

Daimler-Benz
Das Geschäftsjahr
1987

Auf einen Blick

	1987	1986	Veränderung in %
Daimler-Benz-Konzern			
Umsatz (in Millionen DM)	67.475	65.498	+ 3,0
im Inland	28.064	27.838	+ 0,8
im Ausland	39.411	37.660	+ 4,6
Personenwagen-Produktion	598.079	594.080	+ 0,7
Nutzfahrzeug-Produktion	234.141	226.344	+ 3,4
Mitarbeiter (am Jahresende)	326.288	319.965	+ 2,0
im Inland	262.658	257.538	+ 2,0
im Ausland	63.630	62.427	+ 1,9
- Werte in Millionen DM -			
Personalaufwand	20.670	19.367	+ 6,7
Abschreibungen	3.207	3.395	- 5,5
Cash flow	7.272	6.956	+ 4,5
Investitionen	5.251	5.580	- 5,9
Jahresüberschuß	1.782	1.767	+ 0,8
Daimler-Benz AG			
Gezeichnetes Kapital	2.118	2.118	
Jahresüberschuß	1.403	1.404	
Ausschüttungssumme	502	507	
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	12,--	12,--	

Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Stuttgart

Geschäftsbericht
1987

Inhaltsübersicht

	Tagesordnung	
	4 für die Hauptversammlung	
	Mitglieder des Aufsichtsrats	
	8 und des Vorstands	
Bericht des Vorstands		
	11 Lagebericht	
	18 Umfeld und Perspektiven	
	Aus den Bereichen des Konzerns	
	24 Geschäftsbereich Personenwagen	
	34 Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge	
	42 Geschäftsbereich AEG	
	46 Geschäftsbereich Dornier	
	49 Geschäftsbereich MTU	
	53 Forschung und Technik	
	57 Materialwesen	
	59 Vertrieb	
	63 Personal	
	70 Finanzen	
Jahresabschlüsse		
	80 Konzernbilanz	
	81 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	
	82 Bilanz der Daimler-Benz AG	
	83 Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG	
	84 Konzern-Anlagevermögen	
	85 Anlagevermögen der Daimler-Benz AG	
	Konzernanhang und	
	86 Anhang der Daimler-Benz AG	
Vorschlag für die Gewinnverwendung	100	
Bericht des Aufsichtsrats	102	
	103 Tabellen und Schaubilder	

für die am Freitag, dem 1. Juli 1988, um 10 Uhr in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt, Mercedesstraße, stattfindende

92. ordentliche Hauptversammlung

1. Vorlage des festgestellten Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses sowie des zusammengefaßten Lageberichts und Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 1987 mit dem Bericht des Aufsichtsrats.
2. Beschlußfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns.
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor,
den Bilanzgewinn von DM 701.618.200,-

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 501.605.688,-

- Ausschüttung DM 501.678.888,-

- Einstellung in Gewinnrücklagen DM 199.939.312,-

- Bilanzgewinn DM 701.618.200,-

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 1988.
Der Aufsichtsrat schlägt vor, die Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlußprüfer für das Geschäftsjahr 1988 zu wählen.

6. Beschlußfassung über die Zustimmung zum Abschluß eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der Daimler-Benz AG, Stuttgart, und der AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, dem Abschluß des nachfolgend im Wortlaut wiedergegebenen Unternehmensvertrages zuzustimmen.

Zwischen

der
Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Stuttgart-Untertürkheim
vertreten durch ihren Vorstand
- nachstehend „Daimler-Benz“
genannt -

und

der
AEG Aktiengesellschaft
Berlin und Frankfurt am Main
vertreten durch ihren Vorstand
- nachstehend „AEG“ genannt -
wird folgender

Beherrschungs- und
Gewinnabführungsvertrag
geschlossen:

§ 1 Leitung

1. AEG unterstellt die Leitung ihrer Gesellschaft Daimler-Benz.
2. Der Vorstand von Daimler-Benz ist berechtigt, dem Vorstand von AEG hinsichtlich der Leitung der Gesellschaft Weisungen zu erteilen.
3. Die Weisungen sind schriftlich oder fernschriftlich zu erteilen oder, falls sie mündlich erteilt werden, unverzüglich schriftlich oder fernschriftlich zu bestätigen.
4. Dem Vorstand von AEG obliegt weiterhin die Geschäftsführung und Vertretung von AEG. Daimler-Benz kann dem Vorstand von AEG nicht die Weisung erteilen, diesen Vertrag zu ändern, aufrechtzuerhalten oder zu beenden.

§ 2 Gewinnabführung

1. AEG verpflichtet sich, ihren gesamten Bilanzgewinn an Daimler-Benz abzuführen. Abzuführen ist - vorbehaltlich einer Bildung oder Auflösung von anderen Gewinnrücklagen nach Abs. 2 - der ohne die Gewinnabführung entstehende Jahresüberschuß, vermindert um einen etwaigen Verlustvortrag aus dem Vorjahr und um den Betrag, der in die gesetzliche Rücklage einzustellen ist.

2. AEG kann mit Zustimmung von Daimler-Benz Beträge aus dem Jahresüberschuß in andere Gewinnrücklagen einstellen, sofern dies handelsrechtlich zulässig und bei vernünftiger kaufmännischer Beurteilung wirtschaftlich begründet ist. Während der Dauer dieses Vertrages gebildete andere Gewinnrücklagen sind auf Verlangen von Daimler-Benz aufzulösen und zum Ausgleich eines Jahresfehlbetrages zu verwenden oder als Gewinn abzuführen. Die Abführung von Beträgen aus der Auflösung von anderen Gewinnrücklagen, die vor Inkrafttreten der Gewinnabführung gebildet wurden, ist ausgeschlossen.
3. Die vorstehenden Regelungen gelten erstmals für das Geschäftsjahr 1992.

§ 3 Verlustübernahme

Daimler-Benz ist verpflichtet, jeden während der Vertragsdauer sonst entstehenden Jahresfehlbetrag auszugleichen, soweit dieser nicht dadurch ausgeglichen wird, daß den anderen Gewinnrücklagen Beträge entnommen werden, die während der Vertragsdauer in sie eingestellt worden sind.

§ 4 Ausgleich

1. Bis zum Inkrafttreten der Gewinnabführung gemäß § 2 Abs. 1 dieses Vertrages garantiert Daimler-Benz den außenstehenden Aktionären von AEG gemäß § 304 AktG als angemessenen Ausgleich für jedes Geschäftsjahr und für jede AEG-Aktie im Nennbetrag von DM 50,- einen Gewinnanteil von 20 % (ein Fünftel) des Betrages, der für das gleiche Geschäftsjahr auf eine Daimler-Benz-Aktie mit dem gleichen Nennbetrag ausgeschüttet wird. Nach Inkrafttreten der Gewinnabführung ist Daimler-Benz verpflichtet, den außenstehenden Aktionären von AEG jährliche Ausgleichszahlungen in gleicher Höhe zu zahlen.
2. Im Falle einer Erhöhung des Grundkapitals der AEG aus Gesellschaftsmitteln vermindert sich der Ausgleich je Aktie von AEG in dem Maße, daß der Gesamtbetrag der Ausgleichszahlung unverändert bleibt.
3. Im Falle der Erhöhung des Grundkapitals der AEG durch Einlagen unter Gewährung eines Bezugsrechts an die außenstehenden Aktionäre wird der Ausgleich auch auf die von außenstehenden Aktionären bezogenen AEG-Aktien aus der Kapitalerhöhung gezahlt.
4. Im Falle einer Erhöhung des Grundkapitals von Daimler-Benz aus Gesellschaftsmitteln erhöht sich der Ausgleich je Aktie von AEG um den Prozentsatz, um den sich das Grundkapital von Daimler-Benz durch die Kapitalerhöhung verändert hat.

5. Im Falle einer Erhöhung des Grundkapitals von Daimler-Benz durch Einlagen ist der Ausgleich in geeigneter Weise so anzupassen, daß den Erfordernissen des § 304 AktG Rechnung getragen wird.
6. Der an die außenstehenden Aktionäre der AEG zu zahlende Ausgleich ist gleichzeitig mit der an die Aktionäre von Daimler-Benz zu zahlenden Dividende fällig.
7. Falls der Vertrag im Laufe eines Geschäftsjahres der AEG endet oder AEG während der Dauer des Vertrages ein weniger als zwölf Monate dauerndes Rumpfgeschäftsjahr bildet, vermindert sich der Ausgleich zeitanteilig.

§ 5 Abfindung

1. Gemäß § 305 AktG verpflichtet sich Daimler-Benz auf Verlangen eines jeden außenstehenden Aktionärs von AEG, dessen AEG-Aktien gegen Gewährung von Daimler-Benz-Aktien im Verhältnis fünf AEG-Aktien gegen eine Daimler-Benz-Aktie gleichen Nennbetrages zu erwerben.
2. Die Verpflichtung von Daimler-Benz zum Erwerb von AEG-Aktien gegen Gewährung von Daimler-Benz-Aktien nach Maßgabe des Abs. 1 wird befristet. Die Frist beginnt mit der Eintragung des Bestehens dieses Vertrages in das Handelsregister des Amtsgerichts von AEG. Sie endet zwei Monate nach dem Tag, an dem die Eintragung des Bestehens dieses Vertrages im Handelsregister der AEG nach § 10 des Handelsgesetzbuches als bekanntgemacht gilt. § 305 Abs. 4 S. 3 AktG bleibt unberührt.
3. Der Umtausch erfolgt unter Ein-schluß der noch nicht zur Bedienung aufgerufenen Gewinnanteil- und Erneuerungsscheine und ist für die AEG-Aktionäre kostenlos.

§ 6 Freiwilliges Kaufangebot

Anstelle der Abfindung gemäß § 5 Abs. 1 bietet Daimler-Benz den außenstehenden Aktionären der AEG an, ihre AEG-Aktien zum Preis von DM 200,- pro Aktie im Nennbetrag von DM 50,- zu erwerben. § 5 Abs. 2 Satz 1 bis 3 und Abs. 3 gelten entsprechend.

§ 7 Laufzeit des Vertrages

1. Dieser Vertrag bedarf der Zustimmungen der Hauptversammlungen von Daimler-Benz und AEG. Er wird mit der Eintragung seines Bestehens in das Handelsregister der AEG wirksam.
2. Der Vertrag wird - unbeschadet einer Kündigung aus wichtigem Grund - für die Zeit bis zum 31. 12. 1998 geschlossen und verlängert sich jeweils um fünf Jahre, wenn er nicht spätestens ein Jahr vor seinem Ablauf von einem Vertragspartner gekündigt wird.
3. Jeder Vertragspartner ist berechtigt, durch schriftliche Erklärung gegenüber dem anderen Vertragspartner von diesem Vertrag zurückzutreten, wenn die Eintragung in das Handelsregister der AEG nicht spätestens am 30. 9. 1988 erfolgt ist.

§ 8 Teilunwirksamkeit

Die Unwirksamkeit einer oder mehrerer Bestimmungen dieses Vertrages berührt die Gültigkeit der übrigen nicht.

Stuttgart, den 28. April 1988 Frankfurt, den 28. April 1988

Daimler-Benz AEG
Aktiengesell- Aktiengesell-
schaft schaft

Der Vorstand Der Vorstand

7. Wahlen zum Aufsichtsrat.

Gemäß § 102 Aktiengesetz und § 7 der Satzung endet die Amtszeit der derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder mit Ablauf der Hauptversammlung am 1. Juli 1988.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach §§ 96 Abs. 1, 101 Abs. 1 Aktiengesetz und § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Mitbestimmungsgesetz aus je zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Aktionäre und der Arbeitnehmer zusammen.

Die Hauptversammlung ist an Wahlvorschläge nicht gebunden.

Der Aufsichtsrat schlägt vor, folgende Herren als Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre zu wählen:

1. Prof. Dr.-Ing. E. h.
Werner Breitschwerdt,
Stuttgart
2. Dr. rer. pol. Horst J. Burgard,
Königstein/Taunus
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG
3. Dr. rer. pol.
Alfred Herrhausen,
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG
4. Dipl.-Ing. Hans-Georg Pohl,
Den Haag
President Shell Europe
5. Dr. rer. pol.
Wolfgang Röller,
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands der
Dresdner Bank AG
6. Dr. jur. Roland Schelling,
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar
7. Dr. jur. Walter Seipp,
Frankfurt am Main
Vorsitzender des Vorstands
der Commerzbank AG
8. Dr. jur. Johannes Semler,
Kronberg/Taunus
Mitglied des Vorstands der
Mercedes-Automobil-
Holding AG
9. Hermann-Josef Strenger,
Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands
der Bayer AG
10. Prof. Dr. jur.
Gerhard Tremer,
Gräfelfing bei München
Stellvertretender Vorsitzen-
der des Aufsichtsrats der
Mercedes-Automobil-
Holding AG
Mitglied des Vorstands der
Bayerischen Landesbank
Girozentrale

Die Wahlmännerversammlung wählt am 3. Mai 1988 die Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer. Das Wahlergebnis wird gemäß § 19 Mitbestimmungsgesetz im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die Amtszeit sämtlicher Aufsichtsratsmitglieder dauert bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 1992 beschließt.

Ehrenvorsitzender

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

Vorsitzender

DR. RER. POL. ALFRED HERRHAUSEN Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG
Frankfurt am Main

Stellvertretender Vorsitzender

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

WILLI BÖHM* Mitglied des Betriebsrats im Werk Wörth
Kandel

HELMUT FUNK* Vorsitzender des Betriebsrats im Gesamtbereich Untertürkheim
Stuttgart

RICHARD HELKEN* Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Bremen
Achim-Bierden

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

HUGO LOTZE* Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Kassel
Reinhardshagen

DR. RER. POL. KLAUS MERTIN Mitglied des Vorstands der Deutsche Bank AG
Frankfurt am Main

DIPL.-ING. HANS-GEORG POHL President Shell Europe
Den Haag

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

ALFRED SCHAIBLE* Vorsitzender des Betriebsrats im Werk Sindelfingen
Renningen

DR. JUR. ROLAND SCHELLING Rechtsanwalt und Notar
Stuttgart

DR. JUR. WALTER SEIPP Vorsitzender des Vorstands der Commerzbank AG
Frankfurt am Main

DR. JUR. JOHANNES SEMLER Mitglied des Vorstands der Mercedes-Automobil-Holding AG
Kronberg/Taunus

FRANZ STEINKÜHLER* Erster Vorsitzender der IG Metall
Frankfurt am Main

HERMANN-JOSEF STRENGER Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG
Leverkusen

PROF. DR. JUR. GERHARD TREMER Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Automobil-Holding AG
Mitglied des Vorstands der Bayerischen Landesbank Girozentrale
Gräfelfing bei München

DIPL.-ING. MARIA-CHRISTINE
FÜRSTIN VON URACH* Abteilungsdirektorin
Stuttgart

DIPLOM-KAUFMANN
GÜNTER VOGELANG Düsseldorf

BERNHARD WURL* Abteilungsleiter im Vorstand der IG Metall
Mainz

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

Vorsitzender

EDZARD REUTER (ab 1. September 1987)
Stuttgart

Stellvertretender Vorsitzender

PROF. DR.-ING. E. h. DR. h. c. (ab 1. September 1987)
WERNER NIEFER Geschäftsbereich Personenwagen
Stuttgart

DR.-ING. DR.-ING. E. h. Geschäftsbereich MTU
HANS DINGER Friedrichshafen

HEINZ DÜRR Geschäftsbereich AEG
Frankfurt am Main

DR.JUR. MANFRED GENTZ Personal
Stuttgart

HANS-JÜRGEN HINRICHS Vertrieb
Stuttgart

DR.-ING. RUDOLF HÖRNIG Forschung und Technik
Stuttgart

DR. RER. POL. GERHARD LIENER Finanzwirtschaft und Materialwesen
Stuttgart

DR.-ING. E. h. JOHANN SCHÄFFLER Geschäftsbereich Dornier
Friedrichshafen

HELMUT WERNER Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge
(ab 1. November 1987)
Stuttgart

JÜRGEN HUBBERT Geschäftsbereich Personenwagen
(stellvertretend ab 1. September 1987)
Stuttgart

JÜRGEN E. SCHREMPP Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge
(stellvertretend ab 1. September 1987)
Stuttgart

Am 31. August 1987 aus dem Vorstand ausgeschieden:

PROF. DR.-ING. E.h.
WERNER BREITSCHWERDT Vorsitzender
Stuttgart

DR.-ING. PETER SANNER (stellvertretend)
Stuttgart



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

**Anhaltender
Konjunkturaufschwung
in den Industrieländern**

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung hat sich in den westlichen Industrieländern 1987 fortgesetzt. Nach einer Abschwächung zu Beginn des Jahres haben im weiteren Verlauf die Auftriebskräfte wieder an Schwung gewonnen. Die insgesamt gute Konjunktur trug wesentlich dazu bei, daß der Einbruch an den internationalen Finanz- und Devisenmärkten vom Oktober sich im Verlauf des Jahres noch nicht auf das reale Wirtschaftsgeschehen ausgewirkt hat. Weil deutlich wurde, wel-

che Gefahren aus den gewaltigen Ungleichgewichten im internationalen Handel entstehen können, wird allerdings inzwischen die künftige Entwicklung nicht mehr mit gleicher Zuversicht gesehen.

In der Bundesrepublik Deutschland kamen auch im vergangenen Jahr von der Binnennachfrage, vor allem vom privaten Verbrauch, die entscheidenden Wachstumsimpulse. Demgegenüber hat der durch den Verfall des Dollarkurses belastete Export den Aufwärtstrend gebremst. Der von der Aufwertung der D-Mark wie auch von der guten Inlandsnachfrage begünstigte Import

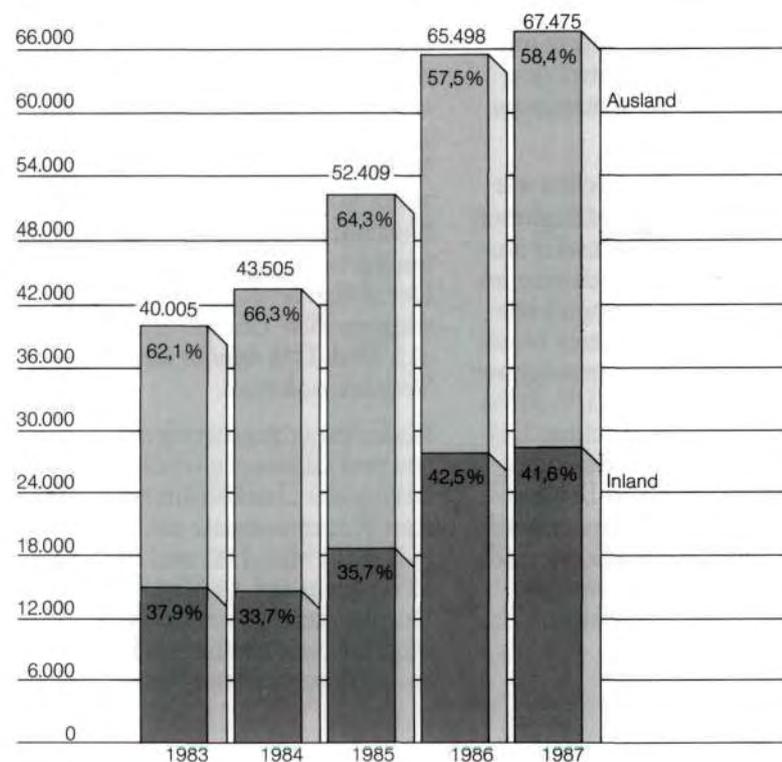
nahm beträchtlich zu. Zwar erreichte der Überschuß in der Handelsbilanz mit 118 Mrd. DM einen neuen Höchststand, der Saldo aus realen Ausfuhren und Einfuhren von Gütern und Diensleistungen hat sich jedoch bereits erheblich verringert.

**Daimler-Benz: Umsatz
weltweit über 67 Mrd. DM**

Daimler-Benz konnte im Geschäftsjahr 1987 Beschäftigung und Produktion weiter steigern. Der Konzernumsatz nahm um 3,0 % auf 67,5 Mrd. DM zu. Im Inland war der Umsatz mit 28,1 (i.V. 27,8) Mrd. DM nur wenig höher, während

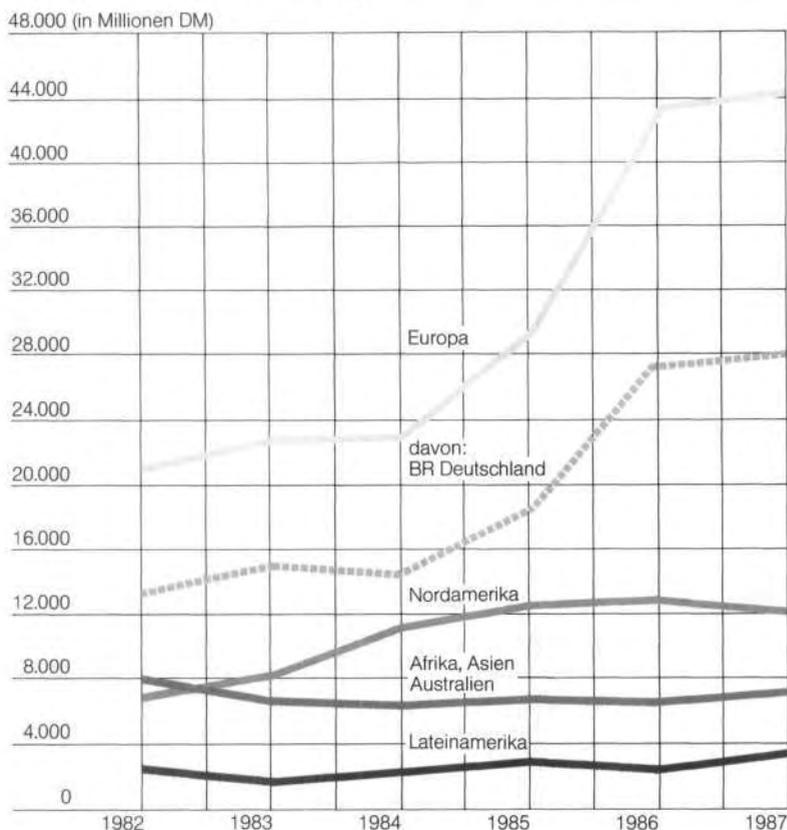
Konzernumsatz

72.000 (in Millionen DM)



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

Konzernumsatz nach Regionen



er im Ausland von 37,7 auf 39,4 Mrd. DM anstieg. Insgesamt wurden wieder zwei Drittel des Konzernumsatzes in Westeuropa erzielt.

Der nominale Anstieg ebenso wie die Aufteilung nach Absatzregionen geben den Markterfolg unserer ausländischen Tochtergesellschaften im Dollarraum nur unzureichend wieder. So ist der Anteil unseres Nordamerikageschäfts - trotz gestiegener Dollar-Umsätze - auf 18 (i.V. 20) % zurückgegangen. Bei gleichem Dollarkurs wie im Durchschnitt des Jahres 1986 wären die in D-Mark umgerechneten Erlöse unserer nordamerikanischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften um gut 2 Mrd. DM höher ausgefallen.

Mit 50,9 Mrd. DM wurden wiederum mehr als drei Viertel des Konzernumsatzes im Automobilgeschäft erwirtschaftet. Der Zuwachs von 1,8 Mrd. DM kam, anders als in den Vorjahren, ausschließlich aus dem zuvor konjunkturell benachteiligten Nutzfahrzeugbereich, dessen Umsatz um 9,6 % auf 19,4 Mrd. DM zunahm. Der in den letzten Jahren stark gestiegene Pkw-Umsatz erreichte mit 31,5 Mrd. DM wieder das hohe Vorjahresvolumen.

Nach Abzug gegenseitiger Lieferungen und Leistungen erhöhte sich der Beitrag des Geschäftsbereichs AEG zum Konzernumsatz auf 11,5 (i.V. 11,1) Mrd. DM und der von MTU leicht auf 2,8 Mrd. DM. Dornier steuerte mit 1,6 (i.V. 2,1) Mrd. DM erwartungsgemäß weniger zum Konzernumsatz bei.

Der Umsatz der Daimler-Benz AG hat um 1,8 % auf 41,3 Mrd. DM zugenommen. Während das Inlandsgeschäft die Größenordnung des Vorjahres nur leicht übertraf, wuchs der Exportumsatz um 3,3 % auf 21,7 Mrd. DM. Mit zweistelligen Wachstumsraten erwiesen sich die Länder der Europäischen Gemeinschaft erneut als besonders aufnahmefähig; auf sie entfielen 36,2 (i.V. 32,9) % des Exportumsatzes.

Höhere Pkw-Produktion

Weltweit war 1987 ein gutes Pkw-jahr. Mit Ausnahme der USA stieg der Absatz in allen wichtigen Märkten weiter an und erreichte zum Teil neue Höchstwerte.

Die Neuzulassungen von Mercedes-Pkw lagen im Inland mit 282.000 Fahrzeugen um 4,4 % unter dem Rekordvolumen des Jahres 1986. Das entsprach einem Marktanteil von 10,1 (i.V. 10,9)%. Der Rückgang der Neuzulassungen betraf vor allem unsere Diesel-Modelle, also einen Bereich, in dem Mercedes-Pkw traditionell stark vertreten sind. Die allgemeine Marktabschwächung auf diesem Gebiet war allerdings noch deutlich stärker. Bei Benzinern haben wir dagegen eine Absatzsteigerung erzielt, allein in der Kompaktklasse um 13 %. Hierzu hat auch beigetragen, daß Daimler-Benz bereits seit September 1986 für das gesamte Programm den geregelten Drei-Wege-Katalysator serienmäßig anbietet.

Den Pkw-Export konnten wir - im Unterschied zur Branche - ausweiten, und zwar um 3,2 % auf 305.800 Fahrzeuge. Überdurchschnittlich haben unsere Lieferungen in westeuropäische Länder zugenommen. Erfreuliche Absatzsteigerungen erzielten wir vor allem in Italien, Frankreich, Großbritannien und Spanien. In den USA ist nach dem durch steuerliche Sonderfaktoren begünstigten hohen Verkaufsvolumen des Jahres 1986 unser Pkw-Absatz erwartungsgemäß zurückgegangen. Dennoch blieb Mercedes mit 90.000 Fahrzeugen das am meisten gekaufte deutsche Importauto. Hohe Zuwachsraten sind auf den zukunfts-trächtigen Märkten des Fernen Ostens erzielt worden; in Japan übertraf die Zahl der neu zugelassenen Mercedes-Pkw mit 18.700 das Vorjahr um 36 %.

Nach den kräftigen Steigerungen in den beiden vorangegangenen Jahren um insgesamt etwa ein Viertel konnte 1987 die Pkw-Produktion nochmals um 4.000 auf 598.079 Mercedes-Fahrzeuge angehoben werden.

Weiterer Anstieg der Nutzfahrzeugproduktion

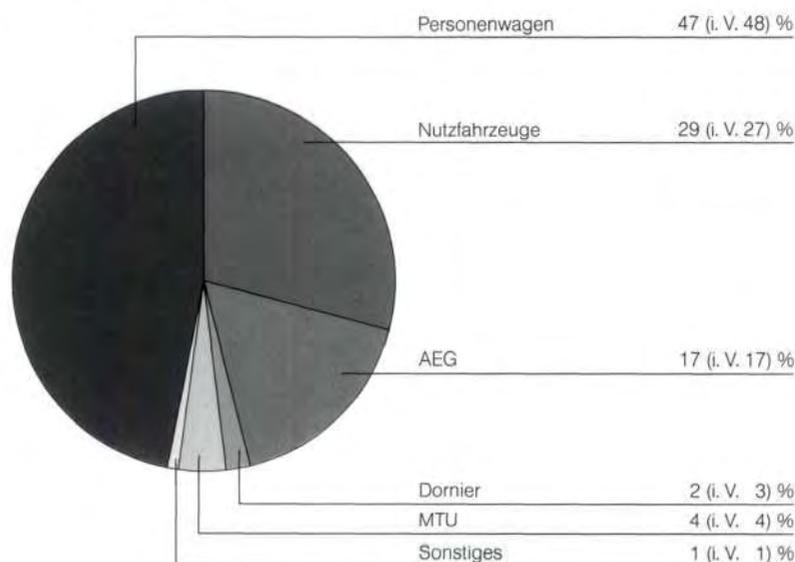
Daimler-Benz hat die konjunkturelle Erholung der internationalen Nutzfahrzeugmärkte in nahezu allen Ländern nutzen und seine Position als weltweit größter Hersteller von Lkw über 6 t teilweise weiter ausbauen können. Im Inland übertrafen die Neuzulassungen von Mercedes-Nutzfahrzeugen mit 60.300 Einheiten die des Vorjahres um 4,0 %. In der eigentlichen Lkw-Klasse über 6 t konnten wir mit 29.700 Fahrzeugen 6,8 % mehr verkaufen und unseren Marktanteil von nahezu 60 % behaupten. Besonders hoch waren die Steigerungsraten bei den umsatz- und beschäftigungsintensiven Schwer-Lkw (+ 8,7 %) sowie bei den größeren Transportern mit über 4 bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht (+13,0 %).

Unsere Exportlieferungen stiegen um 5,5 % auf 83.300 Nutzfahrzeuge. Etwa ein Viertel waren Schwer-Lkw. Insbesondere die westeuropäischen Volumenmärkte Frankreich, Groß-

britannien, Italien und Spanien erwiesen sich erneut als aufnahmefähig. Die höheren Verkäufe im europäischen Ausland konnten allerdings auch im Berichtsjahr die fehlende Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten nicht wettmachen. In unseren inländischen Werken lag mit 144.600 gefertigten Nutzfahrzeugen die Produktion auf Vorjahreshöhe. Die Zahl der Fahrzeugsätze für die Fertigung im Ausland hat um 14 % auf über 10.000 Einheiten zugenommen.

Unsere ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften haben ihre Produktion insgesamt um 8.900 auf 89.500 Fahrzeuge gesteigert. Hohe Zuwachsraten erzielten Freightliner in Nordamerika (+31 %), Mercedes-Benz Argentina (+ 11 %) und Mercedes-Benz Espana (+ 21 %). Die größte Produktionsgesellschaft, die Mercedes-Benz do Brasil, hat wiederum 43.500 Lkw und Omnibusse hergestellt. Damit ist die Produktion im Konzern um 3,4% auf 234.100 Transporter, Lkw und Omnibusse gestiegen.

Konzernumsatz nach Bereichen



Unterschiedliche Entwicklung unserer Industriebeteiligungen

AEG verzeichnete im Geschäftsjahr 1987 Wachstum im Inland und eine währungsbedingte Abschwächung im Exportgeschäft. Der Auftragseingang bewegte sich in der Größenordnung des Vorjahres. Während im Inland die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der AEG geringfügig abnahm, erhielten die ausländischen Gesellschaften erheblich mehr Aufträge. Die Mehrzahl der AEG Geschäftsbereiche hat sich erfreulich entwickelt. Unbefriedigend war der Verlauf bei Olympia und AEG KANIS.

In der Anfang 1988 neugegründeten AEG Olympia AG sind die Aktivitäten von AEG auf den Gebieten

Büro- und Kommunikationstechnik zu einem Geschäftsbereich mit Produktionsstandorten in Berlin, Ulm, Konstanz, Wilhelmshaven und Mexico City zusammengefaßt worden. Von der Neuorganisation wird eine Stärkung der Wettbewerbsposition auf diesem sich dynamisch entwickelnden Arbeitsgebiet erwartet. AEG KANIS erhält im Rahmen einer umfassenden Neugestaltung der Aktivitäten auf dem Gebiet der Energietechnik eine neue Produktionsstruktur.

Der Umsatz der Dornier-Gruppe war nach dem starken Anstieg in den vorangegangenen Jahren 1987 erwartungsgemäß niedriger. Der Geschäftsverlauf wurde sowohl durch

die Höherbewertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar als auch durch den zunehmenden Wettbewerb im Geschäftsfeld Medizintechnik beeinträchtigt. Die Auftragseingänge zeigten eine wieder steigende Tendenz.

Bei der MTU-Gruppe hat sich das stetige Wachstum der letzten Jahre fortgesetzt. Die Auslastung lag durchweg auf hohem Niveau. Die Abwicklung des zum Jahresende vorhandenen Auftragsvolumens sichert die Beschäftigung bis weit in das Jahr 1989.

326.300 Mitarbeiter im Konzern

Die Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns beschäftigten am Jahresende 326.288 Mitarbeiter, 6.323 mehr als ein Jahr zuvor.

Die Belegschaft der Daimler-Benz AG erhöhte sich - überwiegend im Geschäftsbereich Pkw - um 2.711 auf 169.234. Die Anzahl der Auszubildenden und Praktikanten hat nochmals um 200 zugenommen; Ende 1987 standen 9.647 junge Menschen in einem Auszubildendenverhältnis. Unsere Produktions-, Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften des Automobilbereichs haben die Zahl der Mitarbeiter überwiegend im Ausland um 800 auf 49.588 erhöht.

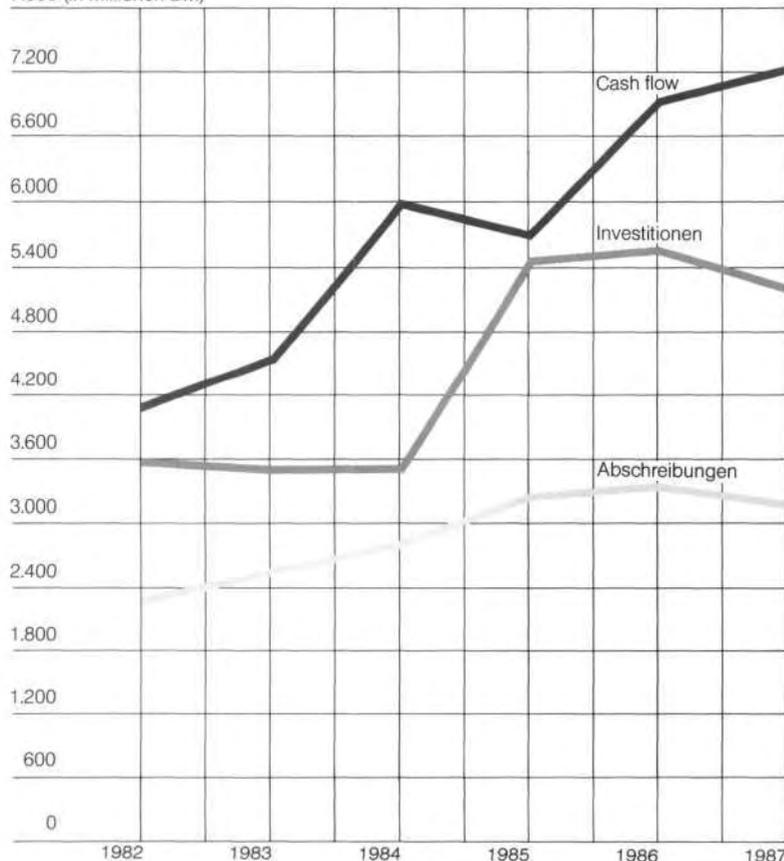
Zum Jahresende waren bei AEG 80.499 (i.V. 78.199), bei Dornier 9.683 (i.V. 9.557) und bei MTU 17.284 (i.V. 16.912) Mitarbeiter beschäftigt.

Hohe Investitionen

Für die Zukunftssicherung der Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns wurden auch im Berichtsjahr erhebliche Mittel eingesetzt. Die Zugänge an Sach- und immateriellen Anlagen erreichten im Konzern 5,3 Mrd. DM.

Finanzierung der Investitionen im Konzern

7.800 (in Millionen DM)



Beim Vergleich mit dem Vorjahr ist zu berücksichtigen, daß in dem damaligen Betrag von 5,4 Mrd. DM ein Anteil von 1,3 Mrd. DM enthalten war, der auf die erstmalige Konsolidierung des Anlagevermögens der AEG entfiel. Die Daimler-Benz AG erhöhte ihr Investitionsvolumen um 0,6 auf 2,4 Mrd. DM mit Schwerpunkt bei Personenwagen. Unsere im Automobilgeschäft tätigen Tochterunternehmen haben insgesamt 2 Mrd. DM investiert. Davon betrafen allein 1,4 Mrd. DM das Fahrzeug-Leasing im In- und Ausland. Größere, zum Teil über mehrere Jahre laufende Projekte haben die Gesellschaften in Brasilien, Nordamerika und Spanien abgewickelt. Die Investitionen der Geschäftsbereiche AEG, Dornier und MTU betragen zusammen 1 Mrd. DM.

Sowohl im Konzern als auch in der Daimler-Benz AG konnten die Zugänge im Anlagevermögen voll aus selbsterwirtschafteten Mitteln finanziert werden. Der Cash flow betrug im Konzern 7,3 Mrd. DM und in der AG 4,5 Mrd. DM. Zur Unterstützung des künftig stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts hat die Mercedes-Benz Credit Corp., USA, eine Anleihe am Euromarkt über insgesamt 100 Mio. US-Dollar aufgenommen.

Sachanlagenzugänge der Daimler-Benz AG nach Bereichen

	1987		1986	
	Mio. DM	in %	Mio. DM	in %
Personenwagen	1.311	64	1.126	62
Nutzfahrzeuge	472	20	389	27
Forschung und Technik	93	4	43	2
Vertrieb/Niederlassungen	142	6	81	5
Hauptverwaltung	142	6	70	4
	2.362	100	1.809	100

Höherer Mitteleinsatz für Forschung und Entwicklung

Für Forschung und Entwicklung haben wir 1987 im Konzern mehr als 4 Mrd. DM aufgewendet. In diesen Bereichen sind weltweit 22.000 Mitarbeiter tätig. Die intensivere Zusammenarbeit der Geschäftsbereiche in Forschung und Entwicklung hat das im Konzern vorhandene technologische Potential erheblich erweitert. Hierzu tragen vor allem die bereits in einem frühen Stadium beginnenden direkten Querverbindungen zwischen den unterschiedlichen Forschungsbereichen bei. Eine Reihe gemeinsamer aussichtsreicher Projekte wurde in Angriff genommen.

Die Daimler-Benz AG hat für die Weiterentwicklung und Verbesserung der Fahrzeugprogramme 2,2 (i.V. 1,9) Mrd. DM aufgewendet. In diesem Bereich allein arbeiten 12.100 Beschäftigte. Sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen wurden im Berichtsjahr neue Produkte und Produktverbesserungen eingeführt. Im März 1987 haben wir das Coupe der Mittleren Mercedes-Klasse in den Varianten 230 CE und 300 CE vorgestellt. Die Achtzylinder-Motoren für die S- und Sonderklasse sind technisch weiter verbessert worden. Neue leistungsstarke Turbo-Diesel-Motoren wurden in der Kompaktklasse (190 D 2.5 TURBO) und in der Mittleren Mercedes-Klasse (300 D TURBO) eingeführt. Nach langen und aufwendigen Entwicklungs- und Erprobungsarbeiten können wir nun als erster Hersteller den Airbag auch für den Beifahrer anbieten; Daimler-Benz hat damit

seine führende Stellung auf dem Gebiet der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit erneut bewiesen. Im Nutzfahrzeugsbereich ging der in Spanien gefertigte Transporter MB 100 D in Serie. Er ergänzt unser breitgefächertes Nutzfahrzeugprogramm in den unteren Gewichtsklassen. Durch den vermehrten Einsatz der Elektronik sowie durch eine Reihe neuentwickelter Komponenten haben wir die Wettbewerbsposition unserer Nutzfahrzeuge weiter verbessert.

AEG hat im Berichtsjahr 929 Mio. DM für Forschung und Entwicklung eingesetzt. Schwerpunkte waren wiederum die Nachrichtenübermittlung, Mikro- und Optoelektronik sowie Automatisierungstechnik. Dornier wendete für eigene Projekte 140 (i.V. 103) Mio. DM auf; einschließlich der auftragsbezogenen Entwicklungsleistungen erreichte der gesamte Forschungsaufwand 24 % des Umsatzes. Die MTU gab 424 (i.V. 302) Mio. DM für Forschung und Entwicklung aus, davon etwa jeweils die Hälfte für eigene Projekte und Entwicklungsaufträge.

Insgesamt erfreuliches Ergebnis im Konzern

Daimler-Benz hat 1987 insgesamt ein erfreuliches Ergebnis erwirtschaftet. Bestimmend dafür war der Automobilbereich mit seinem anhaltenden Markterfolg bei Personenwagen und dem kräftig gestiegenen Absatz bei Nutzfahrzeugen im In- und Ausland. Von den erheblichen Belastungen aus der Verteuerung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar, die nur zu einem Teil im Preis weitergegeben werden konnten, war vor allem unsere amerikanische Vertriebsgesellschaft betroffen. Den entsprechenden Ertragsrückgängen standen beträchtliche Ergeb-

nisverbesserungen bei den Produktionsgesellschaften in Nord- und Südamerika gegenüber. Auch bei Dornier und MTU, die erneut positive Ergebnisbeiträge erzielten, wirkte sich die Währungsentwicklung geschäfts- und abrechnungsbedingt negativ aus. Der Ertrag der AEG wurde wiederum zur inneren Stärkung des Unternehmens verwandt.

Im außerbetrieblichen Bereich des Konzerns wurde ein Zinsergebnis von 777 (i.V. 935) Mio. DM erwirtschaftet, bei der Daimler-Benz AG allein von 669 (i.V. 627) Mio. DM. Die von den Tochtergesellschaften in Hochinflationländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen. Im Beteiligungsbereich war ein Ergebnisrückgang - als Folge der im Vorjahr geleisteten einmaligen Dividendenzahlung der von uns abgegebenen Allgemeinen Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen - auf 18 Mio. DM zu verzeichnen. Der Konzern-Jahresüberschuß lag mit 1.782 Mio. DM in der Größenordnung des Vorjahres in Höhe von 1.767 Mio. DM.

Weiterhin günstige Bilanzrelationen im Konzern

Aufgrund der Ausweitung des Geschäftsvolumens ist die Bilanzsumme im Konzern auf 46,5 (i.V. 42,0) Mrd. DM gestiegen.

Die Relationen auf der Aktivseite blieben nahezu unverändert. Wegen des Übergangs unserer Konzernrechnungslegung auf das neue Bilanzrecht hat sich das Konzern-Eigenkapital unter Berücksichtigung der weiteren Dotierung der Gewinnrücklagen aus dem Konzern-Jahresüberschuß um 1,5 Mrd. DM ermäßigt. Im Rahmen der einheitlichen Bewertung konzerngleicher Sachverhalte nach den Maßstäben der Daimler-Benz AG wurden Rücklagen in erster Linie in langfristige Rückstellungen umgeschichtet. Die Eigenkapitalquote fiel auf 21 % und die Anlagendeckung durch Eigenkapital auf 79 %. Bei Einbeziehung der mittel- und langfristigen Rückstellungen, vor allem der nunmehr konzern einheitlich mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 % bewerteten Pensionsrückstellungen, erreicht der Anteil des lang- und mittelfristigen Kapitals an der Bilanzsumme 70 (i.V. 69) %. Hierdurch werden das Anlagevermögen und die Vorräte voll gedeckt sowie darüber hinaus fast die Hälfte des übrigen Vermögens.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG blieb mit 1.403 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr unverändert. Hieraus wurde gemäß § 58 AktG mit 701 Mio. DM die Hälfte den Gewinnrücklagen zugeführt.

