

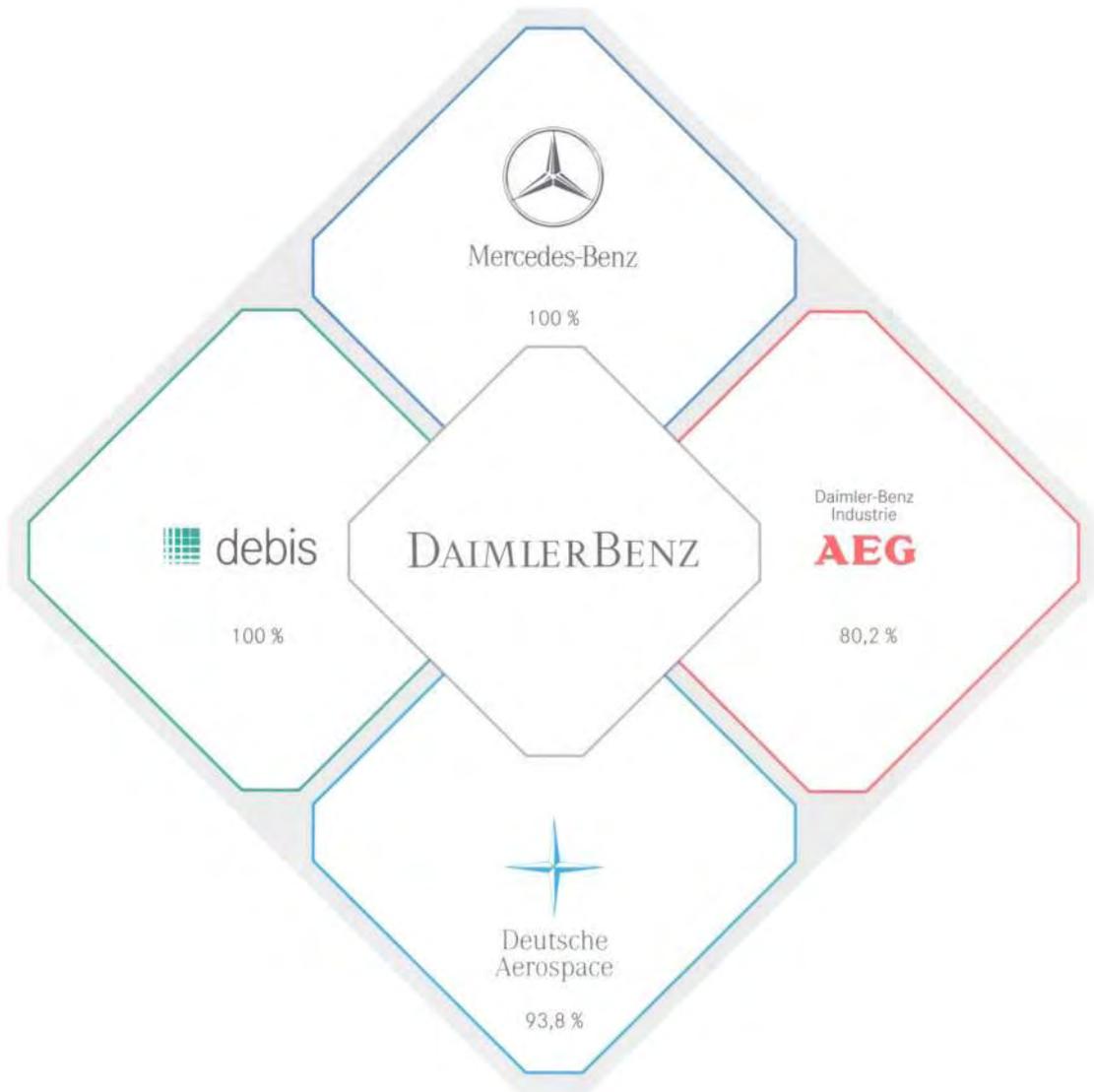
DAIMLERBENZ

Das Geschäftsjahr
1993



Positioning for the future

Der Daimler-Benz-Konzern



Unternehmensbereich Mercedes-Benz	Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie	Unternehmensbereich Deutsche Aerospace	Unternehmensbereich debis
<ul style="list-style-type: none"> Personenwagen Nutzfahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> Bahnssysteme Mikroelektronik Dieselantriebe Automatisierungstechnik Energietechnik 	<ul style="list-style-type: none"> Luftfahrt Raumfahrt Verteidigung und Zivile Systeme Antriebe Zusätzliche Geschäftsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Systemhaus Finanzdienstleistungen Versicherungen Handel Marketing Services Mobilfunkdienste debis Immobilienmanagement

DAIMLERBENZ

Positioning for the future

Die Produkte aus dem Daimler-Benz-Konzern begegnen uns täglich. Woher sie kommen, ist allerdings nicht immer so augenscheinlich wie bei den Automobilen mit dem Mercedes-Stern. Mikroelektronik, Bahnsysteme, Automatisierungstechnik oder Energietechnik von der AEG Daimler-Benz Industrie erschließen sich zumeist erst durch einen Blick hinter die Kulissen. Ähnliches gilt - abgesehen von den Flugzeugen - für Produkte und Systeme der Deutschen Aerospace oder die Dienstleistungen von debis. Wir nutzen sie, oft ohne zu wissen, wer dahintersteht.

Daimler-Benz ist ein integrierter Technologiekonzern mit umfassender Kompetenz auf den Gebieten Transport und Verkehr. Wir sind auf Geschäftsfeldern tätig, die durch gemeinsame Technologien und Systemstrukturen verbunden sind. Diese Grundlagen der Konzernunternehmen, ihre Struktur und die Formen der Zusammenarbeit im Dienste unserer Kunden prägen Daimler-Benz. Damit Sie von Ihrem Unternehmen mehr erfahren als nur Geschäftszahlen und Bilanzen, vor allem aber, damit Sie wissen, wie wir uns auf die Zukunft vorbereiten: auch deswegen haben wir diesem Geschäftsbericht ein neues Kleid gegeben.

Inhalt

2	Leitbild des Daimler-Benz-Konzerns
3	Daimler-Benz auf einen Blick
4	Brief an die Aktionäre und Freunde des Unternehmens
6	Mitglieder des Vorstands
8	Bericht des Vorstands
8	Überblick
14	Operatives Geschäft im Konzern
42	Zentrale Aufgaben im Konzern
62	Die Daimler-Benz-Aktie
65	Diskussion und Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
74	Jahresabschlüsse
95	Vorschlag für die Gewinnverwendung
96	Mitglieder des Aufsichtsrats
98	Bericht des Aufsichtsrats
99	Mitglieder des Direktoriums und Konzernrepräsentanzen
100	Wichtige Beteiligungsgesellschaften
102	Daimler-Benz in Zahlen

Leitbild des Daimler-Benz-Konzerns

1 Unsere Arbeit bei Daimler-Benz dient den Menschen und ihrer Umwelt. Wir wollen Güter, Systeme und Dienstleistungen anbieten, die an der Spitze des weltweiten Fortschritts stehen.

Dies erfordert ständige Bereitschaft und Fähigkeit zu technischer, kaufmännischer und sozialer Innovation. Es setzt eine Unternehmenskultur voraus, die anstelle müder Selbstgefälligkeit durch kreative Unruhe gekennzeichnet ist.

Dabei sind wir uns bewußt, daß die Welt nicht mehr einfach und übersichtlich ist. In ihrer Komplexität ist sie voller Chancen, aber auch voller Gefahren. Kleine Ursachen können große Wirkungen nach sich ziehen. Deswegen wollen und werden wir unser Handeln in jeder Richtung sorgsam bedenken und verantwortlich abwägen.

Wir wissen, daß wir es den künftigen Generationen von Menschen schuldig sind, mit den uns zur Verfügung stehenden natürlichen Ressourcen schonend umzugehen. Diese Verantwortung hat unser Denken und Handeln in allen Bereichen des Unternehmens zu prägen.

2 Im Mittelpunkt unserer Bemühungen stehen unsere Kunden. Wir sind bestrebt, ihre Erwartungen nicht nur zu erfüllen, sondern sie zu übertreffen. Zusammenarbeit und Wissensaustausch innerhalb aller Bereiche unseres Unternehmens sind zur Erreichung dieses Ziels unverzichtbar.

Genauso wie unseren Kunden fühlen wir uns den Eigentümerinnen und Eigentümern des Unternehmens und seiner Teile, aber auch der Öffentlichkeit im allgemeinen verpflichtet. Die Bereitschaft, sich ständig einem kritischen Gedankenaustausch nach außen wie nach innen zu stellen, gehört dazu.

3 Wir wollen schneller und besser lernen als unsere Wettbewerber. Dafür brauchen wir nicht nur flexible Organisationsstrukturen, sondern vor allem unternehmerisch denkende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

In diesem Sinne sind Mitverantwortung, Selbständigkeit, Kreativität, Leistungsbedürfnis, Teamfähigkeit und Weltoffenheit der Menschen, die bei uns arbeiten, Voraussetzung für unseren Erfolg. Ohne sie kann nichts gelingen. Wir fördern daher ihre individuelle Entwicklung zielstrebig und nach besten Kräften.

4 Wir sind in allen Teilen der Erde tätig. Weil wir von den Vorteilen eines freien und ungehinderten wirtschaftlichen Austausches für alle Menschen überzeugt sind, setzen wir uns für weltweit offene Grenzen ein. Dabei bejahen wir den Wettbewerb und wollen uns in ihm bewähren. Unser Maßstab ist die Anerkennung, die uns für unsere Arbeit zuteil wird - wirtschaftlicher Erfolg ist ihr unverzichtbarer Bestandteil.

Unsere Einstellung schließt den selbstverständlichen Respekt für nationale Besonderheiten ein. Als internationalem Unternehmen sind uns allerdings Ausgrenzungen jeder Art fremd. Dies gilt nicht zuletzt für die Besetzung von Führungspositionen, bei der wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, unabhängig von ihrem Herkommen, gleiche Chancen gewähren wollen.

5 Daimler-Benz versteht sich als integrierter Technologiekonzern. Dies bedeutet, daß wir auf Geschäftsfeldern tätig sind, die durch gemeinsame Technologien und Systemstrukturen miteinander verknüpft sind. Besonderes Gewicht legen wir auf unser Können und unsere Erfahrungen in der Verkehrs- und Transporttechnik.

Zu unseren Kerngeschäftsfeldern zählen Straßenfahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr, Bahnsysteme, die Luftfahrt, die Raumfahrt, die Verteidigungstechnik, Antriebssysteme, die Automatisierungstechnik, die Energietechnik und Dienstleistungen der Informationstechnologie. Auf diesen Gebieten strebt Daimler-Benz an, jeweils zu den weltweit führenden Wettbewerbern zu zählen.

Mit dem Anspruch auf hohe Wettbewerbsfähigkeit betreiben wir weiterhin in sich geschlossene Spezialgeschäfte, wie etwa Teilgebiete der Mikroelektronik, ausgewählte Finanzdienstleistungen oder den Handel mit Waren. Überwiegend dienen sie zugleich der Verknüpfung unserer Kerngeschäftsfelder.

Jedes unserer Geschäftsfelder wird von einem unserer vier Unternehmensbereiche verantwortet. Mercedes-Benz, AEG Daimler-Benz Industrie, Deutsche Aerospace und Daimler-Benz InterServices (debis) arbeiten dabei unter dem Dach von Daimler-Benz als geschäftsführender Holding unseres Gesamtunternehmens zusammen.

6 Unsere gemeinsame Arbeit dient dem Ziel:

Wissen und Erfahrung zu Neuem verbinden - dem Fortschritt der Menschen verantwortlich dienen.

Wir sind stolz darauf, unter diesem Leitbild eine großartige Tradition fortführen zu können.

Daimler-Benz auf einen Blick

Daimler-Benz-Konzern	1993	1993	1992	1991
	Werte in Millionen US-\$ ¹⁾		Werte in Millionen DM	
Umsatz	56.187	97.737	98.549	95.010
Deutschland	22.029	38.319	42.572	44.443
Europa (ohne Deutschland)	14.546	25.303	27.031	23.803
Nordamerika	9.852	17.138	13.881	12.969
Lateinamerika	3.011	5.238	3.850	3.993
Übrige Märkte	6.749	11.739	11.215	9.802
Beschäftigte (am Jahresende)		366.736	376.467	379.252
Deutschland		284.576	302.464	305.295
Ausland		82.160	74.003	73.957
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.199	9.043	9.312	8.403
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	5.699	9.913	5.328	7.790
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(6.049)	(10.523)	(7.523)	(14.919)
Cash flow aus der Finanztätigkeit	390	679	3.072	3.966
Jahresüberschuß	354	615	1.451	1.942
Jahresüberschuß je 50-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	7,43	12,92	30,46	40,21
Jahresüberschuß nach US-GAAP²⁾	(1.057)	(1.839)	1.350	1.886
Jahresüberschuß nach US-GAAP je 50-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	(22,69)	(39,47)	29,00	40,52
Jahresüberschuß nach US-GAAP je ADS³⁾ (in US-\$, in DM)	(2,27)	(3,95)	2,90	4,05
Daimler-Benz AG				
Gezeichnetes Kapital	1.339	2.330	2.330	2.330
Jahresüberschuß	224	390	703	1.194
Ausschüttungssumme	214	373	604	603
Dividende je 50-DM-Aktie (in US-\$, in DM)	4,60	8,00	13,00	13,00

¹⁾ Alle Werte wurden mit dem Wechselkurs 1 US-\$ = 1,7395 DM umgerechnet; dieser entspricht dem Ankaufrkurs der Federal Reserve Bank New York am 31. Dezember 1993, 12.00 Uhr.

²⁾ Amerikanische Bilanzierungsgrundsätze (Generally Accepted Accounting Principles).

³⁾ American Depositary Share, entspricht einem Zehntel einer Daimler-Benz-Aktie im Nennwert von 50 DM.

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

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir wollen künftig neue Maßstäbe für Qualität und Substanz unserer Berichterstattung setzen. Das hängt vor allem damit zusammen, daß wir als internationales Unternehmen unseren Kapitalgebern, aber auch unseren Kunden und Lieferanten ebenso wie unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Informationen zur Verfügung stellen möchten, die den anspruchsvollsten Gepflogenheiten entsprechen. In diesem Sinne wollen wir mit dem vorliegenden Geschäftsbericht allen jenen, die sich - sei es seit langen Jahren oder erst seit kurzem - mit unserem Haus verbunden fühlen, in umfassender und transparenter Weise darlegen, warum sich das auch weiterhin lohnt.

1993 war allgemein, beileibe nicht nur für Daimler-Benz, ein äußerst schwieriges Jahr. Zwar zeigen sich inzwischen erste Anzeichen, daß sich der tiefe konjunkturelle Einbruch seinem Ende nähert. Mit dem Beginn einer deutlichen Erholung, einem spürbaren Aufschwung gar, können wir allerdings auf den meisten der für uns wichtigen Märkte frühestens zum Ende dieses Jahres rechnen. Bekannt und weitgehend unbestritten ist die Rolle, die eine unglückliche Tarif- wie auch Geldpolitik in diesem Zusammenhang gespielt haben.

Doch auch in anderer Hinsicht haben sich die Rahmenbedingungen noch nicht wieder verbessert. Ich denke dabei nicht zuletzt an die öffentliche Beschaffungs-, Förder- und Forschungspolitik, vor allem auf den Gebieten der Verteidigungstechnik sowie der Luft- und Raumfahrt. Bei ihnen handelt es sich um Zukunftstechnologien, die wir mehr denn je brauchen, wenn in Deutschland, und nicht anders in ganz Europa, Wettbewerbsfähigkeit und damit eben auch Arbeitsplätze gesichert werden sollen.

Trotz alledem erwarten wir für das laufende Jahr eine Fortsetzung der positiven Entwicklung, die sich bereits im letzten Quartal 1993 andeutete. Dafür haben wir handfeste Grundlagen geschaffen.

Angesichts der auf nahezu allen unseren Geschäftsfeldern im vergangenen Jahr eingetretenen Einbrüche erscheint eine solche Erwartung fast vermessen. Meine Kollegen und ich sind jedoch davon überzeugt, daß sich gerade in diesen schwierigen Zeiten bestätigt hat, wie gesund die Substanz Ihres Unternehmens ist. Wir verfügen über die Vitalität und die Potentiale, die wir brauchen, um trotz aller Tagesbelastungen unsere Zukunft sichern zu können.

Genau dies ist der Grund, warum wir uns entschlossen haben, die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 8,- DM vorzuschlagen. Vor dem Hintergrund der geschäftlichen Entwicklung, aber auch angesichts der materiellen Belastungen, die wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufbürden, hätte sicherlich für manche ein Aussetzen der Dividendenzahlung nahegelegen. Wir sind demgegenüber der Auffassung, daß es richtig ist, einen Teil der in den vergangenen Jahren angesammelten Reserven für die vorgeschlagene Ausschüttung in Anspruch zu nehmen. Denn wir wollen Sie auch weiterhin an den langfristigen Ertragsperspektiven von Daimler-Benz teilhaben lassen. Und diese sind gut.

So haben die massiven und weiter andauernden Verbesserungen der Produktivität im gesamten Unternehmen seit der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahres beachtliche Erfolge gezeitigt. Das liegt nicht zuletzt an den erzielten Fortschritten beim Umbau unserer Organisations-, aber auch unserer Produktionsstrukturen. Wir sind zuversichtlich, daß sich diese positive Entwicklung mit der Erweiterung und Erneuerung unserer Produktpalette, die in allen Unternehmensbereichen, vor allem aber bei den Personenwagen und bei den Nutzfahrzeugen von Mercedes-Benz, ansetzt, fortsetzen wird. Dabei sind wir überzeugt, unsere Ziele aus eigener Kraft, also aus internem Wachstum heraus, erreichen zu können.

Dem widerspricht nicht, daß auch wir, wie alle anderen industriellen Hersteller, in Teilbereichen, die nicht zu unserer Kernfertigung gehören, über Möglichkeiten der Zusammenarbeit, sei es mit Wettbewerbern oder mit Lieferanten, nachdenken. Überhaupt werden Allianzen und Kooperationen, werden neue Formen der Zusammenarbeit nicht nur in diesem, sondern auch in den Folgejahren auf der Tagesordnung bleiben.

Bei allem Stolz über die bisher erzielte Produktivitätsverbesserung übersehen wir natürlich nicht, daß auch unsere Wettbewerber massiv an der Verbesserung ihrer Effizienz und ihrer Kostenposition arbeiten. Weitere, auch unkonventionelle Schritte müssen und werden daher bei uns folgen, und zwar hinsichtlich des Bedarfs an Arbeitskräften wie auch, und in Zukunft verstärkt, hinsichtlich der Kapitalbindung. Das heißt zugleich, daß wir unsere Produktionsstrukturen laufend weiter daraufhin überprüfen müssen, ob sie sich in eine international wettbewerbsfähige Ordnung einfügen lassen. Erste Konsequenzen, wie die Schließung und Zusammenlegung einzelner Standorte, sind bekannt.

Die Globalisierung unserer Aktivitäten werden wir dabei mit unvermindertem Elan vorantreiben, um heute schon die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Positionierung in den Zukunftsmärkten dieser Welt zu schaffen.

Eine unserer weiteren Zielsetzungen besteht in der Konzentration auf die Fähigkeiten, die den Kern des integrierten, in seinem Schwerpunkt auf Mobilität von Menschen und Gütern ausgerichteten Technologiekonzerns ausmachen.

Mit der strategischen Neuausrichtung der AEG Daimler-Benz Industrie sind wir hier einen entscheidenden Schritt vorangekommen. Ihre neue Schwerpunktsetzung geht weit über die Elektrotechnik hinaus. So wird dieser Unternehmensbereich zusätzlich zu seinen traditionellen Arbeitsgebieten künftig einen weiteren Tätigkeitsbereich, die Dieselantriebe, verantworten, in dem bisherige Aktivitäten der MTU Friedrichshafen und der Mercedes-Benz AG zusammengeführt werden. Weiterhin übernimmt die AEG Daimler-Benz Industrie im Geschäftsfeld Mikroelektronik, das für die Integration des Konzerns von außerordentlicher Bedeutung ist, die industrielle Führung. Und auch in ihren anderen Geschäftsfeldern haben wir durch Kooperationen oder Desinvestitionen wichtige Voraussetzungen geschaffen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken. Einzelheiten können Sie diesem Bericht entnehmen.

In diesem Sinne werden wir entschlossen, konsequent und ohne Verzug daran weiterarbeiten, unsere Tätigkeitsbereiche optimal auszurichten. Wir können dies mit hoher Zuverlässigkeit betreiben, weil wir zwischenzeitlich auch unser internes Planungs- und Steuerungsinstrumentarium weiterentwickelt und verfeinert haben, so daß uns über alle unsere zum Teil sehr unterschiedlichen Geschäfte hinweg vergleichbare und präzise Aussagen hinsichtlich ihrer Ertragsperspektiven zur Verfügung stehen. Dabei haben wir übrigens auch wesentliche Aspekte des Shareholder Value-Konzeptes berücksichtigt.

Daß das in keiner Weise eine Abkehr von unserer langfristigen Sichtweise bedeutet, die eben auch die Verantwortung gegenüber unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie gegenüber dem Gemeinwesen einschließt, versteht sich von selbst. Denn nachhaltige Beharrlichkeit bei der Umsetzung unserer strategischen Ziele, gepaart mit der Fähigkeit zu raschem und durchsetzungsfähigem Handeln, das macht die eigentliche Stärke dieses Unternehmens aus.

Handlungsbedarf wird es auch weiterhin geben. Wir sind ihn offensiv angegangen - nicht mit vereinzelt Maßnahmen, sondern mit einem schlüssigen Gesamtkonzept, das wir konsequent und Schritt für Schritt umsetzen. Wichtige Erfolge können wir bereits verzeichnen, weitere werden folgen. Nicht zuletzt deshalb wollen wir die Eigenkapitalbasis Ihres Unternehmens verbreitern, um unser weiteres Wachstum finanziell abzusichern.

1994 wird wegen der nochmals hohen einmaligen Sonderaufwendungen, die das interne Betriebsergebnis belasten, erneut kein einfaches Jahr. Trotzdem rechne ich mit einer deutlichen Verbesserung. Ab 1995 werden wir dann wieder von einer insgesamt befriedigenden Ertragsentwicklung sprechen können.

Alles in allem werden wir Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, also nicht enttäuschen. Sie können dem integrierten Technologiekonzern Daimler-Benz getrost treu bleiben, denn er ist hervorragend für die Zukunft gewappnet. Wir haben uns mit der Arbeit der letzten Jahre und nicht zuletzt dank unserer hochqualifizierten und leistungsbereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Voraussetzungen für weltweite Wachstumsmöglichkeiten geschaffen, um die uns andere beneiden. Das gilt nicht nur für unsere einzelnen Arbeitsfelder, sondern auch - und zunehmend - aufgrund unserer Möglichkeiten, alle unsere Fähigkeiten zu umfassenden Systemlösungen zu verknüpfen.



Mitglieder des Vorstands der Daimler-Benz AG



EDZARD REUTER
Stuttgart
Vorsitzender

DR. JUR.
HANS-WOLFGANG
HIRSCHBRUNN
Stuttgart
Personal



PROF. DR.-ING.
HARTMUT WEULE
Stuttgart
*Forschung und
Technik*



DR. RER. POL.
GERHARD LIENER
Stuttgart
Finanzen und Material

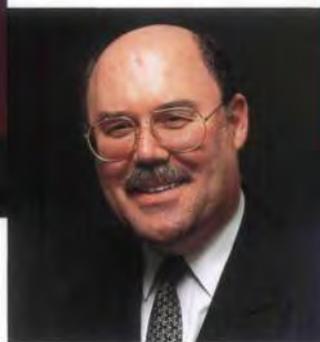


HELMUT WERNER
Stuttgart
Mercedes-Benz

JÜRGEN E. SCHREMPF
München
Deutsche Aerospace (DASA)



ERNST G. STÖCKL
Frankfurt am Main
AEG Daimler-Benz Industrie



DR. JUR. MANFRED GENTZ
Berlin/Stuttgart
Daimler-Benz InterServices (debis)



EDZARD REUTER
geb. 1928 in Berlin,
Vorstandsmitglied seit 1973,
bis 1979 zuständig für das Ressort
Unternehmensplanung und
Organisation,
von 1980 bis 1987 verantwortlich für
das Ressort Finanz- und
Betriebswirtschaft,
seit 1987 Vorstandsvorsitzender,
Bestellung bis 1995.

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

DR. JUR. HANS-WOLFGANG
HIRSCHBRUNN
geb. 1933 in Offenburg,
Vorstandsmitglied seit 1990,
verantwortlich für das Ressort
Personal,
Bestellung bis 1996.

DR. RER. POL. GERHARD LIENER
geb. 1932 in Stuttgart,
Vorstandsmitglied seit 1982,
bis 1987 zuständig für das Ressort
Beteiligungen,
seit 1987 verantwortlich für das
Ressort Finanzen und Material,
Bestellung bis 1997.

JÜRGEN E. SCHREMPP
geb. 1944 in Freiburg,
Vorstandsmitglied seit 1987,
bis 1988 zuständig für den Geschäfts-
bereich Nutzfahrzeuge,
seit 1989 verantwortlich für den
Unternehmensbereich
Deutsche Aerospace (DASA),
Bestellung bis 1999.

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

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

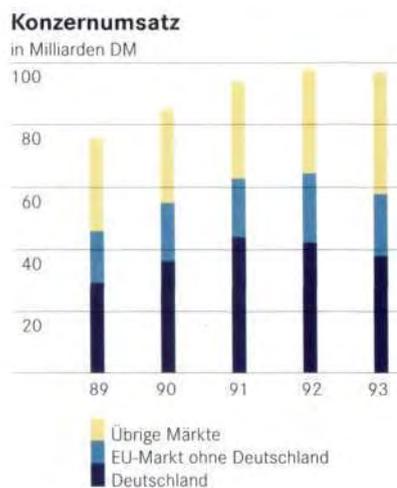
PROF. DR.-ING. HARTMUT WEULE
geb. 1940 in Bitterfeld,
Vorstandsmitglied seit 1990,
verantwortlich für das Ressort
Forschung und Technik,
Bestellung bis 1996.

Aus dem Vorstand ausgeschieden:
(am 26. Mai 1993)

PROF. DR.-ING. E.H. DR. H.C.
WERNER NIEFER
Stuttgart,
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender,
Vorstandsvorsitzender
der Mercedes-Benz AG,
(verstorben am 12. September 1993).

Überblick

Daimler-Benz erzielte 1993 einen Konzernumsatz von 97,7 Mrd. DM, der - mit dem Vorjahr vergleichbar gerechnet - um 4% zurückging. Die Geschäftsentwicklung war durch das international schwierige wirtschaftliche Umfeld geprägt. In allen Bereichen des Konzerns wurden teilweise sehr einschneidende Maßnahmen ergriffen, um die Kostenstruktur und die Produktionsprozesse nachhaltig zu verbessern. Diesen Weg werden wir konsequent weiterbeschreiten, um zu einer wieder insgesamt befriedigenden Ertragslage zurückkehren zu können.



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

Wirtschaftsentwicklung enttäuschend

Das Jahr 1993 stand in nahezu allen Teilen der Welt im Zeichen ungünstiger gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Zwar konnte sich in den USA und in Großbritannien die verhaltene Aufwärtsentwicklung fortsetzen, in den übrigen westeuropäischen Industriestaaten und in Japan blieb der erhoffte Aufschwung jedoch aus. Auch ein insgesamt kräftiges Wachstum in verschiedenen Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas hat der Weltwirtschaft keine entscheidenden Impulse gegeben.

In Deutschland verlief die wirtschaftliche Entwicklung besonders enttäuschend. Die Rezession, die in der zweiten Jahreshälfte 1992 begonnen hatte, setzte sich im Geschäftsjahr 1993 verstärkt fort. Verantwortlich für den Abschwung waren sowohl die schwache Binnennachfrage als auch der Rückgang der deutschen Exporte, die unter der schwierigen Verfassung wichtiger Auslandsmärkte litten. Hinzu kam die Verteuerung heimischer Produkte durch die gegenüber den meisten europäischen Währungen aufgewertete D-Mark. Die Kaufzurückhaltung der deutschen Konsumenten hatte ihre Ursache in der wachsenden Steuer- und Abgabenlast wie auch der zunehmenden Arbeitslosigkeit. Die Investitionstätigkeit der Unternehmen war aufgrund der unzureichenden Kapazitätsauslastung und der strukturel-

len Probleme am Standort Deutschland merklich eingeschränkt. Auch der wirtschaftliche Aufbau im Osten Deutschlands blieb davon nicht unberührt. Sowohl die Geschwindigkeit als auch die Qualität des wirtschaftlichen Wachstums in den neuen Bundesländern konnten die hoch gesteckten Erwartungen bei weitem nicht erfüllen.

Daimler-Benz:

98 Mrd. DM Umsatz

In der Geschäftsentwicklung des Daimler-Benz-Konzerns hat sich das schwierige wirtschaftliche Umfeld niedergeschlagen. So erreichte der Konzernumsatz im Geschäftsjahr 1993 lediglich einen Wert von 97,7 Mrd. DM, der damit um 4% unter dem für 1992 vergleichbar gerechneten Wert liegt. In der Europäischen Union lagen die Umsatzerlöse mit 58,4 Mrd. DM um 11% und in Deutschland mit 38,3 Mrd. DM gleichfalls um 11% unter dem Vorjahresniveau. Im US-Markt konnten wir unser Geschäftsvolumen auf 16,0 Mrd. DM (+ 11%) und auf den übrigen Märkten um 7% auf 23,4 Mrd. DM steigern.

Ohne die konzerninternen Lieferungen entfielen auf Mercedes-Benz 63%, auf AEG 11%, auf die DASA 19% und auf die debis 7% der Konzernumlöse.

Mercedes-Benz Personenwagen: Neue C-Klasse erfolgreich

Der Gesamtabsatz von Personenwagen erlitt aufgrund der Rezession in fast allen westeuropäischen Märkten empfindliche Einbußen. Auch der japanische Markt schwächte sich deutlich ab. Die positive Marktentwicklung in Nordamerika und verschiedenen Schwellenländern in Übersee konnte diese Rückgänge nicht voll ausgleichen, so daß sich die weltweite Pkw-Nachfrage insgesamt um 4% verringerte.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Unternehmensbereich Mercedes-Benz im Pkw-Geschäft gut behauptet. Unser Pkw-Absatz ging weltweit um lediglich 2% auf 508.100 Einheiten zurück. Mit der neu eingeführten C-Klasse konnten wir unsere Marktposition deutlich verbessern, obgleich in Deutschland aufgrund des schwachen ersten Halbjahrs 1993 ein Rückgang der Neuzulassungen um 12% auf 209.900 Pkw hinzunehmen war. Im Ausland wurde mit 289.300 verkauften Pkw an das Vorjahresvolumen (287.400 Pkw) angeknüpft.

Aufgrund der insgesamt ungünstigen Marktsituation im Berichtsjahr und um Lagerbestände abzubauen, hat Mercedes-Benz die Produktion um 9% auf 480.600 Personenwagen zurückgeführt.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Marktposition behauptet

Bei Nutzfahrzeugen hat Mercedes-Benz weltweit 253.900 Einheiten abgesetzt (- 8%). Der Rückgang ist auf das schlechte Nutzfahrzeuggeschäft in Westeuropa zurückzuführen, das unter den schwierigen konjunkturellen Bedingungen besonders litt. In Deutschland lagen die Neuzulassungen mit 82.200 Nutzfahrzeugen um 25% unter dem Vorjahresniveau. Auch in anderen westeuropäischen Märkten mußten zweistellige Minusraten hin genommen werden. Dennoch konnte Mercedes-Benz seine Position als Marktführer bei Lkw über 6 t mit einem Anteil von mehr als 30% in Westeuropa behaupten.

Besonders erfreuliche Zuwächse wurden bei Freightliner in den USA und den meisten anderen überseeischen Tochtergesellschaften erzielt. Insgesamt mußte die Nutzfahrzeugproduktion jedoch um 13% auf 241.600 Einheiten zurückgenommen werden.

AEG mit neuer Konzernstruktur

Am 8. Dezember 1993 hat der Unternehmensbereich AEG ein neues Strukturkonzept beschlossen. Danach steuert die AEG zum verkehrstechnischen Kerngeschäft des Daimler-Benz-Konzerns die schienengebundenen Produkte und Systeme bei. Außerdem wird von ihr die bereichsübergreifende Funktion Mikroelektronik sowie das traditionelle Stammgeschäft Automatisierungstechnik und Energietechnik wahrgenommen. Aktivitäten, die aus Konzernsicht keine strategische Funktion haben, werden abgegeben.

Die Auftragseingänge stiegen durch die Akquisition von Kiepe Elektrik im Geschäftsfeld Bahnsysteme am stärksten. Positiv entwickelten sie sich auch in der Mikroelektronik und der Postautomatisierung, während auf dem Gebiet der Industrieautomatisierung und bei Elektrotechnischen Anlagen und Komponenten die Bestellungen des Vorjahres nicht erreicht wurden. Insgesamt haben sich die Auftragseingänge im Berichtsjahr gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert leicht um 2% auf 12,1 Mrd. DM erhöht.

Verstärkte Kapazitätsanpassung bei Deutsche Aerospace

Der Unternehmensbereich Deutsche Aerospace war 1993 einer weiteren dramatischen Verschlechterung seines wirtschaftlichen Umfelds ausgesetzt. Die Strukturkrise der Airlines und die drastische Kürzung der Beschaffungsmittel der Bundeswehr haben zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Geschäftslage bei der Luftfahrt sowie im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme geführt. Die Auftragseingänge reichen nicht mehr aus, die vorhandenen Kapazitäten auch nur annähernd befriedigend auszulasten. Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Aerospace ein umfassendes Kostensenkungs- und Erlösverbesserungsprogramm aufgestellt, das

die notwendigen Kapazitätsanpassungen sowie die Optimierung der Strukturen vorsieht. Hierzu gehören auch der Abbau von Arbeitsplätzen in den Jahren 1994 bis 1996 sowie Werks-schließungen.

Rückwirkend zum 1. Januar 1993 wurde im Geschäftsfeld Luftfahrt die am 19. Mai 1993 mehrheitlich erworbene Fokker-Gruppe einbezogen. Der Auftragseingang der Deutschen Aerospace lag mit 15,6 Mrd. DM vergleichbar gerechnet um 8% niedriger als im Vorjahr.

debis baut Gesamtleistung weiter aus

Der Unternehmensbereich debis steigerte seine Gesamtleistung im Berichtsjahr um 20% auf 9,5 Mrd. DM. Hauptmärkte waren Deutschland und die USA.

Überproportional wuchs das Geschäft mit nicht zum Daimler-Benz-Konzern gehörenden Kunden. Ihr Anteil erhöhte sich 1993 von 79 auf 83% der Gesamtleistung. Obwohl auch im Berichtsjahr weitere Firmen erworben wurden, erzielte debis das anhaltende Wachstum überwiegend aus eigener Kraft. Zu diesem erheblich gesteigerten Geschäftsvolumen trugen insbesondere die weitere Internationalisierung sowie die Ergänzung des Leistungsangebots bei.

Beschäftigungslage angespannt

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 366.736 (i. V. vergleichbar gerechnet, d. h. einschließlich der Fokker-Gruppe, 388.888) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Zum 1. Januar 1994 hat sich die Belegschaft im Konzern um weitere 4.546 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf 362.190 Personen reduziert.

Vom Jahresendstand 1993 waren 284.576 (i. V. 302.464) Personen in Deutschland beschäftigt. Mercedes-Benz hatte Ende 1993 eine Belegschaft von 209.933, AEG von 58.921, DASA von 86.086, debis von 8.812 und die Daimler-Benz AG von 2.984 Angestellten und Arbeitern, davon 540 in den Konzernleitungsfunktionen, 1.274 in der Konzernforschung sowie 1.170 mit Dienstleistungen für die Unternehmensbereiche und den Standort Möhringen.

In den Unternehmensbereichen des Konzerns war die Beschäftigungslage zum Teil äußerst angespannt. Aufgrund der unbefriedigenden Marktsituation waren Personalanpassungen unumgänglich, um die Wettbewerbsposition unseres Unternehmens nachhaltig abzusichern. In den Unternehmensbereichen AEG und DASA mußten 1993 auch betriebsbedingte Kündigungen vorgenommen werden. Darüber hinaus wurde dort in erheblichem Umfang Kurzarbeit zur Überbrückung von Beschäftigungslücken durchgeführt.

Einkaufsvolumen rd. 57 Mrd. DM

Trotz der niedrigeren Produktion in Deutschland und unter dem Vorjahr bleibender Investitionen lag das Einkaufsvolumen durch die Einbeziehung von Fokker über Vorjahreshöhe. Insgesamt wurden weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 56,7 (i. V. 55,7) Mrd. DM eingekauft. Zwei Drittel entfielen auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz, 10% betrafen die AEG, 18% die Deutsche Aerospace sowie 6% den Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices.

Die Preisentwicklung war im Berichtsjahr nach unten gerichtet, da zahlreiche Projekte bereits zu ersten, deutlichen Kosteneinsparungen in den Betrieben der Zulieferer und in unseren Werken geführt haben.

Aufgrund unserer verstärkten Global-Sourcing-Aktivitäten sind die Materialbezüge aus dem Ausland gestiegen. Die 1992 von westdeutschen Unternehmen ins Leben gerufene Initiative „Einkaufsoffensive Neue Bundesländer“ kann nach ihrem ersten Geschäftsjahr auf eine positive Entwicklung zurückschauen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu haben die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns erbracht. Unsere Materialbezüge aus diesen Bundesländern konnten auf 800 (i. V. 600) Mio. DM erhöht werden.

Sachinvestitionen von 5,4 Mrd. DM

Im Berichtsjahr haben wir wiederum erhebliche Mittel für die Zukunftssicherung des Unternehmens aufgewendet. Die Sachinvestitionen erreichten 5,4 (i. V. 7,8) Mrd. DM. Die Zugänge bei Immateriellen Vermögensgegenständen beliefen sich auf 0,2 Mrd. DM. Auf Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände entfielen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von 6,3 Mrd. DM.

Die Sachinvestitionen sind für neue Fertigungstechnologien, Produkterweiterungen und Rationalisierungsmaßnahmen eingesetzt worden. Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit lag mit 2,6 (i. V. 4,2) Mrd. DM bei Mercedes-Benz. Im Geschäftsbereich Pkw nahmen die Produktionsvorbereitungen für die neue C- und E-Klasse, die Einführung der Benzin- und Dieselmotoren mit 4-Ventil-Technik sowie die Umstellung der Lackierung auf Wasserbasis das Gros des Investitionsbudgets von insgesamt 1,3 Mrd. DM in Anspruch. Im Geschäfts-

bereich Nutzfahrzeuge konzentrierten sich die Investitionen in Europa auf die Einführung umweltschonender Motoren und die Modellpflege bei der leichten Lkw-Klasse. Weltweit wurden mehr als 1 Mrd. DM eingesetzt, um das Mercedes-Benz Nutzfahrzeugprogramm wettbewerbsfähig zu halten und auf die Anforderungen einzelner Märkte abzustimmen.

