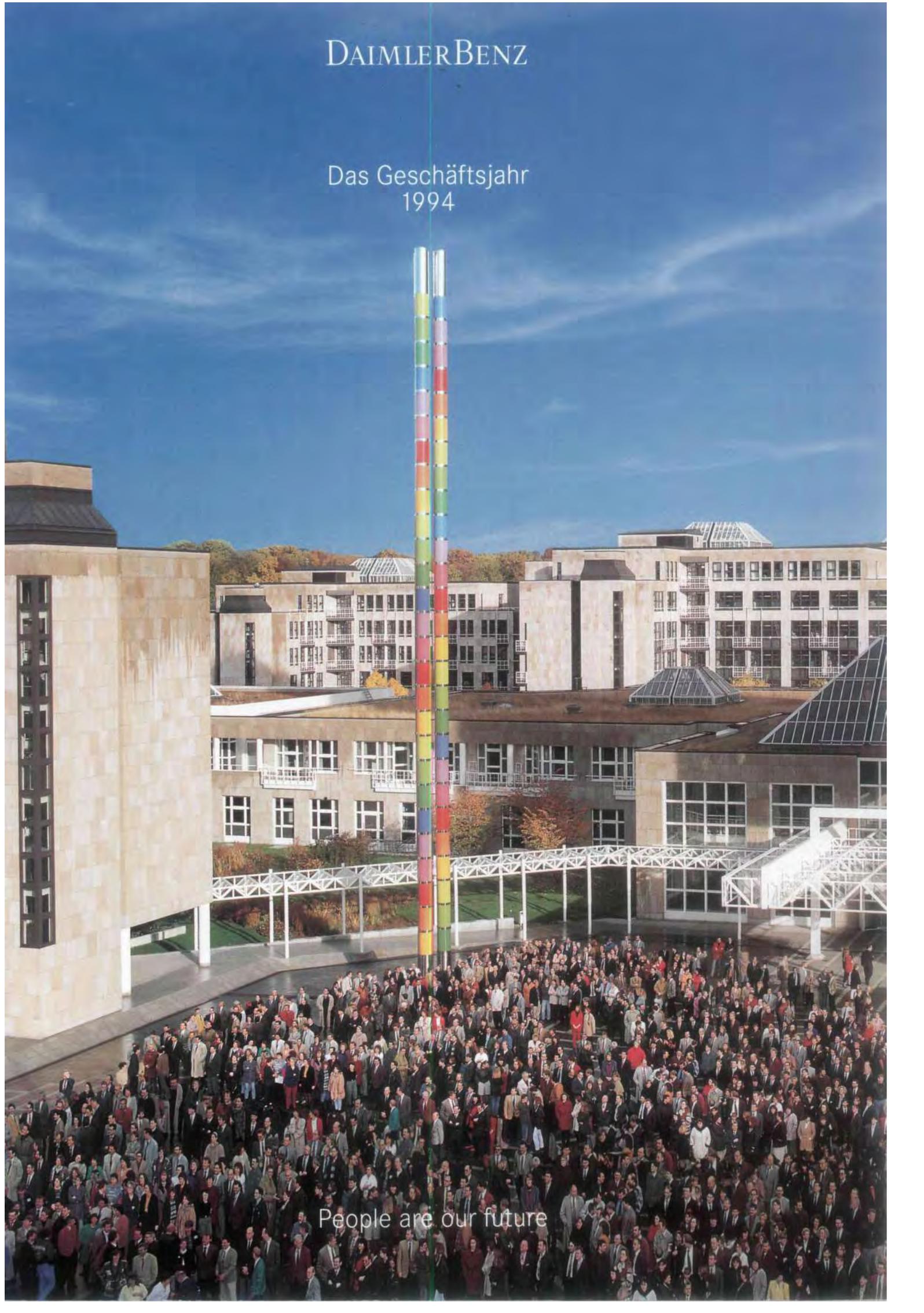


DAIMLERBENZ

Das Geschäftsjahr  
1994



People are our future

# DAIMLERBENZ

Mercedes-Benz



Personenwagen  
Nutzfahrzeuge

Daimler-Benz  
Industrie

**AEG**

Bahnsysteme  
Mikroelektronik  
Dieselantriebe  
Energietechnik  
Automatisierungstechnik

Daimler-Benz  
Aerospace



Luftfahrt  
Raumfahrt  
Verteidigung und  
Zivile Systeme  
Antriebe  
Zusätzliche  
Geschäftsgebiete

Daimler-Benz  
InterServices



Systemhaus  
Finanzdienstleistungen  
Versicherungen  
Handel  
Marketing Services  
Mobilfunkdienste  
Immobilienmanagement

DAIMLERBENZ

People are ourfuture

Erfolg ist für die Zukunft unseres Unternehmens unabdingbar. Erarbeitet wird er durch die Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In einer Zeit, in der sich der internationale Wettbewerb dramatisch verschärft, erringt also jenes Unternehmen Vorteile, das auf eine begeisterungsfähige und motivierte Belegschaft zählen kann. Einfache Wahrheiten, aber in Zeiten des Personalabbaus und der schlanken Strukturen keine Selbstverständlichkeiten.

Für die Beschäftigten des Daimler-Benz-Konzerns vollzog sich in den vergangenen Jahren ein weitreichender Wandel der Leitbilder und der Anforderungen. Nicht spektakulär oder zufällig, sondern als bewußtes Einstellen auf grundlegend neue Bedingungen. Aufgabe der Unternehmensleitung war und bleibt es, diesen Prozeß zu fördern, auch indem sie Voraussetzungen für Initiative und unternehmerisches Denken dauerhaft und sichtbar festigt. Die Vorlage des diesjährigen Geschäftsberichts ist für uns ein willkommener Anlaß, erneut hierauf hinzuweisen.

## 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	Die Unternehmensbereiche auf einen Blick
16	Operatives Geschäft im Konzern
40	Zentrale Aufgaben im Konzern
59	Die Daimler-Benz-Aktie
61	Diskussion und Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
68	Jahresabschlüsse
88	Vorschlag für die Gewinnverwendung
89	Mitglieder des Aufsichtsrats
90	Bericht des Aufsichtsrats
91	Mitglieder des Direktoriums, Konzernrepräsentanzen und Konzernverbindungsstellen der Daimler-Benz AG
92	Wichtige Beteiligungsgesellschaften
94	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, Daimler-Benz 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	1994	1994	1993	1992
	Werte in Millionen US-\$ <sup>1)</sup>	Werte in Millionen DM		
<b>Umsatz<sup>2)</sup></b>	<b>74.006</b>	<b>104.075</b>	98.534	98.549
Deutschland	<b>27.743</b>	<b>39.015</b>	38.526	42.572
Europa (ohne Deutschland)	<b>18.648</b>	<b>26.225</b>	25.523	27.031
Nordamerika	<b>13.944</b>	<b>19.609</b>	17.431	13.881
Lateinamerika	<b>4.281</b>	<b>6.021</b>	5.238	3.850
Übrige Märkte	<b>9.390</b>	<b>13.205</b>	11.816	11.215
<b>Beschäftigte (am Jahresende)</b>		<b>330.551</b>	366.736	376.467
Deutschland		<b>251.254</b>	284.576	302.464
Ausland		<b>79.297</b>	82.160	74.003
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>6.181</b>	<b>8.692</b>	9.043	9.312
<b>Cash flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>8.022</b>	<b>11.282</b>	9.913	5.328
<b>Cash flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(7.531)</b>	<b>(10.591)</b>	(10.523)	(7.523)
<b>Cash flow aus der Finanztätigkeit</b>	<b>2.406</b>	<b>3.383</b>	679	3.072
<b>Working Capital</b>	<b>11.402</b>	<b>16.035</b>	20.170	21.868
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1.926</b>	<b>2.708</b>	(3.299)	2.026
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>636</b>	<b>895</b>	615	1.451
<b>Jahresüberschuß je 50-DM-Aktie<sup>3) 4)</sup></b> (in US-\$, in DM)	<b>15,34</b>	<b>21,57</b>	12,78	30,12
<b>Konzernergebnis nach US-GAAP<sup>5)</sup></b>	<b>748</b>	<b>1.052</b>	(1.839)	1.350
<b>Konzernergebnis nach US-GAAP je 50-DM-Aktie</b> (in US-\$, in DM)	<b>15,31</b>	<b>21,53</b>	(39,47)	29,00
<b>Konzernergebnis nach US-GAAP je ADS<sup>6)</sup></b> (in US-\$, in DM)	<b>1,53</b>	<b>2,15</b>	(3,95)	2,90
<b>Daimler-Benz AG</b>				
<b>Gezeichnetes Kapital</b>	<b>1.824</b>	<b>2.565</b>	2.330	2.330
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>402</b>	<b>565</b>	390	703
<b>Ausschüttungssumme</b>	<b>401</b>	<b>564</b>	373	604
<b>Dividende je 50-DM-Aktie<sup>4)</sup></b> (in US-\$, in DM)	<b>7,82</b>	<b>11,00</b>	7,91	12,85

1) Alle Werte wurden mit dem Wechselkurs 1 US-\$ = 1,4063 DM umgerechnet; dieser entspricht dem Ankaufkurs der Federal Reserve Bank New York am 22. März 1995, 12.00 Uhr.

Die Verwendung dieses Wechselkurses entspricht besonderen Anforderungen der New Yorker Börsenaufsicht (SEC) bei wesentlichen Wechselkursschwankungen nach dem Bilanzstichtag.

2) Umsatz 1993 und 1994 einschließlich Zinserträge aus der Absatzfinanzierung.

3) Ohne Anteile Dritter.

4) Adjustiert: Zahlen aufgrund der Bezugsrechtsemission von 1994 vergleichbar gerechnet.

5) Amerikanische Bilanzierungsgrundsätze (Generally Accepted Accounting Principles).

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

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

# Brief an die Aktionäre und Freunde des Unternehmens



*Sehr geehrte Damen  
und Herren!*

Mit dem Geschäftsjahr 1994 sind wir zufrieden. Unsere Vorhaben zur Erneuerung der Produkte, zur Straffung und Rationalisierung aller Abläufe und zur Verbreiterung unserer internationalen Präsenz sind so vorangekommen, wie wir uns dies vorgenommen hatten. Die erreichte Wende in der Ergebnisentwicklung war nicht nur vor dem Hintergrund des Jahres 1993 mehr als beachtlich.

Natürlich ist dies, wie bei anderen Unternehmen auch, durch die konjunkturelle Erholung, die sich inzwischen in den wichtigen Regionen der Welt gefestigt hat, erleichtert worden. Daß wir sie in einem so außergewöhnlichen Maße nutzen konnten, liegt jedoch einzig und allein darin begründet, daß wir auf der Kosten- wie auf der Produktivitätsseite und nicht zuletzt in strategischer Hinsicht bei uns selbst die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen und in die Tat umgesetzt haben.

Einfach war nämlich das Jahr 1994 beileibe nicht. Das betrifft vor allem die anhaltende Schwäche wichtiger Währungen gegenüber der Deutschen Mark, insbesondere des US-Dollar, dessen drastische Unterbewertung nach wie vor durch keinerlei ökonomische Sachverhalte gerechtfertigt ist. Schon früher mußten wir erleben, daß die sich daraus

für die exportorientierten Unternehmen ergebenden Belastungen nicht mehr über die Preise weitergegeben werden konnten. Zudem deutet vieles darauf hin, daß die deutsche Industrie ohnehin Gefahr läuft, trotz aller unternommenen Anstrengungen auf ihren angestammten Exportmärkten Anteile zu verlieren. Als kurzfristig wirksame Gegenmaßnahme bleibt nur die entschlossene Fortsetzung der Anstrengungen zur Kostenentlastung, vor allem durch Rationalisierung.

Natürlich haben wir auch Kurssicherungsgeschäfte getätigt, die für einige Bereiche unseres Unternehmens sogar sehr langfristig wirken. Das ändert aber nichts daran, daß Verschiebungen in so dramatischen Dimensionen, wie wir sie im letzten, vor allem aber im laufenden Jahr sowohl gegenüber dem US-Dollar als auch gegenüber nahezu allen anderen wichtigen Währungen des Welthandels erlebt haben, irgendwann spürbare ertragsmäßige Auswirkungen nach sich ziehen müssen.

Dies kann nur vermieden werden, indem wir uns durch die Verlagerung von Wertschöpfung ins Ausland von solchen wechselkursbedingten Unwägbarkeiten unabhängiger machen. Daran führt wohl kein Weg vorbei. Hinzu kommt, daß uns die Entwicklung der letzten Jahre erneut vor Augen geführt hat, wie sehr die Konjunkturen in den reifen und in den sich entwickelnden Regionen in unterschiedlichen Wellenbewegungen verlaufen. Auch dies führt zu der Notwendigkeit, unsere industriellen Aktivitäten verstärkt zu streuen, um auf diese Weise die unvermeidlichen Risiken so weit wie möglich auszugleichen.

Ohnehin wird die Nähe zum jeweiligen Markt, die Produktion vor Ort, mehr und mehr zu einem wichtigen Wettbewerbsfaktor. Vor allem die Märkte im asiatisch-pazifischen Raum und in Latein- und Mittelamerika, Regionen der Welt, die sich auch weiterhin durch ein sehr dynamisches Wachstum auszeichnen werden, erfordern aufgrund ihrer jeweiligen Bedarfsstruktur andere, neuartige Produktkonzepte. Wie so

etwas aussehen kann, haben wir mit dem Family Car China, einem eigens für chinesische Anforderungen entwickelten Fahrzeugkonzept, gezeigt.

Nicht nur wegen des absehbar riesigen Bedarfs an Transportmitteln bieten sich für Ihr Unternehmen in diesen Ländern ganz besondere Chancen. Unsere Konzernstruktur mit ihrer breitgefächerten Angebotspalette ermöglicht es uns, darüber hinaus die dort dringend benötigten, umfassenden und bedarfsgerechten Mobilitäts- und Infrastrukturlösungen anzubieten. Flughafenausrüstung und -modernisierung, Verkehrsstudien, etwa für Singapur, insgesamt: Infrastruktur für Kommunikation, Energie und Transport machen deutlich, welche geschäftlichen Möglichkeiten sich hier zukünftig bieten.

Gleichzeitig arbeiten wir mit Nachdruck weiter daran, unsere Wettbewerbsposition in den Triademärkten - unserem Heimatmarkt Europa, der Nafta und Japan - zu stärken. Das Werk in Tuscaloosa, Alabama, in dem wir ab 1997 ein neues Freizeitfahrzeug, das All Activity Vehicle, herstellen werden, steht hierfür ebenso wie die im vergangenen Dezember getroffene Entscheidung über den Standort für das Micro Compact Car, das wir gemeinsam mit der Schweizerischen Gesellschaft für Mikroelektronik und Uhrenindustrie, der SMH, speziell für Ballungsräume entwickeln.

Neben den Wirtschaftsräumen der Triade müssen wir aber eben alle notwendigen Voraussetzungen schaffen, um die neuen Wachstumsmärkte mit neuen Produkten erschließen zu können. Ganz allein auf uns gestellt wird das nicht überall gelingen, wollen wir nicht Gefahr laufen, unsere Kräfte zu verzetteln. Der vielfältigen und sich weiter ausdehnenden, jeweils langfristig angelegten Zusammenarbeit mit Partnern in aller Welt messen wir daher größte Bedeutung bei.

Trotz der als Folge des diesjährigen Tarifabschlusses für die deutsche Metallindustrie weiter verstärkten Sorge um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes geht es bei alledem nicht etwa dar-

um, uns Schritt für Schritt aus Deutschland zurückzuziehen. Unser Ziel ist vielmehr, durch die Globalisierung unserer Aktivitäten den langfristigen Unternehmenserfolg und damit letzten Endes auch Beschäftigung im Inland zu sichern.

Dem dienen auch die umfassenden Programme zur Verbesserung von Kostenrahmen und Effizienz, die wir schon Vorjahren eingeleitet haben. Allein zwischen 1991 und 1994 haben wir Produktivitätssteigerungen von bis zu 30 Prozent erzielt; das gilt für Mercedes-Benz, es gilt genauso für Teilbereiche der Daimler-Benz Aerospace und der AEG Daimler-Benz Industrie. Bis 1997 werden es konzernweit über 40 Prozent sein.

Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang unsere konsequent vorangetriebene Dezentralisierung, die alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllt hat. Mit der quer durch das gesamte Unternehmen gehenden Bildung kleiner, marktnaher und mit hohem Verantwortungsumfang ausgestatteter Einheiten wurden nicht nur die Flexibilität der Gesamtorganisation deutlich erhöht, sondern auch unternehmerischer Geist freigesetzt, der sich nicht zuletzt in einem völlig neuen Kostenbewußtsein niederschlägt.

Einen weiteren wesentlichen Schritt stellt die Neuordnung der Strukturen im Vorstand von Mercedes-Benz dar, die zum 1. Juli dieses Jahres umgesetzt wird. Im Kern geht es darum, die bisher noch weitgehend funktionale Aufgabengliederung durch jeweils umfassend verantwortliche Produkt- und Regionalsparten zu ersetzen.

Ähnliche Prozesse sind auch in unseren übrigen Unternehmensbereichen im Gang oder bereits abgeschlossen. Beispiele hierfür sind die Ausrichtung auf ergebnisverantwortliche Business Units bei der AEG Daimler-Benz Industrie, die neuen Führungsstrukturen in

den Geschäftsfeldern der DASA, vor allem in den Bereichen Luftfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme, oder die Neuordnung des debis Systemhauses.

Alles in allem arbeiten wir also weiter daran, unsere Strukturen so zu gestalten, daß wir schneller, effizienter und schlagkräftiger auf die Bedürfnisse und Veränderungen des Marktes reagieren können. Wie Sie wissen, scheuen wir dabei weder unbequeme Entscheidungen noch unkonventionelle Wege.

Denn es war und bleibt unsere Politik, die erforderlichen Schritte zum Ausbau unserer Kernbereiche und damit zur Festigung des integrierten Technologiekonzerns flexibel, jedoch mit aller notwendigen Entschlossenheit den jeweiligen Umfeldentwicklungen anzupassen. Diese haben gerade in den beiden letzten Jahren harte, auch schmerzhaft Einschnitte notwendig gemacht. Das betrifft vor allem die weitreichenden Kapazitätsanpassungen im gesamten Unternehmen, die wir bisher fast ausnahmslos sozialverträglich durchführen konnten.

Genauso umfaßt es Entscheidungen über die Schließung von Standorten oder über die Abgabe von Tätigkeitsbereichen, die in keinem oder nur geringem Zusammenhang zur Kernaufgabe dieses Unternehmens, der Mobilität, stehen. Vieles ist schon geschehen, anderes längst auf dem Weg.

Das gilt selbstverständlich auch für diejenigen unserer Tätigkeitsfelder, die noch nicht über die erforderliche Größe verfügen, um auf sich allein gestellt im schärfer werdenden internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Bei wieder anderen haben Umfeldverwerfungen dazu geführt, daß die Kapazitäten nur noch im europäischen Maßstab ausgelastet werden können. Bereinigungen und Kooperationen werden also weiterhin auf der Tagesordnung bleiben. Die vorgesehene Zusammenarbeit mit ABB, Asea Brown Boveri, auf dem Gebiet der Bahntechnik ist das jüngste Beispiel hierfür.

Auch 1995 wird nicht einfach werden. Von den Sorgen und Aufgaben war schon die Rede; dazu kommen weitere einmalige Aufwendungen für Strukturmaßnahmen. Aber die Weichen sind gestellt. Trotz aller Turbulenzen und Belastungen rechnen wir deshalb mit einer insgesamt befriedigenden Ertragsentwicklung, die sich, wenn nichts ganz und gar Unvorhergesehenes eintritt, in den Folgejahren fortsetzen, sogar verstärken wird. Dies ist auch nötig, denn wir sollten uns nichts vormachen: 1994 haben wir bei weitem noch nicht das Ertragsniveau erreicht, das wir mittel- und langfristig anstreben müssen. Dennoch sage ich mit Stolz, daß unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem Können und ihrer Leistungsbereitschaft in diesem Jahr verlässliche Grundlagen für eine gute Zukunft geschaffen haben.

Bisher haben wir uns stets von dem Grundsatz leiten lassen, Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, am langfristigen Ertragstrend teilhaben zu lassen. Aus diesem Grund wurde im letzten Jahr die Dividende nur von DM 13 auf DM 8 gekürzt, obwohl der Ergebnisverlauf eigentlich einen Ausfall der Dividende nahegelegt hätte. Es ist deshalb nur folgerichtig, wenn wir Ihnen im Hinblick auf die erreichte Wende und die zukünftigen Aussichten vorschlagen, die Dividende für das Jahr 1994 auf DM 11 anzuheben.

# Mitglieder des Vorstands



**Hirschbrunn   Weule   Werner   Schrepp   Reuter   Liener   Gentz   Stöckl**

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 24.05.1995.

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 2000.

DR. JUR. HANS-WOLFGANG HIRSCHBRUNN  
geb. 1933 in Offenburg,  
Vorstandsmitglied seit 1990,  
verantwortlich für das Ressort  
Personal,  
Bestellung bis 24.05.1995.

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 24.05.1995.

JÜRGEN E. SCHREMPP  
geb. 1944 in Freiburg,  
Vorstandsmitglied seit 1987,  
bis 1988 zuständig für den  
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge,  
seit 1989 verantwortlich  
für den Unternehmensbereich  
Daimler-Benz Aerospace,  
Bestellung bis 2000.

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

HELMUT WERNER  
geb. 1936 in Köln,  
Vorstandsmitglied seit 1987,  
bis 1992 zuständig für den  
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge,  
seit 1992 verantwortlich für 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.

ab 01.04.1995:  
DR. JUR. KLAUS MANGOLD  
geb. 1943 in Pforzheim,  
verantwortlich für den  
Unternehmensbereich Daimler-Benz  
InterServices (debis),  
Bestellung bis 2000.

ab 25.05.1995:  
DR. RER. POL. MANFRED BISCHOFF  
geb. 1942 in Calw,  
verantwortlich für den  
Unternehmensbereich Daimler-Benz  
Aerospace,  
Bestellung bis 2000.

## Überblick

**Vor dem Hintergrund eines verbesserten weltwirtschaftlichen Umfelds ist der Umsatz im Daimler-Benz-Konzern 1994 auf 104,1 Mrd. DM gestiegen. Damit wurde erstmals die 100 Mrd.-Grenze übertroffen. Zum Wachstum um 7% haben - bis auf die DASA - alle Unternehmensbereiche beigetragen. Unsere Maßnahmen zur Verbesserung von Kostenstrukturen und Produktionsprozessen zeigten deutliche Erfolge. Sie waren neben der Geschäftsausweitung ausschlaggebend dafür, daß wir im Berichtsjahr ein gutes Stück auf dem Weg zu einer insgesamt befriedigenden Ertragslage vorangekommen sind.**

### **Weltwirtschaftliches Umfeld kräftig verbessert**

Der weltwirtschaftliche Aufwärtstrend hat sich im Berichtsjahr deutlich verstärkt. Insbesondere die Volkswirtschaften Westeuropas konnten das Rezessionstal unerwartet schnell hinter sich lassen. Wesentliche Impulse für die konjunkturelle Erholung gingen zunächst vom innereuropäischen Handel sowie vom Export in den asiatischen Raum, nach Nordamerika und in die Reformstaaten Osteuropas aus. Erst im weiteren Jahresverlauf 1994 wurde auch die Investitionstätigkeit zur Stütze der Konjunktur.

Die deutsche Wirtschaft ist - ausgehend vom expandierenden Außenhandel - wieder in Fahrt gekommen. Obwohl das kräftige Wachstum in den neuen Bundesländern größtenteils durch westliche Transfers finanziert wurde, waren dort erste Anzeichen für effizientere Wirtschaftsstrukturen erkennbar. Durch teilweise massiven Personalabbau und erhebliche Produktivitätsfortschritte konnte die deutsche Industrie ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit verbessern und damit ihre Position auf den Exportmärkten festigen.

Getragen von einer dynamischen Investitionstätigkeit hat sich das Wirtschaftswachstum in den USA weiter beschleunigt. Um den Gefahren einer konjunkturellen Überhitzung vorzubeugen, sah sich die US-Notenbank im Berichtsjahr veranlaßt, das Instrument höherer Leitzinsen mehrmals zu nutzen.

Erst zum Jahresende 1994 konnte sich die Konjunktur in Japan dem allgemeinen Aufwärtstrend anschließen. Maßgeblich hierfür war die Inlandsnachfrage, während das Exportgeschäft der japanischen Industrie nach wie vor durch den starken Yen beeinträchtigt blieb.

Das insgesamt positive Bild der Weltwirtschaft wurde durch das kräftige Wachstum in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas sowie durch erste Anzeichen der Stabilisierung in einigen Reformländern Mitteleuropas abgerundet.

### **Erstmals über 100 Mrd. DM Konzernumsatz**

Daimler-Benz konnte im Geschäftsjahr 1994 den Konzernumsatz auf 104,1 Mrd. DM steigern. Das entspricht einem Plus von 7% gegenüber dem Vorjahreswert, der um Veränderungen im Konsolidierungskreis vergleichbar gerechnet wurde. In der Europäischen Union lagen die Erlöse mit 59,9 Mrd. DM um 4% und in Deutschland mit 39,0 Mrd. DM um 3% über dem Vorjahresniveau. Einen überdurchschnittlichen Zuwachs erzielten wir in den USA mit 13% auf 18,3 Mrd. DM sowie in allen anderen Märkten mit 11% auf 25,9 Mrd. DM.

Ohne die konzerninternen Lieferungen erbrachte Mercedes-Benz 66%, AEG Daimler-Benz Industrie 10%, Daimler-Benz Aerospace 16% und debis 8% der Konzern Erlöse.

### **Mercedes-Benz Pkw: Marktposition weltweit gestärkt**

Die internationale Automobilkonjunktur hat im Berichtsjahr wieder an Dynamik gewonnen. In Westeuropa war die Marktsituation - der gesamtwirtschaftlichen Erholung folgend - günstiger als im Krisenjahr 1993. Während aus den USA sowie den Schwellenländern in Asien und Lateinamerika positive Nachfrageimpulse kamen, stagnierte die Automobilnachfrage in Japan auf niedrigem Niveau. Weltweit stieg die Pkw-Produktion um 5% auf 36,1 Mio. Fahrzeuge.

Mercedes-Benz erreichte mit einem Absatz von 592.400 Pkw in nahezu allen wichtigen Regionen überdurchschnittliche Zuwachsraten. Selbst im stagnierenden deutschen Markt stiegen die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw um 19% auf 249.800, so daß sich unser Marktanteil von 7,0 auf 8,2% erhöhte. Außerhalb Deutschlands haben wir mit einem Absatz von 341.300 Pkw eine neue Höchstmarke erzielt und damit den Vorjahreswert um 18% übertroffen.

Aufgrund der insgesamt günstigen Absatzsituation konnten wir die Produktion um 23% auf über 590.000 Personenwagen anheben; wir fertigten damit an der Kapazitätsgrenze.

### **Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Absatz deutlich gesteigert**

Auch die Nutzfahrzeugmärkte entwickelten sich überwiegend positiv. Zu der Erholung in Westeuropa trug vor allem der große Ersatzbedarf sowie die wachsende Nachfrage nach Transportkapazitäten bei. Besonders lebhaft verlief das US-amerikanische Lkw-Geschäft in den Klassen 7 und 8 (ab 11,8 t). Insgesamt erhöhte sich die Weltproduktion von Nutzfahrzeugen um 12% auf 14,2 Mio. Einheiten.

Anmerkung:

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

Der Nutzfahrzeugabsatz von Mercedes-Benz stieg 1994 um 14% auf 290.400 Fahrzeuge. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem aus Nordamerika, dem westeuropäischen Ausland und aus Lateinamerika. In Deutschland gingen dagegen unsere Neuzulassungen aufgrund der für die gesamte Branche schwierigen Marktsituation um 4% auf 79.000 Fahrzeuge zurück.

Das Fertigungsvolumen unserer ausländischen Tochtergesellschaften erreichte mit nahezu 148.900 Nutzfahrzeugen einen neuen Höchststand. Insgesamt rollten in unseren 46 Produktionsstandorten innerhalb und außerhalb Deutschlands 291.900 Nutzfahrzeuge vom Band.

