 3.350 Mill. DM gestiegen. Bei fast unveränderten Beständen an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen haben sich unfertige und fertige Erzeugnisse sowie Ersatzteile etwas erhöht - auch im Zusammenhang mit der Anhebung der Pkw-Produktion und der Verbesserung des Servicegrades im Ersatzteilerbereich.

Die Methoden der Vorratsbewertung blieben unverändert: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Einkaufs- oder niedrigeren Tagespreisen, Erzeugnisse mit den Kosten für Fertigungsmaterial und Fertigungslohn sowie den leistungsbezogenen Betriebskosten (ohne Abschreibungen und Verwaltungskosten) bewertet. Soweit Bestandsrisiken vorlagen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden.

Forderungen

Das Forderungsengagement hat sich um 407 auf 3.809 Mill. DM verringert. Während sich die Waren- und Wechsel-forderungen mit 69 Mill. DM nur unwesentlich erhöhten, gingen die Forderungen an verbundene Unternehmen deutlich um 476 Mill. DM zurück. Dies ist insbesondere auf

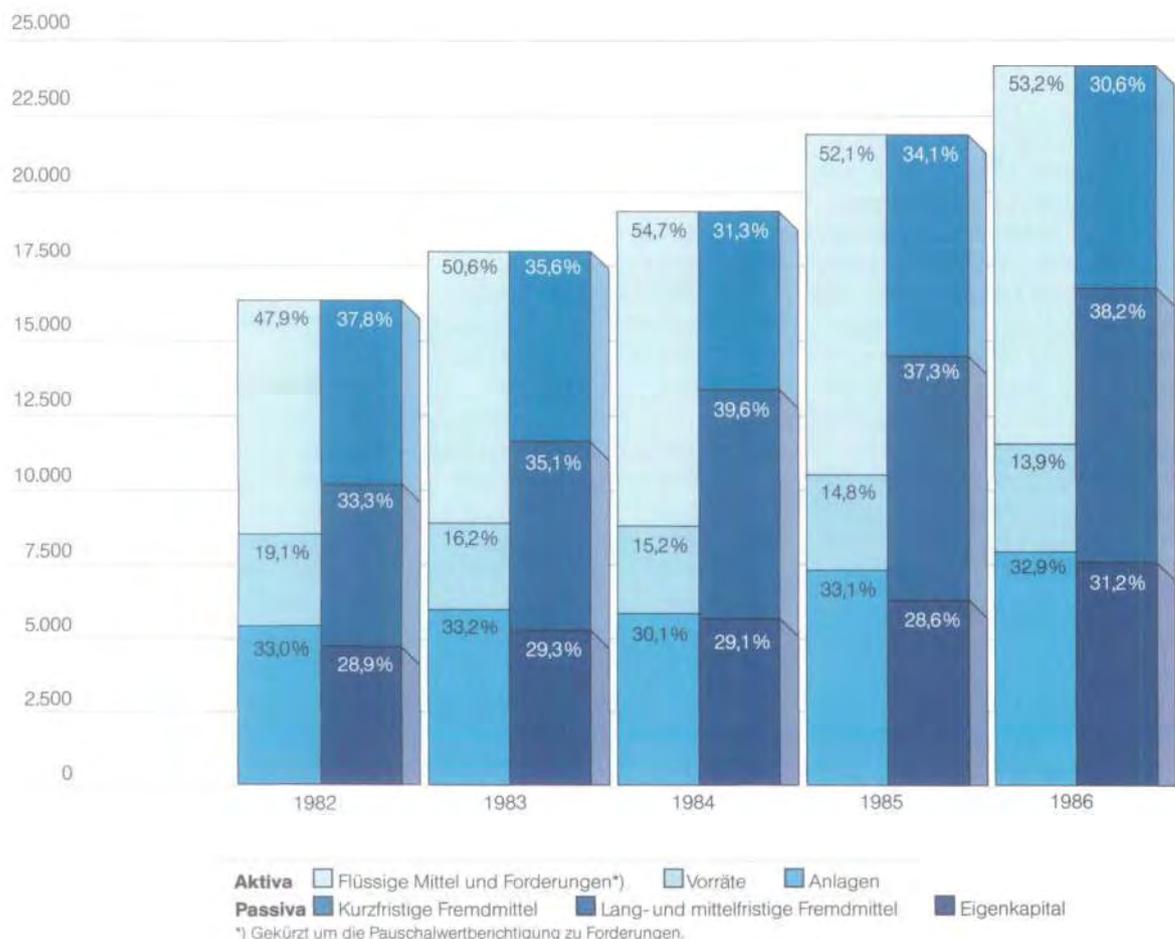
Darlehnsstilgungen der Mercedes-Leasing-GmbH zurückzuführen, die sich aus Mitteln der in Holland aufgelegten DM-Auslandsanleihe refinanziert hat. Die Forderungen sind - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und wie bisher unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet.

Zahlungsmittel und Wertpapiere

Zahlungsmittel und Wertpapiere sind mit 4.273 (i.V. 3.736) Mill. DM ausgewiesen. Darin enthalten sind rd. 530 Mill. DM aus der Ende 1986 durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinzahlung. Weitere liquide Mittel in Höhe von 4.405 (i.V. 3.079) Mill. DM sind in kurz- und

Bilanzstruktur Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)	1982	1983	1984	1985	1986
Bilanzsumme*)	16.324	17.933	19.339	21.894	24.083
Aktiva					
Flüssige Mittel und Forderg.*)	7.824	9.078	10.578	11.396	12.815
Vorräte	3.121	2.898	2.934	3.248	3.350
Anlagen	5.379	5.957	5.827	7.250	7.918
Passiva					
Kurzfristige Fremdmittel	6.173	6.387	6.063	7.458	7.362
Lang- und mittelfristige Fremdmittel	5.429	6.292	7.658	8.179	9.204
Eigenkapital	4.722	5.254	5.618	6.257	7.517



mittelfristig fälligen verbrieften Forderungen und Schuldtiteln angelegt, die unter der Position Sonstige Vermögensgegenstände den weitaus größten Einzelposten ausmachen.

Sonstige Vermögensgegenstände

Dieser Sammelposten, der sich um 1.250 auf 4.741 Mill. DM erhöhte, enthält neben den hier auszuweisenden liquiden Mitteln Zinsforderungen, Erstattungsansprüche aus Vorsteuer, Forderungen an Leasinggeber u. a.

Eigene Aktien

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft insgesamt 29.300 Stammaktien (nom. 1,5 Mill. DM = 0,07 % des Grundkapitals) zu einem Durchschnittspreis von DM 1.439 je Aktie erworben, und zwar im April 14.300, im Mai 10.000 und im Dezember 5.000 Stück. Aus der in 1986 durchgeführten Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln sind 6.038 Stammaktien (nom. 0,3 Mill. DM = 0,01 % des Grundkapitals) zugegangen.

Im Juni 1986 wurden an unsere Mitarbeiter 37.702 Aktien (nom. 1,9 Mill. DM = 0,09 % des Grundkapitals) zum Vorzugspreis von DM 899 je Aktie veräußert. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 53.298 Stammaktien (nom. 2,7 Mill. DM = 0,13 % des Grundkapitals), die aus Käufen in den Jahren 1985 und 1986 stammen. Die Aktien sind mit 36 Mill. DM bewertet.

Passiva

Grundkapital und Rücklagen

Das Grundkapital erhöhte sich im Berichtsjahr von 1.699 um 419 auf 2.118 Mill. DM. Die Hauptversammlung vom 2. Juli 1986 hat die Erhöhung des Grundkapitals aus Gesellschaftsmitteln im Verhältnis 7:1 um 243 auf 1.942 Mill. DM beschlossen und außerdem ein Genehmigtes Kapital von 500 Mill. DM bewilligt. Dieses wurde im Dezember mit einem Teilbetrag von 176 Mill. DM in Anspruch genommen durch Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinzahlung im Verhältnis 11:1 zum Ausgabepreis von 150 DM je Aktie. Danach steht aus dem Genehmigten Kapital noch ein Teilbetrag von 324 Mill. DM bis zum 30. Juni 1991 zur Verfügung.

Nach den uns gemäß § 20 Abs. 1 AktG zugegangenen Mitteilungen gehören der „Deutsche Bank Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, und der „Mercedes-Automobil-Holding Aktiengesellschaft“, Frankfurt am Main, jeweils mehr als der vierte Teil der Aktien unserer Gesellschaft.

Die Erhöhung des Grundkapitals gegen Bareinzahlung war mit einem Agio von 353 Mill. DM verbunden, das - zusammen mit 5 Mill. DM aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien anlässlich der Barkapitalerhöhung - in die Gesetzliche Rücklage eingestellt wurde. Diese beträgt damit 528 Mill. DM.