Bei AEG betragen die Sachinvestitionen 0,6, bei der DASA 1,0, bei debis 0,2 und der Holding 0,1 Mrd. DM.

Die Zugänge an Vermieteten Gegenständen beliefen sich auf 5,9 (i. V. 5,2) Mrd. DM. Der Umfang des Fremdkapitals, das zur Leasing- und Absatzfinanzierung dient, lag bei 13,7 (i. V. 11,0) Mrd. DM.

9,0 Mrd. DM für Forschungs- und Entwicklungsprojekte

Für Forschung und Entwicklung haben wir insgesamt 9,0 (i. V. 9,6) Mrd. DM ausgegeben. Hierin sind 4,1 Mrd. DM auftragsgebundene Entwicklungsleistungen enthalten, die fast ausschließlich im Unternehmensbereich Deutsche Aerospace anfielen.

Am 19. Oktober 1993 wurde das Daimler-Benz-Forschungszentrum Ulm fertiggestellt und seiner Bestimmung übergeben. Es bietet Raum für 1.000 Arbeitsplätze; die Baukosten betragen 270 Mio. DM. In dem neuen Zentrum werden Forschungsprojekte für einzelne Unternehmensbereiche bearbeitet. Darüber hinaus wird an Schlüsseltechnologien geforscht; deren Themenspektrum umfaßt Mikroelektronik, Funktions- und Strukturwerkstoffe, Produktionsforschung und Umwelt sowie Energieforschung und Informationstechnik.

Der Unternehmensbereich Mercedes-Benz wendete für Forschung und Entwicklung von Personenwagen und Nutzfahrzeugen insgesamt 3,2 (i. V. 3,1) Mrd. DM auf.

Im Geschäftsbereich Personenwagen wurde im Juni 1993 die bisherige Kompaktklasse durch die neue C-Klasse abgelöst. Mit dieser Baureihe ist ein völlig neu konzipiertes Fahrzeug mit deutlich vergrößertem Raumangebot geschaffen worden. Ab Juni 1993 präsentierte sich auch die E-Klasse durch die Übernahme von Design-Merkmalen der S- und der C-Klasse in einem moderneren Erscheinungsbild. Eine neue Generation von Benzin- und Dieselmotoren mit 4-Ventil-Technik bietet den Kunden in der C- und E-Klasse eine spürbare Steigerung an Leistung und Komfort bei niedrigerem Verbrauch. Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt haben wir unsere Studie VISION A 93 präsentiert, von der wir uns ein neues Marktsegment mit großem Wachstumspotential versprechen; sie ist der Grundstein für die Entwicklung der neuen Mercedes-Benz A-Klasse.

Der Mercedes-Benz Nutzfahrzeugbereich hat im Berichtsjahr neue, umweltfreundliche Motoren vorgestellt, die nach und nach in die Serie einfließen. Mit verschiedenen Produktverbesserungen ist das Fahrzeugangebot attraktiver geworden, um so den individuellen Kundenwünschen noch stärker zu entsprechen.

AEG wendete 1993 für Forschung und Entwicklung 764 (i. V. 726) Mio. DM auf. Zentrale Themen der Forschungstätigkeiten waren neben der Systemtechnik sowie Systemen für die Postautomatisierung eine neue Generation von Schienenfahrzeugen, Konzepte und Produkte für den öffentlichen Personennahverkehr, Halbleiter sowie Kraftfahrzeug-Elektronik.

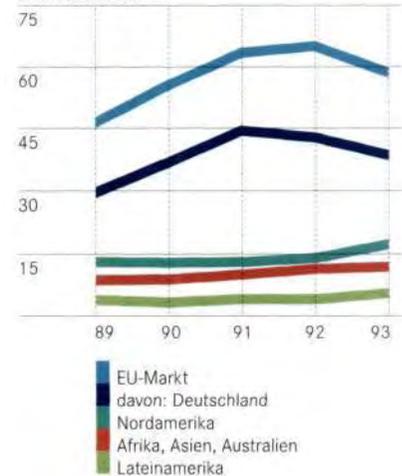
Bei der Deutschen Aerospace sind 4,8 (i. V. 5,5) Mrd. DM in die Forschung und Entwicklung geflossen; davon entfielen 3,9 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Im Geschäftsfeld Luftfahrt wurde das Airbus-Programm ebenso wie das Fokker-Programm weiterentwickelt. Zu den weiteren Schwerpunkten zählten das europäische Jagdflugzeug EF 2000 sowie bei Hubschraubern das Entwicklungsprogramm Tiger. In der Raumfahrt konzentrierten sich die Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf die Programme Cluster, ERS-2, Polarplattform und Ariane. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme wurden die Flugabwehrwaffen sowie die Panzerabwehrsysteme Milan und Hot weiterentwickelt. Auf dem zivilen Sektor stand im Rahmen des Eureka-Programms die digitale Sendetechnik im Mittelpunkt. Bei Antrieben haben wir erhebliche Mittel für einen verbesserten Wirkungsgrad und eine längere Lebensdauer der Triebwerksfamilie PW 2000 ausgegeben. In der Medizintechnik konnte auf dem Gebiet Lithotripsie ein völlig neu konzipiertes Gerät auf den Markt gebracht werden.

Konzern-Jahresüberschuß auf 0,6 Mrd. DM zurückgegangen

Der Jahresüberschuß des Daimler-Benz-Konzerns belief sich 1993 auf 0,6 (i. V. 1,45) Mrd. DM. Der Rückgang um 0,8 Mrd. DM ist durch den starken Einbruch des operativen Ergebnisses in allen Unternehmensbereichen geprägt; dem standen jedoch gegenläufige Entwicklungen gegenüber. So führte die Anpassung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden an steuerliche Vorschriften und US-amerikanische Rechnungslegungsnormen zu einem außerordentlichen Ergebnis von 2,6 Mrd. DM. Die Sonstigen betrieblichen Erträge von 7,4 (i. V. 4,5) Mrd. DM enthalten unter

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden DM



anderem auch einen aus dem Verkauf von Wertpapieren erzielten Buchgewinn in Höhe von 1,7 Mrd. DM. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit betrug -3,3 (i. V. 2,0) Mrd. DM; es entspricht in seiner Definition dem nach den US-amerikanischen Vorschriften zu veröffentlichenden „operating profit“ und ist zugleich die Ausgangsbasis für die Zuordnung der Ergebnisbeiträge auf die Unternehmensbereiche in der Segmentberichterstattung. Im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sind 1993 allein 3,5 Mrd. DM an Aufwendungen für Strukturmaßnahmen verrechnet.

Der Automobilbereich ging mit -1,3 (i. V. 2,3) Mrd. DM in das Konzernergebnis ein. Maßgeblich hierfür waren neben dem Umsatzrückgang im ersten Halbjahr 1993 Aufwendungen für Strukturmaßnahmen im Umfang von 1,7 Mrd. DM. Die vereinnahmten Erträge der ausländischen Gesellschaften im Automobilbereich waren insgesamt höher als im Vorjahr.

Nachdem AEG im Vorjahr noch ein leicht positives Ergebnis ausgewiesen hatte, fiel der Segmentbeitrag mit -0,9 Mrd. DM 1993 deutlich negativ aus. Der Rückgang ist durch Konjunkturfälle sowie Strukturaufwendungen von 0,6 Mrd. DM verursacht worden. Insbesondere die grundlegende Umstrukturierung im Geschäftsfeld Bahnsysteme sowie Strukturmaßnahmen bei Automatisierungstechnik und im Elektro-Motorengeschäft beanspruchten erhebliche Ressourcen.

Der negative Beitrag der Deutschen Aerospace zum Konzernjahresergebnis von 1,0 Mrd. DM lag erheblich unter dem bereits unbefriedigenden Ergebnis des Vorjahres (-0,5 Mrd. DM). Wesentliche Gründe hierfür waren die sinkenden Umsatzerlöse im Bereich der Verteidigungstechnik und Raumfahrt wegen Kürzungen der öffentlichen Haushalte sowie Vorsorgemaßnahmen für Strukturanpassungen in

Höhe von 1,1 Mrd. DM. Hinzu kamen weitere Beeinträchtigungen, wie rückläufige Lieferungen an die internationalen Luftfahrtgesellschaften sowie die erstmalige Einbeziehung von Fokker mit einem Verlust.

Die debis leistete zum Daimler-Benz-Konzernergebnis einen Beitrag von 0,4 (i. V. 0,3) Mrd. DM, obwohl ein anteiliger Verlust von Sogeti sowie zusätzliche Umstrukturierungsaufwendungen in der Systemhaus-Gruppe zu verkräften waren.

Der Zinsaufwandssaldo der Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften lag bei 0,3 (i. V. 0,4) Mrd. DM. Ohne diesen Zinsaufwandssaldo beträgt das Zinsergebnis im Konzern 0,8 (i. V. 1,0) Mrd. DM, wobei die erstmalige Einbeziehung von Fokker und ein niedrigeres Zinsniveau für den Rückgang maßgeblich waren.

Bilanzstruktur weiterhin ausgewogen

Infolge des wiederum gestiegenen Leasing- und Finanzierungsgeschäfts erhöhte sich die Bilanzsumme um fast 6% auf 90,9 Mrd. DM. Auf der Aktivseite haben sowohl das Anlage- als auch das Umlaufvermögen zugenommen. Auf der Passivseite sind die Verbindlichkeiten wegen der erstmaligen Einbeziehung von Fokker und des höheren Refinanzierungsbedarfs im Finanzdienstleistungsgeschäft gestiegen, während das Eigenkapital durch die Einbeziehung der nach konzern-einheitlichen Daimler-Benz-Normen bewerteten Fokker-Anteile zurückging. Bei Eliminierung des überwiegend fremdfinanzierten Finanzdienstleistungsgeschäfts ermäßigten sich die Eigenkapitalquote von 28 auf 26% und die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital von 81 auf 78%. Der Anteil des lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Kapitals an der Konzernbilanzsumme erreichte 60%.

Ergebnisverwendung

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG beträgt 390 (i. V. ohne außerordentliche Erträge 703) Mio. DM. Separat ausgewiesen sind außerordentliche Erträge von 1.722 (i. V. 4.490) Mio. DM. Diese ergeben sich durch die Anpassung von Wertansätzen an steuerliche Vorschriften sowie amerikanisches Bilanzrecht, und zwar bei Rückstellungen und Vorräten sowie bei Forderungen. Während von der Mercedes-Benz AG - unter Einbeziehung der außerordentlichen Erträge aus Bewertungsänderungen - und der debis AG im Rahmen der Ergebnisabführungsverträge leicht negative Ergebnisse zu übernehmen waren, mußten von der AEG Aktiengesellschaft und der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt-Holding AG, dem Mutterunternehmen der DASA-Gruppe, erhebliche Verluste verkräftet werden.

Unserer Hauptversammlung am 18. Mai 1994 schlagen wir vor, eine auf 8,- DM je 50,- DM-Aktie verminderte Dividende (i. V. 13,- DM) zu zahlen. Die Ausschüttungssumme beläuft sich damit auf 373 Mio. DM.

Ausblick

Zu Beginn des Geschäftsjahrs 1994 ist eine Verbesserung der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in ersten Ansätzen erkennbar. Zwar war die konjunkturelle Entwicklung in den USA deutlich nach oben gerichtet, in Europa - ausgenommen Großbritannien - kann jedoch bestenfalls mit einer leichten Wirtschaftsbelebung gerechnet werden. Gleiches gilt für Japan, obwohl dort die Regierung die Wirtschaft mit massiven Konjunkturprogrammen unterstützt.

In Deutschland scheint zwar die Talsohle der Rezession inzwischen durchschritten, mit einer deutlichen Aufwärtsentwicklung kann 1994 noch nicht gerechnet werden. Nicht zuletzt aufgrund der Abwertung der D-Mark

gegenüber wichtigen Währungen in den ersten Monaten des Jahres sollten die ersten Impulse aus dem Exportgeschäft kommen, während die inländische Nachfrage nur zögerlich an Dynamik gewinnen dürfte.

Der Absatz von Mercedes-Benz Personenwagen lag in den ersten beiden Monaten des Jahres 1994 deutlich über dem - allerdings niedrigen - Vorjahresniveau. Das Nutzfahrzeuggeschäft war in Europa weiterhin unbefriedigend und wird sich angesichts der Konjunkturschwäche nur sehr schleppend wieder beleben. In Nordamerika dürfte aus heutiger Sicht die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen weiter zunehmen. In Japan hingegen erwarten wir keine wesentliche Belebung des Automobilabsatzes, während die Schwellenländer in Asien und im lateinamerikanischen Raum gute Perspektiven bieten.

Um am Standort Deutschland wettbewerbsfähig zu bleiben, wird Mercedes-Benz die eingeleiteten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung verstärkt fortsetzen. Gleichzeitig werden die globale Marktpräsenz sowie die weltweiten Aktivitäten in den Bereichen Einkauf, Fertigung, Forschung und Entwicklung konsequent ausgebaut.

AEG Daimler-Benz Industrie erwartet für das Jahr 1994 einen Umsatzanstieg vor allem bei den Geschäftsfeldern Bahnsysteme, Mikroelektronik und Automatisierungstechnik. Dem wirkt die Veräußerung des Geschäftsfelds Hausgeräte sowie der Arbeitsgebiete Zähler und Lichttechnik entgegen. Andererseits werden im Rahmen der Neuausrichtung des AEG Konzerns Industrieaktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns auf die AEG Daimler-Benz Industrie übertragen.

Für das laufende Geschäftsjahr geht die Deutsche Aerospace davon aus, das Umsatzniveau des Jahres

1993 halten zu können. Im Geschäftsfeld Raumfahrt wird ein deutlicher und im Geschäftsfeld Antriebe ein leichter Anstieg erwartet. Im Bereich Luftfahrt gehen Impulse nur von den Ende 1993 begonnenen Auslieferungen im Programm Dornier 328 aus. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme wird die höhere Serienstückzahl im Stingerprogramm den Rückgang bei anderen Projekten ausgleichen können. Das umfassende Kostensenkungs- und Erlösverbesserungsprogramm, das von der Deutschen Aerospace 1993 eingeleitet wurde, wird bis 1996 fortgeführt.

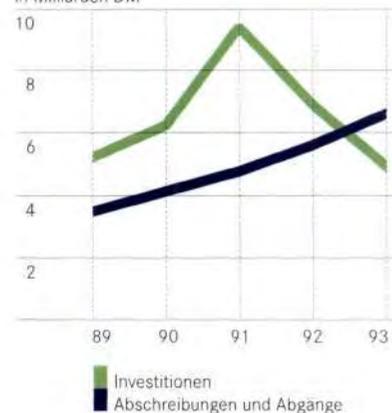
Die Daimler-Benz InterServices rechnet mit guten Entwicklungschancen in der Dienstleistungsbranche und mit einer höheren Gesamtleistung, wobei der Anteil mit konzernexternen Kunden zunehmen wird. In den von der schwachen Konjunktur beeinträchtigten Geschäftsfeldern wird debis Maßnahmen zur Stabilisierung des Geschäfts ergreifen. Die eingeleiteten Kostensenkungsprogramme und Vorhaben zur Effizienzsteigerung werden 1994 fortgeführt.

Unsere Gemeinschaftsunternehmen können durch die Konzentration auf ihre Arbeitsschwerpunkte verstärkt Kostenvorteile nutzen. Ein zunehmender Technologietransfer mit anderen Unternehmen, neue Marketingstrategien sowie die Lösung von Verkehrsproblemen durch Verkehrsmanagement-Systeme sind Kern der Aktivitäten dieser Joint-Venture.

Trotz der noch vorherrschenden konjunkturellen und strukturellen Schwierigkeiten gehen wir davon aus, das Geschäftsvolumen des Daimler-Benz-Konzerns wieder steigern und das Ergebnis deutlich verbessern zu können.

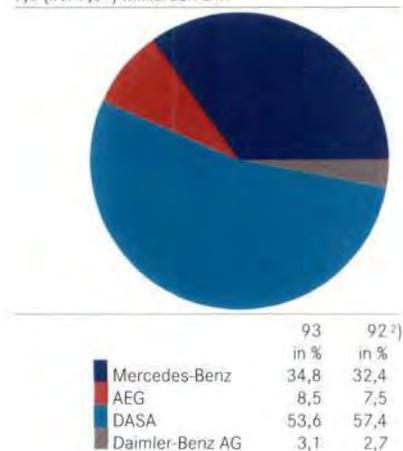
Investitionen Abschreibungen und Abgänge

in Milliarden DM



Forschungs- und Entwicklungsaufwand ¹⁾

9,0 (i.V. 9,6 ²⁾) Milliarden DM



¹⁾ Einschließlich Auftragsforschung.

²⁾ Durch die Konsolidierung von Fokker vergleichbar gerechnet.

Operatives Geschäft im Konzern

Die Unternehmensbereiche auf einen Blick



Mercedes-Benz

Gesamt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	64.696	66.480
Sachinvestitionen	2.609	4.199
F+E-Aufwand	3.151	3.119
Beschäftigte (31.12.)	209.933	222.482

Geschäftsbereich Personenwagen

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	38.448	39.601
Sachinvestitionen	1.276	2.722
F+E-Aufwand	2.068	2.008
Produktion (Einheiten)	480.571	529.428
Absatz (Einheiten)	508.078	520.245
Beschäftigte (31.12.)	90.248	95.492

Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	26.215*	26.879
Sachinvestitionen	1.017	1.072
F+E-Aufwand	1.083	1.111
Produktion (Einheiten)	241.606	277.346
Absatz (Einheiten)	253.939	275.149
Beschäftigte (31.12.)	84.925	90.786

*) ohne den anteiligen Umsatz der Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaften in Höhe von 33 Mio. DM.

AEG Daimler-Benz Industrie

Gesamt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	11.012	11.324*
Auslandsanteil (%)	41	41*
Beschäftigte (31.12.)	58.921	60.784

Automatisierungstechnik

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	2.793	2.969
Auslandsanteil (%)	41	40
Beschäftigte (31.12.)	14.980	16.008

Elektrotechnische Anlagen und Komponenten

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	3.029	3.127
Auslandsanteil (%)	39	38
Beschäftigte (31.12.)	16.823	17.711

Bahnsysteme

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	1.501	1.493
Auslandsanteil (%)	35	39
Beschäftigte (31.12.)	8.257	7.490

Hausgeräte

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	2.580	2.653
Auslandsanteil (%)	40	42
Beschäftigte (31.12.)	9.795	10.052

Mikroelektronik

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	973	917*
Auslandsanteil (%)	52	47*
Beschäftigte (31.12.)	7.439	7.763

*) Mikroelektronik quotenkonsolidiert.

Deutsche Aerospace (DASA)

Gesamt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	18.626	20.654*
Auslandsanteil (%)	69	67
Beschäftigte (31.12.)	86.086	94.293*

Luftfahrt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	10.301	10.560*
Auslandsanteil (%)	69	67
Beschäftigte (31.12.)	46.863	51.781*

Raumfahrt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	1.368	1.909
Auslandsanteil (%)	79	76
Beschäftigte (31.12.)	4.463	4.864

Verteidigung und Zivile Systeme

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	2.847	3.620
Auslandsanteil (%)	34	36
Beschäftigte (31.12.)	12.387	14.369

Antriebe

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	3.127	3.609
Auslandsanteil (%)	66	62
Beschäftigte (31.12.)	15.347	16.338

Zusätzliche Geschäftsgebiete

Werte in Mio. DM	1993	1992
Umsatz	983	956
Auslandsanteil (%)	60	66
Beschäftigte (31.12.)	7.026	6.941

*) Um wesentliche Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigt (Fokker).

Daimler-Benz InterServices (debis)

Gesamt

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	9.500	7.944
Beschäftigte (31.12.)	8.812	8.258

Systemhaus

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	1.650	1.545
Beschäftigte (31.12.)	6.196	6.210

Finanzdienstleistungen

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	6.749	5.716
Beschäftigte (31.12.)	1.570	1.398

Versicherungen

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	68	44
Beschäftigte (31.12.)	351	273

Handel

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	371	436
Beschäftigte (31.12.)	84	69

Marketing Services

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	561	205
Beschäftigte (31.12.)	319	138

Mobilfunkdienste

Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	152	20
Beschäftigte (31.12.)	173	57

debis Immobilienmanagement

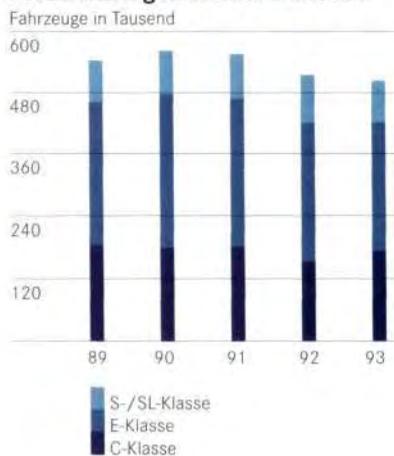
Werte in Mio. DM	1993	1992
Gesamtleistung	6	-
Beschäftigte (31.12.)	23	-

Auch unsere jüngsten „Kunden“ können sich auf uns verlassen, denn für die Sicherheit haben die Ingenieure von Mercedes-Benz schon immer etwas mehr getan. Sie haben den Crashtest erfunden und so richtungsweisende Sicherheitselemente wie die Knautschzone oder die Sicherheitsfahrergastzelle. Ein neuer Mercedes-Personenwagen wird auch künftig immer neue Maßstäbe in puncto aktiver und passiver Sicherheit setzen.

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Im Geschäftsjahr 1993 erwirtschaftete Mercedes-Benz einen Konzernumsatz von 64,7 Mrd. DM (-3%). Wir haben dieses durch ein schwieriges Umfeld gekennzeichnete Jahr genutzt, um für das Unternehmen wichtige Weichenstellungen vorzunehmen. Mit einschneidenden Maßnahmen zur Optimierung unserer Strukturen und Abläufe konnten wir die Voraussetzungen schaffen, um unsere Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland zu sichern. Die globale Präsenz unseres Unternehmens haben wir weiter ausgebaut und mit der strategischen Neuausrichtung der Produktpolitik die Grundlage für künftiges Wachstum geschaffen.

Mercedes-Benz Personenwagen-Absatz weltweit



Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Absatz weltweit



Absatzkrise in der westeuropäischen Automobilindustrie

Die Automobilindustrie gehörte zu den Wirtschaftszweigen, die von der Rezession in Westeuropa besonders hart betroffen war.

In nahezu allen westeuropäischen Märkten litt der Pkw-Absatz unter der wirtschaftlichen Unsicherheit und der daraus resultierenden Kaufzurückhaltung. Auch eine positivere Marktentwicklung in den USA und verschiedenen Schwellenländern konnte dafür keinen Ausgleich schaffen. Da sich der japanische Markt ebenfalls deutlich abschwächte, schrumpfte die weltweite Pkw-Nachfrage um 4% und damit auf den niedrigsten Stand seit 1987.

Die anhaltend geringe Investitionsneigung und wachsende Überkapazitäten im Transportgewerbe haben den Erneuerungsprozeß des europäischen Nutzfahrzeugbestands, der sich gerade in den zurückliegenden Jahren als Folge der europäischen Integration und der deutschen Einheit deutlich verjüngt hatte, ins Stocken gebracht. Käufe wurden aufgrund der ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Perspektiven aufgeschoben, so daß der Absatz in wichtigen europäischen Nutzfahrzeugmärkten stark zurückging. Im Gegensatz dazu hat sich der Aufwärtstrend in den USA verstärkt, was vor allem den schweren Gewichtsklassen zugute kam. Auch in verschiedenen

Schwellenländern Südamerikas und Asiens war ein kräftiges Marktwachstum zu verzeichnen.

Aufgrund der ungünstigen Absatzentwicklung im heimischen Markt mußte die westeuropäische Automobilindustrie die Pkw-, vor allem aber die Nutzfahrzeugproduktion merklich zurücknehmen.

Der Preis- und Konditionenwettbewerb im Nutzfahrzeugbereich hat sich weiter verschärft, und selbst im gehobenen Segment der internationalen Pkw-Märkte hat der Preisdruck aufgrund wachsender Überkapazitäten stark zugenommen.

Die gesamte europäische Automobilindustrie mußte weitreichende Maßnahmen ergreifen, um die Kosten nachhaltig zu senken. Drastische Ertragseinbrüche, Kurzarbeit und Personalabbau prägten das Bild der Branche.

Mercedes-Benz: Umsatz 65 Mrd. DM

Mit einem Umsatz von 64,7 (i. V. 66,5) Mrd. DM hat sich Mercedes-Benz in dem äußerst schwierigen Umfeld gut behauptet. Während sich unser Geschäftsvolumen in Westeuropa - der Konjunktorentwicklung entsprechend - um 12% auf 38,3 Mrd. DM verringerte, konnten wir in den Vereinigten Staaten - auch begünstigt durch die Aufwertung des Dollars gegenüber der D-Mark - um 22% auf 10,0 Mrd. DM zulegen. Zuwächse wurden in Südamerika, in Osteuropa und vor allem in den asiatischen Schwellenländern erzielt; in Japan war hingegen ein Umsatzrückgang um 10% auf 2,5 Mrd. DM nicht zu vermeiden.

Im Geschäftsbereich Pkw waren die Erlöse mit 38,4 Mrd. DM um 3% niedriger als im Vorjahr; der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge mußte einen Rückgang von 1% auf 26,2 Mrd. DM hinnehmen.



Die aktuelle Produktpalette von Mercedes-Benz reicht vom rassigen SL-Roadster für den sportlichen Individualisten bis zum familienfreundlichen Kombi der E-Klasse. Bei aller Vielfalt - die für die Marke Mercedes-Benz typischen Eigenschaften haben alle unsere Modelle gemeinsam. Der praktische und vielseitige Kombi der E-Klasse gewährt Vorteile, die insbesondere auch Kinder zu schätzen wissen.



Die C-Klasse zeigt in wesentlichen Bereichen, wohin die Entwicklung im Marktsegment für kompakte Limousinen geht.



Seit Frühjahr 1994 mit neuen Stilelementen: Die S-Klasse.



Auf der IAA 1993 vom Publikum mit Begeisterung aufgenommen: Die Vision A 93 - Vorläufer der neuen A-Klasse.

Mercedes-Benz Pkw: Verbesserte Marktposition durch C- und E-Klasse

Die dem Umsatz entsprechenden Absatzzahlen im Konzern sind im Berichtsjahr auf 508.100 (i. V. 520.200) Pkw zurückgegangen.

Mit der Einführung der neuen C-Klasse und der überarbeiteten E-Klasse zur Jahresmitte 1993 konnten wir unsere Marktposition in Deutschland wieder kräftig ausbauen. Der Verkauf unserer S-Klasse wurde von der wirtschaftlichen Schwäche in Deutschland beeinträchtigt. Aufgrund des noch stärkeren Rückgangs des Gesamtmarkts in diesem Segment konnte die S-Klasse ihre Marktposition verbessern. Insgesamt erreichten die Mercedes-Benz Neuzulassungen aufgrund des schwachen ersten Halbjahrs mit 209.900 Pkw nicht das Vorjahresvolumen von 239.000 Fahrzeugen.

Im Ausland haben wir 289.300 Pkw abgesetzt und konnten damit an das gute Vorjahresergebnis (287.400 Pkw) anknüpfen. Den konjunkturbedingten Absatzeinbußen in Westeuropa und Japan standen Zuwächse in den Schwellenländern Asiens, in Osteuropa und im lateinamerikanischen Raum gegenüber. Da die neue C-Klasse erst gegen Jahresende an unsere Kundschaft in den Vereinigten Staaten ausgeliefert werden konnte, verringerten sich unsere Verkäufe im US-Markt auf 61.900 (i. V. 63.300) Pkw.

Aufgrund der insgesamt ungünstigen Nachfragesituation im Geschäftsjahr 1993 und um Lagerbestände abzubauen, hat Mercedes-Benz die Pkw-Produktion auf 480.600 Pkw (-9%) zurückgenommen.

Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Marktposition behauptet

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft litt unter den schwierigen Rahmenbedingungen in Westeuropa. Weltweit haben wir im Berichtsjahr 253.900 Fahrzeuge abgesetzt. Das waren

21.200 Einheiten oder 8% weniger als im Vorjahr.

Nach den Spitzenjahren 1991 und 1992 gingen unsere Neuzulassungen in Deutschland um 25% auf 82.200 Nutzfahrzeuge zurück.

Ebenfalls zweistellige Minusraten waren in anderen westeuropäischen Märkten zu verbuchen, so daß unser Absatzvolumen im westeuropäischen Ausland um 14% unter dem Vorjahreswert lag. Trotz des dramatisch verschärften Wettbewerbs haben wir allerdings unsere Position als Marktführer bei Lkw über 6 t mit einem Marktanteil von mehr als 30% in Westeuropa behauptet.

Erfreuliche Zuwächse konnten wir dagegen in Übersee erzielen. Dazu hat unsere Tochtergesellschaft Freightliner entscheidend beigetragen. Mit einem Absatz von 36.800 (i. V. 27.400) Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) hat Freightliner die im Vorjahr in den Vereinigten Staaten errungene Spitzenposition in diesem hart umkämpften Markt mit einem Anteil von fast 24% weiter gefestigt.

Insgesamt rollten in den 46 Produktionsstandorten des Mercedes-Benz Konzerns 241.600 (i. V. 277.300) Nutzfahrzeuge vom Band. Das Fertigungsvolumen in Deutschland mußte angesichts der Marktsituation in Westeuropa um 26% auf 121.200 Fahrzeuge zurückgenommen werden; in unseren ausländischen Standorten wurde mit 120.400 Fahrzeugen (+ 7%) ein neuer Höchststand erreicht.

Größere Wettbewerbsfähigkeit durch neue Strukturen

Durch die weltweit schwierige Marktsituation mußten die Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in allen Bereichen des Unternehmens intensiviert werden.

Die Werke und die Zentrale der Mercedes-Benz AG haben wir in Produkt- und Dienstleistungszentren gegliedert und damit wettbewerbsfähige





Rückgrat des Personennahverkehrs:
Die Mannheimer Stadtbusfamilie 0 405
in der Ausführung als Schubgelenkbus.



Mit der konsequenten Orientierung an den Bedürfnissen des Kunden
und der ständigen Verbesserung der Umweltfreundlichkeit
steigern wir die Wirtschaftlichkeit unserer Fahrzeuge
und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit unserer Kundschaft:
Die Schwere Klasse von Mercedes-Benz.

Strukturen geschaffen. Durch die weitgehende Delegation unternehmerischer Entscheidungsbefugnisse und Verantwortung wurde unsere interne Struktur- und Ablauforganisation wesentlich effizienter. Im Rahmen der neuen Führungsorganisation, die wir im Berichtsjahr konsequent umgesetzt haben, ist die Zahl der Hierarchieebenen und deren Besetzungsdichte deutlich reduziert worden. Unsere Arbeits- und Entscheidungsprozesse konnten dadurch beschleunigt und flexibler gestaltet werden.

In unseren Werken wird der Nutzungsgrad der Anlagen und damit die Produktivität des eingesetzten Kapitals durch neue Modelle zur Entkopplung von Arbeits- und Betriebszeiten erhöht. Durch die Einführung von Gruppenarbeit und die Optimierung der Arbeitsabläufe konnten sowohl die Produktivität als auch die Qualität der geleisteten Arbeit gesteigert werden.

Belegschaft vermindert

Die schwache Verfassung wichtiger Märkte und der wachsende Druck zur Effizienzsteigerung haben bei Mercedes-Benz - wie in der gesamten Branche - zwangsläufig dazu geführt, daß die Belegschaft weiter verringert werden mußte.

Zum Jahresende waren im Konzern 209.933 (i. V. 222.482) Arbeitnehmer tätig; davon 9.992 (i. V. 10.752) Auszubildende und Praktikanten. Bei der Mercedes-Benz AG ging die Belegschaft um 9.982 auf 159.098 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück. Der Personalabbau betraf sowohl die Werke als auch die Hauptverwaltung und die Vertriebsorganisation.

Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit unserer Standorte in Deutschland zu sichern, ist ein weiterer Personalabbau unumgänglich. Bei anhaltend hohen Überkapazitäten in Westeuropa wird davon vor allem der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge betroffen sein.

Zufriedene Kunden mit ihrem „Freightliner-Truck“ sind die Basis unseres Erfolgs im neu entstehenden NAFTA-Raum. Nicht ohne Grund konnte unsere Tochtergesellschaft Freightliner ihre Führungsposition im US-Markt für Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) auf einen Anteil von 24% weiter ausbauen. Im Berichtsjahr hat Freightliner den Absatz um nahezu 40% auf 45.800 Lkw gesteigert. (Foto nächste Seiten)

Weichenstellung für die Zukunft

Der Vorstand und der Gesamtbetriebsrat haben zum Jahresende 1993 eine Betriebsvereinbarung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Personalabbau in der Mercedes-Benz AG abgeschlossen. Mit dieser Übereinkunft wurden die wirtschaftliche Produktion der neuen A-Klasse im Werk Rastatt sowie die sozialverträgliche Fortsetzung der strukturell und konjunkturell erforderlichen Personalanpassungen ermöglicht. Dies bedeutet, daß die eingeleiteten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung auch 1994 fortgeführt werden können.

Die Vereinbarung stärkt nachhaltig unsere Produktionsstandorte in Deutschland und die zukünftige Ertragskraft des Unternehmens.

TANDEM - ein neues Konzept für die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie

Die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie haben wir im Berichtsjahr in ein innovatives, richtungweisendes Gesamtkonzept eingebunden. Der gemeinsamen Zielsetzung entsprechend, die Wettbewerbsfähigkeit aller Beteiligten zu steigern, trägt das neue Konzept den Namen TANDEM. Im Rahmen von TANDEM wollen wir unsere Partner noch stärker als bisher in die unternehmensinternen Abläufe einbeziehen. Das Ideenpotential und die Erfahrung unserer Zulieferer sollen zum beiderseitigen Vorteil intensiv genutzt werden.

Das Einkaufsvolumen lag mit 39 Mrd. DM um 4% unter dem Vorjahresniveau. Aufgrund unserer verstärkten Aktivitäten in neuen Beschaffungsmärkten ist der Anteil der Bezüge aus dem Ausland gestiegen. Da verschie-

dene TANDEM-Projekte bereits im Berichtsjahr zu deutlichen Kosteneinsparungen geführt haben, war die Preisentwicklung leicht nach unten gerichtet.

2,6 Mrd. DM in Sachanlagen investiert

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit im Automobilgeschäft auch in Zukunft zu sichern, haben wir - ungeachtet der angespannten Ertragslage des Unternehmens - die geplanten Investitionsprojekte konsequent weitergeführt.

Im Geschäftsbereich Pkw waren die Produktionsvorbereitungen für die neue C- und E-Klasse, die Benzin- und Dieselmotoren mit 4-Ventil-Technik sowie die Umstellung der Lackierung auf Wasserbasis die Schwerpunkte in unserem Investitionsbudget von insgesamt 1,3 Mrd. DM.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge konzentrierte sich die Investitionstätigkeit in Europa auf die Umstellung unserer Modellpalette auf umweltschonende Motoren und die Modellpflege bei der leichten Lkw-Klasse. Weltweit haben wir mehr als 1 Mrd. DM eingesetzt, um unser Fahrzeugprogramm noch gezielter auf die komplexen Anforderungen der einzelnen Märkte abzustimmen.

Weltweite Vertriebsorganisation ausgebaut

Mit einem Investitionsvolumen von 224 (i. V. 219) Mio. DM haben wir unsere Vertriebsorganisation weiter gestärkt. Etwa die Hälfte der eingesetzten Mittel diente dem Ausbau und der Modernisierung unserer Verkaufs- und Serviceorganisation in Deutschland mit Schwerpunkt in den neuen Bundesländern.

Um zusätzliche Absatzpotentiale für unsere Pkw und Nutzfahrzeuge in Osteuropa, den GUS-Staaten, in China, im südostasiatischen Raum und in Südamerika zu erschließen, haben wir den Aufbau der Vertriebs- und Serviceorganisation in diesen Ländern verstärkt fortgesetzt.

Neues Pkw-Werk in den USA

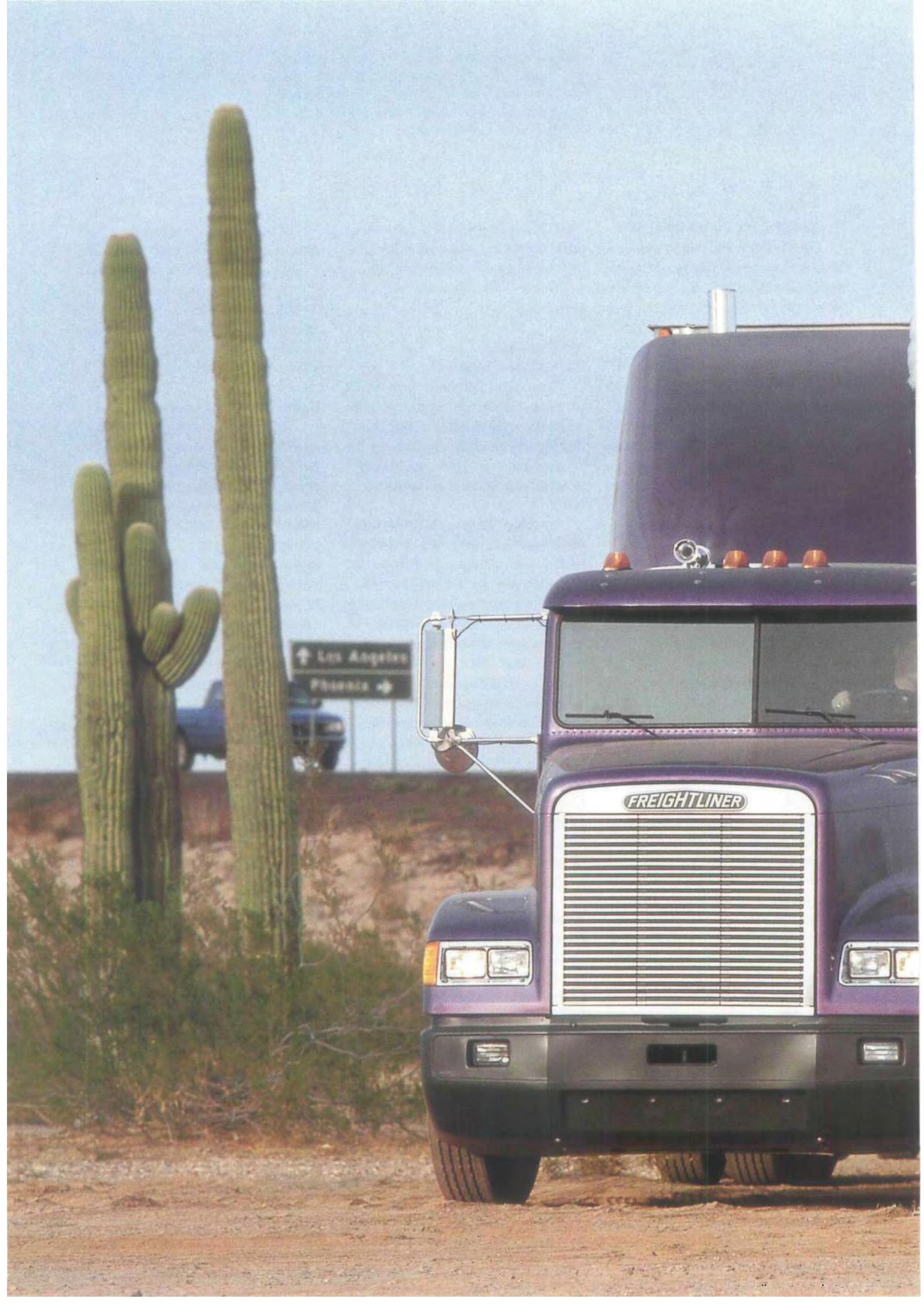
Im September 1993 fiel die Entscheidung für ein neues Mercedes-Benz Werk in Tuscaloosa, Alabama, einem der Südstaaten der Vereinigten Staaten. Dort soll ein Freizeitfahrzeug mit Allradantrieb gebaut werden, das uns den Einstieg in ein neues, besonders wachstumsträchtiges Marktsegment ermöglicht. Das Mercedes-Benz Programm wird mit diesem Fahrzeug um eine weitere Baureihe ergänzt. Nicht nur die günstigen Absatzperspektiven in den USA, sondern auch die hohe Wettbewerbsintensität in diesem Marktsegment haben uns dazu bewegen, diesen Standort auszuwählen.