Unserer Hauptversammlung schlagen wir die Ausschüttung einer Dividende von wieder 12 DM je dividendenberechtigter 50-DM-Aktie vor. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 502 Mio. DM. Zur Stärkung des Eigenkapitals soll aus dem Bilanzgewinn durch Beschluß der Hauptversammlung ein zusätzlicher Betrag in Höhe von 200 Mio. DM den Gewinnrücklagen zugewiesen werden.

Ausblick

Nach den kräftigen Absatzsteigerungen der letzten Jahre ist 1988 weltweit mit einer zyklischen Abschwächung der Pkw-Konjunktur zu rechnen. Das in Technik, Qualität und Design attraktive Pkw-Programm bietet gute Voraussetzungen, die starke Marktposition von Mercedes zu behaupten und auch bei allgemein rückläufiger Pkw-Nachfrage ein Absatzvolumen zu erreichen, das etwa wieder in der Größenordnung des Jahres 1987 liegt.

Trotz des kräftig gestiegenen Nutzfahrzeugabsatzes in Westeuropa belasten erhebliche Überkapazitäten das Marktgeschehen. Der erforderliche Anpassungsprozeß in der Branche ist noch nicht abgeschlossen. Ein Wiederanstieg der Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten ist nicht zu erkennen, zumindest nicht auf das Anfang der 80er Jahre erreichte außergewöhnlich hohe Niveau. Daimler-Benz plant, 1988 die Produktion des Vorjahres zu übertreffen. Im Inland erwarten wir steigende Absatzzahlen, insbesondere bei schweren Lkw. Aufgrund der günstigen Entwicklung auf den ausländischen Märkten zeichnet sich für den Nutzfahrzeugabsatz des Konzerns ein weiteres Wachstum ab.

Von unseren Industriebeteiligungen bleibt AEG von dem für die Elektrotechnik- und Elektronikindustrie schwieriger gewordenen konjunkturellen Umfeld nicht unberührt. Dennoch wird mit einem höheren Geschäftsvolumen gerechnet. Aufgrund ihrer guten Auftragslage gehen Dornier wieder von einem kräftigen Umsatzplus und MTU von einer Fortsetzung des stetigen Wachstums aus.



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.

Ungewisse weltwirtschaftliche Entwicklung

Die Aussichten für die weitere konjunkturelle Entwicklung in den westlichen Industrieländern sind mehr als sonst durch Unsicherheit gekennzeichnet. Der tiefe Einbruch an den Finanz- und Devisenmärkten hat bisher zwar nur geringe negative Wirkungen ausgelöst. Da aber die Ursachen - die gravierenden Ungleichgewichte im Welthandel und in den Währungsrelationen - weiterhin bestehen, ist eine international koordinierte Wirtschafts- und Währungspolitik dringend erforderlich, um die Schwierigkeiten zu überwinden, mit denen die Weltwirtschaft konfrontiert ist. Hierzu gehören auch die drängenden Probleme der hochverschuldeten Schwellen- und Entwicklungsländer. Handelshemmnisse und Protektionismus bringen keine dauerhaften Lösungen, sie bergen vielmehr zusätzliche Gefahren. Die insgesamt günstige Grundverfassung der Industrieländer bietet durchaus Chancen, die notwendigen Strukturanpassungen zu bewältigen und ein moderates Wirtschaftswachstum zu erreichen.

Privater Verbrauch stützt Konjunktur in der Bundesrepublik

In der Bundesrepublik Deutschland setzte sich Anfang 1988 der gemäßigte Konjunkturaufschwung fort. Nach dem starken Dollarverfall hat bereits die nachfolgende leichte Erholung das Wirtschaftsklima verbessert. Die Inlandsnachfrage, voran der private Verbrauch, bleibt die wichtigste Stütze der Konjunktur. Sie wird durch weitgehende Preisstabilität, niedrige Zinsen und die zum Jahresbeginn wirksam gewordene steuerliche Entlastung begünstigt.

Demgegenüber sind die Erwartungen der exportorientierten Branchen eher gedämpft. Zwar wird wieder mit einer stärkeren Ausweitung des Welthandels gerechnet, doch bleibt ungewiß, in welchem Umfang die deutsche Wirtschaft davon profitieren kann. Durch die labile internationale Währungssituation und den hohen Außenwert der D-Mark ist ihre preisliche Wettbewerbsfähigkeit gefährdet. Zwar geht nur etwa ein Sechstel der Exporte in den Dollarraum und ist somit unmittelbar vom niedrigen Dollarkurs betroffen, darüber hinaus ist jedoch die deutsche Industrie in allen Märkten einem wachsenden Konkurrenzdruck der währungsbegünstigten Anbieter ausgesetzt.

In Anbetracht der außenwirtschaftlichen Belastungen und Risiken braucht die deutsche Wirtschaft mehr denn je vertrauensbildende stabile Rahmenbedingungen im Inland. Hier ist vor allem die Wirtschaftspolitik gefordert, denn das erwartete geringe Wachstum wird nicht ausreichen, um die bedrückend

hohe Arbeitslosigkeit abzubauen und den notwendigen Strukturwandel zu bewältigen. Auch die Tarifpartner sind aufgerufen, ihrer besonderen Verantwortung gerecht zu werden und mit dazu beizutragen, daß die im Inland hergestellten Produkte nicht nur in bezug auf Technik und Qualität gefragt bleiben, sondern auch zu wettbewerbsfähigen Preisen im In- und Ausland angeboten werden können.

Standort Bundesrepublik attraktiv halten

Die Attraktivität des Produktionsstandorts Bundesrepublik wird durch die von der Wirtschaft kaum beeinflussbare Währungsentwicklung beeinträchtigt. Im internationalen Wettbewerb der Standorte hat die Bundesrepublik deutlich an Boden verloren. Um so mehr muß das Augenmerk auf die betrieblichen Kostenstrukturen gerichtet werden. Für Wachstum und Beschäftigung erweisen sich die hohen Lohn- und Lohnnebenkosten ebenso wie die im internationalen Vergleich niedrigste Jahresarbeitszeit zunehmend als Handicap. Die deutschen Unternehmen, die exportieren oder im Importwettbewerb stehen, sind daher gezwungen, noch zielstrebig zu rationalisieren, die Nutzungsdauer ihrer immer teureren Anlagen zu erhöhen und schließlich auch ihre Produktionsstandorte verstärkt zu globalisieren. Eine solche Entwicklung ist nicht ohne Risiken für den sozialen Frieden und für das Arbeits-

klima. Sie zu gefährden, hieße aber, wichtige Voraussetzungen für technische und qualitative Höchstleistungen in Frage stellen. Soll nicht zusätzliche Arbeitslosigkeit entstehen, so kann eine vernünftige Lösung nur darin liegen, schnellstmöglich einen Konsens aller Beteiligten darüber herzustellen, Produktivitätssteigerungen in erster Linie für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zu verwenden und sie vorerst nicht mehr zu verteilen.

Auch beim Kostenfaktor Unternehmensbesteuerung liegt die Bundesrepublik mit an der Spitze. Das wiegt im Wettbewerb um so schwerer, als zahlreiche Staaten, etwa die USA, Großbritannien und die Niederlande, die steuerliche Belastung ihrer Unternehmen deutlich herabgesetzt haben. Die Steuern auf Unternehmensgewinne erreichen hierzulande bis zu 70 %; einige Steuern sind auch dann zu zahlen, wenn ohne Gewinn oder gar mit Verlust gearbeitet wird. Gerade im Hinblick auf die Vollendung des EG-Binnenmarktes Anfang der 90er Jahre besteht hier ein dringender Handlungsbedarf.

Standortnachteile für die deutsche Automobilindustrie

Die währungs- und kostenbedingten Nachteile des Standorts Bundesrepublik treffen die deutsche Automobilindustrie mit einer Ausfuhrquote von deutlich über 50 % besonders stark. Fahrzeuge aus deutscher Produktion verdanken ihre Markterfolge zwar in erster Linie moderner Technik und hoher Qualität, doch ebenso einem angemessenen Preis-Leistungsverhältnis. Dieses droht durch kosten- und Wechsel-

kursbedingte Preiserhöhungen verloren zu gehen. Auch im Inland wächst der Wettbewerbsdruck von Seiten der währungsbegünstigten ausländischen Anbieter. Sicher hat die große Leistungsfähigkeit und die Nähe der deutschen Zulieferindustrie viele bahnbrechende technische Entwicklungen im Automobilbau erst ermöglicht. Mit der fortschreitenden Liberalisierung zwischen den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und der Internationalisierung der Produktion dürfte dieser wichtige Standortvorteil für die deutsche Automobilindustrie jedoch künftig an Gewicht verlieren.

Neue Strukturen der Automobilmärkte

Die Veränderungen in den Währungsparitäten einerseits und der Aufbau großer moderner Fertigungskapazitäten in einer Vielzahl von Ländern andererseits werden den Wettbewerb in den internationalen Automobilmärkten zunehmend verschärfen. So haben japanische Hersteller, deren Exporterlöse als Folge der starken Aufwertung des Yen schrumpfen und die gleichzeitig der Gefahr weiterer Einfuhrbeschränkungen vor allem in die USA begegnen wollen, damit begonnen, eigene Fertigungen im Ausland zu errichten und von dort aus die Märkte zu beliefern. Bis 1990 wollen sie in der Lage sein, allein in den USA mehr als 2 Mio. Pkw und Kleintransporter pro Jahr zu bauen. Gleichzeitig werden in den EG-Staaten Großbritannien und Spanien Produktions- und Montagewerke errichtet oder geplant.

Die neuen kostenoptimierten Kapazitäten der Japaner in den USA lassen sich nur auslasten, wenn auch nach Westeuropa exportiert wird. Das Angebot soll vermehrt Personenwagen in den gehobenen Fahrzeugkategorien umfassen, für die Nordamerika der weltweit größte Markt ist. Das Marktsegment kleiner und kompakter Pkw mit entsprechend niedrigem Preis wird zunehmend von den äußerst kostengünstig produzierenden Herstellern, insbesondere aus Südkorea, beliefert. Nachdem diese - mit Unterstützung amerikanischer und japanischer Partner - bereits dabei sind, den nordamerikanischen Markt erfolgreich zu erschließen, wollen sie künftig ihre Aktivitäten auch auf Westeuropa lenken. Im Grunde ohne nennenswerten Absatz in ihrem heimischen Markt, errichten sie Kapazitäten fast ausschließlich für den Export; das Produktionsziel dieser jungen Industrien liegt für 1990 bei etwa 1,3 Mio. Automobilen.

Herausforderungen für europäische Automobilindustrie

Die Strukturverschiebungen in den Weltautomobilmärkten stellen für die europäischen Hersteller im Hinblick auf den künftigen EG-Binnenmarkt eine besondere Herausforderung dar. Der Absatz von in der EG hergestellten Fahrzeugen kann nach 1992 nicht mehr durch nationale Einfuhrbeschränkungen reglementiert werden. Dies verstärkt den Anreiz, in der EG eigene Kapazitäten zu errichten und Kooperationen einzugehen. Die Bestrebungen der EG-Kommission, die Einfuhrkontingentierungen Frankreichs und Italiens gegenüber japanischen Fahrzeugimporten aufzuheben, sind ein Signal in diese Richtung. An ihre Stelle sollen grundsätzliche Vereinbarungen mit der japanischen Autoindustrie treten, die für die Europäische Gemeinschaft insgesamt Importquoten festlegen, angedr-

auf wesentlich höherem Niveau. Der bisher teilweise praktizierte Protektionismus würde auf diese Weise durch den Versuch ersetzt, die Vollendung des Binnenmarktes mit Hilfe eines freiwilligen kooperativen Verhaltens der japanischen Automobilindustrie außenwirtschaftlich abzusichern.

Die Konkurrenzfähigkeit der westeuropäischen Automobilindustrie läßt sich auf die Dauer weder durch Abschottung der Märkte noch durch Subventionierung der Hersteller aufrechterhalten. Beides steht einem leistungsfördernden Wettbewerb entgegen und verhindert eine rechtzeitige Anpassung an veränderte Strukturen. Diese setzt allerdings weltweit annähernd gleiche Chancen voraus, die dann nicht gegeben sind, wenn einzelne Länder den freien Zugang zu anderen Märkten für sich in Anspruch nehmen, ihren nationalen Markt jedoch abschotten.

Deutsche Automobilindustrie setzt auf technischen Fortschritt

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie wird angesichts der Standortnachteile in Zukunft noch mehr vom Einsatz neuer Technologien in Produkt, Fertigung und Service abhängen. Die technische Spitzenstellung aufrechtzuerhalten und die Kostenstruktur zu verbessern, müssen dabei gleichrangige Ziele sein.

Die größten Zukunftschancen für Hersteller qualitativ und technisch anspruchsvoller Personenwagen und Nutzfahrzeuge liegen in der intelligenten Kombination herkömmlicher Produkte und Verfahren mit neuen Basistechnologien, insbesondere der Mikroelektronik, der Sensortechnik sowie maßgeschneiderten Werkstoffen. Diese Technologien liefern neue Möglichkeiten, mit denen sich die Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und

Technik besser aufeinander abstimmen lassen. Auf diese Weise sind die weiter steigenden Anforderungen an Sicherheit, Verbrauchssparbarkeit und Umweltverträglichkeit Schritt für Schritt zu erfüllen. Allerdings hängt auch hier viel von politischen Entscheidungen ab. So kann die Vision eines Automobilverkehrs, bei dem das Unfallrisiko substantiell reduziert ist, nur Wirklichkeit werden, wenn dafür eine entsprechende öffentliche Kommunikations-Infrastruktur bereitgestellt wird.

Daimler-Benz: Neue Möglichkeiten durch die Konzernweiterung

Vor diesem Hintergrund eines tiefgreifenden technologischen und wirtschaftlichen Wandels ist die Erweiterung des Daimler-Benz-Konzerns zu sehen. Wir betreiben die langfristige Absicherung von Wachstum, Beschäftigung und Ertrag, indem wir uns systematisch Zugang zu allen erforderlichen Hochtechnologien geschaffen haben. Damit wollen wir den künftig immer aufwendiger werdenden technischen Fortschritt im Automobil möglich und wirtschaftlich machen und zugleich die technische Spitzenstellung von Mercedes-Automobilen ausbauen. Die Einbeziehung neuer Geschäftsfelder wird dem Konzern darüber hinaus zusätzliche Wachstumsimpulse geben. Mit den dabei entstehenden Synergievorteilen werden wir die Produktdifferenzierung in den einzelnen Geschäftsfeldern des Konzerns weiter vorantreiben und die Kontinuität des erfinder- und technologiegeprägten Unternehmens Daimler-Benz bewahren.

Dies tun wir, weil wir von der Zukunft des Automobils ohne Einschränkung überzeugt sind. Der Faktor Mobilität wird noch bedeutsamer werden. Für Produktion und Beschäftigung wichtige Faktoren wie Sicherheit und Umweltfreundlichkeit im Personen- und Gütertransport kommen hinzu. Grundsätzlich wird sich künftig eine noch bessere Arbeitsteilung zwischen Individualverkehr und öffentlichem Personennah- und -fernverkehr ergeben. Für uns als Hersteller vollzieht sich damit der Übergang vom Produkt zum Systemangebot. Das von uns initiierte europäische „PROMETHEUS“-Verkehrssicherheits-Programm ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Zusätzliche Chancen im Konzernverbund

Im Konzernverbund können wir nunmehr auf breiterer Basis unseren Automobilen alle Entwicklungs-, Vermarktungs- und Ertragsmöglichkeiten sichern. Auch AEG, Dornier und MTU werden in der erweiterten Kombination Fähigkeiten und Möglichkeiten hinzugewinnen, die jeder für sich allein kaum verwirklichen könnte.

Neben den neuen Chancen, die uns die Konzernweiterung eröffnet, behält Daimler-Benz seine traditionelle Aufgabe: Lösung von Transportproblemen zu Lande, auf dem Wasser, in der Luft - und in Zukunft auch im Weltraum. Produkte, Leistungen und Techniken sind ebenso wie die unentbehrliche Unternehmensgröße, Marktanteil und Ertragsstärke Mittel zu diesem Zweck, niemals aber Selbstzweck.

Wachstumspotentiale durch Synergie

Wir sind dabei, Systeme zu konzipieren, mit denen wir die Entwicklungspotentiale von Technik methodisch auffinden und beurteilen können. Dies ist schon aus Gründen der Wirtschaftlichkeit unerlässlich. So lassen sich beispielsweise aufwendige neue Werkstoffe, die für Leichtbauweise und Hochtemperatureinsatz geeignet sind, im Konzernverbund kostengünstiger darstellen als bei isolierten Arbeiten der einzelnen Unternehmensbereiche.

Die Kombination von herkömmlicher Technik mit moderner Elektronik bietet ein weites Feld von Anwendungsmöglichkeiten in allen unseren Unternehmensbereichen, die wir systematisch erarbeiten und aktivieren werden. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel für die technische und kaufmännische Attraktivität synergetischer Wachstumspotentiale bietet die Fabrikautomatisierung. Ziel ist es, von den bestehenden, vielfach untereinander unverträglichen Insellösungen zu einem integrierten Datenverbund zwischen möglichst vielen Funktionen zu kommen. Solche kostenintensiven Systeme erfordern einen schrittweisen Erfahrungsaufbau. Wir können dabei als Konzern zum Vorteil unserer Kunden zugleich Anbieter und Anwender sein.

Zukunftsaufgaben der Geschäftsbereiche

Bei Personenwagen setzen wir verstärkt auf qualitatives Wachstum. Damit sind erhebliche Investitionen verbunden. Wir werden künftig noch mehr als bisher unser Leistungsangebot in Produkt und Service an den zu Recht hohen Ansprüchen unserer Kunden ausrichten.

Deshalb soll auch in Zukunft der Mercedes-Pkw Vorbild in Technik, Design, Sicherheit, Komfort und Umweltverträglichkeit bleiben. Diese Produktziele setzen modernste Fertigungstechniken und strengste Materialauswahl voraus. Unsere Fahrzeuge werden unabhängig von Modellwechseln stetig verbessert. Die Modellzyklen werden so geplant und durchgeführt, daß wir mit neuen, technisch ausgereiften Produkten ein hohes Maß an Innovation verwirklichen.

Im Nutzfahrzeugbereich wollen wir mit unserem Angebot auch künftig alle Transportaufgaben abdecken. Eine nachhaltige Steigerung des Absatzes dürfte in den traditionellen Märkten nur partiell erreichbar sein. Doch bestehen auch hier gute Voraussetzungen für qualitatives Wachstum. Neue Technologien, vor allem die Mikroelektronik, eröffnen bisher nicht gekannte Möglichkeiten, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Gebrauchsnutzen weiter zu verbessern. Auch wenn im grenzüberschreitenden Lkw-Güterverkehr eine Harmonisierung der wettbewerbsverzerrenden Vorschriften noch aussteht, so ist unser Produktangebot bereits weitgehend auf die Anforderungen des EG-Binnenmarktes abgestellt. Auf die Globalisierung des Nutzfahrzeugwettbewerbs sind wir durch eine zunehmende Vernetzung unserer weltweiten Produktionsstätten vorbereitet. Dabei verfügen wir über Standorte, die es uns von der Kostenseite her ermöglichen, auch in Fernost wettbewerbsfähig zu sein. In diesen Märkten Fuß zu fassen, ist eines unserer konkreten Ziele.

AEG wird die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf längerfristig angelegte technologische Vorhaben konzentrieren. Schwerpunkte liegen dabei in der Informations-, Energie-, Prozeß- und Werkstofftechnik sowie in steigendem Umfang bei systemtechnischen Grundlagen.

Dornier plant, im Flugzeugbau seine Fertigungskapazitäten in München neu zu strukturieren und den Standort in Immenstaad/Bodensee zu erweitern. Im Bereich Medizintechnik soll die weltweite Marktführerschaft in der Lithotripsie gefestigt werden.

Die Beteiligungen von AEG und Dornier an dem Projekt des europäischen Raumgleiters HERMES, an der Weiterentwicklung der Träger Rakete ARIANE und an der Raumstation COLUMBUS eröffnen langfristig günstige Perspektiven für die Arbeitsgebiete Raumfahrt und Systemtechnik.

MTU sieht in den nächsten Jahren einen steigenden Ersatz- und Neubedarf an Flugtriebwerken. Der spürbare Aufwärtstrend in der Verkehrsluftfahrt trägt dazu bei, die Produktionskapazitäten in München auszulasten. Im Bereich Hochleistungs-Dieselmotoren in Friedrichshafen zeichnet sich eine gute Beschäftigung ab.

Stabile Entwicklung im Konzern

Daimler-Benz wird seine breit angelegte intensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit auf allen Tätigkeitsgebieten weiter vorantreiben. Mit unserem soliden finanziellen Fundament verfügen wir über gute Voraussetzungen, um den Ruf, den die Produkte und Leistungen aller Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns haben, immer wieder neu zu bestätigen.

Auf der Grundlage der Qualifikation und Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter sowie einer gleichermaßen auf Fortschritt und Stabilität ausgerichteten Unternehmenspolitik werden wir unseren bisherigen Weg fortsetzen und neue Aktionsräume für uns erschließen.



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.

Pkw-Konjunktur insgesamt auf hohem Niveau

Die Pkw-Nachfrage erreichte nach einem fünf Jahre anhaltenden Aufschwung 1987 wieder das Rekordniveau des Vorjahres. Weltweit wurden 33,6 (i.V. 33,3) Mio. Pkw hergestellt. In den drei großen Marktregionen Nordamerika, Japan und Westeuropa verlief die Pkw-Konjunktur allerdings unterschiedlich.

In den USA, dem international bedeutendsten Markt, hatte die Pkw-Nachfrage bereits Ende 1986 ihren zyklischen Höhepunkt überschritten. Mit 10,1 Mio. lagen die Neuzulassungen 1987 um 9,1 % unter dem Vorjahresvolumen, das allerdings durch vorgezogene Käufe im Hinblick auf geänderte Steuergesetze überhöht war. Die Verkäufe der in den USA hergestellten Fahrzeuge gingen mit 14 % stärker zurück als der Gesamtmarkt, so daß die Produktion, die bereits im Vorjahr um 4,3 % zurückgenommen worden war, sich 1987 nochmals um 9,3 % auf 7,1 Mio. Pkw reduzierte. Der Marktanteil importierter Fahrzeuge ist weiter auf 31,1 (i.V. 28,3) % gestiegen. Besonders erfolgreich war die junge südkoreanische Pkw-Industrie, die mit 347.000 Fahrzeugen ihren Absatz in den USA mehr als verdoppeln konnte. Dagegen ist die Einfuhr aus Japan - auch dollarkursbedingt - mit 2,2 Mio. Fahrzeugen um 8,0 % unter der bisherigen Höchstmarke des Vorjahres zurückgeblieben. Vom Kursverfall des US-Dollar war auch der Import vornehmlich höherwertiger Fahrzeuge aus der Bundesrepublik betroffen.

Hinzu kam gegen Ende des Jahres nach dem Kurseinbruch an den Aktienmärkten eine spürbare Kaufzurückhaltung im oberen Marktsegment. Die Verkäufe deutscher Pkw gingen um 22 % auf 348.000 Einheiten zurück.

In Japan sind die Neuzulassungen um 4,2 % auf 3,3 Mio. Pkw gestiegen. Die Fahrzeugimporte haben zwar erneut kräftig um 43 % auf 104.000 Pkw zugenommen, ihr Marktanteil ist jedoch mit 3,0 (i. V. 2,2) % im internationalen Vergleich weiterhin außerordentlich niedrig. Etwa 80 % der Pkw-Einfuhren waren deutsche Fabrikate, und zwar vor allem der gehobenen Fahrzeugklasse. Der Rückgang des japanischen Pkw-Exports in die USA wurde nicht voll ausgeglichen, obwohl erneut um 6,8 (i.V. 20,7) % höhere Lieferungen nach Europa gingen. Damit blieb die gesamte Ausfuhr mit 4,5 Mio. Pkw um 14 % unter dem bisher höchsten Exportvolumen des Jahres 1986 zurück. Die Produktion stieg um 1,0 % auf 7,9 Mio. Pkw.

In Westeuropa wurden 1987 insgesamt 12,1 Mio. Personenwagen verkauft (+ 6,0 %). Vor allem in den Volumenmärkten Bundesrepublik, Frankreich, Italien und Großbritannien gab es deutliche Steigerungsraten. In Spanien war die Nachfrage sehr lebhaft. Der Nettoexport aus Westeuropa - Produktion abzüglich Neuzulassungen - belief sich 1987 auf knapp 0,6 Mio. Pkw, nur wenig mehr als ein Zehntel des Pkw-Exports aus Japan. Die gute Pkw-Konjunktur in den meisten europäischen Ländern ermöglichte einen nochmaligen Anstieg der Produktion um 6,1 % auf 12,7 Mio. Pkw;

dieses bisher höchste Volumen entsprach einem auf 38 (i.V. 36) % erhöhten Anteil an der Weltproduktion.

Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik nochmals gestiegen

Die Pkw-Nachfrage in der Bundesrepublik Deutschland erwies sich 1987 - nach einem Rückgang in den ersten Monaten - als unerwartet stabil. Die Neuzulassungen übertrafen mit 2,9 Mio. das bisher beste Pkw-jahr 1986 noch um 3,0 %. Zu dieser günstigen Entwicklung am Inlandmarkt haben vor allem die höheren Realeinkommen und ein insgesamt gutes Konsumklima beigetragen. Erstmals seit Jahren ist der Marktanteil ausländischer Anbieter leicht auf 29,2 (i.V. 29,7) % zurückgegangen. Etwa die Hälfte entfiel auf japanische Fabrikate.

Erfreulicherweise hat sich der Trend zum umweltfreundlichen Pkw weiter verstärkt. Ende des Jahres waren über 90 (i.V. 77) % aller neu zugelassenen Fahrzeuge als schadstoffarm eingestuft. Dabei verlagerte sich die Nachfrage von den Diesel- zu den Benzinmodellen mit Katalysator. Besonders bei den größeren Personenwagen hat sich der hochwirksame Drei-Wege-Katalysator durchgesetzt. Voraussetzung dafür waren neben den steuerlichen Förderungsmaßnahmen vor allem das inzwischen nahezu lückenlose Angebot an bleifreiem Benzin im Inland und die verbesserte Versorgung in den europäischen Nachbarländern.

Der Export der deutschen Pkw-industrie war 1987 vor allem als Folge der erheblich geringeren Lieferungen in die USA insgesamt um 2,7 % auf 2,45 Mio. Pkw weiter rückläufig. Mehr als 90 % der Pkw-Ausfuhren gingen nach Westeuropa und in die USA.

Die Produktion in der Bundesrepublik stieg 1987 nochmals um 15 % auf die neue Höchstmarke von 4,4 Mio. Personenwagen.

Daimler-Benz: Höhere Pkw-Produktion

Nach dem starken Anstieg in den vorangegangenen beiden Jahren um zusammen 70.000 Fahrzeuge lagen 1987 die Neuzulassungen von Mercedes-Pkw mit 281.941 Fahrzeugen unter dem hohen Vorjahresvolumen

von 294.973. Entsprechend hat sich unser Marktanteil von 10,9 auf 10,1 % verringert. Der Rückgang bei den Neuzulassungen um 4,4 % betraf unsere Dieselmodelle, deren Absatz um 11 % abnahm, während der Gesamtmarkt für Diesel-Pkw sogar um 30 % schrumpfte.

Unser Pkw-Absatz im Inland wurde von der Mittleren Mercedes-Klasse 200 D bis 300 E getragen. Impulse kamen erneut von der T-Reihe, deren Neuzulassungen um 28 % auf 20.500 anstiegen. Aber auch der Markterfolg der seit April 1987 angebotenen neuen Coupes der Mittleren Baureihe in den Varianten 230 CE und 300 CE hatte positive Ausstrahlungen auf unser gesamtes Pkw-Programm. Die Kompaktklasse war von der niedrigeren Diesel-Pkw-Nachfrage besonders betroffen; hier

gingen die Neuzulassungen insgesamt um 6 % auf 111.400 zurück. Während dabei um 21 % weniger Diesel-Versionen verkauft wurden, legten die Benzinmodelle um 13 % zu. In der S- und Sonderklasse gingen die Neuzulassungen zwar von 30.000 auf 22.400 Fahrzeuge zurück, wir haben in diesem Marktsegment besonders anspruchsvoller Reiselimousinen und sportlicher Coupes aber die starke Position behauptet.

Im Unterschied zur Branche hat Daimler-Benz den Pkw-Export weiter um 3,2 % auf 305.777 gesteigert. Davon nahmen die westeuropäischen Länder nahezu 50 % auf.

Besonders erfolgreich waren Mercedes-Pkw in Italien, das nach einem Zulassungszuwachs von 32 % auf 28.900 Pkw im vergangenen Jahr



Die S-Klasse: Maßstab für optimale Kombination von Sicherheit, Komfort, Leistung und Qualität.



Das T-Modell: Fahrzeug für Beruf und Freizeit, für alle die das großzügige Raumangebot nutzen, jedoch nicht auf den Komfort und die Leistung der Mercedes-Limousinen verzichten wollen.

unser größter Pkw-Markt im europäischen Ausland war. In Frankreich wurden 24.500 Mercedes-Pkw neu zugelassen (+5,6%). An dritter Stelle folgte Großbritannien, wo wir mit dem Verkauf von 21.400 Pkw einen gegenüber dem Gesamtmarkt überdurchschnittlichen Zuwachs von 8,8% erzielten. Nach dem Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft konnten wir dort unser Pkw-Geschäft stark ausweiten (12.500 Pkw; +61%). Während in den Niederlanden unser Absatz etwa entsprechend der Entwicklung am Gesamtmarkt auf 13.500 Fahrzeuge um 5,2% zurückging, sind die Neuzulassungen in Belgien weiter um 1,9% auf 12.200 Mercedes-Pkw gestiegen.

Im US-Markt haben wir mit 89.900 verkauften Pkw zwar das durch steuerliche Sonderfaktoren begünstigte außerordentlich hohe Volumen des Vorjahres (99.300) erwartungsgemäß nicht wieder erreicht. Angesichts der stark rückläufigen Entwicklung des Gesamtmarkts und der durch den weiteren Dollarkursverfall notwendig gewordenen Preiserhöhungen ist es jedoch als Erfolg zu werten, daß unsere Verkäufe höher waren als 1985.

In Japan ist es gelungen, unsere Marktposition kräftig zu verbessern. Die Neuzulassungen stiegen um 36% auf 18.700 Mercedes-Pkw. Japan ist inzwischen nach den USA der wichtigste Auslandsmarkt für unsere S- und Sonderklasse.

Die Produktion wurde nach den beträchtlichen Zuwachsraten in den beiden vorangegangenen Jahren 1987 nochmals leicht auf 598.079 (i.V. 594.080) Pkw erhöht. Der Zuwachs betraf ausschließlich das Werk Bremen. Neben der T-Reihe mit einer Steigerung um 18% auf 33.100 Fahrzeuge wurden hier 140.300 (i.V. 131.500) Pkw der Kompaktklasse gefertigt. Insgesamt liefen in Sindelfingen und Bremen 213.800 Fahrzeuge der 190er-Baureihe vom Band (+1,3%). Im Werk Sindelfingen konnte damit der im Verbund mit Bremen bestehende Flexibilitätsrahmen zugunsten einer höheren Ausbringung der Limousinen und der neuen Coupes der Mittleren Baureihe (253.700: +4,3%) genutzt werden. Entsprechend ihrem größeren und ständig noch zunehmenden

technischen Inhalt erfordert diese Baureihe in der Fertigung längere Durchlaufzeiten und größere Flächen. Bei der S- und Sonderklasse ging die Produktion zwar um 13 % zurück; mit 97.400 Fahrzeugen bleibt Daimler-Benz aber auch in dieser Klasse besonders hochwertiger und technisch anspruchsvoller Personenwagen weltweit der mit Abstand führende Hersteller. Bei der Steyr-Daimler-Puch AG in Graz/Öster-

reich wurden 1987 im Lohnauftrag 6.368 (i.V. 5.945) Mercedes-Geländewagen für uns gefertigt.

Modellpalette und Sicherheitsausstattung erweitert

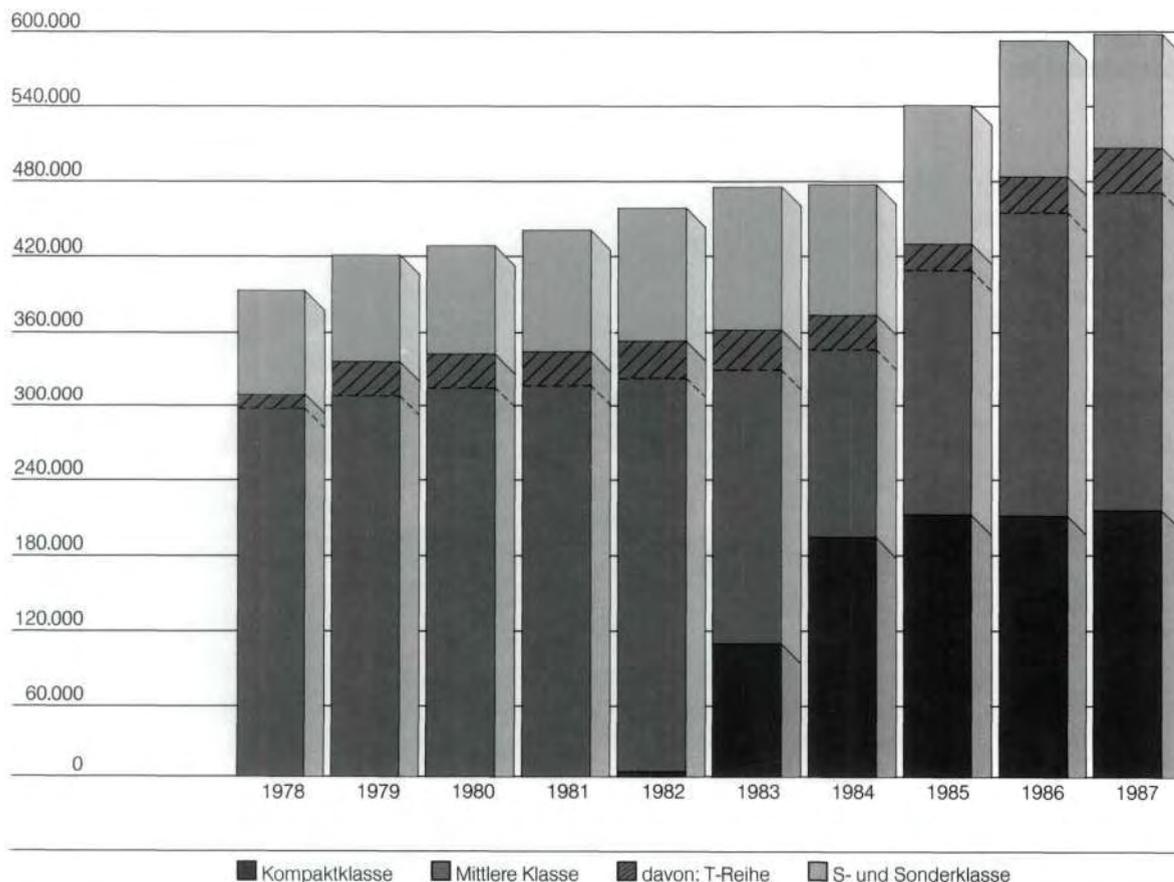
Daimler-Benz hat durch Modellpflege sein Pkw-Programm konsequent verbessert und neue Modelle in den Markt eingeführt. Die Cou-

pes der Mittleren Mercedes-Klasse sind vom Markt hervorragend aufgenommen worden. Das Diesel-Programm erhielt mit den Typen 190 D 2.5 Turbo, 300 D Turbo und 300 D Turbo 4MATIC zusätzliche leistungsstarke Varianten und umfaßt jetzt 14 Modelle.

Auf der IAA 1987 präsentierte Daimler-Benz die leistungs- und verbrauchsoptimierten 8-Zylinder-

Personenwagen-Produktion

(Fahrzeuge)	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Personenwagen gesamt	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349	541.039	594.080	598.079
davon:										
S- und Sonderklasse	83.107	84.957	84.993	95.804	105.093	114.589	104.646	108.896	111.757	97.437
Mittlere Klasse	310.096	337.202	344.085	344.974	348.602	251.757	178.357	220.339	271.314	286.875
davon: T-Reihe	10.581	28.405	27.230	26.251	29.620	30.370	28.055	20.612	28.063	33.133
Kompaktklasse	-	-	-	-	4.650	109.837	195.346	211.804	211.009	213.767
zzgl. Geländewagen	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303	5.945	6.368



Motoren der S-Klasse. Eine elektronisch geregelte „intelligente“ Zündanlage mit Klopfsensor hat den durch den Katalysator bedingten Leistungsverlust mehr als ausgeglichen. Im Rahmen unserer drei Baureihen bieten wir nunmehr 45 verschiedene Modelle von Limousinen, Coupes und Roadstern an.

Bei den Geländewagen wurde der 240 GD durch den 250 GD mit 5-Zylinder-Dieselmotor abgelöst.

Zunehmend wird in der gesamten Fahrzeugtechnik von den Möglichkeiten der Elektronik Gebrauch gemacht. Schwerpunkte legen wir dabei vor allem auf aktive und passive Sicherheit, auf Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit und nicht zuletzt auf die weitere Steigerung des den Fahrer entlastenden Komforts. Neue Systeme in der Automobiltechnik sind ohne Elektronik nicht darstellbar. Daimler-Benz hat seine führende Stellung auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit durch die Einführung des Airbag auch für den Beifahrer unterstrichen. Der Airbag

bildet zusammen mit dem Sicherheitsgurt und den Gurtstraffern ein umfassendes Sicherheitssystem, das kein anderer Hersteller in dieser Kombination anbietet. Inzwischen sind bereits über 400.000 Mercedes-Pkw mit einem Airbag-System ausgerüstet. Die Hälfte unserer 1987 produzierten Fahrzeuge wurde mit einer Antiblockier-Bremsanlage ausgeliefert. Seit 1978 haben wir in mehr als eine Million Pkw das Antiblockiersystem eingebaut. Damit sich diese wirksame Sicherheitsbremse noch stärker bei den Kunden durchsetzt, haben wir den Preis für das ABS zu Beginn dieses Jahres um etwa ein Viertel gesenkt.

Durch die Einführung der 4MATIC für die Mittlere Klasse, der Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) für die 8-Zylinder-Modelle der S-Klasse sowie des Automatischen Sperrdifferentials (ASD) für das gesamte Programm wurden neue Elemente zur Erhöhung der aktiven Sicherheit unserer Fahrzeuge in unser Angebot aufgenommen.

Nach der serienmäßigen Einführung des geregelten Drei-Wege-Katalysators für Benzinmotoren auch auf praktisch allen europäischen Märkten konzentrieren wir unsere Aktivitäten verstärkt auf die weitere Abgasreinigung von Pkw-Dieselmotoren.

Die gasförmigen Schadstoff-Emissionen liegen heute schon sehr niedrig, etwa im Bereich der Emissionen von Benzinmotoren mit Katalysator. Zur Verringerung der Ruß-Partikelemission arbeiten wir seit langer Zeit in zwei Richtungen. Zum einen wird die Partikelentstehung durch innermotorische Maßnahmen noch weiter verringert; hier verzeichnen wir bereits deutliche Erfolge und sehen noch weitere Möglichkeiten. Zum anderen arbeiten wir an der Entwicklung von Partikel-Filtern, die jedoch nach unseren in der Praxis gesammelten Erfahrungen den beträchtlichen thermischen Beanspruchungen bei der Regeneration der Filter durch Abbrennen der Ruß-Partikel bislang nicht standhal-



Nach Einführung des leistungsstarken 190 D 2.5 Turbo umfaßt die Kompaktklasse nun acht Fahrzeugtypen. Sie verbinden vorbildliche Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit mit hohem Fahrkomfort.



Individualität und kraftvolle, sportliche Eleganz: Die neuen Coupes in der Mittleren Mercedes-Klasse zeichnen sich durch exklusives Design und innovative Technik aus.

ten. Bis zu einer serienreifen Lösung, die den hohen Ansprüchen im Fahrbetrieb genügt, ist noch erhebliche Entwicklungsarbeit zu leisten.

Hohe Investitionen im Pkw-Bereich

Für eine zukunftsgerichtete, wettbewerbsfähige Fertigung haben wir in unseren Pkw-Werken 1,5 (i. V. 1,1) Mrd. DM investiert. Der Einsatz modernster Technologien in allen Produktionsbereichen hat nicht nur die Qualität der Produkte, sondern auch der Arbeitsplätze weiter verbessert und gleichzeitig umfassende Umweltschutzmaßnahmen ermöglicht.

Der Humanisierung von Arbeitsplätzen im Produktionsprozeß tragen wir durch höherwertige Arbeitsinhalte und die Verringerung taktge-

bundener Tätigkeiten Rechnung. Im Werk Berlin werden seit 1987 in der neu eingerichteten DNC-Dreherei Aufgaben, die früher der Arbeitsvorbereitung vorbehalten waren, von den Mitarbeitern an den Maschinen selbst wahrgenommen. Im Werk Sindelfingen bauen selbständige Arbeitsgruppen unabhängig vom Band und in Eigenverantwortung das elektrische Bordnetz in die Karosserie ein. Eine voll mechanisierte Achsmontage bei der Fertigung der Kompaktklasse im Werk Bremen ersetzt in den Maschinentakt eingebundene Überkopfarbeit. Die Kopplung von CAD- und CAM-Technik erlaubt im Werk Untertürkheim die Konstruktion komplexer Schmiedewerkzeuge und die anschließende Fertigung auf Fünf-Achsen-Fräsmaschinen. Modernste Produktionseinrichtungen in Verbindung mit umfassenden Maßnahmen

zur Qualitätssicherung und -prüfung waren notwendig, um die Serienfertigung der elektronisch gesteuerten Traktionshilfen ASD, ASR und 4MATIC aufzunehmen.

In Sindelfingen wurde zur Fertigung qualitativ hochwertiger Karosserieteile eine Pressenstraße mit neun Großpressen eingerichtet. In Bremen ging eine neuentwickelte Großteilstufenpresse für unterschiedliche Türinnen- und -außenbleche in Betrieb. Investitionsschwerpunkte im Werk Hamburg waren die Verbesserung der Infrastruktur und ein Hallenneubau, der die Produktionsfläche um etwa ein Drittel erweitert. Am Standort Berlin-Marienfelde wurden vor allem die Aktivitäten zur Verlagerung der Fertigungseinrichtungen von Pkw-Tauschmotoren und Auspuffkrümmern aus Untertürkheim fortgeführt.



Der Sauber-Mercedes C 9 beendete das erste Rennen der Saison 1988 Jerez (Spanien) als Sieger. Der Gruppe C-Rennwagen hat einen 800 PS starken Mercedes-Fünfliter-Achtzylindermotor.

Im Interesse der Umweltschonung werden in der Fertigung beim Entfetten von Steuerungsteilen Lösemittel und Öl in großem Umfang zurückgewonnen. In der Leichtmetallgießerei können 90 % des verarbeiteten Kernsand unter Einhaltung der neuesten Grenzwerte regeneriert und in den Produktionsprozeß zurückgeführt werden.

Drittes Pkw-Montagewerk in Rastatt

Das geplante Pkw-Montagewerk in Rastatt kann schon heute als Beispiel dafür gelten, daß ein Ausgleich zwischen Ökologie und Ökonomie möglich ist. Daimler-Benz hatte bereits frühzeitig in der Öffentlichkeit

auf die Bedeutung der Umweltfragen hingewiesen und in intensiven Gesprächen mit den Umweltverbänden und der baden-württembergischen Landesregierung für Industrie und Natur gleichermaßen tragbare Kompromißlösungen gefunden. Entsprechend den bisherigen Planungen wollen wir 1990/91 die Produktion schrittweise aufnehmen.