In Anpassung an den Bilanzwert der Eigenen Aktien wurde die Rücklage für Eigene Aktien durch Umbuchung aus den Freien Rücklagen um 1 auf 36 Mill. DM erhöht.

Die Freien Rücklagen stiegen um 563 auf 4.759 Mill. DM. Einstellungen erfolgten aus dem Jahresüberschuß 1986 mit 702 Mill. DM und gemäß HV-Beschluß vom 2. Juli 1986 aus dem Bilanzgewinn 1985 mit 105 Mill. DM. Dem stand im wesentlichen die erwähnte Umwandlung von 243 Mill. DM Rücklagen in haftendes Grundkapital gegenüber.

Sonderposten mit Rücklageanteil

Mit 159 Mill. DM entfällt ein wesentlicher Teilbetrag der Sonderposten von 265 Mill. DM auf die Rücklage gemäß § 3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, weitere 88 Mill. DM betreffen die Rücklage gemäß § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuer-gesetz.

Pauschalwertberichtigung zu Forderungen

Das allgemeine Kreditrisiko bei In- und Auslandsforderungen wird durch Anwendung länderspezifisch abgestufter Wertberichtigungssätze zwischen 4 und 10 % berücksichtigt. Die Pauschalwertberichtigung war wegen der günstigeren Risikostruktur im Forderungsengagement um 12 auf 135 Mill. DM zu reduzieren.

Pensionsrückstellungen

Die Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren unter Zugrundelegung eines Rechnungszinsfußes von 3,5 % ermittelt. In die Berechnung haben wir alle Anwärter ab Lebensalter 30 einbezogen; dabei wird deren effektives Eintrittsalter als Beginn der Kapitalansparphase zugrunde gelegt.

Die so ermittelten Zuführungen führten - nach Berücksichtigung der laufenden Pensionszahlungen - zu einem Anstieg der Pensionsrückstellungen um 562 auf 6.296 Mill. DM.

Zusammen mit dem Vermögen der Daimler-Benz-Unterstützungskasse GmbH von 2,9 Mrd. DM beträgt das gesamte für die Altersversorgung unserer Mitarbeiter angesammelte Kapital 9,2 (i.V. 8,6) Mrd. DM.

Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung

Für Instandhaltungsmaßnahmen, die im Berichtsjahr vorgesehen waren, aber nicht mehr durchgeführt werden konnten, haben wir eine Rückstellung in Höhe von 166 Mill. DM gebildet.

Andere Rückstellungen

Diese Rückstellungen, die um 205 auf 4.294 Mill. DM gestiegen sind, berücksichtigen vor allem unsere weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner Verpflichtungen im Sozialbereich und aus noch nicht endgültig veranlagten Steuern sowie die Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und im Beteiligungsbereich. Die Verpflichtungen im Sozialbereich sind grundsätzlich in Höhe der nicht abgezinsten künftigen Auszahlungsbeträge bzw. anteilig - entsprechend den jeweils erworbenen Ansprüchen - passiviert.

Langfristige Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren sind um 5 auf 161 Mill. DM zurückgegangen. Darlehnsaufnahmen von insgesamt 22 Mill. DM - es handelt sich um zinsgünstige Investitionskredite im Rahmen der Berlinförderung und Arbeitnehmerdarlehen im Interesse der Vermögensbildung - standen Darlehnstilgungen von 27 Mill. DM gegenüber. Die planmäßigen Tilgungen im Jahre 1987 werden 25 Mill. DM betragen.

Andere Verbindlichkeiten

Der Anstieg um 127 auf 4.704 Mill. DM resultierte einerseits aus der Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge des produktionsbedingt höheren Einkaufsvolumens und andererseits aus dem Rückgang der Sonstigen Verbindlichkeiten, insbesondere der Provisionsverpflichtungen.

*

Haftungsverhältnisse

Das Wechselobligo beträgt 18 Mill. DM. Die Bürgschaften sind mit 336 Mill. DM vermerkt; sie wurden für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen gegeben.

Zahlungsgarantien bestehen über insgesamt 500 Mill. DM zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe von 1986 der Daimler-Benz International Finance B.V., Utrecht, Niederlande.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG sowie aus Haftsummen der zu den Beteiligungen gehörenden Genossenschaften beträgt 10 Mill. DM.

Aus Beteiligungen an zwei Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organgesellschaften bestehen, haften wir gesamtschuldnerisch.

Zugunsten von Mitgesellschaftern an einem Beteiligungsunternehmen ist eine Mindestdividendengarantie übernommen worden, die nicht valutierbar ist.

*

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge für den Vorstand 11.811.508 DM. Außerdem hat der Vorstand von verbundenen Unternehmen 137.973 DM erhalten. An ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden 4.247.301 DM ausgezahlt. Die Bezüge des Aufsichtsrats belaufen sich auf 1.347.758 DM.

**GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG**

Gesamtleistung

Die Gesamtleistung hat sich um 3.348 auf 40.798 Mill. DM erhöht. Dabei sind infolge der starken Ausweitung des Pkw-Absatzes die Umsatzerlöse um 3.511 Mill. DM gestiegen, während im Vergleich zum Vorjahr 163 Mill. DM weniger Erzeugnisbestände und andere Eigenleistungen zu aktivieren waren.

Materialaufwand

Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren haben vor allem wegen der gestiegenen Pkw-Produktion und des größeren Anteils höherwertiger Ausstattungen um 1.997 auf 20.706 Mill. DM zugenommen.

**Ertragsüberschuß aus dem
Beteiligungsbereich**

Die Zusammensetzung dieses Ertragsüberschusses hat sich wie folgt verändert:

	1985 Mill. DM	1986 Mill. DM
Erträge aus Beteiligungen		
Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München	-	106
Mercedes-Benz do Brasil S. A., São Bernardo do Campo	47	24
Dornier GmbH, Friedrichshafen	-	12
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes	-	10
Dornier Reparaturwerft GmbH, Oberpfaffenhofen	-	8
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a.N.	8	8
OTOMARSAN Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii A. S., Istanbul	3	3
Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay	4	2
Daimler-Benz of North America Holding Company, Inc., New York	118	-
Übrige Gesellschaften	11	8
	+ 191	+ 181
Erträge aus Gewinnabführungen	+ 6	+ 5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 1	- 2
Ertragsüberschuß	+ 196	+ 184

Zinsüberschuß

Zinserträge von 659 (i.V. 709) Mill. DM und Zinsaufwendungen von 53 (i.V. 47) Mill. DM führten zu einem Zinsüberschuß von 606 (i.V. 662) Mill. DM. In diesem Rückgang hat sich das gesunkene Zinsniveau ausgewirkt; die höhere Liquidität stand überwiegend erst gegen Jahresende zur Verfügung.

**Erträge aus der Auflösung
von Rückstellungen**

Die Erträge in Höhe von 315 (i.V. 394) Mill. DM stammen vor allem aus dem Wegfall bzw. der niedrigeren Bewertung von Prozeßrisiken und von Verlustrisiken im Beteiligungsbereich.

Sonstige Erträge

Unter dieser Sammelposition sind Erträge von 218 (i.V. 127) Mill. DM aus weiterberechneten Kosten, Wertpapierverkäufen, Vermietungen und Verpachtungen u. a. ausgewiesen.

**Personalaufwand
einschließlich
Altersversorgung**

Löhne, Gehälter und Soziale Abgaben sind infolge der Zunahme der Belegschaft um rd. 5.000 Mitarbeiter, der Tarifierhöhung um 4,4 % und der höheren Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung um 882 auf 10.555 Mill. DM gestiegen.

Die Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung liegen mit 680 Mill. DM in Vorjahreshöhe.

**Ertrag- und
Vermögenssteuern**

Die Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen haben sich durch die insgesamt günstige Ertragsentwicklung um 438 auf 3.395 Mill. DM erhöht.

Sonstige Aufwendungen

Diese Sammelposition, die sich um 215 auf 2.994 Mill. DM ermäßigte, umfaßt wie bisher vor allem Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, ferner Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie die hier auszuweisenden Zuführungen zu Rückstellungen.