Produktion der A-Klasse in Rastatt

Nach langen und schwierigen Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat hat der Vorstand beschlossen, die neue A-Klasse ab 1997 in Rastatt zu bauen.

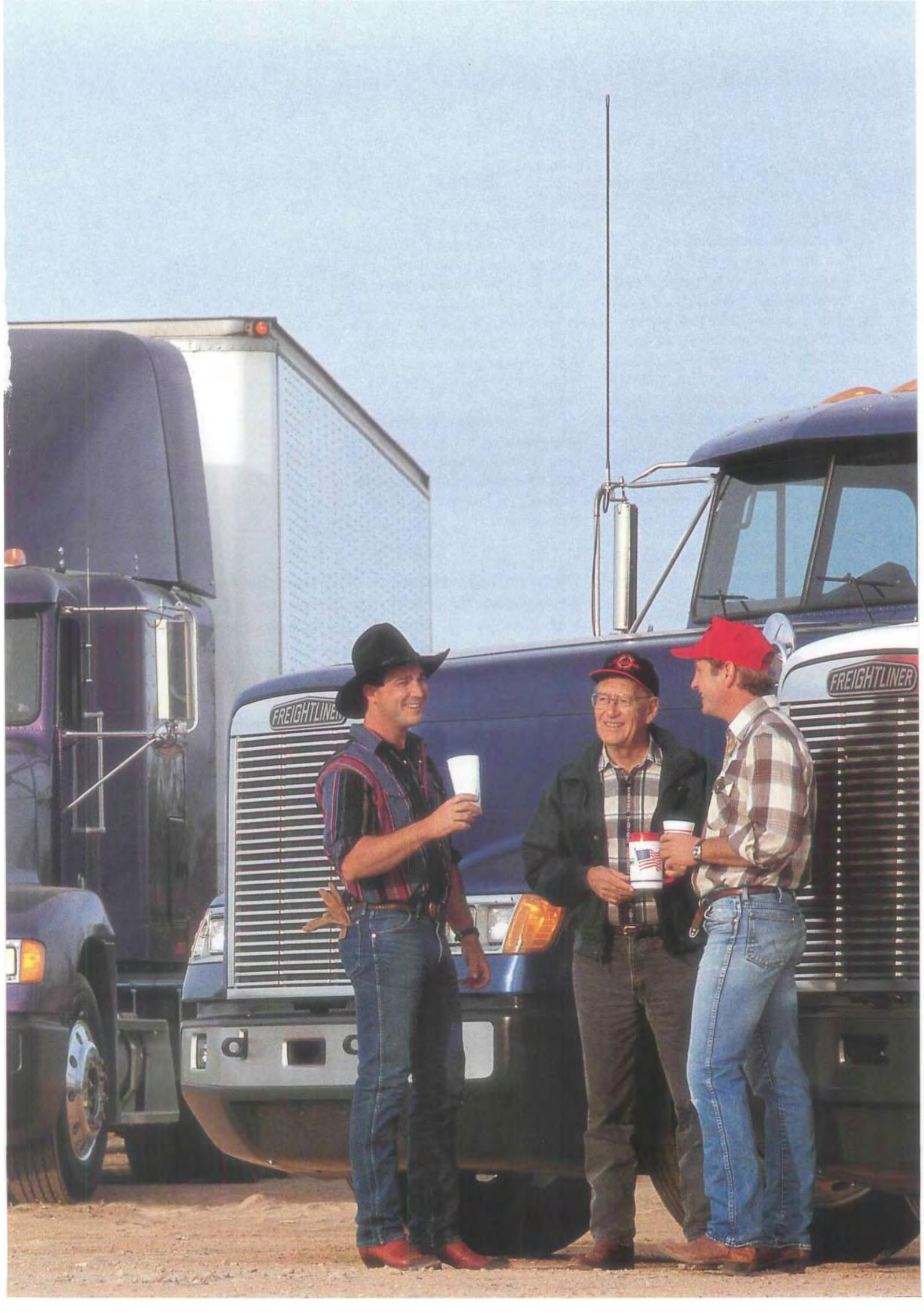
Die zwischen Gesamtbetriebsrat und Unternehmensleitung vereinbarte Kostenreduzierung ermöglichte diese Entscheidung für den Standort Deutschland.

Das Fahrzeugkonzept garantiert bei kompakter Außenlänge eine äußerst großzügige und variable Innenraumausnutzung sowie einen in dieser Klasse unerreichten Sicherheitsstandard. Mercedes-Benz definiert damit das Segment der besonders kompakten Fahrzeuge neu.



↑ Los Angeles
Phoenix →

FREIGHTLINER



3,2 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Damit wir noch schneller auf die sich wandelnden Anforderungen unserer weltweiten Kundschaft reagieren können, setzen wir in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen auf neue Formen der interdisziplinären Projektarbeit. Auch die Zulieferindustrie wird - der TANDEM-Idee entsprechend - schon frühzeitig in diesen Prozeß eingebunden.

Die herausragende Modellneuheit war im Berichtsjahr die neue C-Klasse, die im Juni 1993 in vier verschiedenen Ausstattungsvarianten der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Auch unsere E-Klasse haben wir im Juni im Rahmen einer Modellpflege deutlich aufgewertet.

Das Mercedes-Benz Nutzfahrzeugprogramm wurde im Berichtsjahr mit neuen, umweltfreundlichen Motoren und verschiedenen Produktverbesserungen aktualisiert.

Ausblick

Das Jahr 1994 wird aus heutiger Sicht keine grundlegende Verbesserung der Rahmenbedingungen für unser Geschäft bringen.

Zwar dürfte sich das Wachstum unserer Märkte in den Vereinigten Staaten fortsetzen, die Konjunkturschwäche in Westeuropa wird jedoch allenfalls zögerlich einer positiveren Tendenz Platz machen. Auch in Japan ist keine wesentliche Belebung der Automobilnachfrage zu erwarten, während die Schwellenländer in Asien und im lateinamerikanischen Raum gute Perspektiven eröffnen.

Um am Standort Deutschland wettbewerbsfähig zu bleiben, werden wir die eingeleiteten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung verstärkt fortsetzen.

Die globale Marktpräsenz unseres Unternehmens wie auch die weltweiten Aktivitäten von Mercedes-Benz in

den Bereichen Forschung und Entwicklung, Einkauf und Fertigung werden wir konsequent ausbauen.

Im Geschäftsbereich Pkw sind unsere Anstrengungen darauf ausgerichtet, unsere Position als Anbieter exklusiver Fahrzeuge durch zusätzliche Produkte für neue und wachstumsträchtige Marktsegmente zu untermauern.

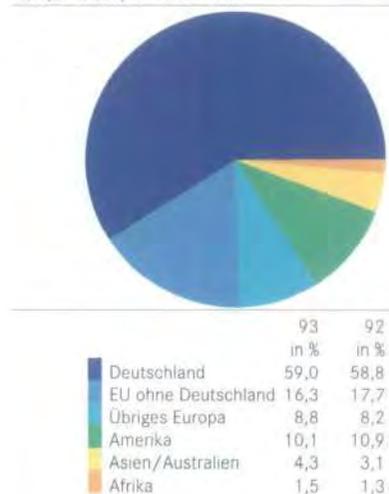
Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge steht das Ziel im Vordergrund, einer weltweit äußerst unterschiedlichen Kundschaft maßgeschneiderte Lösungen für Transportleistungen anzubieten.

Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie

Die negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflussten auch das Geschäft der AEG in erheblichem Ausmaß. Während der Auftragseingang aufgrund eines Zuwachses im Auslandsgeschäft gesteigert werden konnte, blieb der Umsatz unter dem Vorjahresniveau. Wir wollen die Geschäftspolitik der AEG künftig verstärkt an der strategischen Position des Daimler-Benz-Konzerns ausrichten. Umfassende Strukturprogramme sind eingeleitet. Ziel aller Maßnahmen ist die strategische und ergebnismäßige Absicherung der künftigen Geschäftsfelder sowie die Schließung verbleibender Verlustquellen.

Umsatz nach Regionen AEG-Konzern

11,0 (i.V. 11,3*) Milliarden DM



*) Quotenkonsolidiert.

Geschäft der Elektroindustrie weiterhin rückläufig

Die westdeutsche Elektroindustrie reduzierte ihre Produktion 1993 um nahezu 7%. Maßgeblich dafür waren der von den schlechten außenwirtschaftlichen Bedingungen ausgehende Druck, die rückläufige Nachfrage in Deutschland und wirtschaftliche Probleme in wichtigen Abnehmerbranchen, wie Maschinenbau, Straßenfahrzeugbau und der Chemischen Industrie. Umsatz und Auftragseingang gingen gegenüber dem schon schwachen Vorjahr deutlich um 5 bzw. 6% zurück. Das Geschäft in Deutschland verschlechterte sich überdurchschnitt-

Daß die Mädchen und Jungen in Shanghai pünktlich zur Schule kommen, dafür sorgt nicht zuletzt auch die AEG. Unter unserer Federführung entwickelte das Konsortium „German Shanghai Metro Group“ das Metrosystem, das in den kommenden Jahren kontinuierlich realisiert werden soll. Im Mai 1993 wurde bereits ein erster Teilabschnitt von 7 Kilometern in Betrieb genommen. Das U-Bahn-Projekt ist ein Meilenstein auf dem Weg zu einer leistungsfähigen Infrastruktur in dieser südchinesischen Wachstumsmetropole. (Foto nächste Seiten)

lich, das Auslandsgeschäft war um fast 1 % rückläufig. Bei weiter sinkender Kapazitätsauslastung kam es zu Produktionseinschränkungen und einem Abbau der Beschäftigten um knapp 8%.

Hoher Auftragseingang aus dem Ausland

Der Auftragseingang des AEG Konzerns erreichte 12,1 Mrd. DM und übertraf damit den vergleichbaren Vorjahreswert um 2%. Dieser Zuwachs wurde ausschließlich im Ausland erzielt; dort nahm die Nachfrage um 16% auf 5,3 Mrd. DM zu. Dagegen fiel das Auftragsvolumen aus Deutschland um 7% geringer aus.

Mit 25% stieg der Auftragseingang des Geschäftsfelds Bahnsysteme am stärksten. Hierzu trugen insbesondere Großaufträge aus dem Ausland bei, wie beispielsweise ein Stadtbahnssystem für Kuala Lumpur, Malaysia, ein Monorail-System für den Flughafen Newark in USA und ein Nahverkehrssystem für die Stadt Toronto, Kanada.

Positiv entwickelte sich auch das Geschäftsfeld Mikroelektronik, und zwar im wesentlichen durch einen deutlich steigenden Auftragseingang bei der TEMIC TELEFUNKEN micro-electronic.

Das Geschäftsfeld Automatisierungstechnik verlor insbesondere auf dem Gebiet der Industrieautomatisierung durch die schwache Inlandsnachfrage erheblich an Dynamik. In der Postautomatisierung hingegen sicherte ein hoher Auftragseingang aus dem Ausland die positive Geschäftsentwicklung ab.

Im bisherigen Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten wurden die Auftragseingänge des Vorjahres nicht erreicht, da die Rezession zu rückläufigen Bestellungen, vor allem im Bereich Komponenten, führte.

Umsatz unter Vorjahresniveau

Das Umsatzvolumen des AEG Konzerns lag mit 11,0 Mrd. DM 3% unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreswerts. Die Erlöse gingen in Deutschland um 3% auf 6,5 Mrd. DM und im Ausland - gleichfalls um 3% - auf 4,5 Mrd. DM zurück.

Bei den Bahnsystemen resultierte das Wachstum im wesentlichen aus Projektabrechnungen in Deutschland sowie aus der Erstkonsolidierung der Kiepe Elektrik GmbH.

Im Geschäftsfeld Mikroelektronik basierte der Zuwachs auf dem guten Geschäft der TEMIC TELEFUNKEN micro-electronic mit Halbleitern und in der Kraftfahrzeug-Ausrüstung.

In der Automatisierungstechnik konnten die Vorjahreserlöse nicht ganz gehalten werden, da die gesunkene Nachfrage, vor allem im Bereich Industrieanlagen, zu deutlichen Geschäftseinbußen führte.

Das Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten zeigt ein zweigeteiltes Bild: Während die Energieverteilung ein leichtes Umsatzwachstum erzielte, blieb das Geschäftsvolumen im Bereich Komponenten aufgrund des starken Einflusses der Rezession unter dem Vorjahreswert.

Bei den Hausgeräten war das konjunkturbedingt abnehmende Auslandsgeschäft Ursache für einen leichten Umsatzrückgang gegenüber 1992.

Neue Ausrichtung des Konzerns

Die Geschäftsziele der AEG werden künftig verstärkt auf die strategische Positionierung des Daimler-Benz-Konzerns ausgerichtet. Demzufolge wird die AEG in Zukunft diejenigen Geschäftsaktivitäten umfassen, die

- zum verkehrstechnischen Stammgeschäft des Technologiekonzerns Daimler-Benz schienengebundene Produkte und Systeme beisteuern,
- den für alle Konzernteile strategisch wichtigen Technologiezugriff in der Mikroelektronik vorhalten und extern vermarkten,
- die industriellen Konzernaufgaben wahrnehmen, die nicht im engen Sinne zum Automobilbereich oder zur Luft- und Raumfahrt gehören, sowie jene, die aus dem eigenen technischen Stammgeschäft hervorgegangen sind.

Teil der Neuausrichtung des Konzerns ist die geplante Abgabe von Aktivitäten, die nicht zu den strategischen Kernbereichen der AEG und des Daimler-Benz-Konzerns gehören, wie Hausgeräte, Lichttechnik und Zähler.

Ziel aller dieser Maßnahmen und der eingeleiteten Neuordnung ist die strategische und ergebnisseitige Absicherung der Geschäftsfelder Bahnsysteme, Mikroelektronik, Dieselantriebe, Automatisierungstechnik und Energietechnik sowie die Schließung noch verbleibender Verlustquellen.

Das 1992 begonnene Joint-Venture mit Electrolux durch eine verzahnte Produktionsordnung - zunächst für Naßgeräte - hat die Erwartungen beider Partner erfüllt. Für die AEG Hausgeräte haben sich aber im Laufe des vergangenen Jahres Veränderungen im operativen Umfeld ergeben: die europaweit fortschreitende Konzentration im Handel, der Zusammenschluß von Wettbewerbern sowie die relative Aufwertung der D-Mark gegenüber anderen Währungen.



徐家汇
Xu Jia Hui

0232



BEFORE
START



02

徐家匯

XU JIA HUI

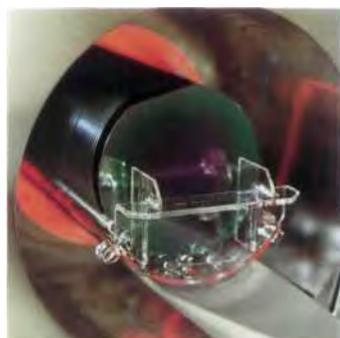
92071



Vor diesem Hintergrund wurde Ende 1993 beschlossen, daß sich die AEG aus dem Hausgerätegeschäft zurückzieht. Electrolux wurde als bevorzugtem Partner ein Angebot zur Übernahme aller Aktivitäten des Geschäftsfelds unterbreitet.



Minimaler Einsatz von Primärenergie und Bedienungsaufwand sowie optimale Logistik sind Anforderungen, die der Markt an die Prozeßautomatisierung stellt. Eine Pilotanlage in Frankreich erfüllt diese Kriterien: Das Prozeßleitsystem Geomatics B steuert und überwacht die Zementproduktion.



Silizium-Wafer, die als Ausgangsmaterial für Integrierte Schaltkreise dienen, fahren in sogenannten Quarzbooten in einen Diffusionsofen ein.

Strukturprogramm für AEG Bahnsysteme

Im Rahmen des Gesamtstrukturprogramms kommt der Neuausrichtung des Geschäftsfelds Bahnsysteme erhebliche Bedeutung zu. Neuerwerbungen der letzten Jahre führten zu sprunghaftem Umsatzwachstum. Die Integration der betroffenen Aktivitäten muß nun abgeschlossen werden. Bedarfsverschiebungen der Deutschen Bahnen, Überkapazitäten in der deutschen Bahnindustrie, insbesondere im Mechanbereich, und der verstärkte Zugang westeuropäischer Wettbewerber zu Projekten für den deutschen Kernmarkt drücken nachhaltig auf die Erlösqualität.

Zur Stärkung der Wettbewerbsposition sind Rationalisierungs- und Kostensenkungsprogramme verabschiedet worden. Noch bestehende Doppelarbeiten an verschiedenen Standorten sollen dementsprechend beseitigt und die Leitungsfunktionen am Standort Hennigsdorf konzentriert werden. Die Fertigungstiefe wird durchgehend verringert; lohnkostenintensive Arbeitsumfänge werden an einen Niedriglohnstandort verlagert. Aus diesem Grund wird der Standort Berlin Nonnendamm geschlossen. Alle Maßnahmen sollen bis zum Jahresende 1995 abgeschlossen sein.

Investitionen zur Modernisierung

Die Investitionen der AEG Gesellschaften beliefen sich 1993 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt 764 (i. V. 916) Mio. DM.

Die Investitionstätigkeit konzentrierte sich auf die Modernisierung bei der AEG Schienenfahrzeuge in Hennigsdorf, auf Projekte im Hausgerätebereich sowie Vorhaben der TEMIC in Nürnberg. Im Ausland tätigte die AEG im wesentlichen Investitionen in das Technologiezentrum für Anlagenelektronik in Pittsburgh, USA, das Verwaltungs- und Kundendienstgebäude in Griechenland sowie die TEMIC-Werke in Südostasien und Mexiko.

Systemorientierte Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg mit 764 (i. V. 726) Mio. DM gegenüber dem Vorjahreswert an; der Anteil am Umsatz erhöhte sich damit auf 7%.

Schwerpunkte der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten waren neben der Systemtechnik sowie Systemen für die Postautomatisierung eine neue Generation von Schienenfahrzeugen, Konzepte und Produkte für den öffentlichen Personennahverkehr, Halbleiter sowie Kraftfahrzeug-Elektronik.

Über 58.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die AEG beschäftigte zum Jahresende 1993 weltweit 58.921 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 44.591 in Deutschland. Der Rückgang der Gesamtbelegschaft um rund 3% ist hauptsächlich auf Personalanpassungsmaßnahmen zurückzuführen, die aufgrund der angespannten Beschäftigungssituation notwendig geworden waren.

Ausblick

Im Jahre 1994 werden - auch bei ersten Anzeichen einer konjunkturellen Stabilisierung - noch keine nennenswerten Impulse für eine Verbesserung der Ergebnissituation der deutschen Elektroindustrie zu verzeichnen sein, da Stabilisierung zunächst den Fortbestand eines außerordentlich schlechten Erlösniveaus sowie unterausgelasteter Kapazitäten bedeutet. Dies trifft auch für die AEG zu.

Für das laufende Jahr rechnen wir mit einer leichten Ausweitung des Geschäftsvolumens; im Ausland dürfte es etwas stärker wachsen als in Deutschland. Ein Umsatzanstieg wird vor allem bei Bahnsystemen, Mikroelektronik und Automatisierungstechnik erwartet. Dem wirkt die Veräußerung des Geschäftsfelds Hausgeräte sowie der Arbeitsgebiete Zähler und Lichttechnik entgegen. Andererseits werden im Rahmen der Neuausrichtung des AEG Konzerns Industrieaktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns auf die AEG übertragen.

Die 1993 eingeleitete Trennung zwischen strategischen Konzernführungsaufgaben und operativer Geschäftsverantwortung wird weiterentwickelt. Die Belegschaft der Zentralfunktionen wurde 1993 drastisch auf ca. 25% des ehemaligen Personalstands reduziert. Soweit die bisherigen Aufgaben Dienstleistungen waren, werden diese mit dem Ziel einer erhöhten Wirtschaftlichkeit sowie einer verbesserten Kosten- und Leistungstransparenz ab 1. Januar 1994 in eigenständigen Einheiten erbracht.

Desweiteren haben wir 1994 noch erhebliche Strukturprogramme umzusetzen, die notwendiger Teil unserer strategischen Neuausrichtung sind. Damit sind Einmalkosten verbunden, denen allerdings entsprechende, dauerhafte Kostentlastungen in den Folgejahren gegenüberstehen.

Alle unsere zukunftsichernden Maßnahmen sind auf eine Ertragswende im Jahr 1995 gerichtet.

Unternehmensbereich Deutsche Aerospace (DASA)

Das wirtschaftliche Umfeld der Deutschen Aerospace hat sich weiter erheblich verschlechtert; als Folge dieser Entwicklung war das Geschäft in fast allen Bereichen rückläufig. Wir begegnen den dramatischen Veränderungen mit einem konsequenten Maßnahmenpaket, das die Optimierung von Strukturen, Kapazitätsanpassungen und Kostensenkungen umfaßt. Die damit erreichbare höhere Effizienz ist eine wichtige Voraussetzung für ein weiterhin aktives Handeln auf den globalen Märkten. Daneben haben wir unsere Kooperationspolitik gezielt weiter betrieben, um unsere Marktstellung auf den Weltmärkten auch künftig zu stärken. Die umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragslage werden konsequent fortgeführt.

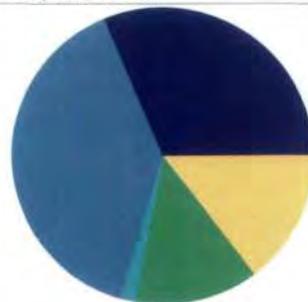
Krise in der Luft- und Raumfahrtindustrie erfordert Struktur Anpassung

Die Deutsche Aerospace wird von der weltweit schwachen Konjunktur, der Streichung langfristig vereinbarter Budgets und einer sich überlagernden Strukturkrise der Airlines gleich mehrfach getroffen. Hinzu kommt, daß sich der Konkurrenzkampf auf dem Weltmarkt weiter verschärft: Teilweise erhalten Wettbewerber zunehmend massive staatliche Unterstützung, wie in den USA und in Japan, daneben treten neue Anbieter aus Osteuropa und Fernost auf.

Die Deutsche Aerospace begegnet den dramatischen Veränderungen ihres wirtschaftlichen Umfelds mit

Umsatz nach Regionen
DASA-Konzern

18,6 (i.V. 20,7) Milliarden DM



	93	92
	in %	in %
Deutschland	31,2	33,4
EU ohne Deutschland	39,1	36,1
Übriges Europa	1,6	1,6
USA	13,4	14,0
Übrige Märkte	14,7	14,9

Das schnellste und sicherste Verkehrsmittel unserer Zeit muß vor jedem Start im Dienste der Passagiere versorgt und gewartet werden. Seit April 1993 fliegt die vierstrahlige A340 im regelmäßigen Flugverkehr. Bei ihrem Rekordflug um die Welt in 48 Stunden hat sie im Juni 1993 alle bislang gültigen Langstreckenrekorde gebrochen und damit neue Maßstäbe im internationalen Flugverkehr gesetzt.

einem Maßnahmenpaket, das die Optimierung von Strukturen, Kapazitätsanpassungen und Kostensenkungen umfaßt. Darüber hinaus wird durch einen offensiven und gezielten Marktauftritt die internationale Wettbewerbsfähigkeit der DASA gesichert und ausgebaut.

Insbesondere im Geschäftsfeld Luftfahrt müssen die Fertigungsstrukturen neu ausgerichtet und überflüssige Kapazitäten zusammengefaßt werden. In den Geschäftsfeldern Raumfahrt und Antriebe wurden bereits im Berichtsjahr neue Strukturen geschaffen. Mit erheblichen Mitteln werden die zivilen Aktivitäten im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme ausgebaut.

Ein wesentliches Element der Zukunftssicherung bildet unsere Marktoffensive mit Schwerpunkten in China, Südostasien und Amerika.

Internationale Kooperationen sichern das Kerngeschäft

Durch verstärkte Zusammenarbeit mit internationalen Partnern soll auf geschrumpften Märkten eine jeweils wettbewerbsfähige Betriebsgröße erreicht werden. Die Komplexität und der steigende finanzielle Aufwand für Großprojekte in der Luft- und Raumfahrt sowie die Globalisierung der Märkte, die scharfe Konkurrenzsituation auf den Weltmärkten und die reduzierten öffentlichen Mittel machen eine multilaterale Zusammenarbeit unabdingbar. Durch zahlreiche Akquisitionen, Joint-Ventures und Kooperationsvereinbarungen auf nationaler und internationaler Ebene haben wir eine strategische Position geschaffen, die unseren Stand auf den Weltmärkten erheblich verbessert hat. Weitere bedeutende Schritte sind uns im Berichtsjahr gelungen.

Mit dem Erwerb der Mehrheitsbeteiligung am niederländischen Flugzeughersteller Fokker haben wir unsere strategische Position in der Luftfahrt entscheidend verbessert, da wir nunmehr über die ganze Produktpalette vom kleinen Turboprop-Flugzeug bis hin zum großen Jet verfügen. Zusammen mit unseren Airbus-Partnern Aerospatiale, British Aerospace (BAe) und Construcciones Aeronauticas (CASA) arbeiten wir mit Boeing an einer Machbarkeitsstudie für ein sehr großes Verkehrsflugzeug.

Zukunftsweisend war das Memorandum of Understanding, das die vier Triebwerkhersteller MTU, Snecma, Pratt & Whitney und General Electric unterzeichneten, um eine neues Triebwerk im Schubbereich von 12.000 bis 20.000 Ibs zu entwickeln.

In Osteuropa und in der Volksrepublik China haben wir unsere Aktivitäten in verschiedenen Bereichen intensiviert und mehrere Kooperationsabkommen auf unterschiedlichen Gebieten der Luft- und Raumfahrt abgeschlossen.

Zusammen mit der Deutschen Bundespost Telekom (Anteil 51%) sowie ANT Bosch Telekom (24,5%) gründete die Deutsche Aerospace (24,5%) die Romantis GmbH. Unter ihrem Dach werden die Aktivitäten der beteiligten Unternehmen auf dem Gebiet der Satellitenkommunikation zusammengeführt. Romantis wird in Osteuropa, gestützt auf örtliche Gesellschaften, Sprach- (Telefonie-), Daten- und Fernsehendienste über den Satelliten Intelsat VI anbieten und den Übergang in westliche Telekommunikationsnetze herstellen. Die Gesellschaft leistet damit einen erheblichen Beitrag zum Ausbau der Infrastruktur in Osteuropa.

Die Grundlage für ein weiteres Projekt zum Ausbau unseres kommerziellen Satellitengeschäfts wurde in Südamerika geschaffen. Als Führer eines Konsortiums mit Aerospatiale und Alenia haben wir mit der argentinischen Comision Nacional de Telecomunicaciones (CNT) einen über 24 Jahre laufenden Lizenzvertrag für das kommerzielle, satellitengestützte Kommunikationssystem Nahuel unterzeichnet. Die Betreibergesellschaft Nahuelsat S.A. wurde im Dezember gegründet. Ferner haben wir mit Aerospatiale Verhandlungen aufgenommen, die die Gründung eines Joint-Venture auf dem Gebiet des Satellitenbaus zum Ziel haben.

Umsatz fast durchweg rückläufig

Der Konzernumsatz der Deutschen Aerospace, einschließlich der neu erworbenen Fokker-Gruppe, blieb mit 18,6 Mrd. DM um 10% unter dem vergleichbaren Vorjahreswert. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, bildete sich das Geschäft in allen Bereichen zurück. Besonders hart waren davon die Geschäftsfelder Verteidigung und Zivile Systeme sowie Antriebe betroffen; aber auch in der Raumfahrt wurde abrechnungsbedingt erheblich weniger als im Vorjahr erlöst. Das Geschäft in Deutschland schwächte sich um 16% auf 5,8 (i. V. 6,9) Mrd. DM ab; im Ausland sank der Umsatz um 7% auf 12,8 (i. V. 13,8) Mrd. DM, das waren 69% des Konzernumsatzes. Der militärische Anteil am Geschäftsvolumen reduzierte sich durch den überproportionalen Rückgang in den militärischen Bereichen sowie die erstmalige Einbeziehung von Fokker auf 29%. Der Auftragseingang war erneut deutlich rückläufig und lag mit 15,6 Mrd. DM vergleichbar gerechnet um 8% niedriger als im Vorjahr.



Vor ihrem Einsatz im Weltraum werden Satellitenantennen auf Herz und Nieren geprüft. In der hierfür entwickelten Compact Range Testanlage können die Bedingungen simuliert werden, unter denen die Antenne im Weltraum arbeiten wird. Die Antenne des Satelliten übt bei Weltraummissionen eine Schlüsselfunktion aus, denn sie stellt die Kommunikation zwischen Satellit und dem Kontrollzentrum auf der Erde sicher. Die Deutsche Aerospace und ihre Tochter Dornier sind weltweit die führenden Anbieter von Antennen für Kommunikations- und Erdbeobachtungssatelliten.

Den gestiegenen Auftragseingängen bei Antrieben und bei dem mit AEG zu gleichen Teilen gehaltenen Gemeinschaftsunternehmen TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH standen deutlich niedrigere Bestellungen in den übrigen Bereichen gegenüber.

Luftfahrt gewinnt erneut an Gewicht

Durch die Integration von Fokker steuert das Geschäftsfeld Luftfahrt nunmehr über die Hälfte zum Konzernumsatz der DASA bei. Mit 10,3 Mrd. DM lagen die Erlöse knapp unter dem vergleichbaren Niveau des Vorjahres. Der Produktbereich Deutsche Aerospace Airbus konnte niedrigere Umsätze in anderen Bereichen annähernd ausgleichen; die ersten ausgelieferten Dornier 328 fielen umsatzmäßig noch nicht ins Gewicht.

Der Auftragseingang verringerte sich erneut auf 7,6 (i. V. 9,1) Mrd. DM. Während sich das Bestellvolumen im Produktbereich Deutsche Aerospace Airbus auf dem sehr niedrigen Niveau von 1992 bewegte, führte der Tornado-Auftrag aus Saudi-Arabien bei Militärflugzeugen zu einem beträchtlichen Anstieg. In den anderen Bereichen waren dagegen drastische Rückgänge zu verzeichnen.

Raumfahrt durch Großprojekte beeinflusst

Der Umsatz des Geschäftsfelds Raumfahrt wird durch Großprojekte geprägt. Im Gegensatz zum Vorjahr wurden 1993 keine größeren Einzelvorhaben abgerechnet, so daß mit 1,4 (i. V. 1,9) Mrd. DM ein erheblich niedrigerer Umsatz erzielt wurde. Maßgebliche Beiträge stammten wieder aus den kontinuierlichen Abrechnungen in den Programmen Ariane und Columbus. Auch der Auftragseingang erreichte mit 1,5 (i. V. 1,7) Mrd. DM nicht den hohen Vorjahreswert.

Verteidigung: Nunmehr auch Umsatz stark rückläufig

Die im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme bereits seit Jahren anhaltende Abwärtsentwicklung des Auftrageingangs schlug im Berichtsjahr erstmals voll auf den Umsatz durch. Mit 2,8 (i. V. 3,6) Mrd. DM waren die Erlöse um 21 % niedriger als 1992. Das ohnehin sehr niedrige Niveau der Bestellungen sank weiter auf 2,3 (i. V. 2,4) Mrd. DM (- 6%).

Antriebe: Umsatz in allen Bereichen rückläufig

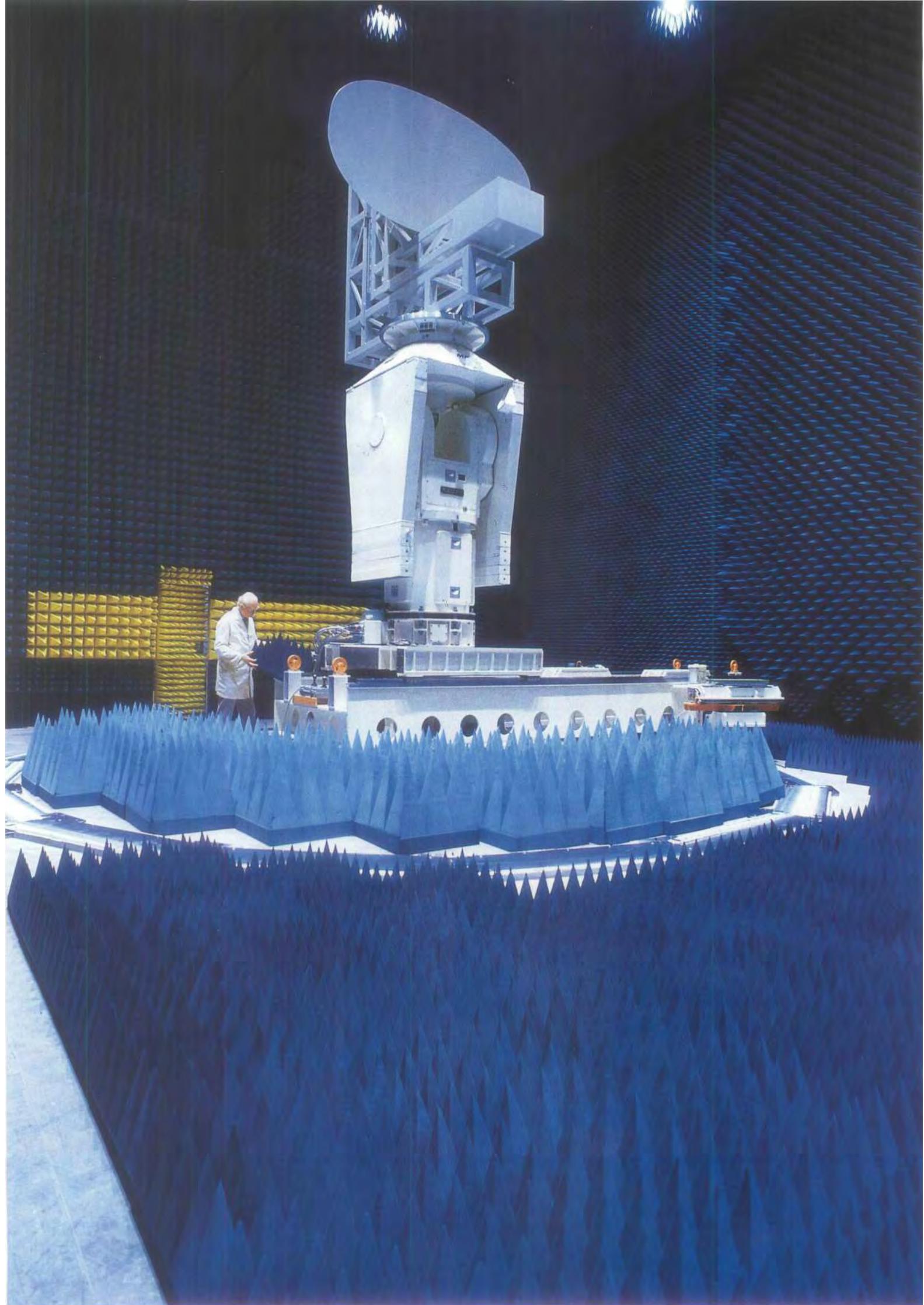
Bei Antrieben war der Umsatz mit 3,1 (i. V. 3,6) Mrd. DM um 13% niedriger als im Jahr zuvor. Überdurchschnittlich war der Produktbereich Antriebe Luftfahrt betroffen.

Je ein Großauftrag in den beiden Produktbereichen Antriebe Luftfahrt und Antriebe Land/Wasser haben jedoch dazu geführt, daß der Auftragszugang das insgesamt niedrige Vorjahresniveau mit 3,2 (i. V. 2,8) Mrd. DM deutlich überstieg.

Personalabbau und Kurzarbeit unvermeidbar

Bei der Deutschen Aerospace waren Ende 1993 konzernweit 86.086 (i. V. 94.293) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, darunter 3.560 Auszubildende und Praktikanten. In der AG arbeiteten 17.363 (i. V. 20.051) Personen, darunter 843 Auszubildende und Praktikanten. Das nachhaltig verschlechterte wirtschaftliche Umfeld hat in allen Bereichen des Konzerns zu einer erheblichen Unterbeschäftigung geführt; dies machte einen weiteren Personalabbau unumgänglich. Darüber hinaus mußte für mehr als die Hälfte der Belegschaft Kurzarbeit eingeführt werden.

Im einzelnen waren in den Geschäftsfeldern Luftfahrt 46.863 (i. V. vergleichbar gerechnet 51.781), Raumfahrt 4.463 (i. V. 4.864), Verteidigung und Zivile Systeme 12.387 (i. V. 14.369) sowie Antriebe 15.347 (i. V. 16.338) Personen tätig. In den zusätzlichen Geschäftsgebieten, die im wesentlichen das anteilig einbezogene Gemeinschaftsunternehmen TEMIC und die Medizintechnik umfassen, arbeiteten 7.026 (i. V. vergleichbar gerechnet 6.941) Belegschaftsangehörige.





Im Geschäftsbereich Luftfahrt der DASA hat Fokker die Systemführung für das Segment der 65- bis 120-sitzigen Regionaljets übernommen.

Investitionen auf niedrigerem Niveau

Angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage haben wir das Investitionsvolumen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, so daß trotz der erstmaligen Konsolidierung von Fokker der im Vorjahr berichtete Wert unterschritten wurde. In Sachanlagen investierten wir im Konzern 1,0 (i. V. 1,2) Mrd. DM, in der DASA AG 0,1 (i. V. 0,2) Mrd. DM. Hierbei wurde die Fertigung an neue technologische und strukturelle Anforderungen angepaßt und auf zivile Produkte umgestellt. Darüber hinaus haben wir für den Ausbau der Airbag-Fertigung erhebliche Mittel eingesetzt.