### Leichte Geschäftsausweitung bei AEG Daimler-Benz Industrie

Die deutsche Elektroindustrie verspürte die allgemeine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung im Jahr 1994 mit Verzögerungen. Während sich die ausländische Nachfrage im Verlauf des Jahres verstärkte, haben die Auftragseingänge aus Deutschland erst ab Jahresmitte leicht angezogen. Die einzelnen Produktgruppen der Elektroindustrie entwickelten sich sehr unterschiedlich. Bei den für das Geschäft der AEG Daimler-Benz Industrie bedeutenden Investitionsgütern waren der Auftragszugang und der Umsatz noch rückläufig.

Der Auftragseingang der AEG Daimler-Benz Industrie erreichte 11,5 Mrd. DM. Auf vergleichbarer Basis gerechnet, d. h. nach Bereinigung um die Werte der veräußerten Aktivitäten Hausgeräte, Zähler und Lichttechnik ergibt sich ein Wachstum um 6%. Zum Anstieg trugen der deutsche Markt (+4%) wie auch das Ausland (+8%) bei. Der Umsatz erreichte im Berichtsjahr 10,3 Mrd. DM; vergleichbar gerechnet ergab sich ein Zuwachs um 5%.

### Rückläufiger Umsatz bei Daimler-Benz Aerospace (DASA)

Am 1. Januar 1995 wurde der Unternehmensbereich Deutsche Aerospace in Daimler-Benz Aerospace umfirmiert. Mit diesem Schritt haben wir nicht nur die Zugehörigkeit zum Daimler-Benz-Konzern unterstrichen, sondern auch der zunehmenden Internationalisierung in der Luft- und Raumfahrtindustrie Rechnung getragen.

Zwar erholte sich 1994 die Nachfrage im Luftverkehr; auf den für die Daimler-Benz Aerospace wichtigen Flugzeugmarkt ist dieser positive Trend jedoch noch nicht übergesprungen. Das Geschäft der DASA wurde darüber hinaus durch die Budgetkürzungen der öffentlichen Auftraggeber für die Raumfahrt und Verteidigung beeinträchtigt.

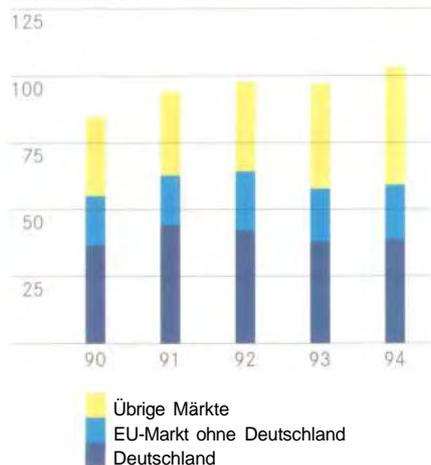
Insbesondere der Umsatzrückgang im Geschäftsfeld Luftfahrt, das rd. 50% zum Geschäftsvolumen der DASA beisteuerte, führte dazu, daß der Gesamtumsatz um 7% auf 17,4 Mrd. DM zurückging. Dagegen zeigte der Auftragseingang einen Zuwachs um 5% auf 16,4 Mrd. DM. Deutlich höheren Bestellungen im Geschäftsfeld Luftfahrt standen Rückgänge in anderen Geschäftsfeldern gegenüber.

Vor dem Hintergrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage haben wir die eingeleiteten Kapazitätsanpassungen und die Optimierung der Strukturen bei der DASA fortgeführt. Daneben gründeten wir im Berichtsjahr mehrere Gemeinschaftsunternehmen mit internationalen Partnern, um unsere Wettbewerbsfähigkeit weltweit zu erhöhen.

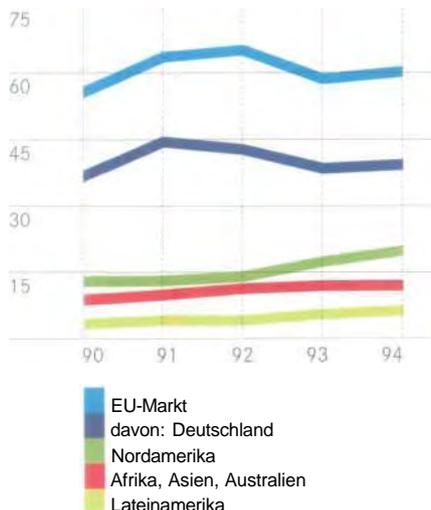
### debis weiter auf Wachstumskurs

Die für den Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis) bedeutenden industrienahen Dienstleistungsbranchen trugen überproportional zur gesamtwirtschaftlichen Gesundung bei. debis konnte den Umsatz im Berichtsjahr um 14% auf 10,8 Mrd. DM steigern. Auch wenn weitere Firmen im Zuge der Geschäftsausweitung einbezogen wurden, hat debis das anhaltende Wachstum ganz überwiegend aus eigener Kraft erzielt.

Konzernumsatz in Milliarden DM



Konzernumsatz nach Regionen in Milliarden DM



Die Umsatzerlöse im Geschäftsbereich Systemhaus stiegen um 9% auf 1,8 Mrd. DM, während sie bei Finanzdienstleistungen um 12% auf 7,6 Mrd. DM zunahmen. Besonders dynamisch verlief das Geschäft im Markt für mobile Kommunikation. Durch die Akquisition des Branchenzweiten Bosch Telecom Service hat debitel seinen Marktanteil bei Diensteanbietern in Deutschland merklich ausbauen können.

### **Personalanpassungen notwendig**

Der Daimler-Benz-Konzern beschäftigte zum Jahresende 330.551 (i.V. 366.736) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Rückgang betraf vor allem die Belegschaft in Deutschland; der Personalstand ging hier von 284.576 auf 251.254 zurück. Mercedes-Benz hatte Ende 1994 eine Belegschaft von 197.568, AEG Daimler-Benz Industrie von 44.769, DASA von 75.581, debis von 9.226 und die Daimler-Benz AG von 3.407 Angestellten und Arbeitern. Für Konzernleitungsaufgaben waren in der Holding insgesamt 520 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt.

Die in den Vorjahren eingeleiteten Kapazitätsanpassungen an ein international wettbewerbsfähiges Niveau wurden 1994 fortgeführt. Der Personalabbau konnte weitgehend sozialverträglich durchgeführt werden; nur in Ausnahmefällen wurden betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen. Die Beschäftigtenzahl verringerte sich darüber hinaus durch die Ausgliederung von Bereichen und die Veräußerung von Unternehmen. In weiten Teilen der AEG Daimler-Benz Industrie und der DASA mußte zudem kurzgearbeitet werden.

### **Einkaufsvolumen über Vorjahresniveau**

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1994 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 61,1 (i. V. 56,7) Mrd. DM eingekauft. Nahezu 70% der Bezüge entfielen auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz, 9% betrafen die AEG Daimler-Benz Industrie, 14% die Daimler-Benz Aerospace sowie 8% den Unternehmensbereich Daimler-Benz Inter-Services.

Die Zunahme des Einkaufsvolumens um 8% beruht vor allem auf dem höheren Produktionsniveau, insbesondere bei Mercedes-Benz, sowie auf unseren Aktivitäten zur weiteren Reduzierung der Fertigungstiefe.

Aufgrund unserer verstärkten Global-Sourcing-Aktivitäten sind die Materialbezüge aus dem Ausland weiter gestiegen. Aus den neuen Bundesländern haben wir 1994 Waren und Dienstleistungen im Wert von 1 Mrd. DM bezogen. Die Milliardenschwelle konnte somit ein Jahr früher als vorgesehen erreicht werden, was vor allem auf den Erfolg der Einkaufsoffensive Neue Bundesländer zurückzuführen ist.

### **Investitionen zur Zukunftssicherung**

Im Berichtsjahr haben wir Sachinvestitionen in Höhe von 4,7 (i. V. 5,4) Mrd. DM getätigt. Vergleichbar gerechnet, also insbesondere ohne den aus der Erstkonsolidierung von Fokker entstandenen Einmaleffekt, erreichten die Investitionen wiederum das Vorjahresniveau. Die Zugänge bei Immateriellen Vermögensgegenständen beliefen sich auf 0,6 Mrd. DM. Auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände entfielen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von 5,9 Mrd. DM.

Investiert haben wir in neue Fertigungstechnologien, Produkterweiterungen und Rationalisierungsmaßnahmen. Der Schwerpunkt lag dabei mit 2,9 (i. V. 2,6) Mrd. DM bei Mercedes-Benz. Im Geschäftsbereich Pkw nahmen die Produktionsvorbereitungen für die neue E-Klasse, das neue Motorenwerk in Stuttgart-Bad Cannstatt sowie die weitere Umstellung der Lackierung auf Was-

serbasis den größten Teil des Investitionsbudgets von insgesamt 1,5 Mrd. DM in Anspruch. Darüber hinaus haben wir in die Produktionsvorbereitungen für die neue A-Klasse und den kleinen Roadster (SLK) investiert. Wichtigstes Auslandsprojekt war 1994 das neue Werk in Tuscaloosa/Alabama, wo wir ab 1997 das Freizeitfahrzeug "All Activity Vehicle" (AAV) produzieren werden.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge wurden weltweit rd. 1,3 Mrd. DM eingesetzt, um neue Fahrzeuggenerationen vorzubereiten und die laufenden Produktreihen den sich wandelnden Kundenwünschen anzupassen. In Europa standen die Vorbereitungen für die beiden neuen Transporterfamilien "Sprinter" und "City Transporter", eine Modellpflege bei der Leichten, Mittleren und Schweren Lkw-Klasse sowie die Umstellung auf umweltfreundliche EUR02-Motoren im Vordergrund. Der MB 700, ein Leichtlastwagen für den asiatischen Markt, der in Indonesien gefertigt wird, war ein weiterer Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit.

Bei AEG Daimler-Benz Industrie betragen die Sachinvestitionen 0,6, bei der DASA 0,7, bei debis 0,2 und der Holding 0,1 Mrd. DM.

Die Zugänge an Vermieteten Gegenständen beliefen sich auf 5,6 (i. V. 5,9) Mrd. DM. Der Umfang des Fremdkapitals, das zur Leasing- und Absatzfinanzierung dient, lag bei 14,5 (i. V. 13,7) Mrd. DM.

### **8,7 Mrd. DM für Forschungs- und Entwicklungsprojekte**

Für Forschung und Entwicklung haben wir insgesamt 8,7 (i. V. 9,0) Mrd. DM ausgegeben. Hierin sind 3,5 Mrd. DM auftragsgebundene Entwicklungsleistungen enthalten, die fast ausschließlich im Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace anfielen. Einen weiterhin hohen Stellenwert im Konzern hat der Umweltschutz; unsere Aufwendungen für Maßnahmen zum Umweltschutz erreichten im Berichtszeitraum über 680 Mio. DM.

Der Unternehmensbereich Mercedes-Benz wendete für Forschung und Entwicklung insgesamt 3,3 (i. V. 3,2) Mrd. DM auf. Die Arbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung ist die Ausgangsbasis unserer Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich.

Die Mercedes-Benz AG hat zum Bau eines neuartigen, insbesondere für Ballungsräume bestimmten Fahrzeugs unter der Projektbezeichnung Micro Compact Car (MCC) mit der Schweizerischen Gesellschaft für Mikroelektronik und Uhrenindustrie AG (SMH) die MC Micro Compact Car AG gegründet. Die Entwicklungs- und Produktionsvorbereitungsarbeiten hat eine 100%ige Tochter des Gemeinschaftsunternehmens übernommen. Als Produktionsstandort wurde Hambach in Frankreich ausgewählt.

Bei AEG Daimler-Benz Industrie sind im Berichtszeitraum 736 (i. V. 764) Mio. DM in die Forschung und Entwicklung geflossen. Die Forschungstätigkeit betraf unsere modular aufgebaute Lokomotive 12X und neue Triebzüge für Regionalbahnen, intelligente Leistungsbaulemente, Systeme und Komponenten für die Kfz-Elektronik, Airbag-Gasgeneratoren und -sensoren sowie optoelektronische Infrarotmodule. Weitere Schwerpunkte lagen bei neuen Konzepten für Komponenten und Systeme der Mittelspannungstechnik und für die Netzleittechnik auf Stationsebene, auf einer neuen Generation speicherprogrammierbarer Steuerungen sowie auf innovativen Modulen für die Erkennung von Adreßfeldern und die Briefverteilung.

Die Daimler-Benz Aerospace wendete 4,3 (i. V. 4,8) Mrd. DM für Forschung und Entwicklung auf; davon entfielen - einschließlich angearbeiteter Aufträge - 3,4 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Im Geschäftsfeld Luftfahrt sind die Programme Airbus A330/340, Dornier 328 und Eurofighter (EF 2000) weiterentwickelt worden. Forschungsschwerpunkte in der Raumfahrt waren die Satelliten ERS-2 und Polare Plattform

sowie das Trägerraketenprogramm Ariane. Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme stand das Programm Pars 3 LR im Vordergrund, bei Antrieben das Triebwerk EJ 2000 für den Eurofighter sowie die gemeinsam mit Pratt & Whitney betriebenen zivilen Triebwerksprogramme.

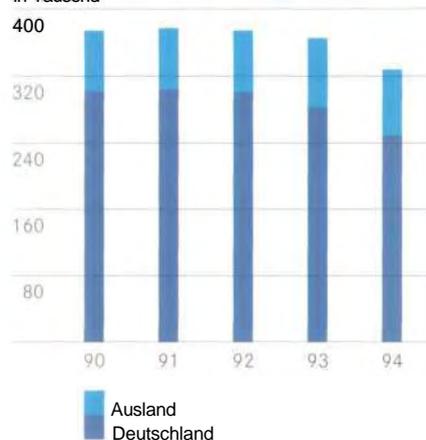
### Konzern-Jahresüberschuß auf 0,9 Mrd. DM gestiegen

Der Jahresüberschuß des Daimler-Benz-Konzerns erhöhte sich 1994 auf 0,9 (i.V. 0,6) Mrd. DM. In diesem Anstieg kommt die operativ erzielte Ergebnisverbesserung jedoch nicht voll zum Ausdruck, da der Vorjahreswert sehr stark durch Sondereinflüsse geprägt war. Die Ertragswende wird vor allem im Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sichtbar, das von -3,3 auf 2,7 Mrd. DM kletterte. In der Steigerung um 6 Mrd. DM sind Einmalerträge von 1,4 Mrd. DM enthalten, die sich aus der Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG und aus Veräußerungsgewinnen bei AEG Daimler-Benz Industrie und Fokker ergaben. Für Strukturmaßnahmen wurden 1,1 (i. V. 3,5) Mrd. DM aufgewendet.

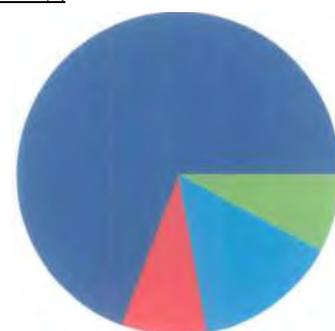
Der Segmentbeitrag von Mercedes-Benz zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich auf 2,2 (i. V. -1,3) Mrd. DM. Maßgeblich hierfür war die Umsatzausweitung im Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft in Deutschland und in wichtigen Auslandsmärkten. Daneben zeigten unsere Maßnahmen zur Kosteneinsparung deutliche Erfolge, Die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen waren 1994 wesentlich niedriger als im Jahr davor.

AEG Daimler-Benz Industrie ging mit -0,1 (i. V. -0,9) Mrd. DM in das betriebliche Konzernergebnis ein. Der Anstieg um 0,8 Mrd. DM steht im Zusammenhang mit der Veräußerung des Bereichs Hausgeräte sowie der Unternehmens-einheiten Zähler und Lichttechnik mit einem Buchgewinn von insgesamt 0,4 Mrd. DM. Darüber hinaus ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine Entlastung aus geringeren Strukturaufwendungen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende in Tausend



Einkaufsvolumen 61,1 (i.V. 56,7) Milliarden DM



	94	93
	in %	in %
Mercedes-Benz	69,3	66,2
AEG DBI	8,5	9,7
DASA	14,3	18,2
debis	7,7	5,7
Daimler-Benz AG	0,2	0,2

Der Beitrag der Daimler-Benz Aerospace zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit hat sich 1994 verbessert; er beträgt -0,5 (i. V. -1,0) Mrd. DM. Die anhaltend schwierige Marktverfassung für zivile Verkehrsflugzeuge sowie die restriktive öffentliche Haushaltsführung in den Bereichen Verteidigung und Raumfahrt mit der damit verbundenen Unterauslastung der vorhandenen Kapazitäten haben ein noch besseres Ergebnis verhindert. Entlastend wirkten geringere Aufwendungen für Strukturmaßnahmen.

Daimler-Benz InterServices (debis) trug wie im Vorjahr 0,4 Mrd. DM zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit des Konzerns bei. Hauptegebnisträger war nach einem erneut positiven Geschäftsverlauf der Bereich Finanzdienstleistungen.

Das in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Finanzergebnis ging deutlich um 2,0 auf 0,2 Mrd. DM zurück. Die Ursache hierfür lag im wesentlichen bei den um 1,4 Mrd. DM geringeren Erträgen aus der Veräußerung von Wertpapieren. Außerdem waren Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens von 0,6 (i. V. 0,3) Mrd. DM vorzunehmen.

### **Bilanzstruktur von Kapitalerhöhungen geprägt**

Die Bilanzsumme erhöhte sich insbesondere durch die zugeflossene Liquidität aus den beiden im Jahr 1994 durchgeführten Kapitalerhöhungen um 2,6 auf 93,5 Mrd. DM. Ebenfalls bilanzverlängernd wirkten auf der Passivseite die Verbindlichkeiten aus dem expansiven Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft, die um 0,9 auf 14,5 Mrd. DM anstiegen. Die Geschäftsausweitung -

vor allem bei Mercedes-Benz - kommt in den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Ausdruck, die gleichfalls um 0,9 auf nunmehr 7,7 Mrd. DM zunahm. Einen gegenläufigen Effekt in der Bilanz hatten die Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG sowie die Veräußerung der Aktivitäten Zähler, Lichttechnik und Hausgeräte im Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie. Ohne das überwiegend fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft erhöhte sich die Eigenkapitalquote von 26 auf 28%, die Deckung des Anlagevermögens durch das Eigenkapital stieg von 78 auf 79%. Der Anteil des lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Kapitals an der Konzernbilanzsumme erreichte wie im Vorjahr 60%.

### **Ergebnisverwendung**

Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG stieg auf 565 (i. V. 390) Mio. DM. Die Ergebnisverbesserungen im operativen Bereich und die rückläufigen Struktur aufwendungen haben dazu geführt, daß die Mercedes-Benz AG - nach Verlusten im Vorjahr - wieder Gewinne abgeführt hat. Auch die debis AG konnte ein positives Ergebnis beisteuern. Die Verlustübernahmen von der AEG Aktiengesellschaft und der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG, dem Mutterunternehmen der DASA-Gruppe, haben sich gegenüber 1993 deutlich verringert.

Unserer Hauptversammlung am 24. Mai 1995 schlagen wir vor, die Dividende auf 11,- (i. V. 8,-) DM je 50,- DM-Aktie anzuheben. Die Ausschüttungssumme beläuft sich damit auf 564 Mio. DM.

### **Ausblick**

Die konjunkturelle Entwicklung während der ersten Monate läßt anhaltend günstige Rahmenbedingungen für das gesamte Geschäftsjahr 1995 erwarten. Zwar wird die US-Wirtschaft aufgrund des restriktiven Kurses der amerikanischen Notenbank an Dynamik verlieren, ein beschleunigtes Wachstum ist jedoch in Westeuropa und in Japan zu erwarten.

Auch in Deutschland wird sich voraussichtlich das Tempo des konjunkturellen Aufschwungs erhöhen. Wie 1994 werden dafür jedoch vor allem die Exportnachfrage und zunehmend auch die Investitionstätigkeit maßgeblich sein, während der private Verbrauch aufgrund erhöhter Steuern und Abgaben und des dadurch verringerten Ausgabenspielraums der Haushalte allenfalls zögerlich anziehen dürfte.

Nach wie vor gute Absatzperspektiven bieten die Wachstumsmärkte im asiatischen Raum. Auch die Länder Lateinamerikas dürften nach der Finanzkrise in Mexiko und deren negativen Konsequenzen für den gesamten mittel- und südamerikanischen Wirtschaftsraum allmählich wieder zur Wachstumsdynamik des Jahres 1994 zurückfinden.

Aufgrund der insgesamt günstigen Aussichten für die Weltwirtschaft wird sich auch die Aufwärtsentwicklung der internationalen Automobilkonjunktur fortsetzen.

Das Pkw-Geschäft von Mercedes-Benz wird im Jahr 1995 von der Einführung der neuen E-Klasse geprägt. Einem Absatzrückgang im Vorfeld des Modellwechsels wird eine erwartete kräftige Belebung im zweiten Halbjahr folgen.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge rechnen wir bei der Entwicklung unserer wichtigsten Märkte mit einem weiteren Absatzwachstum. Insbesondere der „Sprinter“, unser neuer Transporter in der Gewichtsklasse von 2,5 bis 4,6 t, wird in Westeuropa für zusätzliche Impulse sorgen. Wettbewerbsvorteile erwarten wir aus dem Zusammenschluß unserer Busaktivitäten mit denen der Karl Kässbohrer GmbH in der neu gegründeten EvoBus GmbH.

Mercedes-Benz setzt auf Wachstum durch neue Produkte und neue Märkte. Sowohl in regionaler Hinsicht als auch durch zusätzliche attraktive Modelle werden in den kommenden Jahren neue Käuferpotentiale erschlossen. Die Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich wird von einer umfassenden Neuordnung der internen Strukturen und Prozesse sowie einer zunehmenden Globalisierung der gesamten Wertschöpfungskette begleitet.

AEG Daimler-Benz Industrie erwartet für das Jahr 1995 ein Umsatzwachstum, das von allen Geschäftsfeldern, insbesondere aber von der Mikroelektronik, getragen wird.

Mit der Übernahme der industriellen Führung der TEMIC zum 1. Januar 1995 wird diese Gesellschaft nun vollständig im Abschluß der AEG Daimler-Benz Industrie konsolidiert. Der mit diesem Vorgang und der beabsichtigten Eingliederung der MTU Friedrichshafen verbundene Umsatzanstieg ist größer als das verminderte Geschäftsvolumen, das durch die Veräußerung der Aktivitäten Hausgeräte, Zähler und Lichttechnik entstanden ist.

In einem Memorandum of Understanding haben die ABB und die AEG Daimler-Benz Industrie am 16. März 1995 bekanntgegeben, ihre jeweiligen Aktivitäten auf dem Schienenverkehrssektor in ein 50:50 Joint-venture einzubringen. Mit der Gründung der "ABB Daimler-Benz Transportation" würde der größte Bahnhersteller der Welt geschaffen. Das geplante gemeinsame Unternehmen benötigt die Genehmigung der Europäischen Kartellbehörden.

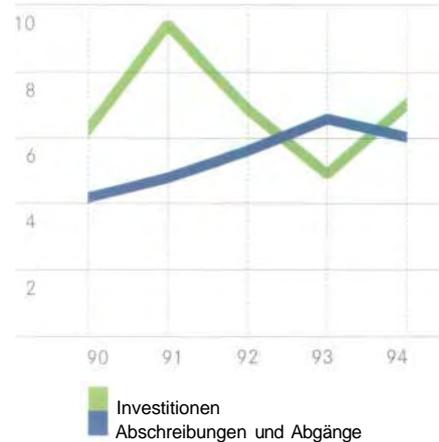
Bereinigt um die Veränderungen im Konsolidierungskreis rechnet die Daimler-Benz Aerospace konzernweit mit einem leichten Umsatzanstieg.

Die Abrechnung von Entwicklungsleistungen für die Trägerrakete Ariane 5 wird in der Raumfahrt zu einem deutlichen Erlösanstieg führen. Auch bei den Antrieben und im Geschäftsfeld Luftfahrt, wo vor allem bei den Flugzeugprogrammen Fokker 70 und Fokker 100 sowie bei der Dornier 328 deutliche Steigerungen absehbar sind, dürfte das Vorjahresniveau übertroffen werden. Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme zeichnet sich hingegen ein weiterer Umsatzrückgang ab. Die Fortsetzung der eingeleiteten Kostensenkungsprogramme, einschließlich einer weiteren Straffung der Unternehmensstrukturen bei Fokker, eine weltumspannende Kooperationspolitik sowie eine globale Offensive zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten bilden das Maßnahmenpaket zur Sicherung des Wachstums und der Arbeitsplätze in den Kerngeschäftsfeldern der Daimler-Benz Aerospace.

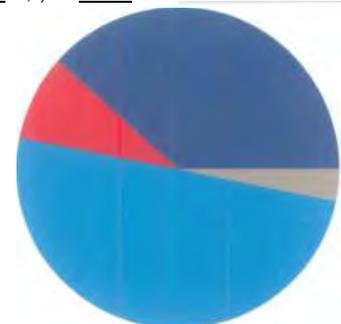
Die Daimler-Benz InterServices geht davon aus, an den günstigen Geschäftsverlauf des Jahres 1994 anknüpfen zu können. Nicht nur die anhaltend dynamische Entwicklung des Dienstleistungssektors, sondern auch die Restrukturierungsmaßnahmen vor allem im debis Systemhaus, die bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr erste Erfolge gezeigt haben, sind die Basis dieser Erwartung.

Vor dem Hintergrund eines anhaltend positiven gesamtwirtschaftlichen Umfelds und den deutlichen Effizienzsteigerungen, die wir in allen Bereichen des Konzerns realisiert haben, sind wir zuversichtlich, das Geschäftsvolumen des Daimler-Benz-Konzerns erneut steigern und die Ergebnissituation weiter verbessern zu können. Unwägbarkeiten resultieren jedoch von der Währungsfront, wenn die in den ersten Monaten 1995 eingetretenen Verwerfungen wichtiger Währungen über einen längeren Zeitraum anhalten sollten.

**Investitionen  
Abschreibungen und Abgänge**  
in Milliarden DM



**Forschungs- und Entwicklungsaufwand\*)**  
8,7 (i.V. 9,0) Milliarden DM



	94	93
	in %	in %
Mercedes-Benz	38,3	34,8
AEG DBI	8,5	8,5
DASA	49,9	53,6
Daimler-Benz AG	3,3	3,1

\*) Einschließlich Auftragsforschung.

# Die Unternehmensbereiche auf einen Blick



## Mercedes-Benz

Gesamt		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	70.715	64.696
Sachinvestitionen	2.939	2.609
F+E-Kosten	3.333	3.151
Beschäftigte (31.12.)	197.568	209.933
Jahresüberschuß/ -fehlbetrag	1.849	(1.198)

Geschäftsbereich Personenkraftwagen		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	42.085	38.448
Sachinvestitionen	1.460	1.276
F+E-Kosten	2.190	2.068
Produktion (Einheiten)	590.060	480.571
Absatz (Einheiten)	592.356	508.078
Beschäftigte (31.12.)	83.396	90.248

Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	28.630	26.248
Sachinvestitionen	1.270	1.017
F+E-Kosten	1.143	1.083
Produktion (Einheiten)	291.854	241.606
Absatz (Einheiten)	290.354	253.939
Beschäftigte (31.12.)	81.012	84.925

## AEG Daimler-Benz Industrie

Gesamt		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	10.294	11.012
Auslandsanteil (%)	45	41
Beschäftigte (31.12.)	44.769	58.921
Jahresfehlbetrag	(357)	(1.190)

Bahnsysteme		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.867	1.501
Auslandsanteil (%)	37	35
Beschäftigte (31.12.)	7.832	8.257

Mikroelektronik		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.212	973
Auslandsanteil (%)	60	52
Beschäftigte (31.12.)	7.132	7.439

Dieselantriebe *)		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.421	1.272
Auslandsanteil (%)	69	63
Beschäftigte (31.12.)	5.705	6.039

Energietechnik		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	2.517	3.029
Auslandsanteil (%)	43	39
Beschäftigte (31.12.)	13.487	16.823

Automatisierungstechnik		
Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	2.641	2.793
Auslandsanteil (%)	44	41
Beschäftigte (31.12.)	14.607	14.980

\*) Nachrichtlich.