**Jahresüberschuß und
Bilanzgewinn**

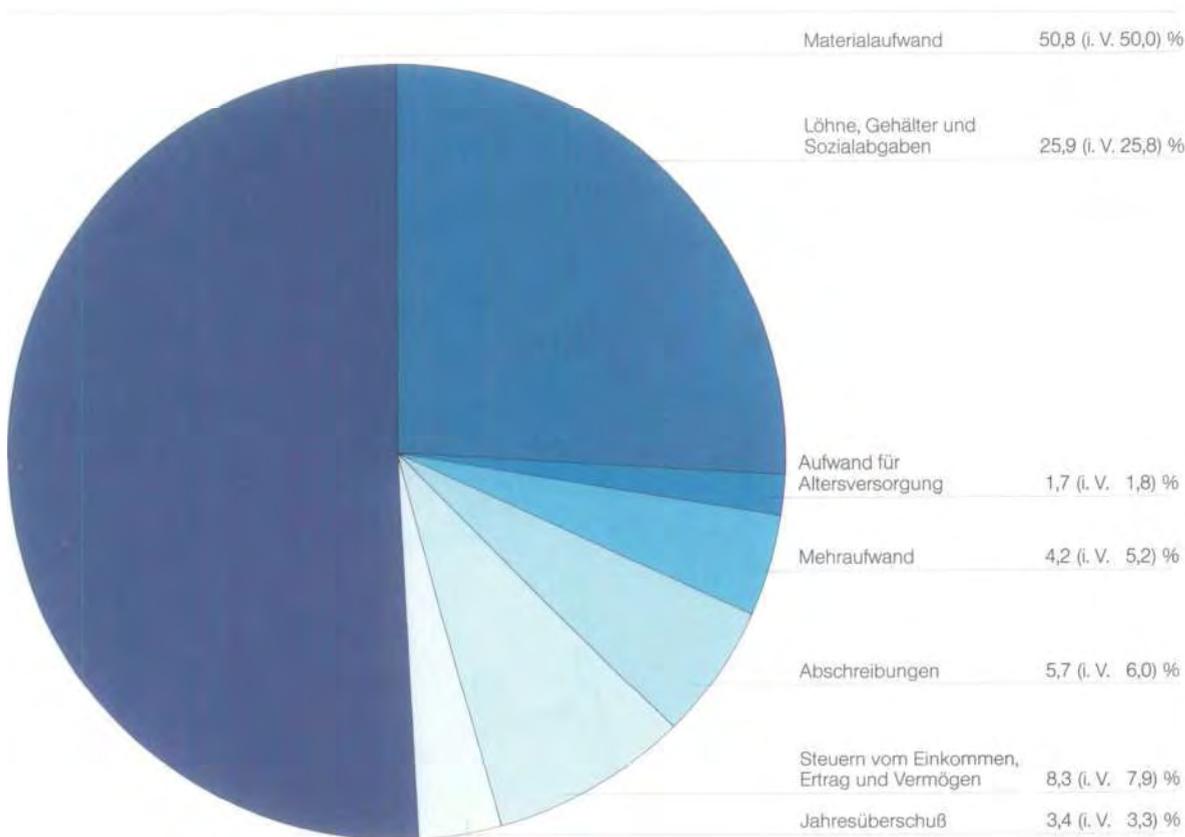
Der Jahresüberschuß erreichte 1.404 (i.V. 1.252) Mill. DM; er enthält nach unseren Berechnungen keinen Schein-

gewinn. Mit 702 Mill. DM wurde die Hälfte des Jahresüberschusses in die Freien Rücklagen eingestellt. Vom Bilanzgewinn von ebenfalls 702 Mill. DM sollen entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung 507 (i.V. 491) Mill. DM an die Aktionäre ausgeschüttet werden. Außerdem soll von der Haupt-

versammlung über die verbleibenden 195 Mill. DM ein Beschluß zur Einstellung in die Rücklagen gefaßt werden. Die zusätzliche Rücklagendotierung ist zur weiteren Stärkung des Eigenkapitals - auch im Interesse der längerfristigen Substanzerhaltung - vorgesehen.

Für das Berichtsjahr ergab sich aus Bewertungsänderungen bei Pensions- und Sozialrückstellungen sowie bei Werkzeugen ein Unterschiedsbetrag gemäß §160 Abs. 2 Satz 5 AktG von 211 Mill. DM, der zu einer entsprechenden Verminderung des Jahresüberschusses führte.

Aufwandstruktur Gesamtleistung Daimler-Benz AG



(in Millionen DM)	1982	1983	1984	1985	1986
Gesamtleistung	31.410	32.139	32.092	37.450	40.798
Materialaufwand	15.957	16.000	15.922	18.709	20.706
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	8.108	8.468	8.548	9.674	10.555
Aufwand für Altersversorgung	742	770	990	677	680
Mehraufwand aus den übrigen Aufwands- und Ertragsposten	1.361	1.488	1.620	1.941	1.733
Abschreibungen	1.907	2.202	2.178	2.240	2.325
EEV-Steuern	2.648	2.501	2.123	2.957	3.395
Jahresüberschuß	687	710	711	1.252	1.404
davon: Einstellungen in Rücklagen	(337)	(355)	(355)	(626)	(702)
Ausschüttungssumme	(350)	(355)	(356)	(491)	(507)

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1986 weist einen Bilanzgewinn von DM 702.003.400,— aus.

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

3 1/3 %	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,—	DM	73.200,—
DM 12,—	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,—	DM	506.505.384,—
Ausschüttung		DM	506.578.584,—
Einstellung in Freie Rücklagen		DM	134.354.561,—
Zusätzlicher Aufwand bei Beschlußfassung nach diesem Vorschlag		DM	61.070.255,—
Bilanzgewinn		DM	702.003.400,—

Stuttgart-Untertürkheim, den 27. März 1987

Der Vorstand

Richard Kenter
Dr. Dietrich von Sönnen
Höring *Werner* *Wiesner*
Helmut *Neumann*

In den Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte wurden wir eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik unterrichtet und haben darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren insbesondere die Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie die mittel- und langfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik. Wir haben ferner wichtige geschäftliche Einzelvorgänge besprochen und über Geschäfte entschieden, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden. Hierzu gehört auch die am Jahresende 1986 durchgeführte Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital.

Der Jahresabschluß, der Geschäftsbericht und der Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns wurden geprüft. Der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1986 und der Geschäftsbericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Prüfungsergebnis zustimmend Kenntnis genommen.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Der Konzernabschluß, der Konzerngeschäftsbericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß gebilligt, der damit festgestellt worden ist, und schließen uns den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns an.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 haben die Herren Dr. Marcus Bierich, Dr. Friedrich Karl Flick und Dr. Heribald Närger ihr Aufsichtsratsmandat niedergelegt. An ihre Stelle wurden die Herren Hans-Georg Pohl, Den Haag, President Shell Europe, Hermann-Josef Strenger, Leverkusen, Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG, und Prof. Dr. Gerhard Tremer, Grä-

felding bei München, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Automobil-Holding AG, Mitglied des Vorstands der Bayerischen Landesbank Girozentrale, neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Herr Dr. Flick hat dem Aufsichtsrat seit 1957 angehört, darunter von 1970 bis 1975 als stellvertretender Vorsitzender. Herr Dr. Närger ist im Juli 1975 in den Aufsichtsrat gewählt worden. Herr Dr. Bierich gehörte dem Aufsichtsrat unserer Gesellschaft seit 1982 an. Für die vertrauensvolle, von hoher Verantwortung getragene Zusammenarbeit mit ihnen und für ihren stets sachkundigen und wohlabgewogenen Rat sprechen wir den Herren auch an dieser Stelle unseren besonderen Dank aus.

Am 16. März 1987 verstarb Herr Franz Heinrich Ulrich nach langer, schwerer Krankheit. Er gehörte in den Jahren 1970 bis 1976 unserem Aufsichtsrat als dessen Vorsitzender an. Herr Ulrich hat sich durch sein großes persönliches Engagement und seinen Weitblick bleibende Verdienste um das Unternehmen erworben. Während seiner Zeit als Vorsitzender des Aufsichtsrats hat er bedeutende Akzente für die Entwicklung des Hauses Daimler-Benz gesetzt. Wir gedenken in Dankbarkeit einer großen Persönlichkeit.

Der Aufsichtsrat hat sich im Berichtsjahr sehr eingehend mit der vom Vorstand vorgeschlagenen neuen Führungsstruktur befaßt, die der beträchtlichen Erweiterung der Unternehmensbasis Rechnung trägt. Mit Wirkung zum 1. Juli 1986 wurden die Herren Heinz Dürr, Vorsitzender des Vorstands der AEG Aktiengesellschaft, Dr.-Ing. E. h. Johannes Schäffler, Vorsitzender des Vorstands der Dornier GmbH, und Dr.-Ing. Hans Dinger, Vorsitzender der Geschäftsführung der MTU Motoren- und Turbinen Union München und Friedrichshafen GmbH, in den Konzern-Vorstand berufen.

In seiner Sitzung vom 11. März 1987 hat der Aufsichtsrat Herrn Edzard Reuter, Leiter des Vorstandsressorts „Finanz- und Betriebswirtschaft“, zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernannt. Diese Entscheidung trägt den stark gewachsenen technischen und organisatorischen Anforderungen Rechnung, die an die Konzernführung angesichts der inzwischen erreichten Größe und Komplexität des Daimler-Benz-Konzerns gestellt sind.