Auftragsforschung

Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand für Projekte, die wir im Auftrag Dritter ausführten, ermäßigte sich durch die allgemein schwache Konjunktur auf 3,9 (i. V. 4,5) Mrd. DM, das waren 21% des Umsatzes. Zur Sicherung unserer Zukunft haben wir die aus eigenen Mitteln finanzierten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben mit 0,9 Mrd. DM (5% des Umsatzes) auf annähernd unverändertem Niveau fortgeführt. Der gesamte Forschungs- und Entwicklungsaufwand belief sich auf 4,8 (i. V. 5,5) Mrd. DM. Schwerpunkte waren in der Luftfahrt die Programme Airbus A330/A340, Dornier 328 sowie Eurofighter (EF 2000), in der Raumfahrt ERS-2, Cluster, Columbus, die polare Plattform und das Ariane-Programm. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme stand das Programm Pars 3 im Vordergrund; darüber hinaus wurden die Aktivitäten im zivilen Bereich weiter vorangetrieben. Bei Antrieben konzentrierten wir uns auf das Triebwerk EJ 200 für die EF 2000 sowie die Entwicklung ziviler Triebwerke und zweier neuer Dieselmotorenbaureihen.

Ausblick

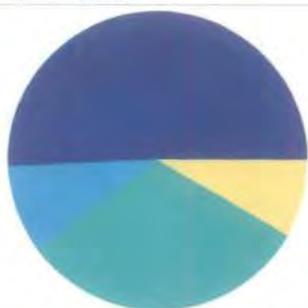
Für das laufende Geschäftsjahr gehen wir von einem Umsatz auf Vorjahresniveau aus. Vor allem die Auslieferung des Erderkundungssatelliten ERS-2 wird im Geschäftsfeld Raumfahrt zu höheren Erlösen führen. Mit mäßigem Wachstum rechnen wir auch im Geschäftsfeld Antriebe. In der Luftfahrt sind positive Impulse lediglich aus den Ende 1993 begonnenen Auslieferungen im Programm Dornier 328 zu erwarten. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme wird der Serienhochlauf im Stingerprogramm und ein entsprechender Umsatzzuwachs die Vorleistungen bei anderen Projekten wohl ausgleichen können. Das eingeleitete umfassende Programm zur Kostensenkung und Ergebnisverbesserung werden wir bis 1996 fortführen. Neben einer Vielzahl von Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und zur Verbesserung der Strukturen kommen wir um eine weitere Kapazitätsreduzierung nicht herum. Bis Ende 1996 müssen deshalb noch rund 10.000 Arbeitsplätze abgebaut und mehrere Standorte geschlossen werden. Dadurch werden die Kosten auf ein konkurrenzfähiges Niveau gesenkt und die Position der DASA im internationalen Wettbewerb erheblich gestärkt. Da wir gleichzeitig unsere eigenfinanzierten Produktentwicklungen und die Durchdringung der Märkte weiter forciert haben, sind die Voraussetzungen für künftiges Wachstum geschaffen.

Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)

Im Berichtsjahr erwirtschaftete debis eine um 20% auf 9,5 Mrd. DM gestiegene Gesamtleistung. Vor dem Hintergrund des erheblich verschärften Wettbewerbs über Preise und Konditionen haben wir einschneidende Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung eingeleitet. Die Internationalisierung der Aktivitäten wurde in allen Geschäftsbereichen fortgeführt.

Gesamtleistung nach Regionen debis-Konzern

9,5 (i.V. 7,9) Milliarden DM



Region	93	92
	in %	in %
Deutschland	50,8	47,9
EU ohne Deutschland	9,5	11,9
USA	31,4	31,0
Übrige Märkte	8,3	9,2

Schwierige konjunkturelle Lage auch im Dienstleistungssektor

Der Dienstleistungssektor war von der schwierigen konjunkturellen Lage in unterschiedlichem Ausmaß betroffen. Die Anbieter von industrienahen Diensten der Informationstechnologie litten unter der zögerlichen Vergabe von Projektaufträgen durch die Industrie. Auch die Investitionen in Standard-Software waren deutlich rückläufig. Einige Dienstleistungsbranchen konnten sich jedoch dem rezessiven Umfeld entziehen. So haben in Deutschland Leasinginvestitionen in Straßenfahrzeuge trotz des konjunkturbedingten Absatzzurückgangs das hohe Vorjahresniveau weitgehend erreicht; in den USA waren sie von einer erhöhten Nachfrage vor allem nach Investitionsgütern begünstigt. Ein regelrechter Boom kennzeichnete die Nachfrage nach Diensten der mobilen Kommunikation.

debis: Anhaltendes Wachstum

debis konnte im Berichtszeitraum die konsolidierte Gesamtleistung um 20% auf 9,5 Mrd. DM steigern. Ihr Geschäftsvolumen erwirtschaftete sie zu 51% in Deutschland, 10% in den Partnerländern der Europäischen Union, 31% in den USA sowie 8% in den übrigen Märkten. Die Gesamtleistung enthielt Umsatzerlöse von 8,7 Mrd. DM. Auf Zinserträge aus Forderungen im Rahmen der Absatzfinanzierung entfielen 0,8 Mrd. DM. Der Konzernjahresüberschuß ging im Berichtsjahr auf 18 (i. V. 122) Mio. DM zurück.

Überproportional wuchs das Geschäft mit nicht zum Daimler-Benz-Konzern gehörenden Kunden. Ihr Anteil erhöhte sich im Berichtsjahr von 79 auf 83% der Gesamtleistung. Dabei ist zu berücksichtigen, daß sich geschäftsbedingt die absatzunterstützenden Finanzdienstleistungen und der Handel im Bereich des Countertrade fast ausschließlich an Kunden und Vertragspartner außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns wenden. Inzwischen erbringen aber auch die anderen Geschäftsbereiche annähernd oder mehr als die Hälfte ihrer Gesamtleistung für externe Kunden.

Obwohl im Berichtsjahr weitere Firmen erworben wurden, erzielte debis das anhaltende Wachstum weitgehend aus eigener Kraft. Zu diesem erheblichen internen Wachstum trugen insbesondere die stärkere Internationalisierung sowie die Ergänzung des Leistungsangebots bei.

Investitionsschwerpunkt: Vermietete Gegenstände

Die Zugänge an Vermieteten Gegenständen stiegen um 5% auf 6,2 Mrd. DM.

Unsere Investitionen in Sachanlagen nahmen im Berichtsjahr um 16% auf 200 Mio. DM zu. Wie in der Vergangenheit handelte es sich dabei überwiegend um DV-Ausstattungen. Für unsere ausländischen Finanzdienstleistungsgesellschaften haben wir moderne DV-Systeme für die Verwaltung von Leasingverträgen aufgebaut.

Überall und zu jeder Zeit erreichbar sein - im geschäftlichen Bereich inzwischen eine Notwendigkeit, in der Privatsphäre noch weitgehend ein Luxusgut, das sich jedoch wachsender Beliebtheit erfreut. Der Mobilfunk war im Jahr 1993 einer der wenigen Wachstumsmärkte in Deutschland. Die debitel konnte ihre Position in dieser vielversprechenden Branche weiter ausbauen und hat mit über 100.000 Kunden ihre Rolle als führender Service-Anbieter in Deutschland gefestigt.

8.812 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im debis-Konzern

Zum Jahresende 1993 beschäftigte der debis-Konzern in den konsolidierten Gesellschaften 8.812 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 7%. In Deutschland arbeiteten zum Jahresende 7.527, im Ausland 1.285 Personen. Im Systemhaus waren es insgesamt 6.196, im Bereich Finanzdienstleistungen 1.570, Versicherungen 351, Handel 84, Marketing Services 319, debitel 173 und bei DIM 23 Arbeitnehmer. 223 junge Menschen befanden sich in einem Ausbildungs- oder Praktikantenverhältnis.

debis Systemhaus: Differenzierte Entwicklung

Das debis Systemhaus erhöhte seine Gesamtleistung um 7% auf 1,7 Mrd. DM. Dieses Wachstum ist vornehmlich auf die CCS-Gruppe zurückzuführen. Demgegenüber litt die Cap debis-Gruppe erheblich unter der schwierigen konjunkturellen Lage, die auch den Markt für Software-Produkte maßgeblich beeinträchtigt hat. Das Ergebnis war darüber hinaus von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastet.

Diebold, das dritte Geschäftsfeld des Systemhauses, steigerte im Markt der anspruchsvollen Technologie- und Managementberatung seine Gesamtleistung und sein Ergebnis weiter.

Finanzdienstleistungen: Weitere Internationalisierung

Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen hat seine Gesamtleistung - ohne Berücksichtigung der nicht konsolidierten 50%-igen Tochtergesellschaft Solovam - um 18% auf 6,7 Mrd. DM ausgeweitet.

In Deutschland haben hierzu unter anderem die gemeinsam mit der Mercedes-Benz AG aufgelegten Leasing-Sonderprogramme für Personenkraftwagen beigetragen.

In den USA konnte die Geschäftsausweitung bei Nutzfahrzeugen Rückgänge im Personenwagengeschäft ausgleichen. Die neu gegründete Gesellschaft in Mexiko trug im ersten Geschäftsjahr ihrer operativen Tätigkeit bereits positiv zu Gesamtleistung und Ergebnis bei. Im Frühjahr haben wir in Dänemark eine weitere ausländische Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaft gegründet, debis ist damit in 13 Ländern mit dem Angebot von Finanzdienstleistungen präsent.

Insgesamt stieg das Neugeschäft weltweit um 22% auf 195.000 Einheiten mit einem Volumen von 12,9 Mrd. DM. Der Vertragsbestand erreichte zum Jahresende 435.000 Einheiten; das entspricht einem Wert von 22,8 Mrd. DM.

Die debis Aviation Leasing hat im Berichtsjahr die Finanzierung von vier Flugzeugen durchgeführt. Hierbei wurden zwei geschlossene Leasingfonds für jeweils einen Airbus A 340/300 aufgelegt.



An der DV-technischen Ausstattung des Franz-Josef-Strauß-Flughafens in München war die debis maßgeblich beteiligt.





Kreativität ist gefragt: Moderne Countertrade-Methoden bieten ein breites Spektrum von Möglichkeiten, um Handelsbeziehungen zwischen unterschiedlichen Märkten aufzubauen und damit neue Absatzwege zu schaffen. Im Berichtsjahr hat die debis Handel Exportlieferungen in devisenschwache Länder in einer Größenordnung von 500 Mio. DM ermöglicht. Insbesondere im asiatischen Raum konnten bedeutende Countertrade-Geschäfte abgeschlossen werden.

Versicherungen:

Stetiges Wachstum

Im Umfeld eines von Großschäden geprägten Marktes für Versicherungsleistungen hat die debis Assekuranz GmbH ihr Geschäftsvolumen beständig ausgeweitet; bei einem Prämienvolumen von 0,6 Mrd. DM konnten Provisionseinnahmen in Höhe von 68 Mio. DM erzielt werden.

Handel:

Erfolgreiche Partnerschaften

Der Bereich Handel hat 1993 Exportgeschäfte mit devisenschwachen Regionen in einer Größenordnung von 500 Mio. DM ermöglicht. Die Gesamtleistung betrug 371 (i. V. 436) Mio. DM. Der Rückgang im Berichtsjahr hat überwiegend abrechnungstechnische Gründe. Im Dezember 1993 sind von der debis AG die Restanteile an der debis International Trading GmbH aus dem Vermögen der Treuhandanstalt erworben worden.

Marketing Services:

Ausbau des Geschäfts

Trotz der schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen konnte der Geschäftsbereich Marketing Services mit 561 (i. V. 205) Mio. DM eine höhere Gesamtleistung verbuchen. Der Anstieg ist insbesondere auf die erstmalige Konsolidierung der im Vorjahr erworbenen GFMO, Gesellschaft für Media Optimierung mbH zurückzuführen.

Mobilfunkdienste:

Dynamische Marktentwicklung

debitel hat als Diensteanbieter für mobile Kommunikation an der durch die Aufnahme des kommerziellen Betriebs der D-Funknetze ausgelösten dynamischen Marktentwicklung in Deutschland voll teilgenommen. Unser Joint-Venture mit Metro ist mittlerweile Marktführer bei den vom Netzbetreiber unabhängigen Diensteanbietern.

Mit 106.000 Kunden wurde eine Gesamtleistung von 152 Mio. DM erwirtschaftet.

Im Mai 1993 nahm 2 M Tel, das französische Gemeinschaftsunternehmen mit Metro, seine Geschäftstätigkeit auf.

Ausblick

debis hat sich auf die differenzierte Nachfrageentwicklung und die verschärfte Wettbewerbssituation in den einzelnen Dienstleistungsmärkten eingestellt. Aufgrund unseres Angebots von anspruchsvollen Einzellösungen und Systemen rechnen wir mit guten Entwicklungschancen, die eine Steigerung von Gesamtleistung und Ergebnis ermöglichen werden. Ebenso wird der Anteil des Geschäfts mit konzernexternen Kunden zunehmen.

Gemeinschaftsunternehmen

In ihrem ersten vollen Geschäftsjahr konzentrierte sich die TEMIC auf den Ausbau der weltweiten Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsstrukturen. Die Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaften haben mit ihrem Angebot der Langzeitvermietung von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen ihre Marktposition ausgebaut.

TEMIC TELEFUNKEN

microelectronic GmbH -

Ausbau der globalen Strukturen

Im ersten vollen Geschäftsjahr standen bei der TEMIC die Zuordnung der verschiedenen Geschäftsaktivitäten sowie der Ausbau der globalen Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsstrukturen im Vordergrund. Das Geschäftsvolumen konnte auf 1,5 Mrd. DM gesteigert werden, obwohl die konjunkturelle Schwäche die Zulieferungen an die Konsumgüter- und Automobilindustrie erschwerte.

Im Bereich Halbleiter sind nunmehr fünf weltweit führende Marken für anwendungsspezifische und kundenorientierte Halbleiter-Produkte

Die Langzeitvermietung von Nutzfahrzeugen mit dem Stern unter dem Markennamen Mercedes-Benz CharterWay erfreut sich bei unseren Kunden einer steigenden Beliebtheit. Die Vorteile liegen auf der Hand: Mercedes-Benz CharterWay übernimmt neben dem Fahrzeugmanagement und dem Restwertisiko auch Reparatur und Wartung, Steuern, Gebühren und stellt die Verfügbarkeit der Transportkapazität sicher. CharterWay nimmt durch schnelle Hilfe einem möglichen Fahrzeugausfall den Schrecken.

zusammengeführt: TELEFUNKEN in Heilbronn, Siliconix in Santa Clara, Kalifornien, MATRA MHS in Nantes, Frankreich, Dialog Semiconductor in München und Swindon, Großbritannien, sowie EUROSIL in Hongkong. Verstärkt wird diese Gruppe durch das TEMIC-Entwicklungszentrum Integrierte Schaltungen (EZIS) in Ulm. Die Halbleiter der TEMIC, wie auch ihre Designideen, werden weltweit in den Zielmärkten Computer, Telekommunikation, Automobil, Unterhaltungselektronik und Industrieanwendungen abgesetzt. Mit der Zielsetzung, dauerhaft den Technologieanschluß zu sichern, schlossen wir ein Lizenzabkommen über die Entwicklung und Fertigung einer neuen 8-bit-Mikrokontroller-Architektur mit dem amerikanischen Halbleiterhersteller INTEL. Im Rahmen einer langfristigen Zusammenarbeit trafen wir eine Vereinbarung mit der japanischen Mitsubishi Electric Corporation, die uns Zugang zur führenden CMOS-Technologie gewährleistet. Ein erster Schritt in den wachsenden Zukunftsmarkt China ist die Gründung der Simconix in Shanghai, ein Joint-Venture zwischen der Siliconix Inc., Santa Clara, und dem Shanghai Institute of Metallurgy, das Halbleiter-Bauelemente produzieren und testen wird.

Im Bereich Mikrosysteme entwickeln, fertigen und vermarkten wir maßgeschneiderte Problemlösungen, die beispielsweise aus Sensoren, Hybridschaltungen und Anwenderspezifischen Integrierten Schaltkreisen (ASICs) bestehen. Mikro- und Folienschaltssysteme sind Steuereinheit und

Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine bei vielen industriellen Produkten und Anlagen. Auf diesem Gebiet konnten wir die Zulieferungen von Systemen für die Kraftfahrzeug-Elektronik erfreulich steigern.

In der Kraftfahrzeug-Ausrüstung entwickeln wir von der Elektronik geprägte, innovative Systeme mit einem hohen Qualitätsstandard. Eine deutliche Verbesserung unserer Marktposition gelang durch die jüngste Steuergeräte-Generation für Antiblockiersysteme (ABS) sowie die Sensorsysteme und Gasgeneratoren für Airbags und Gurtstraffer. Das Geschäft mit Kleinmotoren für Außenspiegel- und Sitzverstellung, Fensterheber sowie Lüftung und Heizung im Kraftfahrzeug stagnierte aufgrund der schwachen Automobilkonjunktur. Dagegen gewinnen Anlagen zum Diebstahlschutz zunehmend an Bedeutung.

Insgesamt konnten wir uns bei mehr als der Hälfte der größten Automobilhersteller der Welt als Zulieferer qualifizieren. Auf der Grundlage dieser Erfolge haben wir ein neues Fertigungsgebäude im Werk Nabern errichtet und die Kapazität des Werks in Aschau mit erheblichem Mitteleinsatz erweitert. Darüber hinaus nahmen wir eine neue Produktionsanlage für Mikroelektronik und Kraftfahrzeug-Ausrüstungen in Nürnberg in Betrieb und begannen mit dem Bau eines Werks in Mexiko, in dem elektronische Komponenten und Systeme für die NAFTA-Märkte hergestellt werden sollen.

Die Kabelsatz-Aktivitäten der TEMIC TELEFUNKEN Kabelsatz GmbH (TKG) in Mühlheim, die auf die Entwicklung und Fertigung von Kabelsätzen für umfassende Anwendungen im Automobil spezialisiert ist, wurden zum 31. Dezember 1993 an das amerikanische Unternehmen Electro-Wire Inc., Dearborn/Michigan, abgegeben.

Mercedes-Benz CharterWay

Die Langzeitvermietung von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen unter dem Markennamen Mercedes-Benz CharterWay hat sich seit Aufnahme der Geschäftstätigkeit im Frühsommer 1992 zu einem wichtigen Instrument der Absatzförderung entwickelt. Bisher wird Mercedes-Benz CharterWay von den gleichnamigen Gemeinschaftsunternehmen der Daimler-Benz Inter-Services (debis) AG und der Mercedes-Benz AG in den Ländern Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien und Niederlande angeboten. Bis Ende 1993 konnten in diesen Märkten rund 3.000 Fahrzeuge unter Vertrag genommen werden, wozu vor allem die Entwicklung im zweiten Halbjahr 1993 beigetragen hat. Nach der erfreulichen Einführungsphase sind wir zuversichtlich, daß sich unser CharterWay-Konzept weiter im Markt etablieren wird. Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs im europäischen Güterverkehr wird sich der Vermietmarkt ausweiten und auch unser Vermietangebot stärker nachgefragt werden; es bietet dem Transportunternehmer eine feste Kalkulationsbasis für seine Transportleistungen bei gleichzeitiger Übernahme der Betriebsrisiken durch Mercedes-Benz CharterWay.



Zentrale Aufgaben im Konzern

Forschung und Technik

Seine zunehmend international ausgerichtete Forschungsarbeit hat Daimler-Benz im neuen Forschungszentrum Ulm konzentriert. In ihren Projekten arbeiten die Forschungsbereiche eng mit den Unternehmensbereichen und verschiedenen Institutionen im In- und Ausland zusammen. Ein Beispiel für erfolgreich eingesetzte Synergieeffekte ist das konzernübergreifend angelegte TRAFFONIC-Projekt in der Fahrzeug- und Verkehrsforschung.

Daimler-Benz-Forschungszentrum Ulm fertiggestellt

Mit einem Festakt am 19. Oktober 1993 wurde das auf dem Oberen Eselsberg, nordwestlich der Stadt Ulm, erstellte Daimler-Benz-Forschungszentrum seiner Bestimmung übergeben. Die Baukosten betragen 270 Mio. DM. Das Forschungszentrum bietet Raum für 1.000 Arbeitsplätze und ist ein wichtiger Bestandteil der Wissenschaftsstadt Ulm, im Verbund mit den Ulmer Hochschulen, mit von Wirtschaft und öffentlicher Hand gemeinsam betriebenen „An-Instituten“ sowie einem mittelständisch orientierten „Science Park“. Der bestehende und sich weiter entwickelnde enge Kontakt zwischen den einzelnen Institutionen soll den Austausch zwischen universitärer und industrieller Forschung nicht nur in der wachsenden Technologie-Region Ulm, sondern auch darüber hinaus fördern.

In dem neuen Daimler-Benz-Zentrum werden einerseits Forschungsprojekte für unsere Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder bearbeitet, andererseits aber auch - als „Dreh-scheibe des Wissens“ für den Konzern - Schlüsseltechnologien bereitgestellt, die eine wichtige Basis für Wettbewerbsvorteile auf den wachsenden Märkten von morgen sind. Das Themenspektrum umfaßt:

- Mikroelektronik,
- Funktions- und Strukturwerkstoffe,
- Produktionsforschung und Umwelt,
- Energieforschung und
- Informationstechnik.

Die wachsende Bedeutung der Informationstechnik für den Konzern wurde 1993 durch die Einrichtung eines eigenen Forschungsbereichs unterstrichen. Die Ulmer Informationstechnik-Forscher befassen sich mit neuartigen Anwendungen, Techniken und Konzepten für Computer.

Der unternehmerisch denkende und handelnde Forscher

In einem ressortweiten Kommunikationsprozeß wurden die Grundlagen für ein neues Modell des „unternehmerischen Forschers“ erarbeitet und in die Daimler-Benz-Forschung eingeführt. Zentraler Gedanke dieses Modells der „Strategiegeleiteten unternehmerischen Führung“ ist das Selbstverständnis des Forschers als „Unternehmer im Unternehmen“. Der unternehmerische Forscher nutzt eigenverantwortlich seinen Gestaltungsspielraum hinsichtlich Visionen, Teilzielen, Inhalten, Ressourceneinsatz im Rahmen der übergeordneten Strategie seines Forschungsbereichs.

Um das hierzu notwendige Wissen auf den Gebieten strategische Kompetenz, Markt- und Kundenorientierung zu vertiefen, hat das Ressort Forschung und Technik gemeinsam mit dem Bildungsbereich der Daimler-Benz AG ein Management-Qualifizierungsprogramm erarbeitet, das die Themen Innovationsmanagement, Strategie und Marketing umfaßt.

Internationalisierung der Forschung

Die Aktivitäten im Ressort Forschung und Technik entwickeln sich zunehmend über die Grenzen hinweg. Der Weg führt über Kooperationen mit Forschungseinrichtungen in aller Welt,

den Austausch von Studenten sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit weltweit anerkannten Forschungsinstituten wie auch die Einbindung von Wissenschaftlern in Forschungs- und Entwicklungsarbeiten der Konzernunternehmen im Ausland. Beispiele dafür sind:

- industrielle Kooperationen mit Aerospatiale, Frankreich, United Technologies, USA, und Mitsubishi, Japan,
- EG-geförderte europäische sowie weltweite Verbundforschung,
- Forschungsk Kooperationen mit kompetenten Forschungsinstituten in GUS-Ländern und in den USA.

Die Zusammenarbeit dient dazu, internationales Know-how sowie neue Anregungen und Erfahrungen in die Forschungsarbeit einzubeziehen. Konkrete Ergebnisse liegen bereits bei Werkstoffen und Werkstoff-Technologien vor; beides sind zentrale Wettbewerbsfaktoren bei der Gestaltung künftiger Produkte.

Das Programm AIT:

Europaweite Anwender-Initiative

Ein weiteres Beispiel der Internationalisierung ist die von der Daimler-Benz-Forschung begonnene europaweite industrielle Anwender-Initiative „Advanced Information Technology in Design and Manufacturing“ (AIT).

Gerade die aktuelle Situation der europäischen Industrie zeigt, daß die Anforderungen der Nutzer von den Anbietern der Informationstechnik (IT) nicht ausreichend erfüllt werden. Unter Führung von Daimler-Benz haben deshalb 17 große europäische IT-Nutzer in der Automobil- und Luftfahrtindustrie einen Projektvorschlag erarbeitet, der von der EG unterstützt wird.

Gemeinsames Ziel ist es, die zukünftigen Anforderungen an die IT in Entwicklung und Produktion festzulegen, damit die IT-Anbieter geeignete Lösungen entwickeln können.

Fortschritte in der Fahrzeug- und Verkehrsforschung

Nach über vier Jahren wurde das Synergieprogramm TRAFFONIC erfolgreich abgeschlossen. Mercedes-Benz, die Deutsche Aerospace und verschiedene Daimler-Benz-Forschungsbereiche entwickelten gemeinsam neue Fahrzeugfunktionen. Das konzernweite Know-how war Voraussetzung für bemerkenswerte Erfolge, insbesondere auf den Gebieten Radar-Sensorik und Sprachverarbeitung im Verkehrsgeschehen. Viele der TRAFFONIC-Teilprojekte werden nun mit Unterstützung des Konzernunternehmens Deutsche Aerospace und des Gemeinschaftsunternehmens TEMIC bis zur Serienreife weiterentwickelt.

Verkehrsmanagement durch Intertraffic

Im Jahre 1993 hat die Daimler-Benz AG alle Anteile an der IIF Intertraffic Gesellschaft für Integrierte Verkehrsmanagement-Systeme übernommen, nachdem zuvor alle Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns an ihr beteiligt waren. Die Gesellschaft faßt das im Konzern verfügbare Know-how auf den Gebieten Verkehrsleittechnik, Verkehrsmittel- und Informationstechnologie zusammen.

Die IIF ist federführend damit beauftragt, das Verkehrsmanagement-System STORM zu realisieren. In diesem Projekt erprobt der Daimler-Benz-Forschungsbereich gemeinsam mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, der Landeshauptstadt Stuttgart und einer Reihe bedeutender Unternehmen moderne Verkehrsinformations- und -beeinflussungstechniken in der Region Stuttgart. Ein Datenverbund zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr ist die Basis der sechs Pilotprojekte:



Im Rotationsverdampfer trocknet hier ein Siliziumnitrid Pulvergemisch – eine Vorstufe für gesinterte Keramikteile für den Automobilbau.



Bei 900 Grad Celsius verformen diese Werkstoff-Experten „superelastisch“ dünne Titanbleche. Nach Wunsch gestaltete Bauteile für die Luft- und Raumfahrt sind der Mühe Lohn.

Knall im Schall-Labor: In 26 tausendstel Sekunden bläst sich der Airbag zum ballonartigen Sicherheitspolster auf. Wissenschaftler in Ottobrunn vermessen die Druckwellen der Gasexplosion, um den Aufblasvorgang noch effizienter zu machen. Die Daimler-Benz-Forschung arbeitet permanent an der Weiterentwicklung des Airbags zum Nutzen der Kunden.

- Verkehrsinformationssystem,
- individuelles Leitsystem,
- dynamische Park and Ride-Information,
- Anschlußinformationssystem,
- Flottenmanagement und
- Notrufsystem.

Die Infrastruktur des STORM-Projekts wird Ende 1994 fertiggestellt und soll bis Ende 1995 erprobt werden.

Ferner wird sich die ITF an einer Gesellschaft beteiligen, die individuelle Verkehrsleittechnik-Systeme aufbaut und betreibt sowie Dienstleistungen für diese Systeme vermarktet.

STTS-Eurotunnelfahrzeug in Betrieb

Mit der Fertigstellung des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal wird zugleich die von uns entwickelte, neuartige induktive Spurführung für das Service-Tunnel-Transport-System (STTS) in Betrieb genommen. Von der Mercedes-Benz AG - in Zusammenarbeit mit der Daimler-Benz-Forschung und der AEG - konzipierte Sonderfahrzeuge fahren spurgeführt durch die nur 4,8 Meter breite, mittlere Röhre des Tunnels, die für Wartungszwecke und als Fluchtweg genutzt werden soll. Die Abnahmetests durch die Tunnelgesellschaft belegen die Leistungsfähigkeit des Systems und seine Robustheit bei möglichen Störungen.

Psychologische Analyse von Fahrfehlern

Fahrzeuge bewegen sich im Straßenverkehr um so sicherer, je besser sie Anforderungen und Eigenheiten der Lenker entsprechen. Um auf diesem Gebiet Fortschritte zu erzielen, müssen die Fahrzeugentwickler unter

anderem die typischen Bedien- und Fahrfehler kennen. Mit Hilfe psychologischer Fehleranalysen haben Daimler-Benz-Forscher jetzt Fehlerprofile für unterschiedliche Fahrzeugtypen und Fahrergruppen erstellt. Gemessen wurden die Einflüsse von Streß, Erfahrung und Alter auf die Fehlerhäufigkeit.

Dabei zeigte sich beispielsweise, daß eine hohe Beanspruchung des Fahrers im Verkehr zu Fahrfehlern führen kann; eine höhere Streßbeanspruchung als Folge von Fahrfehlern war aber nicht nachweisbar. Bestätigt wurde die Annahme, daß sich die Erfahrungsbreite eines Autofahrers dämpfend auf seine Fehlerhäufigkeit auswirkt.

Ein weiterer Versuch widerlegte das Vorurteil, daß die Häufigkeit von Fahrfehlern mit dem Alter zunimmt. Auch hier spielt die Erfahrung die ausschlaggebende Rolle: ältere Autofahrer mit breitem Erfahrungshintergrund machten die wenigsten Fehler in allen untersuchten Gruppen.

Batterie im Elektrofahrzeug berührungslos laden

Bemerkenswerte technische Perspektiven zeichnen sich auch bei der Übertragung und Umwandlung elektrischer Energie ab.

Wird Energie bei Frequenzen oberhalb von 20 kHz übertragen, so reduzieren sich Platzbedarf, Gewicht und Verluste elektromagnetischer Bauelemente beträchtlich. Darüber hinaus läßt sich bei diesen hohen Frequenzen elektrische Energie berührungslos über eine Luftspalte übertragen.

Neue, schnell schaltende und wirtschaftlich arbeitende Halbleiter-Bauelemente erschließen inzwischen diesen Frequenzbereich. Hier bietet sich ein breites Spektrum hochinteressanter Produktmöglichkeiten wie:

- berührungslos anzukoppelnde Ladegeräte für Elektro-Straßenfahrzeuge,
- berührungslos angetriebene Transportmittel,
- leistungsstarke Stromversorgung in Reisezugwagen und
- Bordnetze für Fahrzeuge aller Art.

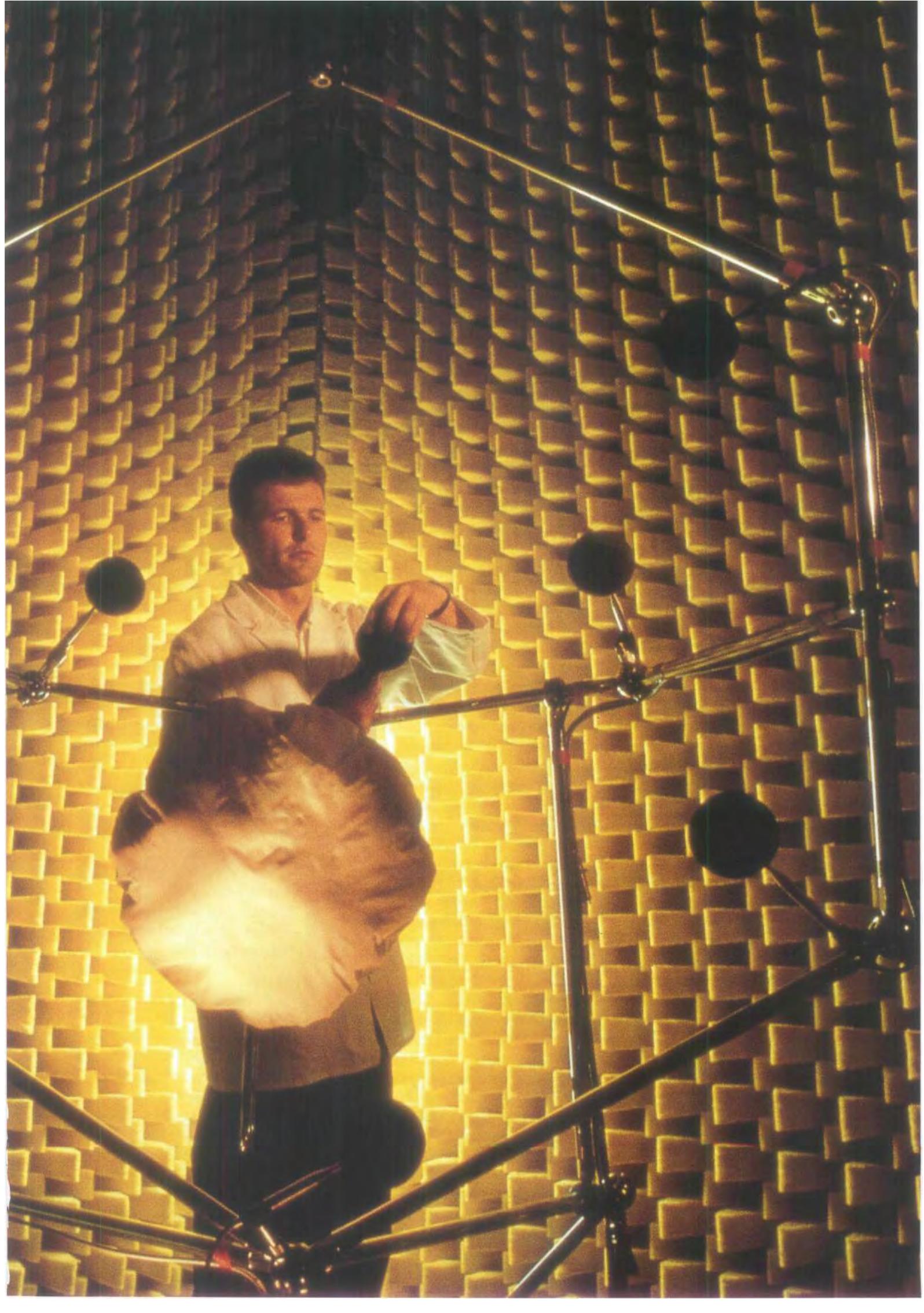
Daimler-Benz-Forscher aus dem Bereich Automatisierungstechnik in Frankfurt schaffen derzeit die technologischen und systemtechnischen Voraussetzungen für die Herstellung und den Betrieb solcher Mittelfrequenz-Energieübertragungsanlagen.

Mobile Computing und automatisches Handschriftlesen

Die richtige Information muß zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort und in der richtigen Sprache verfügbar sein. „Mobile Computing“ heißt daher eine der wichtigsten Forderungen an die moderne Informationstechnik.

Im Rahmen des Arbeitsfelds „Mobile Teilnehmer in vernetzten Systemen“ wird im Daimler-Benz-Forschungszentrum Ulm derzeit ein Basissystem für Informations- und Kommunikationstechnik geschaffen. Den Einsatz von Mobile Computing erproben beispielsweise Mercedes-Benz Niederlassungen bei der mobilen Erfassung von Reparatur- und Inspektionsaufträgen.

Internationale Anerkennung und erfolgreiche Umsetzung ihrer Ergebnisse in automatische Briefverteilanlagen der AEG ElectroCom verzeichneten Forscher des Konzerns auf einem anderen Gebiet der Informationstechnik: Aufbauend auf Bildanalyse, Schriftzeichen-, Sprach- und Grafik-Erkennung entwickelten sie Konzepte und Verfahren, um Handschriften erkennen zu können. Mit einer Erkennungsrate von über 80% eroberten sie in kürzester Zeit weltweit eine Spitzenstellung.



Mikroelektronik und Mikrosystemtechnik

Die technologischen Fähigkeiten der Mikroelektronik-Forschung kommen nicht nur künftigen Produkten zugute. Im Ulmer Forschungszentrum verfügen wir über eine „Foundry“, eine Produktionsstätte für Halbleiter-Bauelemente in Gallium-Arsenid-Technologie, die Transistoren, Schaltkreise und andere Produkte für den Daimler-Benz-Konzern herstellt. Außerdem werden externe Kunden mit maßgeschneiderten Bauteilen beliefert; in der Regel sind es Kleinserien von einigen hundert Chips, die eine Produktion in einem kommerziellen Halbleiterwerk nicht rechtfertigen würden.

In einer Reihe von Konzernprodukten, so in Personenwagen oder Schienenfahrzeugen, in der Luft- und Raumfahrt oder der Antriebs- und Automatisierungstechnik, werden intelligente Sensor- und Aktorkomponenten eingesetzt. Es handelt sich um sogenannte Smart-Power-Schaltkreise (adressierbare, diagnosefähige und sich selbst überwachende Systemlösungen), die von der Forschung in engem Kontakt zur Technologieentwicklung erarbeitet werden. Aufbauend auf diesem Konzept entsteht in Kooperation mit der TEMIC ein Ansteuer-Schaltkreis für Reluktanzmotoren, die in Personenwagen die Außenspiegel elektrisch verstellen können.

Auf einem einzigen, stecknadelkopfgroßen Chip integrierte, mikro-mechanische Sensoren sollen künftig am Straßenfahrzeug die Beschleunigung von Rad und Aufhängung erfassen und die Meßwerte an Steuergeräte übertragen. Die neuen, von Forschern am Standort München-Ottobrunn entwickelten Beschleunigungssensoren stehen unmittelbar vor der Serienfertigung.

Neue Werkstoffe - neue Energie- und Umweltchancen

Eine Vielfalt von attraktiven Anwendungen auf dem Energie- und Umweltsektor erschließt sich Daimler-Benz aus den Eigenschaften neuer Werkstoffe.

Einer der Schwerpunkte für die Werkstoffwissenschaftler im Forschungszentrum Ulm ist es, den Stand der Technik bei Funktionsmaterialien, beispielsweise für Elektroden und Membranen in Batterien für Elektrofahrzeuge, ständig zu erweitern. Für künftige Generationen der von AEG und der Anglo-American Corporation, Südafrika, entwickelten Natrium/Nickelchlorid-Hochleistungs-batterie („ZEBRA“-Batterie) erarbeiten Daimler-Benz-Forscher heute schon die Werkstoff-Grundlagen, um Betriebstemperatur und Kosten weiter zu senken und die Funktionalität dieses Energiespeichers zu steigern.