Rastatt als ein weiterer Pkw-Standort wird allein schon aufgrund des unverkennbaren Trends zum wertvolleren, technisch aufwendigeren Automobil benötigt. Je mehr im Automobilbau Fahrtechnik, Sicherheit und Komfort an Bedeutung gewinnen, um so mehr zusätzliche Fläche wird vor allem im Montagebereich für moderne flexible Fertigungsstrukturen benötigt. Dieses qualitative Wachstum wird gerade bei exklusiven Automobilen immer bedeutsamer.

Engagement im Motorsport

Daimler-Benz wird sich künftig wieder stärker im Motorsport engagieren. Dabei konzentrieren wir uns auf die Unterstützung von Renn- und Rallyeteams, die bereits in den letzten Jahren mit Mercedes-Fahrzeugen oder -Motoren erfolgreich Motorsport betrieben haben. Wir wollen damit auch für uns verwertbare Erfahrungen und Erkenntnisse sowohl im seriennahen als auch im High-Tech-Motorsport sammeln. Bei den Fahrzeugen der Gruppe A unterstützen wir Teams, die den 190 E 2.3-16 in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft und in der Internationalen Deutschen Rallye-Meisterschaft einsetzen. Durch eine intensivere Zusammen-

arbeit mit dem Schweizer Peter Sauber wird in der Gruppe C der Sauber-Mercedes C 9 für Einsätze im Supercup und in der Prototypen-Weltmeisterschaft weiterentwickelt.

Pkw-Produktion auf hohem Niveau

Nach den kräftigen Absatzsteigerungen in den letzten Jahren muß sich die Pkw-Industrie in nahezu allen großen Märkten auf einen zyklischen Absatzrückgang einstellen. Dem verringerten Marktvolumen stehen auf der Angebotsseite vor allem im währungsbegünstigten Dollarraum neugeschaffene Kapazitäten gegenüber. Besonders auf dem frei zugänglichen deutschen Pkw-Markt dürfte deshalb in allen Fahrzeugklassen der Importdruck zunehmen und den Wettbewerb weiter verschärfen.

Das Exportgeschäft der deutschen Automobilindustrie wird darüber hinaus durch die Währungsentwicklung belastet.

Daimler-Benz rechnet auf der Grundlage des attraktiven und wettbewerbsstarken Modellangebots für

1988 mit einem Absatzvolumen etwa wieder in der Größenordnung des Berichtsjahres. Insbesondere in den Märkten der Europäischen Gemeinschaft, aber auch im südostasiatischen Raum werden wir die vorhandenen Wachstumschancen für Mercedes-Pkw weiter nutzen.

Pkw-Werke 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



DNC-Dreherei im Werk Berlin zur Herstellung unterschiedlicher Serien-, Vorserien- und Versuchsteile. 21 CNC-Drehmaschinen, ein Werkzeugvoreinstellgerät sowie eine Meßmaschine sind über ein Rechnernetzsystem gekoppelt. Aufgaben, die früher der Planung vorbehalten waren, werden jetzt vor Ort von hochqualifizierten Mitarbeitern in der Fertigung selbst erledigt.

Inland

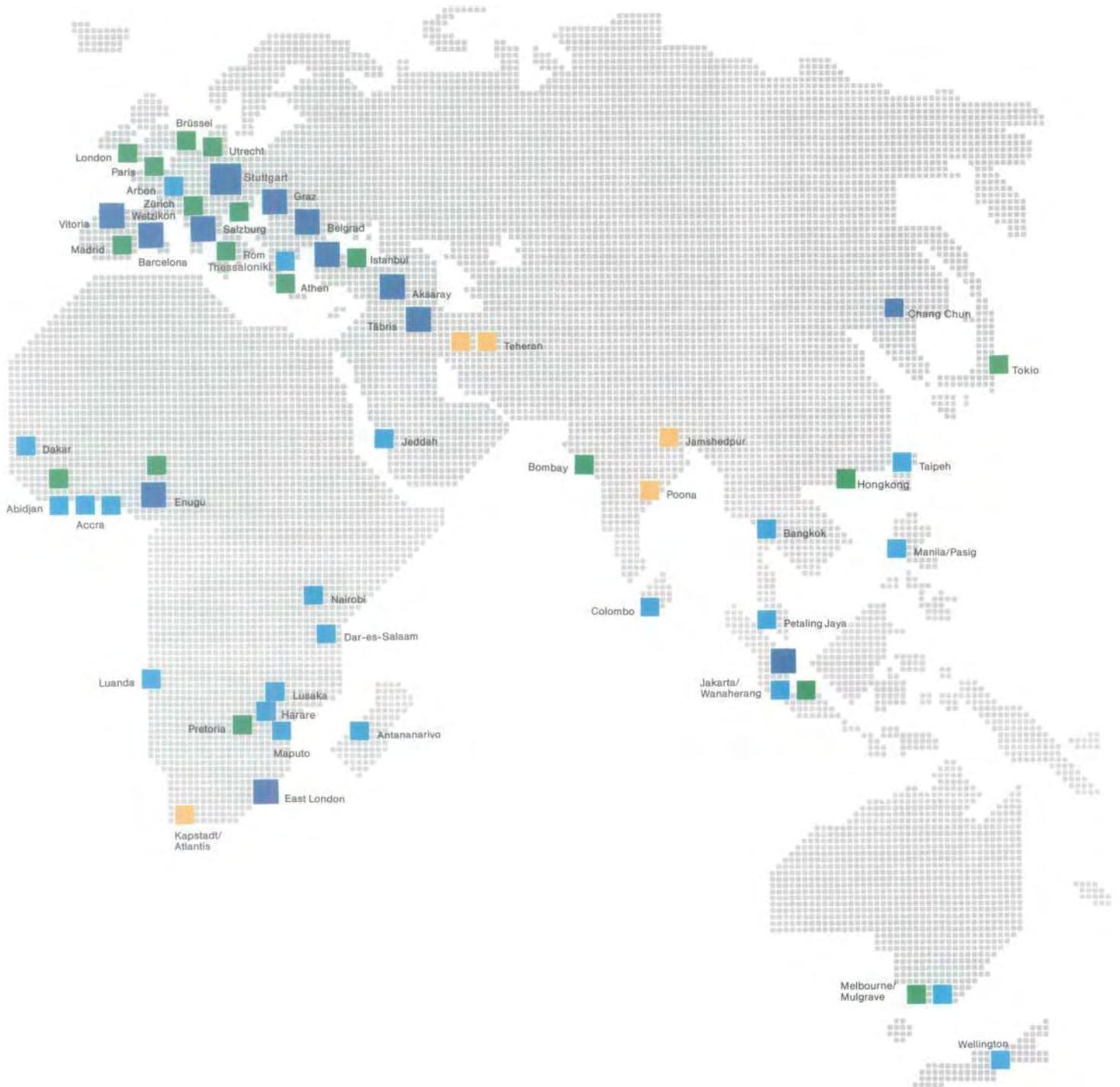
Hauptverwaltung	
Forschung und Entwicklung	
Produktionswerke	11
Verkaufs- und Servicestützpunkte	1.138
davon:	
Niederlassungen	97
Großvertreter	28
Vertreter	421
Vertragswerkstätten	592

Ausland

Produktionswerke	18
Montagerwerke	25
Lizenznehmer	5
Verkaufs- und Servicestützpunkte	4.756
davon:	
Vertriebsgesellschaften	25
Niederlassungen	430
Generalvertreter	121
Interessenvertreter	40
Vertragshändler/Agenten	3.632
Vertragswerkstätten	508

 Produktion
 Montage
 Vertrieb
 Freightliner
 Lizenznehmer





Nachfragebelebung in wichtigen Nutzfahrzeugmärkten

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen hat sich 1987 in nahezu allen wichtigen Märkten deutlich belebt. Anders als in den Vorjahren galt dies auch für Lastwagen über 6 t, vor allem für Schwer-Lkw. Die Nutzfahrzeugproduktion übertraf international mit 12,8 Mio. Fahrzeugen die Stückzahlen des Vorjahres um 4,0 %. Etwa neun Zehntel aller Nutzfahrzeuge sind Transporter und sogenannte Pick-ups.

In den USA nahmen die Neuzulassungen um 2,9 % auf 4,9 Mio. Nutzfahrzeuge zu. In der eigentlichen Lkw-Klasse über 6 t Gesamtgewicht wurden 9,1 % mehr abgesetzt. Mit einer Erhöhung um 8,7 % auf 3,8 Mio. Fahrzeuge erreichten die USA einen Anteil an der Welt-Nutzfahrzeugproduktion von 30 nach 28 % im Vorjahr.

In Japan stieg der Inlandsabsatz um 7,1 % auf das neue Rekordvolumen von 2,7 Mio. Nutzfahrzeugen. Dagegen nahm der Export weiter um 12 % auf 1,8 Mio. Fahrzeuge ab; vor allem die Lieferungen in die USA verringerten sich um 19 %. Demzufolge ist die Produktion um 2,1 % auf 4,4 Mio. Nutzfahrzeuge zurückgegangen. Dennoch blieb Japan mit einem Weltanteil von 34 (i.V. 36) % größter Nutzfahrzeughersteller.

In den Ländern Westeuropas erhöhte sich der Absatz von Nutzfahrzeugen um 9,9 % auf 1,6 Mio. Ein-

heiten. Großbritannien, Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland - auf diese Länder entfallen über die Hälfte des westeuropäischen Marktvolumens - waren besonders aufnahmefähig. Die Fertigung stieg in Westeuropa um 6 % auf 1,6 Mio. Fahrzeuge. In der Lkw-Klasse über 6 t nahm die Fertigung um 6,0 % zu. Mit 310.000 Lastwagen betrug der Anteil der traditionellen westeuropäischen Hersteller in diesem Segment etwa ein Drittel der Weltproduktion gegenüber nur 15 % bei Nutzfahrzeugen insgesamt. Trotz der erfreulichen Marktentwicklung in Europa hat sich das Problem der Überkapazitäten nicht entschärft. Preise und Konditionen vor allem in den europäischen Nutzfahrzeugmärkten stehen weiterhin unter starkem Wettbewerbsdruck.

Deutsche Nutzfahrzeug- industrie: Absatzanstieg vor allem bei Schwer-Lkw

In der Bundesrepublik Deutschland sind im Berichtsjahr 153.000 Nutzfahrzeuge neu zugelassen worden (+ 6,7 %). Sowohl bei Transportern als auch bei schweren Lkw ab 16 t war die Nachfrage lebhaft. Ausländische Anbieter haben gerade in den unteren Gewichtsklassen weiter zugelegt; ihr Anteil am Gesamtmarkt erreicht inzwischen knapp 26 (i.V. 25) %.

Der Rückgang des Nutzfahrzeugexports um 10 % auf 156.000 Fahrzeuge war weniger marktbedingt als vielmehr die Folge einer statistischen Umstellung: Bei einem deutschen Hersteller werden seit 1987 zerlegte Leichttransporter für die Fertigung im Ausland nicht mehr als ckd-Lie-

ferungen, sondern als Fahrzeugsätze erfaßt. Dies erklärt auch den Rückgang der deutschen Nutzfahrzeugproduktion um 9,0 % auf 260.400 Einheiten. Die tatsächliche Markttendenz kommt in dem Anstieg der Fertigung von Lkw über 6 t Gesamtgewicht um 2,4 % auf 107.000 zum Ausdruck.

Die Ausfuhr von Lkw über 6 t stieg um 12 % auf 62.100 Fahrzeuge, in der Klasse ab 16 t sogar um nahezu 17 % auf 37.400. Trotz dieses erfreulichen Zuwachses erreichen die Stückzahlen gerade die Hälfte des Volumens von Anfang der 80er Jahre. Die traditionellen westeuropäischen Exportmärkte können die fehlende Nachfrage aus dem Nahen und Mittleren Osten auch bei guter Nutzfahrzeugkonjunktur nicht annähernd ausgleichen.

Daimler-Benz: Nutzfahrzeugabsatz im In- und Ausland gestiegen

Daimler-Benz hat 1987 im Inland insgesamt 66.000 Nutzfahrzeuge an private Kunden und Behörden ausgeliefert (+0,8 %). In der Lkw-Klasse über 6 t sind unsere Neuzulassungen um 6,8 % auf 29.700 gestiegen. Damit konnten wir mit fast 60 % Marktanteil unsere führende Stellung behaupten. Bei den Schwer-Lkw ab 16 t sind die Neuzulassungen um 8,7 % auf 13.300 Fahrzeuge gestiegen.

Unser Nutzfahrzeugexport aus den inländischen Werken hat sich insgesamt um 5,5 % auf 83.300 Fahrzeuge erhöht, bei Schwer-Lkw sogar um fast 20 % auf 21.900 Einheiten. Von unseren gesamten Auslandslieferungen gingen über 80 % nach Europa.

In den meisten westeuropäischen Ländern haben wir 1987 unsere Marktstellung verbessern können. In der Lkw-Klasse über 6 t konnten wir unsere führende Position in Europa mit einem Marktanteil von 24 % festigen und vor allem im Schwer-Lkw-Segment ab 16 t ausbauen.

Besonders erfolgreich waren unsere Lkw auf den großen westeuropäischen Auslandsmärkten. So sind in Frankreich, unserem wichtigsten Markt, die Neuzulassungen um 11 % auf 17.900 Mercedes-Lkw gesteigert worden, in Großbritannien betrug die Zuwachsrate 8,1 % auf 15.400

Lkw. Unverändert stehen die Niederlande mit 8.000 Lkw an dritter Stelle vor Italien; hier wurden mit 5.500 Mercedes-Lkw 20 % mehr abgesetzt als im Vorjahr. Nach dem Beitritt Spaniens zur Europäischen Gemeinschaft hat sich der Verkauf importierter Mercedes-Nutzfahrzeuge im Jahre 1987 auf 4.200 mehr als verdoppelt.

Unsere Verkäufe in den Nahen Osten verharrten mit 7.200 Nutzfahrzeugen auf dem sehr niedrigen Vorjahresniveau.

Omnibusgeschäft weiterhin schwierig

Der harte Konkurrenzkampf bei Omnibussen hielt 1987 unverändert an. Überkapazitäten einerseits und unzureichende Nachfrage andererseits haben sowohl im Inlandsmarkt als auch im europäischen Ausland den Wettbewerb unter den Herstellern noch verschärft.

In der Bundesrepublik Deutschland war die Nachfrage nach Reisebussen anhaltend schwach. Einschließlich der Linienbusse stiegen die gesamten Neuzulassungen von einem allerdings niedrigen Niveau aus um 14 % auf 4.800 Omnibusse. Mit Verkäufen von 2.200 Mercedes-Omnibussen konnten wir unseren Marktanteil mit über 45 % in der Größenordnung des Vorjahres halten. Die Auslandslieferungen der Branche verringerten sich um 14 % auf 5.000 Omnibusse; damit setzte sich die negative Entwicklung der Vorjahre fort. Der Export von Mercedes-Omnibussen lag mit 2.300 um 15 % unter dem des Vorjahres. In unseren inländischen Werken wurde die Fertigung um 10 % auf 4.565 Omnibusse und Fahrgestelle weiter zurückgenommen.



Der MB 100 D wurde 1987 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt vorgestellt. Die Mercedes-Transporterfamilie umfaßt nunmehr drei verschiedene Baureihen im Bereich von 2,55t bis 7,49 t zul. Gesamtgewicht.

Höhere Auslands- lieferungen bei Unimog und MB-trac

Der Absatz von Unimog und MB-trac ist 1987 um 6 % auf 9.565 Fahrzeuge gestiegen. Während im Inland aufgrund des weiteren Nachfragerückgangs nach Ackerschleppern

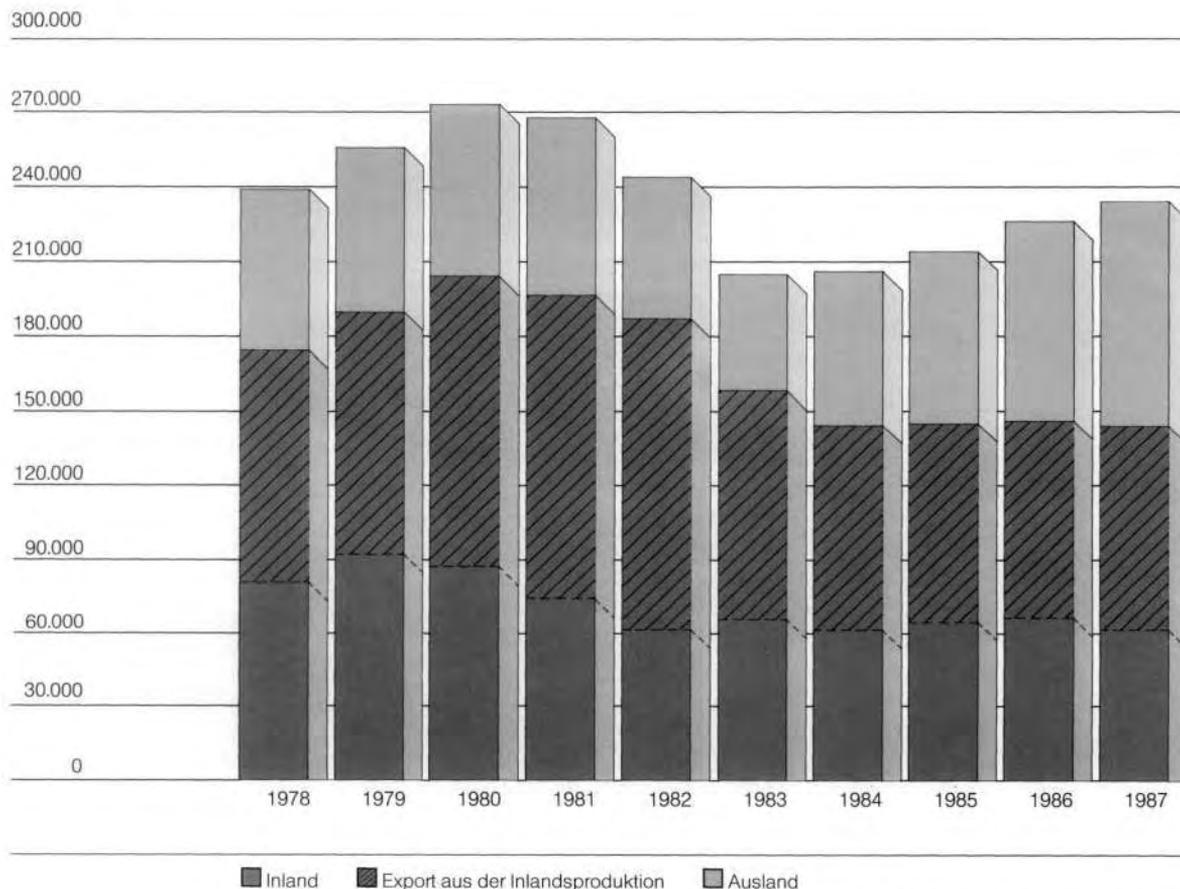
unsere Verkäufe um 4,8 % auf 5.345 Unimog und MB-trac zurückgingen, konnten wir im Ausland durch die Abwicklung einiger Unimog-Großaufträge unseren Absatz um nahezu ein Viertel auf 4.220 Einheiten steigern. Die Produktion wurde um 3 % auf 9.450 Unimog und MB-trac erhöht.

Absatz von Einbau- motoren rückläufig

Trotz des günstigen Konjunkturverlaufs in einzelnen Anwendungsbereichen für Industrie- und Einbaumotoren haben sich weltweit die Marktbedingungen wegen vorhandener Überkapazitäten verschle-

Nutzfahrzeug-Produktion

(Fahrzeuge)	1978	1979	1980	1981	1982	1983*)	1984	1985	1986	1987
Nutzfahrzeuge gesamt	239.702	256.467	272.868	268.925	243.513	204.619	205.397	213.910	226.344	234.141
Inland	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387	145.757	144.648
davon: Transporter	73.814	80.085	83.977	69.357	64.473	63.050	60.717	62.385	69.485	68.526
Lastwagen										
über 6 bis 15,9 t	42.467	41.383	46.260	45.185	37.933	29.677	32.690	34.080	30.864	27.812
ab 16 t	39.310	48.625	53.241	61.957	63.513	46.168	35.318	31.327	31.114	34.295
Omnibusse	8.210	8.529	9.643	9.647	7.925	7.723	5.186	5.345	5.084	4.565
Unimog und MB-trac	9.300	10.150	9.920	9.930	13.200	10.800	9.190	10.250	9.210	9.450
zzgl. Fahrzeugsätze*)	-	-	-	-	-	27.332	18.122	26.402	8.838	10.085
Ausland	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523	80.587	89.493



■ Inland ▨ Export aus der Inlandsproduktion □ Ausland

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

tert. Rückläufig war vor allem der Absatz an Hersteller landwirtschaftlicher Maschinen. Bei Fahrzeugaggregaten - Achsen, Getriebe - entwickelten sich die Verkäufe mit 8.000 (i.V. 7.300) Einheiten wiederum erfreulich. Im Konzern haben wir - einschließlich der Gesellschaften in Argentinien, Brasilien und Spanien - 28.700 (i.V. 34.600) Industriemotoren zum Einbau in Land- und Baumaschinen sowie in Busse, Sonder- und Flurförder-Fahrzeuge hergestellt.

Nutzfahrzeugproduktion im Inland in der Größenordnung des Vorjahres

In den inländischen Werken lag die Produktion mit 144.648 Nutzfahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Einem Rückgang bei Transportern, leichten und mittleren Lastwagen stand ein deutlicher Zuwachs bei den Schwer-Lkw gegenüber. Die Produktion von Fahrzeugsätzen konnte um 14 % auf 10.085 Einheiten gesteigert werden.

Die Beschäftigungssituation hat sich 1987 insgesamt gegenüber dem Vorjahr stabilisiert, entwickelte sich jedoch in den einzelnen Werken gegenläufig. Es ist gelungen, für unsere Mitarbeiter innerhalb des Nutzfahrzeubereichs einen Ausgleich zu schaffen. Während es im Mannheimer Omnibusbau aufgrund der Marktlage zu Beschäftigungsproblemen kam und das Werk Kassel wegen der Strukturverschiebungen im Lkw-Programm zeitweise Kurzarbeit einlegen mußte, konnte das Montagewerk Wörth die Nachfrage nach schweren Lkw nur durch Sondermaßnahmen befriedigen.

Konzerngesellschaften im Ausland mit höherer Nutzfahrzeugproduktion

Unsere ausländischen Tochtergesellschaften mit eigener Nutzfahrzeugfertigung konnten den Absatz weiter steigern und haben mit 89.493 Transportern, Lastwagen und Omnibussen zusammen 11 % mehr gefertigt als im Vorjahr. Dadurch erhöhte sich die Produktion im Konzern insgesamt um 3,4 % auf 234.141 Nutzfahrzeuge.

In Brasilien ließ der ausbleibende Erfolg der Wirtschafts- und Währungsreform den Konjunkturaufschwung wieder erlahmen. Dies führte bei unserer größten Auslandsgesellschaft, der Mercedes-Benz do Brasil, zu einem Absatzrückgang in Brasilien um 5,0 % auf 32.500 Nutzfahrzeuge. Infolge der stärker rückläufigen Gesamtnachfrage stieg der Marktanteil von Mercedes auf 44 %

bei Lkw und auf über 84 % bei Omnibussen. Durch den um fast zwei Drittel auf 12.000 Fahrzeuge gesteigerten Export wurden die Absatzeinbußen in Brasilien jedoch mehr als ausgeglichen. Die Auslandslieferungen gingen an Montagegesellschaften in den USA und Indonesien sowie in lateinamerikanische Länder. Die Produktion der Mercedes-Benz do Brasil lag mit 43.500 Nutzfahrzeugen leicht über der des Vorjahres.

In Argentinien hat sich die Wirtschaftslage - vor allem in der zweiten Jahreshälfte - drastisch verschlechtert. Aufgrund eines guten Geschäftsverlaufs in den ersten drei Quartalen konnte die Mercedes-Benz Argentina ihren Absatz um 9 % auf 5.400 Nutzfahrzeuge erhöhen und ihren Marktanteil bei 57 % halten. Die Produktion übertraf mit 5.500 Fahrzeugen die des Vorjahres um 11 %.



Das Vierachser-Lastwagenprogramm umfaßt Fahrgestelle für Gesamtgewichte von 32 bis 48t mit Motorleistungen von 206 bis 261 kW (280 bis 354 PS) und variablen Radständen von 4,10 bis 6,50 m.

Unsere Tochtergesellschaft Freightliner erzielte in den USA und in Kanada ihr bisher bestes Verkaufsergebnis. Mit dem erweiterten Angebot von Schwer-Lastwagen, das nun auch Baustellenfahrzeuge umfaßt, wuchs der Absatz auf über 27.000 (i.V. 20.800) Fahrzeuge. Bei einer deutlich lebhafteren Nachfrage nach schweren Lkw konnte Freightliner seinen Marktanteil von 15,5 auf fast 18 % ausweiten. Die Produktion in den beiden US-Werken und in Kanada stieg um 32 % auf 27.100 Lastwagen. In der Klasse der mittelschweren Lkw, die in Hampton/Virginia aus Teilezulieferungen von Brasilien und Deutschland montiert werden, waren die Verkäufe mit 4.220 (i.V. 4.700) Mercedes-Nutzfahrzeugen rückläufig. Das Geschäft wurde durch die veränderten Wechselkursrelationen belastet.

Die Mercedes-Benz Espana hat bei lebhafter Nachfrage auf dem spanischen Markt den Absatz der eigengefertigten Transporter um 11 % auf 11.100 erhöht. Im Rahmen der für diese Baureihe verfügbaren Kapazitäten konnten im Berichtsjahr 11.400 Transporter hergestellt werden, 21 % mehr als im Jahr zuvor. In den letzten Monaten hat die Gesellschaft die Fertigung auf 90 Fahrzeuge pro Tag angehoben; das entspricht einer Jahresproduktion von 20.000 Einheiten.

In Südafrika hat sich 1987 die Situation auf dem Automobilmarkt wieder gebessert. Die Mercedes-Benz of South Africa konnte insgesamt 3.034 (i.V. 2.800) Nutzfahrzeuge verkaufen. Die Produktion verminderte sich dagegen auf 1.996 (i.V. 2.274) Nutzfahrzeuge.

Unterschiedliche Entwicklungen bei unseren assoziierten Nutzfahrzeugunternehmen

Die Nutzfahrzeuggesellschaften im Ausland, an denen Daimler-Benz eine Minderheitsbeteiligung hält und die im Konzernabschluß als assoziierte Unternehmen erfaßt werden, verzeichneten 1987 unterschiedliche Entwicklungen. Ihre Fertigung ist in der Konzernproduktion nicht enthalten.

In Europa hat die Schweizer NAW-Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, die Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge auf spezielle Kundenwünsche hin umrüstet und montiert, einen um etwa ein Drittel höheren Umsatz von umgerechnet 112 Mio. DM erzielt.



Vorgestellt auf der „Brasil-Transpo“ in São Paulo, der größten Automobilausstellung in Südamerika: Der von der Mercedes-Benz do Brasil S. A. hergestellte neue Schwer-Lkw LS 1934.



Die leichten Wörther Lkw von 6,5 bis 13 t für unterschiedliche Einsatzzwecke - ein gewohntes Bild auf unseren Straßen.

Die schwierige wirtschaftliche Situation in Mexiko hat auch 1987 die Geschäftsentwicklung unserer Beteiligungsgesellschaft Fábrica de Auto-transportes Mexicana S.A. (FAMSA) beeinträchtigt. Mit 1.300 (i. V. 1.500) verkauften Nutzfahrzeugen blieb der Marktanteil bei unverändert 25 %. Von der zum Jahresende vorgenommenen Umstellung der mittelschweren Fahrzeuge auf Mercedes-Dieselmotoren verspricht sich die Gesellschaft eine Ausweitung von Absatz und Produktion.

Das Omnibusgeschäft der Otobüs ve Motorlu Araclar Sanayii A.S. (OTOMARSAN) litt 1987 unter den wirtschaftlich schwierigen Marktbedingungen in der Türkei; der Absatz ging um 25 % auf 900 Omnibusse zurück. Im Werk Istanbul hat die Gesellschaft die Produktion eines modernen Hochdecker-Omnibusses aufgenommen. Damit bestehen gute Voraussetzungen, um ihre starke Position auf dem türkischen Omnibusmarkt weiter auszu-

bauen. In dem Ende 1986 eröffneten neuen Werk in Aksaray sind seit Produktionsbeginn 245 Schwer-Lkw hergestellt worden. Nach kurzer Vorbereitungszeit ist hier im September auch die Montage des Unimog-Typs 1300 L angelaufen; der nationale Fertigungsanteil beträgt derzeit etwa ein Drittel.

Breiteres Nutzfahrzeugprogramm für vielfältige Einsatzmöglichkeiten

Mit neuen Produkten und Produktverbesserungen haben wir unser auf eine Vielzahl individueller Transportlösungen ausgerichtetes Nutzfahrzeugprogramm weiter ausgebaut.

Neu ins Angebot kam der Transporter MB 100 D in der Gewichtsklasse bis 2,6 t, der in Spanien für westeuropäische Märkte hergestellt wird. Bei der Mercedes-Benz do Brasil ist die Vorserie eines dem Düsseldorfer Transporter entsprechenden Fahrzeugs angelaufen, das die untere Stufe einer neuen Lkw-Generation bildet.

Mit innovativen Lösungen für eine Vielzahl unterschiedlicher Einsatzmöglichkeiten wurde unser Leistungsangebot noch umfassender. Die Elektronik gewinnt dabei immer größere Bedeutung. Nachdem wir für Lkw die Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) als Ergänzung zum Antiblockiersystem sowie das integrale Antriebskonzept mit der elektropneumatischen Schaltung (EPS) erfolgreich in den Markt eingeführt haben, sind nun auch die Reisebusse der Baureihe O 303 serienmäßig und die Linienbusse auf Sonderwunsch mit diesen zusätzlichen Sicherheitsausstattungen lieferbar. Freightliner bietet in den USA als erster Schwer-Lkw-Hersteller seit Herbst das Antiblockiersystem mit erfreulicher Marktresonanz an.

Bei unseren im Inland gefertigten Schwer-Lkw sind nun die Allradfahrzeuge mit dem drehmomentstarken, aufgeladenen Motor OM 442 A ausgestattet; sie können auch mit dem integralen Antriebskonzept ausgerüstet werden.



Der OH 1314 aus dem neuen Stadtbussprogramm der Mercedes-Benz Argentina S. A. in Buenos Aires.

Durch die Entwicklung des Rußfilters auch für Nutzfahrzeuge wollen wir einen wirksamen Beitrag zur besseren Umweltverträglichkeit leisten. Zur Zeit läuft ein Großversuch mit Stadtomnibussen und Kommunalfahrzeugen. Wir erwarten, daß noch in diesem Jahr entschieden werden kann, welches Filtersystem für den Serieneinsatz weiterentwickelt wird.

Moderne Technologie sichert die Qualität unserer Nutzfahrzeuge

Für die Marktstellung unserer Produkte ebenso bedeutsam wie Entwicklung und Erprobung neuer Fahrzeuge und Aggregate ist der

Einsatz innovativer Technologien in der Fertigung. Sie schaffen nicht nur moderne, mitarbeiterfreundliche Arbeitsplätze mit höherer Produktivität, sondern ermöglichen auch eine umweltschonende Fertigung. Im Berichtsjahr haben wir in unseren inländischen Werken 472 Mio. DM und in den ausländischen Konzerngesellschaften weitere 336 Mio. DM investiert.

Im Inland lagen die Investitionsschwerpunkte bei der Vorbereitung neuer Produkte, der Rationalisierung bestehender Fertigungen und der Optimierung des Produktprogramms. Im Werk Gaggenau haben wir schwere Unimog sowie MB-trac auf die neuen Motoren der Bau-

reihe 300 umgestellt. Für Nutzfahrzeuggetriebe ist im Werksteil Rastatt ein flexibles Fertigungssystem für die Bearbeitung der Gehäuse eingerichtet worden. Ein automatisch arbeitendes Meßsystem überwacht die Fertigungsqualität. Bei den in Mannheim hergestellten V 6-Motoren wird mittels einer besonders geformten Kurbelwelle ein gleicher Zündabstand der einzelnen Zylinder erreicht. Dadurch verbessert sich das Schwingungsverhalten der Motoren erheblich. Die Graugießerei hat die Produktion von MTU-Zylinderköpfen aufgenommen.

Im Werk Wörth wurden Schweißroboter im Fahrerhausrohbau installiert, die auch unsere Mitarbeiter von körperlich anstrengenden Arbeiten entlasten. Mit dem Einsatz weiterer Unterboden-Spritzroboter im Werk Düsseldorf entfallen ergonomisch ungünstige Überkopfarbeiten. In Kassel haben wir eine verkettete Fertigungslinie für die Achsschenkel- und Trommelnaben-Bearbeitung in Betrieb genommen.

Die Investitionen unserer ausländischen Produktionsgesellschaften galten der Modernisierung der Fahrzeugprogramme, dem Ausbau der Kapazitäten sowie der Rationalisierung der Fertigung.

Gute Nutzfahrzeugkonjunktur in Europa

Die konjunkturelle Belebung in den europäischen Nutzfahrzeugmärkten hält im bisherigen Verlauf des Jahres 1988 weiter an. Dagegen ist mit einem spürbaren Wiederanstieg der Nachfrage aus Überseeländern zur Zeit nicht zu rechnen. Von der Marktseite her ist deshalb kaum eine Verbesserung der schwierigen Situation der europäischen Nutzfahrzeugindustrie zu erwarten. Die Anpassung der Kapazitäten an das ins-

gesamt geringer gewordene Nachfragevolumen ist noch keineswegs abgeschlossen.

Daimler-Benz wird 1988 die Produktion im Inland erhöhen. Für mittlere und schwere Lkw planen wir einen überdurchschnittlichen Anstieg. Auch im Konzern soll die Nutzfahrzeugfertigung 1988 insgesamt weiter zunehmen. Zwar wird Freightliner nach der starken Ausweitung im Vorjahr aufgrund des rückläufigen US-Gesamtmarkts für Schwer-Lkw die Produktion eher leicht senken. Unsere Tochtergesellschaften in Argentinien, Brasilien und Spanien gehen aber von einem weiteren Produktionswachstum aus.

Unsere Nutzfahrzeugaktivitäten in Europa und Übersee sind darauf ausgerichtet, die führende Markt-

position bei Lkw über 6 t weiter zu stärken. Mit dem Ausbau unseres weltweiten Fertigungsverbunds wollen wir zunehmend die jeweiligen Standortvorteile nutzen und durch größere Marktnähe die Absatzmöglichkeiten effektiver wahrnehmen.

Die Überlegungen zielen dabei auch auf Märkte des Mittleren und Fernen Ostens, wo wir durchaus Chancen sehen, neue, bislang nicht erschlossene Absatzpotentiale für Mercedes-Nutzfahrzeuge zu eröffnen.

Nutzfahrzeugwerke im Inland

	Tätigkeitsgebiet/Hauptprodukte
Mannheim	Fertigung von Nutzfahrzeug- und Industriemotoren, 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



Die Freightliner Medium Conventional Baureihe trug wesentlich zum großen Markterfolg unserer nordamerikanischen Tochtergesellschaft bei.

Weiteres Umsatzwachstum

Die Entwicklung der deutschen Elektroindustrie verlief 1987 weniger dynamisch als im Vorjahr. Im Inland war die Investitionsgüterkonjunktur schwächer, die Nachfrage aus dem Ausland litt unter der Aufwertung der D-Mark. Das Geschäft mit Hausgeräten profitierte von dem guten Konsumklima.

Der Umsatz des AEG Konzerns erhöhte sich um 3,9 % auf 11,7 Mrd.

DM. Der Zuwachs wurde ausschließlich im deutschen Markt erzielt. Dem Anstieg um 8,0 % auf 7,0 Mrd. DM stand ein Rückgang um 1,5 % auf 4,7 Mrd. DM im Auslandsgeschäft gegenüber; der Auslandsanteil verringerte sich dadurch von 43 auf 40%.

Unterschiedlich war die Entwicklung bei den Auftragseingängen, die mit 12,1 Mrd. DM in der Größenordnung des Vorjahres lagen. Die Inlandsbestellungen von 7,3 Mrd. DM erreichten nicht ganz die Vorjahres-

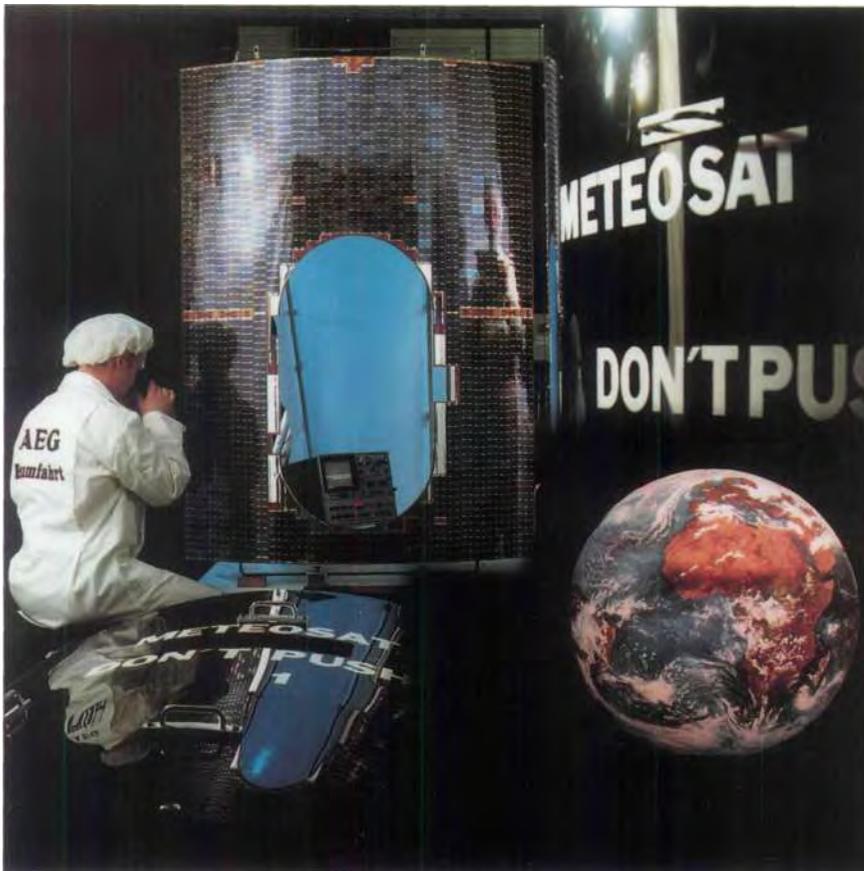
höhe. Trotz des währungsbedingten Rückgangs der Exportaufträge waren die gesamten Auslandsbestellungen mit 4,8 Mrd. DM um 1,8 % höher als im Vorjahr, weil die Nachfrage bei den Gesellschaften im Ausland kräftig anzog.

Am Jahresende 1987 beschäftigte AEG 80.499 (i.V. 78.199) Mitarbeiter, davon 66.092 im Inland. Die Zunahme der Belegschaft um 2.300 ist auf die erstmalige Einbeziehung neuer Konzerngesellschaften sowie auf den zusätzlichen Personalbedarf in den meisten inländischen Geschäftsbereichen zurückzuführen.

Investitionen kräftig gesteigert

Weltweit hat AEG 575 Mio. DM in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände investiert, ein Viertel mehr als im Vorjahr. Schwerpunkte lagen in den Bereichen Hochfrequenztechnik, Hausgeräte und bei AEG KABEL. Durch eine Erhöhung der Beteiligung an der Magnetbahn GmbH von 33,3 auf 76 % und den Erwerb von 80 % des Kapitals der Magnetic Transit of America Inc. hat AEG die Voraussetzungen geschaffen, um M-Bahn-Systeme weltweit vermarkten zu können. Zum weiteren Ausbau der Software- und System-Aktivitäten wurde die Beteiligung an der GEI-Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH, Aachen, von 50 auf 75 % aufgestockt.

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung wurde um 3,0 % auf 929 Mio. DM gesteigert, das waren



Vermessung eines Strukturpanels für den Wettersatelliten METEOSAT in Wedel bei Hamburg, für den die AEG den kompletten Solargenerator baut. Im METEOSAT wurden etwa 33.000 Solarzellen in der Größe von 19,8 x 39,6 mm verarbeitet.

wieder 8,0 % vom Umsatz. Dieser Anteil ist in den einzelnen Geschäftsfeldern struktur- und technologiebedingt sehr verschieden und erreicht bei sehr komplexen elektronischen Geräten und Anlagen mehr als 20 %. Allein für Grundlagen- und Verfahrensforschung in den AEG Forschungsinstituten Berlin, Frankfurt am Main und Ulm wurden über 75 Mio. DM aufgewendet.

Im Forschungsschwerpunkt digitale Nachrichtenübermittlung wird verstärkt an Techniken gearbeitet, die mit der Einführung von sogenannten „Dienste integrierenden digitalen Netzen“ (ISDN) rasch an Bedeutung gewinnen. Die AEG beschäftigt sich hier mit Verfahren der Bildcodierung für den geplanten Bildtelefondienst der Deutschen Bundespost. Die Ergebnisse aus dem Forschungsschwerpunkt Mustererkennung auf Bildszenen im industriellen Umfeld können zur Automatisierung in der Fertigung und zur maschinellen Qualitätskontrolle angewendet werden. Die technologische Entwicklung in der Mikroelektronik geht dahin, noch anspruchsvollere integrierte Schaltungen zu erhalten, die durch Verwendung neuer Materialien die Arbeitsgeschwindigkeit der Bauelemente erhöhen und gleichzeitig weniger Strom verbrauchen.

Die AEG Forschungsinstitute arbeiten an künstlichen Halbleitern, die materialgegebene Leistungsbegrenzungen aufheben und neue Einsatzgebiete erschließen. Auf dem Gebiet der Produktionstechnologie werden u. a. Expertensysteme für die Automatisierung von Montagearbeiten, montagegerechte Konstruktion, Qualitätssicherung und flexible Anpassung von Fertigungsabläufen entwickelt. Im Rahmen der europäischen Forschungsprojekte ESPRIT und BRITE ist AEG an der Entwicklung neuer Isoliersysteme sowie neuer Technologien für die Fertigung von Leiterplatten beteiligt.

Energietechnik

Im Geschäftsfeld Energietechnik sind die Bereiche Energieverteilung und AEG KANIS zusammengefaßt. Auf dem Arbeitsgebiet Energieverteilung lag der Auftragsseingang 1987 in der Größenordnung des Vorjahres; der Umsatz war rückläufig. Drei große Umspannstationen wurden in Ägypten in Betrieb genommen. Für sechs Kraftwerke im Inland ist zur Rauchgasentschwefelung die komplette Mittelspannungstechnik geliefert worden.

Im überwiegend exportorientierten Turbinenanlagengeschäft von AEG KANIS hat sich die Marktsituation aufgrund des Dollarkursverfalls und der ungünstigen Finanzlage in den Schwellenländern weiter verschlechtert. Um die Wettbewerbsposition im international hart umkämpften Gas- und Dampfturbinengeschäft langfristig abzusichern, wurde für

AEG KANIS ein Strukturkonzept erarbeitet, das mittelfristig mit erheblichem Investitionsaufwand verwirklicht wird.