Zum 31. Dezember 1986 ist Herr Walter Ulsamer nach fast 40jähriger Tätigkeit für Daimler-Benz, davon seit 1979 als Vorstandsmitglied, in den Ruhestand getreten. Mit hohem persönlichem Einsatz knüpfte er das Netz guter partnerschaftlicher Beziehungen zu den vielen leistungsfähigen Lieferanten im In- und Ausland. In seiner Verantwortung für den gesamten Materialbereich hat er konsequent und erfolgreich die Strategie einer zukunftsorientierten logistischen Optimierung des Materialflusses verfolgt. Wir sprechen ihm für die geleistete Arbeit auch an dieser Stelle Dank und Anerkennung aus.

Stuttgart-Untertürkheim,
im Mai 1987

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Tabellen und Schaubilder

Daimler-Benz in Zahlen

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Mitarbeiter (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	163.302	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	231.077	319.965
davon: Inland	132.214	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538
Ausland	31.088	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.425	62.427
Daimler-Benz AG	131.807	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249	161.518	166.523
Hauptverwaltung	5.458	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628	7.735
Forschung, Entwicklung und Versuch	7.756	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442	11.040
davon: Untertürkheim	6.094	6.442	6.860	7.463	7.735	7.848	7.842	7.959	8.238	8.742
Sindelfingen	1.292	1.423	1.513	1.573	1.632	1.723	1.724	1.766	1.816	1.911
Gaggenau	370	360	371	383	395	390	387	389	388	387
Produktionswerke	103.436	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846	130.502
davon: Sindelfingen	33.067	33.135	35.038	35.621	36.721	36.971	37.488	39.534	41.806	43.339
Untertürkheim	19.783	19.940	20.230	20.284	20.134	20.274	20.901	21.772	22.804	23.402
Bremen	4.727	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884	10.254	10.716	12.315
Berlin	3.065	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442	3.302	3.294	3.397
Hamburg	2.265	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513	2.479	2.625	2.629
Bad Homburg	736	767	814	855	881	882	864	893	953	967
Mannheim	13.383	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152	14.494	14.043	13.878
Wörth	8.853	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767	10.743	10.633	10.564
Gaggenau	8.326	8.500	8.806	8.971	9.312	9.432	9.352	9.293	9.011	8.823
Düsseldorf	4.664	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488	6.404	6.718	7.022
Kassel	4.089	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262	4.177	4.243	4.166
Niederlassungen	15.157	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602	17.246
Produktion										
Personenwagen	401.255	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349	541.039	594.080
davon: Dieseltypen	165.818	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300	167.671	181.357	209.999
Anteil an der Gesamtproduktion in %	41,3	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7	35,1	33,5	35,3
zuzüglich Geländewagen	-	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303	5.945
Nutzfahrzeuge¹⁾	248.100	239.702	256.467	272.868	268.925	243.513	204.619	205.397	213.910	226.344
davon: Inland ¹⁾	187.298	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387	145.757
zuzüglich Fahrzeugsätze	-	-	-	-	-	-	27.332	18.122	26.402	8.838
Ausland	60.802	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523	80.587
Umsatz (in Millionen DM)										
Daimler-Benz-Konzern	23.496	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505	52.409	65.498
davon: Inland	10.336	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838
Ausland	13.160	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660
Auslandsanteil in %	56,0	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5
davon: Personenwagen	10.882	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245	28.549	31.300 ³⁾
Nutzfahrzeuge	11.662	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367	20.204	17.747 ³⁾
AEG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.069
Dornier	-	-	-	-	-	-	-	-	1.223 ²⁾	2.112
MTU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.971 ²⁾	2.766
Daimler-Benz AG	20.012	20.584	23.454	26.472	29.084	31.124	32.179	31.972	37.079	40.590
davon: Inland	10.321	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311	14.591	17.220	19.625
Export	9.691	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868	17.381	19.859	20.965
Exportanteil in %	48,4	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4	54,4	53,6	51,7
davon: Personenwagen	10.363	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133	19.298	24.818	28.956 ³⁾
Nutzfahrzeuge	8.956	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067	11.636	12.261	11.634 ³⁾

Anmerkung: Die Zahlen betreffen den Konzern, 1986 erstmals einschließlich AEG.
Der Konzern umfasst die Daimler-Benz AG sowie die in- und ausländischen Gesellschaften, an deren Kapital die Daimler-Benz AG direkt oder indirekt mit mehr als 50% beteiligt ist und die konsolidiert werden.
¹⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.
²⁾ Dornier ab 1.7.1985, MTU ab 1.4.1985 konsolidiert.
³⁾ Ab 1986 neu abgegrenzt; Vorjahr entsprechend angepaßt.

1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986

–Werte in Millionen DM–

Abschlußkennzahlen Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	2.873	3.298	3.846	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209	12.148
Umlaufvermögen	9.035	9.563	10.271	12.999	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571	34.863
Grundkapital	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118
Rücklagen	2.502	2.829	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070	10.176
Eigenkapital	3.861	4.188	4.575	5.196	6.075	6.703	7.547	8.530	9.769	12.294
in % des Anlagevermögens	134,4	127,0	119,0	116,0	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7	101,2
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ¹⁾	2.883	3.244	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534	9.452	11.201	16.663
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	6.744	7.432	8.189	10.129	11.785	13.471	15.081	17.982	20.970	28.957
in % des Anlagevermögens	234,7	225,3	212,9	226,1	203,5	193,6	194,8	218,5	205,4	238,4
Bilanzsumme	11.908	12.861	14.117	17.479	20.428	22.954	24.827	28.626	35.780	47.011
Investitionen insgesamt ²⁾	1.140	1.483	1.949	2.110	3.076	3.598	3.519	3.523	5.492	5.580
davon: in Sachanlagen	1.087	1.446	1.905	2.057	3.033	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385
Inland	892	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891
Ausland	195	207	187	394	800	423	417	1.208	1.261	1.494
in Finanzanlagen (netto)	53	37	44	53	43	171	55	149	1.478	195
Abschreibungen insgesamt	918	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273	2.574	2.828	3.275	3.361
davon: auf Sachanlagen	901	1.001	1.313	1.434	1.633	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239
Inland	772	850	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575
Ausland	129	151	151	162	254	290	275	483	728	664
auf Finanzanlagen	17	12	29	13	55	8	7	3	33	122
Gesamtleistung	23.922	24.550	28.148	32.127	37.553	39.730	40.527	44.078	53.775	66.415
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	148.967	147.844	163.609	176.116	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648	207.750
Material- und Fremdleistungsaufwand	12.280	12.212	14.177	16.556	19.497	20.047	20.299	22.707	27.245	33.349
Personalaufwand	6.550	6.722	7.574	9.816	9.993	10.712	10.941	11.598	13.657	19.358
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	40.787	40.479	44.025	53.809	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846	60.553
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.927	2.101	2.378	1.693	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341	4.034
Jahresüberschuß	587	593	638	1.102	826	921	988	1.104	1.682	1.767
in % der Gesamtleistung	2,5	2,4	2,3	3,4	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7

¹⁾ Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie langfristige Verbindlichkeiten.

²⁾ Sachanlagenzugänge, Finanzanlagenzugänge (netto) sowie Veränderung des Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung.