Eine hohe Umweltverträglichkeit ist beim Forschungsthema „Festoxid-Brennstoffzelle“ oberstes Ziel. Sie erzeugt Strom mit einem Wirkungsgrad von 60% aus beliebigen Brenngasen, beispielsweise aus Erdgas oder Wasserstoff, ganz ohne Flamme, Dampf oder rotierende Turbinenschaufeln. Mit der Entwicklung geeigneter Elektrokeramik, kombinierbarer Flachzellen sowie von Integrations- und Verbindungstechnik stellen Daimler-Benz-Forscher das notwendige Know-how für den Praxiseinsatz bereit.

Produktionsforschung für die Industriegesellschaft von morgen

1993 startete das weltweit als Triaden-Allianz USA-Japan-Europa angelegte Forschungsprogramm IMS, Intelligent Manufacturing System. IMS hat zum Ziel, die industrielle Produktion zu systematisieren und von Auftragseingang über Entwicklung und Fertigung bis zum Vertrieb eine durchgängige Datenintegration zu verwirklichen. Daimler-Benz als Projektpartner untersucht dabei im Rahmen

des Test-Case „Rapid Product Development“ eine geschlossene Prozeßkette vom CAD-Modell über die Prototypenherstellung, unter anderem auf dem Wege der Stereolithographie mit anschließender Rückführung des vermessenen Prototypen auf CAD-Daten.

Zukunftsforschung - und der prüfende Blick nach innen

Die Berliner Gruppierung „Forschung, Technik und Gesellschaft“ erarbeitet nicht-technisches Zukunftswissen, um die Unternehmensbereiche in operativen und strategischen Prozessen zu unterstützen. Auf der Basis von Forschungsergebnissen wird geklärt, ob gegenwärtige oder geplante Produkte, Dienstleistungen und Organisationsprinzipien Zukunftschancen haben.

Beispielsweise erarbeiteten die Zukunftsforscher die heute schon erkennbaren, für den Konzern und seine Produkte relevanten Trends der kommenden Jahre. Die querschnittsorientierten Trendanalysen sind zu den Beobachtungsfeldern

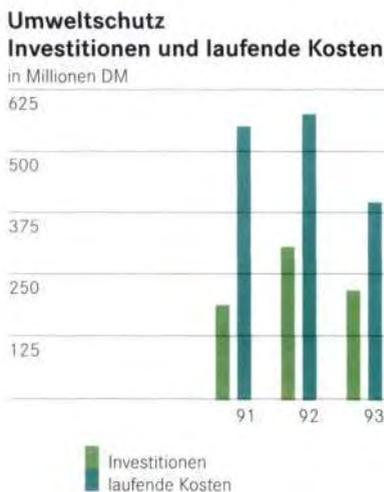
- Ökonomische Rahmendaten
- Sozio-Demographie
- Umwelt
- Energiewirtschaft
- Städtebau und Raumentwicklung
- Verkehrswirtschaft
- Gesellschaft, Werte und Verhalten
- Arbeitswelt und Freizeitverhalten
- Unternehmen

gebündelt.

Bei alledem wird durch das sogenannte Forschungs-Audit von -konzerninternen und -externen - weltweit renommierten Experten die eigene Forschungsleistung auf Effizienz, Effektivität und Qualität geprüft. Denn die Kunden der Daimler-Benz-Forschung erwarten Produkte, die nicht nur technologisch jeden Vergleich mit dem Weltspitzenniveau standhalten, sondern auch wettbewerbsfähige Preise gewährleisten.

Umweltschutz

Durch die Novelle des Abfallgesetzes müssen künftig die anfallenden Rückstände eines Produkts bereits bei seiner Entwicklung und Produktion verstärkt berücksichtigt werden. Neben neu eingesetzten Test-Audits in den Produktionswerken und produktbezogen aufgestellten Ökobilanzen wird im Daimler-Benz-Konzern die Dokumentation des betrieblichen Umweltschutzes durch ein Informationssystem optimiert. Erfreuliche Versuchsergebnisse haben die Trennung und Wiederverwertung von Kunststoffabfällen sowie die Nutzung von Naturmaterialien gezeigt.



Neues Abfallgesetz

Ein wichtiges Umweltschutzthema des Jahres 1993 war die Novelle des Abfallgesetzes, mit der das Ziel angestrebt wird, im Sinne einer Kreislaufwirtschaft Abfälle weitestgehend zu vermeiden. Das Gesetz erfaßt alle von der Produktion bis zur Entsorgung anfallenden Rückstände eines Produkts. Die Produktverantwortung der Hersteller wird auf mehrfach verwendbare, rückstandsarme und langlebige Produkte erweitert.

Mit der Elektronikschrott- und der Altautoverordnung sowie den damit verbundenen Rücknahmeverpflichtungen stehen wesentliche Änderungen der abfallpolitischen Rahmenbedingungen bevor, die auch verstärkt in die Produktion und die Produktentwicklung ausstrahlen werden. Weder das Kreislaufwirtschaftsgesetz noch die beiden genannten Verordnungen wurden allerdings bislang verabschiedet.

Umweltinformationssystem gewinnt an Bedeutung

Der Zentrale Arbeitskreis „Umweltschutz“, der sich aus allen Umweltbevollmächtigten des Daimler-Benz-Konzerns zusammensetzt, beschloß im Mai 1993, ein konzernübergreifendes Umweltinformationssystem vom Unternehmensbereich debis entwickeln zu lassen, das Anfang 1994 eingeführt wurde. Dieses Informationssystem koordiniert die Anlagen-,

Prozeß- und Gefahrstoffüberwachung in den Werken und gewährleistet eine effiziente Dokumentation des betrieblichen Umweltschutzes. Die Informationen aus den Werksdatenbanken werden zentral zusammengeführt, um ein konzernweites Controlling des Umweltschutzes sicherzustellen.

Betriebsprüfung auf Umweltschutzgesichtspunkte

Bereits vor Verabschiedung der EG-Verordnung zur freiwilligen Umweltbetriebsprüfung (Öko-Audit für Produktionsstandorte) wurden in zwei Werken des Konzerns Test-Audits durchgeführt, um Erfahrungen mit diesem Instrumentarium zu sammeln. Dabei zeigte sich, daß in der mittlerweile verabschiedeten gesetzlichen Verordnung detaillierte Analysekriterien fehlen. Außerdem werden in den Regelungen nationale Unterschiede zementiert, die deutsche Standorte aufgrund ihres anerkannt hohen Umweltstandards gegenüber ausländischen Werken benachteiligen.

Produktbezogene Ökobilanz

Mit der Weiterentwicklung der Umweltgesetzgebung rückt die „Ganzheitliche Bilanzierung“ (Ökobilanz) der von einem Produkt ausgehenden Umweltbelastung von der Herstellung über den Gebrauch bis zur Entsorgung in den Vordergrund. Problematisch ist hierbei, daß die meisten für die ökologische Bewertung benötigten Informationen noch unvollständig oder nicht vergleichbar sind oder gänzlich fehlen.

Ein Recyclingproblem ist gelöst: Im Aufbereitungslabor des Forschungszentrums Ulm ist eine Versuchsanlage aufgebaut, die Verbundwerkstoffe auf rein mechanischem Weg sortenrein trennen kann. Kunststoffabfälle werden dadurch zur neuen Rohstoffquelle.



Komplexe Kunststoffabfälle werden in ihre Ausgangsmaterialien getrennt und so der Wiederverwertung zugeführt.



Kopfstützen aus nachwachsenden Naturmaterialien stellen einen Beitrag zur Schonung der weltweit begrenzten Ressourcen dar.

Im Daimler-Benz-Forschungszentrum in Ulm wird daher verstärkt an dieser Fragestellung gearbeitet, um möglichst frühzeitig wissenschaftlich untermauerte Kriterien für die Umweltbelastung eines Produkts zu erarbeiten und diese dann auch umgehend in die Produktentwicklung einfließen zu lassen. Auf der Basis von Stoff- und Energiebilanzen wurden bereits für verschiedene Produkte aus dem Daimler-Benz-Konzern ökologische Schwachstellenanalysen durchgeführt.

Investitionen in den Umweltschutz

Die Umweltschutzinvestitionen sind im Vergleich zum Vorjahr auf eine Größenordnung von 200 Mio. DM zurückgegangen. Ursache dafür waren vor allem die 1992 aktivierten hohen Investitionen für die Umstellung auf Wasserbasislacke in der Pkw-Produktion. Darüber hinaus spiegelt sich darin aber auch das generell zurückgegangene Investitionsvolumen in Sachanlagen wider.

Wiederverwertung von Kunststoffabfällen

Ein weiteres Ziel der Konzernforschung ist die Entwicklung von Verfahren zur Verwertung von komplexen Kunststoffabfällen aus der Produktion. So ist es dem Daimler-Benz-Forschungszentrum erstmalig gelungen, durch ein mechanisches Verfahren Kunststoffverbundabfälle aus der Fertigung von Fahrzeugarmaturentafeln sortenrein in die Ausgangsmaterialien zu trennen und einer hochwertigen Wiederverwertung zuzuführen. Sobald die in der Dauererprobung befindliche Anlage im Mercedes-Benz Werk Wörth installiert ist, können dort künftig 1.500 t Abfall jährlich vermieden und die reinen Kunststofffraktionen erneut für die Herstellung von Fahrzeugteilen eingesetzt werden.

Kooperation mit Mitsubishi

Im November 1993 beschlossen Mitsubishi und Daimler-Benz, zwei Umweltschutzprojekte durchzuführen. Im Rahmen eines gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsvorhabens wird das Recycling von gemischten Kunststoffabfällen und Elektronikschrott untersucht. In der zweiten Umwelt-Kooperation wurde in Berlin eine engere Zusammenarbeit beim metallurgischen Recycling von Altkaros vereinbart. Darüber hinaus zeigten die beiden Unternehmen gemeinsam im Dezember 1993 einen vielbeachteten Querschnitt ihres umwelttechnologischen Know-hows auf der Umweltmesse „New Earth“ in Osaka.

Schonung von Ressourcen

Im Rahmen einer Kooperation zwischen verschiedenen Konzernbereichen, der UNICEF und der Universität Pará in Belém/Brasilien werden verschiedene Materialien und Verfahren zur industriellen Nutzung von Naturfasern und anderen nachwachsenden Rohstoffen erprobt. Im Berichtsjahr wurden etwa 6.000 t Naturmaterialien, wie Kokosfasern und Naturkautschuk, in kleinen Produktionsstätten in Brasilien zu Zulieferteilen verarbeitet und von der Mercedes-Benz do Brasil in Busse und Lkw eingebaut. Neben verschiedenen technischen Vorteilen, wie besserem Innenraumklima und größerer Atmungsaktivität, besitzen Naturfasern auch erhebliche ökologische Vorzüge, da einerseits keine endlichen Ressourcen verbraucht werden und auch die Wiederverwendung bzw. die Entsorgung problemlos ist.

Darüber hinaus wird mit diesem Projekt auch ein entwicklungspolitisches Ziel erreicht. Denn die einheimischen Bauern erhalten hierdurch, als Ersatz für den Wanderfeldbau, eine umweltverträgliche Existenzgrundlage als Zulieferer.

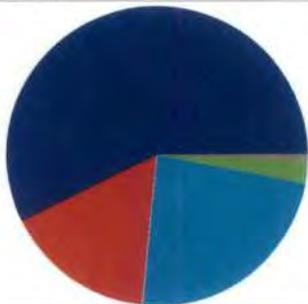


Die fünf Kernthemen Internationalisierung, Marktorientierung, Innovationskraft, Wettbewerbsfähigkeit durch unternehmerisches Handeln und Verantwortung in der Gesellschaft standen im Mittelpunkt der Diskussion auf dem Daimler-Benz-Congress '93. Bei der gemeinsamen Bearbeitung der konkreten Sachthemen entwickelten über 2.000 Führungskräfte des Konzerns eine Aufbruchstimmung und erarbeiteten Ergebnisse, die spürbare Beiträge zur Integration im und zur Weiterentwicklung des Konzerns leisteten.

Personal

Wesentliche Handlungsfelder des Personalbereichs stellten 1993 die Bewältigung der konjunkturellen und strukturellen Beschäftigungsprobleme, die Verbesserung der Wettbewerbsposition durch eine weitere Senkung der Personalkosten sowie die Erhöhung der Arbeitsproduktivität dar. Neben der Kürzung und Umgestaltung freiwilliger sozialer Leistungen waren vor allem auch weitere Beschäftigungsanpassungen unvermeidlich. Der Belegschaftsstand sank im Daimler-Benz-Konzern - vergleichbar gerechnet, d. h. einschließlich Fokker, - um 6% auf 366.736 Beschäftigte.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Bereichen
(zum Jahresende)



	93	92*)
	in %	in %
Mercedes-Benz	57,2	57,2
AEG	16,1	15,6
DASA	23,5	24,3
debis	2,4	2,1
Daimler-Benz AG	0,8	0,8

*) Durch die Konsolidierung von Fokker vergleichbar gerechnet.

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in schwierigem Umfeld

Die schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen im Geschäftsjahr 1993 erforderten es auch im Daimler-Benz-Konzern, die Belegschaft zu verringern und die Personalkosten zu senken. Die Trennung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist ein schmerzlicher Schritt. Das Unternehmen verliert dadurch nicht nur Wissen und Erfahrung, der Personalabbau beeinträchtigt auch die Altersstruktur der verbleibenden Belegschaft.

Die Personalanpassungen konnten 1993 noch weitgehend sozialverträglich umgesetzt werden, insbesondere durch Nichtersatz der Fluktuation, Frühpensionierungen und individuelle Aufhebungsverträge. Darüber hinaus wurde in erheblichem Umfang Kurzarbeit zum Ausgleich von Beschäftigungsschwankungen eingesetzt. In den Unternehmensbereichen AEG und DASA waren 1993 jedoch betriebsbedingte Kündigungen unausweichlich.

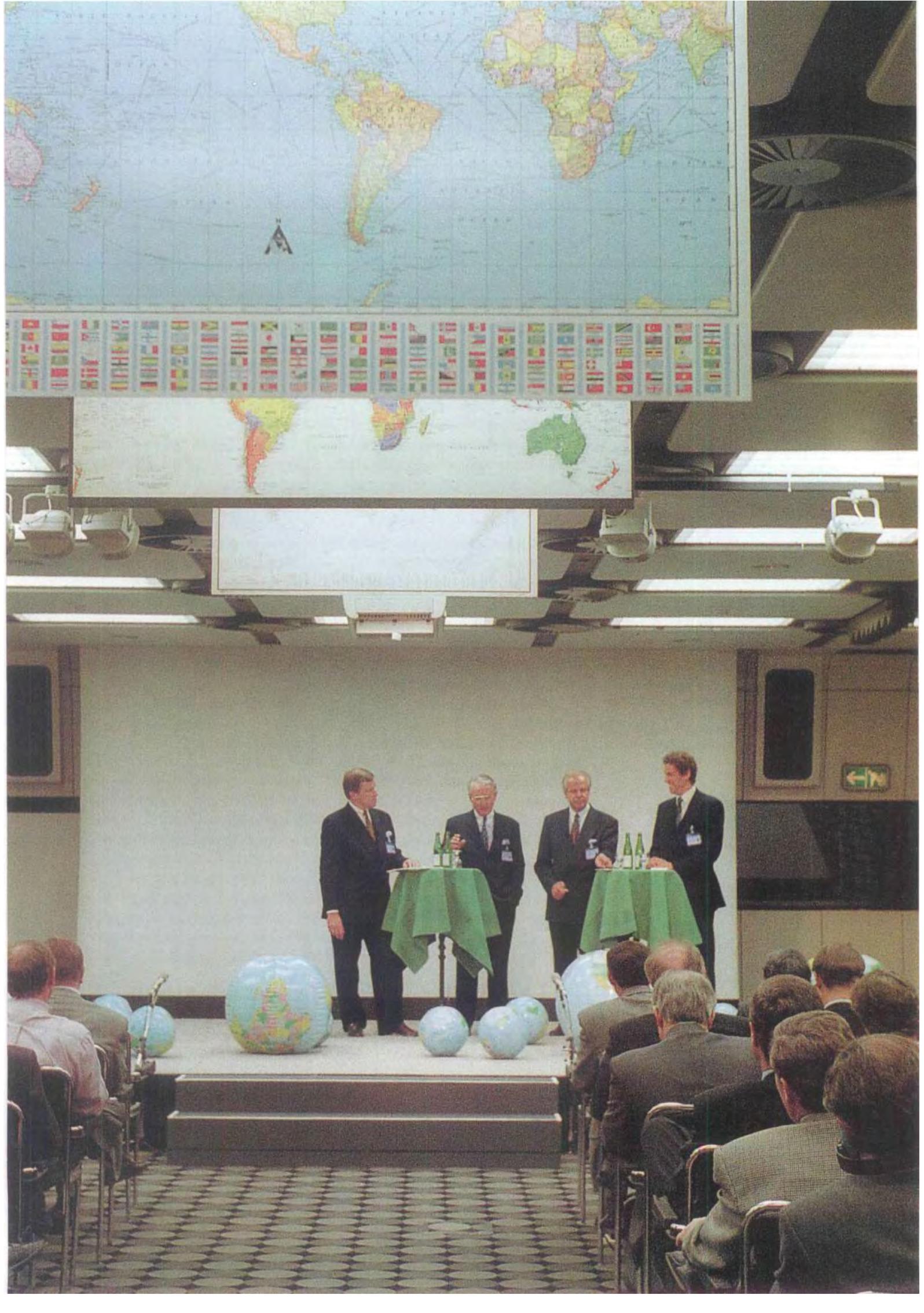
Es ist unsere Absicht, den zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit notwendigen Personalabbau auch künftig so sozialverträglich wie möglich durchzuführen, wengleich die Spielräume hierfür immer enger werden. Die Möglichkeiten,

Fluktuation und vorzeitige Pensionierungen zu nutzen, sind mittlerweile weitgehend ausgeschöpft. Wir werden daher nicht umhinkommen, betriebsbedingte Kündigungen in größerem Umfang als bisher auszusprechen. Soweit möglich, werden jedoch auch unkonventionelle Wege der Kapazitätsanpassung genutzt, um das Ausmaß zu verringern. Im Vordergrund stehen hier flexible Formen der Arbeitszeitgestaltung.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Personalarbeit war auch und gerade in diesem schwierigen Jahr die Sicherung und die Weiterentwicklung unseres Mitarbeiterpotentials. Ausbildung und Qualifizierung im Daimler-Benz-Konzern blieben daher auf hohem Niveau. Für uns ist Aus-, Fort- und Weiterbildung eine permanente Aufgabe zur Zukunftssicherung des Unternehmens und seiner Beschäftigten.

Beschäftigungslage

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 366.736 (i. V. vergleichbar gerechnet 388.888) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Zum 1. Januar 1994 hat sich die Belegschaft im Konzern um weitere 4.546 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf 362.190 Personen reduziert. Vom Jahresendstand 1993 waren 284.576 (i. V. 302.464) in Deutschland beschäftigt. In den Unternehmensbereichen des Konzerns war die Beschäftigungslage insgesamt sehr angespannt.





Wirtschaftlich schwierige Zeiten erfordern verstärktes Kostenbewußtsein, aber auch den Mut zu Investitionen in die Zukunft unserer Auszubildenden.

Mercedes-Benz beschäftigte Ende 1993 insgesamt 209.933 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 160.175 in Deutschland. Die Belegschaft ging in Deutschland um 9.982 auf 159.098 gegenüber dem Vorjahr zurück. Kurzarbeit mußte in beiden Geschäftsbereichen, insbesondere aber im Nutzfahrzeugsektor, vereinbart werden. Der Personalstand konnte insgesamt noch durch sozialverträgliche Maßnahmen, wie umfangreiche Vorruhestandsregelungen und Ausscheidungsvereinbarungen, abgebaut werden.

Die AEG hatte am Ende des Berichtszeitraums insgesamt 58.921 Beschäftigte, davon 44.591 in Deutschland. Hier verringerte sich die Belegschaft um 4%. Der Abbau betraf insbesondere die Bereiche Automatisierungstechnik, Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sowie Mikroelektronik. In mehreren Geschäftsbereichen wurde kurzgearbeitet.

Bei der Deutschen Aerospace (DASA) waren zum Jahresende 86.086 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon 69.373 in Deutschland. Im Vergleich zum 31. Dezember 1992 ging die Belegschaft in Deutschland um 8% zurück. Darüber hinaus waren rd. 50% der Belegschaft von Kurzarbeit betroffen. Die anhaltend dramatische Geschäftssituation in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie in der Verteidigungstechnik führte dazu, daß im Oktober 1993 weitreichende Einschnitte in Struktur und Beschäftigung des DASA-Konzerns bekanntgegeben werden mußten.

Die Daimler-Benz InterServices (debis) erreichte Ende 1993 einen Belegschaftsstand von insgesamt 8.812 Beschäftigten, davon 7.527 in Deutschland. Im debis-Konzern stieg - im wesentlichen durch Zukäufe - die Belegschaft um etwa 600; ein beschäftigungsbedingter Abbau von rd. 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im debis Systemhaus wurde dadurch überkompensiert.

Bei der Daimler-Benz AG (Holding) waren am Ende des Berichtszeitraums insgesamt 2.984 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon 540 in den Konzernleitungsfunktionen, 1.274 in der Konzernforschung sowie 1.170 mit Dienstleistungen für die Unternehmensbereiche und den Standort Möhringen. Die Belegschaft in Deutschland sank damit gegenüber dem Vorjahr um 156 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Tarifabschlüsse 1993

In den alten Bundesländern Deutschlands stiegen durch die 1992 vereinbarten Tarifabschlüsse für die Metall- und Elektroindustrie die Löhne und Gehälter zum 1. April 1993 um 3%. Außerdem erhöhten sich die tariflich abgesicherten Sonderzahlungen auf 60% eines Monatsverdienstes. Die bereits 1990 vereinbarte Arbeitszeitverkürzung auf 36 Stunden pro Woche bei vollem Lohnausgleich trat ebenfalls zu diesem Zeitpunkt in Kraft. In den neuen Bundesländern sind die 1991 getroffenen Vereinbarungen zur stufenweisen Anpassung der Tarifverträge an das Niveau in Westdeutschland erst nach einem Arbeitskampf geändert worden. Die materiell entscheidenden Veränderungen liegen in der zeitlichen Streckung des Stufenplans.

Schrittweise werden die Tarifentgelte auf Westniveau angehoben, zum 1. Dezember 1993 auf 80%, ab 1. Juli 1994 wird die Relation 87% betragen. Nach einer weiteren Erhöhung ab 1. Juli 1995 auf 94% werden zum 1. Juli 1996 schließlich 100% des Niveaus der alten Bundesländer erreicht.

Personal- und Sozialaufwand

Der Personalaufwand nahm im Konzern um 6 % auf 33,8 Mrd. DM zu. Im Rahmen von konsequent durchgeführten Kostensenkungsmaßnahmen wurden dabei in allen Unternehmensbereichen und in der Holding Sozialleistungen gekürzt oder aufgehoben.

Die betriebliche Altersversorgung bleibt weiterhin ein Kernstück der Sozialleistungen im Daimler-Benz-Konzern. Die Daimler-Benz AG und die Mercedes-Benz AG zahlten im Berichtsjahr 353 Mio. DM an 53.200 Pensionäre, Witwen und Kinder. Den Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG wurden insgesamt 551 Mio. DM zugeführt. AEG zahlte im Berichtsjahr 107 Mio. DM und die DASA 113 Mio. DM. Insgesamt wurden im Konzern 1,4 Mrd. DM für die betriebliche Altersversorgung aufgewendet.

Vermögensbildung

Auch 1993 wurde im Inland eine Vermögensbildungsaktion durchgeführt, an der sich die Daimler-Benz AG, die Mercedes-Benz AG sowie ein Teil der zur debis gehörenden Gesellschaften beteiligten. Jeder teilnahmeberechtigte Arbeitnehmer konnte eine Belegschaftsaktie der Daimler-Benz AG zum Vorzugskurs erwerben. Insgesamt nahmen rd. 73.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieses Angebot wahr; dies entspricht 41 % der Teilnehmereberechtigten.

Führungskräfteentwicklung und -planung

Die Führungskräfteentwicklung und -planung wird von zunehmend schwierigeren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen geprägt; auch Führungskräfte sind von den notwendigen Personalanpassungsmaßnahmen betroffen.

Die Führungskräfteplanungsrunde 1993 hat gezeigt, daß für den erwarteten Führungskräftebedarf eine ausreichend große Zahl qualifizierter Nachwuchskräfte vorhanden ist. Angesichts sich wandelnder Anforderungen unterstützen wir unsere Führungskräfte mit eigens entwickelten Qualifizierungsprogrammen dabei, ihre Innovationsfähigkeit zu steigern sowie eine stärkere General-Management-Kompetenz und ein internationaleres Profil zu erwerben.

Dem Ausbau von Netzwerken für den Wissenstransfer, der Integration und der Kommunikation im Konzern diente auch der Daimler-Benz-Congress '93 in Berlin: In zahlreichen Arbeitsgruppen setzten sich über 2.000 Führungskräfte aus In- und Auslandsgesellschaften des Konzerns mit Fragen der Internationalisierung, der Marktorientierung, der Innovationskraft, der Wettbewerbsfähigkeit sowie der Verantwortung des Konzerns in der Gesellschaft auseinander.

Betriebliche Bildungsarbeit

Gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten betrachtet der Daimler-Benz-Konzern die Nachwuchsförderung als strategische Aufgabe.

Zum Jahresende 1993 befanden sich in Deutschland rd. 12.800 Jugendliche in der Berufsausbildung; davon hatten etwa 3.200 Jungen und Mädchen ihre Ausbildung im Berichtsjahr begonnen. Im Rahmen seiner gesellschaftspolitischen Verantwortung hat der Daimler-Benz-Konzern über seinen Bedarf hinaus 1993 mehr als 100 zusätzliche Ausbildungsplätze in den neuen Bundesländern geschaffen. Insgesamt wird in fast 60 gewerblich-technischen und 10 kaufmännischen Berufsbildern ausgebildet. Darüber hinaus gibt es 15 spezielle Ausbildungswege für Abiturienten, insbesondere in der Berufsakademie.

In der Fort- und Weiterbildung bieten alle Unternehmensbereiche ein umfassendes, den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern angepaßtes Programm. Schwerpunkt der Fortbildung der oberen Führungskräfte war 1993 der strukturelle Wandel des Konzerns und seine strategische Neuausrichtung.

Die Aufwendungen für Aus-, Fort- und Weiterbildung betragen im Berichtsjahr knapp 800 Mio. DM.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit

Die arbeitsmedizinische Betreuung unserer Belegschaft ist traditionell ein wichtiges Element unserer betrieblichen Sozialpolitik. In den

Die Leichtathletik-Weltmeisterschaft 1993 in Stuttgart lockte fast eine halbe Million Zuschauer ins Gottlieb-Daimler-Stadion. Über das Fernsehen verfolgten mehr als vier Milliarden Menschen in aller Welt die Wettkämpfe. Daimler-Benz und Mercedes-Benz zählten zu den Hauptsponsoren dieser durchweg gelungenen Veranstaltung.

deutschen Gesellschaften des Konzerns haben über 230 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Werksärztlichen Dienste unsere Belegschaften gesundheitlich betreut.

Für die Belange des Arbeitsschutzes waren nahezu 200 hauptamtliche Sicherheitsfachkräfte tätig. Der Erfolg ihrer Arbeit kommt in erneut gesunkenen Unfallzahlen aller Unternehmensbereiche zum Ausdruck.

Dank an unsere Belegschaft

Für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft in einem Jahr, das durch die sehr schwierige wirtschaftliche Situation sowie entschiedene Schritte zur Kostenoptimierung geprägt war, danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unsere Anerkennung gilt auch den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns.

Das Unternehmen in der Gesellschaft - Förderprojekte der Öffentlichkeitsarbeit

Daimler-Benz fördert eine ganze Reihe von Projekten im sozialen, kulturellen und ökologischen Bereich sowie im Sport. Neben dem angestrebten gesellschaftlichen Nutzen erreichen wir durch unser Engagement auch positive Effekte für unser Unternehmen. Besondere Beachtung findet die internationale Jugendförderung, die wir durch verschiedene Programme unterstützen.

Genauso wie unseren Kunden fühlen wir uns den Eigentümerinnen und Eigentümern des Unternehmens und seiner Teile, aber auch der Öffentlichkeit im allgemeinen verpflichtet. Die Bereitschaft, sich ständig einem kritischen Gedankenaustausch nach außen wie nach innen zu stellen, gehört dazu. Diesem Dialog, der Auseinandersetzung und der Partnerschaft mit gesellschaftlichen Gruppen dienen eine ganze Reihe von Förderprojekten des Unternehmens im sozialen, im kulturellen, im ökologischen Bereich, aber auch im Sport.

Dabei folgt unsere Förderpolitik einer doppelten Zielsetzung: Zum einen soll ein erkennbarer gesellschaftlicher Nutzen gestiftet werden, indem wir uns vor allem auf Projekte konzentrieren, die ohne Unterstützung durch Daimler-Benz nicht oder nicht in dieser Weise zustande gekommen wären. Zum anderen sollen über die Verbindung zu unternehmerischen Zielsetzungen auch positive Effekte für das Unternehmen am Markt bis hin zu ganz konkretem Nutzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreicht werden.

Den Schwerpunkt innerhalb der Förderkonzeption der Daimler-Benz AG bildet die internationale Jugendförderung. Damit soll sowohl über die Begegnung von Jugendlichen aus verschiedenen Nationen und Kulturen ein Beitrag zur Völkerverständigung und gleichzeitig zur Verbesserung des Deutschlandbilds im Ausland geleistet als auch die Rekrutierung hochqualifizierter, internationaler Nachwuchskräfte gesichert werden. So wird im Programm „Award of Excellence“ in Zusammenarbeit mit dem Goethe-Institut ausgewählten Schülerinnen und Schülern aus den USA und Kanada die Möglichkeit eines mehrwöchigen Aufenthalts bei deutschen Gastfamilien - Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Unternehmens - ermöglicht, um das Land und auch den Konzern kennenzulernen. Aufgrund der überaus positiven Resonanz, auf die dieses Programm sowohl innerhalb des Unternehmens als auch bei den Teilnehmern und Ansprechpartnern in Politik und Gesellschaft in Nordamerika gestoßen ist, planen wir in den kommenden Jahren eine Ausweitung. In Zukunft werden auch junge Menschen aus anderen Ländern und Regionen, in denen



GOTTLIEB-DAIMLER-STADION STUTTGART



3:22.3

17:04





Die Müritz.
Seit 1989 unterstützen wir
die Errichtung und den
Ausbau des Müritz-Nationalparks
in Mecklenburg-Vorpommern
im Rahmen unserer ökologischen
Förderaktivitäten.

wir Geschäftsinteressen verfolgen, Deutschland besuchen und für einige Monate im Daimler-Benz-Konzern hospitieren können. Bereits in diesem Jahr sind für junge Wirtschaftswissenschaftler aus Rußland Einsätze an verschiedenen Standorten des Konzerns vorgesehen, um ihnen einen umfassenden Einblick in die Arbeitsweise deutscher Industrieunternehmen zu ermöglichen, und gleichzeitig in Rußland ein Netzwerk mit zukünftigen Entscheidungsträgern aufzubauen.

Flankiert wird dieses Programm durch eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen vor Ort, etwa in Mexiko, wo arbeitslosen Jugendlichen Ausbildungsplätze bei den dortigen Auslandsgesellschaften des Konzerns angeboten werden.

Einen aktuellen Bezug haben die Jugendprojekte des Konzerns in den neuen Bundesländern. In Hoyerswerda hat die Daimler-Benz AG im letzten Jahr einen Fachkongreß zum Thema „Jugend und Gewalt“ veranstaltet, der in eine Reihe von Folgemaßnahmen mündete, darunter die Finanzierung von Arbeitsförderungsprojekten für arbeitslose Jugendliche gemeinsam mit der Freudenberg Stiftung und der Deutschen Kinder- und Jugendstiftung. Eine ganz ähnliche Zielsetzung verfolgen die schon traditionsreichen Jugendprojekte in Mannheim.

Auch bei der Kultur- und Sportförderung hat die Jugend Priorität. Das betrifft die Unterstützung von Projekten junger Künstlerinnen und Künstler, mit denen das Unternehmen durch eine Reihe von Maßnahmen Möglichkeiten für berufsbezogene Förderung geschaffen hat.

Mit dem Daimler-Benz Junior Cup, einem jährlich im Sportpalast in Sindelfingen stattfindenden internationalen Jugendfußballturnier, an dem auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns teilnehmen, wird nicht nur ein Beitrag zu einer europaweiten Jugendverständigung geleistet, sondern auch das in Sarajewo so dringend gebrauchte SOS-Kinderdorf finanziell unterstützt.

Finanzen und Material

Konzernübergreifende Aufgaben in der Finanz- und Materialwirtschaft werden in der Holdinggesellschaft in Stuttgart-Möhringen zentral wahrgenommen. Wichtige Ereignisse waren 1993 die Vergabe eines Langfrist-Ratings durch Moody's und Standard & Poor's, die Vorbereitung und Durchführung des New York-Listings der Daimler-Benz-Aktie sowie die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Einkaufsoffensive Neue Bundesländer.

Konzern-Treasury

Im Berichtsjahr haben wir unser zentrales Cash-Management technisch und konzeptionell weiter ausgebaut und die europäischen Konzerngesellschaften in das Cash-Concentration-Verfahren einbezogen.

Im Cash-Management-Bereich konnte die Flexibilität und Wirtschaftlichkeit durch die verstärkte Nutzung der Commercial-Paper-Programme, insbesondere in Deutschland und den USA, weiter gesteigert werden.

Langfristig verfügbare Mittel investierten wir im Rahmen unseres aktiven Portfolio Managements überwiegend in festverzinsliche Wertpapiere erstklassiger Emittenten sowie zu einem geringeren Teil in Aktien.

Die Aufgaben des Devisenmanagements bestanden unverändert darin, die Währungsrisiken im operativen Bereich - insbesondere bei USD und IPY sowie bei ausgewählten europäischen Währungen - zu erfassen und durch entsprechende Kurssicherungsmaßnahmen zu begrenzen. Auch in Zukunft werden wir unsere Strategie an laufend überprüften Kurserwartungen ausrichten und die Sicherungsinstrumente individuell nach Währungen und Geschäftsfeldern einsetzen.

Die Fremdkapitalversorgung des Konzerns wird im wesentlichen durch die Daimler-Benz AG und unser Netz von Regionalholding- und Finanzgesellschaften wahrgenommen, die in ihrer

Eigenschaft als Finanzdrehscheiben auf den nationalen und internationalen Märkten Fremdmittel beschaffen und an die operativen Gesellschaften weiterleiten. Die Finanzierung ist auf diesem Wege in vielen Fällen günstiger darstellbar als eine unmittelbare Refinanzierung durch die operativen Gesellschaften an den lokalen Märkten.

Aufgrund des anhaltenden Wachstums des Finanzdienstleistungsge schäfts haben wir auch 1993 die internationalen Kapitalmärkte über verschiedene Instrumente in Anspruch genommen. Schwerpunkt unserer Aktivitäten waren Mittelaufnahmen unter unserem Euro-Medium-Term-Note-Programm. Dadurch konnten wir die Bedürfnisse der Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften sehr flexibel decken. Infolge des Umfangs der hierbei aufgenommenen Mittel beschränkten wir uns auf wenige Vorhaben innerhalb der klassischen Euro-Anleihen. Daneben haben wir erstmals eine Securitization (Verbriefung) von Absatzfinanzierungsforderungen in den USA durchgeführt, die zum Ziel hatte, die Konzernverschuldung zu reduzieren und zugleich unsere Investorenbasis zu erweitern.

Im Rahmen unserer Treasury-Aktivitäten setzen wir auch derivative Geld- und Kapitalmarktinstrumente ein. Diese werden dazu genutzt, die finanzwirtschaftlichen Risiken des Konzerns zu begrenzen und das Finanzergebnis zu verbessern.

Die Abwicklung der Finanztransaktionen und der eingesetzten Finanzhandelsinstrumente, die sich im Zusammenhang mit dem zentralen Cash- und Devisenmanagement sowie mit den zentralen Refinanzierungsaufgaben ergeben, ist in Finanzhandelsrichtlinien festgelegt und dadurch strengen Reglementierungen unterworfen. Hierfür setzen wir unter Berücksichtigung der Funktionstrennung elektronische Systeme mit eindeutig definierten Finanzkontrollparametern ein.

Ein hierarchisch gegliedertes Berichtssystem, das ständig weiterentwickelt wird, zeigt uns zeitnah Risikofelder und -potentiale und stellt uns aktuelle Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung. Da wir in der Zusammenarbeit mit unseren externen Vertragspartnern intensiv elektronische Datenverarbeitungssysteme einsetzen, messen wir der Datensicherheit große Bedeutung zu.

Finanzwirtschaftliche Planung und Steuerung

Um die Kapitalkosten für die Finanzierung der Konzernaktivitäten möglichst gering zu halten, optimieren wir die Allokation der im Konzern vorhandenen Finanzmittel sowie die Distributionswege, mit denen wir das notwendige Kapital von außerhalb oder innerhalb des Konzerns an die konzerninternen Verwendungsstellen geben.

Eine weitere wichtige Aufgabe sehen wir darin, die finanzielle Flexibilität des Konzerns zu erhalten und zu stärken. Unsere finanzielle Beweglichkeit zeigt sich beispielsweise darin, daß im Konzern stets eine dem Geschäftsumfang angemessene Bruttoliquidität vorgehalten wird (per Jahresende 1993 über 10 Mrd. DM). Darüber hinaus haben wir unser Finanzdienstleistungsgeschäft zu weniger als zwei Dritteln extern und im übrigen mit Konzernmitteln refinanziert. Branchenüblich wäre eine externe Refinanzierung bis zu ca. 90%.

Unter dem Gesichtspunkt der grundsätzlichen Eigenständigkeit statuen wir unsere Auslandstochtergesellschaften so mit Eigenkapital aus, daß sie sich unabhängig von den Refinanzierungsmöglichkeiten über unsere zentral gesteuerten Regionalholding- und Finanzgesellschaften auch auf Stand-alone-Basis refinanzieren könnten.

Im Berichtsjahr sind größere Finanzmittelbedarfe vor allem in Deutschland angefallen. Diese konnten insbesondere durch Mittelfreisetzungen in den Vorräten in Höhe von ca. 3 Mrd. DM und durch eine generelle Effizienzsteigerung im Working Capital-Management gedeckt werden.

Im Geschäftsjahr 1993 haben Moody's Investors Service und die Standard & Poor's Ratings Group für die von der Daimler-Benz AG garantierten Anleihen und Emissionen unter dem Euro-Medium-Term-Note-Programm erstmals ein Langfrist-Rating durchgeführt. Beide Rating-Agenturen haben der guten Bonität von Daimler-Benz mit Aa3 bzw. AA Rechnung getragen, wobei sie insbesondere auf das positive finanzwirtschaftliche Profil des Konzerns hingewiesen haben. Durch diese günstigen Einstufungen werden die Möglichkeiten der Kreditaufnahme an den internationalen Fremdkapitalmärkten gestärkt.