Industrie-, Automatisierungs- und Bahntechnik

Eine erfreulich gute Inlandsnachfrage hat den Geschäftsverlauf in den Bereichen Industrietechnik und Automatisierungssysteme bestimmt. Die auf dem Gebiet der Produktionsautomatisierung bestehenden Aktivitäten wurden zu einem neuen Bereich zusammengefaßt, der alle leittechnischen Systeme für die Produktion von Stückgütern, für die Transport-, Förder- und Lagertechnik sowie für Großgebäude umfaßt. Mit der neu erworbenen GEI-Gesellschaft für Elektronische Informationsverarbeitung mbH verfügt AEG jetzt über ein Systemhaus mit etwa 800 Mitar-



Platinen für das Einplatinen-Meßdatenerfassungssystem Geatest 80 von AEG mit Realtime-Verarbeitung von analogen und digitalen Meßdaten zur dezentralen Datenerfassung und Vernetzung mehrerer Erfassungssysteme. Geatest 80 wird zur Produktionsüberwachung, Erfassung von Betriebsdaten auf Flughäfen und Messung von Umweltdaten eingesetzt.



Das Autotelefon C von AEG ist auf die besonderen Betriebsanforderungen im Kraftfahrzeug ausgerichtet. Seine Leistungs- und Bedienungsmerkmale sind in vielen Belangen einem stationären Telefon überlegen.

beitern und über ein Software-Engineeringpotential für kundenorientierte Problemlösungen in Behörden und allen Bereichen der Industrie- und Dienstleistungsunternehmen.

Das Computersystemhaus der AEG für Automatisierungs- und Kommunikationsaufgaben MODCOMP INC. in den USA mit weltweit 1.200 Mitarbeitern lieferte maßgerechte Problemlösungen in der Realzeit-Datenverarbeitung.

Das Leistungsprogramm für den Umweltschutz wurde u. a. um Prüf-einrichtungen für die Abgasreduzierung bei Kraftfahrzeugen erweitert.

Das Bahntechnik-Geschäft hat sich mit der Realisierung der Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn stabilisiert. Für eine erste Serie von 40 neuen Hochgeschwindigkeitszügen, die zu Beginn der

90er Jahre den Betrieb aufnehmen sollen, wurden wesentliche Teilaufträge vergeben. Dagegen werden neue Nahverkehrssysteme in Ballungszentren aufgrund der Finanznot in vielen Ländern nur zögernd eingeführt.

Büro- und Kommunikationstechnik

Die Aktivitäten in der Büro-, Kommunikations- und Informationstechnik wurden zum 1. Januar 1988 in der neugegründeten AEG Olympia AG zusammengefaßt. Schwerpunkt des Angebots sind: Textverarbeitung und Kommunikation, Mikrocomputer und multifunktionale Arbeitsplatzsysteme, Erkennungssysteme, Briefvertei- und Sortiersysteme, mobile Funktechnik, Sender und Übertragungssysteme sowie Datennetze.

Der Umsatz war 1987 infolge der

weiter rückläufigen Preise und des Kursverfalls des US-Dollar niedriger als im Vorjahr. In das Angebot wurden u. a. neue elektronische Kompaktschreibmaschinen und neue Mikrocomputer-Modelle aufgenommen.

Für das RIAS-Fernsehen in Berlin wird AEG einen 10-kW-Sender liefern. Drei weitere 500-kW-Kurzwellensender wurden von der Deutschen Bundespost in Auftrag gegeben. Im Bereich Sprech- und Datenfunk erhielt AEG Aufträge für den Frankfurter Flughafen, die Deutsche Lufthansa und die Swissair. Bei Brief- und Sortieranlagen konnte die Gesellschaft ihre starke Marktstellung durch Großaufträge aus der Schweiz, den USA und Fernost weiter ausbauen.

Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungstechnik

Im Arbeitsgebiet Hochfrequenztechnik haben Auftragseingang und Umsatz deutlich zugenommen. Größere Aufträge konnten für Funkaufklärungs- und Führungssysteme verbucht werden. Der Umsatz im Bereich Marine- und Sondertechnik ist vor allem im Inland kräftig gestiegen. An den drei Raumfahrt-Großprojekten COLUMBUS, HERMES und ARIANE nimmt AEG mit dem Schwerpunkt Energieversorgung maßgeblich teil. Zur Nutzung der Solarenergie wurde in Arabien eine Produktionsanlage für Solarmodule gebaut.

Serienprodukte und Komponenten

Im Bereich Opto- und Vakuum-Elektronik setzte sich das Umsatzwachstum auch 1987 fort. Hierzu haben insbesondere Infrarot- und Nachtsichtkomponenten mit wesentlich verbesserten Leistungsdaten beigetragen. Die Arbeitsgebiete im Bereich Serienprodukte hatten einen unterschiedlichen Geschäftsverlauf zu verzeichnen. Der Umsatz mit

Elektromotoren für Kraftfahrzeuge konnte im Inland deutlich gesteigert werden. AEG KABEL erzielte vor allem bei Kabelsätzen für die Automobilindustrie sowie bei Hochfrequenzkabeln für das Kabelfernsehen eine erfreuliche Ausweitung des Geschäfts. Die Nachfrage im Bereich Komponenten war aufgrund der konjunkturellen Abschwächung wichtiger Investitionsgüterbranchen und der Erschwernisse im Export rückläufig. Dennoch ist der Umsatz insgesamt gestiegen. Das Angebot wurde um neue und überarbeitete Komponenten wie Bildträger für Kopiergeräte und Laserprinter ergänzt.

Gebrauchsgüter

Bei Hausgeräten ist auch 1987 der Umsatz im Inland stärker als in der Branche gestiegen. Ausschlaggebend für diesen Erfolg war die konsequente Positionierung der Marke AEG als ein Anbieter innovativer, qualitativ hochwertiger und umweltschonender Produkte. Der Bereich AEG Elektrowerkzeuge verbuchte eine über dem Branchendurchschnitt liegende Umsatzzunahme. Der Exportanteil war - trotz der währungsbedingten Erschwerung auf einzelnen Märkten - mit nahezu zwei Dritteln unverändert hoch.

AEG Auslandsgesellschaften erfolgreich

Der Umsatz der AEG Gesellschaften im Ausland war insgesamt höher als im Vorjahr. Deutliche Zuwächse haben Spanien, die Türkei und Österreich erzielt. Die Auslandsorganisation in Skandinavien wurde neu geordnet. In der neuen Gesellschaft AEG Singapore PTE. Ltd., die als Stützpunkt für den ostasiatischen Raum dient, ist das technische Geschäft von Singapur und Malaysia zusammengefaßt. Die Beteiligung an der NGEF Ltd., Bangalore, die auf dem Gebiet der Starkstromtechnik in Indien führend ist, wurde auf 22,6 % erhöht.

Ausblick

Trotz der schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erwartet AEG für 1988 eine weitere Steigerung von Umsatz und Auftragszugang, bei unterschiedlicher Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder. Unsere Geschäftspolitik, das Unternehmen als Elektro- und Elektronikkonzern auf internationaler Basis zu stärken und auszubauen, wird zielgerichtet fortgesetzt. Die Vorleistungen für diejenigen Geschäftsfelder und Märkte, die in besonderem Maße Wachstum und auf-

grund der eigenen Stärke Gewinne versprechen, werden erheblich erhöht. Beispiele hierfür sind die Entwicklung des neuen integrierten Automatisierungssystems Geamatics, Transportsysteme mit M-Bahn-Technik sowie Bürokommunikationssysteme. Für die Realisierung dieser Vorhaben verfügt AEG im Rahmen des Gesamtkonzerns neben einer guten finanziellen Basis auf den Gebieten der Elektronik und Elektrotechnik über lange Erfahrung und über ein ausgewogenes, technisch fortschrittliches Programm von Investitions- und Konsumgütern.



Vernickeln eines Kollektors einer Hochleistungs-Satelliten-Wanderfeldröhre von AEG. Wanderfeldröhren sind die Schlüsselkomponenten für die hohe Sendeleistung der Satelliten, die bis zu 260 W reicht.

Zyklischer Rückgang des Umsatzes

Nach dem starken Wachstum in den Vorjahren war 1987 die Geschäftsentwicklung der Dornier-Gruppe erwartungsgemäß rückläufig. Das Produkt- und Leistungsangebot richtet sich stark in den Dollarraum und war deshalb von der Währungsentwicklung besonders betroffen, allerdings auch von dem verschärften Wettbewerb im Bereich Medizintechnik. Die diskontinuierliche Abrechnung von Großprojekten vor allem öfrendlicher Auftrag-

geber hat wesentlich zum Rückgang des Umsatzes auf 1,6 (i. V. 2,1) Mrd. DM beigetragen. Der Exportanteil erreichte 60 (i. V. 68) %; auf öffentliche Auftraggeber entfiel etwa ein Drittel des Umsatzes.

Im Unterschied zum Umsatz zeigten die Auftragseingänge, vor allem aus dem Ausland, mit insgesamt 2,4 (i. V. 1,8) Mrd. DM wieder eine kräftig steigende Tendenz.

Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand für eigene Projekte wurde um 40 % auf 140 Mio. DM gesteigert. An fremde Auftraggeber sind

Entwicklungsleistungen in Höhe von 388 Mio. DM weiterberechnet worden. Die Investitionen der Dornier-Gruppe haben um mehr als die Hälfte auf 124 (i. V. 79) Mio. DM zugenommen. Ende 1987 waren 9.683 (i. V. 9.557) Mitarbeiter beschäftigt.

Luftfahrt

Im Berichtsjahr wurden 33 Flugzeuge des Typs DORNIER 228 ausgeliefert. Weltweit sind damit insgesamt 127 Maschinen bei 50 verschiedenen Kunden für Mehrzweckaufgaben und im Zubringerflugverkehr im Einsatz.

Im Rahmen der deutsch-indischen Zusammenarbeit bei der Lizenzfertigung von bis zu 150 DORNIER 228 in Indien hat unser dortiger Partner die ersten fünf Flugzeuge ausgeliefert, deren Hauptgruppen noch in Deutschland hergestellt worden waren. Die zweite Phase, in der zehn als Baugruppen gelieferte Flugzeuge vor Ort montiert werden, steht kurz vor dem Abschluß.

Im Frühjahr 1987 wurde mit der Definitionsphase für ein zweimotoriges, 30sitziges Turbopropflugzeug DORNIER 328 begonnen.

Am Airbus A 310 und A 320 ist Dornier mit verschiedenen Baugruppen beteiligt. Im Berichtsjahr wurden komplette Baugruppen für 21 Maschinen des Typs A 310 und für sechs des Typs A 320 zugeliefert. Bei dem in deutsch-französischer Zusammenarbeit entwickelten und produzierten Alpha-Jet hat sich die Zahl der ausgelieferten Flugzeuge und entsprechenden Baugruppen auf insgesamt 516 erhöht.



Die aus kohlefaserverstärktem Kunststoff hergestellte SAR-Antenne (Synthetic-Aperture-Radar) des europäischen Erdkundungssatelliten ERS-1.



Neben der Personenbeförderung wird die DORNIER 228 für die unterschiedlichsten Zwecke eingesetzt, z. B. Seeraumüberwachung, Frachttransport und wissenschaftliche Messungen.

Für die Entwicklung des europäischen Jagdflugzeugs der 90er Jahre (JF 90) hat Dornier programmgemäß die 1985 begonnenen Konzept- und Definitionsarbeiten fortgesetzt. Ferner wurde ein Teil der auf die Bundesrepublik Deutschland entfallenden Technologiearbeiten zu ausgewählten Themen der Gesamtauslegung, Struktur, Werkstoffe, Bauweisen und der Avionik durchgeführt. Bei der Entwicklung und Beschaffung eines Marineaufklärungs- und U-Jagd-Flugzeugs (MPA 90) beteiligt sich Dornier in Kooperation mit ausländischen Unternehmen.

Im Bereich der Flugzeugbetreuung und -ausstattung war das Geschäftsjahr 1987 durch Konsolidierungsmaßnahmen geprägt, um den deutlich gedämpften Auftragserwartungen Rechnung zu tragen. Abgeschlossen wurde ein Programm zur

Modernisierung des Marineaufklärers und U-Boot-Jägers Breguet Atlantic. Maßgebliche Teile des zweiten Modifizierungsprogramms für den Alpha-Jet hat Dornier erfolgreich abgewickelt. Außerdem wurde der Auftrag zur Ausrüstung von sieben Flugzeugen des Baumusters Challenger CL-601 für die Flugbereitschaft des Bundesministeriums für Verteidigung im Berichtsjahr zu Ende geführt.

Verteidigungstechnik

Schwerpunkt der Arbeiten im Bereich Verteidigungstechnik waren unbemannte Fluggeräte für Aufklärungs- und Orientierungsaufgaben. Hierzu gehören neben der Betreuung bereits eingeführter Aufklärungssysteme mit kurzer Reichweite auch die Entwicklung und die Serienvorbereitung von Systemen größerer Reichweite. Für die Aufklärungsdrohne CL 289, die Dornier

mit Canadair als Hauptauftragnehmer entwickelt hat, konnte der Vertrag zur Serienproduktion abgeschlossen werden. Auf dem Gebiet der rechnergestützten Führungs- und Waffeneinsatzsysteme setzte Dornier als Generalunternehmer die Entwicklungsarbeiten für das Führungs- und Informationssystem der Luftwaffe fort.

Raumfahrt

Im Bereich Raumfahrt blieb, bedingt durch verzögerte Grundsatzbeschlüsse zur Weiterentwicklung der europäischen Raumfahrtprogramme, der Auftragseingang unter den Erwartungen. Hervorzuheben ist der Auftrag eines US-amerikanischen Unternehmens zur Entwicklung und Lieferung einer Vorserie von Satelliten-Tragestrukturen für die TITAN HI-Rakete.



Dornier hat bisher in 18 Ländern der Dritten Welt Projekte zur Nutzung regenerativer Energien durchgeführt. Im Bild eine solarbetriebene Trinkwasserpumpe in Indonesien.

Die Arbeiten an den Projekten Europäischer Erderkundungssatellit ERS-1 und Nationaler Röntgensatellit ROSAT verliefen planmäßig. Weitere Schwerpunkte auf diesem Gebiet waren Komponenten für Kommunikationssatelliten, Anlagen zur Mikrogravitation und Teilsysteme der Trägerrakete ARIANE sowie die dazugehörigen wissenschaftlichen Experimente.

Für die zukünftige Entwicklung der Raumfahrt in Europa war das bei der Ministerkonferenz der ESA-Mitgliedsländer im November 1987 erzielte grundsätzliche Einverständnis zur Durchführung der Großprojekte ARIANE V, COLUMBUS und HERMES von entscheidender Bedeutung.

In der Raumfahrt wie in der Verteidigungstechnik setzt sich damit auch für Dornier zwingend die Tendenz zu internationaler Zusammenarbeit fort.

Medizintechnik

Vom DORNIER-Nierenlithotripter HM 3, der die operationsfreie Beseitigung von Nierensteinen mittels Stoßwellen ermöglicht, konnten im Berichtsjahr noch 34 (i. V 93) Anlagen ausgeliefert werden. Er blieb dennoch wichtigster Umsatzträger im Bereich Medizintechnik. Dieses Verfahren wird inzwischen erwartungsgemäß in zunehmendem Maße von Wettbewerbern übernommen und angeboten. Der weiterentwickelte, wannenfreie DoRNIER-Nierenlithotripter HM 4 wurde im Herbst 1987 in den Markt eingeführt und bis zum Jahresende bereits zehnmal ausgeliefert.

Forschung und Entwicklung konzentrieren sich - neben der Erarbeitung weiterer innovativer Verfahren zum Einsatz der Stoßwellentechnologie in der Medizintechnik - auf den DoRNIER-Gallenlithotripter MPL 9000 und auf den multifunktionalen Nierenlithotripter MFL 5000. Beide Geräte wurden Ende 1987 erfolgreich in den Markt eingeführt.

Ausblick

Dornier geht für 1988 von einer insgesamt über dem Vorjahr liegenden Beschäftigung aus. Umsatz und Gesamtleistung werden entsprechend ansteigen.

Nach der grundsätzlichen Zustimmung der Bundesregierung, sich an den Entwicklungsprogrammen ARIANE V, COLUMBUS und HERMES ZU beteiligen, sind insbesondere im Bereich Raumfahrt Wachstumsimpulse zu erwarten. Im zivilen Flugzeugbau hat sich der Wettbewerbsdruck auf dem Weltmarkt infolge der Dollarschwäche für die deutschen Hersteller verschärft. Dornier geht für die Baureihe DORNIER 228 dennoch von einer Produktion auf Vorjahresniveau aus; die Vorbereitungsarbeiten an der neuen DORNIER 328 sollen 1988 planmäßig fortgeführt werden. Im Bereich Medizintechnik wird von der anlaufenden Serienfertigung und der Auslieferung des Gallenlithotripters sowie des multifunktionalen Nierenlithotripters ein Anstieg des Geschäftsvolumens erwartet.

MTU weiter auf Wachstumskurs

Die Gesellschaften der MTU-Gruppe konkurrieren mit ihren technisch fortschrittlichen und qualitativ hochwertigen Produkten in Märkten, die durch Nachfrageschwankungen, Währungsveränderungen, scharfen Preiswettbewerb und teilweise durch Überkapazitäten gekennzeichnet sind. Gleichwohl hat MTU in diesem Umfeld die starke internationale Wettbewerbsposition behaupten und noch weiter ausbauen können. Dafür sind in den letzten Jahren erhebliche Mittel zur Neu- und Weiterentwicklung der Produkte sowie zur strukturellen und technologischen Anpassung der Fertigungseinrichtungen aufgewendet worden. Dies gilt vor allem

für die Bereiche Luftfahrttriebwerke, Hochleistungs-Dieselmotoren und Abgasturbolader für Fahrzeugmotoren.

Der konsolidierte Umsatz von MTU stieg um 2,2 % auf 3 Mrd. DM. Trotz des Dollarkursverfalls stammt das Wachstum vornehmlich aus dem Auslandsgeschäft. Beschäftigung und Auslastung lagen auf hohem Niveau. Bei einem Auftragseingang von 2,7 Mrd. DM betrug Ende 1987 der Auftragsbestand 4,6 (i. V. 4,9) Mrd. DM. Die Abwicklung sichert die Beschäftigung bis weit in das Jahr 1989 hinein. Die Zahl der Mitarbeiter hat sich zum Jahresende auf 17.284 (i. V. 16.912) erhöht.

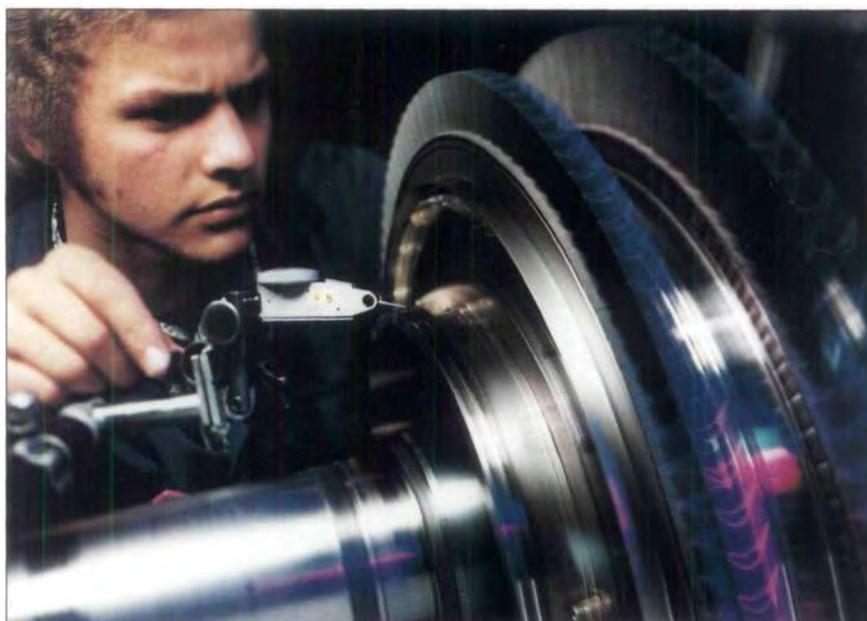
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung wurde erheblich auf insgesamt 424 (i. V. 302) Mio. DM gesteigert, davon entfielen 182

Mio. DM auf Entwicklungsaufträge. Im eigenen Aufwand sind erstmals auch Zahlungen für Entwicklungsvorleistungen der Kooperationspartner berücksichtigt. Die Sachinvestitionen nahmen auf 237 (i. V. 211) Mio. DM zu und lagen deutlich über den Abschreibungen in Höhe von 182 (i. V. 162) Mio. DM. Neben baulichen Maßnahmen wurde schwerpunktmäßig in die Modernisierung der Produktions- sowie der Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen investiert.

MTU München: Luftfahrttriebwerke

Die MTU München entwickelt und fertigt im Rahmen internationaler Kooperationen Triebwerkskomponenten für Verkehrs- und Militärflugzeuge. Bei Verkehrsflugzeugen ist MTU in allen Triebwerks-Größenklassen beteiligt.

Neben der Produktion für das Tornado-Triebwerk werden die Kapazitäten in zunehmendem Maße durch die Komponenten-Fertigung für Antriebe von Verkehrsflugzeugen ausgelastet. Dieser Anteil wird in den nächsten Jahren, zumindest zeitweilig, über die Hälfte der Produktionskapazitäten beanspruchen. Die Arbeitsschwerpunkte in Forschung und Entwicklung entsprechen weitgehend den Verpflichtungen, die MTU München im Rahmen der Triebwerkskooperationen eingegangen ist. Hierzu gehören auch die Arbeiten am Triebwerk V 2500 für Verkehrsflugzeuge, dessen Entwicklung planmäßig fortgesetzt wird.



Prüfung des Rundlaufs der Labyrinthdichtungsstege an einem Turbinenidufer.

MTU Friedrichshafen: Dieselmotoren

Die Angebotspalette der MTU Friedrichshafen umfaßt nach der Übernahme des Vertriebs von Mercedes-Benz-Industriemotoren schnelllaufende Dieselmotoren von 30 kW (40 PS) bis 7.400 kW (10.000 PS) für den Antrieb von Schiffen, schweren Fahrzeugen, Eisenbahnen, Stromaggregaten und Arbeitsmaschinen.

Aufgrund des erweiterten Leistungsangebots und der führenden technischen Position hat sich MTU Friedrichshafen auch 1987 im harten Verdrängungswettbewerb gut behauptet.

Die Kapazitätsauslastung war insgesamt gut. Mit der Serienfertigung der für die Sowjetunion bestimmten Motoren der Baureihe 396 wurde begonnen.

Die Entwicklungstätigkeit ist weiterhin auf neue Motorenbaureihen, elektronische Steuerungs- und

Regelsysteme sowie die Aufladetechnik ausgerichtet.

MTU Maintenance: Wartung von Flugtriebwerken

Die MTU Maintenance GmbH wartet und repariert Großtriebwerke für deutsche und ausländische Luftfahrtgesellschaften. Trotz des Dollarkursverfalls gelang es, Leistung und Umsatz zu steigern.

Kühnle, Kopp & Kausch (KKK): Turbolader, Ventilatoren/Verdichter, Dampfturbinen

Auf dem Markt der Abgasturbolader für Fahrzeugmotoren ist die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp & Kausch weltweit der zweitgrößte Hersteller. Die Absatzmärkte der Gesellschaft liegen vornehmlich in Westeuropa. Im Geschäftsjahr wurde der Umsatz weiter gesteigert, dies vor allem bei Ventilatoren und

Verdichtern für den Einbau in Rauchgasentschwefelungsanlagen von Kohlekraftwerken.

L'Orange und übrige MTU-Gesellschaften

Der Umsatz der L'Orange GmbH, einem Spezialhersteller von Einspritzpumpen für Großdieselmotoren, lag 1987 knapp unter dem Niveau des Vorjahres. Hauptabnehmer sind Dieselmotorenhersteller in der Bundesrepublik und in den westeuropäischen Nachbarländern.

Die Entwicklung der übrigen in- und ausländischen Gesellschaften der MTU-Gruppe, deren Aktivitäten überwiegend den Vertrieb und die Betreuung der MTU-Produkte, die Software-Erstellung und -Beratung sowie Computer-Service und die Vermietung von Datenverarbeitungsanlagen umfassen, war insgesamt wieder erfolgreich.

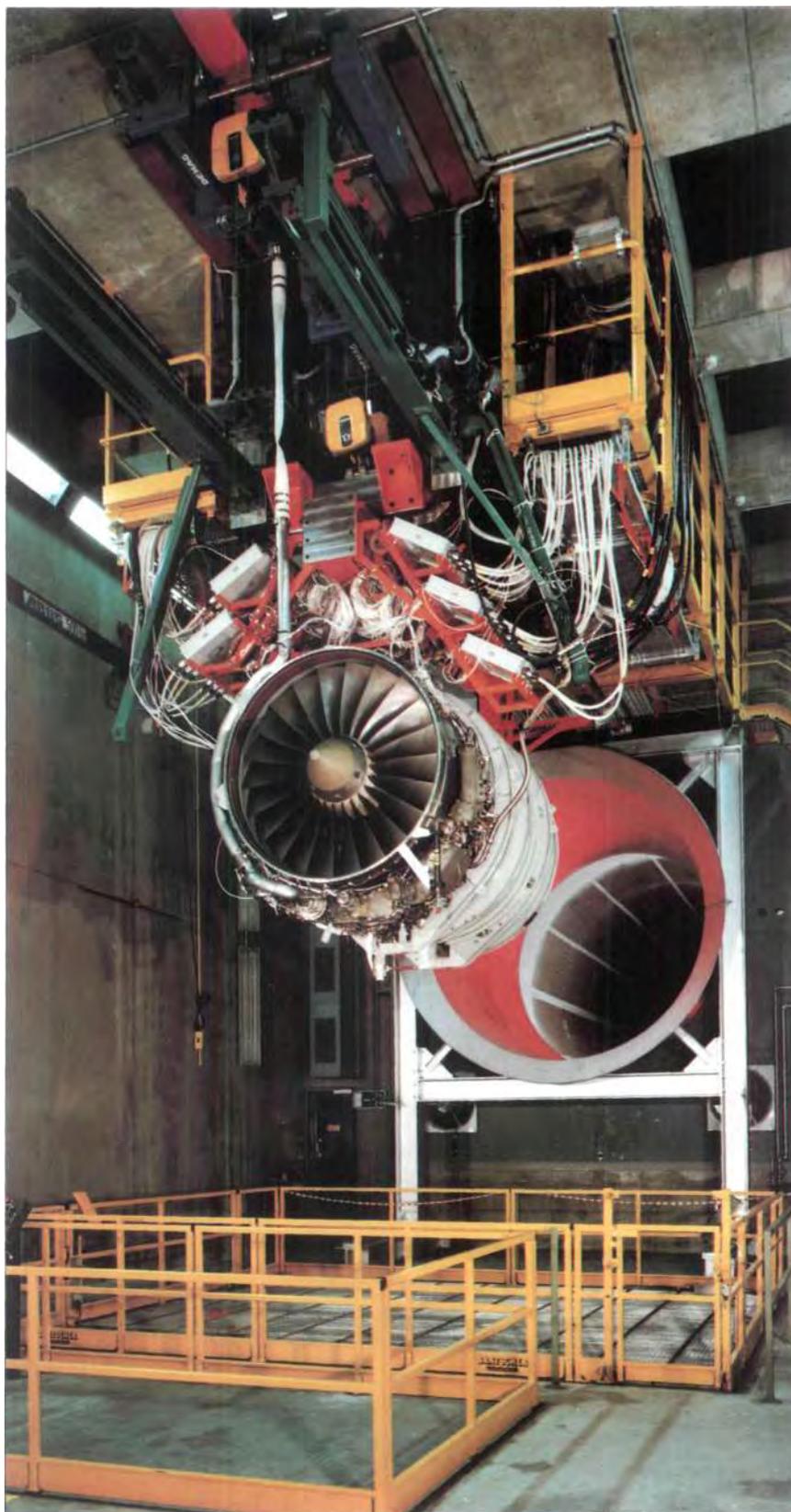


Bohren von Kühlluftöffnungen in einer hochwarmfesten Turbinenschaufel mit Hilfe eines Laserstrahls.

Ausblick

Der Geschäftsverlauf bei den einzelnen MTU-Gesellschaften wird auch künftig wesentlich von der Entwicklung des Dollarkurses beeinflusst werden, da die Absatzmärkte im Dollarraum zunehmend an Bedeutung gewinnen sowie wichtige Wettbewerber und Kooperationspartner dort produzieren.

Der in den nächsten Jahren steigende Bedarf der Luftverkehrsgesellschaften an Triebwerken und Ersatzteilen bietet neben der Fortführung der Aktivitäten im Bereich militärischer Triebwerke eine gute Grundlage für die Auslastung der Kapazitäten in München. Im Bereich der Hochleistungs-Dieselmotoren hängen die weiteren Wachstumschancen u. a. davon ab, ob und inwieweit die finanzschwachen Entwicklungsländer, die zu wichtigen Abnehmern von Großdieselmotoren gehören, für Produkte der Hochtechnologie aufnahmefähig bleiben. Bei hoher Auslastung und guter Beschäftigung erwartet MTU für 1988 einen weiteren Umsatzzuwachs.



Prüfstand für große Flugtriebwerke bis zu einem Schub von 300 kN, ausgerüstet mit modernsten Meßwerterfassungssystemen.



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.

Besondere Forschungsschwerpunkte

Das neu strukturierte Zentralressort Forschung und Technik hat den Erfahrungsaustausch zwischen den einzelnen Konzerngesellschaften weiter intensiviert. Unsere Arbeiten in der Grundlagenforschung, der Forschung auf den Gebieten Produkte und Produktionstechnik sowie die zentralen Aufgaben wie Design, Dienstleistungen, Qualitätssicherung, Technische Planung und Informationsverarbeitung wurden zügig fortgeführt.

Durch die Verbreiterung des Konzerns um neue Felder der Hochtechnologie hat sich unser technisches Potential erheblich vergrößert. Innerhalb der Unternehmensgruppe bestehen direkte und frühzeitige Zugriffsmöglichkeiten zu Forschungsarbeiten der Luft- und Raumfahrt, der Fahrzeug-, Verkehrs- und Antriebstechnik, der Energietechnik, der Elektronik und Elektrotechnik, der Datenverarbeitung sowie der Verteidigungstechnik. In enger Zusammenarbeit der Forschungs- und Entwicklungsbereiche des Konzerns können damit vorhandene Synergiemöglichkeiten in einem frühen Stadium erkannt und genutzt werden.

Auf einigen Gebieten haben wir konkrete Ergebnisse erarbeitet und z. T. bereits umgesetzt:

- Das auf der Internationalen Automobilausstellung 1987 vorgestellte Verkehrssicherheitssystem ARTHUR warnt bei Verkehrsunfällen und technischen Pannen automatisch nachfolgende Verkehrsteilnehmer und informiert

die nächstgelegenen Rettungsleitstellen. Die Einführung dieses im Rahmen des PROMETHEUS-Programms entwickelten Notfunksystems setzt allerdings eine europaweite Einigung auf einen gemeinsamen Kommunikationsstandard voraus.

- Das gleichzeitig präsentierte Informationssystem Mercedes-Benz-ASSISTENT trägt durch das Angebot individueller Transportlösungen dazu bei, den Güterverkehr effektiver zu organisieren. Prototypen dieses Systems sind bereits bei Kunden im Piloteinsatz.
- Mit dem projektierten System CASE (Computer Aided Service and Education), das die Daimler-Benz AG zusammen mit AEG, Dornier und IBM erarbeitet, werden Konzepte und Komponenten eines zukünftigen Service-Systems für Fahrzeuge entwickelt.
- Gemeinsam mit Dornier, der Badenwerk AG und Lurgi arbeiten wir an dem durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderten Projekt Hot Elly. Damit sollen praxisbezogene Lösungen erprobt werden, die in Kraftwerken anfallende Überschußenergie in Form elektrolytisch erzeugten Wasserstoffs zu speichern.

Konzernforschung in Ulm

Den Kern unserer Forschungseinrichtungen, die in Ulm in unmittelbarer Nachbarschaft zur Universität und neben dem AEG Institut mit den Arbeitsgebieten „Hochfrequenz-

und Kommunikationstechnik" neu errichtet werden, bilden die Bereiche „Informations- und Wissensverarbeitung", „Energie- und Stoffumwandlungen" sowie „Abschätzung der Technologie-Folgen".

In der Informations- und Wissensverarbeitung beschäftigen wir uns mit weiterführenden Möglichkeiten der Informations- und Kommunikationstechniken sowie der Mikroelektronik, Sensorik und Aktuatorik bis hin zu den Systemen der „Künstlichen Intelligenz". In zwei Schwerpunkten werden schon heute produkt- und unternehmensbezogene Anwendungsmöglichkeiten untersucht.

Die produktbezogenen Forschungsarbeiten konzentrieren sich auf die Forschungsprogramme PROMETHEUS und TRAFFONIC. Mit PROMETHEUS (Programme for a



Keramische Turbinenspirale: Bei Forschungsarbeiten an Fahrzeug-Gasturbinen werden für die heißgasführenden Bauteile keramische Werkstoffe verwendet. Bei Temperaturen bis zu 1.300 °C treten hohe Wärmespannungen auf. Die Abbildung zeigt die mit Hilfe der Computersimulation ermittelte Temperaturverteilung in einer Turbinenspirale.

European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety) sollen durch Verbindung von Kommunikations- und Verkehrstechnik europaweit die Grundlagen für einen in allen Leistungsmerkmalen verbesserten Straßenverkehr der Zukunft vereinbart werden. Dieses Programm bildet den Rahmen für das speziell von Daimler-Benz betriebene Projekt TRAFFONIC (Traffic and Electronics), mit dem wir durch Innovationsbeiträge in künftigen Produkten das Zusammenwirken von Mensch, Technik und Umwelt verbessern wollen.

Unternehmensbezogene Projekte betreffen u. a. den Aufbau eines Satellitenkommunikationsnetzes für Unternehmen, Fragen zukünftiger Serviceinformationssysteme und Datenbanken, aber auch allgemeine Untersuchungen zur Kommunikation zwischen Mensch und Maschine am Arbeitsplatz.

Forschungen zur Energienutzung müssen vor allem der knapper werdenden Energie und der Umweltbelastung Rechnung tragen. Energietechnik mit dem Schwerpunkt der Nutzung regenerativer Energien und neuer Sekundär-Energieträger, wie dem Wasserstoff, ist deshalb ein wichtiges Forschungsgebiet für den Daimler-Benz-Konzern. Am Standort Ulm wird ein Erprobungsfeld für alternative Energiekonzepte eingerichtet.

Die wissenschaftliche Abschätzung technischer Entwicklungen ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt zu sehen, negative Folgen der Technik abzuwenden. Für die Industrieforschung hat vor allem das frühzeitige Erkennen ihrer Chancen und Möglichkeiten große Bedeutung.

Die Hochfrequenz- und Kommunikationstechnik nehmen im Ulmer Forschungsinstitut der AEG bereits heute breiten Raum ein.

Die Errichtung der neuen Forschungseinrichtungen in Ulm ist



CRAY XMP/24: Supercomputer mit einer größeren Kapazität als 20.000 Personalcomputer.

eine Initiative des Daimler-Benz-Konzerns, die zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Ulmer Universität realisiert wird. Die unmittelbare Nachbarschaft von Industrieforschung und Universität soll neue Formen der Zusammenarbeit begünstigen. Der Nutzen ist vor allem darin zu sehen, daß die Theorie noch stärkere Impulse aus praktischen Forschungsaufgaben erhält und die Praxis noch mehr von der theoretischen Grundlagenarbeit profitiert.

Dem Ziel eines engeren Verhältnisses von Theorie und Praxis dient auch die Errichtung von Instituten im Zwischenbereich von Universität und Industrie. Mit dem Institut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung wurde bereits eine solche Forschungseinrichtung in der Rechtsform einer Stiftung gegrün-

det, an der neben Daimler-Benz die Siemens AG, Hewlett Packard, IBM, Mannesmann-Kienzle und Nixdorf sowie das Land Baden-Württemberg beteiligt sind.

Die geplanten Aktivitäten in Ulm stehen in engem Zusammenhang mit der Ausrichtung unseres Unternehmens zum internationalen Technologiekonzern mit Schwerpunkt im Automobilgeschäft. Sie sollen die angestammten Forschungsaufgaben der einzelnen Konzerngesellschaften ergänzen.

Neuer leistungsstarker Superrechner installiert

Seit 1980 wächst der Umfang technischer Berechnungen jährlich um 30 bis 50 %. Dies wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Der Einsatz numerischer Rechenmethoden

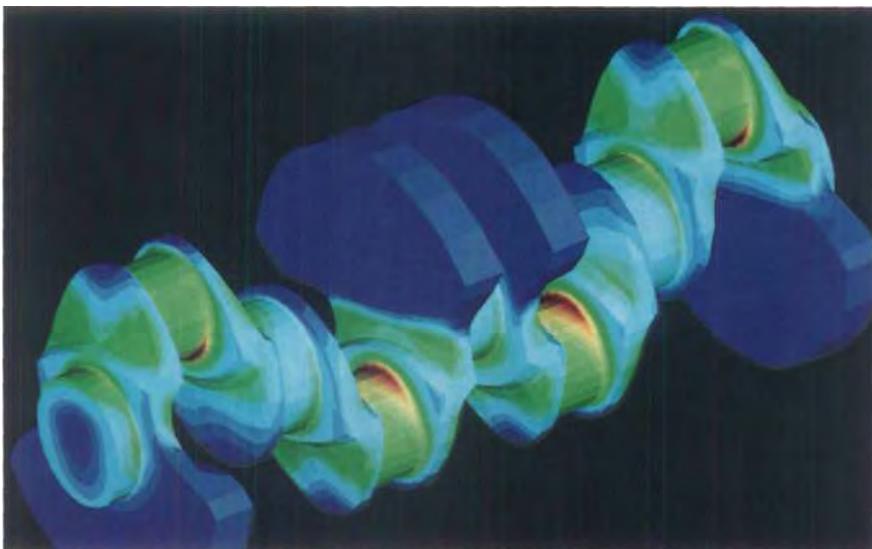
nimmt ständig zu, immer mehr werden neue Verfahren zur besseren Darstellung und Simulation physikalischer Vorgänge sowie komplexer physikalischer Systeme eingesetzt. Wir haben deshalb die Kapazität an herkömmlichen Skalar-Rechnern weiter aufgestockt und darüber hinaus Mitte 1987 einen der zur Zeit modernsten Vektor-Rechner in Betrieb genommen. Diese Anlage ermöglicht z. B. die kosten- und zeitsparende Simulation von Crash-Tests, die Ermittlung von Geräuschquellen in Motoren und der Verformung von Bremscheiben unter thermischer Belastung ebenso wie die Berechnung der Luftumströmung von Flugkörpern sowie der Druckverteilung an Hochgeschwindigkeitspropellern für künftige Flugzeuggenerationen.

Rechnerunterstützte Konstruktion und Fertigung

In Konstruktion und Fertigung können mit rechnerunterstützten Informationstechniken viele Arbeitsvorgänge beschleunigt werden. Diese Bereiche verfügen derzeit über 500 graphische Bildschirmarbeitsplätze. Der Einsatz der CAD/CAM/CAE-Technologie wird in den nächsten Jahren erheblich zunehmen. Wir streben an, diese Technologie in ein Konzept zu integrieren, das einen durchgängigen Einsatz der Informationstechnik in allen mit der Entwicklung und Herstellung unserer Produkte zusammenhängenden Funktionen (GM) ermöglicht.

Material- und Produktionsforschung

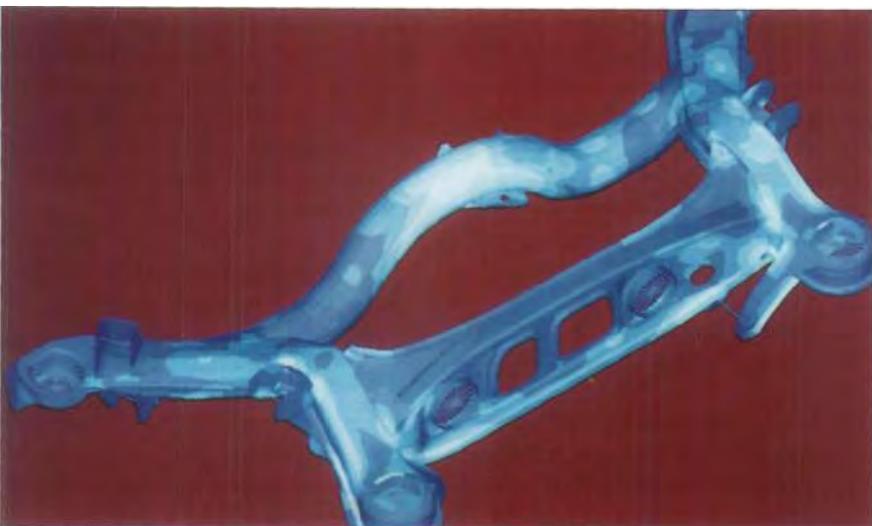
Ziel moderner Produktionsforschung ist es, die ständig höher werdenden konstruktiven Anforderungen an ein technisches Produkt zu erfüllen. Sie schafft Voraussetzungen, um die technischen Möglichkeiten moderner Werkstoffe voll nutzen zu können. Durch experimentelle



Beanspruchung einer Kurbelwelle als Ergebnis einer Finite-Element-Berechnung auf dem Vektorrechner CRAY.



Kinematische Simulation eines Planetengetriebes mit dem CAD/CAM-System CATIA.



Spannungsanalyse für einen Hinterachsträger mit Hilfe des CRAY-Rechners.



Seit Ende 1980 wird als zusätzliches Rückhaltesystem für den Fahrer der Airbag im Lenkrad angeboten - mehr als 400.000 Mercedes-Personenwagen wurden inzwischen damit ausgerüstet. Mit dem Airbag für den Beifahrer in Verbindung mit den serienmäßigen Gurtstraffern bietet Daimler-Benz eine umfassende Technik zur Verminderung des Verletzungsrisikos bei schweren Frontalzusammenstößen.

Untersuchungsmethoden und Verfahren müssen - bezogen auf die jeweils spezifische Anwendung - die hierzu erforderlichen Grundlagen in der Materialtechnik sowie in der zugehörigen Produktionstechnologie erarbeitet werden. Die gewonnenen Erkenntnisse können u. a. für die Entwicklung künftig benötigter prozeßtechnischer Expertensysteme in Konstruktion und Produktion angewendet werden. Derzeitige Schwerpunkte unserer Produktionsforschung sind Korrosionsschutz von Aluminiumbauteilen, verschleißfeste Werkstoffsysteme, Kunststoffe im Fahrzeug, Oberflächentechnologien sowie die weitere Verringerung der Umweltbelastung durch Fabriken.

Harmonisierung von Rechtsvorschriften

Zur wirkungsvollen Umweltentlastung könnte vor allem eine länderübergreifende Harmonisierung von Emissionsvorschriften in Europa beitragen.

Nach Änderung des EWG-Vertrages können neuerdings Richtlinien auch durch Mehrheitsentscheidungen der Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft verabschiedet werden. Diese Abweichung vom bislang praktizierten Grundsatz der Einstimmigkeit führt allerdings dazu, daß beim Umweltschutz unter bestimmten Voraussetzungen weiterhin nationale Sonderregelungen möglich sind. Sollten auch in Zukunft für einzelne europäische Länder nationale Sonderbauformen zur Abgasreinigung erforderlich werden, müßte dies zu unwirtschaftlichen Kleinserien führen.