## Daimler-Benz Aerospace (DASA)

### Gesamt

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	17.394	18.626
Auslandsanteil (%)	69	69
Beschäftigte (31.12.)	75.581	86.086
Jahresfehlbetrag	(438)	(694)

### Luftfahrt

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	8.738	10.301
Auslandsanteil (%)	82	79
Beschäftigte (31.12.)	42.220	46.863

### Raumfahrt

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.354	1.368
Auslandsanteil (%)	83	79
Beschäftigte (31.12.)	4.205	4.463

### Verteidigung und Zivile Systeme

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	3.066	2.847
Auslandsanteil (%)	25	34
Beschäftigte (31.12.)	9.970	12.387

### Antriebe

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	3.039	3.127
Auslandsanteil (%)	70	64
Beschäftigte (31.12.)	12.618	15.347

### Zusätzliche Geschäftsgebiete

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.197	983
Auslandsanteil (%)	66	60
Beschäftigte (31.12.)	6.568	7.026

## Daimler-Benz InterServices (debis)

### Systemhaus

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	1.792	1.640
Beschäftigte (31.12.)	6.129	6.196

### Finanzdienstleistungen

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	7.554	6.749
Beschäftigte (31.12.)	1.736	1.570

### Versicherungen

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	76	68
Beschäftigte (31.12.)	353	351

### Handel

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	364	371
Beschäftigte (31.12.)	98	84

### Marketing Services

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	542	561
Beschäftigte (31.12.)	314	319

### Mobilfunkdienste

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	529	152
Beschäftigte (31.12.)	437	173

### Immobilienmanagement

Werte in Mio. DM	1994	1993
Umsatz	15	6
Beschäftigte (31.12.)	43	23



# Operatives Geschäft im Konzern

## Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Im Geschäftsjahr 1994 hat Mercedes-Benz den Umsatz um 9% auf 70,7 Mrd. DM gesteigert. Der Geschäftsbereich Personenwagen und der Nutzfahrzeugbereich haben dazu gleichermaßen beigetragen. Die wesentlichen Impulse kamen aus Nordamerika, dem westeuropäischen Ausland und aus Südostasien. Aufgrund der günstigen Absatzentwicklung und den bereits erzielten Produktivitätsfortschritten war auch das Jahresergebnis mit 1,8 (i. V. -1,2) Mrd. DM wieder deutlich positiv. Unsere globale Präsenz haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut und gleichzeitig die Voraussetzungen geschaffen, um sowohl mit bestehenden als auch mit neuen Produkten zusätzliche Märkte erschließen zu können.

### Internationale Automobilkonjunktur gewinnt an Fahrt

Die internationale Automobilkonjunktur hat im Berichtsjahr wieder an Fahrt gewonnen, wobei sich die Pkw- und Nutzfahrzeugmärkte weitgehend parallel entwickelten.

In Westeuropa war die Marktsituation, der gesamtwirtschaftlichen Erholung folgend, deutlich günstiger als im Krisenjahr 1993. Bei den Nutzfahrzeugen haben dazu vor allem der große

Ersatzbedarf sowie die wachsende Nachfrage nach Transportkapazitäten beigetragen; bei den Pkw trugen die in einigen Ländern eingeführten staatlichen Verschrottungsprämien zum neuen Auftrieb bei. Lebhaft blieb die Automobilnachfrage in den USA; dies gilt für den Pkw-Markt wie auch besonders für den Markt der Lastwagen der Klassen 7 und 8 (ab 11,8 t). Auf niedrigem Niveau stagnierte hingegen die Automobilnachfrage in Japan, obgleich sich gegen Ende des Jahres bei Pkw und Nutzfahrzeugen eine leichte Erholung abzeichnete. Da aus den Schwellenländern in Asien und Lateinamerika vorwiegend positive Nachfrageimpulse kamen, stieg die Pkw-Produktion weltweit um 5% auf 36,1 Mio. Fahrzeuge. Die Weltproduktion von Nutzfahrzeugen erhöhte sich um 12% auf 14,2 Mio. Einheiten.

Nach wie vor unbefriedigend blieb die Absatzsituation in Deutschland. Dämpfende Faktoren waren hier die mit der Harmonisierung des europäischen Güterverkehrs verbundene Kaufzurückhaltung bei Nutzfahrzeugen sowie die anhaltend schwache Entwicklung des privaten Verbrauchs, der eine wichtige Bestimmungsgröße für die Pkw-Nachfrage ist.

Viele europäische Hersteller haben die Jahre 1993 und 1994 genutzt, um durch umfangreiche Maßnahmen die Produktivität zu erhöhen und durch neue attraktive Modelle ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Über-

kapazitäten, der dadurch verschärfte Wettbewerb und die immer noch unzureichende Ertragslage verschiedener Hersteller zeigen jedoch, daß die strukturellen Defizite der Branche noch nicht beseitigt sind.

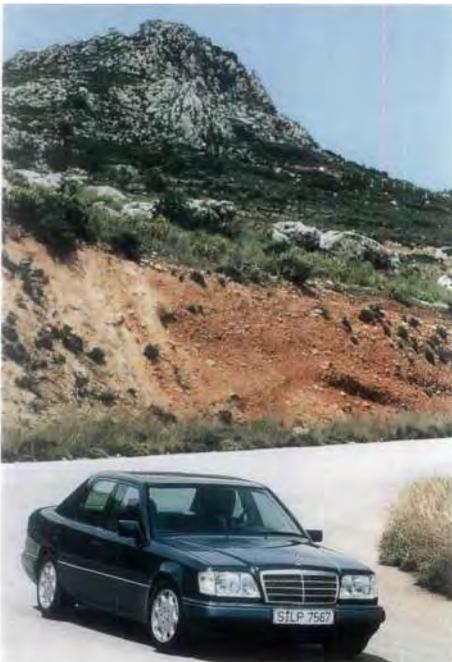
Während die Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in den USA von der anhaltenden Aufwärtsentwicklung des heimischen Marktes begünstigt waren, mußte die Automobilindustrie in Japan aufgrund der wechselkursbedingten Verteuerung ihrer Fahrzeuge im Ausland sowie der noch schwachen Verfassung des heimischen Automobilmarkts ihre Produktion deutlich zurücknehmen.

### Mercedes-Benz:

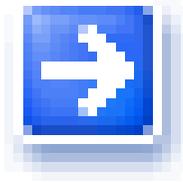
#### Umsatz erstmals über 70 Mrd. DM

Das Automobilgeschäft bei Mercedes-Benz hat sich im Vergleich zur Branche überaus günstig entwickelt. Der Konzernumsatz stieg um 9% auf 70,7 Mrd. DM. Diese Zunahme beruhte auf einer breiten regionalen Basis. Hervorzuheben ist das US-Geschäft, welches um 18% auf 11,8 Mrd. DM zulegen konnte. Im westeuropäischen Ausland lag unser Umsatz mit 13,9 Mrd. DM um 13% höher als im Jahr zuvor. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Südamerika, in Osteuropa und in den asiatischen Schwellenländern erzielen. Selbst in Japan haben wir bei einer schwachen Automobilkonjunktur unseren Umsatz um 13% auf 2,8 Mrd. DM gesteigert. Trotz der ungünstigen allgemeinen Marktsituation stieg unser Geschäftsvolumen in Deutschland um 3% auf 26,9 Mrd. DM. Insgesamt erhöhte sich der Auslandsanteil am Umsatz des Mercedes-Benz Konzerns auf 62 (i. V. 60)%.

**Eine hervorragende Resonanz hatte die C-Klasse in unseren traditionellen wie in den dynamischen Märkten Südostasiens und Lateinamerikas. Mehr als 500.000 Fahrzeuge konnten wir in den ersten 22 Monaten nach der Markteinführung verkaufen.**



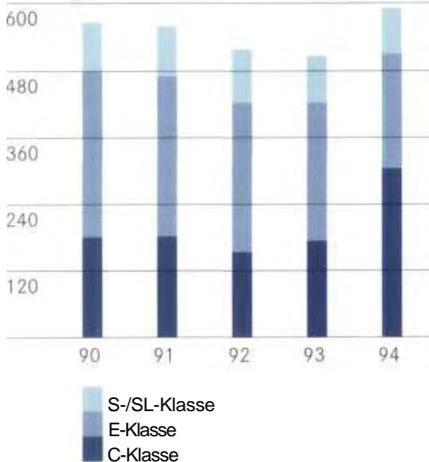
Die E-Klasse - der mit 2,7 Millionen verkauften Fahrzeugen erfolgreichste Mercedes aller Zeiten.



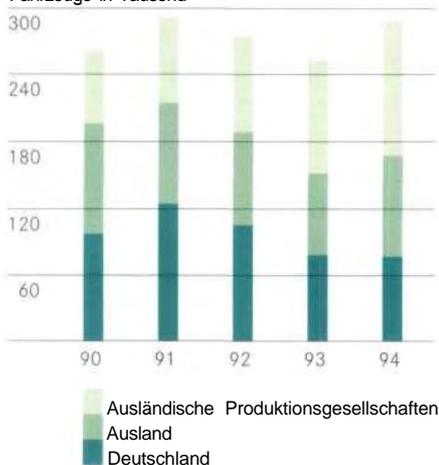
Hier gab es ein Produkt- oder Stimmungsbild ohne Text oder Zahlen.  
Es wurde in der PDF-Datei weggelassen, um eine nutzerfreundliche Dateigröße zu erreichen.

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

**Mercedes-Benz  
Personenwagen-Absatz weltweit**  
Fahrzeuge in Tausend



**Mercedes-Benz  
Nutzfahrzeug-Absatz weltweit**  
Fahrzeuge in Tausend



Im Geschäftsbereich Pkw waren die Erlöse mit 42,1 Mrd. DM um 9% höher als im Vorjahr; der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge hatte ebenfalls einen Anstieg um 9% auf 28,6 Mrd. DM zu verzeichnen. Damit steuerte der Pkw-Bereich 60% und der Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge 40% zum Geschäftsvolumen des Mercedes-Benz Konzerns bei.

#### **Mercedes-Benz Pkw: Marktposition weltweit gestärkt**

Weltweit hat Mercedes-Benz im Berichtsjahr 592.400 Pkw abgesetzt und das zweithöchste Verkaufsvolumen in der Geschichte des Unternehmens erreicht. In nahezu allen wichtigen Regionen erzielten wir überdurchschnittliche Zuwachsraten.

Im stagnierenden deutschen Markt stiegen die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw um 19% auf 249.800 Fahrzeuge; unser Marktanteil erhöhte sich von 7,0 auf 8,2%.

Außerhalb Deutschlands haben wir im Berichtsjahr 341.300 Fahrzeuge abgesetzt, das sind 18% mehr als im Jahr zuvor und gleichzeitig eine neue Höchstmarke. Besonders erfreulich war die Geschäftsentwicklung in den USA, wo wir unsere Verkäufe an den Endverbraucher um 18% auf 73.000 Pkw erhöhen konnten. Deutliche Zuwächse waren auch in Osteuropa, im lateinamerikanischen Raum und vor allem in den Schwellenländern Asiens zu verzeichnen. Im westeuropäischen Ausland stieg unser Absatz um 16% auf 153.300 Pkw, und selbst in Japan legten unsere Neuzulassungen um 20% auf 33.400 Fahrzeuge zu, so daß wir nun schon im fünften Jahr in Folge die europäische Importmarke Nummer 1 sind.

Aufgrund der insgesamt günstigen Absatzsituation konnten wir unsere Pkw-Produktion um 109.500 Einheiten oder 23% auf über 590.000 Fahrzeuge erhöhen; wir fertigten damit an der Kapazitätsgrenze.

#### **Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: Absatz deutlich gesteigert**

Der Nutzfahrzeugabsatz von Mercedes-Benz stieg 1994 um 14% auf 290.400 Fahrzeuge. Bei den Lkw über 6 t konnten wir den Konzernabsatz auf 167.200 (i. V. 143.900) Fahrzeuge ausweiten und damit unsere Position als weltweit führender Hersteller in diesem Marktsegment klar behaupten. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem aus Nordamerika, dem westeuropäischen Ausland und aus Lateinamerika. In Deutschland haben wir unsere Marktposition zwar gefestigt, unsere Neuzulassungen gingen jedoch aufgrund der für die gesamte Branche schwierigen Marktsituation um 4% auf 79.000 Fahrzeuge zurück.

Wegen des überaus harten Preis- und Konditionenwettbewerbs sowie währungsbedingter Preisvorteile wichtiger ausländischer Wettbewerber war unser Marktanteil in Westeuropa bei den Lkw über 6 t mit 27% niedriger als im Vorjahr (30%). Bei den Transportern über 2 bis 6 t hingegen stieg unser Anteil am westeuropäischen Markt von 12 auf 13%.

Zur positiven Geschäftsentwicklung in Übersee hat unsere Tochtergesellschaft Freightliner erneut maßgeblich beigetragen. Sie konnte ihre Verkäufe in den Vereinigten Staaten um 25% auf 51.400 Fahrzeuge steigern und die führende Position im US-Markt für Lkw der Klasse 8 (ab 15 t zulässigem Gesamtgewicht) mit einem Anteil von 25 (i. V. 24)% ausbauen.

**Nicht nur im Raffles Hotel in Singapur ist unsere S-Klasse bestens bekannt. Im gesamten asiatischen Raum weiß die Kundschaft die Vorzüge zu schätzen, die dieses Fahrzeug auch 1994 wieder zum weltweit erfolgreichsten Pkw seiner Klasse gemacht haben. Es ist daher kein Zufall, daß Länder wie Japan, Taiwan, Thailand, Hongkong und China unter den "Top Ten" der Absatzmärkte der S-Klasse liegen.**



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

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



**Die SLK-Studie - begeisterte Blicke sind ihr stets sicher.**

Da unsere Tochtergesellschaften in Lateinamerika ihren Absatz ebenfalls erhöht haben, erreichte das Fertigungsvolumen unserer ausländischen Gesellschaften mit nahezu 148.900 (i. V. 120.400) Nutzfahrzeugen einen neuen Höchststand. Die Produktion in Deutschland konnte aufgrund der lebhafteren Nachfrage aus dem westeuropäischen Ausland um 18% auf 143.000 Nutzfahrzeuge angehoben werden; insgesamt rollten in den 46 deutschen und ausländischen Produktionsstandorten von Mercedes-Benz 291.900 Nutzfahrzeuge vom Band.

### **Erhöhte Motivation durch neue Strukturen**

Die 1994 geschlossene Betriebsvereinbarung zur Neugestaltung der Leistungs- und Entlohnungssysteme war ein wichtiger Meilenstein für die Modernisierung der Zeitwirtschaft. Sie ermöglicht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die eigenen Arbeits- und Leistungsbedingungen maßgeblich mitzugestalten. Auf die individuellen Bedürfnisse und Fähigkeiten des Beschäftigten zugeschnittene Lösungen können auf dieser Basis erarbeitet werden, was die Akzeptanz der vereinbarten Leistungsstandards deutlich erhöht. Darüber hinaus



**Ein idealer Partner für Freizeit und Beruf: Das G-Modell von Mercedes-Benz ist ein vielseitiges Allround-Fahrzeug.**

wurden mit der neuen Betriebsvereinbarung Freiräume geschaffen, um die Zeitwirtschaft den Erfordernissen moderner Arbeitssysteme und Arbeitsorganisationsformen anzupassen.

Mehr als 30% der Produktionsarbeitsplätze in den Werken der Mercedes-Benz AG haben wir bis zum Ende des Berichtsjahrs auf Gruppenarbeit umgestellt. Durch eine deutlich höhere Arbeits- und Leistungsmotivation sowie eine effizientere Gestaltung der Arbeitsabläufe ist die Gruppenarbeit inzwischen zu einer wesentlichen Triebfeder unserer Produktivitätsoffensive geworden.

Eines ihrer weiteren Standbeine ist der Prozeß der "Kontinuierlichen Verbesserung", den wir im Berichtsjahr in allen Bereichen durch umfangreiche Bildungsmaßnahmen und zielgerichtete Informationen beschleunigt haben. Damit wurde die 1993 begonnene Produktivitäts-offensive unterstützt und kontinuierlich fortgeführt.

### **Belegschaft weiter vermindert**

Um unsere Produktivität auch längerfristig auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen, mußten wir den Personalabbau fortsetzen, obwohl die Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr und damit auch die Auslastung unserer Werke wieder deutlich günstiger waren.

Mercedes-Benz beschäftigte zum Jahresende 1994 weltweit 197.568 (i. V. 209.933) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bei der Mercedes-Benz AG ging die Belegschaft um 12.037 auf 147.061 Personen zurück. Der Personalabbau betraf sowohl die Pkw- und Nutzfahrzeugwerke als auch den Vertrieb.

### **Erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie**

Das TANDEM-Kooperationskonzept war auch im Berichtsjahr Grundlage unserer erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie. Über 500 Teams aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Partnerfirmen und unseres Unternehmens haben sich im Rahmen der Projekte gebildet, um gemeinsam an den Lieferumfängen für unsere aktuelle Fahrzeugpalette wie auch für neue Entwicklungsvorhaben zu arbeiten.

**Unsere indonesische Tochtergesellschaft P.T. German Motor Manufacturing hat im Berichtsjahr die Produktion des MB 700 aufgenommen. Dieser Lkw der leichten Klasse wurde speziell für die Fernost-Märkte konzipiert, wobei wir verstärkt die Entwicklungskompetenzen vor Ort einbezogen hatten.**



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

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

Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit stand das Ziel, die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zum Endprodukt noch effizienter zu gestalten. Die in den TAND-DEM-Projekten erzielten Ergebnisse ermöglichten bereits im Berichtsjahr ein deutlich günstigeres Preis- und Kosten-niveau bei verschiedenen Zulieferum-fängen.

Aufgrund der höheren Produktion und unserer Aktivitäten zur Verringerung der Fertigungstiefe stieg unser Einkaufsvolumen um 12% auf 43,8 Mrd. DM, wobei die Bezüge aus dem Ausland überdurchschnittlich zunahmen.

### **2,9 Mrd. DM**

#### **in Sachanlagen investiert**

Um die Wettbewerbsfähigkeit unseres Fahrzeuggeschäfts weiter auszubauen, haben wir im Berichtsjahr wiederum umfangreiche Mittel investiert.

Im Geschäftsbereich Pkw zählten die Vorbereitungen für die neue E-Klasse, das neue Motorenwerk in Bad Cannstatt sowie die weitere Umstellung der Lackierung auf Wasserbasislacke zu den Schwerpunkten unserer Sachinvestitionen von insgesamt 1,5 (i. V. 1,3) Mrd. DM. Gleichzeitig wurde im Werk Rastatt mit den Vorbereitungen für die Produktion der neuen A-Klasse begonnen. In Bremen haben wir die Vorarbeiten für die Fertigung des neuen kleinen Roadster (SLK) aufgenommen. Unser wichtigstes Auslandsprojekt war im Berichtsjahr das neue Werk in Tuscaloosa/Alabama; dort soll ab 1997 das neu entwickelte Freizeitfahrzeug mit Allradantrieb "All Activity Vehicle" (AAV) produziert werden.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge sind weltweit rund 1,3 Mrd. DM eingesetzt worden, um neue Fahrzeuggenerationen vorzubereiten und die laufenden Produktreihen den sich wandelnden Wünschen unserer Kunden anzupassen. Im Vordergrund standen in Europa die Vorbereitungen für die beiden neuen

Transporterfamilien "Sprinter" und "City Transporter", eine Modellpflege bei unserer Leichten, Mittleren und Schwere Lkw-Klasse sowie die Umstellung unserer Modellpalette auf die umweltfreundlichen EURO2-Motoren. Im Ausland zählten die Vorbereitungen für den MB 700 zu den Investitionsschwerpunkten - eine neue Leichtlastwagenfamilie, die wir speziell für die asiatischen Märkte entwickelt haben und zunächst im Produktionsland Indonesien in den Markt einführen. In Zusammenarbeit mit unserem Partner Ssang Yong wird - ebenfalls für den asiatischen Raum - an einem Transporter gearbeitet, den wir 1995 in Südkorea vorstellen werden.

#### **Weltweite Vertriebsorganisation gestärkt**

Für den weiteren Ausbau unserer weltweiten Vertriebs- und Serviceorganisation haben wir im Berichtsjahr 135 (i. V. 224) Mio. DM aufgewendet. In Deutschland standen verschiedene Bauvorhaben in den neuen Bundesländern, vier weitere Nutzfahrzeug-Gebrauchtwagen-Center sowie die Erweiterung unseres Zentralen Versorgungslagers in Germersheim im Mittelpunkt. Das Investitionsvolumen im Ausland belief sich auf 72 Mio. DM. Hier sind die neue Hauptverwaltung von Mercedes-Benz in Österreich, die Vertriebsgesellschaft in Schweden, die Avtomobili AOST in Moskau sowie das neue Versorgungslager in Fontana, USA, herauszustellen. Um zusätzliche Absatzpotentiale für unsere Fahrzeuge zu erschließen, haben wir unsere Vertriebs- und Serviceorganisationen im Osten Europas, in Lateinamerika sowie in den asiatischen Schwellenländern weiter ausgebaut.

#### **CharterWay mit erweitertem Angebotsspektrum**

Obwohl Mercedes-Benz CharterWay erst seit 1992 in verschiedenen europäischen Ländern angeboten wird, ist diese Dienstleistung inzwischen zum Synonym für kompetente Betreuung rund um die Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz geworden. Deshalb werden seit 1994 neben der CharterWay

Langzeitmiete das Service-Leasing und in einigen Märkten auch der Service-Vertrag unter dem Namen CharterWay vermarktet. Um dieses Leistungsspektrum künftig einem breiteren Kundenkreis anbieten zu können, arbeiten wir an der Einführung in den noch ausstehenden Märkten.

### **3,3 Mrd. DM**

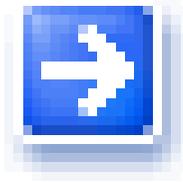
#### **für Forschung und Entwicklung**

Die Arbeit in den Bereichen Forschung und Entwicklung ist die Grundlage unserer Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich. Die globale Streuung der Entwicklungsaktivitäten, auf die wir bislang vor allem im Nutzfahrzeugbereich bauen, sichert dabei ein Höchstmaß an Markt- und Kundennähe. Durch neue Formen der interdisziplinären Projektarbeit und die verstärkte Einbeziehung der Zulieferindustrie konnte die Effizienz unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit im Berichtsjahr weiter erhöht werden. Von den insgesamt 3,3 (i. V. 3,2) Mrd. DM, die wir im Berichtsjahr für Forschung und Entwicklung aufgewendet haben, entfielen 2,2 Mrd. DM auf den Personenwagen- und 1,1 Mrd. DM auf den Nutzfahrzeugbereich.

#### **Micro Compact Car - Kooperation mit SMH**

Im Februar 1994 haben wir unsere Zusammenarbeit mit der "Schweizerische Gesellschaft für Mikroelektronik und Uhrenindustrie AG" (SMH) zum Bau eines neuartigen, insbesondere für Ballungsräume bestimmten Fahrzeugs unter der Projektbezeichnung Micro Compact Car (MCC) bekanntgegeben.

**Entwickelt und produziert vor Ort, zugeschnitten auf die Märkte Lateinamerikas: Ein Lkw unserer brasilianischen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz do Brazil. Im Berichtsjahr konnten wir die Produktion von Lkw und Bussen im zukunftssträchtigen Wirtschaftsraum Mittel- und Südamerikas um 17% steigern.**



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

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

Für die Durchführung des Projekts ist die MC Micro Compact Car AG (MCAG) in Biel, Schweiz, verantwortlich, an der die Mercedes-Benz AG mit 51 % und die SMH mit 49% beteiligt sind.

Die Entwicklungs- und Produktionsvorbereitungsarbeiten werden bei einer 100%igen Tochtergesellschaft der MCAG, der Micro Compact Car Entwicklungsgesellschaft in Renningen, Deutschland, durchgeführt. Als Produktionsstandort wurde das französische Hambach ausgewählt.

### **Kässbohrer-Übernahme durch EU-Kommission genehmigt**

Nach eingehender Prüfung hat die EU-Kommission am 14. Februar 1995 der Übernahme der Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH durch die Mercedes-Benz AG zugestimmt. Die europäischen Busaktivitäten der Mercedes-Benz AG werden nunmehr in der neu gegründeten EvoBus GmbH mit den vier industriellen Standorten Mannheim, Ulm/Neu Ulm, Ligny, Frankreich und Istanbul, Türkei, zusammengefaßt. Der Produktbereich Omnibus in Mannheim

wurde rückwirkend zum 1. Januar 1995 aus der Mercedes-Benz AG ausgegründet. Die türkische Bussparte bleibt rechtlicher Bestandteil der MB-Türk; die operative Steuerung wird von der EvoBus GmbH wahrgenommen. Im Rahmen einer Zwei-Marken-Strategie bieten wir die Produktreihen Mercedes-Benz und Setra an.

### **Ausblick**

Wegen der insgesamt günstigen Perspektiven für die Weltwirtschaft dürfte sich die Aufwärtsentwicklung der internationalen Automobilkonjunktur 1995 fortsetzen, wobei die Wechselkursverwerfungen wichtiger Währungen absatzhemmend wirken können.

Vor allem im westeuropäischen Ausland zeichnet sich ein weiteres Wachstum der Pkw- und Nutzfahrzeugnachfrage ab, und auch in Japan ist eine Verbesserung der Marktsituation zu erwarten. Der amerikanische Kraftfahrzeugmarkt wird hingegen wohl kaum noch einmal an die Dynamik der vergangenen Jahre anknüpfen können, während die Schwellenländer in Asien und in Lateinamerika nach wie vor gute Absatzchancen eröffnen.

Schwierig bleibt die Marktsituation in Deutschland. Die Harmonisierung des europäischen Güterverkehrs und deren Konsequenzen für die deutsche Transportwirtschaft werden die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen weiterhin beeinträchtigen, und auch für den deutschen Pkw-Markt sind angesichts der stagnierenden oder gar

rückläufigen Kaufkraft der privaten Haushalte allenfalls sehr beschränkte Wachstumsspielräume zu erwarten.

Mercedes-Benz setzt auf Wachstum in neuen Märkten. Sowohl in regionaler Hinsicht als auch durch zusätzliche attraktive Modelle wollen wir in den kom-

menden Jahren neue Käuferpotentiale erschließen. Nach dem Modellwechsel bei der E-Klasse zur Jahresmitte 1995 verfügt Mercedes-Benz im Pkw-Bereich über eine sehr aktuelle Modellpalette, die wir in den kommenden Jahren durch weitere Fahrzeuge abrunden werden.

Auch im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge haben wir eine weitreichende Produktoffensive gestartet, welche die komplette Erneuerung der bestehenden Palette wie auch deren Erweiterung durch Fahrzeuge umfaßt, die auf die spezifischen Verhältnisse neuer Märkte zugeschnitten sind.

Diese Produktoffensive im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich wird von einer umfassenden Neuordnung unserer internen Strukturen und Prozesse begleitet. Damit wollen wir unsere Kostenposition im zunehmend härter werdenden Wettbewerb nachhaltig stärken. Neben der Modernisierung unseres Produktangebots arbeiten wir mit Nachdruck daran, unsere Wertschöpfungskette noch globaler zu gestalten.



**Der neue Transporter von Mercedes-Benz: Beim "Sprinter" mit seinen hervorstechenden Eigenschaften steht der Kundennutzen im Mittelpunkt.**

## Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie

Im Geschäftsjahr 1994 erzielte AEG Daimler-Benz Industrie einen Auftragseingang von 11,5 Mrd. DM und einen Umsatz in Höhe von 10,3 Mrd. DM. Wachstumsträger waren im wesentlichen die Geschäftsfelder Bahnsysteme und Mikroelektronik. Das Konzernergebnis konnte zwar gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert werden, es ist aber immer noch nicht zufriedenstellend. Daher verfolgen wir auch 1995 das Ziel, die Neuausrichtung des Unternehmens durch strukturelle und ergebnissteigernde Maßnahmen in allen Geschäftsfeldern voranzutreiben.