Absatz- und Projektfinanzierung

Um den weltweiten Absatz der Konzernprodukte zu unterstützen, sind neben dem Angebot standardisierter Finanzierungsprogramme in zunehmendem Maße spezielle produkt- und abnehmerbezogene Finanzierungslösungen erforderlich. Innovative Finanzierungen und Absicherungen benötigen wir vor allem für Projekte der im Infrastruktursektor tätigen Geschäftsbereiche.

In der traditionellen Exportfinanzierung haben wir die Möglichkeiten der bestehenden Finanzierungs- und Absicherungsinstrumente genutzt. Daneben standen auch Engagements auf eigenes Risiko. Für Industrialisierungen oder Montageprojekte in Osteuropa und im Fernen Osten wurden individuelle Finanzierungslösungen erarbeitet.

Der weiteren Erholung der Wirtschaft in Ländern Lateinamerikas, Zentraleuropas und teilweise Asiens stand eine Verschlechterung der politischen Stabilität und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einiger Länder in Afrika sowie in Osteuropa und der GUS gegenüber. In diesen Regionen war eine weiter restriktive Genehmigungspraxis für Kreditversicherungen, aber auch eine Zurückhaltung bei den internationalen Banken festzustellen, was eine aufwendigere Strukturierung der Finanzierungslösungen erforderte.

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1993 Mio. DM	1992 Mio. DM	1993 Mio. DM	1992 Mio. DM	1993	1992
Unternehmensbereich Mercedes-Benz								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	6.435	- 1.141,6 ⁹⁾	785,0	48.068	54.071	159.098	169.080
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	240	- 30,8	21,0	1.243	1.814	2.829	3.255
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	2.219	2.057	967	1.026
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	862	1.168	628	665
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	122	8,2	42,7	1.028	1.080	868	925
Mercedes-Benz France, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	2.701	2.789	2.039	2.093
Mercedes-Benz Italia, Rom ⁴⁾	88,5	254	- 41,0	- 27,5	1.938	2.927	724	779
NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Arbon	100,0	24	3,6	1,0	138	185	480	551
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	97	- 4,0	1,8	780	888	289	306
Freightliner, Portland ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	5.034	3.510	7.770	6.247
Mercedes-Benz of North America, Montvale ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	5.429	5.163	1.483	1.561
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. ⁴⁾	80,0	372	61,3	58,0	787	733	1.673	1.524
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ⁴⁾	100,0	1.010	79,3	- 81,2	3.457	2.676	16.946	20.109
Sofunge S.A., São Paulo	100,0	33	- 4,8	- 1,0	119	66	1.763	1.896
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	246	27,0	21,8	593	483	2.493	2.481
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ⁴⁾	78,5 ⁶⁾	188	7,9	0,2	1.378	1.274	3.630	3.978
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	67	6,5	4,7	951	612	3.195	2.998
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	297	8,3	26,7	2.585	2.735	433	433
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	85	3,0	0,7	470	472	747	714
Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	80,2	2.160	- 923,1	10,1	4.043	4.283	16.310	20.053
AEG Hausgeräte AG, Nürnberg	80,0	285	14,6	59,9	2.278	2.334	8.371	8.496
AEG Bahnsysteme GmbH, Berlin	100,0	90	11,1	38,1	609	572	2.199	2.106
MODICON, Inc., Andover/USA ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	287	251	881	928
Unternehmensbereich Deutsche Aerospace								
Deutsche Aerospace AG, München	100,0	4.140	- 987,0	- 596,9	3.663	4.083	17.363	20.051
Deutsche Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	1.255	159,8	410,8	4.793	4.806	21.151	22.309
Dornier, Friedrichshafen ⁴⁾	57,6	758	- 336,6	- 236,6	2.123	2.683	8.239	9.071
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München ⁴⁾	100,0	338	- 174,8	- 147,9	3.131	3.612	15.347	16.338
N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker, Amsterdam ^{4) 7)}	51,4	452	- 410,7	-	3.304	-	10.414	-
Eurocopter Holding S.A., Paris ⁴⁾	40,0	2.342	- 135,0	8,0	2.933	3.423	10.813	11.681
Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	- 106,2	28,8	-	-	179	204
Mercedes-Benz Lease Finanz, Stuttgart ⁴⁾	100,0	285	86,7	21,2	2.183	1.843	526	461
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA ⁴⁾	100,0	.5)	.5)	.5)	2.839	2.375	457	402
Mercedes-Benz Finance Co. Ltd., Tokio	90,0	63,4	5,8	- 0,8	2,9	0,6	31	29
Gemeinschaftsunternehmen								
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn	100,0	609	- 146,8	- 38,2 ⁸⁾	855,7	425,8 ⁸⁾	3.300	3.376
Siliconix Inc., Santa Clara ⁴⁾	80,4	87	12,5	7,4	281,5	243,9	1.496	1.499
Regionalholding- und Finanzgesellschaften								
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	354	58,7	17,0	-	-	-	-
Daimler-Benz UK, London ⁴⁾	100,0	282	16,8	24,6	-	-	6	6
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt ⁴⁾	99,9	305	- 13,4	3,7	-	-	2	-
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	158	4,2	12,0	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	222	31,1	94,6	-	-	-	-
Daimler-Benz Coordination Center S.A., Zaventem	100,0	663	56,0	79,3	-	-	23	18
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	3.895	169,3	137,4	-	-	26	17

1) Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

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

3) Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

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

6) Unter Berücksichtigung einer Option 76,6%.

7) 1993 erstmals konsolidiert.

8) Rumpfgeschäftsjahr.

9) Ohne außerordentliche Erträge von 1.042,0 Mio. DM.

Förderprogramme öffentlicher Institutionen zur Finanzierung von Liefer- und Investitionsprojekten sind nicht nur für die Schwellen- und Entwicklungsländer in Afrika, Asien und Lateinamerika, sondern zunehmend auch für die Länder Osteuropas und der GUS von Bedeutung. Hier bestehen Möglichkeiten auch im Rahmen technischer Hilfs- und Rehabilitationsprogramme, die für die Finanzierung unserer Konzernprodukte genutzt werden.

Auch künftig wird es zentrale Aufgabe der Auftrags- und Projektfinanzierung sein, zur Unterstützung des Produktabsatzes die Finanzierungsrisiken zu minimieren und gleichzeitig den Finanzierungsspielraum des Konzerns offenzuhalten.

Investor Relations-Aktivitäten

Im Rahmen unserer Investor Relations-Aktivitäten wollen wir Finanzanalysten und institutionelle Anleger, aber auch unsere privaten Aktionäre sowie potentielle Anleger aus dem In- und Ausland umfassend über unser Unternehmen und seine Entwicklung informieren. Dabei sprechen wir alle unsere Aktionäre wie auch die breite Öffentlichkeit über unseren Geschäftsbericht und die periodischen Zwischenberichte an.

Für private Aktionäre haben wir zusammen mit der DG Capital Management im Juni 1993 in der Stuttgarter Liederhalle ein Investor Relations-Forum veranstaltet. Weit mehr als 1.000 interessierten Gästen wurde dabei in einem Streifzug durch die Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns unser Unternehmen vorgestellt. Nach der überaus positiven Resonanz werden wir auch künftig Veranstaltungen durchführen, bei denen wir gezielt private Anleger ansprechen wollen.

Darüber hinaus tragen wir dem Informationsbedarf der institutionellen Investoren und Finanzanalysten durch Round-Table-Gespräche und Unternehmenspräsentationen Rechnung. Allein die stark steigende Nachfrage nach Round-Table-Gesprächen, die wir in unserer Hauptverwaltung in Stuttgart-Möhringen führen, zeigt uns, daß diese Form der Kommunikation mit dem Kapitalmarkt unverzichtbar geworden ist.

Die Unternehmenspräsentationen veranstalten wir in Deutschland sowie in den bedeutenden Finanzzentren im Ausland in enger Zusammenarbeit mit renommierten Geschäfts- und Investmentbanken. Höhepunkt dieser Aktivitäten war eine ausgedehnte Roadshow in den USA, in der wir zur Vorbereitung unseres New York-Listings Präsentationen und Einzelgespräche mit Investoren in den Städten Los Angeles, San Francisco, Portland, Chicago, Boston und New York veranstalteten. Um den US-amerikanischen Anlegern und Finanzanalysten einen direkten und zeitnahen Zugriff zu Unternehmensinformationen zu ermöglichen, wurde parallel zur Aktieneinführung ein Investor Relations-Büro in New York eingerichtet.

Beteiligungen

Mergers & Acquisitions

Im Rahmen der allgemeinen Unternehmenspolitik haben wir im Jahre 1993 weiter daran gearbeitet, durch Bildung von Joint-Ventures, Desinvestitionen und selektiven Akquisitionen die Kerngeschäftsfelder des Konzerns zu bereinigen oder abzurunden, und damit unsere Wettbewerbsposition zu sichern. So wurden beispielsweise eine Transaktionsstruktur erarbeitet, Unternehmensbewertungen erstellt, Unternehmensanalysen (Due Dilligence) bei Kaufvorgängen durchgeführt oder Beteiligungs- und Führungskonzepte ausgearbeitet.

Über die beratungsbezogenen Aufgaben hinaus haben wir die Vermögenswahrungsfunktion für den Konzern wahrgenommen, indem die Unternehmensbeteiligungen des Konzerns auf ihre Performance hin bewertet und im Bedarfsfalle gemeinsam mit der Konzernplanung und den Unternehmensbereichen Verbesserungsmaßnahmen konzipiert wurden. Diese reichten von Kapitaleinsatz-Optimierungen bis hin zu Überlegungen zu Joint-Ventures und Desinvestitionen.

Im Rahmen der Beteiligungsverwaltung haben wir Aufgaben hinsichtlich der Betreuung und Ausübung von Aufsichtsratsmandaten der Konzerngesellschaften wahrgenommen, laufende Projekte erfaßt und beurteilt sowie Entscheidungsvorlagen vorbereitet.

Einkaufsoffensive Neue Bundesländer unterstützt Aufschwung Ost

Die 1992 von westdeutschen Unternehmen ins Leben gerufene Initiative „Einkaufsoffensive Neue Bundesländer“ kann nach ihrem ersten kompletten Geschäftsjahr auf eine ermutigende Entwicklung zurückschauen. Einen wesentlichen Beitrag hierzu haben auch die Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns erbracht. Die Bezüge aus den neuen Bundesländern konnten auf 800 (i. V. 600) Mio. DM gesteigert werden. Trotz der anhaltend schwierigen konjunkturellen Situation gehen wir davon aus, daß das bis Ende 1995 angestrebte Einkaufsziel von einer Milliarde DM in den neuen Bundesländern erreicht, wenn nicht sogar überschritten werden kann.

Bei der Kontaktaufnahme sowie der Auswahl potentieller Lieferanten aus den neuen Bundesländern wollen wir eine möglichst effektive Vorgehensweise sicherstellen. Hierzu haben wir eine spezielle Projektorganisation „Einkaufsoffensive Neue Bundesländer im Daimler-Benz-Konzern“ geschaffen: Unter der Gesamtkoordination der Daimler-Benz-Holding sind in jedem Unternehmensbereich Projektbeauftragte ernannt, die jeweils für ihr Unternehmen die Aktivitäten steuern.

Um die optimale Kommunikation zwischen potentiellen Zulieferern und den Unternehmen des Daimler-Benz-Konzerns herzustellen sowie bereits vorhandene Beziehungen wirkungsvoll zu unterstützen, wurden im Herbst 1993 sogenannte „Patenschaften“ eingeführt. Zehn erfahrene Manager aus dem Konzern sind für jeweils zehn Unternehmen zuständig.

Alle Informationen über potentielle Zulieferer, wie beispielsweise Angebotsspektrum, Geschäftszahlen und bisher erfolgte Gespräche mit Konzernunternehmen, werden vom Materialbereich der Daimler-Benz AG in einer Informationsbörse gespeichert, auf die alle Unternehmensbereiche Zugriff haben.

Zur Unterstützung der Einkaufsbereiche wurde am 1. Juli 1993 in Berlin ein Koordinationsbüro eröffnet. Es dient als Informations- und Kontaktstelle für die Unternehmensbereiche sowie als Anlaufstelle für potentielle Lieferanten und Verbände. Mittlerweile wird dieses Verbindungsbüro von den Beteiligten rege in Anspruch genommen.

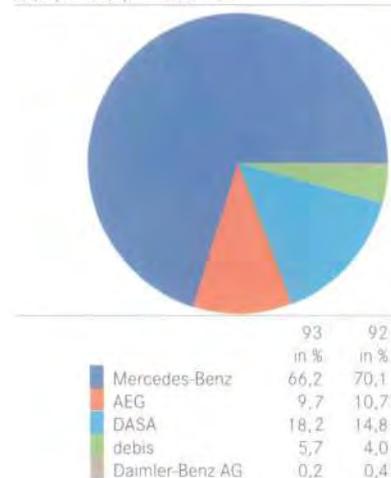
Global-Sourcing-Aktivitäten

Unsere verstärkten Global-Sourcing-Aktivitäten haben dazu geführt, daß unsere Bezüge aus dem Ausland gestiegen sind. Um unsere Kostenstrukturen weiter zu verbessern, streben wir an, den Auslandsanteil für den Einkauf in Deutschland mittelfristig auf 25% zu erhöhen.

Acht Konzernbüros für Einkaufskoordination sind in den wichtigen und leistungsfähigen Beschaffungsmärkten in Europa, Nordamerika, Asien und Australien eingerichtet. Sie unterstützen unsere inländischen Einkaufsabteilungen mit Informationen über neue potentielle Lieferanten, Marktentwicklungen und -potentiale in den jeweiligen Ländern und tätigen Einkäufe vor Ort im Auftrag der einzelnen Konzernunternehmen.

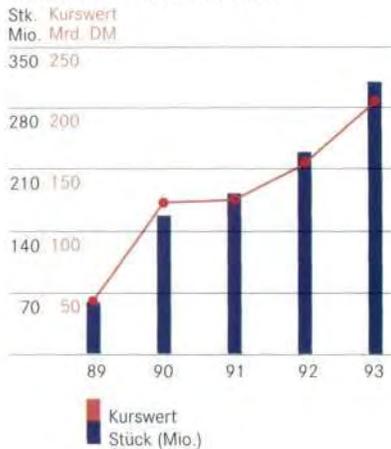
Darüber hinaus stehen den Einkäufern aktuelle Informationen über internationale Beschaffungsmärkte durch ein weltweit installiertes Auslands-Lieferanten-Informationssystem zur Verfügung.

Einkaufsvolumen
56,7 (i.V. 55,7) Milliarden DM

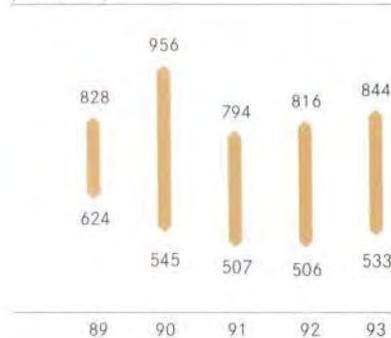


Seit dem 5. Oktober 1993 notiert die Daimler-Benz AG als erstes deutsches Unternehmen an der New York Stock Exchange. Der Verhandlungserfolg mit der SEC, der amerikanischen Börsenaufsicht, hat uns den Weg in eine neue Epoche der Kapitalbeschaffung, aber auch der Finanzpublizität geebnet.

Umsätze an den deutschen Aktienbörsen

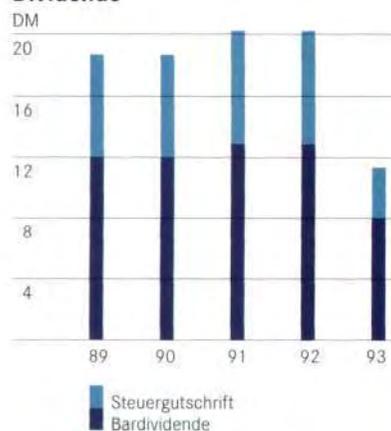


Höchst- und Tiefstkurse in DM (Kassakurse)



1989 unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung.

Dividende



Die Daimler-Benz-Aktie

Der Kurs der Daimler-Benz-Aktie stieg 1993 um 57% auf 844 DM. Ausschlaggebend hierfür war die gute Stimmung an den deutschen Wertpapierbörsen sowie die sehr positiv aufgenommene Einführung unserer Aktie an der New York Stock Exchange. Um unseren Aktionärskreis in den USA zu erweitern, hat die Deutsche Bank im Februar 1994 ihren Anteil an der Daimler-Benz AG auf gut 24% zurückgeführt und knapp 4% unseres Aktienkapitals am amerikanischen Markt plaziert. Mit der Verschmelzung der Mercedes Aktiengesellschaft Holding auf die Daimler-Benz AG können wir die internationalen Kapitalmärkte erheblich flexibler nutzen.

Kennzahlen je Aktie

	1993	1992	1991
Dividende	DM 8,00	13,00	13,00
Dividende und Steuergutschr.	DM 11,43	20,31	20,31

Nach deutscher Rechnungslegung

Jahresüberschuß*)	DM 12,92	30,46	40,21
Eigenkapital*)	DM 369,39	384,26	378,76

Nach U.S. GAAP

Jahresüberschuß/-fehlbetrag	DM (39,47)	29,00	40,52
...pro ADS**)	DM (3,95)	2,90	4,05
Eigenkapital	DM 564,06	593,01	593,89

*) Ohne Anteile Dritter.

**) American Depository Share. Der Nominalwert eines ADS entspricht dem zehnten Teil einer Aktie.

Entwicklung der Börsen

Im Jahre 1993 erreichten fast sämtliche wichtigen Aktienmärkte neue Höchststände. Die Hausse am deutschen Aktienmarkt wurde vor allem von den sinkenden Zinsen und der immer wieder neu aufkommenden Zinssenkungsphantasie genährt. Weitere Triebfedern waren die mittelfristig positiven Gewinnerwartungen, nachdem zahlreiche Unternehmen Kostensenkungsmaßnahmen eingelei-

tet hatten und das neue Standortsicherungsgesetz verabschiedet wurde. Mit Beginn des zweiten Halbjahrs beschleunigte sich der Anstieg des Deutschen Aktienindex (DAX), der zum Jahresende auf die Rekordmarke von 2.267 Punkten kletterte.

Die Daimler-Benz-Aktie erzielte per Jahresultimo mit 844 DM eine Notierung, die zuletzt Anfang August 1990 erreicht worden war. Der Anstieg im Jahre 1993 war mit 57% höher als die durchschnittliche Zunahme der im DAX zusammengefaßten 30 Unternehmen (47%). In den ersten beiden Monaten 1994 hat der deutsche Aktienmarkt eine Konsolidierungsphase eingelegt, nicht zuletzt, weil Befürchtungen hinsichtlich wieder steigender Zinsen aufkamen. Der Daimler-Benz-Kurs ermäßigte sich per Ende Februar gegenüber Ende 1993 um 4% auf 808,30 DM, während sich der DAX um 7% abschwächte.

Unsere Aktie gehörte auch 1993 zu den meistgehandelten Werten an den deutschen Aktienbörsen; insgesamt wurde mit 309 Millionen Stück gut ein Drittel mehr als im Vorjahr umgesetzt. Mit einem Kurswert von 204 Mrd. DM entsprach dieses Volumen 11 % des Umsatzes aller inländischen Aktien. Auch an der Deutschen Terminbörse gehörten Optionen auf Daimler-Benz-Aktien mit 1,6 Millionen Kontrakten zu den am lebhaftesten gehandelten Werten.



Daimler-Benz

an den ausländischen Börsen

Im Oktober 1993 haben wir unsere Aktie an der New York Stock Exchange eingeführt. Daimler-Benz ist damit das erste deutsche Unternehmen, das sich den direkten Zugang zum größten und bedeutendsten Kapitalmarkt der Welt erschlossen hat. Die dort gehandelten Anteilsscheine „American Depositary Shares“ (ADS) entsprechen in ihrer Stückelung einem Zehntel des Nennwerts einer Daimler-Benz-Aktie. Die Eröffnungsnotiz betrug 47 1/8 Dollar, die Notierung am 30. Dezember 1993 lag bei 48 5/8 Dollar.

Die Daimler-Benz-Aktie ist nun an acht ausländischen Börsenplätzen notiert:

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

Die Umsätze unserer Aktie an den Auslandsbörsen nahmen 1993 um 44% auf 24 Millionen Stück zu. Besonders lebhaft war der Handel in London.

Zur weiteren Internationalisierung der Finanzierungsaktivitäten sowie zur Stärkung unserer globalen Präsenz wollen wir als erstes deutsches Unternehmen unsere Aktie im Mai 1994 in Singapur einführen. Sobald die notwendigen Rahmenbedingungen dies erlauben, überlegen wir ferner, an die Börse von Shanghai zu gehen, an der bislang noch keine ausländischen Unternehmen notiert sind. Mit diesem Schritt wollen wir vor allem die wachsende Bedeutung Ostasiens für unsere Produktpalette unterstreichen.

Breitere Streuung der Aktien

Ende Dezember 1993 Haben die außerordentliche Hauptversammlung der Daimler-Benz AG und die Hauptversammlung der Mercedes Aktiengesellschaft

Seilschaft Holding (MAH) die Verschmelzung beider Gesellschaften beschlossen. Nach den inzwischen erfolgten Eintragungen in die Handelsregister in Frankfurt am Main und Stuttgart werden die MAH-Aktien im Verhältnis 1:1 in Daimler-Benz-Aktien umgetauscht. Die MAH hielt eine Sperrminorität von 25% am Daimler-Benz-Aktienkapital. Nach der Fusion wird Daimler-Benz die internationalen Kapitalmärkte erheblich flexibler nutzen können; so wird es künftig möglich sein, Kapitalerhöhungen je nach Marktlage vorzunehmen und Wandel- oder Optionsanleihen aufzulegen.

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM

Anlagebeginn	4.1.82	4.1.88	2.1.91
Anlagedauer in Jahren	rd. 12	rd. 6	rd. 3
Depotwert in DM Ende Februar 1994	48.139	16.835	16.032
Durchschnittliche Verzinsung p. a. in %			
bei Anlage in DEM	13,8%	8,8%	16,1%
bei Anlage in USD	16,3%	7,3%	11,0%
bei Anlage in JPY	9,5%	4,7%	2,5%
bei Anlage in GBP	18,8%	11,4%	20,6%

Außerdem wird unsere Aktie breiteren Anlegerkreisen zugänglich sein.

Anfang Februar 1994 hat die Deutsche Bank aus ihrem Daimler-Benz-Anteilsbesitz rund 4% unseres Aktienkapitals am amerikanischen Markt plazierte; die Beteiligung der Deutschen Bank verminderte sich hierdurch auf 24,4%. Unsere Aktionärsbasis in den USA hat sich damit deutlich verbreitert.

Nach der Deutschen Bank ist der Staat Kuwait mit etwa 14% zweitgrößter Aktionär von Daimler-Benz. Weiterhin hält die Stella Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH einen Anteil von 12,6%. Mit der Verschmelzung der Mercedes Aktiengesellschaft Holding auf die Daimler-Benz AG befindet sich nahezu die Hälfte unseres Aktienkapitals in Streubesitz. Mit einem Börsenkurswert von 37,7 Mrd. DM

(Ende Februar 1994) und über 470.000 Aktionären gehört Daimler-Benz zu den größten Publikumsgesellschaften in Deutschland.

Dividende 8,- DM je 50-DM-Aktie

Der Hauptversammlung am 18. Mai 1994 wird für das Geschäftsjahr 1993 die Zahlung einer Dividende von 8 (i.V. 13) DM je 50-DM-Aktie vorgeschlagen. Für in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre beträgt die Bruttodividende 11,43 DM.

Gute Renditechancen

Langfristig betrachtet, birgt eine Anlage in Daimler-Benz-Aktien gute Renditechancen, obwohl sich durch einen zwischenzeitlichen Kursrückgang auch eine negative Verzinsung ergeben kann. Wenn ein Investment in anderen Währungen als der D-Mark getätigt wird, kommen für deutsche Aktionäre außerdem Chancen und Risiken aus Veränderungen der Währungsparitäten hinzu. Bei einem rund zwölfjährigen Investment in Daimler-Benz-Aktien errechnet sich eine Rendite von durchschnittlich 13,8% pro Jahr. Bei einem nur dreijährigen Engagement waren es sogar 16,1%. In dieser Rechnung ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt wurden und der Investor keine zusätzlichen Einzahlungen geleistet hat.

Der für 1993 ausgewiesene Konzernjahresüberschuß beläuft sich auf 0,6 (i. V. 1,5) Mrd. DM; er wurde durch Erträge aus Bewertungsänderungen gestützt, mit denen wir die Bilanzierung an die US-amerikanische Rechnungslegung angenähert haben. Das nach den Bilanzierungsgrundsätzen der Vereinigten Staaten (US-GAAP) ermittelte Ergebnis erreichte - 1,8 (i. V. 1,4) Mrd. DM. Aufgrund der starken Einbußen im operativen Geschäft und der umfangreichen Strukturaufwendungen von insgesamt 3,5 Mrd. DM ist das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit auf - 3,3 (i. V. 2,0) Mrd. DM zurückgegangen.

Bewertung im Konzernabschluß an US-amerikanische Rechnungslegung angenähert

Bereits im Konzernabschluß 1989 hatten wir Bilanzierung und Bewertung an internationalen Gepflogenheiten ausgerichtet, um eine bessere Vergleichbarkeit mit anderen Unternehmen und somit mehr Transparenz unseres Zahlenwerks herzustellen. Nachdem wir unsere Aktie als erstes deutsches Unternehmen an der New York Stock Exchange notiert und in diesem Zusammenhang eine Überleitung von Ergebnis und Eigenkapital auf US-amerikanische Rechnungslegungsgrundsätze (US-GAAP) erstellt hatten, wurde ersichtlich, daß zwischen unseren und den US-amerikanischen Prinzipien, von denen die Bilanzierung international maßgeblich geprägt wird, noch immer erhebliche Unterschiede bestehen.

Entsprechend haben wir deshalb im Konzernabschluß 1993 Bilanzierung und Bewertung noch weiter an US-GAAP angenähert. Durch diese Maßnahmen, mit denen wir gleichzeitig auch eine weitgehende Angleichung der Handels- an die Steuerbilanz erreichen, sind im deutschen Konzernabschluß Einmalerträge in Höhe von 2,6 Mrd. DM entstanden, die

wir als außerordentliches Ergebnis separat ausweisen. Die noch verbleibenden Unterschiede ergeben sich aus abweichenden Ansatz- und Bewertungsvorschriften.

Unser Geschäftsbericht enthält erstmals eine Überleitung des nach den Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs ermittelten Ergebnisses sowie des Eigenkapitals auf die Werte, die sich nach den US-amerikanischen Grundsätzen der Rechnungslegung ergeben.

Konzernjahresüberschuß von 615 Mio. DM ausgewiesen

Der Konzernabschluß 1993 ist neben den genannten Bilanzierungs- und Bewertungsänderungen durch Sonderfaktoren sowie die erstmalige Einbeziehung der Fokker-Gruppe geprägt. Die Umsatzerlöse haben sich als Folge der konjunkturbedingten Abschwächung auf den wichtigsten Absatzmärkten um 0,8% auf 97,7 Mrd. DM vermindert; vergleichbar gerechnet, d. h. unter Berücksichtigung des Fokker-Umsatzes 1992, hätten sie um 3,8% abgenommen. Als Folge des Bestandsabbaus bei Mercedes-Benz, dem jedoch Bestandserhöhungen bei DASA und AEG gegenüberstehen, ist die Gesamtleistung etwas stärker als der Umsatz zurückgegangen, und zwar um 1,4 auf 99,5 Mrd. DM. Der Mate-

rialaufwand übersteigt wegen der erstmaligen Konsolidierung von Fokker den Vorjahreswert; sein Anteil an der Gesamtleistung hat entsprechend von 48,7 auf 51,3% zugenommen. Der Personalaufwand ist - trotz der gesunkenen Beschäftigtenzahl - als Folge der Einbeziehung von Fokker sowie der hohen Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen weiter gestiegen, so daß nunmehr der Anteil an der Gesamtleistung 34,0 (i.V. 31,7)% beträgt. Nachdem das hohe Investitionsniveau der Vorjahre bei Sachanlagen und Vermieteten Gegenständen auch im Berichtsjahr weitgehend beibehalten wurde, kletterten die Abschreibungen weiter um 13,7% auf 8,1 Mrd. DM.

in Mio. DM	1993	1992
Zinsergebnis laut GuV	456	577
Zinsaufwandssaldo aus Leasing- und Absatzfinanzierung	342	421
Zinsergebnis ohne operatives Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft	798	998

Der Zinsaufwandssaldo unserer Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften unterschritt mit 342 Mio. DM deutlich das Niveau des Vorjahres. Darin sind nicht verrechnet die Zinserträge des Leasinggeschäfts, die in den Leasingraten und damit in den Umsatzerlösen enthalten sind. Ohne den Zinsaufwand aus der Leasing- und Absatzfinanzierung beläuft sich das Zinsergebnis des Konzerns auf 0,8 (i.V. 1,0) Mrd. DM.

Wie in den Jahren zuvor haben wir die in den Hochinflationländern erzielten Zinserträge um die Inflationsgewinne gekürzt.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat sich von 2,5 Mrd. DM im Vorjahr auf - 1,1 Mrd. DM im Jahre 1993 deutlich verschlechtert. Wenn dennoch bei ebenfalls leicht rückläufigen Ertrags- und sonstigen Steuern ein positiver Jahresüberschuß in Höhe von 615 (i.V. 1.451) Mio. DM ausgewiesen wird, so ist dies auf Sondereinflüsse zurückzuführen, die den Konzernjahresüberschuß 1993 in erheblichem Umfang beeinflussen. Diese haben sich als Saldo aus Erträgen und Aufwendungen in allen Unternehmensbereichen sowie im Jahresabschluß der Daimler-Benz AG ergeben.

Neben den als außerordentliches Ergebnis ausgewiesenen Einmalserträgen aus der Änderung der Bewertungsmethoden in Höhe von 2,6 Mrd. DM haben wir mit 1,7 Mrd. DM Erträge aus Wertpapierverkäufen vereinbart, wobei wir auch erhebliche Kursgewinne realisieren konnten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge aus Steuererstattungen in Höhe von 1,0 Mrd. DM sowie aus der Rückübertragung von steuerlich überdotiertem Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse auf die Trägerunternehmen Daimler-Benz AG und Mercedes-Benz AG von 237 Mio. DM, wodurch eine Steuerpflicht bei der Unterstützungskasse vermieden wird.

Diesen Erträgen standen Aufwendungen in Höhe von 3,5 Mrd. DM im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Redimensionierung der technischen Kapazitäten und dem umfangreichen Belegschaftsabbau gegenüber. Weitere Belastungen ergaben sich aus Abschreibungen auf das Beteiligungspartefeuille sowie aus der erstmaligen Einbeziehung der Fokker-Gruppe in den Daimler-Benz-Konzernabschluss.

Zutreffender als im ausgewiesenen Jahresüberschuß kommt die unbefriedigende Geschäftsentwicklung des Jahres 1993 im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zum Ausdruck.

Nach 2,0 Mrd. DM im Vorjahr hat sich diese wichtige Kenngröße 1993 auf - 3,3 Mrd. DM erheblich verschlechtert. Die Herleitung ist auf Seite 69 zu finden.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit
Aufteilung auf die Unternehmensbereiche:

in Mio. DM	1993	1992
Mercedes-Benz	(1.267)	2.284
AEG	(935)	23
DASA	(994)	(503)
debis	366	276
Eliminierungen	(469)	(54)
Daimler-Benz-Konzern	(3.299)	2.026

Im Rückgang des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit bei Mercedes-Benz schlägt sich der konjunkturbedingte Einbruch im Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft nieder. Zur Ergebnisbelastung haben aber auch entscheidend die Aufwendungen für Strukturmaßnahmen in Höhe von rd. 1,7 Mrd. DM beigetragen.

Im betrieblichen Verlust bei AEG sind Strukturaufwendungen von 607 Mio. DM enthalten.

Bei der DASA hat sich der Nachfrageeinbruch in den Bereichen Vertiefungstechnik und Raumfahrt sowie die erstmalige Einbeziehung von Fokker belastend auf das Ergebnis ausgewirkt. Hinzu kamen Vorsorgemaßnahmen für die Strukturanpassung in Höhe von 1,1 Mrd. DM.

Der höhere Ergebnisbeitrag der debis stammt einerseits aus einem geringeren Zinsaufwandsaldo aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, andererseits ergaben sich Ergebnisverbesserungen bei ausländischen Leasinggesellschaften.

Bilanzbild vom Finanzdienstleistungsgeschäft geprägt

Noch stärker als die Gewinn- und Verlustrechnung wird die Konzernbilanz durch das weiterhin stark wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft beeinflusst. Unsere Leasingverträge sind üblicherweise so gestaltet, daß die Bilanzierung beim Leasinggeber erfolgt; die Vermieteten Gegenstände werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Sie sind innerhalb des Anlagevermögens gesondert ausgewiesen.

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

Wir setzen das Finanzdienstleistungsgeschäft innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns als ein flexibles Instrument unserer weltweiten Absatzstrategie ein. Die Auswirkungen dieses Geschäfts auf die Konzernbilanz sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei wurde unterstellt, daß die durch das Finanzdienstleistungsgeschäft gebundenen Mittel zur außerplanmäßigen Tilgung von Verbindlichkeiten zur Verfügung stehen.

Der Aufwand aus Operating-Lease-Verträgen - für von Daimler-Benz-Gesellschaften gemietete Gegenstände - beträgt 935 Mio. DM im Jahre 1993. Der Wert der künftigen Leasing-Raten aus unkündbaren Operating-Lease-Verträgen verteilt sich auf die Jahre (jeweils in Mio. DM)

1994	1995	1996	1997	1998	1999 und später
916	726	615	496	391	2.245

Unser Bestand an Leasingverträgen, bei denen wir Leasinggeber sind, umfaßt insgesamt ein Forderungsvolumen (brutto) von 10.307 Mio. DM, das sich auf die kommenden Jahre wie folgt verteilt (in Mio. DM):

1994	1995	1996	1997	1998	1999 und später
3.808	2.747	2.034	1.161	480	77

Bilanzsumme des Konzerns weiter gestiegen

Die Konzernbilanzsumme stieg 1993 als Folge der erstmaligen Einbeziehung von Fokker sowie der weiteren Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts um 5,5% auf 90,9 Mrd. DM. Einschließlich der Vermieteten Gegenstände hat das Anlagevermögen um 5,1% auf 35,4 Mrd. DM zugenommen. Ohne die Vermieteten Gegenstände verminderte sich das Anlagevermögen um 0,4 auf 23,5 Mrd. DM. Den Nettozugängen zu den Sachanlagen von 4,7 Mrd. DM - einschließlich der Übernahme der erstmals konsolidierten Fokker-Gruppe von 0,8 Mrd. DM - standen 5,2 Mrd. DM an Abschreibungen gegenüber. Die Vermieteten Gegenstände sind mit einem Anstieg von 21,5% auf 11,9 Mrd. DM erneut überdurchschnittlich gewachsen. Ohne den Bestand an Leasingfahrzeugen konnte die Anlagenquote damit von 27,7 auf 25,8% abgebaut werden.

AKTIVA - in Mio. DM -

	1993	1992
Konzernbilanzsumme ohne		
Finanzdienstleistungsgeschäft	70.098	69.373
Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:		
Vermietete Gegenstände	11.879	9.777
Forderungen	8.771	6.166
Latente Steuern	178	868
Aktiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft		
gesamt	20.828	16.811
Konzernbilanzsumme gesamt	90.926	86.184

PASSIVA - in Mio. DM -

	1993	1992
Konzernbilanzsumme ohne		
Finanzdienstleistungsgeschäft	70.098	69.373
Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:		
Veränderung des Eigenkapitals	(431)	(224)
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	13.660	10.971
Außerplanmäßige Tilgung von Verbindlichkeiten	7.272	5.750
Abgrenzung Leasingraten und Mietsonderzahlungen	327	314
Passiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft		
gesamt	20.828	16.811
Konzernbilanzsumme gesamt	90.926	86.184

Die Forderungen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft kletterten um 42,2% auf 8,8 Mrd. DM.

Die gegenüber dem Vorjahr nur noch leicht gestiegenen Vorräte waren zu einem Drittel durch erhaltene Anzahlungen finanziert; ihr „Netto-Bestand“ hat sich - trotz der Einbeziehung von Fokker - sogar von 17,6 auf 16,9 Mrd. DM vermindert. Die Mittelfreisetzen in den Vorräten sowie ein wirkungsvolleres Working-Capital-Management kamen dem größeren Finanzmittelbedarf vor allem in Deutschland zugute. Die liquiden Mittel haben im absoluten Betrag von 9,8 auf 10,5 Mrd. DM zugenommen, ihr Anteil an der Bilanzsumme lag mit 11,5% in der Größenordnung des Vorjahrs.

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 1,3 auf 17,8 Mrd. DM ermäßigt. Bei einer

nur noch geringen Einstellung aus dem Jahresüberschuß in Höhe von 0,2 Mrd. DM waren für diesen Rückgang die Verrechnung von Geschäftswerten aus dem Fokker-Erwerb sowie die Verminderung der Anteile in Fremdbesitz ausschlaggebend. Die Eigenkapitalquote ermäßigte sich von 22,2 auf 19,5%. Nach Herausrechnen des geschäftsbedingt überwiegend fremdfinanzierten Finanzdienstleistungsgeschäfts beträgt die Eigenkapitalquote 26,0 (i.V. 27,9%); die Deckung des Anlagevermögens (ohne Vermietete Gegenstände) durch das Eigenkapital geht von 81,1 auf 77,5% zurück.

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung stiegen erneut kräftig um 24,5% auf 13,7 Mrd. DM. Dagegen sind die Rückstellungen nur noch um 3,4% auf 35,9 Mrd. DM gewachsen; den vorgenommenen Bilanzierungs- und Methodenände-

rungen standen die erstmalige Einbeziehung der Fokker-Gruppe sowie die gebildeten Rückstellungen für die verringerte Belegschaft und die Redimensionierung der Kapazitäten gegenüber. Der Anteil der Rückstellungen macht damit 39,5 (i.V. 40,3)% der Bilanz-

summe aus. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen (ohne Vermietete Gegenstände) als auch die Netto-Vorräte vollständig gedeckt.

Nachfolgend haben wir die auf der deutschen Rechnungslegung basierende Segmentberichterstattung so wiedergegeben, wie sie auch im Bericht gemäß der Form 20-F enthalten ist, den wir der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde SEC einreichen.