Umweltschutz - nur grenzübergreifende Maßnahmen sind wirksam

Für Daimler-Benz war die ständige Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge bereits seit langem ein wichtiges Forschungsziel. Besonders hervorzuheben ist:

Seit September 1986 bieten wir für alle Pkw mit Benzinmotor den geregelten Drei-Wege-Katalysator serienmäßig an. Wir erfüllen damit die durch den „Luxemburger Kompromiß“ festgesetzten Abgasgrenzwerte mehrere Jahre vor ihrem Inkrafttreten.

Seit September 1985 unterschreiten sämtliche von Daimler-Benz neu- oder weiterentwickelten Nutzfahrzeugmotoren die Abgasvorschriften nach der Genfer Abgasregelung um mindestens 20 %.

Ab Anfang 1988 liegen wir mit allen neu- oder weiterentwickelten Nutzfahrzeugmotoren um 40 % unter den zulässigen Grenzwerten für Kohlenmonoxid (CO) und Kohlenwasserstoff (HC).

Geplantes Prüfgelände

Zur Zeit prüfen wir die Voraussetzungen und die alternativen Standortmöglichkeiten für ein geeignetes Prüfgelände. Eine Entscheidung wird voraussichtlich im laufenden Geschäftsjahr getroffen. Testfahrten sind für Entwicklung, Erprobung und Zulassung technisch anspruchsvoller, im Gebrauch zuverlässiger Fahrzeuge unverzichtbar.

Design - eine Konzernübergreifende Aufgabe

Im Bereich Design werden in interdisziplinären Abstimmungsprozessen aller beteiligten Bereiche die zukünftigen Formen der Konzernprodukte entworfen. Weiterhin wird hier an der Entwicklung konzernweiter Strategien zum Erscheinungsbild des Gesamtunternehmens, der sogenannten Corporate Identity, mitgearbeitet.

Einkaufsvolumen weiter gestiegen

Der Konzern hat 1987 weltweit Güter und Dienstleistungen für etwa 40 Mrd. DM bezogen. Die Erhöhung um rd. 2 Mrd. DM ist auf die Produktionsausweitung der Geschäftsbereiche Personenwagen, Nutzfahrzeuge, AEG und MTU sowie auf umfangreichere Investitionen im In- und Ausland zurückzuführen. Die zum Teil kräftigen Steigerungen der Bezugsmengen unserer Auslandsgesellschaften kommen wegen der Wechselkursveränderungen im D-Mark-Wert der Einkäufe nicht zutreffend zum Ausdruck. Die Daimler-Benz AG allein hat Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Investitionsgüter, Waren und

Dienstleistungen im Wert von 23,8 (i. V. 22,7) Mrd. DM eingekauft, weniger als 10 % davon im Ausland, wenn auch mit steigender Tendenz. Insgesamt blieben die Materialpreise 1987 nahezu stabil. Die Versorgung unserer Produktionswerke mit Material und Zulieferteilen war jederzeit sichergestellt.

Intensive Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

In enger Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern haben wir auf den Gebieten der Sicherheit und Umweltverträglichkeit - sowohl in den Fahrzeugen als auch in der Fertigung - weitere Verbesserungen erzielen können.

Um dem gestiegenen Umweltbewußtsein Rechnung zu tragen, haben unsere Lieferanten in Abstimmung mit uns ihre Kapazitäten zur Herstellung geregelter Katalysatoren für Erstausrüstung und Nachrüstung erheblich vergrößert. Zur weiteren Verbesserung des Umweltschutzes in der Fertigung arbeiten wir gemeinsam mit spezialisierten Partnern sowohl in der chemischen Industrie als auch mit Herstellern von Lackieranlagen an der Entwicklung von wasserlöslichen und somit schadstoffarmen Lacken und Verfahren, die zugleich unsere hohen Anforderungen an die Oberflächenqualität erfüllen.

Unser sozialpolitisches Engagement haben wir konsequent weitergeführt.



Beschaffung aus dem Investitionsgüterbereich: Hochmoderne Großteilstufenpresse im Werk Bremen, die gemeinsam mit einem Spezialisten der Anlagenindustrie entwickelt wurde.

Mittlerweile gehören etwa 50 Werkstätten für Behinderte und diesen gleichgestellte Blindenwerkstätten zu unserem Lieferantenkreis. Das Auftragsvolumen mit diesen Werkstätten ist gegenüber dem Vorjahr um mehr als ein Drittel gestiegen.

Da wir uns den Herausforderungen eines weltweit härter werdenden Wettbewerbs im Automobilgeschäft nur gemeinsam mit der Zulieferindustrie stellen können, untersuchen wir systematisch unsere eigene Fertigungstiefe und prüfen, ob in den internationalen Beschaffungsmärkten bisher noch nicht ausgeschöpfte Möglichkeiten einer kostengünstigeren Belieferung bestehen. Gleichzeitig planen wir eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Zulieferfirmen in Forschung und Entwicklung.

Realisierung von Investitionsprojekten

Unser umfangreiches Investitionsprogramm konnten wir planmäßig realisieren. In Teilbereichen des Investitionsgütermarkts war 1987 eine entspanntere Liefersituation zu verzeichnen. So konnten wir moderne Transferstraßen zur Herstellung von Motorenteilen und andere Sondermaschinen etwa ein Jahr früher in Betrieb nehmen als ursprünglich erwartet. Sogar kurzfristige Projekte ließen sich bei dieser Marktlage reibungslos abwickeln.

Kompensationsgeschäfte

Der Anteil von Gegengeschäften am Welthandel ist in den letzten Jahren ständig gewachsen. Als stark auf den Export ausgerichtetes Unterneh-

men hat sich Daimler-Benz auf diese Entwicklung einzustellen. Wir haben deshalb im Rahmen unserer Tochtergesellschaft, der Industriehandel Handels- und Industrieausrüstungsgesellschaft mbH, mit der Metallgesellschaft AG, Frankfurt am Main, ein Joint Venture vereinbart. Mit dieser Neuordnung können wir den wachsenden Anforderungen nach Kompensation im Exportgeschäft nicht nur besser begegnen, sondern auf diesem Gebiet auch selbst Initiativen ergreifen, um unser Exportgeschäft zu fördern.

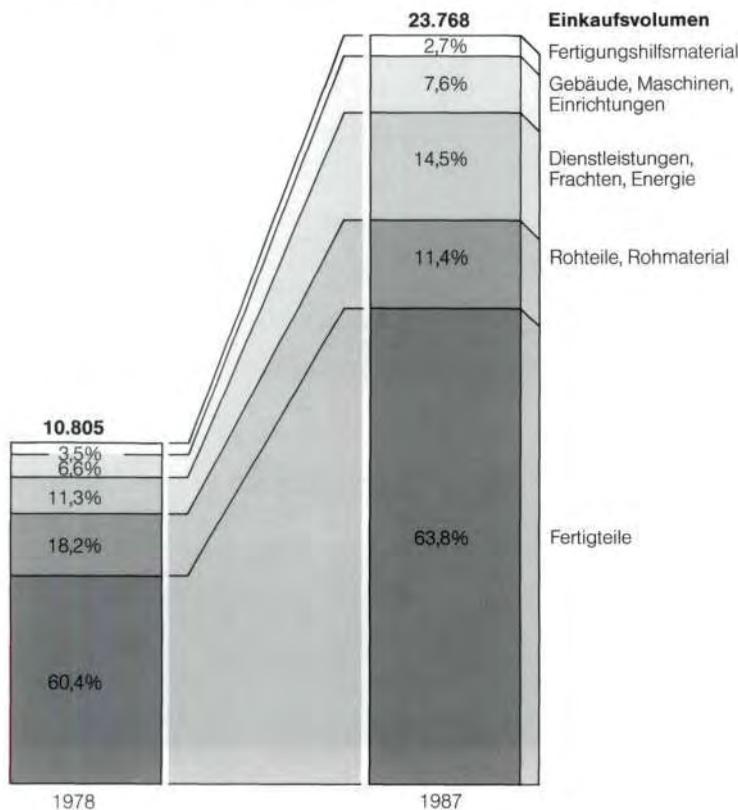
Material- und Informationsfluß weiter optimiert

Zur weiteren Optimierung des Materialflusses haben wir 1987 die Auftragsvergabe noch stärker an logistischen Erfordernissen ausgerichtet. Dabei wurden die im langjährigen Einsatz von Just in time"-Systemen gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen in ein Konzept der Feinsteuerung eingebracht, mit dem die Anlieferung von Material stunden genau geplant werden kann. Auf diese Weise haben wir uns ein weiteres Potential zur Kostensenkung erschlossen.

Im Rahmen der Informationsübermittlung wurden mehr als hundert Lieferanten zusätzlich an unsere Datenfernübertragung angeschlossen. Der elektronische Austausch von Daten ermöglicht eine schnelle und rationelle Information und damit für alle Beteiligten eine effiziente und kostensparende Auftragsabwicklung.

Unseren Zuliefer-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen gelten Dank und Anerkennung für vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit. Ihr Einsatz ist Teil des gemeinsamen Erfolgs.

Einkaufsvolumen Daimler-Benz AG
(in Millionen DM)



Vertriebsnetz weiter ausgebaut

Unsere weltweite Vertriebsorganisation für Personenwagen und Nutzfahrzeuge umfaßt 5.900 Verkauf- und Servicestützpunkte in 170 Ländern. Ihre Leistungsfähigkeit wurde 1987 durch umfangreiche Investitionen sowohl von Daimler-Benz als auch von unseren Vertragspartnern weiter gesteigert. Die Maßnahmen zur Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter in Verkauf und Kundendienst sind mit hohem personellen und finanziellen Aufwand verstärkt fortgesetzt worden. So haben mehr als 80 % der etwa 125.000 Mitarbeiter des Mercedes-Benz-Vertriebs in aller Welt im Jahre 1987 an Trainings-, Schulungs- und Informationsveranstaltungen teilgenommen. Mit diesen Aktivitäten wollen wir auch die Betreuungsqualität vor, beim und nach dem Kauf eines Mercedes weiter verbessern.

Verbesserung der Serviceleistungen

Der zunehmende Einsatz mechanisch-elektronischer oder auch voll-elektronischer Systeme im Fahrzeug erfordert eine entsprechende Ausstattung im Werkstattbereich, um die hohe Qualität des Mercedes-Kundendienstes gewährleisten zu können. Wir sind dabei, mit Hilfe modernster Informations- und Kommunikationstechnik ein integriertes Prüf- und Informationssystem zu entwickeln, mit dem der Prüf- und Diagnoseprozeß noch wirkungsvoller gestaltet werden kann.

Unser in Europa seit langem bewährter Reparatur-Notdienst wurde 1987 auf weiteren Auslandsmärkten

eingeführt, so z. B. in Australien und Malaysia. Auch dort steht er unseren Kunden rund um die Uhr zur Verfügung. Im nordamerikanischen Markt sind nahezu alle 432 Mercedes-Benz-Pkw-Händler an das Roadside-Assistance-Program angeschlossen, das den Kunden im Bedarfsfall zur Seite steht. Inzwischen befinden sich weltweit etwa 3.200 Mercedes-Service-Fahrzeuge im Einsatz; in den Ländern der Dritten Welt haben sich dabei vor allem unsere Geländewagen bewährt.

Transportberatung für Nutzfahrzeugkunden

Die Transportberatung nicht nur in technischen, sondern auch in betriebswirtschaftlichen Fragen ist ein wesentlicher Teil unseres Leistungsangebots für unsere Nutzfahrzeug-

kunden. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main haben wir mit dem Datenverarbeitungssystem Mercedes-Benz-ASSISTENT ein Informations-, Kommunikations- und Steuerungssystem für den Straßengüterverkehr vorgestellt, das dem steigenden Bedarf nach individuellen und ganzheitlichen Transportlösungen Rechnung trägt. Nachdem 1987 die Transportberatung auch in Italien und Spanien eingerührt worden ist, können wir unsere Kunden nunmehr in allen großen europäischen Märkten noch gezielter in Fragen des wirtschaftlichen Fahrzeugesatzes, der Fuhrparkstruktur, der Fahrzeugwahl und der Analyse von Transportaufgaben beraten. Großflotten-Kunden in der Bundesrepublik Deutschland, in Belgien, Großbritannien, den Niederlanden und



Die umfassende Betreuung unserer Kunden - auch nach dem Kauf - steht im Mittelpunkt unserer Vertriebspolitik. Im Werkstattbereich haben wir durch verstärkten Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie verbesserter Prüf- und Diagnosesysteme die Durchlaufzeit unserer Fahrzeuge weiter verkürzen können.

in Spanien werden darüber hinaus durch eigens dafür eingesetzte Mitarbeiter sachkundig bei allen betriebswirtschaftlichen, organisatorischen und technischen Fragen beraten und betreut.

Ausbau der Schulung im Kundendienst

An unserer Kundendienstschulung haben 1987 weltweit mehr als 83.000 Mitarbeiter an 7.300 zentral wie auch vor Ort durchgeführten Veranstaltungen teilgenommen. Mit der Eröffnung eines neuen Trainingszentrums in Milton Keynes/Großbritannien können wir die Schulung am Produkt sowie die Fort- und Weiterbildung des Führungspersonals im Servicebereich weiter ausbauen. Freightliner hat in der Nähe

von Chicago eine neue Kundendienstschule errichtet. Damit verfügen wir über vier leistungsfähige Schulungszentren für die Mitarbeiter unseres Nutzfahrzeug-Service-netzes in Nordamerika. Weltweit befinden sich 285 Ausbilder in über 60 Kundendienst-Schulungsstätten im Einsatz.

Versorgung mit Mercedes-Benz-Originalteilen

Unser dreistufiges System zur Versorgung der Kunden mit Teilen und Zubehör - Zentralläger, Groß- und Einzelhandel -, das eine schnelle und reibungslose Belieferung mit Mercedes-Benz-Originalteilen sicherstellt, haben wir 1987 weiter ausgebaut. Die Realisierung unseres

zentralen Vertriebslagers für Pkw- und Nutzfahrzeugteile sowie Zubehör in Germersheim wurde planmäßig fortgeführt. In Athen und Istanbul wurden zwei neue Zentralläger eingerichtet. Gleichzeitig haben wir die computergestützte Kommunikation zwischen den Zentrallägern in Sindelfingen und Wörth und der Großhandelsstufe im In- und Ausland weiter verbessert. Damit sind die logistischen Voraussetzungen geschaffen, um auch bei einer zunehmenden Teilevielfalt - zur Zeit 300.000 Positionen, 1990 voraussichtlich mehr als 330.000 - weltweit die Versorgung, den Servicegrad, die Liefargeschwindigkeit und die Wirtschaftlichkeit auf höchstem Niveau zu halten.

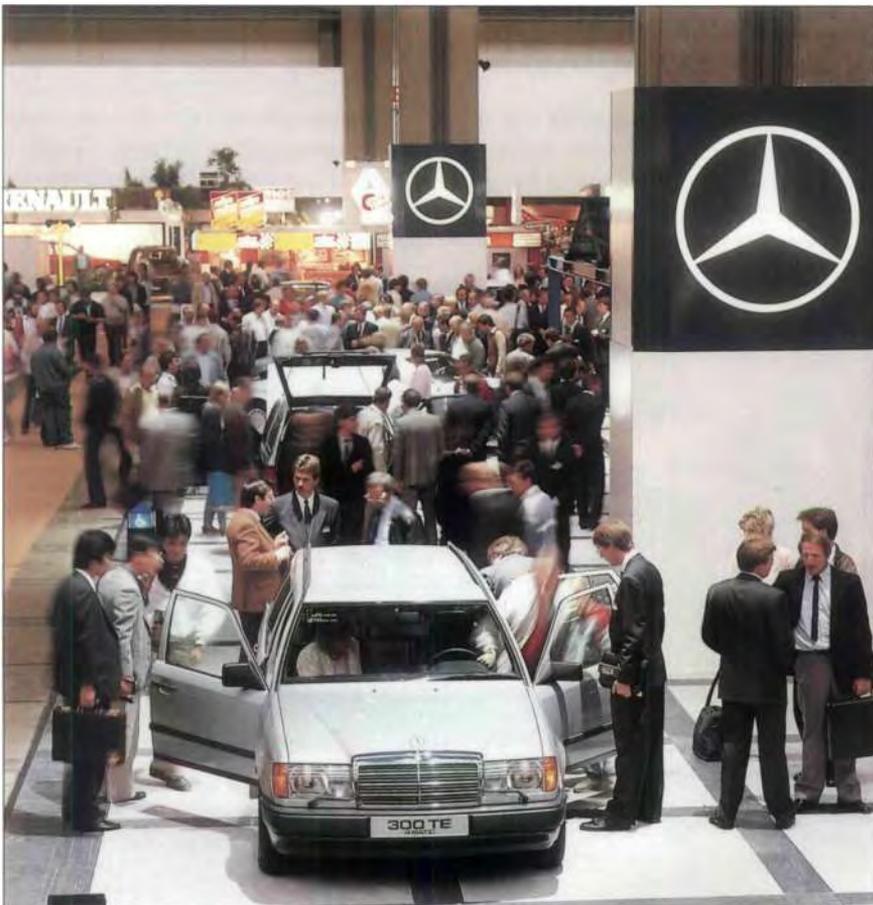
Um im Kundendienst noch schneller und effektiver arbeiten zu können, werden wir alle Niederlassungen und Regionalläger im Inland in ein modernes computergestütztes Kommunikationsnetz einbinden.

Breiteres Angebot für Finanzierung und Leasing

Unsere Kunden nehmen in wachsendem Umfang Finanzierungsleistungen wie auch das Fahrzeug-Leasing in Anspruch. Diese wichtigen vertriebspolitischen Instrumente haben wir 1987 in allen Absatzmärkten verstärkt eingesetzt (siehe auch Seite 73 ff.). Die neugegründete Mercedes-Benz Finanz GmbH gibt uns die Möglichkeit, bei Finanzierung und Leasing von Mercedes-Pkw oder -Nutzfahrzeugen im Inland unsere eigenen, auf die individuellen Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Dienstleistungspakete anzubieten.

Niederlassungen im Inland modernisiert

Im Berichtsjahr wurden in Mainz und Duisburg neue Niederlassungsgebäude und in Kassel ein modernes Pkw-Gebrauchtwagencenter



Daimler-Benz hat 1987 an 22 internationalen Automobilsalons und Motor-Shows sowie an 37 internationalen Ausstellungen und Fachmessen teilgenommen.. Im Bild unser neugestalteter Pkw-Stand auf der 52. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main.

eröffnet. Diese Neubauten bieten - mit ihrem kundenfreundlichen Konzept und ihrer modernen technischen Ausstattung - vielfältige Möglichkeiten für eine ansprechende Präsentation unserer Fahrzeuge sowie noch bessere Voraussetzungen für unseren Service. In einer Reihe von Werkstätten wurden wirkungsvolle Umweltschutzeinrichtungen eingebaut, wie technisch optimierte Reststoff-Sammelstellen, Abwasser- vorbehandlungs- und Reinigungsanlagen.

Stärkung der Marktpräsenz im Ausland

Im Ausland sind wir in 25 Ländern mit eigenen Vertriebsgesellschaften unmittelbar vertreten. Diese Gesellschaften haben 1987 mit einem Umsatzvolumen von 18,4 (i.V. 17,3) Mrd. DM erheblich zur Stärkung unserer internationalen Marktposition beigetragen (Umsatz- und Ergebnisdaten siehe Seite 74).

Trotz der anhaltenden Nachfrageschwäche haben wir in den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens die Infrastruktur unseres Servicenetzes aufrechterhalten. Im Rahmen unseres langfristig angelegten Konzepts wurden zahlreiche Service-Projekte durchgeführt, die unser Betreuungsangebot in dieser wichtigen Absatzregion noch erweitern sollen. In Ägypten und im Sudan werden neue Kundendienst-Vertriebszentren errichtet.

Mit dem Ausbau unserer Verkaufs- und Kundendienstorganisation in den wachstumsträchtigen Absatzmärkten des Fernen Ostens wollen wir neue Kunden für uns gewinnen. Neben Japan, wo wir seit zwei Jahren mit einer eigenen Vertriebsgesellschaft, der Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., tätig sind, bieten sich vor allem in Südkorea günstige Absatzperspektiven für Mercedes-Fahrzeuge. Nach der Aufhebung des Importverbots für Pkw ab 2000 ccm Hubraum Mitte 1987 hat Daimler-Benz als erster ausländischer Herstel-

ler Personenwagen nach Korea exportiert, zwar noch in geringen, jedoch deutlich steigenden Stückzahlen. Bei Nutzfahrzeugen liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten in dieser Region im Bereich der Sonderfahrzeuge. Im Zuge des Aufbaus eines südkoreanischen Vertriebsnetzes haben wir die Han Sung Motor Company als Mercedes-Benz Generalvertreter gewinnen können. Seoul erhielt Anfang 1988 ein neues Servicezentrum für Mercedes-Personenwagen und -Nutzfahrzeuge.

In Taiwan wurden 1987 mehr als 1.500 Mercedes-Pkw neu zugelassen; seit der Marktöffnung im Jahre 1980 beträgt der Bestand inzwischen 12.000 Fahrzeuge. Auch in der Volksrepublik China ist in den letzten Jahren der Bestand an Mercedes-Pkw ständig gestiegen. Wir haben deshalb unser Serviceangebot erweitert und in Peking eine neue Werkstatt eingerichtet, deren Mitarbeiter von uns in allen Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten geschult wurden.



Im Mai 1987 wurde die neue Daimler-Benz Niederlassung in Duisburg eröffnet,



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.

Personalpolitik im Zeichen sich wandelnder Rahmenbedingungen

Die technologischen Herausforderungen und die damit verbundenen Maßnahmen der Arbeitsgestaltung rücken bei unserer Personalarbeit immer mehr in den Vordergrund. Wir sehen die neuen Techniken vor allem auch als Chance für künftiges Wachstum und für weitere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen an. Voraussetzung ist, daß es gelingt, Technik und ihre Folgen beherrschbar und wirtschaftlich zu gestalten. Das Personalwesen wirkt deshalb verstärkt bereits bei der Planung von Investitionen begleitend mit und bringt schon in diesem frühen Stadium mitarbeiterbezogene und arbeitswissenschaftliche Gesichtspunkte in die Konzeption von Arbeitssystemen und Arbeitsplätzen ein.

Konstruktive Zusammenarbeit mit den Arbeitnehmervertretern

Die Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat und den Betriebsräten, dem Gesamtsprecherausschuß und den Sprecherausschüssen der Leitenden Angestellten war auch 1987 vertrauensvoll und konstruktiv. Sie war geprägt von dem allseitigen Bemühen, nicht nur Rechte einzufordern, sondern auch Pflichten zu übernehmen. Mit dem Gesamtbetriebsrat konnten wiederum Regelungen erzielt werden, die einen vertretbaren Ausgleich zwischen den Interessen der Mitarbeiter und unternehmerischen Belangen ermöglichen.

Beschäftigungsentwicklung weiterhin positiv

Ende 1987 waren im Daimler-Benz-Konzern weltweit 326.288 (i. V. 319.965) Mitarbeiter beschäftigt, davon im Inland 262.658 (i. V. 257.538). In der Daimler-Benz AG stieg die Belegschaft - überwiegend im Geschäftsbereich Pkw - um 2.711 auf 169.234 Mitarbeiter.

Das beschäftigungssichernde Instrument der Abordnungen von Mitarbeitern zwischen den inländischen Werken hat sich auch im vergangenen Jahr bewährt. Diese Maßnahmen haben wiederum dazu beigetragen, daß wir im Rahmen eines kurzfristigen Beschäftigungsausgleichs jeweils flexibel auf Schwankungen der Produktionsprogramme reagieren konnten. Der damit verbundene Kostenaufwand darf allerdings nicht übersehen werden.

Mitarbeiterstruktur der Daimler-Benz AG

Von den in der Daimler-Benz AG zum Jahresende 1987 beschäftigten 169.234 Mitarbeitern waren 115.242 Arbeiter, 44.345 Angestellte sowie 9.647 Auszubildende und Praktikanten. Die Zahl der ausländischen Mitarbeiter lag mit 26.511 nur geringfügig unter der des Vorjahres (26.793). Etwa 12 % der Beschäftigten waren Frauen. Das Durchschnittsalter der Belegschaft betrug 38,5 Jahre, die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit 12,4 Jahre.

Bei der Daimler-Benz AG sind 20.996 Mitarbeiter mehr als 25 Jahre tätig. Im Berichtsjahr wurden 1.911 Mitarbeiter für 25jährige, 269 Mitarbeiter für 40jährige und einer für 50jährige Betriebszugehörigkeit geehrt.

Beschäftigung von Schwerbehinderten

Am Jahresende waren 6.944 Schwerbehinderte in der Daimler-Benz AG beschäftigt. Obgleich sich ihre Zahl gegenüber dem Vorjahr um 62 erhöht hat, konnten wir die gesetzliche Beschäftigungsquote von 6 % nicht ganz erreichen. Ursächlich hierfür waren in erster Linie starke Abgänge von Schwerbehinderten im Zusammenhang mit dem Vorruhestand sowie die in den letzten Jahren verschärften Prüfungsmaßstäbe der Versorgungsämter bei der Anerkennung von Schwerbehinde-

rung. Dennoch mußte - wie schon in den vergangenen zehn Jahren - keine Ausgleichsabgabe bezahlt werden, da wir Aufträge in Höhe von 17,5 Mio. DM an Behinderten-Werkstätten vergeben haben.

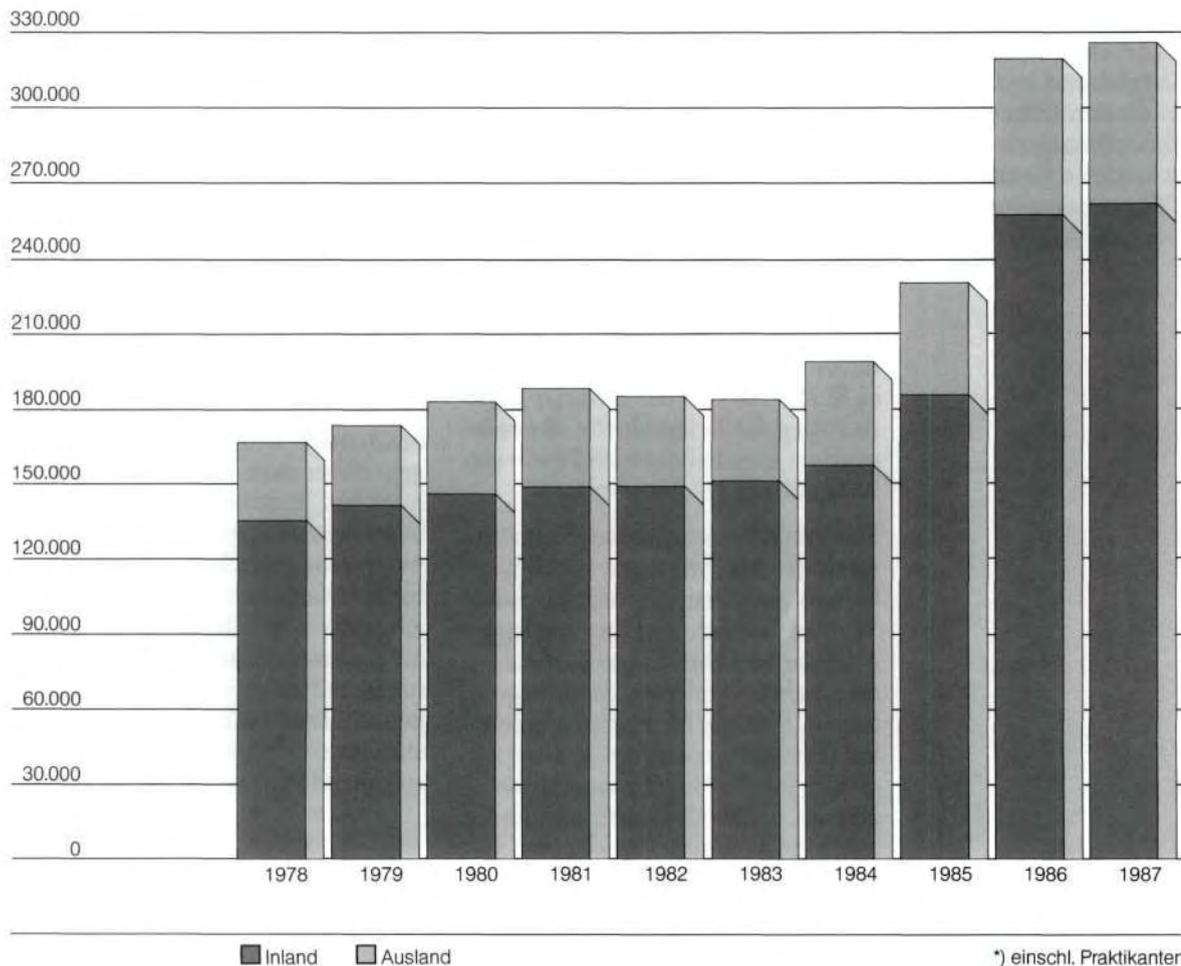
Weiterer Anstieg des Personalaufwands

Die ersten Monate des Berichtsjahres standen im Zeichen schwieriger Tarifverhandlungen. Bis Mai konnten jedoch in sämtlichen Tarif-

gebieten in den wesentlichen Punkten nahezu übereinstimmende Ergebnisse erzielt werden. Zum 1. April 1987 wurden die Löhne und Gehälter um 3,7 % erhöht. Am 1. April 1988 erfolgte neben dem Ausgleich für die gleichzeitig statt-

Mitarbeiter

(am Jahresende)	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Daimler-Benz-Konzern	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	231.082	319.965	326.288
Inland	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658
Ausland	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.430	62.427	63.630
Daimler-Benz AG	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249	161.518	166.523	169.234
davon: Arbeiter	94.420	98.708	100.777	102.388	101.819	103.342	108.905	112.125	115.181	115.242
Angestellte	33.190	35.029	36.753	37.713	38.102	38.435	39.210	40.022	41.892	44.345
Auszubildende*)	6.827	7.664	8.002	8.260	8.490	8.824	9.134	9.371	9.450	9.647
Hauptverwaltung	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628	7.735	8.075
Forschung u. Entwicklung	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442	11.040	12.143
Produktionswerke	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846	130.502	131.146
Niederlassungen	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602	17.246	17.870



findende Arbeitszeitverkürzung eine weitere Anhebung um 2,0 %. Eine zusätzliche Steigerung der Vergütungen - um 2,5 % - ist zum 1. April 1989 vorgesehen. Auf Grundlage der neuen Tarifverträge erhalten alle Arbeiter in den Werken der Daimler-Benz AG ab 1. April 1988 einen verstetigten Monatslohn.

Die tarifliche wöchentliche Arbeitszeit wurde ab 1. April 1988 im Betriebsdurchschnitt auf 37,5 Stunden verkürzt; für Auszubildende haben die Tarifparteien eine Ausbildungszeit von 38,5 Stunden pro Woche vereinbart. Vom 1. April 1989 an wird die tarifliche Arbeitszeit im Betriebsdurchschnitt 37 Stunden pro Woche betragen.

Nach Abschluß der Tarifverträge wurden die Verhandlungen zur betrieblichen Umsetzung der neuen Bestimmungen aufgenommen. Sie zogen sich bis in das laufende Jahr hin und brachten im wesentlichen eine Fortschreibung der bisherigen Rahmenregelungen, wenn auch mit neuen Eckwerten.

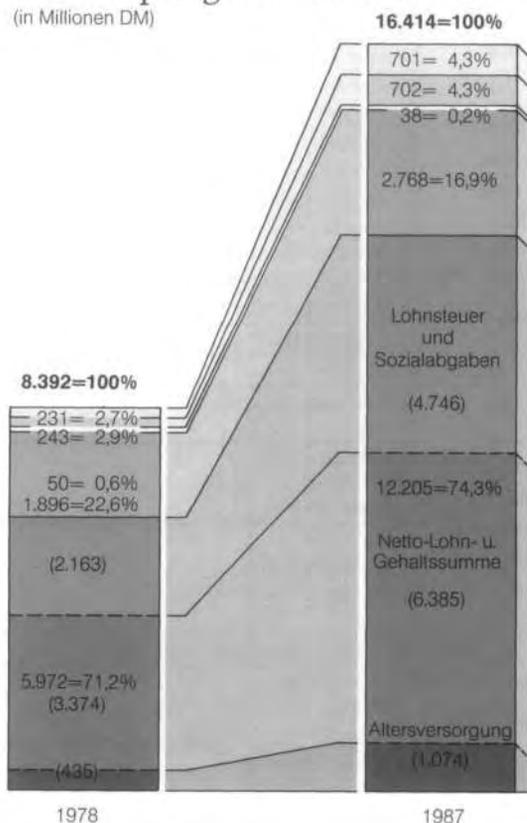
Durch die Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich und die zusätzliche Erhöhung der Tarifeinkommen steigen die Personalkosten bei annähernder Geldwertstabilität erneut erheblich über den Produktivitätszuwachs an. Um so mehr müssen wir um Verbesserungen unserer Kostenstrukturen auf allen Gebieten bemüht sein. Das Projekt zur Optimierung unserer Gemeinkosten wurde daher mit großem Nachdruck weitergeführt.



Der Grundstein für lebenslanges Lernen: Angehende Fachkräfte der Elektrotechnik in der Ausbildung.

Wertschöpfung Daimler-Benz AG

(in Millionen DM)



Wertschöpfung

Unternehmen/
Rücklagenbildung
Aktionäre/Dividende,
HV-Beschluß
Darlehensgeber/
Fremdkapital kosten
Bund, Länder,
Gemeinden/Steuern

Mitarbeiter/
Personalaufwand

Im Berichtsjahr wurde der Beitragsatz in der gesetzlichen Rentenversicherung von 19,2 % auf 18,7 % gesenkt und zur gleichen Zeit in der Arbeitslosenversicherung von 4,0 auf 4,3 % erhöht. Die gesetzlichen Krankenversicherungen haben erneut ihren Beitragsatz angehoben, und zwar von durchschnittlich 12,2 auf 12,8 %. Deshalb nahmen auch die vom Unternehmen abzuführenden Sozialversicherungsbeiträge weiter zu.

Neuordnung der betrieblichen Altersversorgung der Daimler-Benz AG

Durch die im Februar 1987 abgeschlossene Betriebsvereinbarung über eine Neuordnung der betrieblichen Altersversorgung der Daimler-Benz AG haben wir die Abhängigkeit von der gesetzlichen Rentenversicherung beseitigt und den konkreten Versorgungsbedarf der Mitarbeiter stärker berücksichtigt. Die individuelle Betriebszugehörigkeit wird wesentlich differenzierter gewürdigt als bisher.

Im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung, die das Kernstück der Sozialleistungen der Daimler-Benz AG darstellt, wurden im Berichtsjahr 228 Mio. DM an 40.300 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Ferner haben wir gemäß Betriebsrentengesetz die Leistungen für 21.500 Pensionäre und Witwen, die vor 1974 oder erstmals in den Jahren 1975, 1978, 1981 und 1984 eine Beihilfe von uns erhielten, mit einem Jahresmehraufwand von 2,6 Mio. DM angepaßt. Durch einmalige Beihilfen sind rund 6.400 Mitarbeiter unterstützt worden. Zur Absicherung der künftigen Verpflichtungen wurden den Pensionsrückstellungen und der Daimler-Benz Unterstützungskasse 1,1 Mrd. DM zugeführt.

Höhere betriebliche Leistungen

Bei Weihnachtsgeld und Sondervergütung stieg der durchschnittliche Betrag 1987 pro empfangsberechtigtem Mitarbeiter (ohne Auszubildende) auf 3.622 DM. Der Gesamtaufwand lag bei 595 Mio. DM.

Gemäß den tarifvertraglichen Bestimmungen erhielt auch 1987 jeder Mitarbeiter 52 DM pro Monat sowie eine einmalige freiwillige Zuwendung von 156 DM zur vermögenswirksamen Anlage. Nach dem neuen Vermögensbildungsgesetz wurde den Mitarbeitern 1987 erstmals die Möglichkeit eingeräumt,

Struktur des Personalaufwands - Daimler-Benz AG

	1987		1986		Veränderung in %
	Mio. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	Mio. DM	in % der Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	
Löhne und Gehälter (Basisaufwand)	6.041	100,0	5.777	100,0	+ 4,6
Bezahlte Ausfallzeiten	2.392	39,6	2.293	39,7	+ 4,3
Bezahlter (Tarif-)Urlaub	945		903		
Tarifliche zusätzliche Urlaubsvergütung	463		440		
Feiertagsvergütung	305		308		
Gehalts- u. Lohnfortzahlung bei Krankheit	456		433		
Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten	223		209		
Soziale Abgaben	1.513	25,0	1.434	24,8	+ 5,5
Sozialversicherungsbeiträge	1.418		1.345		
Berufsgenossenschaftsbeiträge	80		82		
Beiträge an Pensions- sicherungsverein	15		7		
Sonderzahlungen	716	11,9	870	15,1	-17,7
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	595		547		
Zahlungen anlässlich des Firmenjubiläums „100 Jahre Automobil“	-		230		
Vermögenswirksame Leistungen	121		93		
Bildungsaufwand*)	354	5,8	319	5,5	+ 11,0
Soziale Dienste*)	240	4,0	223	3,9	+ 7,6
abzüglich doppelt erfaßte Beträge	- 243	- 4,0	- 230	- 4,0	+ 5,6
Personalaufwand (ohne Altersversorgung u. Vorruhestand)	11.013	182,3	10.686	185,0	+ 3,1
Aufwand für Altersversorgung	1.074	17,8	680	11,8	+ 57,9
Zahlungen für Vorruhestand (netto)	150	2,5	120	2,0	+ 25,0
Personalaufwand insgesamt	12.237	202,6	11.486	198,8	+ 6,5
davon: unter „Sonstige Auf- wendungen“ ausgewiesen bzw. aus Rückstellungen bezahlt	32		251		
Personalaufwand lt. G. u. V.-Rechnung	12.205		11.235		+ 8,6

*) Ohne Umlagekosten.

wahlweise eine oder zwei Aktien der Daimler-Benz AG oder der Mercedes-Automobil-Holding AG zum Vorzugskurs zu erwerben. Daneben bestand die Möglichkeit, dem Unternehmen ein Arbeitnehmerdarlehen in Höhe von 312 DM mit einer Verzinsung von 8 % pro Jahr zu gewähren. Insgesamt erwarben die Mitarbeiter im letzten Jahr 145.376 Aktien; 28.817 Mitarbeiter zeichnen ein Arbeitnehmerdarlehen.

Der Bau oder Kauf von 2.229 Wohnungen und Eigenheimen durch Mitarbeiter wurde 1987 mit Darlehen in Höhe von 55 Mio. DM gefördert.

Der Anteil des Personalaufwands ohne Altersversorgung an der Gesamtleistung betrug 26,8 %; Löhne, Gehälter und soziale Abgaben sind um 5,5 % auf 11,1 Mrd. DM gestiegen.

Die Tabelle auf der gegenüberliegenden Seite zeigt die Struktur der Personalaufwendungen der Daimler-Benz AG.

Weitere Vorruhestandsverträge

Bis Ende 1987 sind etwa 5.600 Mitarbeiter der Daimler-Benz AG auf der Grundlage der noch bis Ende 1988 geltenden Betriebsvereinbarung in den Vorruhestand getreten. Weitere Vorruhestandsverträge wurden mit Austrittsdatum 1988 abgeschlossen. Von den durch Vorruhestand freigewordenen Arbeitsplätzen haben wir 70 % wiederbesetzt. Damit erfüllte unsere Regelung ihr vorrangiges arbeitsmarktpolitisches Ziel, wenn auch hier die damit verbundenen erheblichen Kostenbelastungen nicht zu übersehen sind.

System „Verwaltung Mitarbeiterdaten“

Die Fülle personenbezogener Daten in der Daimler-Benz AG erfordert auch im Personalbereich den Einsatz moderner Formen der Informationsverarbeitung. Ohne eine zeitgemäße Datenverwaltung ist die Umsetzung gesetzlicher, tarifvertraglicher oder betrieblicher Bestimmungen nicht mehr zu bewältigen.

Als Grundlage einer derartigen Informationsverarbeitung wurde Ende 1987 mit dem Gesamtbetriebsrat eine Betriebsvereinbarung zur „Verwaltung Mitarbeiterdaten“ abgeschlossen. Die Betriebsvereinbarung dokumentiert das gemeinsame Bestreben von Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat, Befürchtungen auszuräumen, daß Mitarbeiterdaten nicht hinreichend geschützt oder aber mißbräuchlich verwendet werden. Darüber hinaus will sie gewährleisten, daß die Verarbeitung von Mitarbeiterdaten auch langfristig in einem ordnungsgemäßen Rahmen erfolgt.

Gesundheitsvorsorge und Sozialberatung

Für die arbeitsmedizinische Betreuung in der Daimler-Benz AG waren 36 Werksärztinnen und Werksärzte sowie 151 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des medizinischen Fachpersonals tätig. Ein Schwerpunkt ihrer Aufgaben war auch 1987 die Mitwirkung bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen insbesondere für leistungsgewandelte Mitarbeiter sowie beim Arbeitseinsatz dieser Personengruppe, ein anderer die Umsetzung der Gefahrstoffverordnung aus dem Jahre 1986 in die arbeitsmedizinische Praxis.

Vom Angebot des Unternehmens, an einer dreiwöchigen Vorsorgekur für Meister und Gruppenmeister teilzunehmen, haben im vergangenen Jahr 610 Berechtigte Gebrauch gemacht. An den bewährten Vorsorgekursen für Schichtarbeiter beteiligten sich 620 Mitarbeiter.

Die Zahl der Betriebsunfälle konnte in der Daimler-Benz AG dank der verstärkten Bemühungen um integrierte Arbeitssicherheit auf allen



Im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung lag 1987 der Schwerpunkt zusätzlicher Maßnahmen weiterhin bei der Unterstützung des technologischen Wandels. Wir wollen dabei den Mitarbeitern helfen, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten den sich verändernden Anforderungen anzupassen, und sie auf neue Aufgaben vorbereiten.