### Verzögerte Erholung in der Elektroindustrie

In der deutschen Elektroindustrie setzte die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung mit Verzögerung ein. Während sich die ausländische Nachfrage im Verlauf des Berichtsjahrs verstärkte, war bei den Auftragseingängen aus Deutschland erst seit Mitte des Jahres eine schwache Belebung zu verzeichnen. Die Produktion der westdeutschen Elektroindustrie stieg gegenüber dem Vorjahr um 4%. Die Kapazitätsauslastung verbesserte sich zwar geringfügig, lag aber noch deutlich unter dem Auslastungsgrad zu Beginn der 90er Jahre.

### Uneinheitliche Entwicklung in den Produktgruppen

In den einzelnen Produktgruppen der Elektroindustrie verlief die Entwicklung unterschiedlich. Bei den für unser Geschäft bedeutenden Investitionsgütern waren Auftragseingang und Umsatz noch rückläufig. Dieses traf insbesondere auf die Energietechnik zu, da sich wichtige Abnehmer, vor allem aus dem Ausland, bei Neuinvestitionen weiter zurückhielten. Auch in der Antriebstechnik trat bei einem anhaltend fallenden Preisniveau keine Belebung ein. Der Bereich Meß- und Automatisierungstechnik nutzte dagegen den Aufwärtstrend im Verarbeitenden Gewerbe.

Überdurchschnittlich entwickelte sich der Erholungsprozeß bei den elektronischen Bauelementen. Aufgrund der guten in- und ausländischen Konjunktur weitete sich das Geschäft vor allem in der Kfz-Elektronik, der Telekommunikation und der Unterhaltungselektronik spürbar aus.

### Leichtes Wachstum im Auftragseingang

Der Auftragseingang der AEG Daimler-Benz Industrie erreichte im Berichtsjahr 11,5 Mrd. DM. Nach Bereinigung um die Werte der veräußerten Aktivitäten Hausgeräte, Zähler und Lichttechnik ergibt sich ein Wachstum von 6%. Auf dem deutschen Markt nahmen die Bestellungen um 4% auf 5,2 Mrd. DM, aus dem Ausland um 8% zu.

Im Geschäftsfeld Bahnsysteme erhöhte sich der Auftragseingang um 3%. Maßgeblich hierfür waren Großaufträge der Deutschen Bahn AG sowie für die U-Bahn Berlin, für die Metro in Guangzhou in China und für die Airport Express-Linie in Hongkong.

Besonders stark stieg der Auftragseingang des Geschäftsfelds Mikroelektronik mit 21%. Die positive Entwicklung ist auf die TEMIC TELEFUNKEN micro-electronic GmbH zurückzuführen, die vor allem bei Halbleitern, Kfz-Elektronik und Gasgeneratoren kräftig in den Bestellungen zulegte.

Das Geschäftsfeld Energietechnik konnte das Auftragseingangsvolumen des Vorjahrs nicht erreichen; dies betraf fast alle Bereiche der Energieverteilung sowie die Industriekomponenten und elektrischen Maschinen.

Mehrere Großaufträge führten im Bereich Postautomatisierung zu einem erfreulich hohen Auftragseingang. Darüber hinaus haben wir erstmals im vierten Quartal 1994 das neu erworbene amerikanische Unternehmen Electro-Com Automation konsolidiert. Das Wachstum im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik wurde auch von dem positiven Verlauf der Bestellungen bei unserer US-amerikanischen Tochtergesellschaft Modicon sowie bei der

Anlagen- und Automatisierungstechnik getragen. Dagegen blieb das Auftragsvolumen für Anlagen- und Antriebssysteme unter dem Niveau von 1993.

### 10,3 Mrd. DM Umsatz

Der Umsatz der AEG Daimler-Benz Industrie erreichte im Berichtsjahr 10,3 Mrd. DM. Vergleichbar gerechnet, d. h. ohne die Bereiche Hausgeräte, Zähler und Lichttechnik, sind die Erlöse um 5% auf 8,5 Mrd. DM gestiegen. Im Ausland konnte das Umsatzvolumen um 13% ausgeweitet werden, während sich die Erlöse in Deutschland um 2% gegenüber dem Vorjahr verminderten.

Zu dieser insgesamt erfreulichen Entwicklung trugen insbesondere die Geschäftsfelder Bahnsysteme und Mikroelektronik bei. Das Wachstum bei den Bahnsystemen geht im wesentlichen auf hohe Projektabrechnungen in Deutschland und in den USA zurück. Im Geschäftsfeld Mikroelektronik liegt der Schwerpunkt der Umsatzsteigerung bei der TEMIC TELEFUNKEN micro-electronic.

Umsatz nach Regionen\*)  
AEG-Konzern  
10,3 (i.V. 11,0) Milliarden DM



\*) Nicht vergleichbar gerechnet.



**LCD-Informationsanzeigen des Geschäftsfelds Mikroelektronik helfen den Reisenden, ihren Weg auf den großen Flughäfen der Welt zu finden.**

Im Geschäftsfeld Energietechnik verharnte das Umsatzvolumen in der Größenordnung des Vorjahrs. Das konjunkturbedingt schwache Geschäft der Nieder- und Mittelspannungstechnik konnte durch höhere Projektrechnungen auf dem Gebiet der Hochspannungstechnik wettgemacht werden. Das Geschäftsvolumen der Bereiche Industriekomponenten und elektrische

Maschinen blieb dagegen unter dem Niveau von 1993.

In der Automatisierungstechnik konnten gleichfalls die Erlöse des Vorjahrs nicht erreicht werden. Das ist auf den starken Wettbewerbsdruck bei Anlagen- und Antriebssystemen sowie in der Anlagen und Automatisierungstechnik zurückzuführen. Dagegen verzeichnete Modicon eine positive Umsatzentwicklung.

#### **Verkauf der AEG Hausgeräte**

Nachdem die EU-Behörden dem Verkauf des Geschäftsfelds Hausgeräte an Electrolux zugestimmt hatten, ist dieser Bereich zum 30. September 1994 aus dem AEG Konzernverbund ausgeschieden. Die Gewinn- und Verlustrechnung der AEG Hausgeräte ist noch für neun Monate im AEG Konzernabschluss enthalten.

#### **Deutlich geringerer Fehlbetrag auf Konzernebene der AEG Daimler-Benz Industrie**

Die Ergebnislage der AEG Daimler-Benz Industrie war 1994 durch den zeitlich verzögerten Konjunkturaufschwung beeinträchtigt. Die Unterauslastung der Kapazitäten in der Branche führte zu einem erheblich schärferen Preiswettbewerb. Durch die Umsetzung von Struktur- und weitgehenden Rationalisierungsprogrammen gelang es uns, diese Belastungen sowie die Kostensteigerungen aufzufangen und den operativen Verlust mit rd. 500 Mio. DM in der Größenordnung des Vorjahres zu halten.

Die daneben entstandenen Strukturauflösungen, die das Ergebnis 1993 mit 600 Mio. DM belastet hatten, beliefen sich 1994 noch auf 150 Mio. DM; über die bereits im Vorjahr beschlossenen Strukturmaßnahmen hinaus haben wir weitere Projekte verabschiedet, wie die gezielte Ausrichtung der in- und ausländischen Vertriebsorganisation auf die ergebnisverantwortlichen Business Units.

Die Gewinne aus dem Verkauf verschiedener Aktivitäten, insbesondere der Bereiche Hausgeräte, Zähler und Lichttechnik, haben das Ergebnis des Jahres 1994 um 300 Mio. DM verbessert; der Jahresfehlbetrag vor Ergebnisabführung betrug somit 350 Mio. DM nach 1,2 Mrd. DM im Vorjahr. In der AEG Aktiengesellschaft belief sich der Jahresverlust auf 552 Mio. DM, da der Ertrag aus der Ausgründung der Zähler- und Lichttechnik-Aktivitäten in der Ergebnisrechnung der AEG Aktiengesellschaft bereits im Vorjahr vereinnahmt worden war.

Das Geschäftsfeld Bahnsysteme schloß das Geschäftsjahr 1994 trotz der beträchtlichen Umsatzsteigerung mit einem operativen Verlust fast in Vorjahreshöhe ab. Hier wirkte sich die schlechte Erlösqualität der Auftragseingänge aus.

Der Verlust im Geschäftsfeld Mikroelektronik konnte durch den erfreulichen Geschäftsverlauf in der Kfz-Elektronik und aufgrund der wirksam gewordenen Einsparungsmaßnahmen erheblich verringert werden, blieb aber erwartungsgemäß noch negativ.

**Automatische und fahrerlose Transportsysteme bilden das Rückgrat vieler Flughäfen und Vergnügungsparks. Die AEG Transportation Systems ist auf diesem Gebiet Weltmarktführer. Mit der "Sky Line" auf dem Frankfurter Flughafen hat ein solches System erstmals auch auf dem europäischen Kontinent Einzug gehalten; es verbindet die Terminals 1 und 2 bei einer Fahrzeit von weniger als drei Minuten.**



**Die modernste Drehstromlokomotive der Welt auf dem Prüfstand: Durch den modularen Aufbau der Lokomotiv-Familie "12X" bietet AEG Daimler-Benz Industrie ihren Kunden in aller Welt maßgeschneiderte Fahrzeuge.**



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

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

Im Geschäftsfeld Energietechnik erzielte der Geschäftsbereich Energieverteilung ein etwa ausgeglichenes Ergebnis, obwohl die Umsatzerlöse rückläufig waren. Das Ergebnis im Bereich Komponenten, der nicht mehr die Zähler- und Lichttechnik-Aktivitäten enthält, wurde durch preisbedingte Umsatzrückgänge belastet. Als Folge der Maßnahmen zur strukturellen Bereinigung und zur Verbesserung der Kostenposition konnten die Verluste jedoch deutlich abgebaut werden.

Das Geschäftsfeld Automatisierungstechnik hat im industriellen Bereich dem verschärften Konkurrenzdruck mit intensiven Rationalisierungsmaßnahmen entgegengewirkt. Wegen der nach wie vor unzureichenden Auslastung der bereinigten Kapazitäten sowie weiter rückläufiger Preise war der Verlust höher als im Vorjahr. Im Bereich der Postautomatisierung ging das Ergebnis aufgrund eines niedrigeren Preisniveaus zwar zurück, blieb aber dennoch erfreulich positiv; die Aktivitäten der erworbenen

US-amerikanischen Tochtergesellschaft ElectroCom Automation wurden im vierten Quartal 1994 erstmals in die Erfolgsrechnung einbezogen.

#### Rückgang der Beschäftigtenzahl

Zum Jahresende 1994 beschäftigte AEG Daimler-Benz Industrie weltweit 44.769 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die gegenüber dem Vorjahresstand von 58.921 verringerte Beschäftigtenzahl ist im wesentlichen auf den negativen Saldo aus der Abgabe und Übernahme von Unternehmensteilen zurückzuführen. Hinzu kam der Abbau aufgrund von strukturellen und konjunkturellen Anpassungsmaßnahmen. Vergleichbar gerechnet betrug der Rückgang 5 %.

#### 1 Mrd. DM Investitionen

Die Investitionen der Gesellschaften der AEG Daimler-Benz Industrie beliefen sich 1994 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt 983 (i. V. 764) Mio. DM. Darin sind 564 (i. V. 622) Mio. DM für Zugänge an Sachanlagen enthalten, von denen 215 (i. V. 105) Mio. DM Auslandsgesellschaften betreffen.

Der größte Anteil an den Investitionen umfaßte die vollständige Übernahme der ElectroCom Automation. Darüber hinaus konzentrierte sich die Investitionstätigkeit in Deutschland auf die Fortsetzung der Modernisierung des Werks Hennigsdorf im Geschäftsfeld Bahnsysteme. Im Ausland wurde vor allem in eine neue Produktionslinie des

Geschäftsfelds Mikroelektronik im Werk Nantes in Frankreich investiert. Projekte, wie das Technologiezentrum für Anlagenelektronik in Pittsburgh, USA, sowie das Verwaltungs- und Kundendienstgebäude in Griechenland, mit denen wir bereits im Vorjahr begonnen hatten, wurden abgeschlossen.

#### Ausblick

Im Geschäftsjahr 1995 kann mit einer umfassenden Erholung der deutschen Elektroindustrie gerechnet werden. AEG Daimler-Benz Industrie geht von einem Umsatzwachstum aus, das von allen Geschäftsfeldern, vor allem jedoch von der Mikroelektronik, getragen sein wird. Insbesondere in den Geschäftsfeldern mit langfristig laufenden Aufträgen wird sich die wirtschaftliche Belebung allerdings erst verzögert auswirken.

Ab 1. Januar 1995 haben wir die industrielle Führung der TEMIC übernommen, die nunmehr voll in unseren Konzernabschluß einbezogen wird. Die sich aus diesem Vorgang und der bevorstehenden Eingliederung der MTU Friedrichshafen ergebenden umsatz-erhöhenden Effekte werden die Umsatzrückgänge überkompensieren, die auf die Abgabe des Hausgerätegeschäfts zurückzuführen sind.

Unser unverändertes Ziel ist es, die strukturelle Neuausrichtung der AEG Daimler-Benz Industrie durch strategische und ergebnissteigernde Maßnahmen in den Geschäftsfeldern - mit dem Schwerpunkt bei Bahnsystemen - voranzutreiben. Wir konzentrieren uns auf die Verbesserung der Erlösqualität und die Auslastung der Kapazitäten, indem wir Kosten weiter reduzieren und unsere Geschäftsaktivitäten stärker internationalisieren.

Hochfrequenzschaltkreise für zellulare Telefone ermöglichen es dem Nutzer, sich unabhängig von fest installierten Kabeln zu machen. Diese Schlüsselelemente liefert TEMIC an die bedeutenden Produzenten von Mobiltelefonen.



Die vollautomatisierte Gepäckförderanlage des Flughafens Frankfurt am Main transportiert das Gepäck mit einer Geschwindigkeit von 2,5 m pro Sekunde an seine Zieladresse.



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

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

## Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace

Der Geschäftsverlauf der Daimler-Benz Aerospace war 1994 durch rückläufige Umsätze und unzureichende Auftragseingänge geprägt. Obwohl sich der Luftverkehrsmarkt erholte, hat sich diese Entwicklung noch nicht auf den für uns wichtigen Flugzeugmarkt ausgeweitet. Die öffentlichen Auftraggeber haben die verfügbaren Finanzmittel für die Raumfahrt und Verteidigung weiter gekürzt, so daß unser Geschäft empfindlich beeinträchtigt wurde. Die im Vorjahr beschlossenen Maßnahmen zur Struktur- und Kapazitätsanpassung sowie zur Kostensenkung führten 1994 zu einem deutlich niedrigeren Belegschaftsstand. Dadurch konnten wir einen wichtigen Schritt zu einer verbesserten Ertragslage tun.

### Stärkung des Kerngeschäfts durch neue Strukturen

Die dramatische Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfelds hat die DASA gezwungen, einschneidende Veränderungen vorzunehmen. Im Oktober 1993 wurde ein Maßnahmenpaket vorgelegt, das die Stärkung der Kerngeschäftsfelder, die Einstellung strategisch nicht mehr relevanter Geschäftsaktivitäten sowie die Anpassung der Strukturen und Kapazitäten umfaßt.

Im Juni 1994 haben sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer darüber geeinigt. Die Vereinbarung sieht den Abbau von 10.300 Arbeitsplätzen vor, hauptsächlich

in den Geschäftsfeldern Luftfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme. Dies schließt mit ein, daß in Deutschland im Zeitraum 1993 bis 1996 mehrere Standorte geschlossen oder veräußert werden.

Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme war durch die dramatisch rückläufigen Budgets des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) eine grundlegende strategische Neuausrichtung unabdingbar. Wir haben die bisherigen vier Produktbereiche des Geschäftsfelds in eine neue Führungsstruktur mit nur noch zwei Produktbereichen übergeleitet; hinzu kommt die Konzentration verschiedener Aktivitäten in bereits gegründeten oder noch zu gründenden Eurofirmen.

### Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit durch weltweit neue Kooperationen

Als Folge der abgesenkten öffentlichen Ausgaben können bestimmte Kapazitäten der verteidigungstechnischen Industrie nur noch im europäischen Maßstab erhalten und ausgelastet werden. Wir haben daher im Berichtsjahr weitere europäische Gemeinschaftsunternehmen gegründet. Auch auf dem zivilen Sektor haben wir die internationale Zusammenarbeit zum Ausbau unserer weltweiten Marktpräsenz und zur Erschließung neuer Märkte verstärkt.

Mit Thomson-CSF wurde vereinbart, die Aktivitäten beider Unternehmen auf dem Gebiet der Wirksysteme in der neuen Firma TDA (Thomson DASA Armament) zusammenzuführen. Unter dem Dach der Bayern Chemie sind die Aktivitäten auf dem Gebiet der Flugkörper-

antriebe konzentriert. Den Bereich Lenkwaffensysteme werden wir gemeinsam mit Aerospaiale in der neu gegründeten Firma EMS (European Missile Systems) zusammenfassen.

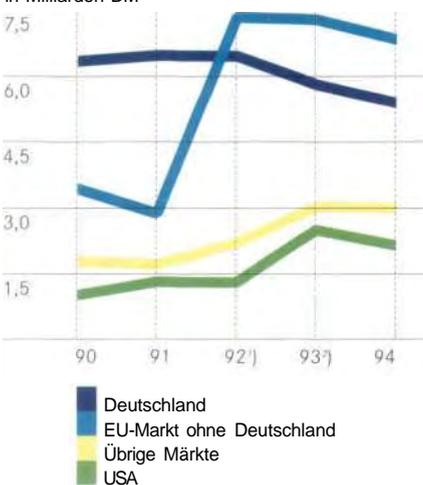
Mit dem amerikanischen Unternehmen Collins Avionics, einer Tochtergesellschaft der Rockwell International, konnten wir eine Übereinkunft zur Gründung der Collins-Dasa Avionics Systems GmbH treffen. Dieses Gemeinschaftsunternehmen wird die Definition und den weltweiten Vertrieb von Produkten für satellitengestützte Flugführungssysteme sowie moderner Avionik übernehmen. Mit der russischen Aviapribor AG, dem bedeutendsten Hersteller von Avionik- und Flugzeugausrüstung in der GUS, werden wir das Gemeinschaftsunternehmen Davia mit Sitz in Moskau gründen. Die Davia wird für die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von ausgewählten Geräten der Avionik und der Flugsicherung für den GUS-Markt und später auch für die westlichen Märkte zuständig sein.

Mit der kanadischen Northern Telecom haben wir 1994 Verhandlungen über die gemeinsame Gründung eines Unternehmens aufgenommen, das für Betreiber von Telekommunikationsdiensten in Deutschland und Osteuropa ein breites Spektrum von Leistungen und Systemen für moderne Telekommunikationsnetze entwickeln und anbieten wird.

Die Solartechnik des ehemaligen Produktbereichs Energie- und Anlagentechnik haben wir im Berichtsjahr in die zusammen mit der RWE-Tochter Nukem

**Im Herbst 1995 soll der Erderkundungssatellit ERS-2 in den Orbit gebracht werden. Dann eröffnet sich die Chance, den ERS-2 zusammen mit dem ERS-1, der seit Juli 1991 noch voll funktionstüchtig seine Bahnen um die Erde zieht, zeitweise in einer Tandemmission zu betreiben und dabei neue Erkenntnisse über die Topografie der Erde zu gewinnen.**

Umsatz nach Regionen  
DASA-Konzern  
in Milliarden DM



<sup>1)</sup> Erstmals Vollkonsolidierung Daimler-Benz Aerospace Airbus, Erstkonsolidierung TEMIC.  
<sup>2)</sup> Erstkonsolidierung Fokker.



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

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

gegründete Firma Angewandte Solar-energie - ASE GmbH eingebracht. Mit Carl Zeiss, Oberkochen, verhandeln wir über ein Gemeinschaftsunternehmen auf dem Gebiet Optronik.

Im Geschäftsfeld Raumfahrt wurden die Verhandlungen mit Aerospaciale über die Gründung der ESI (European Satellite Industries) fortgesetzt. Die bereits seit über zehn Jahren bestehende Zusammenarbeit mit der Volksrepublik China in der Raumfahrt ist im Berichtsjahr mit der Gründung der EurasSpace GmbH, München, verstärkt worden. Dieses Gemeinschaftsunternehmen von CASC (China Aerospace Corporation) und der DASA wird die Entwicklung, Herstellung und Vermarktung von Satelliten für die Kommunikation und Erdbeobachtung sowie die zugehörigen Bodenstationen übernehmen.

Der Produktbereich Antriebe Land/Wasser hat mit der Detroit Diesel Corporation eine umfassende Zusammenarbeit vereinbart, die sowohl die gemeinsame Nutzung der bestehenden Vertriebsorganisation beider Unternehmen als auch die Entwicklung neuer Dieselmotoren zum Ziel hat.

### **Stärkere Zusammenarbeit von Forschung und Industrie**

Gemeinsam mit der Daimler-Benz AG und der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt haben wir eine grundlegende Vereinbarung über eine engere Zusammenarbeit getroffen. Ziel dieser neuartigen Partnerschaft ist es, Forschungs- und Entwicklungsziele bei Zukunftstechnologien zu verfolgen, um dadurch die Innovationsgeschwindigkeit zu erhöhen und die zur Verfügung stehenden knapperen Mittel effizienter einzusetzen. Dabei wird auch die Kooperation mit weiteren Industrieunternehmen und Forschungseinrichtungen angestrebt.

Der Erfahrungsaustausch zwischen Industrie und Forschung soll auch in dem gemeinsam von der Daimler-Benz Aerospace Airbus und der Universität Hamburg-Harburg gegründeten und im Berichtsjahr in Hamburg-Finkenwerder eingeweihten Technologiezentrum intensiviert werden.

### **Offensiv in die Zukunftsmärkte: Mit Marktgesellschaften näher zu unseren Kunden**

Unsere weltweit begonnene Marktoffensive in Ländern, die als Märkte der Zukunft von besonderem Interesse sind, wurde im Berichtsjahr mit der Gründung von Marktgesellschaften in den Ländern Griechenland, Italien, Mexiko, Österreich, Singapur, Spanien, Türkei, Vereinigte Emirate und Volksrepublik China fortgeführt. Wir rücken damit näher an unsere internationalen Kunden heran. Die Marktgesellschaften werden die technologische Kompetenz und Produktpalette mehrerer Produktbereiche zusammenfassen, um potentiellen Kunden in ihrem Heimatland komplexe Lösungen anbieten zu können. Darüber hinaus wurde auch der Kreis unserer traditionellen Verbindungsbüros erweitert.

### **Konzernumsatz erneut rückläufig**

Der Konzernumsatz der Daimler-Benz Aerospace war mit 17,4 (i. V. 18,6) Mrd. DM um 7% niedriger als im Vorjahr. Diese Entwicklung prägte ein erheblicher Umsatzrückgang im Geschäftsfeld Luftfahrt, das rd. 50% zum Geschäftsvolumen des DASA-Konzerns beiträgt.

In Deutschland ging der Umsatz um 7% auf 5,4 (i. V. 5,8) Mrd. DM zurück. Der Auslandsumsatz, der wieder 69% zu den Gesamterlösen beitrug, verringerte sich um 6% auf 12,0 (i. V. 12,8) Mrd. DM. Der militärische Anteil belief sich wie im Vorjahr auf 29%. Im Auftragseingang verbuchten wir einen leichten Zuwachs um 3% auf 16,4 (i. V. 15,6) Mrd. DM. Den deutlich höheren Bestellungen im Geschäftsfeld Luftfahrt standen Rückgänge in anderen Geschäftsfeldern gegenüber.

### **Luftfahrt mit Umsatzeinbußen, Auftragseingang gestiegen**

Im Geschäftsfeld Luftfahrt ging der Umsatz um 15% auf 8,7 (i. V. 10,3) Mrd. DM zurück. Betroffen waren fast alle Bereiche, besonders drastisch jedoch die Produktbereiche Fokker und Militärflugzeuge. Im Sektor zivile Flugzeuge drückten der Verfall des Dollarkurses und insbesondere bei Fokker-Flugzeugen der harte Preiswettbewerb die Erlöse. Im Produktbereich Regionalflugzeuge wurde ein kräftiger Umsatzanstieg mit der seit Oktober 1993 in Serie gelieferten Dornier 328 erzielt. Der Auftragseingang stieg zwar insgesamt um 14% auf 8,7 (i. V. 7,6) Mrd. DM, vor allem durch höhere Bestellungen im Airbus-Programm und im Programm Dornier 328, er lag aber weiterhin auf einem unbefriedigenden Niveau.

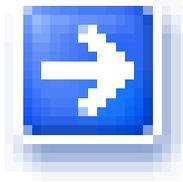
### **Raumfahrt auf Vorjahresniveau**

Der Umsatz des Geschäftsfelds Raumfahrt lag mit 1,4 Mrd. DM auf Vorjahresniveau. Neben dem Forschungssatelliten ERS-2 zählte das Ariane-Programm zu den wichtigsten Umsatzträgern. Der Auftragseingang bewegte sich unverändert bei 1,5 Mrd. DM.

### **Verteidigungstechnik im Abwärtstrend**

Im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme war der Umsatz insgesamt rückläufig. Durch umfassende Abrechnungen ergab sich lediglich im Programm Stinger ein Zuwachs um 8% auf 3,1 (i. V. 2,8) Mrd. DM. Die Bestellungen gingen um 3% auf 2,2 (i. V. 2,3) Mrd. DM zurück. Sie lagen damit wie in den Vorjahren deutlich unter dem Umsatzniveau.

**Das erste Serienflugzeug der 70- bis 79sitzigen Fokker 70 wurde Ende Oktober 1994 in einer Executive-Version an Ford übergeben. Im Segment der Jets mit 70 bis 125 Sitzplätzen konnten wir mit dem Programm Fokker 70/Fokker 100 im Berichtsjahr unseren Marktanteil von rund 55% halten.**



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

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

### **Günstigere Umsatzsituation bei Antrieben**

Bei Antrieben war der Umsatz, bedingt durch das Ausscheiden von KKK aus dem Konsolidierungskreis, mit 3,0 (i. V. 3,1) Mrd. DM um 3% niedriger als im Vorjahr; vergleichbar gerechnet ergab sich jedoch ein Anstieg um 7%. Auch der Rückgang des Auftragseingangs um über 12% auf 2,8 (i. V. 3,2) Mrd. DM wurde entscheidend von dieser Veränderung beeinflusst; bei vergleichbarer Rechnung ergibt sich nur ein Rückgang von 5%.

### **Personalabbau fortgeführt**

Die Daimler-Benz Aerospace beschäftigte Ende 1994 konzernweit 75.581 (i. V. 86.086) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 3.058 Auszubildende und Praktikanten. Im Ausland arbeiteten 15.499 (i. V. 16.713) Beschäftigte. Der Rückgang der Belegschaftszahlen spiegelt die eingeleiteten Kapazitätsanpassungen wider. So haben wir uns beispielsweise aus dem Standort Lemwerder weitgehend zurückgezogen.



**Die erste Serienmaschine A321 aus dem Airbus-Programm wurde am 27. Januar 1994 von der Lufthansa übernommen.**

Neben dem Personalabbau mußte in weiten Bereichen des DASA-Konzerns über einen längeren Zeitraum Kurzarbeit durchgeführt werden.

Im einzelnen waren in den Geschäftsfeldern Luftfahrt 42.220 (i. V. 46.863), Raumfahrt 4.205 (i. V. 4.463), Verteidigung und Zivile Systeme 9.970 (i. V. 12.387) sowie Antriebe 12.618 (i. V. 15.347) Personen, davon 1.736 bei KKK, tätig. In den zusätzlichen Geschäftsgebieten, die im wesentlichen das anteilig einbezogene Gemeinschaftsunternehmen TEMIC und die Medizintechnik umfassen, arbeiteten 6.568 (i. V. 7.026) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

### **Ausblick**

Bis Ende 1994 waren wir zu 50% an der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH beteiligt. Zum Jahreswechsel 1994/95 haben wir einen Anteil von 1% an den Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie veräußert und damit unseren Anteil auf 49% reduziert. Bereinigt um die daraus resultierenden

Auswirkungen rechnen wir konzernweit mit einem leichten Anstieg des vergleichbaren Umsatzes im laufenden Jahr 1995 und einer weiteren Verbesserung der Ergebnissituation.