	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
-Werte in Millionen DM-										
Abschlußkennzahlen Daimler-Benz AG										
Anlagevermögen	2.397	2.757	3.216	3.623	4.341	5.379	5.957	5.827	7.250	7.918
Umlaufvermögen	6.882	7.344	7.933	9.415	10.708	11.110	12.133	13.662	14.792	16.300
Grundkapital	1.359	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118
Rücklagen ¹⁾	1.360	1.595	1.874	2.361	2.843	3.193	3.555	3.919	4.558	5.399
Eigenkapital	2.719	2.954	3.233	3.720	4.372	4.722	5.254	5.618	6.257	7.517
in % des Anlagevermögens	113,4	107,2	100,5	102,7	100,7	87,8	88,2	96,4	86,3	94,9
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ²⁾	2.454	2.771	3.131	4.210	4.819	5.429	6.292	7.658	8.179	9.204
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	5.173	5.725	6.364	7.930	9.191	10.151	11.546	13.276	14.436	16.721
in % des Anlagevermögens	215,8	207,7	197,9	218,9	211,7	188,7	193,8	227,8	199,1	211,2
Bilanzsumme	9.279	10.101	11.149	13.038	15.049	16.489	18.090	19.489	22.042	24.218
Investitionen in Sachanlagen	832	1.133	1.560	1.520	1.954	2.701	2.517	1.871	1.778	1.803
Beteiligungszugänge (netto)	104	48	47	100	120	271	305	172	1.925	1.200
Abschreibungen auf Sachanlagen	726	804	1.094	1.189	1.259	1.823	2.093	2.081	2.121	1.874
Gesamtleistung	20.407	20.645	23.736	26.714	29.461	31.410	32.139	32.092	37.450	40.798
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	157.133	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895	209.624	232.808	245.558
Material- und Fremdleistungsaufwand	10.278	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000	15.922	18.709	20.706
Personalaufwand	5.868	5.972	6.701	7.297³⁾	8.260	8.850	9.238	9.539	10.351	11.235
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	45.183	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344	62.308	64.347	67.622
Im Personalaufwand enthalten: Weihnachtsgeld und Sondervergütung	213	232	280	328	364	396	420	447	503	555
Leistungen für Vermögensbildung	73	77	79	102	105	108	120	106	112	93
Aufwand für Altersversorgung	503	435	439	1.680 ⁴⁾	688	742	770	990	677	680
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	789	744	798	2.110 ⁴⁾	1.157	1.246	1.310	1.543	1.283	1.320
Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen	1.715	1.840	2.130	1.345 ⁴⁾	2.476	2.648	2.501	2.123	2.957	3.395
Jahresüberschuß	445	474	540	570⁵⁾	608	687	710	711	1.252	1.404
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	2,2	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	3,3	3,4
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	228	243	270	297	304	350	355	356	491	507
in % der Gesamtleistung der Daimler-Benz AG	1,1	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3	1,2
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	9,—	9,—	10,—	10,— + 1,— ⁶⁾	10,—	10,50 + 1,— ⁶⁾	10,50	10,50	12,— + 2,50 ⁶⁾	12,—
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ⁷⁾	5,06	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75
Adjustiert: Dividende je 50-DM-Aktie (in DM) ⁸⁾	5,67	5,99	6,66	7,32	7,35	8,45	8,51	8,51	11,75	12,—

¹⁾ Einschl. Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

²⁾ Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie langfristige Verbindlichkeiten.

³⁾ Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mill. DM.

⁴⁾ Neustrukturierung der Altersversorgung mit steuerwirksamer außerordentlicher Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

⁵⁾ Ohne Berücksichtigung der ergebniswirksam aufgelösten Rückstellung wegen U-Kassenunterdeckung in Höhe von 391 Mill. DM.

⁶⁾ Dividende und Bonus.

⁷⁾ Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

⁸⁾ Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (Dividende rückwirkend bereinigt).

Absatz und Produktion

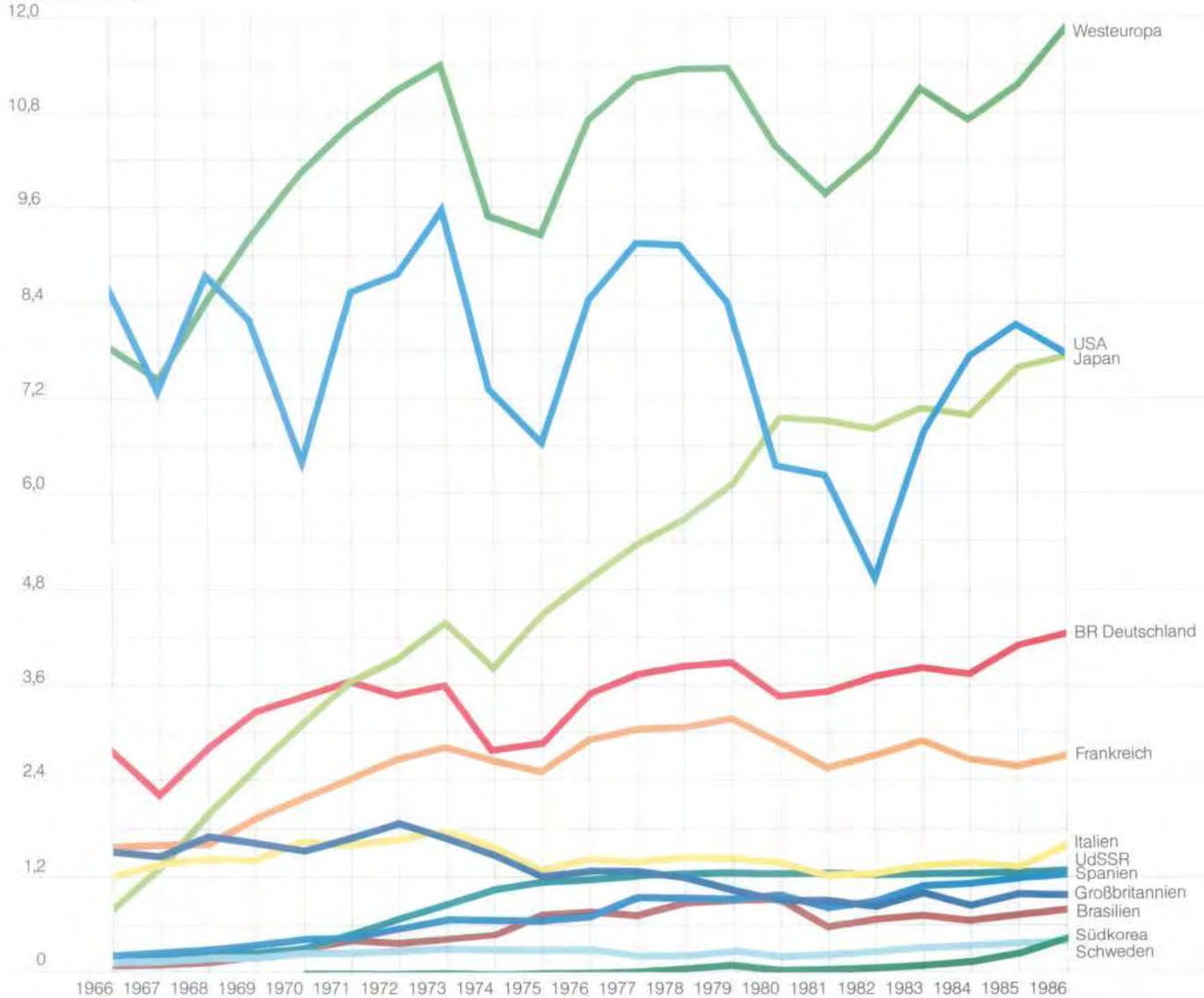
	in 1.000 Einheiten										Veränd. in % 86:85
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	
Personen- und Kombinationskraftwagen											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	2.561	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427	2.394	2.379	2.829	+ 18,9
davon: Inländische Fabrikate	2.019	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835	1.755	1.731	1.989	+ 14,9
Daimler-Benz AG	214	214	234	241	239	225	237	225	266	295	+ 10,9
Ausländische Fabrikate	542	585	607	639	590	520	592	639	648	840	+ 29,7
Anteil in %	21,1	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4	26,7	27,2	29,7	
Export											
Bundesrepublik Deutschland	1.939	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	2.233	2.568	2.520	- 1,9
Daimler-Benz AG	185	177	183	188	200	226	238	251	278	296	+ 6,5
Produktion											
Bundesrepublik Deutschland	3.791	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790	4.167	4.311	+ 3,5
Daimler-Benz AG	401	393	422	429	441	458	476	478	541	594	+ 9,8
Exportanteil an der Produktion in %											
Bundesrepublik Deutschland	51,2	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9	61,6	58,5	
Daimler-Benz AG	46,0	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0	52,5	51,4	49,9	
Nutzfahrzeuge ¹⁾											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	138	156	170	176	149	124	144	130	134	143	+ 7,1
Daimler-Benz AG	69	80	87	82	66	55	64	56	58	58	+ 0,3
Export ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	189	169	178	211	204	204	166	156	178	173	- 2,5
Daimler-Benz AG	110	93	97	116	122	126	92	82	80	79	- 1,3
Produktion ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	314	296	317	358	319	301	277	255	279	286	+ 2,5
Daimler-Benz AG	187	173	189	203	196	187	157	143	143	146	+ 1,7
Daimler-Benz-Konzern	248	240	256	273	269	244	205	205	214	226	+ 5,8
Exportanteil an der Produktion in % ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	60,1	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0	63,7	60,6	
Daimler-Benz AG	58,8	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1	58,7	57,5	55,8	54,2	

¹⁾ Zahlen von Daimler-Benz einschließlich aller Unimog-Fahrzeuge und MB-trac.

²⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

Personenwagen-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Millionen



Anteile an der Weltproduktion in %

1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986
14,2	15,6	11,5	12,0	13,8	12,8	12,2	12,7	12,9
7,1	9,9	10,1	10,0	10,2	9,8	8,8	8,0	8,3
8,9	7,0	5,0	3,3	3,3	3,5	2,9	3,2	3,1
5,7	7,5	5,4	4,9	4,8	4,6	4,6	4,2	5,0
0,9	1,2	1,2	0,8	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3
0,8	2,0	2,8	3,6	3,4	3,8	3,8	3,8	3,8
1,1	1,5	4,8	4,5	4,8	4,4	4,3	4,1	4,1
3,6	14,0	18,1	24,0	25,3	23,7	22,8	23,4	23,4
48,6	28,9	26,6	21,8	18,6	22,4	25,1	25,0	23,5
0,5	1,5	3,1	3,4	2,6	2,6	2,3	2,4	2,5
.	.	.	.	0,0	0,0	1,0	0,8	1,4

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986
51,9	55,2	50,8	53,2	58,3	56,4	58,9	61,6	58,5
37,0	52,6	53,5	52,1	52,7	54,5	56,4	58,5	55,9
36,4	43,3	40,7	37,5	35,3	26,2	24,1	22,9	19,7
28,2	37,0	49,0	35,4	33,7	35,2	33,4	32,4	36,5
48,5	65,5	68,7	80,2	79,0	79,5	80,7	76,6	81,7
.	8,2	22,1	47,8	53,4	56,1	60,1	64,0	59,7
.
14,5	22,8	40,0	56,1	54,8	53,2	56,2	57,9	58,6
2,2	5,5	9,5	8,8	7,0	7,9	7,6	8,1	8,3
.	.	6,8	11,8	16,7	17,2	21,5	20,7	17,2
.	.	.	.	.	.	.	45,1	65,4

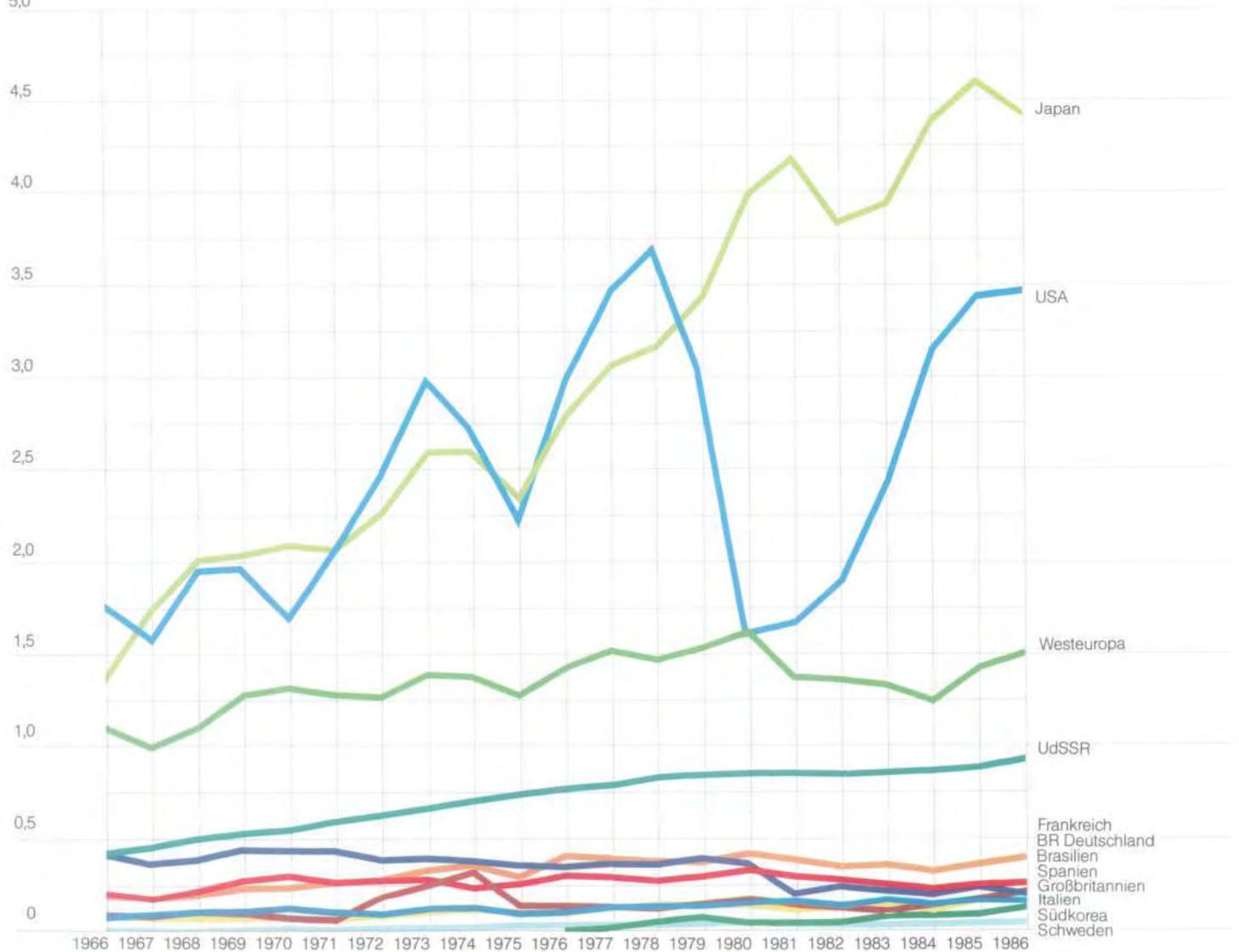
Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾
Weltproduktion	30.906	27.252	30.236	30.971	32.738	33.343	+ 6	- 3	+11	+ 2	+ 6	+ 2
Bundesrepublik Deutschland												
Neuzulassungen	2.561	2.156	2.427	2.394	2.379	2.829	+11	- 8	+13	- 1	- 1	+ 19
Import	949	824	1.056	1.091	1.066	1.295	+12	-12	+28	+ 3	- 2	+ 22
Export	1.939	2.194	2.189	2.233	2.568	2.520	+ 6	+13	- 0	+ 2	+15	- 2
davon: nach Europa	1.303	1.785	1.748	1.696	1.934	1.953	- 1	+16	- 2	- 3	+14	+ 1
nach USA	466	257	278	366	439	446	+35	+ 6	+ 8	+32	+20	+ 2
Produktion	3.791	3.761	3.878	3.790	4.167	4.311	+ 7	+ 5	+ 3	- 2	+10	+ 3
Frankreich												
Neuzulassungen	1.907	2.056	2.018	1.758	1.766	1.912	+ 3	+12	- 2	-13	+ 0	+ 8
Import	582	992	975	898	978	1.004	- 4	+26	- 2	- 8	+ 9	+ 3
Export	1.621	1.464	1.614	1.530	1.539	1.551	+ 8	+ 5	+10	- 5	+ 1	+ 1
davon: nach Europa	1.330	1.095	1.100	1.066	1.159	1.323	+ 7	+ 6	+ 1	- 3	+ 9	+ 14
Produktion	3.092	2.777	2.961	2.713	2.632	2.773	+ 4	+ 6	+ 7	- 8	- 3	+ 5
Großbritannien												
Neuzulassungen	1.326	1.557	1.794	1.751	1.834	1.885	+ 3	+ 5	+15	- 2	+ 5	+ 3
Import	698	934	1.076	1.020	1.072	1.072	+31	+16	+15	- 5	+ 5	- 0
Export	475	313	274	219	240	201	- 4	+ 1	-13	- 9	+10	- 16
davon: nach Europa	183	140	111	99	138	149	- 1	+ 4	-20	-11	+40	+ 8
Produktion	1.328	888	1.045	909	1.048	1.019	- 0	- 7	+18	-13	+15	- 3
Italien												
Neuzulassungen	1.219	1.851	1.452	1.592	1.746	1.819	+ 3	+ 2	-22	+10	+ 7	+ 4
Import	464	853	639	758	846	814	- 5	+ 0	-25	+19	+12	- 4
Export	644	437	492	481	450	603	- 7	+ 3	+12	- 2	- 6	+ 34
davon: nach Europa	512	383	449	433	408	541	- 4	+11	-17	- 4	- 6	+ 33
Produktion	1.440	1.297	1.396	1.439	1.389	1.652	- 2	+ 3	+ 8	+ 3	- 4	+ 19
Schweden												
Neuzulassungen	241	218	217	231	263	270	-23	+16	- 1	+ 6	+14	+ 3
Import	173	158	163	178	190	200	-29	+19	- 3	+ 9	+ 7	+ 5
Export	181	233	274	301	307	344	-10	+11	+18	+10	+ 2	+ 12
davon: nach Europa	105	103	116	126	123	142	-18	+ 2	+13	+ 8	- 2	+ 15
Produktion	235	295	345	373	401	421	-26	+14	+17	+ 8	+ 8	+ 5
Spanien												
Export	314	495	613	708	762	765	+89	+14	+24	+15	+ 8	+ 0
Produktion	989	928	1.142	1.177	1.230	1.282	+31	+ 8	+23	+ 3	+ 5	+ 4
UdSSR												
Produktion	1.280	1.307	1.315	1.327	1.332	1.360	+ 3	- 1	+ 1	+ 1	+ 0	+ 2
Japan												
Neuzulassungen	2.500	3.038	3.136	3.095	3.104	3.146	+ 2	+ 6	+ 3	- 1	+ 0	+ 1
Import	41	35	37	44	52	73	+ 3	+14	+ 6	+18	+18	+ 41
Export	2.959	3.770	3.806	3.981	4.427	4.574	+17	- 4	+ 1	+ 5	+11	+ 3
davon: nach Europa	661	896	1.037	1.037	1.086	1.320	+ 4	- 5	+16	- 0	+ 5	+ 22
nach USA	1.375	1.741	1.772	1.939	2.216	2.348	+27	- 4	+ 2	+ 9	+14	+ 6
Produktion	5.431	6.882	7.152	7.073	7.647	7.810	+ 8	- 1	+ 4	- 1	+ 8	+ 2
USA												
Neuzulassungen	10.826	7.754	8.924	10.118	10.889	11.140	+11	- 8	+15	+13	+ 8	+ 2
Import	2.791	3.067	3.667	4.880	5.300	5.400	+10	+ 2	+20	+33	+ 9	+ 2
Export	688	353	538	591	665	648	+ 4	-30	+53	+10	+13	- 3
Produktion	9.214	5.074	6.781	7.773	8.185	7.829	+ 8	-19	+34	+15	+ 5	- 4
Brasilien												
Neuzulassungen	678	557	610	533	603	673	- 3	+24	+10	-13	+13	+ 11
Export	55	121	133	152	161	145	-10	-23	+10	+14	+ 6	- 10
Produktion	729	721	774	707	777	832	-12	+16	+ 7	- 9	+10	+ 7
Südkorea												
Export	.	.	.	.	119	299	.	.	.	.	.	+151
Produktion	42	94	122	159	264	457	+58	+37	+29	+30	+67	+ 73