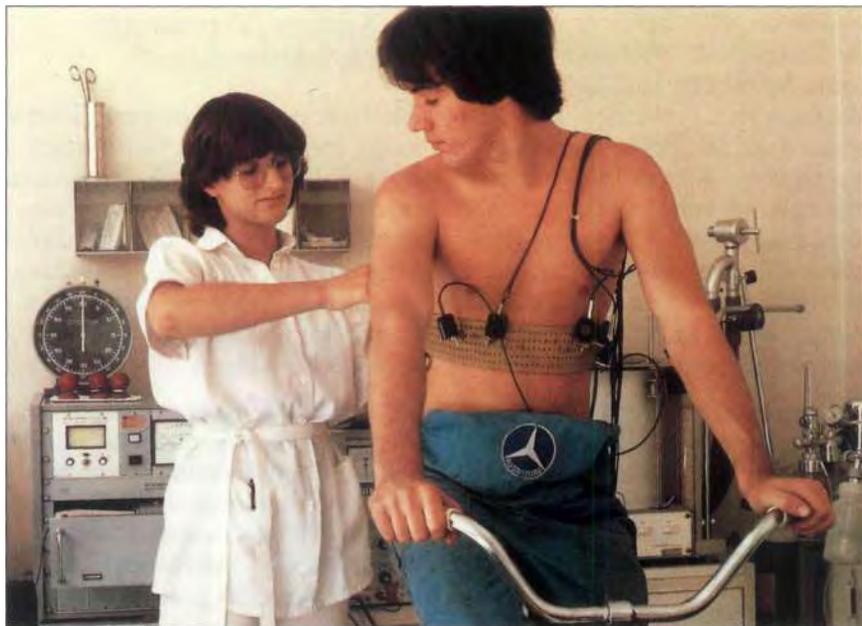
Ebenen des Unternehmens auf den bisher niedrigsten Stand gesenkt werden. Mit einem Rückgang um 7,4 % wurden noch 58,8 Unfälle pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden verzeichnet. Zu unseren Aktivitäten gehörte die sicherheitstechnische Ausbildung der Führungskräfte ebenso wie die Erarbeitung von technischen und organisatorischen Verbesserungen der Sicherheit am Arbeitsplatz, z. T. in eigens dafür eingerichteten Werkstattkreisen. Im Werk Gaggenau haben wir zudem ein Pilotprojekt zur Verbesserung der Arbeit der Sicherheitsbeauftragten durchgeführt, bei dem vor allem bessere Formen der Zusammenarbeit mit den Meistern und Gruppenmeistern erprobt wurden.

Die krankheitsbedingten Fehlzeiten lagen - bezogen auf die Soll-Arbeitszeit - bei durchschnittlich 7,7 %. Bei den Arbeitern beliefen sie sich auf 9,2 (i. V. 9,1) %, bei den Angestellten auf 3,7 (i. V. 3,9) %.

In den Werken der Daimler-Benz AG arbeiten 16 ausgebildete Sozialberater. Die betriebliche Sozialberatung unterstützt unsere Mitarbeiter bei besonderen persönlichen Problemen, wie z. B. Suchtproblemen, psychischen Problemen, unverschuldeten Nodagen, Schwierigkeiten durch schwere Krankheitsfälle oder andere persönliche Krisensituationen.

Jeder dritte Verbesserungsvorschlag umgesetzt

Die Mitarbeiter der Daimler-Benz AG haben 1987 mehr als 21.800 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Diese Beteiligung unterstreicht, wie sehr sich die Mitarbeiter mit dem Unternehmen und seinen Produkten identifizieren. Für die hohe Qualität der eingereichten Vorschläge spricht, daß jeder dritte Verbesserungsvorschlag umgesetzt werden konnte. Die Einsender erhielten 6,1 Mio. DM an Prämien und Anerkennungen.



Auch das Belastungs-EKG beim Werksärztlichen Dienst ist Bestandteil der medizinischen Vorsorge. Über 4.000 Elektrokardiogramme wurden 1987 in der Daimler-Benz AG durchgeführt.

Arbeitsgestaltung bei neuen Technologien

Im Rahmen der Planungen für das Pkw-Montagewerk Rastatt werden - gemeinsam mit einer Arbeitsgruppe des Gesamtbetriebsrats - Lösungsvorschläge für neue Arbeitsstrukturen und Arbeitsplätze, Modelle einer anderen Arbeitsorganisation sowie ergonomische Gestaltungsüberlegungen entwickelt. Dabei stehen personalpolitische und arbeitswissenschaftliche Zielsetzungen sowie neue Formen der Zusammenarbeit im Vordergrund.

Bei unseren Bemühungen, Arbeitsplätze, Maschinen und Anlagen ergonomisch auszurichten, haben wir vorbeugend neue Analyse- und Gestaltungsinstrumente eingesetzt, mit deren Hilfe negative Auswirkungen auf Arbeit und Gesundheit leichter vermieden werden können. So wurde Ende 1987 im Untertürkheimer Werksteil Köngen der

Grundstein für ein Ergonomielabor gelegt. Durch den Einsatz der Videosomatographie können bereits im Planungs- und Konstruktionsstadium von Maschinen und Anlagen für den Menschen ungünstige Körperhaltungen erkannt und dadurch vermieden werden. Das Ergonomielabor steht mit Einrichtungen und Know how allen Werken zur Verfügung, um den Standard der Arbeitsgestaltung in der Daimler-Benz AG weiter zu verbessern.

Berufsausbildung, fachliche Weiterbildung und Führungskräfte-Fortbildung

Trotz des Rückgangs der Absolventen allgemeinbildender Schulen und der damit verbundenen geringeren Nachfrage nach Ausbildungsplätzen haben wieder 2.957 junge Menschen eine Berufsausbildung bei uns begonnen. Von den insgesamt 9.647 Auszubildenden und Praktikanten Ende 1987 - dies entspricht einem Anteil von 5,7 % an der Belegschaft - bereiten sich in der Daimler-Benz AG mehr als 7.300 Jugendliche in

einem der 53 gewerblich-technischen und über 1.500 in einem der 12 kaufmännischen Ausbildungsberufe auf eine zukünftige Tätigkeit vor.

Innerhalb des Konzerns befanden sich 1987 im Inland bei AEG 3.450, bei MTU über 800 und bei Dornier fast 250 Jugendliche in der Berufsausbildung.

Die Neuordnung der Metall- und Elektroberufe haben wir zum Ausbildungsbeginn Herbst 1987 in unseren Werken und Niederlassungen umgesetzt. Betroffen waren davon rund 80 % unserer gewerblich-technischen Ausbildungsgänge. Mit Ausbildungsbeginn 1987 wurde an den Standorten Sindelfingen, Wörth und Gaggenau der Modellversuch „Berufskolleg für Abiturienten“ gestartet.

Im Rahmen der Berufsakademie beteiligt sich die Daimler-Benz AG seit 1987 auch an der Ausbildung von Abiturienten zum Diplom-Betriebswirt der Fachrichtung Wirtschaftsinformatik.

An unserem erneut ausgeweiteten Angebot an Qualifizierungsmaßnahmen zur fachlichen und persönlichen Weiterbildung unserer Mitarbeiter und zur Fortbildung unserer Führungskräfte haben in der Daimler-Benz AG mehr als 82.000, im Konzern etwa 123.000 Beschäftigte teilgenommen. Das Schwergewicht lag bei der fachlichen Weiterbildung, und zwar insbesondere auf den Gebieten Datenverarbeitung und Technik. Hier wurden - parallel zur Installation von Bildschirmen in den Fachbereichen - in großem Umfang CAD/CAM-Schulungen durchgeführt, Mitarbeiter in neuen Textverarbeitungssystemen und in „individueller Datenverarbeitung“ geschult sowie Ausbildungsveranstaltungen für neue Technologien eingeführt.

Für die oberen Führungskräfte der gesamten Daimler-Benz-Gruppe haben wir ein Konzern-Fortbildungsprogramm verabschiedet. Die ersten gemeinsamen Seminare fanden im zweiten Halbjahr 1987 statt.

Informationsarbeit intensiviert

Die innerbetriebliche Information, insbesondere die Führungskräfte-Information, haben wir 1987 erheblich intensiviert. Dahinter steht das personalpolitische Ziel, Information als Führungsinstrument zu nutzen, die Mitarbeiter durch umfassende Informationen sowohl bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben als auch in ihrer Rolle als „Vertreter“ des Unternehmens in der Öffentlichkeit zu unterstützen.

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, daß wir das Geschäftsjahr 1987 trotz der schwieriger gewordenen Rahmenbedingungen erfolgreich abschließen konnten.



Der Ende 1987 eröffnete neue Verpflegungsbetrieb des Werks Mannheim ist nach modernsten Erkenntnissen ausgestattet. Er bietet im Speisesaal 630 und in der Cafeteria 200 Sitzplätze; bis zu 4.200 Essen können täglich zubereitet werden.

Konzernabschluß 1987 nach neuem Bilanzrecht

Die gleichzeitige Anwendung der Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes auf die Jahresabschlüsse der Daimler-Benz AG und des Konzerns soll den Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage verbessern. Während der Übergang im Abschluß der Daimler-Benz AG nur geringe Änderungen hervorrief,

war der Einfluß auf den Konzernabschluß beträchtlich. Er resultierte aus der einheitlichen Bewertung konzerngleicher Sachverhalte nach den Maßstäben der Daimler-Benz AG, der geänderten Kapitalkonsolidierungsmethodik sowie der Steuerabgrenzung auf Eliminierungsmaßnahmen. Die sich ergebenden Differenzbeträge wurden insgesamt erfolgsneutral im Konzern-Eigenkapital verrechnet. Dies gilt auch für

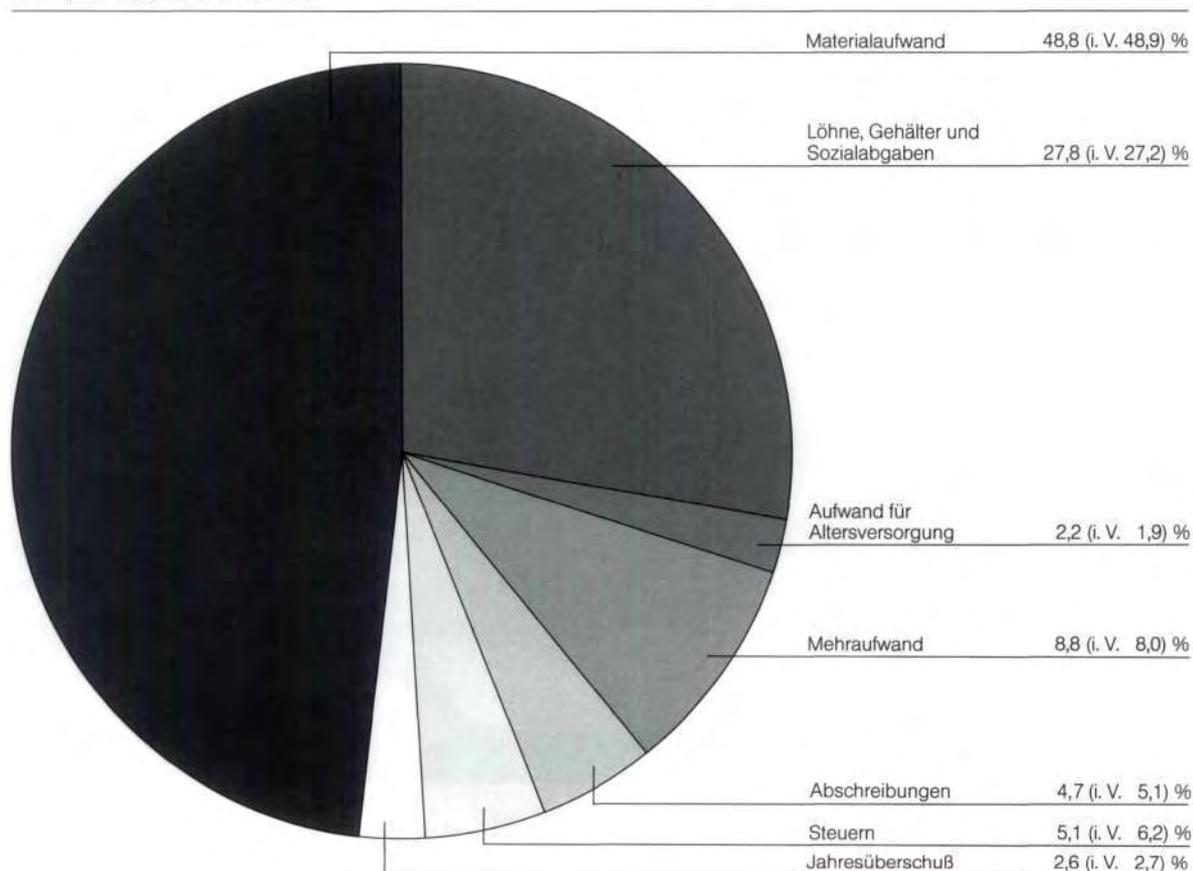
die konzerneinheitliche Behandlung der auf Wechselkursveränderungen beruhenden bilanziellen Umrechnungsdifferenzen.

Konzern-Jahresüberschuß in der Größenordnung des Vorjahres

Bei einem Anstieg der Umsatzerlöse um 3,0 % erhöhte sich die Gesamtleistung um 4,0 % auf 69,1 Mrd. DM.

Aufwandstruktur Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern

69,1 (i. V. 66,4) Millionen DM



Die Bestandserhöhungen resultierten aus der gestiegenen Vorratshaltung im Pkw-Bereich sowie einem auftragsbezogenen Bestandsaufbau bei Dornier. Infolge der Produktionsausweitung in nahezu allen Bereichen des Konzerns erhöhte sich der Materialaufwand um 3,8 % bei einem gegenüber dem Vorjahr gleichbleibenden Anteil an der Gesamtleistung. Die Zunahme des Personalaufwands um 1,3 Mrd. DM auf 20,7 Mrd. DM stand im Zusammenhang mit Neueinstellungen von Mitarbeitern, Tarifierhöhungen sowie der Neuordnung der betrieblichen Altersversorgung der Daimler-Benz AG. Das Abschreibungsvolumen blieb mit 3,2 Mrd. DM um 5,5 % hinter dem entsprechenden Vorjah-

reswert zurück. Hier wirkten sich geringere Abschreibungen auf Anlagenzugänge aus Vorjahren sowie rückläufige außerplanmäßige Abschreibungen des Mutterunternehmens aus. Mit den wachsenden Investitionen der nächsten Jahre wird der Abschreibungsbedarf wieder zunehmen.

Im außerbetrieblichen Bereich erhöhte sich zwar das Zinsergebnis der Daimler-Benz AG um 42 Mio. DM, im Konzern dagegen war es trotz gesteigerter Liquidität mit 777 Mio. DM um 158 Mio. DM niedriger. Neben der Aufwertung der D-Mark hat sich hier ausgewirkt, daß die Zinserträge in den Hochinflationländern Argentinien und Bra-

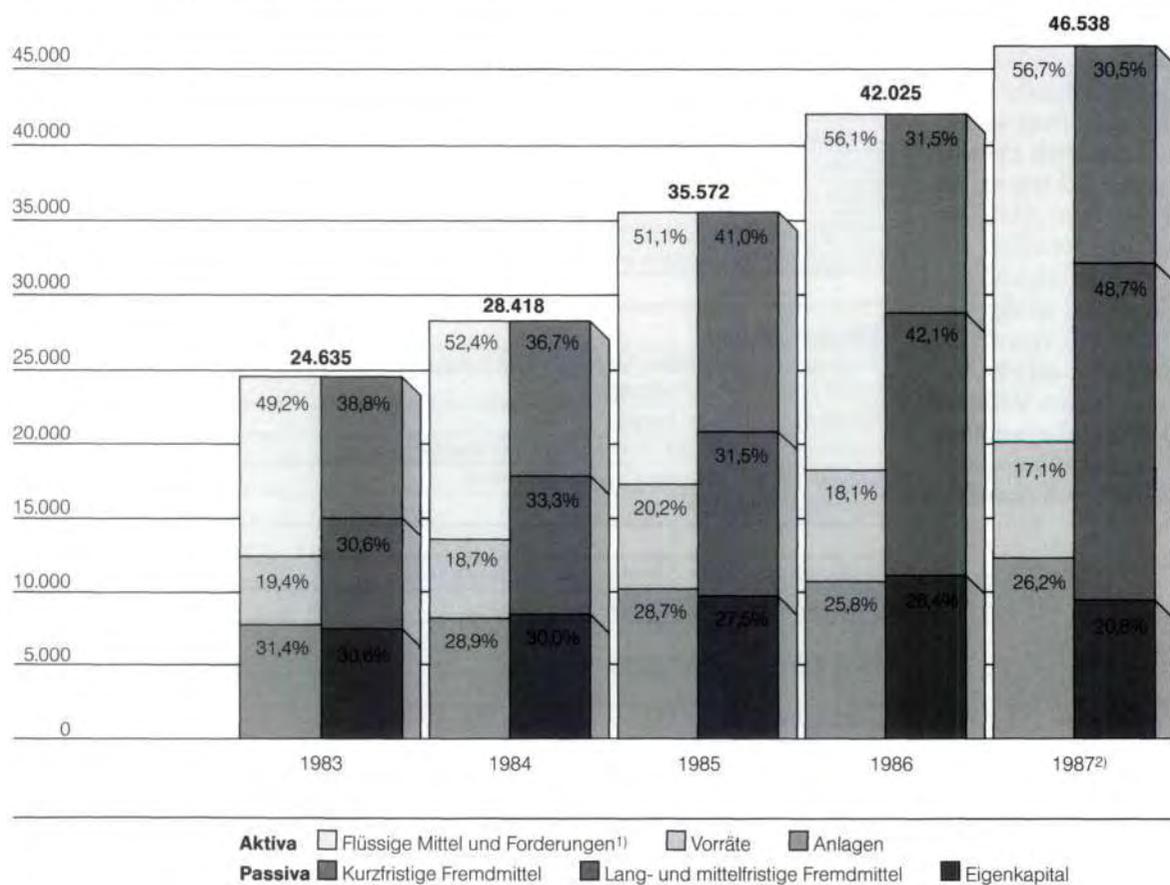
silien um Inflationsergebnisse gekürzt wurden. Das Ergebnis aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging um 583 Mio. DM auf 5,3 Mrd. DM zurück. Nach Abzug der um 644 Mio. DM auf 3,1 Mrd. DM gesunkenen Ertragsteuern sowie der um 46 auf 379 Mio. DM erhöhten Sonstigen Steuern erreichte der Konzern-Jahresüberschuß 1.782 (i.V. 1.767) Mio. DM.

Konzerneinheitliche Bewertung verändert Bilanzrelationen

Die Konzernbilanzsumme stieg gegenüber dem angepaßten Vorjahreswert um 4,3 auf 46,5 Mrd. DM. Das Anlagevermögen erhöhte sich um

Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern

50.000 (in Millionen DM)



1,3 Mrd. DM; sein Anteil an der Bilanzsumme nahm leicht auf 26,2 % zu. Die Vorräte von 11,8 Mrd. DM, die zu etwa einem Drittel durch Kundenanzahlungen finanziert waren, haben sich mit einem Anteil von 17,1 (i.V. 18,1) % nur wenig verändert. Die flüssigen Mittel von 16,1 Mrd. DM - ausgewiesen in den Bilanzposten Wertpapiere, Zahlungsmittel, Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände - erreichen 34,9 (i.V. 34,8) % der Bilanzsumme.

Das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - ist infolge des Übergangs auf das neue Bilanzrecht, insbesondere der konzerneinheitlichen Bewertung, deutlich zurückgegangen. Dadurch hat sich die Eigenkapitalquote trotz der Rücklagendotierung von 1,1 Mrd. DM erheblich ermäßigt, und zwar von 26,4 auf 20,8 %. Die Anlagendeckung erreichte nach 102,3 % im Vorjahr noch 79,2 %. Materiell entspricht dieser Eigenkapitalminderung eine Umschichtung von Konzernrücklagen in andere Bilanzposten, die dadurch ebenso vorsichtig bewertet sind wie im Abschluß der Daimler-Benz AG. Dies wird in dem Anstieg der Rückstellungen von 19,4 auf 24,3 Mrd. DM sichtbar; ihr Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich von 46,1 auf 52,3 %. Außerdem sind neben Anlagevermögen und Netto-Vorräten 34,3 (i.V. 32,0) % des übrigen Vermögens durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen finanziert.

Investitionen aus selbsterwirtschafteten Mitteln finanziert

Die wiederum hohen Zugänge im Anlagevermögen von 5,3 Mrd. DM wurden vollständig durch den im Konzern erwirtschafteten Cash flow von 7,3 (i.V. 7,0) Mrd. DM finanziert. Allein 1,4 Mrd. DM der Anlagenzugänge entfielen auf unsere Fahrzeug-Leasinggesellschaften im In- und Ausland. Zur Unterstützung ihres expandierenden Geschäfts hat die Mercedes-Benz Credit Corp., USA, 1987 eine Anleihe über insge-

samt 100 Mio. US-Dollar aufgenommen. Auch die Begebung einer weiteren Anleihe im Frühjahr 1988 über 100 Mio. US-Dollar dient ausschließlich der kongruenten Refinanzierung unserer weltweiten Absatzfinanzierungsprogramme.

Der die Investitionen um 2 Mrd. DM übersteigende Teil des Cash flow war nur zu drei Vierteln notwendig, um die Netto-Erhöhung der Vorräte, den Anstieg der Forderungen sowie die Ausschüttung für das Geschäftsjahr 1986 zu finanzieren.

Konzern-Kapitalflußrechnung 1987 (in Millionen DM)

<u>Mittelherkunft</u> aus der Geschäftstätigkeit			
Jahresüberschuß		+ 1.782	
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (vermindert um Zuschreibungen)		+ 3.099	
Abgänge von immateriellem Vermögen und Sachanlagen		+ 417	
Erhöhung der Pensionsrückstellungen		+ 1.183	
Erhöhung der mittel- und langfristigen Übrigen Rückstellungen		+ 791	
Cash flow			+ 7.272
<u>aus Finanzierungsvorgängen</u>			
Erhöhung der Kapitalrücklage		+ 2	
Erhöhung der kurzfristigen Übrigen Rückstellungen		+ 92	
Erhöhung mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten		+ 1.304	
Abgänge an Finanzanlagen (netto)		+ 98	
			+ 1.496
<u>Mittelverwendung</u>			
Zugänge zu immateriellem Vermögen und Sachanlagen (vermindert um Zuschreibungen)		- 5.349	
Erhöhung der Vorräte (netto)		- 319	
Erhöhung von sonstigen Posten des Umlaufvermögens		- 627	
Verminderung kurzfristiger Verbindlichkeiten		- 400	
Ausschüttung für 1986		- 507	
			- 7.202
für die erfolgsneutrale Anpassung an das neue Bilanzrecht			- 248
Veränderung der Netto-Liquidität			+ 1.318
<u>Entwicklung der Netto-Liquidität</u>			
	31.12.87	31.12.86	
Zahlungsmittel	4.460	4.180	+ 280
Sonstige Wertpapiere	5.167	4.923	+ 244
Übrige Liquidität	6.479	5.565	+ 914
	16.106	14.668	
Kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	- 1.174	- 1.054	- 120
	14.932	13.614	+ 1.318

Während die mittel- und langfristigen Verbindlichkeiten um 1,3 Mrd. DM zunahmen, wurden kurzfristige Schulden um 400 Mio. DM abgebaut.

Die Netto-Liquidität - also flüssige Mittel abzüglich kurzfristige Bankverbindlichkeiten - ist im Konzern somit weiter um 1,3 auf 14,9 Mrd. DM gestiegen.

Finanzierungsgrundsätze

Die flüssigen Mittel - 16,1 (i.V. 14,7) Mrd. DM - werden jeweils so angelegt, daß wir allen sich aus dem Unternehmen zweck ergebenden finanziellen Anforderungen kurzfristig entsprechen können. Deshalb gestalten wir unsere Wertpapieranlagen in der Art, daß der Liquiditätsrückfluß mit unserer Mittelfristplanung im Einklang steht. Das Portefeuille unserer Inlandsgesellschaften setzt sich dementsprechend aus festverzinslichen DM-Anleihen erstklassiger Emittenten bei einer mittleren Laufzeit von zwei bis drei Jahren zusammen.

Grundsätzlich werden im Konzern strategische Finanzentscheidungen zentral und operative Finanzmaßnahmen weitgehend dezentral vorgenommen. Besonders bei unseren ausländischen Beteiligungen hat sich dieses Konzept bewährt, was uns erlaubt, die vielfältigen Besonderheiten und Möglichkeiten der lokalen Kapitalmärkte zu nutzen.

Währungsrisiken aus laufenden Liefergeschäften mit dem Ausland versuchen wir durch eine im Konzern konsistente Kurssicherungspolitik zu mildern und einzugrenzen. Dabei orientieren wir uns an der Richtschnur, je nach der erwarteten Währungsentwicklung etwa die Hälfte des Zuliefervolumens der nächsten sechs bis zwölf Monate über Devisentermingeschäfte zu sichern.

Finanzierungsbedarf in Schwellen- und Entwicklungsländern

Obwohl sich der Umsatz auch im Berichtsjahr strukturell weiter zu Ländern mit weitgehend unproblematischer Zahlungsabwicklung verschoben hat, besteht unverändert Finanzierungsbedarf in Schwellen- und Entwicklungsländern. Traditionell streben wir an, die Risiken im Exportgeschäft in ausreichendem Umfang abzusichern. Diese Politik haben wir auch im abgelaufenen Geschäftsjahr fortgesetzt.

Die finanzielle Situation zahlreicher Länder der Dritten Welt, die einen erheblichen Transportbedarf haben, verbesserte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr kaum. Insbesondere in verschiedenen afrikanischen Ländern haben sich die Probleme eher verschärft. Die zunehmenden Umschuldungen und eine steigende Zahl an Ländern mit Zahlungsproblemen machen kommerzielle Finanzierungen immer schwieriger. Diese Tendenz wird dadurch noch verstärkt, daß Deckungsmöglichkeiten der staatlichen Ausfuhrkreditversicherung zunehmend eingeschränkt werden. Die internationalen Finanzierungsinstitutionen legen immer strengere Maßstäbe an Neu-Engagements an.

Absatzfinanzierungsgesellschaften überaus erfolgreich

Infolge des weltweit verschärften Wettbewerbs erhält die Absatzfinanzierung wachsende Bedeutung. Leasing und Finanzierung aus der Hand des Herstellers verbessern in den wichtigsten europäischen Märkten sowie in den USA und Kanada das Serviceangebot für unsere Kunden und tragen so zur Stärkung der Wettbewerbsposition unserer Produkte bei.

Nach der dynamischen Entwicklung der letzten Jahre stehen heute 12 Absatzfinanzierungsgesellschaften - überwiegend konzerneigene Gesellschaften oder Joint ventures mit erfahrenen Finanzierungspartnern - zur Verfügung. Durch das Instrument der Absatzfinanzierungsgesellschaft nutzen wir die im Vergleich zu Vertriebs- und Produktionsgesellschaften erheblich höheren Verschuldungsmöglichkeiten mit dem Ziel, den Eigenkapitaleinsatz durch den Konzern so klein wie möglich zu halten. Das erforderliche Eigenkapital zur Finanzierung des Wachstums kann überwiegend durch unsere lokalen Gesellschaften und

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften
der Daimler-Benz AG

	Kapital- anteil in %	Eigen- kapital ¹⁾ Mio. DM	Ergebnis ¹⁾		Umsatz ²⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1987 Mio. DM	1986 Mio. DM	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM	1987	1986
Bundesrepublik Deutschland								
AEG, Berlin und Frankfurt am Main ³⁾	56,0	1.930	-	-	11.660	11.220	80.499	78.199
Dornier, Friedrichshafen ³⁾	65,6	207	10,6	42,4	1.608	2.123	9.683	9.557
MTU, München ³⁾	100,0	319	23,3	21,7	3.018	2.953	17.284	16.912
Mercedes-Leasing-GmbH, Stuttgart	100,0	75	5,5	5,0	582 ³⁾	465 ³⁾	131	109
Europa								
Mercedes-Benz España, Madrid	80,7	136	-43,7	-58,3	1.068	753	3.307	3.028
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ³⁾	100,0	192	6,2	4,8	1.918	1.675	1.085	1.092
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht	100,0	. ⁴⁾	. ⁴⁾	. ⁴⁾	1.159	1.167	677	1.168
Mercedes-Benz Belgium, Brüssel ³⁾	100,0	154	30,0	20,8	880	833	947	958
Mercedes-Benz France, Rocquencourt	99,5	196	22,2	8,1	2.612	2.349	2.222	2.304
Mercedes-Benz Italia, Rom	88,5	174	36,8	32,3	1.672	1.375	678	634
Mercedes-Benz (Schweiz), Zürich	51,0	81	15,2	14,0	872	771	262	249
Daimler-Benz Holding Nederland, Utrecht ³⁾	100,0	122	0,2	2,0	-	-	-	-
Mercedes-Benz Leasing Nederland, Utrecht	100,0	. ⁴⁾	. ⁴⁾	. ⁴⁾	36 ³⁾	-	14	-
Daimler-Benz Holding Belgium, Brüssel	100,0	171	16,9	15,3	-	-	-	-
Mercedes-Benz Finance Belgium, Brüssel	100,0	14	2,2	1,7	70 ³⁾	59 ³⁾	32	31
Mercedes-Benz Finanziaria, Rom	85,0	31	1,5	1,2	280 ³⁾	203 ³⁾	81	70
Daimler-Benz Holding, Zürich	100,0	355	33,6	27,8	-	-	-	-
Mercedes-Benz Credit, Zürich	70,0	12	0,6	- 0,5	108 ³⁾	71 ³⁾	18	9
Nordamerika								
Freightliner, Portland ³⁾	100,0	. ⁴⁾	. ⁴⁾	. ⁴⁾	2.947	2.770	6.043	5.788
Mercedes-Benz of North America, Montvale ³⁾	100,0	. ⁴⁾	. ⁴⁾	. ⁴⁾	7.089	8.104	1.769	1.705
Daimler-Benz of North America Holding, New York ³⁾	100,0	2.058	73,7	117,5	-	-	6	6
Mercedes-Benz Credit Corp., Norwalk ³⁾	91,9	286	23,4	21,5	1.570 ³⁾	1.104 ³⁾	265	222
Lateinamerika								
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ³⁾	100,0	1.077	248,0	136,9	2.919	1.857	19.776	18.981
Sofunge, São Paulo	100,0	39	8,8	- 1,5	116	96	2.484	2.854
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁶⁾	100,0	152	33,0	51,7	167	330	2.372	2.352
Afrika, Asien, Australien								
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ³⁾	50,1	171	24,1	- 41,3	1.082	878	4.798	4.644
Mercedes-Benz Japan, Tokio	100,0	85	29,3	3,9	1.165	-	90	30
Daimler-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ³⁾	100,0	102	4,4	- 8,2	534	591	901	883

1) Angaben aus nationalem Abschluß für 1986,1987; umgerechnet zu den jeweiligen Jahresendkursen.

2) Umgerechnet zu den jeweiligen jahresdurchschnittskursen.

3) Konsolidiert.

4) Im konsolidierten Abschluß der Daimler-Benz Holding Nederland B. V. bzw. der Daimler-Benz of North America Holding Comp., Inc. enthalten.

5) Neugeschäft.

6) Für 1987 konsolidierte Werte.

Holdingsgesellschaften bereitgestellt werden. Bei der Beschaffung von Fremdmitteln gehen wir neben der traditionellen Refinanzierung über unsere Bankpartner den Weg der gezielten Inanspruchnahme der internationalen Geld- und Kapitalmärkte.

Das Volumen unserer Absatzfinanzierungsgesellschaften ist 1987 insgesamt stark gewachsen. So erreichte das Neugeschäft an Leasing- und Finanzierungsverträgen etwa 56.000 Fahrzeuge und einen Wert von 3,3 Mrd. DM. Davon entfielen 60 % auf Pkw und 40 % auf Nutzfahrzeuge. Kumulativ erhöhte sich der Bestand an Verträgen um 18 % auf 5,4 Mrd. DM oder 140.000 Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse aus Zins- und Leasingeinnahmen sowie dem anschließenden Verkauf der Fahrzeuge betragen im Berichtsjahr 1,7 Mrd. DM.

In den USA führten Änderungen in der Steuergesetzgebung zu einer verstärkten Nachfrage beim Pkw-Leasing, an der auch die Mercedes-Benz Credit Corporation in erfreulichem Maße partizipieren konnte. Bei den Nutzfahrzeugen hielt sich das gesamte Neugeschäft auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Besonders große Zuwachsraten verzeichneten wir in Westeuropa. So stieg das Geschäftsvolumen der Mercedes-Benz Finanziaria in Italien um nahezu ein Drittel. Unsere seit 1985 vorwiegend im Leasingsektor tätige Mercedes-Benz Credit AG, Schweiz, konnte ihr Neugeschäft um mehr als die Hälfte ausweiten, die Mercedes-Benz Finance Belgium um ein Viertel. Bei der niederländischen Leasinggesellschaft wurde Anfang 1988 ein Lkw-Leasingprogramm eingeführt. In Frankreich haben wir mehr als ein Viertel der abgesetzten Neufahrzeuge der Mercedes-Benz France finanziert.

Die im Joint Venture mit der Banco Hispano Americano betriebenen spanischen Absatzfinanzierungsgesellschaften nahmen im zweiten Halbjahr 1987 ihre Geschäftstätigkeit in einigen regionalen Schwerpunktbereichen auf. Die Aktivitäten werden 1988 auf ganz Spanien ausgedehnt.

Neues Programm „Mercedes-Benz Lease-Finanz“

Im Inland konnten wir das Leasing-Neugeschäft wiederum um 25 % steigern; der Pkw-Anteil betrug etwa drei Viertel. Mit der Gründung der Mercedes-Benz Finanz GmbH haben wir 1987 außerdem die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, damit wir unseren Kunden im Inland künftig auch Fahrzeugfinanzierungen anbieten können. Nach Aufnahme der Geschäftstätigkeit im zweiten Halbjahr 1988 wird diese Gesellschaft im Verbund mit der Mercedes-Benz Leasing GmbH den Kunden ein umfassendes Finanzierungs- und Leasingprogramm für Pkw und Nutzfahrzeuge aus Herstellerhand anbieten. Mit dem Programm „Mercedes-Benz Lease-Finanz“ verwirklichen wir unser Absatzfinanzierungskonzept auch im Inland.

*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1987 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für internationale Unternehmen“.

Konzerngesellschaften

<p>Mercedes-Benz España S.A. Madrid/Spanien Pas 17.514.911.000 (DM 256,8 Mio.) Bet. 80,7%</p>	<p>Daimler-Benz of North America Holding Comp., Inc. New York/USA US \$ 35.932.628 (DM 56,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz sfr 147.000.000 (DM 181,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Aktiengesellschaft Berlin und Frankfurt am Main DM 931.171.700 Bet. 56%</p>
<p>Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien \$A 50.000.010 (DM 57,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, N.J./USA US \$ 80.000.000 (DM 94,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Finanz AG Zürich/Schweiz sfr 30.000.000 (DM 37,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Olympia Aktiengesellschaft Wilhelmshaven DM 170.000.000 Bet. 99,2%</p>
<p>Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien \$A 70.000.000 (DM 79,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada Can \$ 5.000.000 (DM 6,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Finanz-Holding S.A. Luxemburg sfr 8.000.000 (DM 9,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG KABEL Aktiengesellschaft Mönchengladbach DM 57.600.000 Bet. 98,3%</p>
<p>Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland Dr 800.000.000 (DM 10,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA US \$ 180.000.000 (DM 284,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A. Rom/Italien Lit 16.000.000.000 (DM 216 Mio.) Bet. 85%</p>	<p>AEG KANIS GmbH Nürnberg DM 55.000.000 Bet. 100%</p>
<p>Mercedes-Benz China Ltd. Hongkong HK \$ 6.000.000 (DM 1,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA US \$ 166.783.000 (DM 263,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz sfr 6.000.000 (DM 7,4 Mio.) Bet. 51%</p>	<p>AEG Elektrowerkzeuge GmbH Winnenden DM 80.000.000 Bet. 99,75%</p>
<p>Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. Pretoria/Republik Südafrika R 22.500.000 (DM 18,4 Mio.) Bet. 50,1%</p>	<p>SOFDEL S.A. Rocquencourt/Frankreich FF 90.000.000 (DM 26,5 Mio.) Bet. 99,5%</p>	<p>Mercedes-Benz Credit AG Zürich/Schweiz sfr 9.000.000 (DM 11,1 Mio.) Bet. 70%</p>	<p>Modular Computer Systems Inc. Fort Lauderdale/USA US \$ 55.716.000 (DM 88,1 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Star Auto S.A. Abidjan/Elfenbeinküste FCFA 1.400.000.000 (DM 8,3 Mio.) Bet. 84,3%</p>	<p>Mercedes-Benz France S.A. Rocquencourt/Frankreich FF 230.000.000 (DM 67,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien Cz \$ 28.700.000.000 (DM 640,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG International AG Zürich/Schweiz sfr 203.000.000 (DM 250,9 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal DM 10.000.000 Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs 2.420.000.000 (DM 115,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Sociedade Técnica de Fundações Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien Cz \$ 965.000.000 (DM 21,5 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG do Brasil S.A. São Paulo/Brasilien Cz \$ 591.727.000 (DM 13,1 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a.N. DM 42.515.000 Bet. 97,3%</p>	<p>Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs 1.800.050.000 (DM 86,0 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien A \$ 135.000.000 (DM 42,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Ibérica de Electricidad S.A. Madrid/Spanien Pas 2.600.000.000 (DM 38,1 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart DM 50.000.000 Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Finance Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien bfrs 181.000.000 (DM 8,6 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz Holding Nederland B.V. Utrecht/Niederlande hfl 135.200.000 (DM 120,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Fábrica de Motores S.A. Terrassa/Spanien Pas 2.012.700.000 (DM 29,5 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Mercedes-Benz Leasing GmbH Stuttgart DM 60.000.000 Bet. 100%</p>	<p>P.T. Star Engines Indonesia Jakarta/Indonesien Rp 3.784.406.250 (DM 3,7 Mio.) Bet. 60%</p>	<p>Mercedes-Benz Nederland B.V. Utrecht/Niederlande hfl 57.000.000 (DM 50,7 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Italiana S.p.A. Mailand/Italien Lit 19.000.000.000 (DM 25,7 Mio.) Bet. 100%</p>
<p>Daimler-Benz-Wohnungsbau GmbH Stuttgart DM 26.000.000 Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Japan Co. Ltd. Tokio/Japan Y 4.000.000.000 (DM 52,1 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Mercedes-Benz Leasing Nederland B.V. Utrecht/Niederlande hfl 16.000.000 (DM 14,2 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG France S.A. Clamart/Frankreich FF 65.000.000 (DM 22,0 Mio.) Bet. 100%</p>
	<p>Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien £ 30.000.000 (DM 88,8 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>Daimler-Benz International Finance B.V. Utrecht/Niederlande hfl 1.000.000 (DM 0,9 Mio.) Bet. 100%</p>	<p>AEG Austria Gesellschaft mbH Wien/Österreich oS 300.000.000 (DM 21,1 Mio.) Bet. 57%</p>
		<p>Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien Lit 65.000.000.000 (DM 87,9 Mio.) Bet. 88,5%</p>	<p>AEG ETI Elektrik Endüstri A.S. Istanbul/Türkei TL 30.000.000.000 (DM 46,9 Mio.) Bet. 50,6%</p>

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

Dornier GmbH Friedrichshafen DM 100.000.000 Bet. 65,6%	MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München DM 156.600.000 Bet. 100%
Dornier System GmbH Friedrichshafen DM 7.000.000 Bet. 99,5%	MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen DM 50.000.000 Bet. 85,6%
Dornier Reparaturwerk GmbH Oberpfaffenhofen DM 4.000.000 Bet. 93,8%	MTU Maintenance GmbH Langenhagen DM 30.000.000 Bet. 100%
Dornier Medizintechnik GmbH Germering DM 600.000 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%

Industriehandel Handels- und Industrieaus-rüstungsgesellschaft mbH Stuttgart DM 10.000.000 Bet. 50%
Deutsche Automobil-gesellschaft mbH Hannover DM 5.000.000 Bet. 50%
HWT Gesellschaft für Hybrid- und Wasserstoff-technik mbH Mülheim/Ruhr DM 3.000.000 Bet. 50%
Sindelfinger Wohnstätten GmbH Sindelfingen DM 49.000.000 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 9,4 Mio.) Bet. 40%
National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) Jeddah/Saudi Arabien SR 70.000.000 (DM 29,3 Mio.) Bet. 26%
Otobüs ve Motorlu Araçlar Sanayii Anonim Sirketi (OTOMARSAN) Istanbul/Türkei TL 32.000.000.000 (DM 50,0 Mio.) Bet. 42%
P.T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien Rp 5.103.000.000 (DM 4,9 Mio.) Bet. 33,3%
P.T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien Rp 846.720.000 (DM 0,8 Mio.) Bet. 49%
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM) Tebriz/Iran Ri 2.000.000.000 (DM 47,4 Mio.) Bet. 30%
Tata Engineering and Loco-motive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien R 638.013.300 (DM 77,9 Mio.) Bet. 13,1%
Bajaj Tempo Ltd. Poona/Indien R 66.013.388 (DM 8,1 Mio.) Bet. 25,2%
Daimler-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft mbH Salzburg/Österreich OS 1.000.000 (DM 0,1 Mio.) Bet. 50%
NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz sfr 15.000.000 (DM 18,5 Mio.) Bet. 40%
Fábrica de Autotransportes Mexicana S.A. de C.V. (FAMSA) Mexico D.F./Mexico mex \$ 66.443.531.200 (DM 48,1 Mio.) Bet. 49%

- Gesellschaften mit eigener Fertigung oder Montage
 - Vertriebs- und Dienstleistungsgesellschaften
 - Anlage-, Finanzierungs- und Holdinggesellschaften
 - Sonstige Gesellschaften
- () Kapital umgerechnet in DM zu Jahresendkursen
- 1) Eigenkapital (Aktienkapital US \$ 1.000)
- 2) Vom stimmberechtigten Stammaktienkapital (DM 7.000.000)



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

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

Konzernbilanz

80

Aktiva	Anhang	31. Dezember 1987	31. Dezember 1986
			in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	49	27
Sachanlagen	(2)	11.415	9.939
Finanzanlagen	(3)	738	891
		<u>12.202</u>	<u>10.857</u>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(4)	11.802	10.955
Erhaltene Anzahlungen	(5)	./.. 3.860	./.. 3.324
		7.942	7.631
Forderungen	(6)	8.530	8.634
Sonstige Vermögensgegenstände	(7)	7.299	5.693
Wertpapiere	(8)	5.207	4.959
Zahlungsmittel	(9)	4.460	4.180
		<u>33.438</u>	<u>31.097</u>
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung	(10)	898	71
		<u>46.538</u>	<u>42.025</u>
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(12)	2.118	2.118
Kapitalrücklage	(12)	370	368
Gewinnrücklagen	(13)	6.209	7.240
Anteile in Fremdbesitz	(14)	767	1.251
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		702	702
		<u>10.166</u>	<u>11.679</u>
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(15)	12.741	9.283
Übrige Rückstellungen	(16)	11.590	10.107
		<u>24.331</u>	<u>19.390</u>
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(17)	4.181	3.868
Übrige Verbindlichkeiten		7.771	7.006
		<u>11.952</u>	<u>10.874</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		89	82
		<u>46.538</u>	<u>42.025</u>

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

81

	Anhang	1987	1986 in Millionen DM
Umsatzerlöse	(18)	67.475	65.498
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(19)	1.586	920
Gesamtleistung		69.061	66.418
Sonstige betriebliche Erträge	(20)	2.412	1.931
Materialaufwand	(21)	33.701	32.467
Personalaufwand davon für Altersversorgung	(22)	20.670 (1.484)	19.367 (1.281)
Abschreibungen	(23)	3.207	3.395
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(24)	9.393	8.292
Beteiligungsergebnis	(25)	+ 18	+ 117
Zinsergebnis	(26)	+ 777	+ 935
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		5.297	5.880
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(27)	3.136	3.780
Sonstige Steuern	(27)	379	333
Jahresüberschuß	(28)	1.782	1.767
Einstellung in Gewinnrücklagen		1.085	1.103
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		33	33
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		38	71
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		702	702

Bilanz der Daimler-Benz AG

82

Aktiva	Anhang	31. Dezember 1987	31. Dezember 1986
			in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(29)	13	13
Sachanlagen	(30)	4.857	4.090
Finanzanlagen	(31)	4.156	3.961
		<u>9.026</u>	<u>8.064</u>
Umlaufvermögen			
Vorräte	(32)	3.688	3.350
Forderungen	(33)	5.190	4.317
Sonstige Vermögensgegenstände	(34)	4.653	4.141
Wertpapiere	(35)	3.966	3.151
Zahlungsmittel	(36)	869	1.051
		<u>18.366</u>	<u>16.010</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		6	9
		<u>27.398</u>	<u>24.083</u>
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(37)	2.118	2.118
Kapitalrücklage	(38)	370	368
Gewinnrücklagen	(39)	5.865	4.955
Bilanzgewinn		702	702
		<u>9.055</u>	<u>8.143</u>
Sonderposten mit Rücklageanteil	(40)	2	265
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(41)	7.503	6.296
Übrige Rückstellungen	(42)	6.581	5.579
		<u>14.084</u>	<u>11.875</u>
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(43)	2.362	2.002
Übrige Verbindlichkeiten	(44)	1.867	1.759
		<u>4.229</u>	<u>3.761</u>
Rechnungsabgrenzungsposten		28	39
		<u>27.398</u>	<u>24.083</u>

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

83

	Anhang	1981	1980 in Millionen DM
Umsatzerlöse	(45)	41.332	40.590
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(46)	112	208
Gesamtleistung	(47)	41.444	40.798
Sonstige betriebliche Erträge	(48)	838	774
Materialaufwand	(49)	20.679	19.803
Personalaufwand davon für Altersversorgung	(50)	12.205 (1.074)	11.235 (680)
Abschreibungen	(51)	1.693	2.350
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(52)	4.263	4.183
Beteiligungsergebnis	(53)	+ 60	+ 184
Zinsergebnis	(54)	+ 669	+ 627
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		4.171	4.812
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(55)	2.535	3.215
Sonstige Steuern	(55)	233	193
Jahresüberschuß	(56)	1.403	1.404
Einstellung in Gewinnrücklagen		701	702
Bilanzgewinn		702	702

Konzern-Anlagevermögen

84

	Anschaffungs-/Herstellungskosten				Abschreibungen kumu- liert	Abschreibun- gen lfd. Jahr	Buchwerte	
	01.01.87	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge			31.12.87	31.12.86
in Millionen DM								
Immaterielle Vermögensgegenstände	90	52	.	9	84	28	49	27
Sachanlagen								
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.705	433	+ 203	159	5.323	412	4.859	4.714
Technische Anlagen und Maschinen	13.651	950	+ 312	370	13.060	1.061	1.483	1.549
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.757	2.645	+ 186	1.180	9.936	1.496	3.472	2.617
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.091	1.270	./. 701	9	50	49	1.601	1.059
	36.204	5.298	.	1.718	28.369	3.018	11.415	9.939
Finanzanlagen								
Anteile an verbundenen Unternehmen	71	9	-	17	12	-	51	54
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1	1	-	-	-	-	2	1
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	190	53	-	24	96	-	123	91
Beteiligungen	401	34	-	112	166	10	157	245
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13	-	-	1	1	-	11	12
Wertpapiere des Anlagevermögens	269	27	-	31	63	25	202	223
Sonstige Ausleihungen	343	66	-	119	98	20	192	265
	1.288	190	-	304	436	55	738	891
Anlagevermögen	37.582	5.540	-	2.031	28.889	3.101	12.202	10.857

Anlagevermögen der Daimler-Benz AG

~85

	Anschaffungs-/Herstellungskosten		Abschreibungen		Buchwerte			
	01.01.87	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	kumu- liert	lfd. Jahr	31.12.87	31.12.86
in Millionen DM								
Immaterielle Vermögensgegenstände	34	14	.	7	28	14	13	13
Sachanlagen								
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	5.457	272	+ 88	67	3.413	233	2.337	2.241
Technische Anlagen und Maschinen	9.322	678	+ 234	239	9.105	795	890	780
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.860	560	+ 133	283	5.734	471	536	340
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	756	838	./ 455	-	45	45	1.094	729
	21.395	2.348	.	589	18.297	1.544	4.857	4.090
Finanzanlagen								
Anteile an verbundenen Unternehmen	4.574	147	-	-	994	-	3.727	3.580
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	260	41	-	6	140	12	155	132
Beteiligungen	289	44	-	1	241	1	91	49
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	-	-	1	.	-	10	11
Wertpapiere des Anlagevermögens	219	16	-	10	57	23	168	186
Sonstige Ausleihungen	12	2	-	.	9	.	5	3
	5.365	250	-	18	1.441	36	4.156	3.961
Anlagevermögen	26.794	2.612	-	614	19.766	1.594	9.026	8.064

Grundlagen und Methoden

Anwendung des Bilanzrichtlinien-Gesetzes

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß sind für das Geschäftsjahr 1987 erstmals nach den Vorschriften des Bilanzrichtlinien-Gesetzes aufgestellt.