Segmentberichterstattung

a) Informationen nach Unternehmensbereichen:

1993 - in Mio. DM -	MB	AEG	DASA	debis	Sonstige	Eliminierungen	Konsolidiert
Außenumsätze	61.728	10.733	18.173	7.900 ²⁾	-	(797)	97.737
Konzerninterne Umsätze	2.968	279	453	1.591	-	(5.291)	-
Umsätze gesamt	64.696	11.012	18.626	9.491	-	(6.088)	97.737
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	(1.267)	(935)	(994)	366	-	(469)	(3.299)
Aktiva	30.690	6.662	17.691	23.357	12.526	-	90.926
Abschreibungen	3.148	530	1.557	2.693	131	-	8.059
Sachinvestitionen ¹⁾	2.585	607	1.012	182	102	-	4.488

1992 - in Mio. DM -	MB	AEG	DASA	debis	Sonstige	Eliminierungen	Konsolidiert
Außenumsätze	64.849	11.184	16.735	6.401 ²⁾	-	(620)	98.549
Konzerninterne Umsätze	1.631	411	541	1.560	-	(4.143)	-
Umsätze gesamt	66.480	11.595	17.276	7.961	-	(4.763)	98.549
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.284	23	(503)	276	-	(54)	2.026
Aktiva	33.633	7.149	15.158	19.460	10.784	-	86.184
Abschreibungen	3.066	491	1.025	2.368	135	-	7.085
Sachinvestitionen ¹⁾	4.151	556	1.190	161	192	-	6.250

¹⁾ Zugänge auf Sachanlagen ohne Nettobuchwerte auf Anlagevermögen aus der Erstkonsolidierung von Gesellschaften.

²⁾ Außenumsätze zuzügl. Zinseinnahmen aus der Absatzfinanzierung.

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

- in Mio. DM -	1993	1992
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	(3.299)	2.026
Beteiligungsergebnis	37	38
Zinsergebnis	484	631
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(300)	(121)
Erträge aus der Veräußerung von Wertpapieren	1.659	-
Erträge aus der Rückübertragung von Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse auf die Trägerunternehmen	237	-
Verwaltungskosten und andere den Segmenten nicht zuordenbare Kosten	(9)	(282)
Allgemeine Forschungskosten der Daimler-Benz AG	(282)	(255)
Im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit enthaltene sonstige Steuern	390	496
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	(1.083)	2.533

b) Informationen nach Regionen:

1993 - in Mio. DM -	Deutschland	Andere europ. Länder	Nordamerika	Lateinamerika	Andere Länder	Eliminierungen	Konsolidiert
Umsätze (Bestimmungsseite)	38.319	25.303	17.138	5.238	11.739	-	97.737
Umsätze (Entstehungsseite):							
Außenumsätze	55.525	17.263	14.760	4.544	5.645	-	97.737
Transfers zwischen Regionen	24.515	1.745	759	760	244	(28.023)	-
Gesamtumsätze	80.040	19.008	15.519	5.304	5.889	(28.023)	97.737
Exporte aus Deutschland	-	9.603	1.521	489	6.076 ¹⁾	-	17.689
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	(814)	(159)	895	541	152	-	615
Aktiva	55.487	13.114	15.346	2.906	4.073	-	90.926

1992 - in Mio. DM -

Umsätze (Bestimmungsseite)	42.572	27.031	13.881	3.850	11.215	-	98.549
Umsätze (Entstehungsseite):							
Außenumsätze	60.659	17.225	12.314	3.573	4.778	-	98.549
Transfers zwischen Regionen	19.112	883	158	84	72	(20.309)	-
Gesamtumsätze	79.771	18.108	12.472	3.657	4.850	(20.309)	98.549
Exporte aus Deutschland	-	9.712	1.557	380	6.342 ¹⁾	-	17.991
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	1.039	142	370	(33)	(67)	-	1.451
Aktiva	54.461	13.527	12.978	2.384	2.834	-	86.184

¹⁾ Darin enthalten Exporte nach Asien in Höhe von 4.883 Mio. DM in 1993 und 5.169 Mio. DM in 1992.

Cash flow Statement des Daimler-Benz-Konzerns (in Mio. DM)

	1993	1992
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit:		
Jahresüberschuß	615	1.451
Überleitung auf den Cash flow aus der Geschäftstätigkeit		
Außerordentliches Ergebnis	(2.603)	-
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (einschl. Vermietete Gegenstände von 2.536 Mio. DM in 1993 und 2.178 Mio. DM in 1992)	8.357	7.168
Veränderung der Rückstellungen	2.483	1.296
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen	(208)	(69)
Ergebnis aus dem Verkauf von Wertpapieren	(1.659)	-
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Verbindlichkeiten		
Vorräte (netto)	3.072	(976)
Forderungen	163	(2.014)
Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	(718)	(1.835)
Sonstiges	411	307
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	9.913	5.328
Cash flow aus der Investitionstätigkeit:		
Zugänge zu Anlagevermögen	(5.310)	(6.710)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(5.373)	(5.206)
Erlöse aus Anlagenabgängen (einschl. Veränderungen (netto) bei Vermieteten Gegenständen von 1.396 Mio. DM in 1993 und 1.343 Mio. DM in 1992)	2.693	1.995
Erwerb von Beteiligungen	(986)	(807)
Erlöse aus Abgang von Beteiligungen	573	669
Veränderung kurzfristiger Geldanlagen	1.016	1.644
Zugänge Forderungen aus Absatzfinanzierung	(2.605)	(1.911)
Zugänge Zahlungsmittel aus Änderungen im Konsolidierungskreis	43	2.018
Sonstiges	(574)	785
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(10.523)	(7.523)
Cash flow aus der Finanztätigkeit:		
Veränderung bei Commercial Papers, netto	(473)	1.655
Zugänge Finanzverbindlichkeiten (einschl. für Leasing- und Absatzfinanzierung von 2.689 Mio. DM in 1993 und 2.858 Mio. DM in 1992)	2.990	3.532
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(1.205)	(1.495)
Gezahlte Dividenden	(633)	(640)
Sonstiges	-	20
Cash flow aus der Finanztätigkeit	679	3.072
Einfluß Wechselkursänderungen auf Zahlungsmittel	(83)	81
Veränderung der Zahlungsmittel	(14)	958
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	2.968	2.010
Zahlungsmittel zum Jahresende	2.954	2.968
Überleitung zur Liquidität		
Wertpapiere des Umlaufvermögens	6.889	6.056
Übrige Liquidität	614	806
Liquidität insgesamt	10.457	9.830

Cash flow Statement nach SFAS 95

Die Darstellung und den Inhalt der Kapitalflußrechnung haben wir - abweichend von der im Geschäftsbericht 1992 publizierten Version - vollständig auf den US-Financial Accounting Standard (SFAS) Nr. 95 umgestellt. Es sind nunmehr insbesondere die Währungseinflüsse eliminiert, die Zugänge beim Anlagevermögen um wesentliche Änderungen des Konsolidierungskreises bereinigt, die Eigenkapitalveränderung zugeordnet und als Fonds lediglich die Zahlungsmittel statt die gesamte Liquidität zugrunde gelegt. Eine Überleitung zur Liquidität ist angefügt.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich der Cash flow aus der Geschäftstätigkeit um 86% auf 9,9 Mrd. DM. Dieser Anstieg ist insbesondere auf das - um Konsolidierungskreisänderungen bereinigte - deutlich verringerte Vorratsvermögen zurückzuführen. Der Cash flow aus der Investitionstätigkeit lag mit 10,5 (i. V. 7,5) Mrd. DM ebenfalls wesentlich über der Vorjahreszahl; ausschlaggebend für die Zunahme war in erster Linie die Erstkonsolidierung der Deutsche Aerospace Airbus GmbH im Vorjahr und deren hoher Zahlungsmittelbestand (2,0 Mrd. DM) zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung. Da der Finanzmittelüberschuß aus dem industriellen Bereich den Finanzbedarf des stark expandierenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts nicht vollständig abdeckte, haben wir 1993 netto 1,3 (i. V. 3,7) Mrd. DM Fremdkapital aufgenommen.

Auch für die nächsten Jahre gehen wir davon aus, daß sich die Investitionen im Daimler-Benz-Konzern auf hohem Niveau bewegen werden. Insbesondere für das weiterhin expandierende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft prüfen wir die Anwendung verschiedener Finanzierungsmodelle. Darüber hinaus wollen wir das erwartete Unternehmenswachstum durch Aufnahme neuen Eigenkapitals unterlegen.

Zusätzliche Informationen entsprechend US-amerikanischer Rechnungslegungsnormen, den „U.S. Generally Accepted Accounting Principles“ (US-GAAP)

Mit Einführung der Daimler-Benz-Aktie an der New Yorker Börse reichen wir der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde, der Securities and Exchange Commission (SEC), einen Jahresbericht in der „Form 20-F“ ein. Dieser Bericht enthält zum Teil Informationen, die unserem Geschäftsbericht entnommen sind; darüber hinaus werden aber auch zusätzliche Angaben und Werte aufgeführt, die nach US-amerikanischen Rechnungslegungsnormen ermittelt wurden. Nachstehend geben wir die aus unserer Sicht wichtigsten Informationen aus der „Form 20-F“ an. Da insbesondere beim Jahresergebnis und Eigenkapital erhebliche Unterschiede bestehen, zeigen die Überleitungen auf Seite 73, wie sich diese Größen des deutschen Konzernabschlusses in die Werte nach amerikanischem Recht überführen lassen.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten nach US-amerikanischen Standards

Daimler-Benz nutzt derivative Finanzinstrumente, um im Rahmen des betriebsüblichen Geschäfts Währungs- und Zinspositionen zu sichern. Hierbei arbeiten wir nur mit erstklassigen Bankadressen zusammen. Die Währungssicherungsgeschäfte sind fast ausschließlich auf Währungen der großen Industrieländer abgeschlossen. Zum Jahresende ergab sich ein Vertragsvolumen für Währungspositionen von 30,9 (i. V. 19,1) Mrd. DM und für Zinspositionen von 13,1 (i. V. 8,6) Mrd. DM. Die genannten Beträge entsprechen - unsaldiert - den Basiswerten aller Kauf- und Verkaufskontrakte, wie sie nach dem Financial Accounting Standard (SFAS) Nr. 105 angegeben werden müssen.

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

Nach den amerikanischen Bilanzierungsnormen können Rückstellungen bei weitem nicht in dem Umfang gebildet werden, wie es nach deutschem Recht zulässig ist. Die nicht anerkannten Unterschiedsbeträge müssen aufgelöst werden und beeinflussen somit das Jahresergebnis und das Eigenkapital. Der Abzugsbetrag im Jahre 1993 betrifft insbesondere das im deutschen Abschluß ausgewiesene außerordentliche Ergebnis sowie die Auflösung weiterer Rückstellungen, die nach US-Bilanzierungsregeln nicht wirksam waren. Nach US-GAAP ergibt

sich im Berichtsjahr allein hierdurch ein um 5,8 Mrd. DM höheres Eigenkapital, wobei die Änderungen nicht nur die Rückstellungen, sondern auch Vorräte und Forderungen betreffen. Mit dem Begriff „Appropriated Retained Earnings“ (zweckgebundene Rücklagen) wollen wir den amerikanischen Anlegern deutlich machen, daß diese Beträge für Ausschüttungen nicht zur Verfügung stehen; zugleich bilden wir mit dieser Position eine Brücke zwischen den beiden unterschiedlichen Rechnungslegungskulturen.

Langfristige Auftragsfertigung

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

Goodwill und Beteiligungserwerbe

Nach deutschen Bilanzierungsvorschriften kann der Goodwill gegen das Eigenkapital verrechnet oder aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben werden, die sich in Deutschland zwischen 5 und 15 Jahren bewegt. Nach den US-amerikanischen Regeln muß der Unterschiedsbetrag aktiviert und über nicht mehr als 40 Jahre abgeschrieben werden.

Veräußerung von Beteiligungen

Verkäufe von Unternehmen und Unternehmensteilen sind entsprechend den deutschen Bilanzierungsgrundsätzen der Periode zuzurechnen, in der der Vertrag abgeschlossen wurde. Nach US-GAAP kann der Erlös erst nach dem tatsächlichen Austausch von Leistung und Gegenleistung realisiert werden.

Pensionsrückstellungen

Die Rückstellungen für Altersversorgung werden entsprechend US-Recht unter Berücksichtigung erwarteter Lohn-, Gehalts- und Rentensteigerungen ermittelt. Zur Berechnung wird nicht der im deutschen Steuerrecht geltende Abzinsungssatz von 6% zugrundegelegt; vielmehr fließt in den US-Wert der künftig zu erwartende Kapitalmarktzins der jeweiligen Länder ein. Ein weiterer Unterschied ergibt sich hinsichtlich der Bewertung der Verpflichtung zur Übernahme von Krankheitskosten der Pensionäre in den USA.

Währungsumrechnung und Devisentermingeschäfte

Zwischen beiden Rechnungslegungssystemen besteht eine unterschiedliche Erfassung unrealisierter Währungsgewinne und -Verluste in der Währungsumrechnung und bei Devisentermingeschäften. Im Unterschied zum deutschen Imparitätsprinzip sind nach US-GAAP unrealisierte Gewinne stets zu berücksichtigen.

Sonstige Bewertungsunterschiede

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

Latente Steuern

Nach deutschen Bilanzierungsvorschriften müssen aktive latente Steuern nur auf die Konsolidierungsvorgänge gebildet werden. Bei Anwendung der amerikanischen Vorschriften sind diese auch auf Bewertungsmaßnahmen sowie auf vorhandene steuerliche Verlustvorträge zu beziehen.

Überleitung von Konzern-Jahresüberschuß und Eigenkapital auf US-GAAP

	1993	1992
	- in Mio. DM -	
Konzern-Jahresüberschuß nach deutschem HGB	615	1.451
./. Minderheitenanteile	(13)	(33)
Korrigiertes Jahresergebnis nach deutschen Vorschriften	602	1.418
+/- Veränderung „Appropriated Retained Earnings“ (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	(4.262)	774
	(3.660)	2.192
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Auftragsfertigung	78	(57)
Goodwill und Unternehmenszugänge	(287)	(76)
Unternehmensabgänge	-	337
Pensionsrückstellungen und Krankheitskosten für Pensionäre	(624)	96
Währungsumrechnung	(40)	(94)
Devisentermingeschäfte	(225)	(438)
Sonstige Bewertungsunterschiede	292	88
Latente Steuern	2.627	(646)
Konzern-Jahresüberschuß/-fehlbetrag nach US-GAAP vor kumulativen Bilanzierungs- und Bewertungsänderungen nach US-GAAP	(1.839)	1.402
Kumulative Bilanzierungsänderungen nach US-GAAP für Krankheitskosten der Pensionäre (in 1992 nach Steuern 33 Mio. DM)	-	(52)
Konzernergebnis nach US-GAAP	(1.839)	1.350
Konzernergebnis je Aktie nach US-GAAP	DM (39,47)	DM 29,00 ¹⁾
Konzernergebnis je ADS ²⁾ nach US-GAAP	DM (3,95)	DM 2,90
Eigenkapital nach deutschem HGB	18.145	19.719
./. Minderheitenanteile	(561)	(1.228)
Korrigiertes Eigenkapital nach deutschen Vorschriften	17.584	18.491
+/- „Appropriated Retained Earnings“ (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	5.770	9.931
	23.354	28.422
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Auftragsfertigung	207	131
Goodwill und Unternehmenszugänge	2.284	1.871
Pensionsrückstellungen und sonstige Pensionszusagen	(1.821)	(1.212)
Währungsumrechnung	85	(342)
Devisentermingeschäfte	381	580
Sonstige Bewertungsunterschiede	(698)	(1.708)
Latente Steuern	2.489	(138)
Eigenkapital nach US-GAAP	26.281	27.604

¹⁾ Einschl. der negativen Auswirkung der Bewertungsänderung bei Krankheitskosten für Pensionäre von 1,12 DM je Aktie (0,11 DM je ADS) in 1992.

²⁾ entspricht einem Zehntel einer 50-DM-Aktie.

Konzernbilanz

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1993 in Mio. DM	31. Dezember 1992 in Mio. DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	523	611
Sachanlagen	(2)	18.921	19.254
Finanzanlagen	(3)	4.031	3.991
Vermietete Gegenstände	(4)	11.879	9.777
		35.354	33.633
Umlaufvermögen			
Vorräte	(5)	24.262	23.138
Erhaltene Anzahlungen	(6)	(7.317)	(5.549)
		16.945	17.589
Forderungen aus der Absatzfinanzierung	(7)	8.771	6.166
Übrige Forderungen	(8)	15.349	14.771
Sonstige Vermögensgegenstände	(9)	4.095	3.503
Wertpapiere	(10)	6.889	6.089
Zahlungsmittel	(11)	2.954	2.968
		55.003	51.086
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung			
	(12)	569	1.465
		90.926	86.184
PASSIVA			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(13)		
Kapitalrücklage	(14)	2.330	2.330
Gewinnrücklagen	(14)	2.117	2.117
Anteile in Fremdbesitz	(15)	12.747	13.440
Bilanzgewinn (i. V. Ausschüttung) der DBAG	(16)	561	1.228
		390	604
		18.145	19.719
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(17)	12.759	12.217
Übrige Rückstellungen	(18)	23.128	22.478
		35.887	34.695
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	(19)	13.660	10.971
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(20)	6.859	6.517
Übrige Verbindlichkeiten	(21)	15.796	13.725
		36.315	31.213
Rechnungsabgrenzungsposten			
		579	557
		90.926	86.184

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1993 in Mio. DM	1992 in Mio. DM
Umsatzerlöse	(22)	97.737	98.549
Bestandsveränderung und andere aktivierte Eigenleistungen	(23)	1.757	2.330
Gesamtleistung		99.494	100.879
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	7.370	4.506
Materialaufwand	(25)	(51.076)	(49.084)
Personalaufwand	(26)	(33.790)	(32.003)
davon für Altersversorgung 1.396 (i.V. 1.539) Mio. DM			
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	(27)	(8.059)	(7.085)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(28)	(15.281)	(15.254)
Beteiligungsergebnis	(29)	103	118
Zinsergebnis	(30)	456	577
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(31)	(300)	(121)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		(1.083)	2.533
Außerordentliches Ergebnis	(32)	2.603	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(33)	(515)	(586)
Sonstige Steuern	(33)	(390)	(496)
Jahresüberschuß	(34)	615	1.451
Gewinnvortrag		-	2
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(212)	(816)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		(339)	(184)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		326	151
Bilanzgewinn			
(i.V. Ausschüttung) der Daimler-Benz AG		390	604

Konzern-Anlagevermögen

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31.12.1993
	1.1.1993*)	Währungs- änderung	Zugänge*)	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	652	7	147	16	117	705
Geschäftswerte	504	.	81	-	15	570
	1.156	7	228	16	132	1.275
Sachanlagen						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18.185	64	1.186	377	398	19.414
Technische Anlagen und Maschinen	23.582	10	1.295	963	1.038	24.812
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.742	26	1.709	299	1.597	18.179
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.320	.	1.242	(1.654)	164	1.744
	61.829	100	5.432	(15)	3.197	64.149
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	485	62	179	25	77	674
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5	6	12	-	4	19
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.455	5	46	(5)	228	1.273
Beteiligungen	1.262	2	125	(21)	36	1.332
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	122	.	2	-	5	119
Wertpapiere des Anlagevermögens	518	.	14	-	162	370
Sonstige Ausleihungen	846	2	542	-	172	1.218
	4.693	77	920	(1)	684	5.005
	67.678	184	6.580	-	4.013	70.429
Vermietete Gegenstände	14.030	622	5.855	-	3.016	17.491

*) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

**) Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

***) Währungsumrechnung mit historischen Kursen.

1.1.1993*)	Währungs- änderung	Abschreibungen		Abgänge	31.12.1993	Buchwerte		Buchwerte 1.1.1993**)
		lfd. Jahr	Um- buchungen			31.12.1993**)	31.12.1992***)	
399	2	141	-	90	452	253	243	253
136	.	173	-	9	300	270	368	368
535	2	314	-	99	752	523	611	621
8.871	8	1.004	8	116	9.775	9.639	9.403	9.314
18.963	2	2.170	212	880	20.467	4.345	4.520	4.619
14.603	12	1.971	(216)	1.449	14.921	3.258	3.044	3.139
6	.	64	(4)	1	65	1.679	2.287	2.314
42.443	22	5.209	-	2.446	45.228	18.921	19.254	19.386
115	3	23	-	4	137	537	354	370
2	.	1	-	-	3	16	9	3
119	.	60	-	-	179	1.094	1.269	1.336
300	.	201	-	11	490	842	971	962
3	1	-	-	1	3	116	119	119
22	.	1	-	19	4	366	496	496
164	.	12	-	18	158	1.060	773	682
725	4	298	-	53	974	4.031	3.991	3.968
43.703	28	5.821	-	2.598	46.954	23.475	23.856	23.975
4.478	218	2.536	-	1.620	5.612	11.879	9.777	9.552
						35.354	33.633	33.527

Konzernanhang Grundlagen und Methoden

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

Daimler-Benz hat im Berichtsjahr unter der Zielsetzung der Vermeidung bzw. Aufgabe versteuerter Reserven sowie der Annäherung an Bewertungsprinzipien, wie sie für die US-amerikanische Rechnungslegung gelten, mehrere Methodenänderungen vorgenommen. Aus dieser Bilanzierungs- und Bewertungsanpassung ergibt sich im Konzernabschluß zum 1. Januar 1993 ein einmaliger Ertrag von 2,6 Mrd. DM, der - um den Einblick in die Ertragslage und die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr und dem Folgejahr zu verbessern - in der Gewinn- und Verlustrechnung als außerordentliches Ergebnis ausgewiesen wird. Die betragsmäßige Zusammensetzung der außerordentlichen Erträge ist unter Anhangziffer (32) gesondert erläutert.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Vorgänge:

Vorräte:

Die Währungsumrechnung bei Gesellschaften in Hochinflationenländern erfolgt mit historischen Kursen anstelle der bisher verwendeten Stichtagskurse.

Forderungen:

Unverzinsliche bzw. niedrig verzinsliche Forderungen werden nur dann abgezinst, wenn die Restlaufzeit mehr als ein Jahr beträgt. Die Einzelwertberichtigung bleibt unverändert; dagegen orientiert sich die - bisher länderspezifisch abgestufte - Pauschalwertberichtigung für das allgemeine Kreditrisiko stärker an unternehmensspezifischen Gegebenheiten.

Personal- und Sozialrückstellungen:

Die bisher ratierlich ohne Abzinsung ermittelten Verpflichtungen für Jubiläumsgeld werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinssatz von 5,5% und unter Berücksichtigung eines Fluktuationsabschlags gebildet. *Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB:*

Das Ansatzwahlrecht für Aufwandsrückstellungen wird nicht ausgeübt. Im Interesse der Aussagefähigkeit haben wir in das außerordentliche Ergebnis auch die Auswirkungen einbezogen, die sich daraus ergeben haben, daß die vorhandenen Rückstellungen verbraucht worden sind und nach neuer Methode nicht mehr gebildet wurden.

Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung:

Die Rückstellung, der bisher eine pauschalierte Ermittlungsmethode zugrunde lag, wird nunmehr nach einer an Einzelsachverhalten orientierten Berechnungsmethode ermittelt.

Durch die Änderung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden hat sich außer dem außerordentlichen Ergebnis keine wesentliche Aufwandsentlastung für das laufende Geschäftsjahr ergeben.

Daimler-Benz hat ferner im Berichtsjahr die Währungsumrechnung für das Anlagevermögen ausländischer Gesellschaften geändert, d.h., die Umrechnung erfolgt nicht mehr mit den historischen Kursen, sondern mit den Kursen am Bilanzstichtag. Ausgenommen hiervon sind Gesellschaften in Hochinflationenländern (derzeit Brasilien und Türkei). Der sich aus dieser Methodenänderung ergebende Betrag wird mit dem Eigenkapital verrechnet.

Bilanzierung und Bewertung

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung werden, soweit sie aus Konzernweiterungen resultieren, grundsätzlich über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben, und - sofern sie im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns im Jahre 1989 stehen - mit den Gewinnrücklagen verrechnet. Geschäftswerte, die im Rahmen der Bildung strategischer Allianzen entstehen, werden aufgeteilt. Dabei wird der Anteil, der auf die Konzernweiterung entfällt, abgeschrieben und der Anteil, der die Neustrukturierung betrifft, mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Die selbsterstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen im Inland - wie zum Beispiel gemäß § 7d Einkommensteuergesetz (Umweltschutzinvestitionen), § ob Einkommensteuergesetz, § 4 Fördergebietsgesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien - werden in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und

Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume. Gebäude werden mit linearen und - soweit steuerlich zulässig - mit fallenden Abschreibungsbeträgen, Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr grundsätzlich degressiv abgeschrieben. Bei Mobilien gehen wir planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Abschreibungen auf Zugänge im ersten bzw. zweiten Halbjahr sind im Inland mit vollen bzw. halben Jahresraten angesetzt worden. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist. Geringwertige Wirtschaftsgüter schreiben wir sofort ab.

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

Vermietete Gegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und überwiegend planmäßig degressiv abgeschrieben worden. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Möglichkeit zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen gemäß Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien wird in Anspruch genommen.

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie *Waren* werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen.

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

Forderungen und *Sonstige Vermögensgegenstände* werden - soweit un- bzw. niedrig verzinslich - bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt.

Die *Sonstigen Wertpapiere* sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

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

Steuerrückstellungen und *Sonstige Rückstellungen* sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden - soweit sie rätierlich anzusammelnde Zukunftsleistungen betreffen - nach dem Teilwertverfahren berechnet.

Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 305 (i. V. 271) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 12 Gemeinschaftsunternehmen; diese werden quotal einbezogen.

Im Berichtsjahr sind 53 Tochterunternehmen sowie 5 Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden. 19 Tochterunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die Deutsche Aerospace AG hat im Mai 1993 eine Mehrheitsbeteiligung von 78% an der Fokker-Holding B.V. erworben, die ihrerseits mit 51% an Fokker N.V. beteiligt ist. Die Auswirkungen aus der erstmaligen Konsolidierung werden bei den einzelnen Abschlußpositionen erläutert. Die Gewinn- und Verlustrechnung wird mit den Werten für das Gesamtjahr in den Konzernabschluß einbezogen. Für den Fehlbetrag, der vor der Übernahme entstanden ist, wird ein Ausgleichsposten in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt.

Nicht konsolidiert werden 271 Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist (insgesamt liegt ihr Umsatzvolumen unter 1% des Konzernumsatzes) sowie 11 Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt. Der vollständige Konsolidierungskreis der Daimler-Benz AG ist in der Liste des Anteilsbesitzes enthalten, die beim Handelsregister Stuttgart unter Nr. HRB 15 350 hinterlegt wird.

Konsolidierungsgrundsätze

Die *Kapitalkonsolidierung* erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen zum Zeitpunkt ihres Erwerbs bzw. der Erstkonsolidierung. Dies gilt entsprechend für quotaleinbezogene Gemeinschaftsunternehmen.

Die sich aus der Kapitalkonsolidierung ergebenden aktiven Unterschiedsbeträge werden, soweit möglich, den betreffenden Konzernbilanzposten zugeordnet und über die Nutzungsdauern ergebniswirksam abgeschrieben. Zur Behandlung der verbleibenden Geschäftswerte verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter „Bilanzierung und Bewertung“. Der aus dem Zugang von Fokker verbleibende aktive Unterschiedsbetrag von 841 Mio. DM wird als im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns stehend gewertet und daher 1993 ergebnisneutral gegen die Gewinnrücklagen verrechnet.

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

Die bei den Tochterunternehmen nach dem Zeitpunkt ihres Erwerbs erwirtschafteten Rücklagen werden in die Gewinnrücklagen des Konzerns eingestellt. Der Bilanzgewinn 1993 im Konzernabschluß entspricht dem Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG. Deshalb haben wir in Höhe der erfolgswirksamen Konsolidierungsmaßnahmen und der Bilanzergebnisse der Tochterunternehmen eine Verrechnung über die Gewinnrücklagen des Konzerns vorgenommen.

Im Konzernabschluß werden Beteiligungen an 142 *assoziierten Unternehmen* bilanziert.

21 assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1993 at-equity nach der *Buchwertmethode* in den Konzernabschluß einbezogen.

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

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

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

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

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

Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen werden Fremdwährungsforderungen mit dem Geldkurs am Buchungstag oder dem niedrigeren Geldkurs am Bilanzstichtag, Fremdwährungsverpflichtungen mit dem Briefkurs am Buchungstag oder dem höheren Briefkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Für den Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten der ausländischen Gesellschaften von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark grundsätzlich mit den Kursen am Bilanzstichtag. Ausgenommen hiervon

sind das Anlagevermögen und die Vorräte von Gesellschaften in Hochinflationenländern, deren Umrechnung mit historischen Kursen erfolgt.

Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände sowie des Fremdkapitals und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Umrechnung der Bilanzposten ergebende Differenz wird mit dem Eigenkapital verrechnet; Umrechnungsdifferenzen bei Gesellschaften in Hochinflationenländern werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Infolge der Umrechnung des Anlagevermögens mit Stichtagskursen ergeben sich bei der Entwicklung des Anlagevermögens Umrechnungsdifferenzen, die im Anlagenspiegel separat gezeigt und ergebnisneutral mit den Rücklagen verrechnet werden. Die Umstellung der Werte in der Konzernbilanz des Vorjahres auf die mit dem Stichtagskurs zum 1. Januar 1993 umgerechneten Vorjahreswerte ergibt eine negative Differenz von 106 Mio. DM, die ergebnisneutral verrechnet wird.

Aufwands- und Ertragsposten werden grundsätzlich mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Soweit sie das Anlagevermögen und die Vorräte von Gesellschaften in Hochinflationenländern betreffen, erfolgt die Umrechnung mit historischen Kursen. Das Jahresergebnis, die Rücklagenzuführung und der Bilanzgewinn werden mit dem Stichtagskurs umgerechnet. Die sich bei der Umrechnung der Jahresergebnisse ergebende Differenz zwischen Jahresdurchschnittskursen und Kursen am Bilanzstichtag wird unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (i. V. unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen) ausgewiesen.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 523 (i.V. 611) Mio. DM sind Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und aus Einzelabschlüssen, erworbene EDV-Software, Patente sowie in geringem Umfang geleistete Anzahlungen erfaßt.

Im Berichtsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen auf Geschäftswerte in Höhe von 88 Mio. DM vorgenommen worden.

2 Sachanlagen

Der Rückgang der Sachanlagen um 333 auf 18.921 Mio. DM ergibt sich mit 5.432 Mio. DM aus Zugängen sowie mit + 210 Mio. DM aus Währungsänderungen, denen Umbuchungen von - 15 Mio. DM, Abgänge von 751 Mio. DM und Abschreibungen von 5.209 Mio. DM gegenüberstehen. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von 76 (i.V. 163) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 287 (i.V. 21) Mio. DM.

Im Rahmen der erstmaligen Einbeziehung von Tochterunternehmen haben sich die Anschaffungskosten um 1.854 Mio. DM und die Abschreibungen um 909 Mio. DM erhöht; davon entfallen auf den Neuzugang Fokker bei den Anschaffungskosten 1.638 Mio. DM und bei den Abschreibungen 833 Mio. DM.

3 Finanzanlagen

Unter Finanzanlagen werden vor allem Beteiligungen an assoziierten Unternehmen, Sonstige Ausleihungen, Beteiligungen sowie Anteile an verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

Im wesentlichen waren auf Beteiligungen, Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und auf Anteile an verbundene Unternehmen außerplanmäßige Abschreibungen von 298 (i.V. 83) Mio. DM vorzunehmen.

Durch die erstmalige Einbeziehung von Fokker erhöhen sich die Anschaffungskosten um 147 Mio. DM und die Abschreibungen um 70 Mio. DM.

4 Vermietete Gegenstände

Die Zunahme der Vermieteten Gegenstände - weit überwiegend Fahrzeuge - um 2.102 auf 11.879 Mio. DM betrifft insbesondere die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die MBL Mercedes-Benz Leasing GmbH & Co. OHG, Stuttgart, sowie erstmalig Fokker mit 458 Mio. DM.

Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen von 5 (i.V. 3) Mio. DM vorgenommen worden.

5 Vorräte	31.12.1993 Mio. DM	31.12.1992 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.406	3.342
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	10.543	8.836
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	8.258	9.694
Geleistete Anzahlungen	2.055	1.266
	24.262	23.138

Von den Konzernvorräten entfällt der überwiegende Teil auf Mercedes-Benz und Deutsche Aerospace. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt sich mit 2.560 Mio. DM aus dem Unternehmensbereich DASA, hiervon allein mit 2.066 Mio. DM durch die erstmalige Einbeziehung von Fokker. Demgegenüber verringern sich die Bestände im Unternehmensbereich Mercedes-Benz, vor allem bei der Mercedes-Benz AG.

6 Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 7.317 (i.V. 5.549) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG, DASA AG, Fokker, Dornier, Eurocopter und MTU geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

7 Forderungen aus der Absatzfinanzierung

Der Posten betrifft die Kreditforderungen an Kunden in Höhe von 8.771 (i.V. 6.166) Mio. DM, von denen 5.569 (i.V. 2.804) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen. Der Gesamtbetrag ist mit 174 Mio. DM wertberichtigt.

8 Übrige Forderungen 9 Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1993 Mio. DM	31.12.1992 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.695	11.916
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr 387 (i.V. 491) Mio. DM		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.299	1.178
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr 6 (i.V. 59) Mio. DM		
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.355	1.677
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr 87 (i.V. 58) Mio. DM		
Übrige Forderungen	15.349	14.771
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr 480 (i.V. 608) Mio. DM		
Sonstige Vermögensgegenstände	4.095	3.503
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr 378 (i.V. 394) Mio. DM		

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 0,4 (i.V. 0,4) Mrd. DM im wesentlichen auf Ansprüche aus festverzinslichen Schuldscheindarlehen und Wertpapieren.

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen werden Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen ausgewiesen. Außerdem sind hier Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 186 (i.V. 437) Mio. DM enthalten.

Die Übrigen Forderungen und die Sonstigen Vermögensgegenstände sind mit 1.670 Mio. DM wertberichtigt.

10 Wertpapiere	31.12.1993	31.12.1992
	Mio. DM	Mio. DM
Eigene Aktien	–	33
Sonstige Wertpapiere	6.889	6.056
	6.889	6.089

Im November 1993 sind von der Daimler-Benz AG und den Unternehmensbereichen insgesamt 72.945 Aktien (nom. 3,6 Mio. DM = 0,16% des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 337 DM an die Belegschaft veräußert worden. Die restlichen 49.357 Aktien aus dem Bestand Ende 1992 wurden verkauft, so daß zum Bilanzstichtag keine Eigenen Aktien mehr vorhanden waren.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten hauptsächlich festverzinsliche Titel.

Innerhalb des Umlaufvermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot Zuschreibungen von 27 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

11 Zahlungsmittel

Der Bilanzbetrag von 2.954 (i.V. 2.968) Mio. DM umfaßt Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben sowie Schecks.

Die unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesenen liquiden Mittel betragen insgesamt 10,5 (i.V. 9,8) Mrd. DM.

12 Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beläuft sich auf 323 (i.V. 1.329) Mio. DM. Der Rückgang steht u.a. im Zusammenhang mit geringeren Zwischengewinnen wegen Lagerabbau im Automobilbereich. In den konsolidierten Einzelbilanzen ausgewiesene - insgesamt aktive - Steuerabgrenzungen sind nicht angesetzt.

Im Rechnungsabgrenzungsposten ist ferner ein Disagio von 16 Mio. DM aktiviert.

13 Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:		Mio. DM
Stand am 31.12.1992		19.719
Dividende der Daimler-Benz AG für 1992		(604)
Einstellungen in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1993		212
Verrechnung von Geschäftswerten		(855)
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1993		390
Veränderung der Anteile in Fremdbesitz		(667)
Differenz aus der Währungsumrechnung		(57)
Übrige Veränderungen		7
Stand am 31.12.1993		18.145

14 Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Das Gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage betreffen die Daimler-Benz AG. Die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG hat am 26. Juni 1991 ein Genehmigtes Kapital von 600 Mio. DM beschlossen, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet ist.

15 Gewinnrücklagen

Enthalten sind die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM und die Anderen Gewinnrücklagen mit 13.091 Mio. DM der Daimler-Benz AG. Außerdem wird hier der Konzernanteil an den Gewinnrücklagen und den Bilanzergebnissen der konsolidierten Tochterunternehmen ausgewiesen, soweit sie seit ihrer Zugehörigkeit zum Konzern von ihnen selbst erwirtschaftet wurden. Zusätzlich berücksichtigt dieser Posten die kumulierte Auswirkung aus der Eliminierung von Zwischenergebnissen und aus der Schuldenkonsolidierung sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung.

16 Anteile in Fremdbesitz

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

Hiervon sind insbesondere wegen des - sich auf der Bewertungsebene des DB-Konzerns ergebenden - anteiligen negativen Eigenkapitals die aktiven Anteile in Fremdbesitz in Höhe von 758 Mio. DM abgesetzt, die aus der Einbeziehung von Fokker resultieren.

17 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Pensionsrückstellungen steigen um 542 auf 12.759 (i.V. 12.217) Mio. DM, vor allem wegen der jährlichen Teilwerterhöhung.

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

18 Übrige Rückstellungen

	31.12.1993 Mio. DM	31.12.1992 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.668	1.655
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter	44	21
Sonstige Rückstellungen	21.416	20.802
	23.128	22.478

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 833 (i.V. 764) Mio. DM hauptsächlich die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG.

Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter entstand im Rahmen der erstmaligen Konsolidierung von zwei Tochterunternehmen; der verbleibende Betrag steht zum Ausgleich erwarteter Mehraufwendungen in den Anlaufjahren zur Verfügung.

Die Sonstigen Rückstellungen beinhalten Verpflichtungen für:

	31.12.1993	31.12.1992
	Mio. DM	Mio. DM
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	5.280	5.393
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	5.753	5.139
Redimensionierung der Kapazitäten und Verringerung der Belegschaft	3.397	1.384
Weitere Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	1.734	2.333
Übrige Risiken	5.252	6.553

Aus der Einbeziehung von Fokker ergibt sich ein Anstieg der Sonstigen Rückstellungen um 503 Mio. DM.

19 Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung

	31.12.1993	31.12.1992
	Mio. DM	Mio. DM
Anleihen	5.187	3.864
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	303 (i.V. 323) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	1.863 (i.V. 1.664) Mio. DM	
Schuldverschreibungen	3.212	3.471
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.212 (i.V. 3.471) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.408	3.024
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.316 (i.V. 1.808) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	126 (i.V. -) Mio. DM	
Wechselverbindlichkeiten	220	140
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	220 (i.V. 140) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	235	132
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	78 (i.V. 101) Mio. DM	
Sonstige Verbindlichkeiten	398	340
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	254 (i.V. 86) Mio. DM	
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	13.660	10.971
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	6.383 (i.V. 5.929) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	1.989 (i.V. 1.664) Mio. DM	

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung dienen der Refinanzierung der Vermieteten Gegenstände und der Forderungen aus der Absatzfinanzierung.

Unter den Schuldverschreibungen werden Commercial-Paper in US-Dollar ausgewiesen, und zwar zum Ausgabebetrag zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Darlehen sowie Abgrenzungen aus Zinsverbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit der Absatzfinanzierung stehen.