In der Raumfahrt wird die Abrechnung von Entwicklungsleistungen für die Trägerrakete Ariane 5 zu einem erheblich höheren Umsatz führen. Einen leichten Anstieg erwarten wir bei Antrieben sowie in

der Luftfahrt, wo wir vor allem in den Flugzeugprogrammen Fokker 70 und Fokker 100 sowie Dornier 328 von deutlichen Zuwächsen ausgehen. Dagegen ist im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme ein weiterer Rückgang absehbar.

Die eingeleiteten Programme zur Kostensenkung und Ergebnisverbesserung werden plangemäß fortgeführt. Dies schließt auch den Abbau weiterer Arbeitsplätze und die Schließung zusätzlicher Standorte ein. Wir wollen dadurch unsere Kosten auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau senken. Aus demselben Grund haben wir Anfang 1995 für Fokker ein Restrukturierungsprogramm beschlossen, das auch hier die Ertragssituation verbessern wird.

Gleichzeitig setzen wir unsere europäische Kooperationspolitik fort, um die nationalen Aktivitäten auf dem Luft- und Raumfahrtsektor zu wirtschaftlichen Größenordnungen zusammenzuführen.

Darüber hinaus leisten wir mit unserer weltweit geführten Marktoffensive einen wichtigen Beitrag zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten in Märkten mit hohem Wachstumspotential.

Mit diesem Maßnahmenpaket schaffen wir die Voraussetzungen für die Sicherung der Arbeitsplätze in den Kerngeschäftsfeldern und für das zukünftige gesunde Wachstum unseres Unternehmens.

## Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices

Der Aufschwung der industrienahen Dienstleistungsbranchen hat dazu beigetragen, daß debis im Berichtsjahr den Umsatz um 14% auf 10,8 Mrd. DM steigern konnte. Besonders kräftig wuchs der Geschäftsbereich Mobilfunkdienste, nicht zuletzt durch die Akquisition der Bosch Telecom Service. Im Systemhaus und bei Finanzdienstleistungen waren deutliche Zuwachsraten zu verzeichnen. Ein Schwerpunkt war auch im Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices die Internationalisierung der Geschäftsaktivitäten. Eingeleitete Restrukturierungsmaßnahmen, vor allem im Bereich der Informationstechnologie, zeigten wichtige Erfolge.

### debis auf Wachstumskurs

debis steigerte im Berichtszeitraum den Umsatz um 14% auf 10,8 Mrd. DM. Aufgrund der Umstellung der Rechnungslegung vom Gesamt- auf das international vorherrschende Umsatzkostenverfahren sind nunmehr die Zinserträge aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 1 Mrd. DM in den Umsatzerlösen enthalten; sie entsprechen bis auf geringfügige Bestandsveränderungen der Gesamtleistung, über die wir in den vergangenen Geschäftsjahren berichtet hatten.

In allen Geschäftsbereichen trug die weitere Internationalisierung zum Umsatzwachstum bei. Regional verteilte sich der Umsatz im Jahr 1994 zu 55% auf Deutschland, 7% auf die Partnerländer der Europäischen Union, 29% auf den US-Markt sowie 9% auf die übrigen Märkte.

Die Übernahmen von Bosch Telecom Service, des Datenverarbeitungszentrums Leipzig sowie einiger weiterer Firmen im Zuge der Geschäftsausweitung in die europäischen Märkte und zur Ergänzung des Leistungsangebots haben mit 0,1 Mrd. DM zu höheren Umsätzen beigetragen. Damit wird deutlich, daß debis das anhaltende Wachstum ganz überwiegend aus eigener Kraft erzielt hat.

Dies gilt umso mehr, wenn berücksichtigt wird, daß wir die Refinanzierung unserer deutschen Leasing- und Finanzierungsgeschäfte teilweise neu strukturiert haben und durch die Beteiligung externer Partner an einer Fahrzeugbesitzgesellschaft deren Umsätze nicht mehr konsolidiert werden. Dies führte dazu, daß die Erlöse aus der Veräußerung der Fahrzeuge zum Zeitpunkt des Vertragsablaufs nicht mehr in den Umsatz der debis einbezogen werden. Die Entwicklung wurde auch dadurch beeinflusst, daß das Absatzfinanzierungsgeschäft stärker ausgeweitet wurde als das Leasinggeschäft.

### debis Systemhaus mit besserer Ertragslage

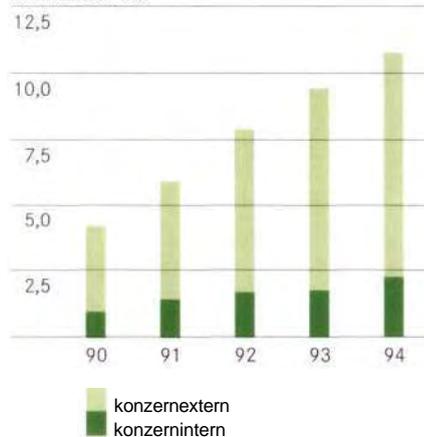
Das debis Systemhaus konnte seine Umsatzerlöse um 9% auf 1,8 Mrd. DM steigern und einen positiven Ergebnisbeitrag leisten. Überproportional trugen hierzu erneut die Computer-Communication-Services (CCS) bei.

Die Zusammenarbeit mit CAP Gemini in Deutschland haben wir neu geordnet. Unter Beibehaltung des wertmäßigen Engagements ist unser französischer Partner jetzt mit 19,6% an den gesamten Aktivitäten des Systemhauses beteiligt. Im Zuge dieser Neugliederung wurde die gesellschaftsrechtliche Trennung der einzelnen Bereiche aufgegeben, um CCS und den Softwareprojekten und -produkten in einer Firma den einheitlichen Auftritt am Markt zu ermöglichen.

Bei Softwareprojekten und -Produkten war die Geschäftsentwicklung unterschiedlich. Die Geschäftsfelder Dienstleistungen sowie Telekommunikation, öffentlicher Bereich und Verkehr steigerten Auftragseingang und Umsatz. In den in einem schwierigen Umfeld tätigen Geschäftsfeldern Industrie und Standardsoftwareprodukte haben wir die im Vorjahr beschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen weitgehend umgesetzt. Die damit einhergehende Optimierung der Geschäftsprozesse führte zu Kosteneinsparungen und zu einer Reduzierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in diesen Bereichen. Für die sich daraus ergebenden Einmalbelastungen wurden Vorsorgerückstellungen eingesetzt.

Das Software- und Managementberatungsgeschäft bei Diebold konnte auf dem hohen Vorjahresniveau weitergeführt werden. Vor allem im zweiten Halbjahr 1994 entwickelte sich die Auftragsituation positiv.

Umsatz debis-Konzern in Milliarden DM



Das mit Mitsubishi neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen debis Advanced Communication Services hat im Herbst 1994 das Angebot an Fax-Mehrwertdiensten aufgenommen. Es soll unseren Kunden innovative Dienstleistungen rund um dieses weit verbreitete Übertragungsmedium anbieten.

### **Finanzdienstleistungen weiter im Aufwind**

Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen konnte seinen Umsatz um 12% auf 7,6 Mrd. DM ausweiten. Hierzu trug überwiegend der deutsche Markt mit dem Nutz- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft bei. Hauptumsatzträger im Ausland war unsere amerikanische Gesellschaft Mercedes-Benz Credit Corporation (MBCC). Obwohl die im Vorjahr gemeinsam mit Mercedes-Benz aufgelegten Sonderprogramme ausgelaufen waren, konnte der Umsatz weiter gesteigert werden.

Besonders erfreulich entwickelte sich die Nutzfahrzeugdivision der MBCC, die eng mit der nordamerikanischen Mercedes-Benz Nutzfahrzeugtochter Freightliner zusammenarbeitet. Hohe Umsatzzuwächse verzeichneten auch die Gesellschaft in Großbritannien und die noch jungen Unternehmensaktivitäten in Mexiko und Japan. In Italien und Spanien festigten die jeweils getroffenen Maßnahmen in einem schwierigen Umfeld das Neugeschäft. In Portugal gründeten wir die Mercedes-Benz Multi-Servigos und in Ungarn die Mercedes-Benz Lizing Hungaria, die sich schwerpunktmäßig mit dem klassischen Fahrzeugleasing befassen.

Auch die debis Leasing-Gesellschaften, die sich mit der Finanzierung von anderen Konzernprodukten beschäftigen, konnten ihr Portefeuille beträchtlich ausweiten. Hier entwickelte sich die amerikanische debis Financial Services besonders erfreulich. Im Berichtsjahr gründeten wir in der Schweiz, den Niederlanden, Großbritannien und Japan neue Gesellschaften, um dieses Geschäft auszubauen.

Weltweit stieg das Neugeschäft um 10% auf 213.000 Einheiten mit einem Wert von 13,8 Mrd. DM. Das verantwortete Vertragsvolumen stieg damit um 15% auf 530.000 Einheiten, die einem Wert von 25,1 Mrd. DM entsprechen. Wir beziehen hier alle Verträge ein, für die debis die unternehmerische Verantwortung trägt; dazu gehören auch solche, die im Rahmen der Flexibilisierung der Refinanzierung in nicht konsolidierte Unternehmen eingebracht oder bei anderen Off-Balance-Sheet-Maßnahmen veräußert wurden.

Die debis Aviation Leasing konnte an die erfolgreiche Geschäftsentwicklung des Vorjahres anknüpfen und die Anzahl der realisierten Flugzeugleasingfonds weiter steigern.

### **Versicherungen: Ausweitung des Firmenkundengeschäfts**

Durch beständiges Wachstum vornehmlich des externen Firmenkundengeschäfts konnte debis Assekuranz die als Umsatz verbuchten Provisionseinnahmen auf 76 Mio. DM steigern. Das betreute Prämienvolumen belief sich auf 0,7 Mrd. DM. Bei der Weiterentwicklung des Geschäftsbereichs war auch das Rückversicherungsgeschäft von Bedeutung.

Ein anderer Schwerpunkt war die Fortsetzung der Internationalisierung. Neben der Eröffnung weiterer Repräsentanzen im Ausland wurde die Präsenz in Frankreich durch die Beteiligung an dem Versicherungsmakler Theoreme ausgebaut.

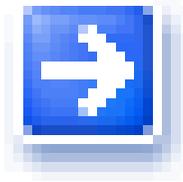
### **Handel**

Trotz der schwierigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Schwerpunktmärkten für Countertrade-Geschäfte, wie der GUS-Staaten, konnte debis Handel das Countertrade-Volumen ausweiten. So wurden im Geschäftsjahr 1994 durch unterstützende Dienstleistungen von debis Handel Exporte in devisenarme Länder im Wert von 0,6 Mrd. DM (+16%) ermöglicht. Sehr erfreulich verlief weiterhin die Zusammenarbeit mit der russischen Gasprom im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens DITGAS Handelshaus.



**Ein intensiver Planungsprozeß war notwendig, um eine optimale Nutzung für das Bauprojekt am Potsdamer Platz zu finden.**

**Die künftige Zentrale der Daimler-Benz InterServices wird mitten im Herzen Berlins am Potsdamer Platz entstehen. Sie befindet sich in einem von insgesamt 19 Gebäuden im neuen Stadtquartier, das von Daimler-Benz in unmittelbarer Nähe zu Brandenburger Tor und Regierungsviertel gebaut wird.**



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

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

### **Marketing Services**

Der Umsatz von debis Marketing Services liegt mit 0,5 Mrd. DM ebenfalls in der Größenordnung des Vorjahrs. Den größten Anteil daran hatte das Geschäftsfeld Media, das seine Position im Spitzenfeld der Mediaagenturen in Deutschland behaupten und neue namhafte Etats gewinnen konnte.

### **Mobilfunkdienste: Akquisition von Bosch Telecom Service**

Der Geschäftsbereich Mobilfunkdienste nutzte das kräftige Wachstum dieses Markts in Deutschland und den anderen deregulierten europäischen Märkten. Der Umsatz in Deutschland stieg auf 0,5 (i.V. 0,2) Mrd. DM. Die ausländischen Beteiligungsgesellschaften sind aufgrund ihrer bislang noch untergeordneten Bedeutung nicht in den Konzernabschluß einbezogen worden.

Durch die Akquisition des Mitbewerbers Bosch Telecom Service (BTS), dessen Angebot als zweite Marke aufrecht erhalten werden soll, liegt debitel mit einem Marktanteil von 19 (i. V. 11)% in Deutschland an zweiter Stelle. Auch ohne Berücksichtigung von BTS ist es gelungen, die Anzahl der Kunden mehr als zu verdoppeln. In Deutschland nahmen zum Jahresende rd. 320.000 Kunden die Dienstleistungen unserer beiden Mobilfunkgesellschaften in Anspruch.

Die französische Beteiligungsgesellschaft 2MTEL, die wir ebenfalls gemeinsam mit unserem europaweiten Partner Metro betreiben, hat inzwischen rd. 30.000 Teilnehmer. Das entspricht einem Anteil von 6% am französischen

digitalen Mobilfunkmarkt, debitel Niederlande betreut seit dem offiziellen Netzstart im Juli 1994 rd. 15.000 Kunden, die einem Marktanteil von 12% entsprechen.

### **Immobilienmanagement: Planmäßiger Fortschritt am Potsdamer Platz**

Nach dem Beginn der Erdarbeiten im Frühjahr 1994 ist im Oktober in Berlin die Grundsteinlegung für das Bauprojekt am Potsdamer Platz erfolgt, bei dem debis Immobilienmanagement (dIM) die Realisierung des Bauvohabens als Generalunternehmer und Baubetreuer im Auftrag des Daimler-Benz-Konzerns durchführt. Auch der weitere Baufortschritt entspricht voll dem Zeitplan. Aus derzeitiger Sicht ist der Abschluß des ersten Bauabschnitts im Jahr 1997 gewährleistet.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 1994 konnte die dIM bereits erste attraktive Betreiber für ein Hotel, ein Musical-Theater, einen Kinokomplex und für den Einzelhandel auf dem 340.000 qm Bruttogeschoßfläche bietenden Areal gewinnen.

Daneben hat die Gesellschaft mit dem Angebot von Developer- und Facility-Management-Dienstleistungen für andere Grundstücke begonnen. In diesem Rahmen werden Nutzungsanalysen und Vermarktungskonzepte für verschiedene Grundstücke erarbeitet.

### **Ausblick**

debis ist aufgrund der beträchtlichen Vorleistungen zuversichtlich, die Chancen des anhaltend dynamischen Dienstleistungsbereichs nutzen zu können. Diese positive Erwartung bezieht sich sowohl auf einen weiteren Umsatzzuwachs als auch auf das Ergebnis.

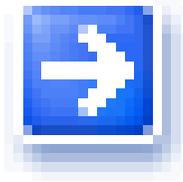
Die in der Vergangenheit eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Informationstechnologie, haben bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr Wirkung gezeigt. In den neuen Bundesländern wird die Zusammenlegung der einzelnen Geschäftsfelder unseres Systemhauses das

Angebot von Lösungen über alle Arbeitsgebiete hinweg aus einer Hand ermöglichen. Besonderes Augenmerk werden wir auf den Ausbau übergreifender Problemlösungen, der Business-Solutions, legen.

Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen wird seine Internationalisierung mit der Gründung von weiteren Leasing- und Finanzierungsgesellschaften in Schweden und Argentinien fortsetzen. Wachstumschancen außerhalb des Fahrzeuggeschäfts sollen durch eigene Gesellschaften in Belgien, Italien und Argentinien wahrgenommen werden. In Amerika besteht durch die Vereinbarung, exklusiv Finanzdienstleistungen für den Motorenhersteller Detroit-Diesel-Corporation anbieten zu können, eine hervorragende Ausgangslage zur Geschäftsausweitung.

Handel und Versicherungen werden ihren Geschäftsausbau konsequent vorantreiben. Marketing Services hat durch den weiteren Aufbau des internationalen Media Networks gute Perspektiven in der Europäisierung seiner Full-Service-Marketing-Dienstleistungen. Der Geschäftsbereich Mobilfunkdienste wird mit seinen in Holland und Frankreich gegründeten Gesellschaften am Wachstum dieser deregulierten Märkte teilnehmen. In Deutschland wird die ausgezeichnete Marktposition in Verbindung mit einem bonitätsorientierten Wachstum eine weitere Stärkung der Ertragslage ermöglichen.

**31 Leasing- und Finanzierungsgesellschaften in 15 Ländern stellen maßgeschneiderte Finanzierungskonzepte zur Verfügung, so etwa die Langzeitvermietung von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen unter dem Markennamen Mercedes-Benz CharterWay.**



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

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

# Zentrale Aufgaben im Konzern

## Forschung und Technik

**Auch im Bereich Forschung und Technik beschleunigt sich die Internationalisierung; eine verstärkte länderübergreifende Zusammenarbeit in verschiedenen Projekten wurde 1994 durch die Gründung neuer Forschungseinrichtungen in den USA und China begleitet. Unser erstes in Europa unter Alltagsbedingungen betriebenes Fahrzeug mit Brennstoffzellen-Antrieb hat weltweit Aufsehen erregt. Hierdurch haben wir zugleich die Technologieführerschaft in diesem Segment übernommen.**

### Erstes fahrtüchtiges Fahrzeug mit Brennstoffzelle

Bei der weltweiten Suche nach alternativen Antrieben für Automobile hat Daimler-Benz einen wichtigen Markstein gesetzt: Das erste unter Alltagsbedingungen einsetzbare Fahrzeug Europas mit Brennstoffzelle konnte im Mai 1994 im neuen Forschungszentrum Ulm der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Die Brennstoffzelle erzeugt aus Wasserstoffgas unmittelbar elektrischen Strom. Der Antrieb arbeitet emissionsfrei; als Ergebnis der "kalten Verbrennung" entsteht lediglich Wasserdampf.

Die Spitzenposition in dieser Technologie war nur durch eine Zusammenarbeit unterschiedlicher Bereiche möglich. Die früher bei drei Tochterunternehmen angesiedelten Forschungsaktivitäten zur

Brennstoffzelle haben wir in einem Projekt im Ressort Forschung und Technik konzentriert. Darüber hinaus sicherten wir uns über internationale Kooperationen das im Konzern nicht vorhandene Know-how.

Nachdem Daimler-Benz bewiesen hat, daß die verwendete Brennstoffzelle grundsätzlich tauglich ist und in ein Fahrzeug integriert werden kann, arbeiten die Forscher nun daran, Kosten, Volumen und Gewicht des neuen Antriebs zu reduzieren. Außerdem gilt es, den Wirkungsgrad weiter zu verbessern und den bisher verwendeten, gasförmigen Wasserstoff durch flüssiges Methanol als Energieträger zu ersetzen. Wenn dies gelingt, könnten erstmals mit einem Elektrofahrzeug Reichweiten erzielt werden, die heute für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb üblich sind.

Mit dem Know-how in der Brennstoffzellen-Technologie wollen wir auch im zukunftsreichen Markt der dezentralen Energieversorgung eine wichtige Rolle spielen. Bis zur Marktreife der neuen Technologie wird allerdings noch eine mehrjährige Forschungs- und Entwicklungsarbeit erforderlich sein.

### "Innovationsoffensive"<sup>11</sup> in der Forschung

Am Erfolg der Brennstoffzellen-Forschung zeigt sich das Bestreben des Ressorts Forschung und Technik, den Wissenstransfer aus der Forschung in das Produkt voranzutreiben und Innovationen zu beschleunigen.

Diesem Ziel diente auch die 1994 begonnene "Innovationsoffensive". Dabei sollen innovationsfördernde interne und externe Faktoren verstärkt, internationale Beziehungen ausgebaut und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit vertieft werden.

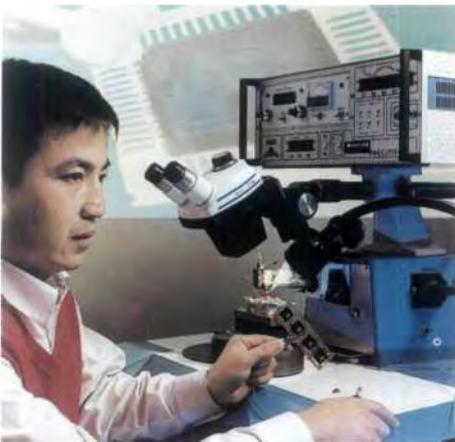
Dieses Programm wird unterstützt von einem neuen Prozeß zur Planung von Forschungsaktivitäten, der Innovationen fordert, aber auch fördert.

### Strategie-Workshop

Im Rahmen des jährlich stattfindenden Strategie-Workshops wurde ein Prozeß eingeführt, mit dem die Verteilung der Forschungsmittel auf Forschungsthemen und -projekte kritisch überprüft wird. Ziel ist es, die Prioritäten der Forschung an neue Erkenntnisse und interne Umorientierungen anzupassen. Dabei werden konsequent weniger erfolgreiche Projekte gestoppt und die so freiwerdenden Mittel für neue innovative Themenfelder verwendet. Als Ergebnis des Strategieprozesses wurden im Berichtsjahr 20 weitreichende Projekte definiert. Dabei war zu erkennen, daß insbesondere die Informationstechnik für die Forschung erheblich an Bedeutung gewinnen wird.

### Daimler-Benz-Forschungspreis verliehen

Der "Daimler-Benz-Forschungspreis" wird an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ressorts Forschung und Technik verliehen, die Spitzenleistungen erzielt haben. Hiermit wollen wir herausragende Arbeiten bei Daimler-Benz auch über die üblichen Vergütungssysteme hinaus honorieren und einen zusätzlichen Beitrag zur Förderung der Mitarbeitermotivation leisten.



**In einer Kooperation mit dem Shanghai Institute of Metallurgy forscht Daimler-Benz auf dem Gebiet der Packaging-Technologie für Mikroelektronik-Bauelemente.**

Der Preis wurde im Jahre 1994 zum ersten Mal verliehen. Er ging an Dr. Peter Konhäuser, Prof. Boris Kerner und Martin Schilke, die damit für ihre grundlegenden Untersuchungen über das Phänomen Stau im Straßenverkehr ausgezeichnet wurden. Ihre Arbeiten ermöglichen die Entwicklung eines neuen Modells, mit dessen Hilfe der Verkehrsfluß auf Fernstraßen simuliert werden kann. Die neugewonnenen Erkenntnisse erlauben es, geeignete Maßnahmen zur Verkehrsflußoptimierung zu entwickeln.

### "Forschungs-Audit" als Prozeß der Forschungs-Bewertung

Weltweit werden Verfahren gesucht, die die Effizienz und Effektivität der Forschung bestimmen. Daimler-Benz hat hierzu das "Forschungs-Audit" entwickelt und eingeführt. Forschungsfelder von strategischer Bedeutung werden im Vergleich zum Weltstandard und zum Wettbewerb sowie auf ihre Erfolgsaussichten hin bewertet; dies geschieht nach fest vereinbarten Kriterien. In den gesamten Prozeß sind interne Entscheidungsträger wie auch externe Experten einbezogen.

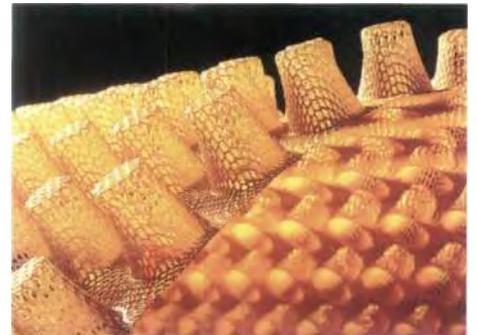
Daimler-Benz unterzieht jährlich etwa vier Forschungsbereiche diesem Forschungs-Audit. Das Verfahren hat bisher beispielsweise in der Schrifterkennung und der Verbrennungsforschung wertvolle Informationen gebracht, um den Stand unserer Forschungsaktivitäten im internationalen Vergleich richtig einschätzen zu können. Es hat uns aber auch in unserem Ziel bestätigt, in allen relevanten Forschungsfeldern zu den im Weltmaßstab führenden Forschungsbereichen zählen zu wollen.

### Kooperation mit der chinesischen Akademie der Wissenschaften

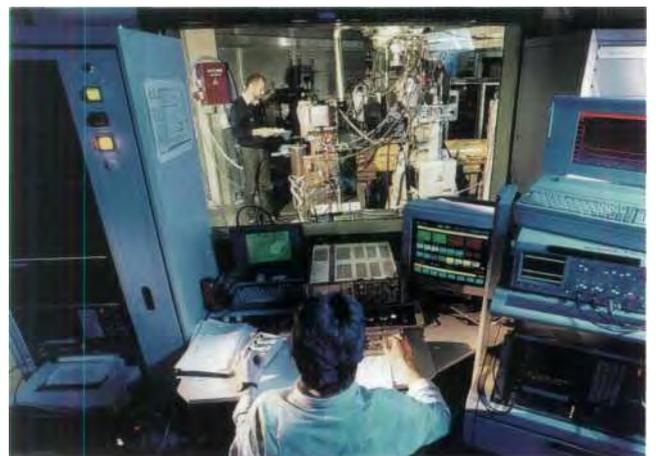
Ein weiterer Schritt zur Internationalisierung im Forschungsbereich war die Gründung eines gemeinsamen Forschungsinstituts mit dem "Shanghai Institute of Metallurgy", das zur chinesischen Akademie der Wissenschaften gehört. Diese Kooperation auf dem Gebiet der Packaging-Technologie für Mikroelektronik-Bauelemente steht im Zusammenhang mit einem Joint-venture der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH. Dieses ebenfalls in Shanghai beheimatete Gemeinschaftsunternehmen hat die Endfertigung von Halbleiter-Bauelementen übernommen, die für den Weltmarkt bestimmt sind. Neue Packaging-Technologien sollen dazu dienen, den technologischen Wettbewerbsvorsprung der TEMIC bei Leistungshalbleitern zu sichern und auszubauen.

### Neues Forschungszentrum in den USA gegründet

Ein Ergebnis des eingeleiteten Innovationsprozesses im Bereich Forschung und Technik ist das Daimler-Benz Research & Technology Center, das in Kalifornien eingerichtet wurde. Es soll Kontakte und Kooperationen mit anderen Forschungseinrichtungen in den USA vermitteln sowie die Technologieentwicklungen vor Ort beobachten. Das Forschungszentrum, das Ende 1994 mit seiner Arbeit begann, wird aber auch eigene Forschungsaktivitäten aufnehmen, insbesondere im Bereich der Informationstechnik und der Mikroelektronik. Darüber hinaus sollen Forschungen im Bereich "Technik und Gesellschaft" betrieben werden.



Ein dreidimensionales Geflecht aus Kunststoff-Fasern stellt einen möglichen Werkstoff für den Leichtbau dar. Das stark verformbare Noppengebilde eignet sich ideal als Basisstruktur, um leichte, aber sehr feste Teile auch mit komplizierteren Formen herzustellen.



Mit Millionenaufwand wurden die besten Motoren-Teststände geschaffen, die die Technik heute zu bieten hat. Hier drehen neue Pkw- und Nutzfahrzeugmotoren ihre ersten Runden.

### **Forschungsprojekte zur höheren Effizienz in der Produktion**

In nationalen, europaweiten und weltumspannenden Kooperationen arbeitet die Forschung an Projekten, mit denen die Effizienz in der Produktion erhöht werden kann.

1994 begann die Pilotphase des von uns initiierten gesamteuropäischen Projekts der Luft-, Raumfahrt- und Automobilindustrie "AIT - Advanced Information Technology in Design and Manufacturing". Über 30 Hersteller und Zulieferfirmen wollen dabei ihre Forschungspotentiale bündeln und modernste Informationstechnik nutzen, um die Entwicklungs- und Produktionszeiten in Zukunft drastisch zu verkürzen. Die bisherige Verfahrensweise wurde insofern umgekehrt, als erstmals die Anwender der Informationstechnik die Anforderungen, die an die zukünftige Technik zu stellen sind, definiert und Prioritäten für sie als Nutzer gesetzt haben. In der 1995 beginnenden Hauptphase werden die Ergebnisse aus den Forschungsprojekten gemeinsam mit den Anbietern von Informationstechnik in die Praxis umgesetzt.

Auch an der Gründung des Projekts ProSTEP im Frühjahr 1994 hatte Daimler-Benz wesentlichen Anteil. Ziel dieses Vorhabens ist es, standardisierte EDV-Daten, beispielsweise zwischen Automobilhersteller und Zulieferer, auszutauschen und damit die Produktionszeit erheblich zu verkürzen. Mittlerweile beteiligen sich fast 100 Unternehmen - unter anderem aus Italien, Schweden und der Schweiz - an dieser Initiative.