Im Abschluß der Daimler-Benz AG ergaben sich aus dem Übergang auf das neue Recht nur geringfügige Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Sie wurden unter Inanspruchnahme der Übergangsvorschriften ergebnisneutral behandelt; die Auswirkungen auf das Eigenkapital sind unbedeutend.

Die in den Konzernabschluß übernommenen Vermögensgegenstände und Schulden wurden - bei konzerngleichen Sachverhalten - einheitlich nach den Methoden der Daimler-Benz AG bewertet. Die Anpassungen aus der konzern-einheitlichen Bewertung sowie die Änderungen aus der Kapitalkonsolidierung, der Steuerabgrenzung und der Bewertung assoziierter Unternehmen sind - entsprechend den Übergangsvorschriften - zu Lasten der Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet worden. Einzelheiten haben wir bei der Erläuterung des Konzern-Eigenkapitals dargestellt.

Der Konsolidierungskreis hat sich durch die Anwendung des Bilanzrichtlinien-Gesetzes nicht verändert.

Um die Klarheit der Darstellung zu vergrößern, haben wir verschiedene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefaßt. Diese Posten werden im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepaßt.

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß sind in Millionen DM sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisverwendung aufgestellt.

Bilanzierung und Bewertung

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, Sachanlagen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die selbsterstellten Anlagen umfassen die zurechenbaren Einzelkosten.

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir im Abschluß der Daimler-Benz AG überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 25 Jahre für Gebäude, 10 bis 17 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 10 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume. Den Abschreibungen im Konzernabschluß liegen z. T. längere Nutzungsdauern zugrunde.

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 Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Im Jahr des Sachanlagenzugangs wird die volle Jahresrate der Abschreibung angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

Die Bewertung der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen sowie der übrigen Finanzanlagen erfolgt zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten; unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Ausleihungen werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Im Konzernabschluß sind die wesentlichen Beteiligungen an assoziierten Unternehmen nach der Buchwertmethode mit ihrem anteiligen Eigenkapital (Equity-Methode) aktiviert.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die Waren werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen, die Erzeugnisse zu Herstellungskosten bewertet. Als Herstellungskosten sind im Abschluß der Daimler-Benz AG die Einzelkosten der Erzeugnisse angesetzt. Im Konzernabschluß werden die Erzeugnisse aus der Serienfertigung ebenfalls zu Einzelkosten, die übrigen Erzeugnisse zu steuerlichen Herstellungskosten bewertet.

Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z.B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden, die bei Erzeugnissen nach der verlustfreien Bewertung bemessen werden.

Die Forderungen werden - soweit unverzinslich - auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine zwischen 1 und 10 % länderspezifisch abgestufte Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Die Bewertung der Eigenen Aktien erfolgt zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft. Wertpapiere werden zum Anschaffungskurs bzw. zum niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag aktiviert.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden im Abschluß der Daimler-Benz AG und im Konzernabschluß versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinsfuß von 3,5 % ermittelt. In die Berechnung der Rückstellung für Pensionsanwartschaften haben wir alle Anwärter unter Berücksichtigung unternehmensspezifischer Fluktuationswahrscheinlichkeiten einbezogen. Die Rückstellungsbildung beginnt mit dem Eintrittsalter der Anwärter und endet mit dem voraussichtlichen Pensionierungsalter.

Die Steuerrückstellungen und die Sonstigen Rückstellungen sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung angesetzt. Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden grundsätzlich in Höhe der nicht abgezinsten künftigen Auszahlungsbeträge bzw. anteilig - entsprechend den jeweils erworbenen Ansprüchen - passiviert.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß haben wir - neben der Daimler-Benz AG - grundsätzlich alle in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen.

Nicht einbezogen werden 12 inländische und 62 ausländische Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist, sowie 11 Gesellschaften als Träger von Versorgungseinrichtungen, deren Vermögen zweckgebunden ist.

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 84 inländische und 189 ausländische Tochterunternehmen. Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichtes Stuttgart (Abteilung B Nr. 173) hinterlegt.

Im Berichtsjahr sind 28 Gesellschaften erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden, 6 Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Durch die Veränderung des Konsolidierungskreises ist die Vergleichbarkeit mit dem Konzernabschluß des Vorjahres nicht beeinträchtigt.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs. Ein sich dabei ergebender Geschäftswert wird mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Entsprechend den Übergangsvorschriften haben wir den im Konzernabschluß 1986 ausgewiesenen Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

Die bei den Tochterunternehmen nach dem Zeitpunkt ihres Erwerbs erwirtschafteten Rücklagen werden in die Gewinnrücklagen des Konzerns eingestellt. Den Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG weisen wir im Einzel- und im Konzernabschluß in gleicher Höhe aus. Hierzu haben wir in Höhe der erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen und der Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen eine Verrechnung über die Gewinnrücklagen des Konzerns vorgenommen.

Im Konzernabschluß haben wir Beteiligungen an 66 assozierten Unternehmen bilanziert. Diese sind in der beim Handelsregister des Amtsgerichtes Stuttgart zu hinterlegenden Liste unseres Anteilsbesitzes aufgeführt.

Davon werden 44 Gesellschaften unter Beteiligungen zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen ausgewiesen, da sie für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

Für 22 assoziierte Unternehmen wurden entsprechend den Übergangsvorschriften die Unterschiedsbeträge zwischen deren anteiligem Eigenkapital und bisherigem Beteiligungsbuchwert zum 1. Januar 1987 mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

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

Aus dem konzerninternen Lieferungs- und Leistungsverkehr resultierende Zwischenergebnisse sind eliminiert, soweit sie nicht von untergeordneter Bedeutung sind. Dies gilt auch für Lieferungen oder Leistungen von assoziierten Unternehmen an die in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die Erlöse aus Innenumsätzen sowie andere konzerninterne Erträge mit den entsprechenden Aufwendungen verrechnet bzw. in aktivierte Eigenleistungen oder Bestandsveränderungen umgliedert.

Die in der Konzernbilanz angesetzte aktive Steuerabgrenzung ergibt sich aus ergebniswirksam verrechneten Eliminierungsvorgängen.

Währungsumrechnung

Im Abschluß der Daimler-Benz AG werden Fremdwährungsforderungen mit dem Geldkurs am Buchungstag oder dem niedrigeren Devisenkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverbindlichkeiten mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Devisenkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Im Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten aller ausländischen Tochterunternehmen von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark für das Anlagevermögen mit historischen Kursen, für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den Bilanzgewinn mit Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital

in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände sowie der Schulden und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Umrechnung der Bilanzposten ergebende Differenz wird mit den Konzern-Gewinnrücklagen verrechnet.

Die in den Gewinn- und Verlustrechnungen unserer Tochterunternehmen in Hochinflationländern erfolgswirksam verrechnete Geldwertberichtigung von Bilanzposten wird unverändert in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung übernommen und verhindert insofern die Entstehung von Scheingewinnen.

Aufwands- und Ertragsposten werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen, Posten aus inflationsbereinigten Gewinn- und Verlustrechnungen mit dem Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Soweit sie das Anlagevermögen betreffen (Anlagenabschreibungen, Erträge und Verluste aus Anlagenabgängen), erfolgt die Umrechnung mit historischen Kursen. Der Jahresüberschuß, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich dabei ergebende Differenz haben wir unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(1) Immaterielle Vermögensgegenstände

In den immateriellen Vermögensgegenständen von 49 Mio. DM werden im wesentlichen erworbene EDV-Software sowie Patente und ähnliche Rechte ausgewiesen.

(2) Sachanlagen

Einzelheiten zur Entwicklung der Sachanlagen sind auf Seite 84 dargestellt.

Die allein nach steuerrechtlichen Vorschriften vorgenommenen Abschreibungen betragen 149 Mio. DM, die außerplanmäßigen Abschreibungen 44 Mio. DM.

(3) Finanzanlagen

Aufgliederung und Entwicklung der Finanzanlagen sind auf Seite 84 ersichtlich.

Die Zugänge bei assoziierten Unternehmen betreffen Kapitalerhöhungen und anteilige Jahresüberschüsse, die Abgänge anteilige Jahresfehlbeträge. Außerdem sind hier die umrechnungsbedingten Veränderungen am anteiligen DM-Eigenkapital ausländischer Gesellschaften sowie die ergebniswirksamen Zwischengewinne verrechnet. Der Unterschiedsbetrag aus dem erstmaligen Ansatz mit dem anteiligen Eigenkapital zum 31. Dezember 1986 beträgt 22 Mio. DM.

Die Beteiligungen sind um 88 Mio. DM zurückgegangen, vor allem durch den Verkauf der Anteile an der TELENORMA Beteiligungsgesellschaft mbH & Co.

Wertpapiere werden hauptsächlich von der Daimler-Benz AG gehalten. Darin sind Wandelschuldverschreibungen über 5 Mio. DM der Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay/Indien enthalten.

Auf Wertpapiere, Sonstige Ausleihungen und Beteiligungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 55 Mio. DM vorzunehmen.

(4) Vorräte

Von den Konzernvorräten entfällt etwa die Hälfte auf AEG, Dornier und MTU.

Die Zunahme der Vorräte um 847 auf 11.802 Mio. DM betrifft im wesentlichen die höheren Bestände bei der Daimler-Benz AG und bei deren ausländischen Vertriebsgesellschaften sowie den Anstieg noch nicht abgerechneter Aufträge bei Dornier.

(5) Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen in Höhe von 3.860 (i.V. 3.324) Mio. DM - insbesondere für Projekte und längerfristige Aufträge bei AEG, Dornier und MTU - sind von den Vorräten abgesetzt.

(6) Forderungen

(7) Sonstige Vermögensgegenstände	1987 Mio. DM	davon Restlaufzeit über 1 Jahr Mio. DM	1986 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.548	(1.002)	7.266
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7	(-)	6
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	975	(256)	1.362
	8.530		8.634
Sonstige Vermögensgegenstände	7.299	(3.439)	5.693

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 5.738 (i.V. 4.402) Mio. DM ausgewiesen.

(8) Wertpapiere

	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Eigene Aktien	40	36
Sonstige Wertpapiere	5.167	4.923
	5.207	4.959

Eigene Aktien werden von der Daimler-Benz AG gehalten (138.508 Stammaktien mit nom. 7 Mio. DM = 0,3 % des Gezeichneten Kapitals). Die Sonstigen Wertpapiere betreffen vor allem festverzinsliche Titel.

(9) Zahlungsmittel

Sie beinhalten Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postgiroguthaben sowie Schecks.

(10) Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beträgt 839 Mio. DM. In den konsolidierten Einzelbilanzen enthaltene - insgesamt aktive - Steuerabgrenzungen sind nicht angesetzt.

(11) Eigenkapital

Mit der erstmaligen Anwendung des Bilanzrichtlinien-Gesetzes verändert sich das Eigenkapital wie folgt:

	Mio. DM	Mio. DM
Stand am 31. 12. 1986 nach altem Recht		12.165
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1986	702	
Einstellung des Eigenkapitalteils der Sonderposten mit Rücklageanteil	129	
Verrechnung des aktiven Unterschiedsbetrags aus der bisherigen Konsolidierung	/ . 1.317	/ . 486
Stand am 31. 12. 1986 Vergleichszahl nach neuem Recht		11.679
Veränderung aus der Anwendung des neuen Rechts:		
Anpassung an konzern einheitliche Bewertung und Ansatz der assoziierten Unternehmen zum anteiligen Eigenkapital	/ . 3.347	
Steuerabgrenzung auf erfolgswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge	839	/ . 2.508
Dividende der Daimler-Benz AG für 1986 einschließlich des zusätzlichen Steueraufwands gemäß HV-Beschluß		/ . 568
Einstellung in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1987		1.085
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1987	702	
Übrige Veränderungen		/ . 224
Stand am 31. 12. 1987		10.166

Die einheitliche Bewertung konzerngleicher Sachverhalte nach den Grundsätzen der Daimler-Benz AG ist im vorliegenden Konzernabschluß in einem Schritt durchgeführt worden und bezieht sich überwiegend auf Wertansätze von AEG, Dornier und MTU. Anpassungen ergaben sich hauptsächlich bei Pensionsverpflichtungen, Sachanlagen und Vorräten. Trotz dieser einmaligen Bewertungsänderung hat sich das Konzern-Eigenkapital lediglich um 1,5 Mrd. DM vermindert.

(12) Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Die ausgewiesenen Beträge betreffen die Daimler-Benz AG.

(13) Gewinnrücklagen

In den Gewinnrücklagen sind die Gesetzliche Rücklage von 160 Mio. DM, die Rücklage für Eigene Aktien von 40 Mio. DM der Daimler-Benz AG und die aus dem Ergebnis gebildeten Rücklagen enthalten. Die Anpassungsmaßnahmen gemäß Art. 24 und 27 EGHGB und die aus der Kapitalkonsolidierung für das Jahr 1987 sich ergebenden Geschäftswerte von 43 Mio. DM sind mit den Gewinnrücklagen verrechnet worden.

Aus dem Konzern-Jahresüberschuß wurden den Gewinnrücklagen 1.085 (i.V. 1.103) Mio. DM zugeführt.

(14) Anteile in Fremdbesitz

Dieser Posten umfaßt die Anteile konzernfremder Dritter am Eigenkapital sowie an Bilanzgewinnen und -Verlusten der einbezogenen Tochterunternehmen, insbesondere AEG, Dornier, MTU und Mercedes-Benz of South Africa S.A. Mit der erstmaligen Anwendung des Bilanzrichtlinien-Gesetzes ergab sich eine - überwiegend aus dem Ansatz der konzern einheitlichen Bewertung stammende - Verminderung des Bilanzbetrags gegenüber dem Vorjahr.

(15) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen - versicherungsmathematisch nach der Methode der Daimler-Benz AG gerechnet - voll gedeckt.

(16) Übrige Rückstellungen

	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.440	1.465
Sonstige Rückstellungen	10.150	8.644
	11.590	10.107

In den Steuerrückstellungen sind 885 (i.V. 537) Mio. DM der Daimler-Benz AG enthalten.

Die Sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem die weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken, ferner die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften. Darüber hinaus bestehen Rückstellungen für noch anfallenden Aufwand bereits abgerechneter Leistungen, für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können, sowie für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte zugrunde liegen.

(17) Verbindlichkeiten	1987		davon Restlaufzeit		1986	
	Mio. DM	Mio. DM	unter 1 Jahr	über 5 Jahre	Mio. DM	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.181	(4.070)	(.)			3.868
Finanzverbindlichkeiten						
Anleihen	979	(3)	(316)			896
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.276	(1.174)	(229)			1.809
Andere Verbindlichkeiten						
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	413	(260)	(.)			557
Wechselverbindlichkeiten	609	(591)	(8)			382
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	106	(62)	(42)			129
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	218	(44)	(65)			59
Sonstige Verbindlichkeiten	3.170	(2.372)	(88)			3.174
davon aus Steuern	(616)					(831)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(503)					(444)
Übrige Verbindlichkeiten	7.771					7.006
	11.952					10.874

Unter den Sonstigen Verbindlichkeiten sind im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1987 ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und die Sonstigen Verbindlichkeiten sind mit 774 Mio. DM durch Grundschulden und durch Forderungsabtretungen gesichert.

*

Haftungsverhältnisse

	1987 Mio. DM
Bürgschaften	575
Wechselobligo	152
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	22
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	33
Sonstige gewährte Sicherheiten	54

Nicht valutierbar sind eine Mindestdividendengarantie zugunsten von Mitgesellchaftern an einem Tochterunternehmen sowie Vertragsdurchführungsgarantien.

Eine ausländische Konzerngesellschaft ist im Rahmen ihrer Absatzfinanzierung branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen von 7.221 Mio. DM betreffen das Bestellobligo sowie Miet-, Pacht- und Leasingverträge.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 25 Mio. DM.

Aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, über die Ergebnisabführungsverträge zu Organisationsgesellschaften bestehen, und aus Arbeitsgemeinschaften haften wir gesamtschuldnerisch.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Verpflichtungen von 69 Mio. DM aus Haftungsverhältnissen und 482 Mio. DM aus Sonstigen finanziellen Verpflichtungen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(18) Umsatzerlöse	1987	1986
	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen		
Personenwagen	31.472	31.405
Nutzfahrzeuge	19.454	17.755
AEG	11.480	11.070
Dornier	1.589	2.112
MTU	2.832	2.770
übrige	648	386
	<u>67.475</u>	<u>65.498</u>
Umsatzerlöse nach Regionen		
Inland	28.064	27.838
Ausland	39.411	37.660
davon		
EG-Länder	(12.483)	(11.878)
übriges Europa	(4.072)	(3.338)
Nordamerika	(12.135)	(13.030)
Lateinamerika	(3.610)	(2.621)
übrige	(7.111)	(6.793)
	<u>67.475</u>	<u>65.498</u>

(19) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1987	1986
	Mio. DM	Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	1.021	417
andere aktivierte Eigenleistungen	565	505
	<u>1.586</u>	<u>920</u>

(20) Sonstige betriebliche Erträge

Hierin sind Rückstellungsaufösungen von 558 (i.V. 570) Mio. DM enthalten, die aus dem Wegfall einzelner Prozeß- und Veranlagungsrisiken sowie bei Auslandsgesellschaften auch aus der Höherbewertung der D-Mark resultieren. Weitere Erträge ergaben sich aus Steuererstattungen, weiterberechneten Kosten, Erlösen aus Material- und Schrottverkäufen, Wertpapierverkäufen sowie Vermietungen und Verpachtungen. Die Pauschalwertberichtigung zu Forderungen wurde um 54 Mio. DM herabgesetzt. Die Gewinne aus Anlagenabgängen betragen 142 Mio. DM. Darüber hinaus be-

inhaltet dieser Posten die überwiegend im Ausland entstandenen Kursgewinne aus laufendem Lieferungs- und Zahlungsverkehr.

Von den Sonstigen betrieblichen Erträgen sind 1.083 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(21) Materialaufwand	1987	1986
	Mio. DM	Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	31.772	30.876
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.929	1.591
	<u>33.701</u>	<u>32.467</u>

Bezogen auf die Gesamtleistung von 69.061 (i.V. 66.418) Mio. DM beträgt der Materialaufwand unverändert 49 %.

(22) Personalaufwand/ Mitarbeiter	1987	1986
	Mio. DM	Mio. DM
Löhne und Gehälter	16.421	15.539
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	4.249	3.828
	<u>20.670</u>	<u>19.367</u>
Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt):	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	197.539	194.412
Angestellte	113.531	107.517
Auszubildende/Praktikanten	14.695	13.654
	<u>325.765</u>	<u>315.563</u>

Der Anstieg der Löhne, Gehälter und Sozialabgaben ergibt sich aus höherer Belegschaftszahl und aus Tarifierhöhungen.

(23) Abschreibungen	1987	1986
	Mio. DM	Mio. DM
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen	3.046	3.240
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	161	155
	<u>3.207</u>	<u>3.395</u>

Bei der Daimler-Benz AG hat sich der Betrag der Sachanlageabschreibungen gegenüber dem Vorjahr um 316 Mio. DM verringert. Dagegen sind die Abschreibungen auf Sachanlagen bei AEG, Dornier und MTU wegen höherer Investitionen angestiegen.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens beinhalten hauptsächlich die Abwertung der im Bestand befindlichen eigenen Aktien bei der Daimler-Benz AG auf den voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft.

(24) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Darin sind ausgewiesen: Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie die Differenz aus der Währungsrechnung der Gewinn- und Verlustrechnungen ausländischer Gesellschaften. Die Verluste aus Wertminderungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens betragen 374 Mio. DM.

(25) Beteiligungsergebnis	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	18	129
davon einmalige Dividendenzahlung der Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München	(-)	(106)
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(3)
Erträge aus Gewinnabführungen	2	3
Erträge aus assoziierten Unternehmen	10	-
Aufwendungen aus assoziierten Unternehmen	./ 11	-
Aufwendungen aus Verlustübernahme	./ 1	./ 15
	18	117

(26) Zinsergebnis	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	29	47
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.237	1.328
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	./ 489	./ 440
davon aus verbundenen Unternehmen	(./ 1)	(./ 7)
	777	935

Bei insgesamt gesteigener Liquidität im Konzern haben die gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Währungskurse den in D-Mark umgerechneten Zinsertrag ausländischer Gesellschaften negativ beeinflusst. Bei einer Absatzfinanzierungsgesellschaft waren im Vorjahr noch Erlöse von 140 Mio. DM als Zinserträge ausgewiesen worden.

(27) Steuern	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.136	3.780
Sonstige Steuern	379	333
	3.515	4.113

Der Rückgang des Steueraufwands betrifft überwiegend die Daimler-Benz AG.

(28) Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß von 1.782 (i.V. 1.767) Mio. DM ist durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen nur unwesentlich beeinflusst. Auch die künftigen Belastungen des Jahresüberschusses sind nicht wesentlich.

Sonstige Angaben

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 1. Juli 1988 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 14.925.839 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.333.308 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 10.811.892 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 69.235.274 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1987 betragen die Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 310.790 DM; im Berichtsjahr wurden 312.833 DM zurückgezahlt. Die Vorschüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

Erläuterungen zur Bilanz der Daimler-Benz AG

(29) Immaterielle Vermögensgegenstände

Bei den immateriellen Vermögensgegenständen von 13 Mio. DM handelt es sich im wesentlichen um erworbene EDV-Software.

(30) Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen erhöht sich um 767 auf 4.857 Mio. DM (vgl. auch Anlagenspiegel Seite 85).

Die planmäßigen Abschreibungen betragen 1.422 Mio. DM, die steuerrechtlichen Abschreibungen 115 Mio. DM. Von Versuchseinrichtungen, die nicht mehr genutzt werden können, waren 7 Mio. DM außerplanmäßig abzuschreiben.

Auf Grundstücken sind Erbbaurechte zugunsten Dritter eingetragen, die hierauf Betriebs- und Verwaltungsgebäude für Werke und Niederlassungen errichtet haben. Am Bilanzstichtag bestanden 16 Leasingverträge über Gebäude und Gebäudeeinrichtungen, für die 26 Mio. DM an Mieten aufgewendet wurden.

(31) Finanzanlagen

Der Bilanzwert der Anteile an verbundenen Unternehmen und der Beteiligungen hat sich auf 3.818 Mio. DM erhöht (vgl. auch Anlagenspiegel Seite 85). In den Zugängen von 191 Mio. DM ist vor allem die Neugründung der Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart, und die Kapitalerhöhung bei der Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd. enthalten.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes der Daimler-Benz AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichtes Stuttgart hinterlegt.

Die Wertpapiere des Anlagevermögens enthalten Wandelschuldverschreibungen der Tata Engineering and Locomotive Company Ltd., Bombay, über insgesamt 5 Mio. DM.

Die Sonstigen Ausleihungen betreffen im wesentlichen Darlehen an Mitarbeiter zum Zwecke der Wohnungsbeschaffung und langfristige Darlehen im Rahmen der Absatzfinanzierung.

Auf Wertpapiere, Ausleihungen und Beteiligungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 36 Mio. DM vorzunehmen.

(32) Vorräte

	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	894	796
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	926	874
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.868	1.680
	3.688	3.350

Die Zunahme der fertigen Erzeugnisse und Waren betrifft in erster Linie den Pkw-Bereich.

Die steuerrechtliche Abschreibung aufgrund des Importwarenabschlags nach § 80 EStDV liegt unter 1 Mio. DM.

(33) Forderungen

(34) Sonstige Vermögensgegenstände

	1987 Mio. DM	davon Restlaufzeit über 1 Jahr Mio. DM	1986 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.703	(60)	1.701
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.960	(99)	1.781
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	527	(197)	835
	5.190		4.317
Sonstige Vermögensgegenstände	4.653	(3.275)	4.141

Die Zunahme der Forderungen resultiert aus kurzfristigen Darlehensgewährungen an verbundene Unternehmen.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 3.986 (i.V. 3783) Mio. DM. Ferner werden hier Steuererstattungsansprüche, die z.T. rechdich erst nach dem Abschlußstichtag entstehen, und Zinsforderungen ausgewiesen.

(35) Wertpapiere	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Eigene Aktien	40	36
Sonstige Wertpapiere	3.926	3.115
	3.966	3.151

(35) Wertpapiere

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an die Belegschaft insgesamt 226.279 Stammaktien (nom. 11 Mio. DM = 0,5 % des Gezeichneten Kapitals) zu einem Durchschnittspreis von 961 DM je Aktie erworben, und zwar im Februar 14.400, im März 35.652, im April 20.350, im Mai 17.100, im Juni 2.000, im Oktober 122.500 und im November 14.277 Stück.

Im Juni 1987 sind an unsere Mitarbeiter 141.069 Aktien (nom. 7 Mio. DM = 0,3 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis von 460 bzw. 430 DM je Aktie veräußert worden. Am Bilanzstichtag verfügten wir über 138.508 Stammaktien (nom. 7 Mio. DM = 0,3 % des Gezeichneten Kapitals), die aus Käufen in 1987 stammen.

(36) Zahlungsmittel

Unter den Zahlungsmitteln sind vor allem Guthaben bei Kreditinstituten, ferner Kassenbestände, Schecks, Bundesbank- und Postgiroguthaben ausgewiesen.

(37) Gezeichnetes Kapital		1987 Mio. DM
Stammaktien	42.313.132 Stimmen	2.116
Vorzugsaktien	43.920 Stimmen	2
in den besonderen Fällen des § 17 der Satzung	1.317.600 Stimmen	
		2.118

Das Gezeichnete Kapital hat sich gegenüber 1986 nicht verändert.

Von dem auf der Hauptversammlung am 2. Juli 1986 beschlossenen Genehmigten Kapital von 500 Mio. DM steht - nach Inanspruchnahme eines Teilbetrages von 176 Mio. DM Ende 1986 - noch ein Betrag von 324 Mio. DM bis zum 30. Juni 1991 zur Verfügung.

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

(38) Kapitalrücklage

In der Kapitalrücklage ist das Agio aus Kapitalerhöhungen gegen Bareinzahlung und aus der Verwertung nicht bezogener junger Aktien aus Barkapitalerhöhungen ausgewiesen; im Berichtsjahr hat sich ein Agio von 2 Mio. DM ergeben.

(39) Gewinnrücklagen

	Mio. DM	Mio. DM
Gesetzliche Rücklage Stand 31.12.1987		160
Rücklage für Eigene Aktien Stand 31.12.1986	36	
Umbuchung aus Anderen Gewinnrücklagen	4	
Stand 31.12.1987		40
Anderer Gewinnrücklagen Stand 31.12.1986	4.759	
Einstellung gemäß HV-Beschluß aus Bilanzgewinn 1986	134	
Einstellung nach Artikel 24 Abs. 3 EGHGB	75	
Einstellung aus Jahresüberschuß 1987	701	
Umbuchung in Rücklage für Eigene Aktien	./.	4
Stand 31.12.1987		5.665
		5.865

(40) Sonderposten mit Rücklageanteil

Die Sonderposten gemäß § 3 Abs. 1 Auslandsinvestitionsgesetz, § 1 Abs. 1 Entwicklungsländer-Steuerergesetz und § 74 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung sind nach § 273 HGB nicht mehr zu passivieren. Wir haben daher diese Sonderposten gemäß Artikel 24 Abs. 3 EGHGB mit dem Eigenkapitalanteil in die Gewinnrücklagen und dem Steueranteil in die Steuerrückstellungen umgegliedert. Die verbleibenden Sonderposten basieren auf § 6b Einkommensteuergesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien.

(41) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die unmittelbaren und die mittelbaren Versorgungsverpflichtungen der Daimler-Benz AG sind - versicherungsmathematisch ermittelt nach den handelsbilanziellen Bewertungsregeln der Daimler-Benz AG - durch Pensionsrückstellungen und das Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse voll gedeckt. Der Berechnung des Versorgungskapitals liegt die am 1. Januar 1987 wirksam gewordene neue Daimler-Benz Versorgungsordnung zugrunde.

(42) Übrige Rückstellungen

	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Steuerrückstellungen	885	537
Sonstige Rückstellungen	5.696	5.042
	6.581	5.579

Die Steuerrückstellungen betreffen noch nicht endgültig veranlagte Ertragsteuern für den laufenden Betriebsprüfungszeitraum und den Steueranteil aus aufgelösten Sonderposten mit Rücklageanteil.

Die Sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem die weltweit bestehenden Garantieverpflichtungen sowie Haftungs- und Prozeßrisiken. Sie enthalten ferner die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich sowie Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften. Darüber hinaus wurden Rückstellungen gebildet für in 1987 vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können, sowie für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte zugrunde liegen.

(43) Verbindlichkeiten
aus Lieferungen und Leistungen

(44) Übrige Verbindlichkeiten	1987 Mio. DM	davon Restlaufzeit		1986 Mio. DM
		unter 1 Jahr Mio. DM	über 5 Jahre Mio. DM	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.362	(2.362)	(-)	2.002
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	159	(25)	(38)	138
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	144	(144)	(-)	146
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	110	(110)	(-)	141
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	17	(17)	(-)	11
Sonstige Verbindlichkeiten	1.437	(1.341)	(76)	1.323
davon aus Steuern	(168)			(148)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(303)			(275)
Übrige Verbindlichkeiten	1.867			1.759

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten haben sich durch die Aufnahme zinsgünstiger Investitionskredite im Rahmen der Berlinförderung um 45 Mio. DM erhöht. Ihnen standen Darlehenstilgungen von 24 Mio. DM gegenüber. Die planmäßigen Tilgungen im Jahr 1988 werden 25 Mio. DM betragen.

Unter den Sonstigen Verbindlichkeiten sind im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1987 enthalten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind mit 159 Mio. DM durch eingetragene Grundschulden gesichert.

Haftungsverhältnisse	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Zahlungsgarantien zugunsten der Gläubiger aus der DM-Anleihe 1986 der Daimler-Benz International Finance B. V., Utrecht, Niederlande	500	500
Verbindlichkeiten aus weiteren Gewährleistungsverträgen	30	26
Bürgschaften für inländische Beteiligungsgesellschaften und im Bereich der Auslandsbeteiligungen	311	310
Wechselobligo	10	18

Zugunsten von Mitgesellachtern an einem Tochterunternehmen besteht eine Mindestdividendengarantie, die nicht valutierbar ist.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich auf 7.272 Mio. DM (davon 2.576 Mio. DM gegenüber verbundenen Unternehmen). Der überwiegende Teil hiervon betrifft das Bestellobligo für Investitionen sowie Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen. Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und aus Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 28 Mio. DM.

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

(45) Umsatzerlöse	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Umsatzerlöse nach Bereichen		
Personenwagen	29.327	28.956
Nutzfahrzeuge	12.005	11.634
	41.332	40.590
Umsatzerlöse nach Regionen		
Inland	19.665	19.625
Ausland	21.667	20.965
davon		
EG-Länder	(7.853)	(6.909)
übriges Europa	(2.489)	(2.509)
Nordamerika	(7.303)	(7.614)
Asien	(2.523)	(2.173)
Afrika	(951)	(1.018)
Australien	(286)	(390)
Lateinamerika	(262)	(352)
	41.332	40.590

(46) Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	12	114
andere aktivierte Eigenleistungen	100	94
	112	208

(47) Gesamtleistung

Die Gesamtleistung stieg um 646 Mio. DM; der Umsatzzunahme um 742 Mio. DM stand ein Rückgang bei aktivierten Erzeugnissen und anderen Eigenleistungen in Höhe von 96 Mio. DM gegenüber.

(48) Sonstige betriebliche Erträge

Die hierunter ausgewiesenen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 265 (i. V. 314) Mio. DM; sie stammen vor allem aus dem Wegfall einzelner Prozeß- und Veranlagungsrisiken. Weitere Erträge haben sich insbesondere ergeben aus Steuererstattungen, der Herabsetzung der Pauschalwertberichtigung, weiterberechneten Kosten, Wertpapierverkäufen, Anlagenabgängen, Vermietungen und Verpachtungen

sowie - mit 3 Mio. DM - aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil.

Insgesamt sind 657 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(49) Materialaufwand	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	19.610	18.949
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.069	854
	20.679	19.803

Der im Vergleich zur Gesamtleistung überproportionale Anstieg der Materialaufwendungen beruht vor allem auf Produktionsverschiebungen zu materialintensiveren Fahrzeugen, aber auch auf höheren Aufwendungen für Gewährleistungen und Werkzeuge.

(50) Personalaufwand/Mitarbeiter	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Löhne und Gehälter	9.618	9.121
Soziale Abgaben	1.513	1.434
Aufwendungen für Altersversorgung	1.074	680
	12.205	11.235
Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt):		
	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	117.999	116.135
Angestellte	43.678	41.332
Auszubildende/Praktikanten	8.838	8.677
	170.515	166.144

Der Anstieg der Löhne, Gehälter und Sozialabgaben resultiert aus der Zunahme der Belegschaft, der Tarifierhöhung um 3,7 % und den höheren Beitragsbemessungsgrenzen in der Sozialversicherung. Die höheren Aufwendungen für die Altersversorgung stehen vor allem im Zusammenhang mit der am 1. Januar 1987 eingeführten neuen Versorgungsordnung, in der den Mitarbeitern eine Anpassung der Rententabelle von insgesamt 15 % für den Zeitraum bis 1997 zugesagt wurde.

(51) Abschreibungen	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	1.558	1.874
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	135	476
	1.693	2.350

Der Rückgang der Sachanlageabschreibungen beruht vor allem darauf, daß auf Anlagenzugänge aus Vorjahren weniger abzuschreiben war und die außerplanmäßigen Abschreibungen deutlich zurückgegangen sind.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens beinhalten hauptsächlich die Abwertung der im Bestand befindlichen Eigenen Aktien auf den voraussichtlichen Abgabekurs an die Belegschaft. Auf Beteiligungen haben sich im Unterschied zum Vorjahr keine nennenswerten Abschreibungen ergeben.

(52) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Diese Position umfaßt neben den hier auszuweisenden Rückstellungszuführungen vor allem Aufwendungen für Instandhaltung, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Ausgangsfrachten und -Verpackungen, Verluste aus Wertminderungen und dem Abgang von Gegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens sowie - mit 1 Mio. DM - Einstellungen in Sonderposten mit Rücklageanteil.

Insgesamt sind 20 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

(53) Beteiligungsergebnis	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Erträge aus verbundenen Unternehmen	51	66
davon:		
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	(26)	(24)
Dornier GmbH, Friedrichshafen	(14)	(14)
Maschinenfabrik Esslingen AG, Esslingen a. N.	(9)	(8)
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	115
davon einmalige Dividendenzahlung: Allgemeine Verwaltungsgesellschaft für Industriebeteiligungen mbH, München	(-)	(106)
Erträge aus Gewinnabführungen	4	5
Erträge aus assoziierten Unternehmen	2	-
Aufwendungen aus Verlustübernahme	./. 1	./. 2
	60	184

(54) Zinsergebnis	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	28	38
davon aus verbundenen Unternehmen	(7)	(21)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	679	642
davon aus verbundenen Unternehmen	(19)	(22)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	./. 38	./. 53
davon an verbundene Unternehmen	(8)	(21)
	669	627

Die Zinserträge haben sich - bei gestiegener Gesamtliquidität - durch verstärkte Anlagen im Wertpapierbereich erhöht.

(55) Steuern	1987 Mio. DM	1986 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.545	3.228
davon an Organgesellschaften weiterbelastet	10	13
	2.535	3.215
Sonstige Steuern	233	193
	2.768	3.408

Die niedrigeren Steueraufwendungen stehen im Zusammenhang mit dem rückläufigen Ergebnis aus dem Produktions- und Umsatzprozeß.

(56) Jahresüberschuß

Aus den gegenläufig wirkenden Veränderungen bei den wesentlichen Ertrags- und Aufwandsposten resultiert ein Jahresüberschuß von 1.403 (i. V. 1.404) Mio. DM. Aus Bewertungsänderungen bei Pensions- und Sozialrückstellungen haben sich - unabhängig vom Übergang auf das Bilanzrichtlinien-Gesetz - Mehraufwendungen ergeben, die den Jahresüberschuß verminderten.

Durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen sowie durch Ansatz von Sonderposten mit Rücklageanteil ist der Jahresüberschuß nur unwesentlich beeinflusst. Auch die künftigen Belastungen des Jahresüberschusses sind nicht wesentlich.

Sonstige Angaben/Organe

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung am 1. Juli 1988 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Bezüge des Vorstands 11.920.115 DM und des Aufsichtsrats 1.333.308 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 9.725.854 DM. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihrer Hinterbliebenen wurden insgesamt 69.235.274 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1987 betragen die Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder 310.790 DM; im Berichtsjahr wurden 312.833 DM zurückgezahlt. Die Vorschüsse und Kredite waren mit durchschnittlich 4 % zu verzinsen; die vereinbarte Laufzeit lag nicht über einem Jahr.

Die Namen der Mitglieder von Aufsichtsrat und Vorstand sind auf den Seiten 8 und 9 aufgeführt.

Vorschlag für die Gewinnverwendung

100

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1987 weist einen Bilanzgewinn von 701.618.200,-DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

	DM
3 1/3 % Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,-	73.200,-
DM 12,- Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,-	501.605.688,-
Ausschüttung	501.678.888,-
Einstellung in Gewinnrücklagen	199.939.312,-
Bilanzgewinn	701.618.200,-

Stuttgart-Untertürkheim, den 28. März 1988

Der Vorstand

Heute wieder für die
für finanzielle Hörsig werden
beläufig ~~_____~~ ~~_____~~ ~~_____~~ ~~_____~~

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

Frankfurt am Main, den 14. April 1988

Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Schnicke
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

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

Frankfurt am Main, den 14. April 1988

Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Müller
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

In den Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte haben wir uns eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren insbesondere die aus dem Übergang der Gesellschaft vom Automobil- zum Technologiekonzern zu ziehenden unternehmerischen Schlußfolgerungen, 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 uns aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Den Jahresabschluß und den Lagebericht, der für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßt wurde, sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir geprüft. Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1987 sowie der Lagebericht 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. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß der Daimler-Benz AG in unserer Sitzung

am 27. April 1988 gebilligt. Er ist damit festgestellt. Den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns schließen wir uns an. Ferner unterstützen wir den Vorschlag des Vorstands an die Hauptversammlung, dem Abschluß eines Unternehmensvertrages zwischen der Daimler-Benz AG und der AEG Aktiengesellschaft zuzustimmen.

Der Konzernabschluß, der Lagebericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Der Vorsitzende des Vorstands der Daimler-Benz AG, Herr Professor Dr. Werner Breitschwerdt, hat den Aufsichtsrat gebeten, seinem Ausscheiden aus der aktiven Tätigkeit mit Ablauf des 31. August 1987 zuzustimmen. Der Aufsichtsrat hat diesen Wunsch mit Respekt zur Kenntnis genommen und der Bitte entsprochen.