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung sind durch Verpfändung von Wertpapieren mit Rücknahmeverpflichtung in Höhe von 63 (i.V. 45) Mio. DM gesichert.

20 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

21 Übrige Verbindlichkeiten

			31.12.1993	31.12.1992
			Mio. DM	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			6.859	6.517
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	6.746	(i.V. 6.496) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	11	(i.V. -) Mio. DM	
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen			2.797	1.436
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	267	(i.V. 409) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	1.102	(i.V. 417) Mio. DM	
Schuldverschreibungen			209	202
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	209	(i.V. 202) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			3.810	4.300
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	2.326	(i.V. 3.227) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	198	(i.V. 277) Mio. DM	
Wechselverbindlichkeiten			244	174
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	235	(i.V. 89) Mio. DM	
Andere Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			1.126	1.090
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	354	(i.V. 941) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	437	(i.V. -) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht			1.819	1.782
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	1.573	(i.V. 1.384) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	65	(i.V. 76) Mio. DM	
Sonstige Verbindlichkeiten			5.791	4.741
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	4.780	(i.V. 3.615) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	318	(i.V. 355) Mio. DM	
davon aus Steuern		1.131	(i.V. 906) Mio. DM	
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit		1.176	(i.V. 852) Mio. DM	
Übrige Verbindlichkeiten			15.796	13.725
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten			22.655	20.242
davon Restlaufzeit	bis zu 1 Jahr	16.490	(i.V. 16.363) Mio. DM	
	mehr als 5 Jahre	2.131	(i.V. 1.125) Mio. DM	

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen 243 (i.V. 131) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Ferner handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten der Deutsche Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie GLE., Toulouse, sowie um bei DASA passivierte Verpflichtungen gegenüber Projektgesellschaften.

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

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1993 sowie Steuerverbindlichkeiten.

Die Anleihen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und Sonstige Verbindlichkeiten sind durch Grundschulden, durch Sicherungsrechte und durch Forderungsabtretungen mit 1.934 (i.V. 1.091) Mio. DM gesichert.

*

Haftungsverhältnisse**31.12.1993**
Mio. DM31.12.1992
Mio. DM

Bürgschaften	1.229	1.383
Wechselobligo	275	221
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	746	536
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	9
<hr/>		
Bürgschaften	1.229	1.383
Wechselobligo	275	221
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	746	536
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	9

Daneben haften wir für - nicht valutierbare - von der Deutsche Aerospace AG garantierte Ausgleichszahlungen für 1994 und künftige Jahre. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft und der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG bestehen Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen.

Ferner bestehen nicht valutierbare Vertragsdurchführungsgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 677 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 8 Jahre.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von jährlich rd. 34 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 13 Jahre.

Im Zusammenhang mit der treuhänderischen Abwicklung der bundesverbürgten Serienkredite durch die Deutsche Aerospace Airbus GmbH läßt sich die tatsächliche Höhe der Anfang 1995 letztfälligen, maximal vom Bund abzulösenden Tranche über 1 Mrd. DM erst zu diesem Zeitpunkt feststellen; insoweit gilt dies auch für den in 1989 vereinnahmten Sanierungsgewinn.

Im Rahmen der durch die öffentliche Hand geförderten Entwicklung des Airbus-Programms hat sich die Deutsche Aerospace Airbus GmbH verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht bereits im Jahresabschluß berücksichtigt sind, 199 Mio. DM.

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

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

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

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo für Investitionen, liegen im geschäftsüblichen Rahmen.

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 9 Mio. DM.

Aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handels-gesellschaften und Arbeitsgemeinschaften haften wir gesamtschuldnerisch. Außerdem bestehen Vertragsdurchführungs- und sonstige Garantien im Zusammenhang mit dem laufenden Geschäft.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

22 Umsatzerlöse	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse der Unternehmensbereiche nach Abzug konzerninterner Lieferungen und Leistungen:		
Mercedes-Benz	61.728	64.849
AEG	10.733	11.184
DASA	18.173	16.735
debis	7.103	5.781
	97.737	98.549

In den Umsatzerlösen sind 1993 erstmals die Erlöse von Fokker mit 3.381 Mio. DM enthalten.

	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Konzernumsätze nach Regionen:		
Inland	38.319	42.572
Ausland	59.418	55.977
Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EU-Länder	20.049	22.349
Übriges Europa	5.254	4.682
Nordamerika	17.138	13.881
Lateinamerika	5.238	3.850
Übrige Länder	11.739	11.215

23 Bestandsveränderung und andere aktivierte Eigenleistungen

	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Verminderung (i.V. Erhöhung) des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	(1.090)	944
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.847	1.386
	1.757	2.330

Der Anstieg der anderen aktivierten Eigenleistungen beruht vor allem auf der Ausweitung der Leasingaktivitäten.

24 Sonstige betriebliche Erträge

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 2.348 (i.V. 1.519) Mio. DM. Aus dem Verkauf von Wertpapieren wurde ein Gewinn von 1.659 Mio. DM erzielt. Ferner ergab sich aus der Rückübertragung von steuerlich überdotiertem Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse GmbH auf die Trägerunternehmen Daimler-Benz AG und Mercedes-Benz AG ein Ertrag von 237 Mio. DM. Ursache der erstmaligen Überdotierung ist das Steueränderungsgesetz 1992, das die Steuerbegünstigung von Unterstützungskassen eingeschränkt hat. Daneben haben sich weitere Erträge aus den fast durchweg im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr ergeben, denen entsprechende Kursverluste bei den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstehen. Hinzu kommen Erträge aus weiterberechneten Kosten sowie aus Vermietungen und Verpachtungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 3.581 (i.V. 2.226) Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

25 Materialaufwand	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	44.481	43.951
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.595	5.133
	51.076	49.084

Bezogen auf die Gesamtleistung von 99.494 (i.V. 100.879) Mio. DM beträgt der Materialaufwand 51 (i.V. 49)%.

26 Personalaufwand/ Beschäftigte	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Löhne und Gehälter	27.653	26.138
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	6.137	5.865
	33.790	32.003
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	206.607	216.023
Angestellte	149.983	150.650
Auszubildende/Praktikanten	14.517	15.960
	371.107	382.633

In den Löhnen und Gehältern sind auch Personalaufwendungen in Höhe von 3,1 Mrd. DM für Strukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Verringerung der Belegschaft enthalten; davon entfallen 2,7 Mrd. DM auf Rückstellungszuführungen.

Die Zahl der Beschäftigten umfaßt 1993 mit 11.575 Personen erstmals die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fokker. Außerdem sind 10.740 Personen in den Gemeinschaftsunternehmen beschäftigt.

27 Abschreibungen auf Immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlage- vermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	1993	1992
	Mio. DM	Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	314	208
Abschreibungen auf Sachanlagen	5.209	4.699
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	2.536	2.178
	8.059	7.085

Die Sachanlageabschreibungen entfallen zu mehr als der Hälfte auf Mercedes-Benz.

Der Anstieg der Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände resultiert aus dem gewachsenen Leasinggeschäft der in- und ausländischen Finanzdienstleistungsgesellschaften.

28 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sie umfassen Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Kursverluste aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr, Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie den Aufwand aus der Währungsumrechnung bei Gesellschaften in Hochinflationländern. Ferner sind Aufwendungen für Strukturmaßnahmen enthalten. Der Fehlbetrag von Fokker in Höhe von 94 Mio. DM, der vor der Übernahme in der Zeit vom 1. Januar bis 18. Mai 1993 entstanden ist, wird von den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen als Korrekturposten abgesetzt.

Anderen Geschäftsjahren sind insgesamt 224 (i.V. 161) Mio. DM zuzuordnen.

29 Beteiligungsergebnis	1993 Mio. DM	1992 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	145	157
davon aus verbundenen Unternehmen 15 (i.V. 26) Mio. DM		
Erträge aus Gewinnabführungen	13	19
Ergebnis aus at-equity bilanzierten Unternehmen	(27)	5
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	(28)	(63)
	103	118

30 Zinsergebnis	1993 Mio. DM	1992 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	149	158
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.335	2.724
davon aus verbundenen Unternehmen 11 (i.V. 10) Mio. DM		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(2.028)	(2.305)
davon an verbundene Unternehmen 60 (i.V. 26) Mio. DM		
	456	577

Der Zinsaufwandssaldo aus der Leasing- und Absatzfinanzierung beträgt vor Eliminierung konzerninterner Zinsaufwendungen und -erträge bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften zusammen - 342 (i.V. - 421) Mio. DM.

31 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	1993 Mio. DM	1992 Mio. DM
Abschreibungen auf Finanzanlagen	298	83
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	2	38
	300	121

32 Außerordentliches Ergebnis

Im außerordentlichen Ergebnis von 2.603 Mio. DM werden Einmalerträge aus der Änderung von Bewertungsmethoden ausgewiesen, die im Abschnitt „Grundlagen und Methoden“ erläutert sind.

Der Bewertungsertrag zum 1. Januar 1993 bei Rückstellungen beträgt insgesamt 1.935 Mio. DM; davon entfallen 1.119 Mio. DM auf Aufwandsrückstellungen, 548 Mio. DM auf Rückstellungen im Personal- und Sozialbereich und 268 Mio. DM auf Instandhaltungsrückstellungen. Hinzu kommen 445 Mio. DM aus der Änderung der Bewertung und Abzinsung von Forderungen. Weiterhin entsteht aus der erstmaligen Umrechnung des Vorratsvermögens bei Gesellschaften in Hochinflationländern mit den historischen Kursen ein Ertrag von 223 Mio. DM.

33 Steuern	1993 Mio. DM	1992 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	515	586
Sonstige Steuern	390	496
	905	1.082

Die geringeren Ertragsteuern ergeben sich insbesondere aufgrund von Steuererstattungen im inländischen Organkreis. Gegenläufig wirkt der Abbau der aktiven Steuerabgrenzung auf ergebniswirksame Eliminierungsvorgänge.

34 Jahresüberschuß

Im Jahresüberschuß 1993 von 615 Mio. DM haben sich, außer der konjunkturbedingten Abschwächung auf wichtigen Absatzmärkten, insbesondere Aufwendungen von insgesamt 3,5 Mrd. DM aus der Redimensionierung unserer Kapazitäten und der Verringerung der Belegschaft niedergeschlagen. Dem standen vor allem Erträge aus Wertpapierverkäufen und aus der Änderung von Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie ein geringerer Steueraufwand gegenüber.

Steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen haben den Konzern-Jahresüberschuß nur unwesentlich vermindert. Auch die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses hierdurch sind nicht wesentlich.

*

Sonstige Angaben/Organe

unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 18. Mai 1994 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 14.348.204 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.289.595 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 9.790.261 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG sowie ihrer Hinterbliebenen wurden in den Jahresabschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 79.727.443 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1993 betragen Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 169.863 DM. Die hierin enthaltenen Wohnbaudarlehen werden zinslos gewährt, sonstige Kredite und Vorschüsse sind mit durchschnittlich 5,5% zu verzinsen. Im Berichtsjahr wurden 65.104 DM zurückgezahlt; die vereinbarten Laufzeiten betragen für Wohnbaudarlehen zehn Jahre, bei Krediten und Vorschüssen lagen sie nicht über einem Jahr.

Bestätigungsvermerk

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

Frankfurt am Main, den 23. März 1994

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Zielke
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Daimler-Benz AG

AKTIVA	31. Dezember 1993 in Mio. DM	31. Dezember 1992 in Mio. DM
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	7	6
Sachanlagen	757	872
Finanzanlagen	21.378	20.648
	22.142	21.526
Umlaufvermögen		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	5.657	4.778
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	1.374	1.001
Wertpapiere	4.833	4.806
Zahlungsmittel	1.287	1.264
	13.151	11.849
Rechnungsabgrenzungsposten	.	1
	35.293	33.376
PASSIVA		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	2.330	2.330
Kapitalrücklage	2.117	2.117
Gewinnrücklagen	13.251	8.760
Bilanzgewinn	390	5.094
	18.088	18.301
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.800	4.473
Übrige Rückstellungen	1.145	1.312
	5.945	5.785
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	10.595	8.636
Übrige Verbindlichkeiten	654	653
	11.249	9.289
Rechnungsabgrenzungsposten	11	1
	35.293	33.376

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	1993 in Mio. DM	1992 in Mio. DM
Beteiligungsergebnis	(1.645)	1.583
Zinsergebnis	85	60
Sonstige betriebliche Erträge	2.421	664
Personalaufwand	(393)	(365)
davon für Altersversorgung 31 (i.V. 34) Mio. DM		
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(132)	(132)
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(1.172)	(37)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(943)	(1.092)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	(1.779)	681
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	538	189
Sonstige Steuern	(91)	(167)
Fehlbetrag (i. V. Überschuß) der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Steuern	(1.332)	703
Außerordentliche Erträge	1.722	4.490
davon aus Beteiligungen 1.042 (i.V. 1.689) Mio. DM		
Jahresüberschuß	390	5.193
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	-	2
Einstellungen in Gewinnrücklagen	-	(101)
Bilanzgewinn	390	5.094

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1993 weist einen Bilanzgewinn von 390.387.317,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

	DM
Ausschüttung	von DM 8,00 Dividende je dividendenberechtigter Aktie im Nennbetrag von DM 50,00
	372.742.080,00
Gewinnvortrag	17.645.237,00
Bilanzgewinn	390.387.317,00

Stuttgart-Möhringen, den 8. März 1994

Der Vorstand

Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler-Benz AG

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

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

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

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

BIRGIT BREUEL
Berlin
Präsidentin der Treuhandanstalt

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

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

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

MANFRED GÖBELS*)
Leonberg
Mitglied des Oberen Führungskreises
der Mercedes-Benz AG
Vorsitzender des Konzernsprecheraus-
schusses im Daimler-Benz-Konzern
Vorsitzender des Gesamtsprecher-
ausschusses der Mercedes-Benz AG

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

MARTIN KOHLHAUSSEN
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands
der Commerzbank AG

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

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

WALTER RIESTER**)
Frankfurt am Main
2. Vorsitzender der IG Metall
(ab 26.10.1993)

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

DR. JUR. ROLAND SCHELLING
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

DR. MANFRED SCHNEIDER
Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands der
Bayer AG
(ab 20.12.1993)

PETER SCHÖNFELDER*)
Augsburg
Mitglied des Betriebsrats der
Deutsche Aerospace AG

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

BERNHARD WURL*)
Mainz
Abteilungsleiter im Vorstand der
IG Metall

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.
**) Als Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich bestellt.

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

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

Ehrevorsitzender
(am 06.02.1994 verstorben)

RICHARD BOLLMANN*)
Mannheim
Mitglied des Oberen Führungskreises
der Mercedes-Benz AG
Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtsprecherausschusses der
Mercedes-Benz AG
(am 26.05.1993)

PROF. DR.-ING. E.H.
WERNER BREITSCHWERDT
Stuttgart
(am 26.05.1993)

DR. RER. POL. HORST J. BURGARD
Frankfurt am Main
Mitglied des Aufsichtsrats der
Deutsche Bank AG
(am 26.05.1993)

HELMUT FUNK*)
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des
Werks Untertürkheim und der Haupt-
verwaltung der Mercedes-Benz AG
(am 26.05.1993)

HUGO LOTZE*)
Reinhardshagen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Kassel der
Mercedes-Benz AG
(am 26.05.1993)

PROF. DR.-ING. E.H. DR. H.C.
WERNER NIEFER
Stuttgart
(am 12.09.1993 verstorben)

DIPL.-ING. HANS-GEORG POHL
Hamburg
Deutsche Shell AG
(am 26.05.1993)

DR. RER. POL. WOLFGANG RÖLLER
Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Dresdner Bank AG
(am 26.05.1993)

SIEGFRIED SAUTER*)
Frankfurt am Main
Stellvertretender Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats der
Daimler-Benz AG
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AEG Aktiengesellschaft
(am 26.05.1993)

FRANZ STEINKÜHLER*)
Frankfurt am Main
1. Vorsitzender der IG Metall
(am 21.06.1993)

HERMANN-JOSEF STRENGER
Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Bayer AG
(am 26.05.1993)

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.



Der Aufsichtsrat ist im vergangenen Jahr zu vier Sitzungen zusammengetroffen und hat sich durch schriftliche und mündliche Berichte eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert; dies alles wurde mit dem Vorstand besprochen. Die gemeinsamen Beratungen hatten die mittelfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitionsplanung, die Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie Fragen der Weiterentwicklung der Konzernstruktur zum Gegenstand. Es wurden weiterhin bedeutende Geschäftsvorgänge erörtert und über Einzelvorgänge entschieden, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Vorschriften dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorzulegen sind.

Den Jahresabschluß und den für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßten Lagebericht sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns hat der Aufsichtsrat geprüft. Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, hat den Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und den Konzernabschluß zum 31. Dezember 1993 sowie den Lagebericht unter Einbeziehung der Buchführung geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden. Am 7. April 1994 hat der Aufsichtsrat in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Vorstand dem Prüfungsergebnis der KPMG zugestimmt.

Aufsichtsrat und Abschlußprüfer haben bei ihren Prüfungen keinen Anhaltspunkt für Beanstandungen gefunden. Den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß 1993 der Daimler-Benz AG haben wir gebilligt, der damit festgestellt ist. Wir haben die Vorschläge des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns übernommen. Uns hat der Konzernabschluß, der Lagebericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers vorgelegen.

Bei der turnusmäßigen Aufsichtsratswahl in der Hauptversammlung am 26. Mai 1993 sind eine Reihe von Veränderungen im Aufsichtsrat eingetreten. Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind die Herren Prof. Werner Breitschwerdt, Stuttgart, Dr. Horst Burgard, Frankfurt am Main, Hans-Georg Pohl, Hamburg, Dr. Wolfgang Roller, Frankfurt am Main sowie Herr Hermann-Josef Strenger, Leverkusen. Dafür sind gewählt worden Frau Birgit Breuel, Berlin sowie die Herren Prof. Hubert Curien, Paris, Dr. jur. Michael Endres, Frankfurt am Main, Prof. Werner Niefer, Stuttgart, und Jürgen Sarrazin, Frankfurt am Main.

Ebenfalls mit Beendigung der Hauptversammlung am 26. Mai 1993 sind als Vertreter der Arbeitnehmer aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden die Herren Richard Bollmann, Mannheim, Helmut Funk, Stuttgart, Hugo Lotze, Reinhardshagen und Siegfried Sauter, Frankfurt am Main. Dafür sind gewählt worden die Herren Willi Böhm, Kandel, Wolfgang Gabele, Bremen, Manfred Göbels, Leonberg und Helmut Lense, Stuttgart. Franz Steinkühler, Frankfurt am Main, ist am 21. Juni 1993 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Für ihn ist zum 26. Oktober 1993 Herr Walter Riester, Frankfurt am Main, vom zuständigen Gericht bestellt worden.

Am 6. Februar 1994 ist Herr Hermann Josef Abs, Frankfurt am Main, verstorben. Von 1955 bis 1970 war er Vorsitzender und danach Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats. Er hat die

Entwicklung von Daimler-Benz seit der Nachkriegszeit entscheidend mitgeprägt. Dem erfolgreichen Wirken dieser herausragenden Unternehmerpersönlichkeit gedenken wir mit tiefer Bewunderung und hohem Respekt. Wir sind Herrn Abs zu großem und bleibendem Dank verpflichtet.

Herr Prof. Werner Niefer ist am 12. September 1993 verstorben. Er gehörte dem Vorstand von 1975 bis zur letztjährigen Hauptversammlung am 26. Mai 1993 an, in der er in den Aufsichtsrat gewählt wurde. In diesem Gremium ist ihm nur ein außerordentlich kurzes Wirken vergönnt gewesen. Wir hätten es begrüßt, wenn er mit seiner Tatkraft und seinen reichen Erfahrungen auch als Aufsichtsratsmitglied auf längere Zeit dem Unternehmen zur Verfügung hätte stehen können. An seiner Stelle ist am 20. Dezember 1993 Herr Dr. Manfred Schneider, Leverkusen, in den Aufsichtsrat gewählt worden.

Am 15. Januar 1994 verstarb Herr Herbert Lucy, Mannheim. Von 1965 bis zu seinem Ausscheiden im November 1989 gehörte er als Arbeitnehmervertreter dem Aufsichtsrat an, ab 1978 als stellvertretender Vorsitzender. Sein engagiertes Wirken im Dienste der Arbeitnehmerschaft, seine verantwortungsbewußte Mitarbeit und die Bereitschaft zu vertrauensvoller Zusammenarbeit haben eine breite Würdigung und Anerkennung - auch über das Unternehmen hinaus - gefunden. Wir werden Herrn Lucy ein ehrendes Andenken bewahren.

Den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern, die diesem Gremium teilweise lange Jahre angehörten, sprechen wir für ihr Wirken und ihren Rat an dieser Stelle unseren besonderen Dank aus.

Stuttgart-Möhringen, im April 1994
Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Mitglieder des Direktoriums und Konzernrepräsentanzen der Daimler-Benz AG

Mitglieder des Direktoriums

DR. JUR. BOY-JÜRGEN ANDRESEN
Personalpolitik

HANSJÖRG BAUMGART
Daimler-Benz Kunstbesitz

MARTIN BERGER
Bilanzen und -Planung

DR. RER. POL. ROLF A. HANSEN*)
Konzernplanung und -Controlling

MATTHIAS KLEINERT*)
Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftspolitik

DR.-ING. MICHAEL KRÄMER
Forschung 1

DR. RER. NAT. VOLKER LEHMANN
Forschung 2

WERNER POLLMANN
Technik,
Umweltbevollmächtigter des
Daimler-Benz-Konzerns

PROF. DR. RER. NAT.
ROLF SCHARWÄCHTER**)**
Leitstelle für Konzerngeschäfte
in neuen Märkten

JÖRG SEIZER
Beteiligungen

KONRAD STRAUB
Konzernrevision

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

DR. JUR. SOLMS WITTIG*)
Recht

GERD WORIESCHECK
Personalentwicklung
Obere Führungskräfte im Konzern

Konzernrepräsentanzen

Berlin

PETER HANS KEILBACH
Englerallee 40
14195 Berlin

Bonn

ALFONS PAWELCZYK
Friedrich-Ebert-Allee 26
53113 Bonn

Brüssel

DR. HANNS R. GLATZ
133, rue Froissart - Bte. 29
B-1040 Brüssel
Belgien

Jerusalem/Tel Aviv

BENJAMIN NAVON
Ramban Street 11
Jerusalem
Israel

Moskau

LOTHAR GLEITZE
Prosp. Vernadskogo 9/10, App. 602
Moskau 117 311
Rußland

Tokio

RAINER JAHN
Roppongi First Bldg.
9-9, Roppongi 1-chome
Minato-ku, Tokyo 106
Japan

Washington D.C.

RICHARD H. IMUS
1350 1 Street, N.W. Suite 800
Washington D. C. 20005 - 3305
U.S.A.

*) Mit Generalvollmacht.

**) Zugleich stellvertretendes Mitglied des
Vorstands der Mercedes-Benz AG ohne
eigene Ressort-Zuständigkeit.

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG nach Unternehmensbereichen

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz AG Stuttgart DEM 1.950.000.000 Bet. 100%	Mercedes-Benz Hellas S.A. Athen/Griechenland GRD 3.766.000.000 (DEM 26,2 Mio.) Bet. 100%
Maschinenfabrik Esslingen AG Esslingen a. N. DEM 42.515.000 Bet. 98,9%	Mercedes-Benz Portugal Comércio de Automóveis, S.A. Abrunheira/Portugal PTE 500.000.000 (DEM 4,9 Mio.) Bet. 100%
Holzindustrie Bruchsal GmbH Bruchsal DEM 22.000.000 Bet. 100%	Mercedes-Benz Danmark AS Hillerød/Dänemark DKK 70.000.000 (DEM 17,9 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz España S.A. Madrid/Spanien ESP 22.296.291.000 (DEM 270,9 Mio.) Bet. 100%	Freightliner Corp. Portland, Oregon/USA USD 180.000.000 (DEM 310,7 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien GBP 40.000.000 (DEM 102,2 Mio.) Bet. 100%	Mercedes-Benz of North America, Inc. Montvale, New Jersey/USA USD 130.000.000 (DEM 224,4 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz Niederland B.V. Utrecht/Niederlande NLG 57.000.000 (DEM 50,9 Mio.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Canada, Inc. Toronto/Kanada CAD 5.000.000 (DEM 6,5 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien BEF 1.800.050.000 (DEM 86,6 Mio.) Bet. 100%	Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V. Mexico D.F./Mexiko MXN 94.519.721 (DEM 52,6 Mio.) Bet. 80%
Mercedes-Benz France S.A. Rocquencourt/Frankreich FRF 230.000.000 (DEM 67,7 Mio.) Bet. 100%	Mercedes-Benz do Brasil S.A. São Bernardo do Campo/Brasilien BRR 136.105.000.000 (DEM 724,2 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz Italia S.p.A. Rom/Italien ITL 77.500.000.000 (DEM 78,4 Mio.) Bet. 88,5%	Sociedade Técnica de Fundições Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien BRR 4.783.000.000 (DEM 25,5 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz (Schweiz) AG Zürich/Schweiz CHF 6.000.000 (DEM 7,1 Mio.) Bet. 51%	Mercedes-Benz Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien ARS 30.000.000 (DEM 52,0 Mio.) Bet. 100%
NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz CHF 15.000.000 (DEM 17,6 Mio.) Bet. 100%	Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd. Pretoria/Republik Südafrika ZAR 28.300.000 (DEM 14,4 Mio.) Bet. 78,5% ⁵⁾
Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft m.b.H. Salzburg/Österreich ATS 5.000.000 (DEM 0,7 Mio.) Bet. 50% ²⁾	Anambra Motor Manufacturing Co. Ltd (ANAMMCO) Enugu/Nigeria NGN 37.500.000 (DEM 2,9 Mio.) Bet. 40% ¹⁾

AEG Daimler-Benz Industrie

Mercedes-Benz Türk A.S. Istanbul/Türkei TRL 244.000.000.000 (DEM 29,2 Mio.) Bet. 55,6%	AEG Aktiengesellschaft Berlin und Frankfurt am Main DEM 931.171.700 Bet. 80,2%
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd. Tokio/Japan JPY 8.000.000.000 (DEM 123,8 Mio.) Bet. 100%	AEG Hausgeräte AG Nürnberg DEM 120.000.000 Bet. 80%
P.T. German Motor Manufacturing Jakarta/Indonesien IDR 5.103.000.000 (DEM 4,2 Mio.) Bet. 33,3% ¹⁾	AEG Bahnsysteme GmbH Berlin DEM 131.000.000 Bet. 100%
P.T. Star Motors Indonesia Jakarta/Indonesien IDR 846.720.000 (DEM 0,7 Mio.) Bet. 45,6% ¹⁾	AEG Transportation Systems, Inc. Pittsburg, Pennsylvania/USA USD 39.200.000 (DEM 67,7 Mio.) Bet. 100%
Iranian Diesel Engine Manufacturing Comp. (IDEM) Täbris/Iran IRR 5.000.000.000 (DEM 4,9 Mio.) Bet. 30% ¹⁾	AEG Schienenfahrzeuge GmbH Hennigsdorf DEM 15.000.000 Bet. 100%
Tata Engineering and Locomotive Comp. Ltd. (TELCO) Bombay/Indien INR 1.251.504.880 (DEM 68,8 Mio.) Bet. 10,6% ¹⁾	MODICON, Inc. Andover, Massachusetts/USA USD 157.432.000 (DEM 271,8 Mio.) Bet. 100%
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd. Mulgrave, Melbourne/Australien AUD 70.000.000 (DEM 81,6 Mio.) Bet. 100%	AEG Electrocom GmbH Konstanz DEM 60.000.000 Bet. 100%
	AEG ETI Elektrik Endüstrisi A.S. Gebze, Istanbul/Türkei TRL 108.000.000.000 (DEM 12,9 Mio.) Bet. 71%
	AEG Starkstromanlagen Dresden GmbH Dresden DEM 19.200.000 Bet. 100%
	AEG Ibérica de Electricidad S.A. Madrid/Spanien ESP 6.635.524.500 (DEM 80,6 Mio.) Bet. 100%
	AEG Austria Gesellschaft m.b.H. Wien/Österreich ATS 300.000.000 (DEM 42,7 Mio.) Bet. 57%
	AEG Fábrica de Motores S.A. Terrassa, Barcelona/Spanien ESP 3.000.000.000 (DEM 36,5 Mio.) Bet. 100%

Deutsche Aerospace

Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG München
DEM 2.008.042.000 Bet. 93,8% ⁷⁾
Deutsche Aerospace AG München
DEM 873.000.000 Bet. 100%
Deutsche Aerospace Airbus GmbH Hamburg
DEM 930.000.000 Bet. 100%
N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker Amsterdam/Niederlande
NLG 467.455.590 (DEM 417,7 Mio.) Bet. 51,4% ⁶⁾
Eurocopter Holding S.A. Paris/Frankreich
FRF 3.720.587.500 (DEM 1.094,8 Mio.) Bet. 40% ³⁾
ERNO Raumfahrttechnik GmbH Bremen
DEM 10.000.000 Bet. 100%
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München
DEM 156.600.000 Bet. 100%
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen
DEM 100.000.000 Bet. 88,4%
MTU Maintenance GmbH Langenhagen
DEM 30.000.000 Bet. 100%
Dornier GmbH Friedrichshafen
DEM 150.402.800 Bet. 57,6% ⁴⁾
Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen
DEM 50.000.000 Bet. 100%
Dornier Medizintechnik GmbH München
DEM 10.000.000 Bet. 100%

Daimler-Benz InterServices (debis)

Daimler-Benz InterServices (debis) AG Berlin
DEM 600.000.000 Bet. 100%
debis Systemhaus GmbH Stuttgart
DEM 200.000.000 Bet. 100%
debis Systemhaus CCS GmbH Stuttgart
DEM 100.000.000 Bet. 100%
CAP debis Software und Systeme GmbH Hamburg
DEM 50.020.000 Bet. 51%
Diebold Deutschland GmbH Eschborn
DEM 1.098.000 Bet. 84%
Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart
DEM 240.000.000 Bet. 100%
Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA
USD 274.970.000 (DEM 474,7 Mio.) Bet. 100%
debis Assekuranz Vermittlungs GmbH Stuttgart
DEM 6.115.000 Bet. 100%
debis Industriehandel GmbH Stuttgart
DEM 10.000.000 Bet. 100%
debis Marketing Services GmbH Frankfurt am Main
DEM 5.000.000 Bet. 100%
debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG Stuttgart
DEM 10.000.000 Bet. 64,1%
Sogeti S.A. Grenoble/Frankreich
FRF 769.132.600 (DEM 226,3 Mio.) Bet. 34% ²⁾

Gemeinschaftsunternehmen

TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH Heilbronn
DEM 238.200.000 Bet. 100%
TEMIC MBB Mikrosysteme GmbH Kirchheim unter Teck
DEM 46.000.000 Bet. 100%
TEMIC Bayern-Chemie Airbag GmbH Aschau
DEM 22.000.000 Bet. 100%
Siliconix Inc. Santa Clara, Kalifornien/USA
USD 59.113.000 (DEM 102,0 Mio.) Bet. 80,4%
Mercedes-Benz CharterWay GmbH Stuttgart
DEM 1.000.000 Bet. 100%

Holding- und Finanzgesellschaften

Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz
CHF 147.000.000 (DEM 172,9 Mio.) Bet. 100%
Daimler-Benz UK plc London/Großbritannien
GBP 100.000.000 (DEM 255,6 Mio.) Bet. 100%
Daimler-Benz Holding France S.A. Rocquencourt/Frankreich
FRF 270.000.000 (DEM 79,4 Mio.) Bet. 99,9%
Daimler-Benz Holding Nederland B.V. Utrecht/Niederlande
NLG 150.000.000 (DEM 134,0 Mio.) Bet. 100%
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien
BEF 3.370.000.000 (DEM 162,2 Mio.) Bet. 100%
Daimler-Benz Coordination Center S.A. Zavantem/Belgien
BEF 12.300.000.000 (DEM 592,0 Mio.) Bet. 100%
Daimler-Benz North America Corporation New York, N.Y./USA
USD 992.941.457 (DEM 1.714,1 Mio.) Bet. 100%

Anmerkung:

Ausgewählte konsolidierte und nichtkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften

Kapitalmäßige Anbindung wichtiger Beteiligungsgesellschaften ersichtlich aus der Tabelle auf Seite 59 sowie der Beteiligungsliste nach § 313 HGB

Beteiligungsquote bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft

- (1) Kapital umgerechnet in DEM zu Jahresendkursen
- 1) Nicht konsolidiert
- 2) Einbeziehung at equity
- 3) Anteilmäßig konsolidiert
- 4) Stimmrechte 87,5%
- 5) Unter Berücksichtigung einer Option 76,6%
- 6) Über Zwischenholdings
- 7) Einschließlich der vom Freistaat Bayern übernommenen Anteile

Daimler-Benz in Zahlen

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Beschäftigte (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	199.872	231.077	319.965	326.288	338.749	368.226	376.785	379.252	376.467	366.736
davon: Deutschland	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464	284.576
Ausland	41.829	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003	82.160
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	223.219	230.974	237.442	222.482	209.933
AEG	-	-	78.199	80.499	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784	58.921
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	-	62.959	61.276	56.465	81.872	86.086
debis	-	-	-	-	-	-	4.879	6.203	8.258	8.812

Abschlußkennzahlen

- Werte in Millionen DM -

Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448	29.198	33.633	35.354
Umlaufvermögen	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891	46.516	52.551	55.572
Gezeichnetes Kapital	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330	2.330
Rücklagen ¹⁾	6.831	8.070	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059	15.301	15.557	14.864
davon: Kapitalrücklage	-	-	368	370	370	2.114	2.117	2.117	2.117	2.117
Gewinnrücklagen ¹⁾	-	-	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942	13.184	13.440	12.747
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	143	330	1.251	768	626	767	881	1.214	1.228	561
Eigenkapital ²⁾	8.530	9.769	11.111	9.663	10.819	16.411	17.270	18.845	19.115	17.772
in % der Bilanzsumme	29,8	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6	24,9	22,2	19,5
in % des Anlagevermögens ³⁾	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0	89,3	80,1	75,7
Lang- und mittelfristige Fremdmittel ⁴⁾	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833	37.118
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	17.982	20.970	28.807	32.407	35.304	40.742	42.799	46.890	52.948	54.890
Bilanzsumme	28.626	35.780	42.025	46.538	51.931	62.737	67.339	75.714	86.184	90.926
Investitionen insgesamt ⁵⁾	3.523	5.492	5.580	3.736	7.007	7.620	6.857	9.535	8.363	6.804
in % des Umsatzes	8,1	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0	8,0	10,0	8,5	7,0
davon: in Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242	6.539	7.231	8.047	6.515
Deutschland	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459	5.680	6.115	7.284	4.061
Ausland	1.208	1.261	1.494	442	590	783	859	1.116	763	2.454
in Finanzanlagen (netto)	149	1.478	195	-98	379	378	318	2.304	316	289
Abschreibungen insgesamt ³⁾	2.828	3.275	3.361	2.560	3.086	3.218	3.780	4.328	4.990	5.821
davon: auf Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138	3.670	4.213	4.907	5.523
Deutschland	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620	3.071	3.639	4.269	4.858
Ausland	483	728	664	313	366	518	599	574	638	665
auf Finanzanlagen	3	33	122	55	12	80	110	115	83	298
Cash flow ⁶⁾	5.562	5.012	6.214	6.626	6.130	5.991	6.711	7.814	5.328	9.913
in % des Umsatzes	12,8	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8	7,8	8,2	5,4	10,1

- 1) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.
- 2) Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.
- 3) Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 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), ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 6) Ab 1991 Cash flow aus der Geschäftstätigkeit.
- 7) Im Konzernumsatz enthaltene konsolidierte Werte für Dornier und MTU.
- 8) Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.
- 9) Darin nicht enthalten a. o. Erträge in Höhe von 4.490 Mio. DM.
- 10) Dividende und Bonus.
- 11) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.
- 12) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
- Werte in Millionen DM -										
Umsatz	43.505	52.409	65.498	67.475	73.495	76.392	85.500	95.010	98.549	97.737
davon: Deutschland	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572	38.319
Ausland	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826	50.567	55.977	59.418
Auslandsanteil in %	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1	53,2	56,8	60,8
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	54.969	57.872	65.317	64.849	61.728
davon: Personenwagen	23.245	28.549	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650	36.370
Nutzfahrzeuge	18.367	20.204	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199	25.358
AEG	-	-	11.070	11.480	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184	10.733
Deutsche Aerospace	-	3.194 ⁷⁾	4.882 ⁷⁾	4.421 ⁷⁾	4.976 ⁷⁾	7.489	12.168	11.974	16.735	18.173
debis	-	-	-	-	-	-	2.739	4.146	5.781	7.103
Gesamtleistung	44.078	53.775	66.418	69.061	75.637	80.552	88.340	98.566	100.879	99.494
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459	237.005	236.066	258.357	263.644	268.101
Materialaufwand	22.707	27.245	32.467	33.701	37.646	39.552	44.477	49.456	49.084	51.076
Personalaufwand	11.598	13.657	19.367	20.670	22.371	23.199	26.890	29.372	32.003	33.790
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857	76.989	83.639	91.052
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-	-	5.880	5.297	5.197	10.096⁸⁾	4.221	4.027	2.533	-1.083
in % der Gesamtleistung	-	-	8,9	7,7	6,9	12,5	4,8	4,1	2,5	-1,1
Steuern	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426	1.541	1.082	905
Jahresüberschuß	1.104	1.682	1.767	1.782	1.702	6.809⁸⁾	1.795	1.942	1.451	615
in % der Gesamtleistung	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3	8,5	2,0	2,0	1,4	0,6
Daimler-Benz AG										
Jahresüberschuß	711	1.252	1.404	1.403	1.382	1.120	1.120	1.194	703⁹⁾	390
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	356	491	507	503	504	555	557	603	604	373
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,50	12,- +2,50 ¹⁰⁾	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-	13,-	13,-	8,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹¹⁾	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,31	7,31	3,43
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	8,26	11,41	11,65	11,65	11,65	12,-	12,-	13,-	13,-	8,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	4,65	6,42	6,56	6,56	6,56	6,75	6,75	7,31	7,31	3,43

Bilanzpressekonferenz:

12. April 1994
10.00 Uhr
Haus der Wirtschaft
Stuttgart

Hauptversammlung:

18. Mai 1994
10.00 Uhr
Internationales Congress Centrum (ICC)
Berlin

Daimler-Benz berichtet über den
Verlauf des ersten Quartals 1994 in
der Bilanzpressekonferenz am
12. April, über die ersten sechs Monate
mit einem Halbjahresabschluß
Ende August 1994 sowie
Anfang November 1994 über
die ersten neun Monate des Jahres.

Daimler-Benz AG
IR
70546 Stuttgart
Telefon 0711/17-922 87
Telefax 0711/17-941 09

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