Im Rahmen des Forschungsprogramms "IMS - Intelligent Manufacturing System" wird mit Partnern in Kanada, den USA und Australien zusammengearbeitet. Im 1994 beendeten Teilprojekt "Rapid Product Development" wurden Möglichkeiten untersucht, wie in Zukunft nicht nur aus CAD-Daten schnell der Prototyp eines Produkts hergestellt wer-

den kann, sondern auch, wie man aus einem geänderten Prototypen schnell wieder rechnerfähige Konstruktionsdaten erhält.

### **Programm "Prozeßketten"**

Informationstechnologie wird auch eingesetzt, um Prozeßketten in der Produktentstehung zu unterstützen. Im Gegensatz zu bisher noch weitverbreiteten isolierten Anwendungen sollen durchgängige informationstechnische Systeme und Software die Prozeßketten ganzheitlich optimieren. Ziel ist es insbesondere, die Produktlaufzeiten in der Herstellung zu verbessern.

Neben vier Pilotprojekten, die sich auf den Automobil-, Schienenfahrzeug- und Flugzeugbau beziehen, werden projektübergreifende Querschnittsthemen behandelt. Damit sollen der erzielbare Nutzen des Programms quantifiziert, weiteres Know-how im Konzern aufgebaut und Erfahrungen ausgetauscht werden.

### **Weltweit vernetztes Arbeiten**

Die Globalisierung des Konzerns unterstützen eine Reihe von innovativen Verfahren, die Daimler-Benz derzeit entwickelt, um ein vernetztes Arbeiten über Kontinente hinweg zu ermöglichen. Ein Beispiel für dieses kooperative Arbeiten ist das "Live-Board", eine elektronische Tafel, mit der zur Zeit in einer Pilotanwendung bei AEG Bahntechnik zwischen Pittsburgh, USA, und Nürnberg sowie dem Forschungszentrum Ulm Erfahrungen gesammelt werden.

### **Verringerter Schadstoffausstoß und Treibstoffverbrauch**

Unabhängig von der Erforschung alternativer Antriebe verfolgt Daimler-Benz auch künftig das Ziel, Motoren mit weiter verringerten Abgasen und Treibstoffverbräuchen zu entwickeln. Der Forschung stehen hierfür die derzeit modernsten Motorprüfstände Europas zur Verfügung. Wir halten es für möglich, die Emissionen an Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden noch erheblich zu verringern; darüber hinaus sind wir davon überzeugt, daß das Potential, Treibstoff einzusparen, bei weitem nicht ausgeschöpft ist.

### **Faserverstärkte Kunststoffe**

Einsparungspotentiale sieht Daimler-Benz auch beim Material, wobei vor allem dem "intelligenten Leichtbau" große Bedeutung zukommt. Ausgehend von Know-how, das aus der Luft- und Raumfahrt stammt, arbeiten wir intensiv daran, die technologischen Grundlagen für einen wirtschaftlichen Einsatz faserverstärkter Kunststoffe bei Kraft- und Schienenfahrzeugen zu entwickeln. Die laufenden Arbeiten haben bereits gezeigt, daß auch die passive Sicherheit zukünftiger Fahrzeuge in erheblichem Umfang verbessert werden kann.

### **Wiederinbetriebnahme des Fahr-Simulators**

Im Winter 1994 konnte der Fahr-Simulator in Berlin nach einem achtmonatigen Umbau wieder offiziell in Betrieb genommen werden. Nach nahezu zehnjährigem Einsatz waren umfangreiche Neuausrüstungen im Bereich der Sicht-Simulation notwendig geworden. Gleichzeitig wurde auch die Informationsverarbeitung auf den neuesten Stand der Technik gebracht; den Simulator haben wir um einen weiteren Freiheitsgrad erweitert, der wesentlich realitätsnähere Bewegungen erlaubt und damit ein breiteres Nutzungsspektrum bietet. Nun können auch Eindrücke der Querschleunigung, wie sie beim Spurwechsel oder bei Ausweichmanövern entstehen, wirklichkeitsgetreu dargestellt werden.

Die Idee, aus Wasserstoff und Sauerstoff Strom zu erzeugen, ist nicht neu - älter sogar als der Benz-Patent-Motorwagen von 1886. Sie jedoch in ein unter Alltagsbedingungen betriebenes Fahrzeug umzusetzen, gelang der Daimler-Benz-Forschung erstmals in Europa mit ihrem Elektrofahrzeug "Necar - New Electric Car".



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

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

Im Verlauf der Jahre hat der Fahr-simulator wertvolle Erkenntnisse über das Verhalten von Autofahrern gebracht. Darüber hinaus nutzt ihn Mercedes-Benz intensiv bei der Entwicklung neuer Bau-reihen, um das Fahrverhalten bereits in einem Stadium vor dem Bau eines Prototypen zu untersuchen.

### **Gesellschaftlicher Dialog über den Innovationsstandort Deutschland**

Angesichts des zunehmenden inter-nationalen Wettbewerbs, dem die deut-sche Industrie ausgesetzt ist, haben wir uns an der öffentlichen Diskussion um die Zukunft des Industrie- und For-schungsstandorts Deutschland beteiligt. Daimler-Benz möchte einen Beitrag dazu leisten, daß die für die Forschung aufge-wendeten Mittel so effizient wie möglich eingesetzt werden. Wir plädieren daher für eine Forschungspolitik, die von Wirt-schaft, Wissenschaft und Politik gemein-sam getragen wird und die Zukunft der deutschen Industrie sichern soll.

### **Forschungsprojekt "PROMETHEUS" erfolgreich abgeschlossen**

Das vor mehreren Jahren auf Initiati-ve von Daimler-Benz im Verbund der europäischen Automobilindustrie gestar-tete Forschungsvorhaben "PROMET-HEUS - Programme for a European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety" konnte 1994 erfolgreich abgeschlossen werden. Es hat in der vorwettbewerblichen For-schung viele Anregungen für neue Pro-dukte erbracht. Die Erkenntnisse der Studie, die hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Umweltverträglichkeit des Automobils gewonnen wurden, werden nun in die Praxis umgesetzt.

Ein Ergebnis aus dem Forschungs-projekt PROMETHEUS ist das Daimler-Benz Versuchsfahrzeug VITA II (Vision Technology Application), das ohne menschlichen Einfluß computergesteu-ert fährt. Es verfügt über die Möglich-keit, Objekte zu erkennen, und kann Abstände und Geschwindigkeit der je-weiligen Situation selbständig anpassen. Diese Methode des "Rechnersehens" ermöglicht dem Fahrzeug, automatische Überholvorgänge und Spurwechsel ohne Kollisionen vorzunehmen. Unterstützt wird es von der Fähigkeit, Verkehrs-zeichen zu erkennen.

Aus dem PROMETHEUS-Programm wurden außerdem mehrere Teilprojekte abgeleitet; eines davon war das "Flotten-management". Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse werden zur Zeit in neue Produkte des Mercedes-Benz Nutzfahr-zeugbereichs umgesetzt.

Das Teilprojekt "Duale Zielführung" wird auch im Verkehrsmanagement-Projekt "STORM" weiterverfolgt, das in der Region Stuttgart moderne Verkehrs-informations- und -beeinflussungstech-niken erprobt. STORM hat nach dem Aufbau der Infrastruktur Anfang 1995 den Testbetrieb aufgenommen.

### **ITF Intertraffic setzt auf Ökologie und Mobilität**

Die ITF Intertraffic Gesellschaft für Integrierte Verkehrsmanagement-Systeme faßt das im gesamten Konzern vorhandene Wissen auf dem Gebiet des integrierten Verkehrsmanagements zu-sammen mit der Zielsetzung, dieses Know-how als Dienstleistung am Markt anzubieten. Im Februar 1995 hat die ITF eine Geschäftsstelle in Berlin eröff-net, um von hier aus insbesondere Verkehrskonzepte für Berlin und die neuen Bundesländer zu entwickeln.

### **Marktvorbereitung bei Mikro-elektronik-Bauelementen**

Unsere Bemühungen, Forschungs-Know-how schneller in Produkte umzu-setzen, zeigen erste Erfolge im Bereich der Mikroelektronik. Hier haben wir bei Transistoren auf der Basis von Silizium-Germanium, die als elektronische Schal-ter unverzichtbar sind, eine weltweit führende Position erreicht. Diese Bau-elemente eignen sich ausgezeichnet als Schaltungskomponenten beispielsweise für die expandierende Mobilkommuni-kation, die Satellitenkommunikation und für globale Positionsbestimmungssysteme für Fahrzeuge. Die sich bieten-den Möglichkeiten will nun die TEMIC in Produkte umsetzen; die Serienfertigung wird schon bald in Heilbronn beginnen.

Darüber hinaus wollen die Ulmer Forscherinnen und Forscher technolo-gisch überlegene und kostengünstigere Schaltungen entwickeln, die auf der Sili-zium-Germanium-Verbindung gegenüber den bisher geläufigen Bauelementen auf reiner Silizium-Basis aufbauen. Für dieses Projekt hat Matra MHS, ein Joint-venture der TEMIC, die Patenschaft übernommen.

## Umweltschutz

**Daimler-Benz hat im Geschäftsjahr 1994 seine Aktivitäten auf dem Gebiet des Umweltschutzes weiter intensiviert. Mit unseren verstärkten Anstrengungen zur Abfallvermeidung und zum "Wirtschaften in Kreisläufen" leisten wir einen nachhaltigen Beitrag zur Lösung von Umweltproblemen. Wir beginnen mit Umweltschutzaspekten im Design eines neuen Produkts, verfolgen den Einsatz von Rohstoffen auf pflanzlicher Basis und konzentrieren uns auch auf die Trennung von Abfällen in ihre Einzelmaterialien sowie deren ordnungsgemäße und qualifizierte Verwertung.**

### Abfallgesetzgebung

Die Umweltgesetzgebung des Jahres 1994 war wesentlich durch die Entwicklungen im Bereich des Abfallrechts geprägt. Nachdem das "Baseler Abkommen" in nationales Recht umgesetzt wurde, ist der Export von Abfällen in Länder außerhalb der EU und der EFTA künftig verboten. Untersagt ist gleichfalls, Abfälle zur Verwertung in Staaten außerhalb der OECD auszuführen, wenn diese Länder weder das Baseler Abkommen unterzeichnet noch entsprechende bilaterale Vereinbarungen geschlossen haben. Dabei besteht für das Ausfuhrland eine Rückholpflicht für illegal exportierte Abfälle.

Auch die lange Jahre diskutierte Novelle des Abfallgesetzes, das Kreislaufwirtschaftsgesetz, wurde 1994 verabschiedet. Die hier festgelegten Pflichten des Abfallerzeugers für die Produktion und das Produkt unterstreichen, wie notwendig die vielfältigen im Daimler-Benz-Konzern verfolgten Anstrengungen zur Abfallvermeidung und zum "Wirtschaften in Kreisläufen" sind.

### Daimler-Benz Umweltbericht-offene Information über Umweltdaten

Mit dem erstmals vorgestellten Umweltbericht für das Jahr 1993 wird der Daimler-Benz-Konzern dem auch in seinen Leitsätzen zum Umweltschutz formulierten Anspruch der "offenen Information" gerecht.

In diesem Umweltbericht informieren wir umfassend über die wichtigsten Umweltdaten des Konzerns. Mit den Angaben zu den wesentlichen Emissionen, Energieverbräuchen und dem Abfallaufkommen werden die mit der Produktion verbundenen Belastungen offengelegt.

Darüber hinaus ist dokumentiert, welche Anstrengungen der Konzern in den vergangenen Jahren unternommen hat, um die Auswirkungen der Produktion auf die Umwelt zu minimieren. Mit verschiedenen, teilweise sehr langfristig angelegten Forschungsvorhaben zeigen wir auf, wie durch technologische Innovationen auch ökologische Verbesserungen zu erreichen sind.

### Investitionen und laufende Aufwendungen für den Umweltschutz

Die im Bereich des Umweltschutzes getätigten Investitionen sind auch aufgrund von Sondereffekten, wie die Veräußerung des Bereichs Hausgeräte, leicht gefallen, und zwar auf 133 Mio. DM. Größter Einzelposten waren hierbei die Investitionen für die Umstellung auf Wasserbasislacke bei Mercedes-Benz.

Die Aufwendungen für den Umweltschutz, die im Unterschied zu den Investitionen den langfristigen Trend besser widerspiegeln, sind mittlerweile auf über 680 Mio. DM angewachsen.

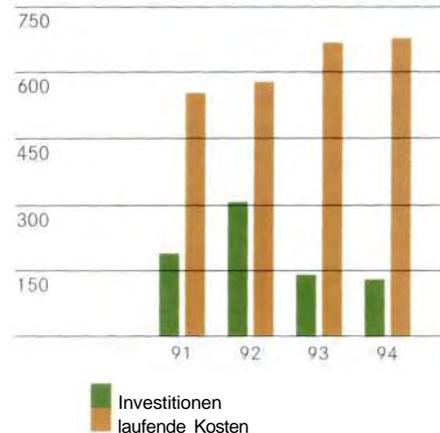
### Wirtschaften in Kreisläufen - geringere Umweltbelastungen und Ressourcenschonung

Im Zuge der weltweiten Industrialisierung wurde zunehmend offensichtlich, daß Ressourcen nicht endlos vorhanden sind und die Aufnahmefähigkeit von Umweltbelastungen durch die Natur begrenzt ist.

Probleme wie die Erdölverknappung und der Treibhauseffekt können nicht dadurch gelöst werden, daß die bisherige industrielle Entwicklung fortgeschrieben, allerdings auch nicht dadurch, daß die Industriegesellschaft grundsätzlich in Frage gestellt wird. Erforderlich sind vielmehr Verbesserungen sowohl beim Produkt und in den Fertigungstechnologien als auch in der Aufbereitung und Wiederverwertung von Altprodukten und Produktionsabfällen.

Die Daimler-Benz-Forschung hat auf diesen Gebieten sichtbare Erfolge erzielt. Mit intelligenten Aufbereitungs- und Recyclingverfahren ist es uns im Jahr 1994 gelungen, bislang nicht wiederverwertbare, lackierte Stoßfänger umweltfreundlich vom Lack zu befreien und das hochwertige Kunststoffmaterial (Polycarbonat) als Basis für neue Stoßfänger zu gewinnen. Der anfallende Lackschlamm konnte zu Sekundärpolyol und damit zu einem hochwertigen Grundstoff aufbereitet werden.

Umweltschutz  
Investitionen und laufende Kosten  
in Millionen DM





**Pkw-Stoßfänger aus lackiertem Polycarbonat werden für eine qualifizierte Verwertung zerkleinert. Durch die hochwertige Entlackung der Polycarbonatschnitzel entsteht ein Kunststoff, der zu hochwertigen Rezyklaten weiterverarbeitet wird.**

Einen weiteren Schwerpunkt der Recyclingforschung in unserem Forschungszentrum Ulm bilden Untersuchungen auf dem Gebiet der Elektronikschrottaufbereitung. Mit neuen Verfahrensansätzen gelang es, im Labormaßstab Metall-, Edelmetall- und Kunststofffraktionen in einer bislang nicht erreichten Güte zu trennen und so die Grundlage für eine hochwertige Wiederverwendung der Einzelmaterialien zu schaffen.

Neben verschiedenen Recyclingverfahren untersuchen wir auch die Einsatzmöglichkeiten nachwachsender Rohstoffe. Neben den Vorteilen eines natürlichen Stoffkreislaufes haben diese Rohstoffe auch eine ausgeglichene CO<sub>2</sub>-Bilanz. Die technische Nutzung nachwachsender Rohstoffe, beispielsweise bei naturfaserverstärkten Kunststoffen, stellt nur einen Zwischenschritt dar, um in einem biologischen Kreislaufprozeß sogenannte Öko-Komposite herzustellen. Dies sind faserverstärkte Kunststoffe, bei denen nicht nur die Faser aus einem nachwachsenden Rohstoff besteht, sondern auch der Kunststoff aus Ölen auf pflanzlicher Basis gewonnen wird. Neben der Untersuchung der Materialeigenschaften entwickeln wir geeignete Produktionsverfahren, um wirtschaftlich aus Pflanzen die nutzbaren Fasern und Öle zu gewinnen und zu Bauteilen weiterzuverarbeiten. Erste konkrete Ergebnisse dieser Arbeit konnten bereits in die Serienfertigung überführt werden.

Parallel zu den Forschungsarbeiten, die auf den Einsatz neuartiger Werkstoffe abzielen, untersuchen wir auch neue Möglichkeiten, konventionelle Bauteile umweltverträglich zu bearbeiten. So ist es beispielsweise das Ziel des Projekts "Trockenbearbeitung", durch neue Fertigungsverfahren und Werkzeugmaterialien auf die ökologisch nicht unbedenklichen Kühlschmierstoffe zu verzichten, die bislang in vielen Bereichen noch erforderlich sind.

### **Kooperation mit Mitsubishi**

Die gemeinsamen Forschungsanstrengungen von Daimler-Benz mit Mitsubishi Heavy Industries auf dem Gebiet des Recycling von Kunststoffabfällen und Elektronikschrott wurden 1994 intensiviert; erste Arbeiten konnten entsprechend den festgelegten Meilensteinen erfolgreich abgeschlossen werden.

Anhand einer Feasibility-Study haben wir die technische Machbarkeit des geplanten Recyclingverfahrens nachgewiesen; dessen Wirtschaftlichkeit wird in Versuchen im Technikumsmaßstab überprüft. Darüber hinaus werden derzeit weitere Kooperationen mit Mitsubishi in anderen Bereichen der Umwelttechnik untersucht.

Aufbauend auf dem 1992 begonnenen Projekt "Ganzheitliche Bilanzierung" (Ökobilanz) arbeiten Daimler-Benz und Mitsubishi verstärkt an einem Instrument, das bereits beim Design eines Bauteils Hinweise auf Umweltgesichtspunkte gibt. Es soll den Entwicklungsingenieur dabei unterstützen, die ökologische Bedeutung der verwendeten Materialien wie auch die Produktions- und Entsorgungs- bzw. Verwertungsprozesse frühzeitig zu erkennen.

**Der Lack ist ab: Nachdem der Lack vom Kunststoff getrennt ist, wird der entstandene Lackschlamm in dieser Anlage zu Sekundärpolyol aufbereitet, einem hochwertigen Grundstoff, der für verschiedene Zwecke wiederverwendet werden kann.**



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

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

## Personal

**Im Daimler-Benz-Konzern hat sich zum Jahresende 1994 der Belegschaftsstand um 10% auf 330.551 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verringert. Maßgeblich dafür waren die auch im Berichtsjahr durchgeführten Strukturmaßnahmen. Unabhängig von der personalpolitisch schwierigen Situation blieben die Weiterbildung unseres Mitarbeiterstammes sowie die Sicherung eines qualifizierten Nachwuchses die vordringlichen Aufgaben unserer Personalarbeit.**

### Fit für den globalen Wettbewerb

Die strategische Neuausrichtung der Geschäftsfelder des Daimler-Benz-Konzerns prägte 1994 auch die Arbeit der Personalbereiche, deren Aufgabe vor allem darin bestand, die notwendigen Veränderungsprozesse zu begleiten und mitzugestalten.

Ein besonderes Schwergewicht lag dabei auf der weiteren Dezentralisierung der unternehmerischen Verantwortung. Erfahrungen mit kleineren "Business units", die in der AEG Daimler-Benz Industrie und der Daimler-Benz Aerospace schon in den vergangenen Jahren gewonnen wurden, konnten wir an andere Geschäftsbereiche weitergeben. Um schneller und direkter in den Märkten handeln zu können, wurden darüber

hinaus Abläufe optimiert und durch die Formulierung von Qualitätszielen neue Herausforderungen gesetzt. Eine nachhaltige Effizienzsteigerung konnten wir damit auch in den Verwaltungsbereichen erzielen.

Die Notwendigkeit, international marktnäher zu arbeiten und vor allem auch zu produzieren, wird die Personalarbeit in Zukunft ebenso prägen wie weitere Veränderungen in den Unternehmensstrukturen.

### Beschäftigungslage

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 330.551 (i. V. 366.736) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 251.254 (i. V. 284.576) in Deutschland.

Wie schon im Vorjahr konnte der Personalabbau in den deutschen Gesellschaften weitgehend, und zwar zu 95%, durch Vorruhestandsmaßnahmen, Aufhebungsverträge oder Outplacements realisiert werden. Betriebsbedingte Kündigungen wurden nur in Ausnahmefällen ausgesprochen. Insgesamt sind die eingeleiteten Strukturmaßnahmen noch nicht abgeschlossen. Daher werden auch 1995 Personalanpassungen erforderlich sein.

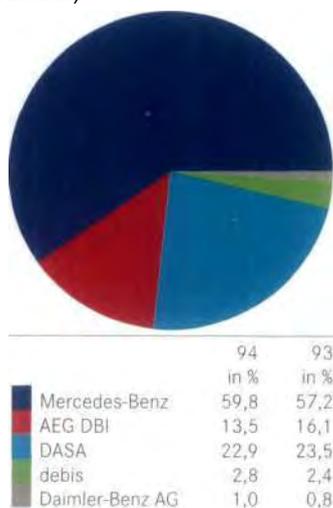
Bei Mercedes-Benz waren Ende 1994 insgesamt 197.568 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon 148.194 in Deutschland. Kurzarbeit mußte nur noch in Teilen des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeuge durchgeführt werden. Im Pkw-Bereich konnte wegen der stark gestiegenen Nachfrage ab Jahresmitte wieder eine begrenzte Zahl von befristeten Arbeitsverträgen abgeschlossen werden.

Die AEG Daimler-Benz Industrie hatte Ende 1994 insgesamt 44.769 Beschäftigte, davon 31.828 in Deutschland. In mehreren Bereichen mußte weiterhin kurzgearbeitet werden. Vor allem das Geschäftsfeld Bahnsysteme befand sich 1994 in einer schwierigen Beschäftigungssituation. Der Geschäftsbereich Hausgeräte mit 9.800 Arbeitnehmern ging zum 30. September auf das schwedische Unternehmen Elektrolux über.

Die Daimler-Benz Aerospace beschäftigte Ende 1994 insgesamt 75.581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 60.082 in Deutschland. Die anhaltend schlechte Auftragslage in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie in der Verteidigungstechnik erforderte weitreichende Einschnitte in die Unternehmens- und Beschäftigungsstruktur. Dabei konnten wir auch hier die Kapazitäten weitgehend über Nichtersatz der Fluktuation, Frühpensionierungen, Aufhebungsverträge sowie Kurzarbeit anpassen. Wo diese Möglichkeiten nicht ausreichten, mußten betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen werden. Das gesamte Maßnahmenpaket war Gegenstand eines Interessenausgleichs/Sozialplans vom Juni 1994, zu dem auch das zum 1. Januar 1995 in eine Gesellschaft des Landes Niedersachsen übergegangene Werk Lemwerder gehörte.

**Ziel unserer internationalen Nachwuchspolitik ist es, eine zukünftige Generation von Führungskräften aufzubauen, die weltweite Mobilität und Offenheit sowie Erfahrungen aus unterschiedlichen Kulturräumen mitbringen. Mitglieder der Internationalen Nachwuchsgruppe werden über ein bis zwei Jahre in mehrmonatigen Projekteinsätzen in verschiedenen In- und Auslandsbereichen des Unternehmens auf verantwortungsvolle Aufgaben vorbereitet.**

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Bereichen (am Jahresende)





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

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

Die Daimler-Benz InterServices hatte am Ende des Berichtszeitraums insgesamt 9.226 Beschäftigte, davon 7.817 in Deutschland. Während in Teilen des Systemhauses die Beschäftigungssituation angespannt war, konnten in den Bereichen Mobilfunk und Finanzdienstleistungen wegen des expandierenden Geschäfts neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt werden.

Die Konzernleitungsfunktion wird von 520 (i. V. 540) Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wahrgenommen. Darüber hinaus sind in der Holding 1.734 (i. V. 1.274) Beschäftigte in der Konzernforschung sowie weitere 1.153 (i. V. 1.170) in Dienstleistungsfunktionen für die Unternehmensbereiche und den Standort Möhringen tätig.



**Auch und gerade in Zeiten von Personalanpassungen sichert eine qualifizierte Ausbildung den Start ins Berufsleben.**

In der Daimler-Benz AG waren somit insgesamt 3.407 (i. V. 2.984) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr ist im wesentlichen durch die Eingliederung von Forschungsinstituten, zusätzliche Arbeitsplätze für Diplomanden, Praktikanten und Doktoranden sowie die bei der Holding ausgewiesenen Stellen im Rahmen der Beschäftigungsinitiative des Daimler-Benz-Konzerns begründet.

#### **Tarifabschlüsse 1994**

In den alten Bundesländern wurde mit Wirkung zum 1. Juni 1994 eine Tarifierhöhung um 2% vereinbart. Für die ersten fünf Monate des Jahres blieben die Tarifentgelte unverändert. Der tariflich abgesicherte Anspruch auf Sonderzahlungen wurde um zehn Prozentpunkte gesenkt. Zusammen mit weiteren kostendämpfenden Maßnahmen konnte dadurch eine tarifbedingte Erhöhung des Personalaufwands für das Berichtsjahr weitgehend vermieden werden.

Im Rahmen eines bis Ende 1995 befristeten Tarifvertrags zur Beschäftigungssicherung haben wir weitere Fortschritte bei der Arbeitszeitflexibilisierung erzielt. Darüber hinaus eröffnet dieser Tarifvertrag zeitlich begrenzt die Möglichkeit, durch freiwillige Betriebsvereinbarungen die wöchentliche Arbeitszeit von 36 Stunden auf bis zu 30 Stunden zu reduzieren.

In den neuen Bundesländern haben die Tarifvertragsparteien im Rahmen eines Stufenplans die Tarifentgelte ab 1. Juli 1994 auf 87% des Niveaus der alten Bundesländer angehoben. Nach einem weiteren Schritt am 1. Juli 1995 auf 94% werden zum 1. Juli 1996 die geplanten 100% erreicht. Diese Regelung betrifft die Mehrzahl der rd. 10.000 Beschäftigten des Daimler-Benz-Konzerns in den neuen Bundesländern.

#### **Vergütungspolitik**

Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung haben wir 1994 von einer allgemeinen Überprüfung und Erhöhung der Gehälter in den Inlandsgesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns abgesehen. Die Sondervergütungen für Führungskräfte wurden gekürzt.

Die Vergütungssysteme sind an vielen Stellen des Konzerns mit dem Ziel überprüft worden, eigenverantwortliches und unternehmerisches Handeln stärker zu fördern. Wir haben beschlossen, das bereits für die erste Führungsebene eingeführte konzern einheitliche System variabler Vergütung auf der Basis qualitativer und quantitativer Zielvereinbarungen ab 1995 auf die zweite Ebene der Führungskräfte zu erweitern.

#### **Personal- und Sozialaufwand / Betriebliche Altersversorgung**

Im Berichtsjahr sind konzernweit 30,1 Mrd. DM für Personal aufgewendet worden. Den Kern unserer Sozialleistungen bildet nach wie vor die betriebliche Altersversorgung. Vom Unternehmen finanziert, tragen die einzelnen Versorgungswerke im Daimler-Benz-Konzern zur wirtschaftlichen Sicherheit der Mitarbeiter und ihrer Familien im Ruhestand sowie im Falle der Invalidität und des Todes bei.

Die Versorgungssysteme für leitende Führungskräfte sind im Konzern mittlerweile weitgehend aneinander angeglichen. Hier werden grundsätzlich von der Einkommensdynamik abgekoppelte Festgeldsysteme angestrebt. Sie sind bei der Daimler-Benz AG, der Mercedes-Benz AG, AEG Daimler-Benz Industrie sowie Teilen von DASA und debis bereits umgesetzt. Die Umstellung älterer Versorgungswerke der DASA, die dieser Leitlinie noch nicht entsprechen, wurde eingeleitet. Damit ist eine sozialpolitisch und finanziell einheitliche Steuerung der Versorgungssysteme gewährleistet.