Herr Professor Breitschwerdt war 34 Jahre lang für die Daimler-Benz AG tätig, seit 1977 als Mitglied des Vorstands und seit 1983 als dessen Vorsitzender. Er hat der Automobiltechnik richtungweisende Impulse gegeben, der Marke Mercedes-Benz weltweit zu hohem Ansehen verholfen und damit auch das internationale Marktgeschehen nachhaltig geprägt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Professor Breitschwerdt den bleibenden Dank für seine Verdienste um das Unternehmen aus, die uns veranlaßt haben, ihn der Hauptversammlung zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Mit Wirkung vom 31. August 1987 ist Herr Dr. Peter Sanner aus gesundheitlichen Gründen aus seinem Amt als stellvertretendes Vorstandsmitglied ausgeschieden. Er hat sich in der nur kurzen Zeit seiner Zugehörigkeit zum Vorstand der Daimler-Benz AG um die Leistungsfähig-

keit und konsequente logistische Weiterentwicklung der Materialwirtschaft verdient gemacht. Wir sprechen Herrn Dr. Sanner unseren Dank aus.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG hat mit Wirkung vom 1. September 1987 Herrn Edzard Reuter zum Vorsitzenden des Vorstands berufen. Herr Professor Dr. Werner Niefer wurde gleichzeitig zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernannt.

Mit Wirkung vom 1. November 1987 ernannte der Aufsichtsrat Herrn Helmut Werner zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der Gesellschaft. Herr Werner ist für den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge zuständig. Der bisherige Leiter dieses Geschäftsbereichs, Herr Dr. Gerhard Liener, übernahm mit Wirkung vom 1. November 1987 das bis dahin von Herrn Reuter geleitete Ressort Finanzwirtschaft, das mit dem Ressort Materialwesen zusammengefaßt wurde.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat mit Wirkung vom 1. September 1987 Herrn Jürgen Hubbert zum stellvertretenden Vorstandsmitglied für den Geschäftsbereich Personenwagen und Herrn Jürgen E. Schrempp zum stellvertretenden Vorstandsmitglied für den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge bestellt.

Stuttgart-Untertürkheim,
im April 1988

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Daimler-Benz in Zahlen

104

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Mitarbeiter (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	231.082	319.965	326.288
davon: Inland	135.275	142.164	146.323	149.096	149.118	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658
Ausland	31.890	32.267	37.209	38.943	36.569	33.604	41.829	44.430	62.427	63.630
Automobilbereich	167.165	174.431	183.532	188.039	185.687	184.877	199.872	206.335	215.297	218.822
Geschäftsbereich AEG	-	-	-	-	-	-	-	-	78.199	80.499
Geschäftsbereich Dornier	-	-	-	-	-	-	-	8.760	9.557	9.683
Geschäftsbereich MTU	-	-	-	-	-	-	-	15.987	16.912	17.284
Daimler-Benz AG	134.437	141.401	145.532	148.361	148.411	150.601	157.249	161.518	166.523	169.234
Hauptverwaltung	5.762	6.144	6.628	7.191	7.217	7.192	7.415	7.628	7.735	8.075
Forschung und Entwicklung	8.225	8.744	9.419	9.762	9.961	9.953	10.114	10.442	11.040	12.143
davon: Untertürkheim	6.442	6.860	7.463	7.735	7.848	7.842	7.959	8.238	8.742	9.633
Sindelfingen	1.423	1.513	1.573	1.632	1.723	1.724	1.766	1.816	1.911	2.127
Gaggenau	360	371	383	395	390	387	389	388	387	383
Produktionswerke	104.723	109.840	112.303	114.436	114.700	117.113	123.345	126.846	130.502	131.146
davon: Sindelfingen	33.135	35.038	35.621	36.721	36.971	37.488	39.534	41.806	43.339	43.566
Untertürkheim	19.940	20.230	20.284	20.134	20.274	20.901	21.772	22.804	23.402	23.622
Bremen	5.994	6.571	6.515	6.309	6.567	7.884	10.254	10.716	12.315	13.006
Berlin	3.054	3.191	3.252	3.473	3.435	3.442	3.302	3.294	3.397	3.531
Hamburg	2.385	2.475	2.535	2.613	2.557	2.513	2.479	2.625	2.629	2.633
Bad Homburg	767	814	855	881	882	864	893	953	967	997
Mannheim	13.584	14.053	14.619	14.521	14.243	14.152	14.494	14.043	13.878	13.537
Wörth	8.774	9.622	10.192	11.055	10.891	10.767	10.743	10.633	10.564	10.628
Gaggenau	8.500	8.806	8.971	9.312	9.432	9.352	9.293	9.011	8.823	8.665
Düsseldorf	4.621	4.954	5.118	5.058	5.151	5.488	6.404	6.718	7.022	6.919
Kassel	3.969	4.086	4.341	4.359	4.297	4.262	4.177	4.243	4.166	4.042
Niederlassungen	15.727	16.673	17.182	16.972	16.533	16.343	16.375	16.602	17.246	17.870
Produktion										
Personenwagen	393.203	422.159	429.078	440.778	458.345	476.183	478.349	541.039	594.080	598.079
davon: Dieseltypen	175.915	201.854	207.781	200.480	206.188	146.300	167.671	181.357	209.999	200.522
Anteil an der Gesamtproduktion in %	44,7	47,8	48,4	45,5	45,0	30,7	35,1	33,5	35,3	33,5
zuzüglich Geländewagen	-	2.508	6.667	6.455	6.566	5.662	5.532	6.303	5.945	6.368
Nutzfahrzeuge	239.702	256.467	272.868	268.925	243.513	204.619	205.397	213.910	226.344	234.141
davon: Inland ¹⁾	173.101	188.772	203.041	196.076	187.044	157.418	143.101	143.387	145.757	144.648
zuzüglich Fahrzeugsätze	-	-	-	-	-	27.332	18.122	26.402	8.838	10.085
Ausland	66.601	67.695	69.827	72.849	56.469	47.201	62.296	70.523	80.587	89.493
Umsatz (in Millionen DM)										
Daimler-Benz-Konzern	24.236	27.367	31.054	36.661	38.905	40.005	43.505	52.409	65.498	67.475
davon: Inland	11.539	12.938	13.855	13.577	13.316	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064
Ausland	12.697	14.429	17.199	23.084	25.589	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411
Auslandsanteil in %	52,4	52,7	55,4	63,0	65,8	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4
davon: Personenwagen	11.082	12.285	14.088	16.572	18.722	21.012	23.245	28.509 ³⁾	31.405	31.472
Nutzfahrzeuge	12.109	13.984	15.818	18.862	18.859	17.653	18.367	20.239 ³⁾	17.755	19.454
AEG	-	-	-	-	-	-	-	-	11.070	11.480
Dornier	-	-	-	-	-	-	-	1.223 ²⁾	2.112	1.589
MTU	-	-	-	-	-	-	-	1.982 ²⁾	2.770	2.832
Daimler-Benz AG	20.584	23.454	26.472	29.084	31.124	32.179	31.972	37.079	40.590	41.332
davon: Inland	11.522	12.987	13.845	13.579	13.300	15.311	14.591	17.220	19.625	19.665
Export	9.062	10.467	12.627	15.505	17.824	16.868	17.381	19.859	20.965	21.667
Exportanteil in %	44,0	44,6	47,7	53,3	57,3	52,4	54,4	53,6	51,7	52,4
davon: Personenwagen	10.622	11.775	13.136	14.396	16.121	18.133	19.298	24.818 ³⁾	28.956	29.327
Nutzfahrzeuge	9.208	10.818	12.393	13.737	13.983	13.067	11.636	12.261 ³⁾	11.634	12.005

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

¹⁾ Die Fahrzeugsätze für die Produktion im Ausland sind ab 1983 nicht mehr in der Gesamtproduktion enthalten.

²⁾ Dornier ab 1.7.1985, MTU ab 1.4.1985 konsolidiert.

³⁾ Ab 1985 neu abgegrenzt.

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾
– Werte in Millionen DM –										
Abschlußkennzahlen Daimler-Benz-Konzern										
Anlagevermögen	3.298	3.846	4.480	5.791	6.958	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202
Umlaufvermögen	9.563	10.271	12.999	14.637	15.996	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336
Gezeichnetes Kapital	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118
Rücklagen ²⁾	2.829	3.216	3.837	4.546	5.173	5.848	6.831	8.070	7.742	6.779
davon: Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	–	368	370
Gewinnrücklagen ²⁾	–	–	–	–	–	–	–	–	7.374	6.409
Anteile in Fremdbesitz	10	10	44	50	59	76	143	330	1.251	767
Eigenkapital³⁾	4.188	4.575	5.196	6.075	6.703	7.547	8.530	9.769	11.111	9.664
in % des Anlagevermögens	127,0	119,0	116,0	104,9	96,3	97,5	103,7	95,7	102,3	79,2
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁴⁾	3.244	3.614	4.933	5.710	6.768	7.534	9.452	11.201	17.696	22.693
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	7.432	8.189	10.129	11.785	13.471	15.081	17.982	20.970	28.807	32.357
in % des Anlagevermögens	225,3	212,9	226,1	203,5	193,6	194,8	218,5	205,4	265,3	265,2
Bilanzsumme	12.861	14.117	17.479	20.428	22.954	24.827	28.626	35.780	42.025	46.538
Investitionen insgesamt⁵⁾	1.483	1.949	2.110	3.076	3.598	3.519	3.523	5.492	5.580	5.251
davon: in Sachanlagen und immaterielle Anlagen	1.446	1.905	2.057	3.033	3.427	3.464	3.374	4.014	5.385	5.349
Inland	1.239	1.718	1.663	2.233	3.004	3.047	2.166	2.753	3.891	3.660
Ausland	207	187	394	800	423	417	1.208	1.261	1.494	1.689
in Finanzanlagen (netto)	37	44	53	43	171	55	149	1.478	195	–98
Abschreibungen insgesamt	1.013	1.342	1.447	1.688	2.273	2.574	2.828	3.275	3.361	3.101
davon: auf Sachanlagen und immaterielle Anlagen	1.001	1.313	1.434	1.633	2.265	2.567	2.825	3.242	3.239	3.046
Inland	850	1.162	1.272	1.379	1.975	2.292	2.342	2.514	2.575	2.386
Ausland	151	151	162	254	290	275	483	728	664	660
auf Finanzanlagen	12	29	13	55	8	7	3	33	122	55
Gesamtleistung	24.550	28.148	32.127	37.553	39.730	40.527	44.078	53.775	66.418	69.061
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	147.844	163.609	176.116	197.949	211.526	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996
Materialaufwand	12.212	14.177	16.556	19.497	20.047	20.299	22.707	27.245	32.467	33.701
Personalaufwand	6.722	7.574	9.816	9.993	10.712	10.941	11.598	13.657	19.367	20.670
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	40.479	44.025	53.809	52.677	57.030	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	–	–	–	–	–	–	–	–	5.880	5.297
in % der Gesamtleistung	–	–	–	–	–	–	–	–	8,9	7,7
Steuern	2.101	2.378	1.693	3.091	3.310	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515
Jahresüberschuß	593	638	1.102	826	921	988	1.104	1.682	1.767	1.782
in % der Gesamtleistung	2,4	2,3	3,4	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6

1) Zahlen gemäß BiRiLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.

2) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung.

3) Ohne Ausschüttung; einschl. Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

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

5) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986).

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾
– Werte in Millionen DM –										
Abschlußkennzahlen Daimler-Benz AG										
Anlagevermögen	2.757	3.216	3.623	4.341	5.379	5.957	5.827	7.250	8.064	9.026
Umlaufvermögen	7.344	7.933	9.415	10.708	11.110	12.133	13.662	14.792	16.019	18.372
Gezeichnetes Kapital	1.359	1.359	1.359	1.529	1.529	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118
Rücklagen ²⁾	1.595	1.874	2.361	2.843	3.193	3.555	3.919	4.558	5.457	6.435
davon: Kapitalrücklagen	–	–	–	–	–	–	–	–	368	370
Gewinnrücklagen ²⁾	–	–	–	–	–	–	–	–	5.089	6.065
Eigenkapital³⁾	2.954	3.233	3.720	4.372	4.722	5.254	5.618	6.257	7.651	8.554
in % des Anlagevermögens	107,2	100,5	102,7	100,7	87,8	88,2	96,4	86,3	94,9	94,8
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁴⁾	2.771	3.131	4.210	4.819	5.429	6.292	7.658	8.179	9.735	11.554
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	5.725	6.364	7.930	9.191	10.151	11.546	13.279	14.440	17.386	20.108
in % des Anlagevermögens	207,7	197,9	218,9	211,7	188,7	193,8	225,3	199,2	215,6	222,5
Bilanzsumme	10.101	11.149	13.038	15.049	16.489	18.090	19.489	22.042	24.083	27.398
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	1.133	1.560	1.520	1.954	2.701	2.517	1.871	1.778	1.803	2.362
Beteiligungszugänge (netto) ⁵⁾	48	47	100	120	271	305	172	1.925	1.200	191
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	804	1.094	1.189	1.259	1.823	2.093	2.081	2.121	1.874	1.558
Gesamtleistung	20.645	23.736	26.714	29.461	31.410	32.139	32.092	37.450	40.798	41.444
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	161.659	172.430	185.231	200.958	212.916	216.895	209.624	232.808	245.558	243.052
Materialaufwand	10.055	11.748	13.462	15.216	15.957	16.000	15.922	18.709	19.803	20.679
Personalaufwand	5.972	6.701	7.297⁶⁾	8.260	8.850	9.238	9.539	10.351	11.235	12.205
pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	46.765	48.679	50.596	56.343	59.991	62.344	62.308	64.347	67.622	71.577
Im Personalaufwand enthalten:										
Weihnachtsgeld und Sondervergütung	232	280	328	364	396	420	447	494	547	595
Leistungen für Vermögensbildung	77	79	102	105	108	120	106	112	93	121
Aufwand für Altersversorgung	435	439	1.680 ⁷⁾	688	742	770	990	677	680	1.074
Leistungen zugunsten der Mitarbeiter für besondere soziale Zwecke	744	798	2.110 ⁷⁾	1.157	1.246	1.310	1.543	1.283	1.320	1.790
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	–	–	–	–	–	–	–	–	4.812	4.171
in % der Gesamtleistung	–	–	–	–	–	–	–	–	11,8	10,1
Steuern	1.840	2.130	1.345⁷⁾	2.476	2.648	2.501	2.123	2.957	3.408	2.768
Jahresüberschuß	474	540	570⁸⁾	608	687	710	711	1.252	1.404	1.403
in % der Gesamtleistung	2,3	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	3,3	3,4	3,4
Ausschüttungssumme	243	270	297	304	350	355	356	491	507	502
in % der Gesamtleistung	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,3	1,2	1,2
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	9,--	10,--	10,-- + 1,-- ⁹⁾	10,–	10,50 + 1,-- ⁹⁾	10,50	10,50	12,– + 2,50 ⁹⁾	12,--	12,--
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹⁰⁾	5,06	5,62	6,19	5,62	6,47	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹¹⁾	5,99	6,66	7,32	7,35	8,45	8,51	8,51	11,75	12,--	12,--
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹¹⁾	3,37	3,74	4,12	4,13	4,76	4,79	4,79	6,61	6,75	6,75

1) Zahlen gemäß BiRiLiG; Vorjahr entsprechend angepaßt.

2) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung.

3) Ohne Ausschüttung einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.

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

5) Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen.

6) Ohne außerordentlichen Aufwand für Altersversorgung in Höhe von 1.408 Mio. DM.

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

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

9) Dividende und Bonus.

10) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

11) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkend bereinigt).

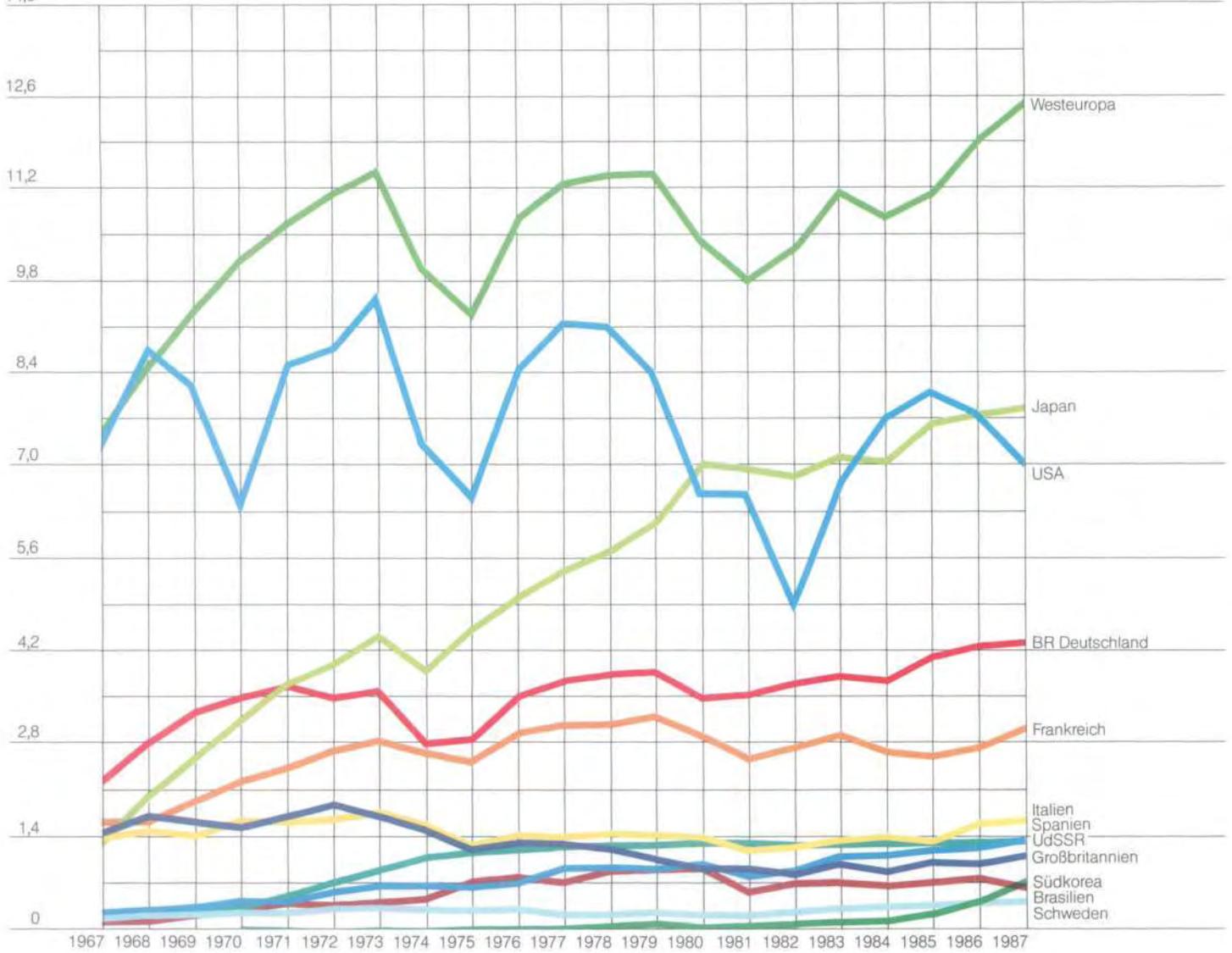
	in 1.000 Einheiten										Veränd. in % 87:86
	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	
Personen- und Kombinationskraftwagen											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	2.664	2.623	2.426	2.330	2.156	2.427	2.394	2.379	2.829	2.916	+ 3,0
davon: Inländische Fabrikate	2.079	2.016	1.787	1.740	1.636	1.835	1.755	1.731	1.989	2.064	+ 3,8
Daimler-Benz AG	214	234	241	239	225	237	225	266	295	282	- 4,4
Ausländische Fabrikate	585	607	639	590	520	592	639	648	840	852	+ 1,4
Anteil in %	21,9	23,2	26,3	25,3	24,1	24,4	26,7	27,2	29,7	29,2	
Export											
Bundesrepublik Deutschland	1.904	1.997	1.873	1.949	2.194	2.189	2.233	2.568	2.520	2.451	- 2,7
Daimler-Benz AG	177	183	188	200	226	238	251	278	296	306	+ 3,2
Produktion											
Bundesrepublik Deutschland	3.890	3.933	3.521	3.578	3.761	3.878	3.790	4.167	4.311	4.374	+ 1,5
Daimler-Benz AG	393	422	429	441	458	476	478	541	594	598	+ 0,7
Exportanteil an der Produktion in %											
Bundesrepublik Deutschland	49,0	50,8	53,2	54,5	58,3	56,4	58,9	61,6	58,5	56,0	
Daimler-Benz AG	44,9	43,4	43,8	45,4	49,3	50,0	52,5	51,4	49,9	51,1	
Nutzfahrzeuge ¹⁾											
Neuzulassungen											
Bundesrepublik Deutschland	156	170	176	149	124	144	130	134	143	153	+ 6,7
Daimler-Benz AG	80	88	86	69	58	66	58	60	58	60	+ 4,0
Export ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	169	178	211	204	204	166	156	178	173	156	- 10,0
Daimler-Benz AG	93	97	116	122	126	92	82	80	79	83	+ 5,5
Produktion ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	296	317	358	319	301	277	255	279	286	260	- 9,0
Daimler-Benz AG	173	189	203	196	187	157	143	143	146	145	- 0,8
Daimler-Benz-Konzern	240	256	273	269	244	205	205	214	226	234	+ 3,4
Exportanteil an der Produktion in % ²⁾											
Bundesrepublik Deutschland	57,1	56,2	58,9	63,9	67,6	59,9	61,0	63,7	60,6	59,9	
Daimler-Benz AG	53,8	51,4	57,3	62,0	67,1	58,7	57,5	55,8	54,2	57,6	

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

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

Personenwagen-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Millionen
14,0



Anteile an der Weltproduktion in %

Exportanteil an der Produktion in %

1965	1970	1975	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1965	1970	1975	1980	1983	1984	1985	1986	1987	
14,2	15,6	11,5	12,0	12,8	12,2	12,7	12,9	13,0	51,9	55,2	50,8	53,2	56,4	58,9	61,6	58,5	56,0	BR Deutschland
7,1	9,9	10,1	10,0	9,8	8,8	8,0	8,3	9,1	37,0	52,6	53,5	52,1	54,5	56,4	58,5	55,9	55,1	Frankreich
8,9	7,0	5,0	3,3	3,5	2,9	3,2	3,1	3,4	36,4	43,3	40,7	37,5	26,2	24,1	22,9	19,8	20,9	Großbritannien
5,7	7,5	5,4	4,9	4,6	4,6	4,2	5,0	5,1	28,2	37,0	49,0	35,4	35,2	33,4	32,4	36,5	37,4	Italien
0,8	2,0	2,8	3,6	3,8	3,8	3,8	3,8	4,2	.	8,2	22,1	47,8	56,1	60,1	64,0	55,9	50,1	Spanien
0,9	1,2	1,2	0,8	1,1	1,2	1,2	1,3	1,3	48,5	65,5	68,7	80,2	79,5	80,7	76,6	81,7	80,2	Schweden
1,1	1,5	4,8	4,5	4,4	4,3	4,1	4,0	4,1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	UdSSR
3,6	14,0	18,1	24,0	23,7	22,8	23,4	23,4	23,5	14,5	22,8	40,0	56,1	53,2	56,2	57,9	58,6	57,1	Japan
.	.	.	0,0	1,0	0,8	1,4	2,4	2,4	.	.	.	.	.	.	45,1	65,4	67,5	Südkorea
48,6	28,9	26,6	21,8	22,4	25,1	25,0	23,5	21,1	2,2	5,5	9,5	8,8	7,9	7,6	8,1	8,3	8,4	USA
0,5	1,5	3,1	3,4	2,6	2,3	2,4	2,5	2,1	.	.	6,8	11,8	17,2	21,5	20,7	16,6	40,2	Brasilien

Personenwagen-Industrie in wichtigen Ländern

109

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾
Weltproduktion	31.715	30.236	30.971	32.738	33.327	33.580	+ 3	+11	+ 2	+ 6	+ 2	+ 1
Bundesrepublik Deutschland												
Neuzulassungen	2.664	2.427	2.394	2.379	2.829	2.916	+ 4	+13	- 1	- 1	+ 19	+ 3
Import	1.054	1.056	1.091	1.066	1.288	1.344	+11	+28	+ 3	- 2	+ 21	+ 4
Export	1.904	2.189	2.233	2.568	2.520	2.451	- 2	- 0	+ 2	+15	- 2	- 3
davon: nach Europa	1.289	1.748	1.696	1.934	1.953	1.891	- 1	- 2	- 3	+14	+ 1	- 3
nach USA	412	278	366	439	446	376	-12	+ 8	+32	+20	+ 2	- 16
Produktion	3.890	3.878	3.790	4.167	4.311	4.374	+ 3	+ 3	- 2	+10	+ 3	+ 1
Frankreich												
Neuzulassungen	1.945	2.018	1.758	1.766	1.912	2.105	+ 2	- 2	-13	+ 0	+ 8	+ 10
Import	572	975	898	978	989	1.105	- 2	- 2	- 8	+ 9	+ 1	+ 12
Export	1.579	1.614	1.530	1.539	1.551	1.681	- 3	+10	- 5	+ 1	+ 1	+ 8
davon: nach Europa	1.290	1.100	1.066	1.159	1.323	1.476	- 3	+ 1	- 3	+ 9	+ 14	+ 12
Produktion	3.111	2.961	2.713	2.632	2.773	3.052	+ 1	+ 7	- 8	- 3	+ 5	+ 10
Großbritannien												
Neuzulassungen	1.594	1.794	1.751	1.834	1.885	2.016	+20	+15	- 2	+ 5	+ 3	+ 7
Import	802	1.076	1.020	1.072	1.072	1.030	+15	+15	- 5	+ 5	- 0	- 4
Export	466	274	219	240	201	239	- 2	-13	- 9	+10	- 16	+ 19
davon: nach Europa	155	111	99	138	143	157	-18	-20	-11	+40	+ 3	+ 10
Produktion	1.257	1.045	909	1.048	1.019	1.143	- 5	+18	-13	+15	- 3	+ 12
Italien												
Neuzulassungen	1.194	1.452	1.592	1.746	1.796	1.950	- 2	-22	+10	+ 7	+ 3	+ 9
Import	516	639	758	846	805	942	+11	-25	+19	+12	- 5	+ 17
Export	640	492	481	450	603	641	- 1	+12	- 2	- 6	+ 34	+ 6
davon: nach Europa	483	449	433	408	540	540	- 6	-17	- 4	- 6	+ 33	+ 9
Produktion	1.509	1.396	1.439	1.389	1.652	1.713	+ 5	+ 8	+ 3	- 4	+ 19	+ 4
Schweden												
Neuzulassungen	200	217	231	263	270	316	+17	- 1	+ 6	+14	+ 3	+ 17
Import	132	163	178	190	183	223	-24	- 3	+ 9	+ 7	- 4	+ 22
Export	207	274	301	307	344	346	+14	+18	+10	+ 2	+ 12	+ 1
davon: nach Europa	110	116	126	123	142	139	+ 5	+13	+ 8	- 2	+ 15	- 2
Produktion	254	345	373	401	421	432	+ 8	+17	+ 8	+ 8	+ 5	+ 2
Spanien												
Export	373	613	708	762	717	702	+19	+24	+15	+ 8	- 6	- 2
Produktion	986	1.142	1.177	1.230	1.282	1.403	- 0	+23	+ 3	+ 5	+ 4	+ 9
UdSSR												
Produktion	1.312	1.315	1.327	1.332	1.335	1.390	+ 3	+ 1	+ 1	+ 0	+ 0	+ 4
Japan												
Neuzulassungen	2.857	3.136	3.095	3.104	3.146	3.275	+14	+ 3	- 1	+ 0	+ 1	+ 4
Import	55	37	44	52	73	104	+32	+ 6	+18	+18	+ 41	+ 42
Export	2.819	3.806	3.981	4.427	4.573	4.508	+ 3	+ 1	+ 5	+11	+ 3	- 1
davon: nach Europa	648	1.037	1.037	1.086	1.320	1.409	- 2	+16	- 0	+ 5	+ 21	+ 7
nach USA	1.440	1.772	1.939	2.216	2.348	2.205	+ 5	+ 2	+ 9	+14	+ 6	- 6
Produktion	5.748	7.152	7.073	7.647	7.810	7.891	+10	+ 4	- 1	+ 8	+ 2	+ 1
Südkorea												
Export	.	.	.	119	299	535	.	.	.	.	+151	+ 97
Produktion	.	122	159	264	457	793	.	+29	+30	+67	+ 73	+ 73
USA												
Neuzulassungen	10.946	8.924	10.118	10.889	11.140	10.122	+ 1	+15	+13	+ 8	+ 2	- 9
Import	1.954	2.387	2.439	2.838	3.328	3.197	- 1	+ 7	+ 2	+16	+ 17	- 4
Export	672	554	616	704	648	599	- 2	+53	+11	+14	- 3	- 8
Produktion	9.177	6.781	7.773	8.185	7.829	7.099	- 0	+34	+15	+ 5	- 4	- 9
Brasilien												
Neuzulassungen	800	610	533	603	673	412	+18	+10	-13	+13	+ 12	- 39
Export	79	133	152	161	138	281	+42	+10	+14	+ 6	- 14	+104
Produktion	875	774	707	777	832	697	+20	+ 7	- 9	+10	+ 7	- 16

¹⁾ Teilweise geschätzt.

Nutzfahrzeug-Industrie in wichtigen Ländern

111

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾
Weltproduktion	10.734	9.838	11.267	12.136	12.398	12.840	+ 5	+ 7	+15	+ 8	+ 2	+ 4
Bundesrepublik Deutschland ²⁾												
Neuzulassungen	156	144	130	134	143	153	+13	+17	-10	+ 3	+ 7	+ 7
Import	35	49	48	54	63	67	+21	+33	- 2	+ 13	+17	+ 6
Export	169	166	156	178	173	156	-10	-19	- 6	+ 14	- 3	- 10
davon: nach Europa	99	119	121	150	156	140	-10	+ 5	+ 2	+ 25	+ 4	- 10
Produktion	296	277	255	279	286	260	- 6	- 8	- 8	+ 9	+ 3	- 9
Frankreich												
Neuzulassungen	300	346	316	342	391	418	+ 0	- 5	- 9	+ 8	+14	+ 7
Import	87	132	122	170	172	193	-11	+ 4	- 8	+ 39	+ 2	+ 12
Export	153	143	147	161	180	171	+ 3	+ 2	+ 3	+ 10	+12	- 5
davon: nach Europa	80	79	83	106	135	134	+13	+13	+ 5	+ 27	+27	- 1
Produktion	397	375	349	384	422	441	- 5	+ 1	- 7	+ 10	+10	+ 5
Großbritannien												
Neuzulassungen	262	268	269	287	291	313	+14	+16	+ 0	+ 7	+ 2	+ 7
Import	47	97	103	109	102	105	+26	+37	+ 6	+ 6	- 6	+ 3
Export	142	92	77	52	44	70	-26	+ 1	-17	- 33	-15	+ 59
davon: nach Europa	75	32	28	30	37	46	-19	-20	-13	+ 7	+23	+ 24
Produktion	385	245	225	266	229	247	- 0	- 9	- 8	+ 18	-14	+ 8
Italien												
Neuzulassungen	93	112	122	114	137	161	-17	-26	+ 9	- 7	+21	+ 17
Import	58	49	61	66	47	59	- 2	-20	+24	+ 8	-29	+ 26
Export	75	109	103	116	115	125	+ 7	+21	- 6	+ 13	- 1	+ 8
davon: nach Europa	60	96	90	101	107	117	+20	+21	- 5	+ 12	+ 6	+ 9
Produktion	148	180	162	184	179	199	+ 3	+16	-10	+ 14	- 3	+ 11
Schweden												
Neuzulassungen	17	18	20	23	25	30	-15	- 4	+12	+ 13	+ 7	+ 24
Import	18	16	17	19	21	27	-15	+ 1	+ 6	+ 12	+13	+ 29
Export	42	46	55	47	50	55	+ 4	-12	+21	- 15	+ 6	+ 10
davon: nach Europa	28	30	34	35	42	45	+ 3	+ 0	+13	+ 5	+20	+ 7
Produktion	51	52	59	60	66	70	- 0	- 4	+14	+ 2	+10	+ 6
Spanien												
Export	45	26	33	69	97	99	+12	-37	+27	+106	+41	+ 2
Produktion	158	147	132	188	251	302	+55	+ 4	-10	+ 42	+34	+ 20
UdSSR												
Produktion	839	874	887	900	910	955	+ 5	+ 1	+ 1	+ 1	+ 1	+ 5
Japan												
Neuzulassungen	1.825	2.247	2.341	2.453	2.562	2.744	+ 8	+ 2	+ 4	+ 5	+ 4	+ 7
Import	1	1	1	1	1	2	+ 4	-53	+ 6	- 0	-14	+100
Export	1.451	1.863	2.129	2.304	2.032	1.797	+12	+ 2	+14	+ 8	-12	- 12
davon: nach Europa	95	224	220	266	241	235	- 0	+ 5	- 2	+ 21	- 9	- 4
nach USA	.	537	728	917	1.085	880	.	+30	+36	+ 26	+18	- 19
Produktion	3.186	3.960	4.392	4.624	4.450	4.358	+ 7	+ 3	+11	+ 5	- 4	- 2
Südkorea												
Export	.	.	.	4	7	11	.	.	.	.	+92	+ 48
Produktion	.	99	107	114	144	187	.	+43	+ 8	+ 7	+26	+ 29
USA												
Neuzulassungen	3.963	2.977	4.049	4.675	4.801	4.939	+13	+22	+36	+ 16	+ 3	+ 3
Import	377	785	1.025	1.275	1.310	1.226	+67	+12	+31	+ 24	+ 3	- 7
Export	291	154	191	231	263	312	+11	+21	+24	+ 21	+14	+ 19
Produktion	3.723	2.441	3.161	3.463	3.502	3.806	+ 7	+28	+30	+ 10	+ 1	+ 9
Brasilien												
Neuzulassungen	170	119	143	160	193	168	- 1	-12	+21	+ 12	+21	- 13
Export	18	36	44	49	45	69	+31	-32	+24	+ 12	- 9	+ 54
Produktion	187	122	158	190	224	223	+ 0	-12	+29	+ 20	+18	- 0

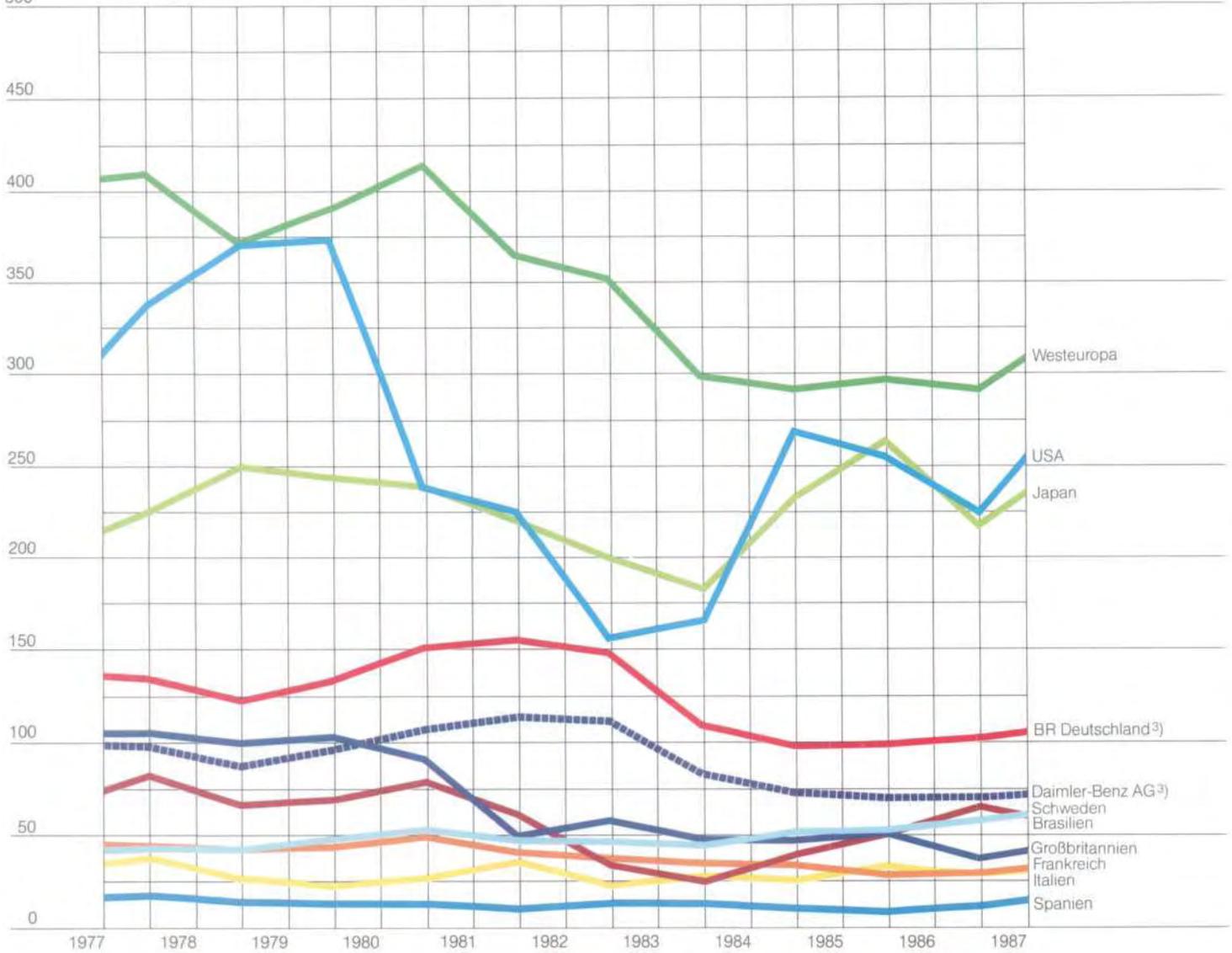
Anmerkung: Aufgrund der von Land zu Land zum Teil stark abweichenden Abgrenzung des Begriffs „Nutzfahrzeug“ und der unterschiedlichen Angebotsstrukturen ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt.

1) Teilweise geschätzt.

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

Lkw-Produktion wichtiger Länder

Einheiten in Tausend
500



Anteile an der Produktion der erfaßten Länder¹⁾ in %

Exportanteil an der Produktion in %

1983	1984	1985	1986	1987	1983	1984	1985	1986	1987	
40,6	32,1	34,1	36,0	35,6	.	.	.	.	.	Westeuropa
15,0	11,0	11,5	12,8	12,3	59,6	59,8	55,7	53,0	58,1	BR Deutschland ³⁾
11,4	8,3	8,2	8,8	8,5	64,6	60,9	55,1	52,4	57,5	davon: Daimler-Benz ³⁾
4,8	3,8	3,3	3,7	3,7	48,2	53,0	50,4	44,2	44,2	Frankreich
6,6	5,3	6,0	4,7	4,8	41,6	33,5	31,4	27,1	14,3	Großbritannien
4,0	3,1	3,9	3,7	3,6	66,0	60,6	60,5	71,7	62,0	Italien
1,9	1,3	1,1	1,6	1,8	35,5	29,2	14,1	9,2	16,2	Spanien
6,3	5,9	6,2	7,3	7,2	89,1	94,7	92,2	93,0	92,6	Schweden
24,9	25,6	30,3	27,0	27,2	38,2	35,5	46,5	42,0	19,4	Japan
22,6	29,8	29,3	28,0	29,4	2,5	1,2	1,0	1,3	1,3	USA
3,5	3,9	5,8	8,3	7,1	.	.	.	.	.	Brasilien
1,8	2,1	2,4	3,4	3,1	14,6	31,5	18,8	21,8	29,7	davon: MBB ²⁾

Anmerkung: Lkw über 6 t zulässiges Gesamtgewicht.

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

2) Mercedes-Benz do Brasil.

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

Lkw-Industrie in wichtigen Ländern

113

	in 1.000 Einheiten						Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾	1978	1983	1984	1985	1986	1987 ¹⁾
Westeuropa												
Produktion	375	301	293	300	293	310	- 9	-15	- 3	+ 2	- 2	+ 6
Bundesrepublik Deutschland²⁾												
Neuzulassungen	60	47	43	45	47	50	+24	+26	- 7	+ 3	+ 5	+ 7
Export	71	66	60	56	55	62	-13	-27	- 9	- 6	- 2	+ 12
Produktion	126	111	101	101	105	107	- 5	-16	-10	+ 1	+ 3	+ 2
davon: Daimler-Benz AG	90	85	76	73	72	74	- 6	-12	-11	- 4	- 1	+ 3
Frankreich												
Neuzulassungen	38	39	40	34	39	45	- 8	+ 1	+ 3	-15	+15	+ 16
Export	22	17	18	15	13	14	- 2	-10	+ 7	-20	- 8	+ 7
Produktion	43	35	34	29	30	32	- 5	- 9	- 3	-16	+ 5	+ 7
Großbritannien												
Neuzulassungen	63	45	49	51	49	54	+15	+12	+ 7	+ 5	- 4	+ 9
Export	47	21	16	16	10	6	-24	-34	-22	+ 2	-37	- 42
Produktion ³⁾	103	49	48	52	38	42	- 5	-18	- 3	+ 9	-27	+ 9
Italien												
Neuzulassungen	18	17	17	18	22	24	-31	-11	+ 1	+10	+18	+ 10
Export	23	19	19	21	22	20	-17	+27	- 3	+11	+ 5	- 9
Produktion	28	30	28	34	29	32	-30	+23	- 6	+22	-15	+ 10
Schweden												
Neuzulassungen	6	5	5	6	5	7	-16	+ 5	+ 1	+17	- 5	+ 20
Export	38	42	51	50	55	58	+ 4	-11	+22	- 2	+11	+ 5
Produktion	44	47	54	54	59	63	- 2	- 4	+15	+ 1	+10	+ 6
Spanien												
Export	.	5	3	1	1	3	.	- 0	-34	-57	-14	+120
Produktion	16	14	12	10	13	16	-18	- 6	-16	-16	+32	+ 25
Japan												
Export	79	71	83	124	92	46	+24	-12	+18	+49	-25	- 50
Produktion	216	185	234	266	220	237	- 5	- 9	+27	+14	-17	+ 8
USA												
Neuzulassungen	345	177	255	284	258	279	+ 7	+ 2	+44	+11	- 9	+ 8
Export ⁴⁾	42	4	3	3	3	3	- 2	-63	-22	-21	+ 6	+ 16
Produktion	374	168	272	258	228	256	+10	+ 6	+62	- 5	-12	+ 12
Brasilien												
Neuzulassungen	80	34	42	55	70	55	-12	-16	+23	+30	+28	- 21
Export	.	3	6	7	12	21	.	-39	+129	+ 5	+66	+ 86
Produktion	68	26	36	51	68	62	-18	-24	+37	+44	+32	- 9
davon: Mercedes-Benz do Brasil	37	14	19	21	27	27	+11	-28	+36	+13	+29	- 2

Anmerkung: Lkw über 6 t zulässiges Gesamtgewicht.

1) Teilweise geschätzt.

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

3) Ab 7 t.

4) Ab 6.35 t (factory sales) einschl. Kanada.

Daimler-Benz
Aktiengesellschaft
Postfach 60 02 02
D-7000 Stuttgart 60
Fernsprecher (07 11) 17-0
Fernschreiber 72 524-0 db d