1) Teilweise geschätzt.

Nutzfahrzeug-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Millionen
5,0



Anteile an der Weltproduktion in %

1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986
4,9	4,9	3,6	3,8	3,3	2,8	2,3	2,3	2,4
3,8	4,0	4,0	4,6	4,0	3,8	3,1	3,2	3,5
9,2	7,1	4,9	4,1	2,9	2,5	2,0	2,2	1,9
1,4	2,1	1,4	1,7	1,7	1,8	1,4	1,5	1,5
0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
1,5	1,4	1,5	1,6	1,5	1,5	1,2	1,5	2,1
8,4	8,9	9,8	9,2	9,4	8,9	7,9	7,4	7,7
23,8	32,7	30,4	42,0	41,8	40,3	39,0	38,1	36,8
36,4	26,8	29,1	17,2	20,8	24,8	28,1	28,5	28,8
1,7	1,3	1,9	1,9	1,5	1,2	1,4	1,6	2,0
.	.	.	.	0,8	1,0	1,0	0,9	1,2

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1982	1983	1984	1985	1986
44,5	50,1	63,8	58,9	67,6	59,9	61,0	63,8	60,5
22,7	37,6	43,4	40,5	37,6	38,1	42,1	41,9	42,7
36,5	37,7	47,2	31,3	33,8	37,5	34,0	19,5	19,2
26,8	28,9	44,7	48,7	58,2	60,9	63,6	63,0	64,2
55,9	72,3	79,2	84,1	96,2	88,0	93,6	78,3	92,4
.	11,3	14,5	29,8	33,7	25,0	31,5	36,7	31,9
.
7,9	17,1	35,8	50,4	47,3	47,1	48,5	49,8	45,7
7,5	7,3	11,9	12,4	6,7	6,3	6,0	6,7	7,2
.	.	13,3	22,8	38,0	29,3	28,2	21,1	17,4
.	.	.	.	.	.	.	3,5	4,9

Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾
Weltproduktion	10.231	9.204	9.838	11.267	12.136	12.062	+ 11	- 3	+ 7	+15	+ 8	- 1
Bundesrepublik Deutschland²⁾												
Neuzulassungen	138	124	144	130	134	143	+ 0	-17	+17	-10	+ 3	+ 7
Import	29	36	49	48	54	64	+ 10	-21	+33	- 2	+ 13	+18
Export	189	204	166	156	178	173	- 9	- 0	-19	- 6	+ 14	- 3
davon: nach Europa	110	113	119	121	150	156	+ 2	+11	+ 5	+ 2	+ 25	+ 4
Produktion	314	301	277	255	279	286	- 2	- 6	- 8	- 8	+ 9	+ 3
Frankreich												
Neuzulassungen	298	363	346	316	342	391	+ 2	+ 8	- 5	- 9	+ 8	+14
Import	99	127	132	122	170	172	+ 7	+ 9	+ 4	- 8	+ 39	+ 2
Export	148	140	143	147	161	180	+ 3	-11	+ 2	+ 3	+ 10	+12
davon: nach Europa	71	70	79	83	106	135	+ 3	- 1	+13	+ 5	+ 27	+27
Produktion	415	372	375	349	384	422	- 2	- 9	+ 1	- 7	+ 10	+10
Großbritannien												
Neuzulassungen	231	231	268	269	287	291	+ 8	+ 6	+16	+ 0	+ 7	+ 2
Import	37	71	97	103	109	122	+ 35	+53	+37	+ 6	+ 6	+12
Export	192	91	92	77	52	44	+ 2	+ 1	+ 1	-17	- 33	-15
davon: nach Europa	92	40	32	28	30	41	+ 10	-33	-20	-13	+ 7	+37
Produktion	386	269	245	225	266	229	+ 4	+17	- 9	- 8	+ 18	-14
Italien												
Neuzulassungen	112	152	112	122	114	119	+ 18	+ 9	-26	+ 9	- 7	+ 4
Import	59	61	49	61	66	76	+ 7	-20	-20	+24	+ 8	+14
Export	70	91	109	103	116	115	+ 43	- 1	+21	- 6	+ 13	- 1
davon: nach Europa	50	79	96	90	101	109	+ 46	+12	+21	- 5	+ 12	+ 8
Produktion	144	156	180	162	184	179	+ 21	-12	+16	-10	+ 14	- 3
Schweden												
Neuzulassungen	20	19	18	20	23	25	+ 4	- 0	- 4	+12	+ 13	+ 7
Import	21	15	16	17	19	21	+ 2	+ 6	+ 1	+ 6	+ 12	+13
Export	41	52	46	55	47	61	- 4	+ 7	-12	+21	- 15	+30
davon: nach Europa	27	30	30	34	35	40	+ 14	+18	+ 0	+13	+ 5	+14
Produktion	52	54	52	59	60	66	+ 2	- 3	- 4	+14	+ 2	+10
Spanien												
Export	29	42	26	33	69	80	+190	+20	-37	+27	+106	+16
Produktion	141	142	147	132	188	251	+ 24	+ 7	+ 4	-10	+ 42	+34
UdSSR												
Produktion	800	866	874	887	900	930	+ 2	- 1	+ 1	+ 1	+ 1	+ 3
Japan												
Neuzulassungen	1.694	2.223	2.247	2.341	2.453	2.562	+ 2	- 2	+ 2	+ 4	+ 5	+ 4
Import	1	1	1	1	1	1	+ 44	-45	-53	+ 6	- 0	-14
Export	1.394	1.820	1.863	2.129	2.304	2.032	+ 19	-13	+ 2	+14	+ 8	-12
davon: nach Europa	95	214	224	220	266	244	+ 32	- 9	+ 5	- 2	+ 21	- 8
nach USA	373	414	537	728	917	1.085	+ 18	-24	+30	+36	+ 26	+18
Produktion	3.083	3.850	3.960	4.392	4.624	4.450	+ 10	- 8	+ 3	+11	+ 5	- 4
USA												
Neuzulassungen	3.509	2.430	2.977	4.049	4.675	4.801	+ 15	+11	+22	+36	+ 16	+ 3
Import	226	699	785	1.025	1.275	1.310	+ 38	+ 5	+12	+31	+ 24	+ 3
Export	263	127	154	191	231	250	+ 7	-32	+21	+24	+ 21	+ 8
Produktion	3.489	1.910	2.441	3.161	3.463	3.486	+ 16	+13	+28	+30	+ 10	+ 1
Brasilien												
Neuzulassungen	172	135	119	143	160	193	- 12	+ 2	-12	+21	+ 12	+21
Export	13	53	36	44	40	42	- 28	- 5	-32	+24	- 10	+ 5
Produktion	187	139	122	158	190	224	- 14	-11	-12	+29	+ 20	+18
Südkorea												
Export	.	.	.	.	4	7	.	.	.	.	.	+92
Produktion	.	69	99	107	114	144	.	+ 8	+43	+ 8	+ 7	+26

Anmerkung: Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

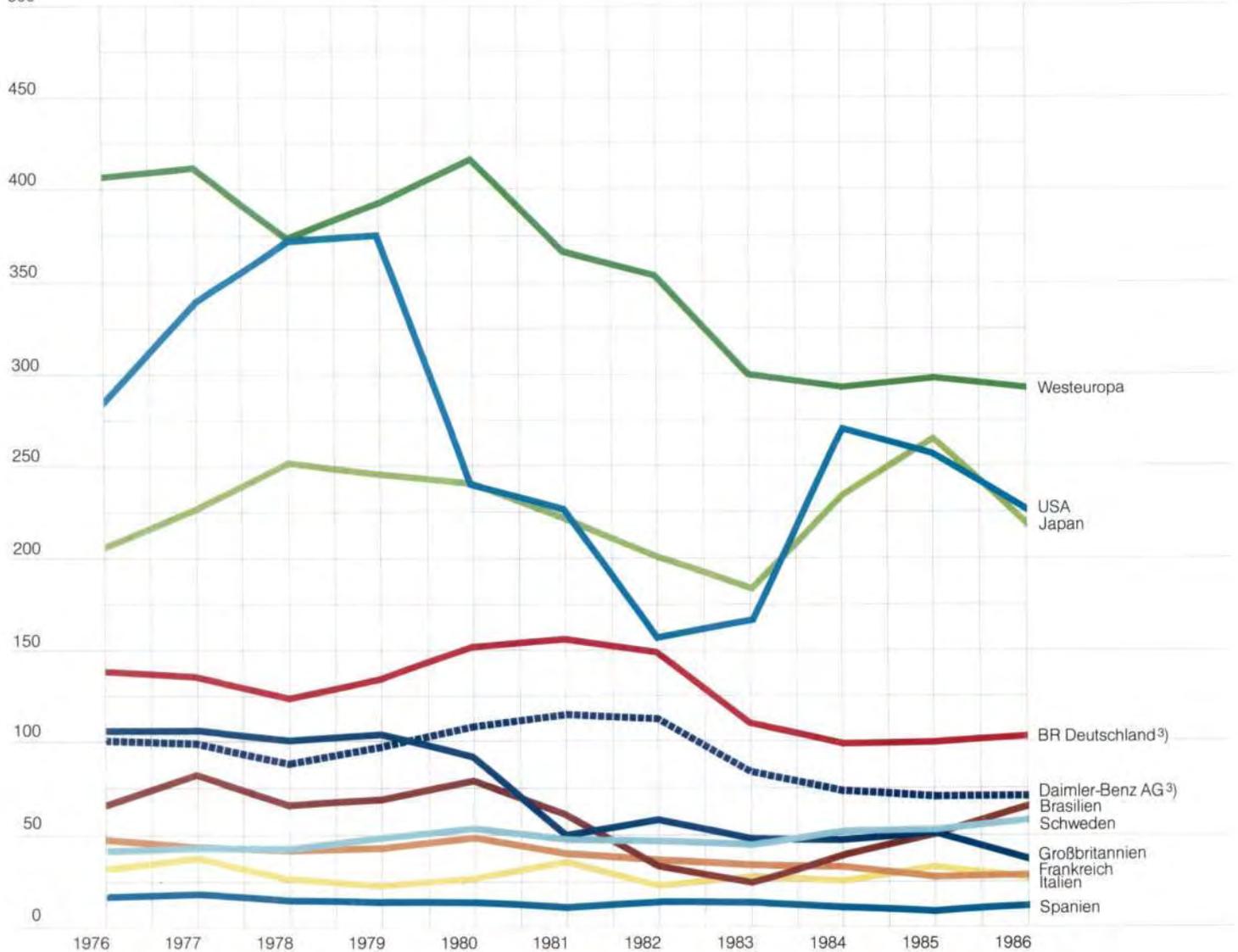
¹⁾ Teilweise geschätzt.

²⁾ Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

Lkw-Produktion wichtiger Länder

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

Einheiten in Tausend
500



Anteile an der Produktion der erfaßten Länder¹⁾ in %

Exportanteil an der Produktion in %

1982	1983	1984	1985	1986	1982	1983	1984	1985	1986	
42,4	40,6	32,1	34,1	36,0	.	.	.	.	.	Westeuropa
18,9	22,6	29,8	29,3	28,0	6,9	2,5	1,2	1,0	1,1	USA
24,2	24,9	25,6	30,3	27,0	39,6	38,2	35,5	46,5	44,5	Japan
18,0	15,0	11,0	11,5	12,8	72,5	59,6	59,8	55,7	53,0	BR Deutschland ³⁾
13,6	11,4	8,3	8,2	8,8	74,4	64,6	60,9	55,1	52,4	davon: Daimler-Benz ³⁾
4,1	3,5	3,9	5,8	8,3	.	.	.	.	.	Brasilien
2,2	1,8	2,1	2,4	3,3	15,2	14,6	31,5	18,8	21,8	davon: MBB ²⁾
7,1	6,6	5,3	6,0	4,7	54,0	41,6	33,5	31,4	37,5	Großbritannien
5,8	6,3	5,9	6,2	7,3	96,5	89,1	94,7	92,2	93,1	Schweden
4,6	4,8	3,8	3,3	3,7	49,0	48,2	53,0	50,4	45,8	Frankreich
2,9	4,0	3,1	3,9	3,5	62,6	66,0	60,6	60,5	71,5	Italien
1,8	1,9	1,3	1,1	1,6	33,4	35,5	29,2	14,1	8,5	Spanien

1) Erfasste Länder: Westeuropa, USA, Japan, Argentinien, Brasilien,

2) Mercedes-Benz do Brasil.

3) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

(über 6 t zulässiges Gesamtgewicht)

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾	1977	1982	1983	1984	1985	1986 ¹⁾
Westeuropa												
Produktion	412	355	301	293	300	293	+ 1	- 3	-15	- 3	+ 2	- 2
Bundesrepublik Deutschland²⁾												
Neuzulassungen	48	39	47	43	45	47	- 2	-18	+26	- 7	+ 3	+ 5
Export	82	109	66	60	56	55	-13	+ 0	-27	- 9	- 6	- 2
Produktion	136	151	111	101	101	105	- 2	- 4	-16	-10	+ 1	+ 3
davon: Daimler-Benz AG	100	114	85	76	73	72	- 2	- 2	-12	-11	- 4	- 1
Frankreich												
Neuzulassungen	42	38	39	40	34	39	- 4	+ 4	+ 1	+ 3	-15	+15
Export	22	19	17	18	15	14	+ 3	-19	-10	+ 7	-20	- 5
Produktion	46	39	35	34	29	30	- 7	- 7	- 9	- 3	-16	+ 5
Großbritannien												
Neuzulassungen	55	40	45	49	51	49	+ 9	+ 1	+12	+ 7	+ 5	- 4
Export	62	32	21	16	16	14	- 8	- 1	-34	-22	+ 2	-13
Produktion ³⁾	108	60	49	48	52	38	+ 0	+15	-18	- 3	+ 9	-27
Italien												
Neuzulassungen	26	19	17	17	18	20	+28	-35	-11	+ 1	+10	+ 6
Export	28	15	19	19	21	21	+39	-33	+27	- 3	+11	- 1
Produktion	40	24	30	28	34	29	+19	-36	+23	- 6	+22	-16
Schweden												
Neuzulassungen	7	5	5	5	6	5	- 8	-15	+ 5	+ 1	+17	- 5
Export	36	47	42	51	50	55	- 2	+ 7	-11	+22	- 2	+11
Produktion	45	48	47	54	54	59	+ 3	- 2	- 4	+15	+ 1	+ 9
Spanien												
Export	.	5	5	3	1	1	.	+92	- 0	-34	-57	-20
Produktion	19	15	14	12	10	13	+ 8	+29	- 6	-16	-16	+34
Japan												
Export	79	80	71	83	124	98	+15	-23	-12	+18	+49	-21
Produktion	227	203	185	234	266	220	+10	- 9	- 9	+27	+14	-17
USA												
Neuzulassungen	323	173	177	255	284	258	+18	-20	+ 2	+44	+11	- 9
Export ⁴⁾	42	12	4	3	3	3	-15	-62	-63	-22	-21	- 4
Produktion	340	158	168	272	258	228	+19	-30	+ 6	+62	- 5	-12
Brasilien												
Neuzulassungen	90	41	34	42	55	70	+20	-25	-16	+23	+30	+28
Produktion	83	34	26	36	51	68	+23	-45	-24	+37	+44	+32
davon: Mercedes-Benz do Brasil	34	19	14	19	21	27	+ 6	-39	-28	+37	+14	+29

1) Teilweise geschätzt.

2) Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

3) Ab 7 t.

4) Ab 6.351 (factory sales) einschl. Kanada.

Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Postfach 600202
D-7000 Stuttgart 60
Fernsprecher (0711) 17-0
Fernschreiber 72524-0 db d