## **Vermögensbildung**

An der Vermögensbildungsaktion 1994 konnten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Benz AG, der Mercedes-Benz AG sowie eines Teils der zur debis gehörenden Gesellschaften beteiligen. Insgesamt erwarben rd. 47.000 Unternehmensangehörige - das sind 31 % der Teilnahmeberechtigten - je eine Belegschaftsaktie der Daimler-Benz AG zum vom Unternehmen festgelegten Vorzugskurs.

## **Nachwuchssicherung**

Eine wesentliche strategische Aufgabe des Personalbereichs ist die Sicherung qualifizierten Nachwuchses. Im Jahr 1994 haben wir 50 Hochschulabsolventen mit international ausgerichteter Ausbildung im Rahmen unserer Internationalen Nachwuchsgruppe die Möglichkeit geboten, sich durch Projekteinsätze in Deutschland und im Ausland für höherwertige Positionen im Konzern zu qualifizieren. Insgesamt sind im Konzern etwa 200 Stellen für den Führungsnachwuchs vorgesehen.

Um der Nachwuchssicherung auch über die Besetzung von vorhandenen Stellen hinaus gerecht zu werden, haben wir 100 Hochschulabgängern ein "Praxisjahr" angeboten, das ihnen den Einstieg in den Beruf ermöglichen soll. Ergänzt wurde diese Initiative durch weitere Programme und Modelle in den Unternehmensbereichen, wie beispielsweise Teilzeitangebote für Berufsanfänger. Unsere Kontakte zu Universitäten und Hochschulen, zu Studenten, Diplomanden und Doktoranden haben wir weiter gepflegt und ausgebaut.

Der Entwicklung und Sicherung des Facharbeiternachwuchses schenken wir ebenfalls besondere Beachtung, um so auf den mittel- und langfristig zu erwartenden Bedarf vorbereitet zu bleiben.

Zum Jahresende 1994 befanden sich bei uns in Deutschland 11.200 Jugendliche in der Berufsausbildung; davon hatten 2.967 Jugendliche ihre Ausbildung im Berichtsjahr begonnen. Insgesamt bildeten wir in fast 60 gewerblich-technischen und zehn kaufmännischen Ausbildungsberufen aus. Darüber hinaus bestehen 15 spezielle Ausbildungswege für Abiturienten, insbesondere in der Berufsakademie.

Die Übernahme von Auszubildenden war erneut schwierig. Über befristete und Teilzeitverträge sowie eine Reihe von Festeinstellungen wurde versucht, auch die Interessen unserer jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu berücksichtigen.

## **Entwicklung der Human Resources**

Die strategische Ausrichtung von Daimler-Benz verlangt eine kontinuierliche, zielgerichtete Qualifizierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Die Veränderungsprozesse im Konzern haben vor allem das Ziel, den bei uns arbeitenden Menschen Entscheidungskompetenz und Verantwortung zu übertragen und selbständiges, unternehmerisches Handeln auf allen Ebenen zu fördern. Neben der hierauf ausgerichteten fachlichen Weiterbildung trägt die eingeführte variable Vergütung diesem Gedanken Rechnung.

Mit der Maßnahme, daß Leitenden Führungskräften ihre Aufgabe jeweils nur für einen befristeten Zeitraum übertragen wird, wollen wir dem erfreulich gestiegenen Wunsch nach neuen Aufgaben und Positionen einen zusätzlichen Anstoß geben. Dem Ziel, die Kompetenzen der Mitarbeiter auf eine möglichst breite Basis zu stellen, dient auch eine interne Publikation, über die freie Führungspositionen in einem konzernweiten Stellenmarkt veröffentlicht werden.

Ein weiteres Schwergewicht der Personalentwicklung liegt in der internationalen Ausrichtung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Neben der Förderung der Internationalen Nachwuchsgruppe ist es vor allem unsere Zielsetzung, durch Job-Rotation, internationale Projektarbeiten und Netzwerke deutsche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu noch kompetenteren Gesprächspartnern in den internationalen Märkten zu machen.

## **Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit**

In der betrieblichen Sozialpolitik kommt neben der traditionellen arbeitsmedizinischen Versorgung der Gesundheitsförderung eine große Bedeutung zu. Unser Ziel ist es, ein gesundheitsgerechtes Verhalten bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern und ihnen die individuelle Verantwortung für die eigene Gesundheit bewußt zu machen. Dies bedeutet für uns eine Investition in die Zukunft.

Für die Belange des Arbeitsschutzes waren allein in Deutschland etwa 200 hauptamtliche Sicherheitsfachkräfte tätig. Sie berieten und unterstützten in allen Fragen der betrieblichen Sicherheit.

## **Dank an unsere Belegschaft**

Den Wandel zum Erfolg hätten wir ohne die Leistungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht erreichen können. Für ihren großen Einsatz sprechen wir allen, insbesondere auch den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns, unseren Dank aus.

## Das Unternehmen in der Gesellschaft

**Auch in unserer Öffentlichkeitsarbeit waren die Aktivitäten im Geschäftsjahr 1994 darauf gerichtet, die Globalisierung des Konzerns durch geeignete Maßnahmen kommunikativ zu unterstützen und voranzutreiben. Ein Schwerpunkt dabei war die Einrichtung weiterer Konzernrepräsentanzen und -verbindungsstellen weltweit. Unser soziales Engagement haben wir durch die Vergabe von Stipendien an chinesische Studenten erweitert.**

### **Ausbau des weltweiten Public-Affairs-Netzwerkes**

Der 1989 begonnene Aufbau von Konzernrepräsentanzen und -verbindungsstellen wurde 1994 fortgesetzt. Das Netzwerk umfaßt nun alle strategisch bedeutenden Regionen. Wir verfügen über Repräsentanzen in den wichtigen europäischen Städten Berlin, Bonn und Brüssel ebenso wie in Washington, Moskau, Peking, Mexiko-City, Tokio und Jerusalem; Konzernverbindungsstellen befinden sich in London, Paris, Singapur, Hongkong, Kairo, São Paulo, Mulgrave und Pretoria. Diese Konzernrepräsentanzen und -Verbindungsstellen nehmen Aufgaben wahr, die sowohl für die interne und externe Kommunikation als auch für die Markterschließung von großer Bedeutung sind. Sie unterstützen unsere operativ tätigen Bereiche durch politische Begleitung bei der Geschäftsanbahnung, insbesondere in den sich entwickelnden Märkten in Ostasien, Mexiko/Nafta und im Nahen Osten. Wir haben damit ein wichtiges Frühwarnsystem für Veränderungen der politischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen. Nicht zuletzt wird dafür

gesorgt, daß unsere in den jeweiligen Regionen tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die Grenzen ihres Tätigkeitsbereichs hinweg in das Unternehmensgeschehen eingebunden sind.

### **Internationale Präsenz verstärkt**

Mit Konzernpräsentationen und Informationstagen sowie der verstärkten Teilnahme an Messen und Ausstellungen im asiatisch-pazifischen Raum und in der Nafta wurden - ebenso wie in Europa - regionale Schwerpunkte in der Darstellung des Leistungsspektrums unseres Unternehmens gesetzt. Beispiele sind die Konzernausstellungen zu Verkehrs- und Umwelttechnologie in Hanoi und Ho-Chi-Minh-City, die Waste-Tec in Tokio und die Technogerma in Mexiko. Außerdem haben wir die Presse- und Medienpräsenz in wichtigen Regionen ausgebaut.

### **Verstärkung und Konzentration der internationalen Jugendförderung**

Die Förderengagements unseres Unternehmens sind auf langfristige, auf Kontinuität bedachte Zusammenarbeit mit internationalen Institutionen angelegt. Vor allem in den Regionen, die für unser Unternehmen zunehmende Bedeutung haben, ist es wichtig, daß der Technologiekonzern Daimler-Benz nicht nur aufgrund des Technologie- und Qualitätsstandards seiner Produkte, sondern auch wegen seines sozialen Engagements und seiner Dialogbereitschaft

Ansehen und Sympathie genießt. Wir wollen in den Ländern, in denen wir geschäftlich tätig sind, ein verantwortungsvoller Corporate Citizen sein und die damit verbundenen Pflichten wahrnehmen.

Unser Programm Award of Excellence, das tausende von High-Schools und über 200.000 junge Menschen einbezieht, ermöglicht seit 1991 regelmäßig ausgewählten Schülerinnen und Schülern aus den USA und Kanada einen mehrwöchigen Deutschlandaufenthalt. Im Jahr 1994 haben wir ein Daimler-Benz Stipendienprogramm für Studenten der Beida-Universität, der größten und ältesten der renommierten Hochschulen in Peking, eingerichtet. Dabei verleihen wir Stipendien nicht nur an Studenten mit herausragenden Leistungen, sondern unterstützen zusätzlich Studenten aus Familien mit geringem Einkommen durch Unterhaltszahlungen während der gesamten vierjährigen Studiendauer.

Engagement und Dialogbereitschaft erfordert aber auch die Bereitschaft, im In- und Ausland zu aktuellen gesellschaftspolitischen Themen Stellung zu beziehen. So haben wir in Zusammenarbeit mit politischen, sozialen und wissenschaftlichen Institutionen die Themen Fremdenfeindlichkeit und Gewalttätigkeit aufgegriffen. In dem Modellprojekt "Jugend gegen Gewalt" arbeiten wir daran mit, konkrete Lösungsansätze zu entwickeln.

**Unter dem Motto "Daimler-Benz AZUBI-POWER - Wir bewegen was" nahmen im Jahr 1994 rund 400 Auszubildende des Daimler-Benz-Konzerns aus Norddeutschland teil. Die Ergebnisse ihrer Projektarbeit zu Themen wie Ökonomie, Technologie, Ökologie und Gesellschaftspolitik boten die Azubi-Teams in Form von Shows und Sketchen dar.**



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

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

### Technologie und Umwelt

Um die technologischen Leistungen und Potentiale des Konzerns, auch und gerade in bezug auf Umweltbelange, den relevanten Zielgruppen anschaulich zu vermitteln, wurde eine Reihe neuer Instrumente entwickelt. Das betrifft etwa den von uns als erstem deutschen Unternehmen geschaffenen sogenannten "O-Ton Service". Damit bieten wir den Rundfunk- und Fernsehsendern, aber auch zunehmend Bildungs- und Informationseinrichtungen Audio- und seit 1993 auch audiovisuelle Aufzeichnungen ausgewählter Ereignisse an. Diese bisher hauptsächlich auf Europa gerichteten Aktivitäten werden ausgeweitet.

Mit dem Daimler-Benz HighTech Report, unserer viermal jährlich in deutsch und englisch erscheinenden Technologie-Zeitschrift, werden mit hoher Resonanz über 100.000 Abonnenten weltweit über technologische Innovationen und Spitzenleistungen unseres Unternehmens unterrichtet. Insgesamt erreichen wir mit dieser Publikation etwa 400.000 Leser in 117 Ländern. Schwerpunktthemen im letzten Jahr waren die Brennstoffzelle, mit der wir eine Alternative zum Verbrennungsmotor im Automobilbereich erforschen, das Thema "Intelligenter

Leichtbau", bezogen auf Straßenfahrzeuge, Flugzeuge, Satelliten und Schienenfahrzeuge sowie Berichte über Bildverarbeitung in Fabriken, Satelliten und über Schrifterkennung.

Erstmals im Jahr 1994 haben wir in einem ausführlichen Umwelt-Jahresbericht eine breite Öffentlichkeit über die umweltbezogenen Leistungen unseres Unternehmens informiert und damit den Weg des offensiven Dialogs gerade auch mit Umweltgruppen fortgesetzt, wie es bislang nur wenige Unternehmen tun.

### Neue Publizitätsrichtlinien

Mit dem Listing unserer Aktie an der Börse in New York haben wir unsere Veröffentlichungspraxis bereits 1993 an die dort geltenden strengen Publizitätsvorschriften angepaßt, die mit dem 2. Finanzmarktförderungsgesetz 1994 in ähnlicher Weise in Deutschland Geltung haben. Unsere in der Öffentlichkeitsarbeit angesiedelte, gemeinsam mit Investor Relations und der Rechtsabteilung betriebene Clearingstelle sammelt, prüft und verteilt alle einschlägigen, zur Veröffentlichung vorgesehenen Unternehmensmeldungen unter dem Gesichtspunkt, daß kursrelevante Nachrichten fristgerecht allen Börsenaufsichtsbehörden zugeleitet und der Öffentlichkeit vorschriftsmäßig zugänglich gemacht werden.



**Daimler-Benz unterstützt Studentinnen und Studenten der Beida-Universität in Peking durch die Vergabe von Stipendien und Unterhaltszahlungen.**

## Finanzen und Material

**Schwerpunkte unserer finanzwirtschaftlichen Aktivitäten im Berichtsjahr waren zwei erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhungen. Dadurch sind der Daimler-Benz AG insgesamt 3 Mrd. DM an neuem Eigenkapital zugeflossen. Die Einkaufsoffensive Neue Bundesländer hat früher als geplant dazu geführt, daß der Daimler-Benz-Konzern 1994 Waren und Dienstleistungen im Wert von 1 Mrd. DM aus Ostdeutschland bezogen hat.**

### Konzern-Treasury weiter ausgebaut

Im Berichtsjahr haben wir unser zentrales Cash-Management durch Einbeziehung der europäischen Konzerngesellschaften in das Cash-Concentration-Verfahren technisch und konzeptionell weiter ausgebaut; es wurde dadurch noch flexibler und wirtschaftlicher. Die in verschiedenen Ländern zur Verfügung stehenden Commercial-Paper-Programme haben wir zur kurzfristigen Finanzierung des laufenden Geschäftsverkehrs verstärkt genutzt.

Im Rahmen der Asset-Allocation (Vermögensstrukturierung) sind längerfristig verfügbare Mittel in festverzinsliche Wertpapiere erstklassiger Emittenten sowie in Aktien investiert worden. Dazu wenden wir Instrumente des modernen Portfoliomanagements an, bei denen risikobegrenzende Vorgaben berücksichtigt wurden.

Die Aufgaben des Devisenmanagements bestanden darin, die Währungsrisiken im operativen Bereich zu erfassen und durch entsprechende Kursicherungsmaßnahmen zu begrenzen. Die jeweilige Sicherungsstrategie richten wir an laufend überprüften Devisenkursenerwartungen aus. Dabei setzen wir die Sicherungsinstrumente nach einzelnen Währungen und Geschäftsfeldern ein. Aufgrund unseres gewachsenen Geschäftsvolumens in Schwellenländern gewinnt die Kurssicherung für Währungsrisiken in diesen Ländern an Bedeutung.

Die Fremdkapitalaufnahme des Konzerns wird im wesentlichen durch die Daimler-Benz AG und unser Netz von Regionalholding- und Finanzgesellschaften wahrgenommen. Das anhaltende Wachstum des Finanzdienstleistungsbereichs führte zu einem erhöhten Fremdmittelbedarf. Dieser wurde zu einem großen Teil im Rahmen unseres Euro-Medium-Term-Note-Programms gedeckt, das wir zunehmend auch zur Begebung von Euroanleihen nutzen. Um die von den internationalen Kapitalmärkten gebotenen Möglichkeiten jederzeit in Anspruch nehmen zu können, haben wir das Programm von 2 Mrd. auf 3 Mrd. US-Dollar aufgestockt. Unsere Konzernverschuldung konnten wir dadurch in Grenzen halten, daß auch 1994 Absatzfinanzierungsforderungen in verbriefter Form (Securitization) veräußert wurden.

Für sämtliche Treasury-Aktivitäten werden auf der Grundlage von Risikoanalysen Kontrahenten-, Geschäftsarten- und Händlerlimite festgelegt; unterstützt von Datenverarbeitungssystemen erfassen wir nicht nur Bonitäts- und Marktrisiken, sondern prüfen auch Liquiditäts-, Betriebs- und Rechtsrisiken.

### Erfolgreiche Kapitalerhöhungen

Nachdem die letzte Kapitalerhöhung der Daimler-Benz AG im Jahre 1989 mehr als vier Jahre zurücklag, wurden 1994 zwei Kapitalerhöhungen erfolgreich durchgeführt. Bei der ersten, bedeutenderen Kapitalerhöhung im Juni/Juli wurde das Grundkapital im Verhältnis 10:1

durch die teilweise Ausnutzung des genehmigten Kapitals um 233 Mio. DM auf 2.563 Mio. DM erhöht. Dazu wurden 4.659.276 Stück neue Aktien im Nennwert von 50 DM ausgegeben. Bei einem Ausgabekurs von 640 DM sind der Daimler-Benz AG insgesamt rd. 3 Mrd. DM an neuem Eigenkapital zugeflossen.

Die zweite Kapitalerhöhung war ausschließlich für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Konzerns bestimmt und wurde im November durchgeführt. Dabei haben wir erstmals das für die Ausgabe von Belegschaftsaktien genehmigte Kapital in Höhe von 20 Mio. DM beansprucht. Die neuen Aktien wurden zu einem Preis von 832 DM emittiert und den Beschäftigten unter Berücksichtigung des steuerlich zulässigen Höchstbetrags zu 532 DM angeboten. Der Daimler-Benz AG wurde auf diesem Wege zusätzlich Eigenkapital von rd. 25 Mio. DM zugeführt. Das Grundkapital erhöhte sich auf 2.565 Mio. DM.

Das Ziel, die Aktionärsbasis international zu verbreitern, konnte im Berichtsjahr durch die Internationalisierung unseres Angebots und eine darauf ausgerichtete neue Konsortialstruktur erreicht werden. Ein um ausländische Banken erweitertes Übernahmekonsortium wurde durch zwei Verkaufskonsortien - ein internationales und ein US-Verkaufskonsortium - ergänzt. Diese "Selling Groups" hatten die Aufgabe, die durch das Übernahmekonsortium bezogenen neuen Aktien auf den großen Kapitalmärkten, insbesondere in den USA, gezielt zu platzieren. Aufgrund der großen Nachfrage aus den USA konnte der Anteil amerikanischer Anleger am Grundkapital auf über 8% erhöht werden.

Die Mittel aus den Kapitalerhöhungen werden zusammen mit den selbst erwirtschafteten Mitteln sowie dem Kapital, das aus anderen Finanzierungen zur Verfügung steht, sowohl für Investitionen zum weiteren Unternehmenswachstum als auch für neue Produkte und Produktionsanlagen eingesetzt.

### **Finanzwirtschaftliche Planung und Steuerung**

Auf Basis unserer Konzernfinanzplanung optimieren wir die Verwendung der dem Konzern zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Wir verfolgen damit das Ziel, unsere Finanzierungskosten zu minimieren und gleichzeitig die solide Qualität der Konzernfinanzierung aufrechtzuerhalten. Unser Qualitätsanspruch wurde 1994 erneut durch ein Rating von Aa3 beziehungsweise AA- der beiden Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's Ratings Group bestätigt.

Neben der externen Kapitalbeschaffung erfüllen unsere zentral gesteuerten Regionalholding- und Finanzgesellschaften auch wichtige Funktionen bei der konzerninternen Kapitalzuweisung. Unsere Möglichkeiten haben wir 1994 beispielsweise dadurch erweitert, daß in Mexiko eine Regionalholdingstruktur eingerichtet wurde. Sie erlaubt uns, dort eine ganze Reihe finanzwirtschaftlicher Synergieeffekte zu realisieren.

Auch im Berichtsjahr galt unsere besondere Aufmerksamkeit der Kapitalbindung im Konzern. Es ist uns gelungen, das Nettoumlaufvermögen (Working Capital) trotz eines höheren Geschäftsvolumens zu reduzieren. Intensiviert wurden die Anstrengungen, das im Anlagevermögen gebundene Kapital effizient einzusetzen. Insbesondere für das Management unseres Immobilienvermögens haben wir Konzeptionen entwickelt, die eine wirtschaftlichere Nutzung ermöglichen sowie die Immobilienbewirtschaftung und Organisation

verbessern. Für einzelne Objekte mit nicht betriebsnotwendigen Flächen wurden optimierte Entwicklungs-, Nutzungs- oder Verwertungskonzepte erstellt.

### **Absatz- und Projektfinanzierung**

Für den internationalen Absatz der Konzernprodukte sind neben den traditionellen Exportfinanzierungen in weiter zunehmendem Umfang produkt- und abnehmerspezifische Lösungen erforderlich, um eine geeignete Finanzierung anzubieten sowie die wirtschaftlichen und politischen Risiken abzusichern. Grundsätzlich streben wir an, bei einer externen Absicherung der Risiken die Finanzierungsösungen bilanzentlastend auszuwählen.

Insbesondere für Projekte der im Infrastruktursektor tätigen Geschäftsbereiche sind neue und innovative Finanzierungs- und Absicherungsstrukturen notwendig. Privatwirtschaftliche Finanzierungsmodelle gewinnen verstärkt an Bedeutung.

Während in Ländern Lateinamerikas, Zentraleuropas und Fernost eine weitere Erholung der Wirtschaft zu verzeichnen war, verschlechterten sich 1994 die politische Stabilität sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einiger afrikanischer und osteuropäischer Länder (einschließlich der GUS), oder sie verharrten auf einem Tiefpunkt. Hier wurde - soweit möglich - auf die staatliche Exportkreditversicherung zurückgegriffen, wobei die restriktive Genehmigungspraxis für Kreditversicherungen die Finanzierungsmöglichkeiten einschränkten. Das Risikoengagement der internationalen Banken bleibt weiter begrenzt. Wenn überhaupt annehmbare Lösungen gefunden werden, dann nur über eine aufwendige Strukturierung der Finanzierung.

Förderprogramme öffentlicher und überstaatlicher Institutionen zur Finanzierung von Liefer- und Investitionsprojekten sind für die Schwellen- und Entwicklungsländer Afrikas, Asiens und Lateinamerikas sowie auch für die

Länder Osteuropas und der GUS von Bedeutung. Hier bestehen Finanzierungsansätze auch im Rahmen technischer Hilfs- und Rehabilitationsprogramme, die in sehr begrenztem Umfang für die Finanzierung unserer Konzernprodukte genutzt werden.

### **Investor Relations-Aktivitäten**

Im Rahmen unserer Investor Relations-Aktivitäten unterrichten 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. Unsere Aktionäre wie auch die breite Öffentlichkeit sprechen wir über unseren Geschäftsbericht und die periodischen Zwischenberichte an.

Für private Aktionäre haben wir zusammen mit der DG Capital Management im Oktober 1994 in Düsseldorf/Neuss ein Investor Relations-Forum veranstaltet. 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.

Dem Informationsbedarf der institutionellen Investoren und Finanzanalysten tragen wir darüber hinaus durch Round-Table-Gespräche und Unternehmenspräsentationen Rechnung. Die stark steigende Nachfrage nach solchen Gesprächen bestätigt uns darin, diese Form der Kommunikation mit dem Kapitalmarkt künftig noch weiter zu intensivieren.

Die Unternehmenspräsentationen veranstalten wir in Deutschland sowie in den bedeutenden Finanzzentren im Ausland in enger Zusammenarbeit mit renommierten Geschäfts- und Investmentbanken. Bereits im Januar 1994

stand eine ausgedehnte Roadshow in den USA auf dem Programm, mit der wir die Plazierung der Daimler-Benz-Aktien aus dem Besitz der Deutschen Bank unterstützten. Während zehn Tagen hielten wir in 21 Städten elf Präsentationen ab und führten 55 Einzelgespräche.

Weitere Höhepunkte waren die Präsentationen anlässlich der Einführung unserer Aktie an der Stock Exchange of Singapore sowie die Roadshow, die wir zur Vorbereitung der Kapitalerhöhung in den Monaten Mai und Juni durchführten; sie beinhaltete Veranstaltungen in Frankfurt, Zürich, Paris, Wien, London und Edinburgh sowie wiederum in zahlreichen Städten der USA.

### **Beteiligungen / Mergers & Acquisitions**

Im Rahmen der allgemeinen Unternehmenspolitik haben wir 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 eine Transaktionsstruktur erarbeitet, Unternehmensbewertungen erstellt, Unternehmensanalysen (Due Diligence) bei Kaufvorgängen durchgeführt oder Beteiligungs- und Führungskonzepte ausgearbeitet.

Über die beratungsbezogenen Aufgaben hinaus haben wir die Vermögenswahrungsfunktion für den Konzern wahrgenommen. Die Unternehmensbeteiligungen des Konzerns wurden auf ihre Performance hin bewertet und im Bedarfsfalle gemeinsam mit der Konzernplanung und den Unternehmensbereichen Verbesserungsmaßnahmen konzipiert. 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.

### **Global-Sourcing-Aktivitäten**

Mit unseren Global-Sourcing-Aktivitäten konnten die Bezüge aus dem Ausland erneut gesteigert werden. Durch den Ausbau unserer internationalen Zulieferbeziehungen fließt darüber hinaus weltweites Know-how in unsere Produkte ein. Der globale Wettbewerb auf der Beschaffungsseite sichert uns nicht nur den Zugang zu neuen Technologien, sondern auch Zulieferpreise auf attraktivem Weltmarktniveau. Neue Chancen für unsere Global-Sourcing-Aktivitäten sehen wir vor allem auf den Beschaffungsmärkten im asiatisch-pazifischen Raum.

Im Berichtsjahr haben wir unter Mitwirkung aller Unternehmensbereiche den "Konzernlieferantentag Italien" veranstaltet. Dabei konnten unsere Einkäufer zu über 100 leistungsfähigen Lieferanten Kontakte knüpfen, die nun weiter verfolgt und ausgebaut werden. Erste Erfolge der Initiative verzeichneten wir noch 1994 durch erteilte Aufträge an Firmen, die an dem Konzernlieferantentag teilgenommen hatten.

### **Einkaufsoffensive Neue Bundesländer**

Ein Jahr früher als vorgesehen hat der Daimler-Benz-Konzern 1994 für 1 Mrd. DM Waren und Dienstleistungen aus den neuen Bundesländern bezogen. Das Einkaufsvolumen wird sich mit zunehmendem Bekanntheitsgrad von Unternehmen Ostdeutschlands und dem Ausbau bereits bestehender Handelsbeziehungen weiter erhöhen.

Es hat sich gezeigt, daß die Einkaufsaktivitäten von großem persönlichem Einsatz geprägt sind und das Selbstvertrauen und die Motivation der Menschen in den neuen Bundesländern steigern. Außerdem haben wir durch unser bisheriges Engagement etwa 11.000 Arbeitsplätze gesichert.

Manager aus dem Daimler-Benz-Konzern haben als Paten bislang 180 ostdeutsche Unternehmen betreut. Die Unterstützung führte im Vergleich zum Vorjahr zu einer Vervierfachung des Auftragsvolumens.

Um die Beschäftigung in den neuen Bundesländern zu sichern und gegebenenfalls auszubauen, beschränkt sich unsere Einkaufsoffensive nicht darauf, Aufträge verstärkt an ostdeutsche Unternehmen zu vergeben. Wir fördern darüber hinaus den wirtschaftlichen Aufbau durch die Einführung geeigneter Technologien bei Zulieferfirmen. Vor diesem Hintergrund entwickelt sich unsere Einkaufsoffensive, die wir bis Ende 1996 fortsetzen, immer mehr zu einer Industrialisierungsoffensive.

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1994 in Übereinstimmung mit den "OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen". Die Konzernverrechnungspreise zwischen den einzelnen Konzernunternehmen werden dabei auf der Grundlage des "dealing-at-arms-length"-Prinzips festgelegt.

# Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Anteil am Kapital <sup>1)</sup> in %	Eigen- kapital <sup>2)</sup> Mio. DM	Ergebnis <sup>2)</sup>		Umsatz <sup>3)</sup>		Belegschaft am Jahresende	
			1994 Mio. DM	1993 Mio. DM	1994 Mio. DM	1993 Mio. DM	1994	1993
<b>Unternehmensbereich Mercedes-Benz</b>								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	6.435	1.330,0	- 1.141,6 <sup>4)</sup>	53.001	48.068	147.061	159.098
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	247	15,4	- 30,8	1.501	1.243	2.858	2.829
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	2.815	2.219	965	967
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	927	862	517	628
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	130	35,9	8,2	1.087	1.028	661	868
Mercedes-Benz France, Rocquencourt <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	2.942	2.701	1.710	2.039
Mercedes-Benz Italia, Rom <sup>4)</sup>	88,5	237	25,7	- 41,0	2.012	1.938	590	724
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	87	1,3	- 4,0	913	780	283	289
Freightliner, Portland <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	6.444	5.034	9.428	7.770
Mercedes-Benz of North America, Montvale <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	6.005	5.429	1.315	1.483
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. <sup>4)</sup>	80,0	234	- 18,5	61,3	816	787	1.735	1.673
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo <sup>4)</sup>	100,0	1.412	273,4	79,3	4.063	3.457	16.264	16.946
Sofunge S.A., São Paulo	100,0	48	6,1	- 4,8	137	119	1.873	1.763
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires <sup>4)</sup>	100,0	277	39,3	27,0	759	593	2.387	2.493
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria <sup>4)</sup>	87,0	191	53,3	7,9	1.568	1.378	3.853	3.630
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	34	- 30,9	6,5	404	951	2.185	3.195
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	270	54,0	8,3	2.625	2.585	413	433
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne <sup>4)</sup>	100,0	98	21,2	3,0	625	470	770	747
<b>Unternehmensbereich AEG Daimler-Benz Industrie</b>								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	81,1	2.160	- 552,0	- 923,1	3.458	4.043	13.577	16.310
AEG Schienenfahrzeuge GmbH, Hennigsdorf	100,0	128	- 62,5	- 43,5	1.086	979	5.151	5.540
AEG Schneider Automation, Inc., Andover/USA <sup>4)</sup>	100,0	97	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	315	287	911	881
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn	100,0	609	- 57,7	- 146,8	1.141	856	3.320	3.300
<b>Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace</b>								
Daimler-Benz Aerospace Aktiengesellschaft, München	100,0	4.140	- 546,3	- 987,0	3.401	3.663	14.904	17.363
Daimler-Benz Airbus GmbH, Hamburg	100,0	1.514	258,6	159,8	4.292	4.793	19.304	21.151
Dornier, Friedrichshafen <sup>4)</sup>	57,6	366	9,4	- 336,6	3.015	2.123	7.234	8.239
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München <sup>4)</sup>	100,0	272	- 85,4	- 174,8	3.042	3.131	12.616	15.347
N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker, Amsterdam <sup>4)</sup>	51,4	635	- 400,7	- 410,7	2.144	3.304	8.770	10.414
Eurocopter Holding S.A., Paris <sup>4)</sup>	40,0	2.195	- 114,7	- 135,0	2.690	2.933	10.340	10.813
<b>Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)</b>								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	64,4	- 106,2	-	-	179	179
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	323	26,5	86,7	231 <sup>7)</sup>	206 <sup>7)</sup>	171	145
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	66	25,9	52,7	1.293	1.198	-	-
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA <sup>4)</sup>	100,0	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	. <sup>5)</sup>	3.444 <sup>7)</sup>	3.134 <sup>7)</sup>	586	457
Mercedes-Benz Finance Co. Ltd., Tokio	90,0	65	1,6	5,8	130 <sup>7)</sup>	80 <sup>7)</sup>	20	31
<b>Regionalholding- und Finanzgesellschaften</b>								
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	380	83,7	58,7	-	-	-	-
Daimler-Benz UK, London <sup>4)</sup>	100,0	290	72,2	16,8	-	-	6	6
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt <sup>4)</sup>	99,9	310	10,9	- 13,4	-	-	2	2
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht <sup>4)</sup>	100,0	179	19,5	4,2	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	206	78,8	31,1	-	-	-	-
Daimler-Benz Coordination Center S.A., Zaventem	100,0	670	16,1	56,0	-	-	25	23
Daimler-Benz España S.A., Madrid	87,9	252	14,0	- 24,3	-	-	12	13
Daimler-Benz North America Corporation, New York <sup>4)</sup>	100,0	3.613	308,3	169,3	-	-	27	26
Daimler-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico D.F.	100,0	88	- 7,2	.	-	-	-	-

1) Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

2) Eigenkapital und Jahresergebnis bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung aus landesrechtlichen Abschlüssen; Eigenkapital und Ergebnis 1993 umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen, Ergebnis 1994 mit Jahresdurchschnittskursen.

3) Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

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

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

7) Inklusive Zinserträge aus der Absatzfinanzierung.

## Die Daimler-Benz-Aktie

Das Interesse an Daimler-Benz-Aktien hat weltweit zugenommen. Mit der Einführung unserer Aktie an der Börse in Singapur im Mai 1994 haben wir auch der gewachsenen Bedeutung Südostasiens als Investitionsstandort Rechnung getragen. Der Anteil der in den USA gehaltenen Daimler-Benz-Aktien hat sich nach unserer Kapitalerhöhung im Juni 1994 auf rund 8% unseres Grundkapitals erhöht.

### Kennzahlen je Aktie

		1994	1993	1992
Dividende <sup>1)</sup>	DM	11,00	7,91	12,85
Dividende und Steuergutschrift <sup>1)</sup>	DM	15,71	11,30	20,08

### Nach deutscher Rechnungslegung

Jahresüberschuß <sup>1) 2)</sup>	DM	21,57	12,78	30,12
Eigenkapital <sup>1) 2)</sup>	DM	399,75	365,36	379,94

### Nach US-GAAP

Jahresüberschuß/-fehlbetrag	DM	21,53	(39,47)	29,00
pro ADS <sup>3)</sup>	DM	2,15	(3,95)	2,90
Eigenkapital	DM	602,30	564,26	593,01

1) Adjustiert: Zahlen für 1992 und 1993 aufgrund der Bezugsrechtsemission von 1994 vergleichbar gerechnet.

2) Ohne Anteile Dritter.

3) American Depository Share. Der Nominalwert eines ADS entspricht dem zehnten Teil einer Stammaktie.

### Entwicklung der Börsen

Das Börsenjahr 1994 hat die positiven Erwartungen nach dem glänzenden Verlauf des Vorjahres nicht erfüllen können. Mit Ausnahme Japans gingen die Indizes an fast allen wichtigen Aktienmärkten deutlich zurück. Ausschlaggebend für die weltweiten Kursverluste waren die global gestiegenen Zinsen, die Renten- gegenüber Aktienanlagen vielfach attraktiver erscheinen ließen.

Auch der deutsche Aktienmarkt konnte sich im Jahresverlauf den negativen Vorgaben des Rentenmarkts nicht entziehen, nachdem der DAX Mitte Mai

mit 2.271 Punkten noch ein historisches Hoch verzeichnet hatte. Allein die günstigen Prognosen für die Unternehmensgewinne sowie die sich schneller als erwartet erholende deutsche Wirtschaft haben noch weitergehende Kursabschläge verhindert. Am Jahresende lag der DAX mit 2.107 Punkten um 7% unter dem Schlußstand des Vorjahres.

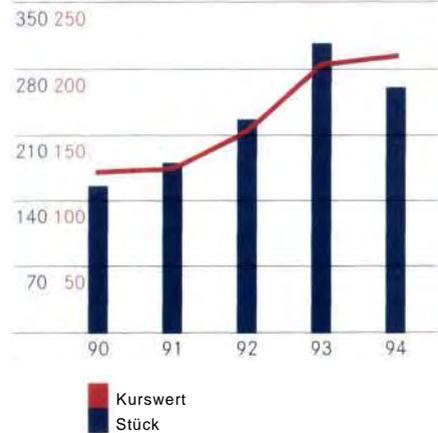
Der Kurs der Daimler-Benz-Aktie folgte im wesentlichen dem Verlauf des Gesamtmarkts. Zum Jahresende notierte unsere Aktie mit 759,50 DM um 10% unter dem vergleichsweise hohen Niveau von Ende 1993; im Vorjahr hatte sie stärker zugelegt (+57%) als der DAX (+47%).

In den ersten beiden Monaten 1995 hat der DAX nach einer anfänglichen Schwächephase zu einer Aufwärtsentwicklung angesetzt, die jedoch gegen Ende Februar durch den Streik in der Metallindustrie und einen neuerlichen Verfall des US-Dollar unterbrochen wurde. Der Kurs der Daimler-Benz-Aktie blieb in diesem Zeitraum hinter dem Gesamtmarkt zurück und lag Ende Februar um 6% unter dem Stand von Ende 1994, während sich der DAX nur leicht abschwächte.

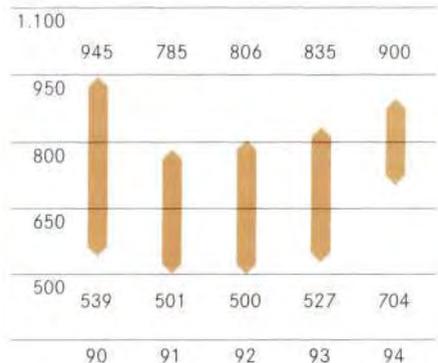
Nach dem lebhaften Geschäft im Jahr 1993 gingen die Umsätze 1994 an den deutschen Börsen zurück. Auch das Umsatzvolumen der Daimler-Benz-Aktie nahm mit 263 Millionen Stück um 15% ab; unsere Aktie gehörte jedoch unverändert zu den meistgehandelten Werten an den Börsen Deutschlands. Mit einem Kurswert von 211 Mrd. DM entsprach dieses Volumen 11% des Umsatzes aller inländischen Aktien. Auch an der Deutschen Terminbörse blieben Optionen auf Daimler-Benz-Aktien mit einer Million Kontrakten unter den am lebhaftesten gehandelten Werten.

### Umsätze der Daimler-Benz-Aktie an den deutschen Aktienbörsen

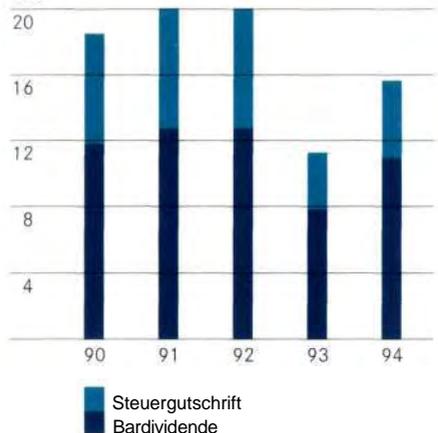
Stk. Kurswert  
Mio.Mrd. DM



### Daimler-Benz-Aktie Höchst- und Tiefstkurse (adjustiert) DM



### Dividende (adjustiert) DM



### Internationales Finanzprofil

Der internationale Anlegerkreis unserer Aktie hat sich 1994 erneut erweitert. Anfang des Jahres hat die Deutsche Bank aus ihrer Daimler-Benz-Beteiligung Aktien am amerikanischen Markt platziert und damit ihren Anteil an der Daimler-Benz AG auf 24,4% zurückgeführt. Hierdurch hatte sich der auf US-amerikanische Anleger entfallende Anteil an unserem Aktienkapital erheblich auf gut 7% erhöht.

Im Mai führten wir als erstes deutsches Unternehmen unsere Aktie in Singapur ein. Ähnlich wie an der New Yorker Börse wird sie in Singapur in Form von Singapore Depositary Shares (SDS) gehandelt. Die SDS werden auf US-Dollar ausgestellt, ihr Wert beträgt wie in New York ein Zehntel einer deutschen Stammaktie.

Bei unserer Kapitalerhöhung im Juni 1994 wurden in Deutschland nicht genutzte Bezugsrechte weitgehend in den Vereinigten Staaten platziert, so daß sich der Anteil der von Amerikanern gehaltenen Aktien auf mehr als 8% unseres Grundkapitals erhöht hat. Wir gehen davon aus, daß sich diese Quote in den nächsten Jahren weiter erhöhen wird.

Nachdem die Aktionäre auf der Hauptversammlung im Mai 1994 ein bedingtes Kapital in Höhe von 300 Mio. DM verabschiedet hatten, können wir nun auch, befristet bis zum Jahr 1999, Optionsanleihen bis zu einem Nennbetrag von 2 Mrd. DM ausgeben. Darüber hinaus stehen an genehmigtem Kapital bis Mitte 1996 für Bezugsrechtsemissionen 367 Mio. DM und zur Ausgabe von Belegschaftsaktien rd. 18 Mio. DM bis Anfang 1999 zur Verfügung.

Die Daimler-Benz-Aktie ist heute an neun ausländischen Börsenplätzen notiert:

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

Die Umsätze unserer Aktie an den Auslandsbörsen erreichten 1994 ein Volumen von 20 Millionen Stück. Besonders lebhaft war der Handel in London und New York.

### Breite Streuung der Aktien

Nach der Deutschen Bank mit 24,4% ist der Staat Kuwait mit knapp 13% zweitgrößter Aktionär von Daimler-Benz. Die Stella Automobil-Beteiligungsgesellschaft mbH, die vormals einen Anteil von 12,3% hielt, ist im März 1995 auf unsere Gesellschaft verschmolzen worden. Knapp zwei Drittel unseres Aktienkapitals befindet sich nunmehr in Streubesitz. Mit einem Börsenkurswert von 36,6 Mrd. DM (Ende Februar 1995) und mehr als 450.000 Aktionären gehört Daimler-Benz damit zu den größten deutschen Publikumsgesellschaften.

### Dividenden,- DM je 50-DM-Aktie

Der Hauptversammlung am 24. Mai 1995 wird für das Geschäftsjahr 1994 die Zahlung einer Dividende von 11 (i. V. 8) DM je 50-DM-Aktie vorgeschlagen. Für in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre beträgt die Bruttodividende 15,71 DM.

### Gute Renditechancen

Eine langfristige Anlage in Daimler-Benz-Aktien birgt gute Renditechancen, obwohl sich durch zwischenzeitliche Kursrückgänge wie im Jahr 1994 auch eine sehr niedrige oder sogar negative Verzinsung ergeben kann. Auf der anderen Seite bieten gerade Baissezeiten günstige Einstiegskurse und damit die Aussicht auf eine hohe Verzinsung. Für ausländische Aktionäre kommen außerdem Chancen und Risiken aus Veränderungen der Währungsparitäten hinzu, so daß die Verzinsung erheblich von der Rendite in D-Mark abweichen kann.

Bei einem rund zwölfjährigen Investment in Daimler-Benz-Aktien errechnet sich eine Rendite von durchschnittlich 9,6% pro Jahr. Bei einem nur dreijährigen Engagement sind es dagegen -0,7%. In diesen Rechnungen ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt werden und der Investor keine zusätzlichen Einzahlungen leistet.

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM			
Anlagebeginn	Jan. 1983	Jan. 1989	Jan. 1992
Anlagedauer in Jahren	rd. 12	rd. 6	rd. 3
Depotwert in DM Ende Februar 1994	30.612	11.109	9.790
Durchschnittliche Verzinsung p. a.			
bei Anlage in DEM	9,6%	1,7%	-0,7%
bei Anlage in USD	14,1%	4,8%	0,4%
bei Anlage in JPY	6,1%	0,7%	-7,1%
bei Anlage in GBP	14,3%	7,2%	6,0%

# Diskussion und Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

**Der Anstieg des für 1994 ausgewiesenen Konzern-Jahresüberschusses auf 0,9 (i. V. 0,6) Mrd. DM gibt die im operativen Bereich erzielte Ergebnisverbesserung nur unzureichend wieder, da die Vorjahreszahl durch hohe Einmalserträge geprägt war. Das nach den Bilanzierungsgrundsätzen der Vereinigten Staaten (US-GAAP) ermittelte Ergebnis verzeichnet einen Turnaround von -1,8 auf 1,1 Mrd. DM. Auch das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit weist eine deutliche Steigerung von -3,3 auf 2,7 Mrd. DM auf.**

## **Gewinn- und Verlustrechnung nach Umsatzkostenverfahren**

Im Jahr 1993 hatten wir erstmals für ein deutsches Unternehmen eine Überleitung von Ergebnis und Eigenkapital nach deutschem HGB auf die Werte nach den US-amerikanischen Grundsätzen der Rechnungslegung veröffentlicht. Dabei zeigten uns die Kommentare in der Finanzpresse sowie die breite Zustimmung von Analysten und Investoren, daß die internationale Finanzwelt unseren Schritt begrüßt hat.

Das seitdem über Daimler-Benz erschienene Analyse-Material weist aus, daß sich führende Finanzanalysten bei ihren Aussagen und Empfehlungen überwiegend auf die US-amerikanischen Zahlen stützen. Ausschlaggebend hierfür dürfte die weltweite Akzeptanz der amerikanischen Rechnungslegung sein, da auf der Basis dieser Werte länderübergreifende Unternehmensvergleiche am ehesten möglich sind. Vor diesem Hintergrund werden wir die Tendenzen in der internationalen Rechnungslegung nicht nur weiterhin sehr sorgfältig beobachten, sondern die Diskussion über die weitere Entwicklung dahingehend maßgeblich mitbestimmen, dem Anleger noch mehr Transparenz und verbesserte quantitative Informationen zu geben.

Um diesem Gesichtspunkt Rechnung zu tragen, haben wir die Gewinn- und Verlustrechnung im vorliegenden Abschluß auf das international vorherrschende Umsatzkostenverfahren umgestellt, wobei die Vorjahresbeträge entsprechend umgegliedert sind. Neben dem Ausweis der Aufwendungen nach

den Funktionsbereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung ergeben sich Unterschiede zum bisher angewandten Gesamtkostenverfahren auch daraus, daß die Zinserträge aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft und die Zinsaufwendungen aus der Refinanzierung von Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten nicht mehr im Zinsergebnis, sondern unter den Umsatzerlösen beziehungsweise Umsatzkosten ausgewiesen werden.

## **Konzern-Jahresüberschuß um 280 auf 895 Mio. DM gestiegen**

Der nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellte Konzernabschluß ist 1994 durch eine erhebliche Ergebnisverbesserung im operativen Bereich gekennzeichnet; in weit geringerer Höhe als im Vorjahr enthält er auch Einmalserträge.

Die Umsatzerlöse sind 1994 um 5,6% auf 104,1 Mrd. DM gestiegen. Ausschlaggebend hierfür war das stark gewachsene Geschäftsvolumen bei Mercedes-Benz. Auch die debis konnte ihren Umsatz deutlich steigern. Rückläufig waren dagegen die Erlöse bei AEG Daimler-Benz Industrie aufgrund von Veränderungen im Konsolidierungskreis sowie bei der DASA infolge der anhaltend schwachen Nachfrage nach Flugzeugen und der Budgetrestriktionen auf den Gebieten Verteidigung und Raumfahrt.

Nach Abzug der Umsatzkosten, die sich aufgrund der Kostensenkungsmaßnahmen stark unterproportional um 0,4 auf 90,3 Mrd. DM erhöht haben und deren Anteil am Umsatz von 91 % auf 87% zurückgegangen ist, steigt das Bruttoergebnis vom Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 5,2 auf 13,8 Mrd. DM.

Die Vertriebskosten haben insgesamt um 0,2 auf 11,1 Mrd. DM zugenommen; ihr Anteil am Umsatz beträgt unverändert 11%. Die Allgemeinen Verwaltungskosten haben sich in ihrer absoluten Höhe um 0,2 auf 3,3 Mrd. DM vermindert, so daß ihr Anteil noch 3,2 (i.V. 3,5)% ausmacht.

Von den in den Funktionskosten enthaltenen wesentlichen Aufwandsarten ging 1994 der Personalaufwand aufgrund der niedrigeren Beschäftigtenzahl sowie geringere Zuführungen zu Strukturrückstellungen um 3,7 auf 30,1 Mrd. DM zurück. Dagegen ist der Materialaufwand infolge der deutlichen Produktionssteigerung bei Mercedes-Benz kräftig um 5,2 auf 56,3 Mrd. DM gestiegen.

Das Finanzergebnis erreichte 1994 nur noch 0,2 (i. V. 2,2) Mrd. DM, nachdem im Vorjahr umfangreiche Erträge aus der Veräußerung von Wertpapieren angefallen waren. Belastend wirkte ferner, daß Abschreibungen auf das Beteiligungssportefeuille sowie auf Wertpapiere aufgrund des Kursrückgangs am Rentenmarkt vorgenommen werden mußten.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit hat sich - vergleichbar gerechnet - von -1,5 auf 2,1 Mrd. DM deutlich verbessert.

Nach Verrechnung der als Folge des Ergebnisanstiegs der ausländischen Mercedes-Benz Produktions- und Vertriebsgesellschaften von 0,5 auf 1,2 Mrd. DM gekletterten Ertragsteuern ergibt sich ein von 615 auf 895 Mio. DM erhöhter Jahresüberschuß. In dieser Zunahme kommt die im operativen Bereich erzielte Ergebnisverbesserung von -3,3 auf 2,7 Mrd. DM (Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit) nur unzureichend zum Ausdruck. Indes fielen auch 1994 Einmalserträge in Höhe von 1,4 Mrd. DM an, die mit 0,6 Mrd. DM die Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG und mit je 0,4 Mrd. DM Veräußerungsgewinne bei AEG und Fokker betrafen. Diesen Erträgen standen nochmals Strukturaufwendungen von 1,1 (i. V. 3,5) Mrd. DM gegenüber,

die im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Redimensionierung der technischen Kapazitäten und für den Abbau der Belegschaft benötigt werden. Die Überleitung vom Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit zum Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist auf Seite 66 dargestellt.

### Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

in Mio. DM	1994	1993
Mercedes-Benz	2.245	(1.267)
AEG DBI	(111)	(935)
DASA	(465)	(994)
debis	375	366
Eliminierungen	664	(469)
Daimler-Benz-Konzern	2.708	(3.299)

Ausschlaggebend für den Anstieg des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit bei Mercedes-Benz waren vor allem die Absatz- und Umsatzausweitung bei Pkw- und Nutzfahrzeugen sowie die in den Vorjahren eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung. Die Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen betragen nur noch 0,3 gegenüber 1,7 Mrd. DM im Vorjahr.

Im Ergebnisbeitrag von AEG Daimler-Benz Industrie sind Gewinne aus der Veräußerung des Bereichs Hausgeräte sowie der Unternehmenseinheiten Zähler und Lichttechnik von zusammen 0,4 Mrd. DM enthalten. Eine weitere Entlastung ergab sich aus den um 0,4 Mrd. DM geringeren Strukturaufwendungen.

Der Fehlbetrag der DASA ist nach einem insgesamt - mit Ausnahme von Fokker-verbesserten operativen Ergebnis deutlich niedriger ausgefallen; entlastend wirkten zudem geringere Aufwendungen für Strukturmaßnahmen in Höhe von 0,7 (i.V. 1,1) Mrd. DM. Die anhaltend schwierige Marktverfassung für zivile Verkehrsflugzeuge sowie die restriktive Budgetpolitik in den Bereichen Verteidigung und Raumfahrt verhinderten eine weitere nachhaltige Ergebnissteigerung.

Hauptergebnisträger des gegenüber dem Vorjahr nahezu unveränderten Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit der debis war der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen. Wesentliche Verbesserungen ergaben sich beim Systemhaus und den Mobilfunkdiensten.

Im Unterschied zum Jahresüberschuß nach deutschem Recht weist das Ergebnis nach US-GAAP mit einem Anstieg um 2,9 auf 1,1 Mrd. DM einen deutlichen Turnaround aus. Ausschlaggebend hierfür ist, daß in der Vorjahreszahl Einmalerträge nur in geringem Umfang enthalten waren. Obwohl das US-Ergebnis damit in der Größenordnung des Jahresüberschusses nach HGB liegt, bestehen - wie aus der Überleitung auf Seite 67 hervorgeht - erhebliche Unterschiede in den Komponenten, aus denen sich die jeweiligen Werte zusammensetzen. So sind bei der Ergebnisüberleitung auf US-GAAP die Einmalerträge aus der Entkonsolidierung der inländischen Leasing-Gesellschaft sowie die Veräußerungsgewinne bei Fokker zu eliminieren. Ergebnis erhöhend wirkten hingegen, daß nach US-Recht unrealisierte Gewinne aus Devisentermingeschäften zu berücksichtigen sind. Ferner schlagen hier auch die unterschiedliche Ermittlung und Berechnung der latenten Steuern sowie der Rückstellungen positiv zu Buche.

### Bilanz sowie Gewinn- und Verlustrechnung vom Finanzdienstleistungsgeschäft geprägt

Sowohl die Gewinn- und Verlustrechnung als auch die Bilanz des Daimler-Benz-Konzerns werden unverändert stark durch das weiterhin expandierende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft beeinflusst.

Unser Bestand an Leasing- und Absatzfinanzierungsverträgen umfaßt ein Volumen an künftigen Zahlungen von 20.274 Mio. DM, das sich auf die kommenden Jahre wie folgt verteilt:

1995	1996	1997	1998	1999	2000 und später
in Mio. DM					
7.716	5.452	3.931	1.975	752	448

### Veränderungen in der Konzernbilanz durch Kapitalerhöhung

Die Bilanzsumme des Konzerns erhöhte sich infolge der Mitte des Jahres durchgeführten Kapitalerhöhung sowie der weiteren Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts um 2,9% auf 93,5 Mrd. DM. Gegenläufig wirkte die Neustrukturierung des inländischen Leasinggeschäfts und die Veräußerung von Unternehmenseinheiten bei AEG Daimler-Benz Industrie. Insgesamt hat das Anlagevermögen um 2,5% auf 36,2 Mrd. DM zugenommen. Ohne den Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts stieg das Anlagevermögen um 1,4 auf 24,9 Mrd. DM. Während die Sachanlagen aufgrund hoher Abschreibungen auf die in Vorperioden getätigten Investitionen bei geringeren Zugängen um 1,2 auf 17,7 Mrd. DM rückläufig waren, haben sich die Finanzanlagen um 3,4 auf 7,4 Mrd. DM erhöht. Hier schlägt sich sowohl die Umgliederung langlaufender Wertpapiere vom Umlauf- ins Anlagevermögen als auch die Neustrukturierung des Leasinggeschäfts im Inland nieder, da die bisher vollkonsolidierte Gesellschaft jetzt als assoziiertes Unternehmen at equity einbezogen und im Finanzanlagevermögen ausgewiesen wird. In diesem Zusammenhang ist auch der Rückgang des Buchwerts der Vermieteten Gegenstände um 1,7 auf 10,2 Mrd. DM zu sehen; ohne diesen Effekt hätte sich aufgrund der erneuten Geschäftsausweitung ein weiterer Anstieg im Bilanzausweis ergeben. Die Anlagenquote (ohne den Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts) hat sich von 25,8 auf 26,6% erhöht. Die Forderungen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft nahmen erneut deutlich um 15,9% auf 10,2 Mrd. DM zu.

Der Rückgang der Netto-Vorräte um 2,0 auf 15,0 Mrd. DM ist hauptsächlich auf geringere Bestände bei den ausländischen Vertriebsgesellschaften von Mercedes-Benz sowie bei Airbus und Fokker zurückzuführen. Die liquiden Mittel haben sich als Folge der Kapitalerhöhung um ein Drittel auf 14,0 Mrd. DM erhöht; ihr Anteil an der Bilanzsumme stieg von 11,5 auf knapp 15%.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 2,0 auf 19,7 Mrd. DM zu. Einstellungen aus der Kapitalerhöhung sowie aus dem Jahresüberschuß standen Eigenkapitalminderungen aufgrund von Währungseinflüssen und der Verrechnung eines Geschäftswerts aus dem Erwerb der Anteile des Freistaats Bayern an der DASA gegenüber. Insgesamt hat sich die Eigenkapitalquote von 19,5 auf 21,1 % erhöht. Ohne das geschäftsbedingt überwiegend fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft beträgt die Eigenkapitalquote 27,6 (i. V. 26,0)%; die Deckung des Anlagevermögens (ohne den Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts) durch das Eigenkapital steigt von 77,5 auf 79,1%.

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung haben weiter zugenommen, und zwar um 6,5% auf 14,5 Mrd. DM. Die Rückstellungen sind dagegen geringfügig um 0,8% auf 35,6 Mrd. DM zurückgegangen. Während sich die Pensionsrückstellungen aufgrund der normalen Teilwerterhöhung noch um 0,4 auf 13,2 Mrd. DM erhöhten, steht der Rückgang bei den übrigen Rückstellungen um 0,7 auf 22,4 Mrd. DM im Zusammenhang mit dem Verbrauch der in den Vorjahren gebildeten Strukturrück-

<b>AKTIVA</b> - in Mio. DM -	<b>1994</b>	1993
<b>Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft</b>	<b>71.293</b>	70.098
<b>Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:</b>		
Vermietete Gegenstände	<b>10.209</b>	11.879
Übriges Anlagevermögen	<b>1.129</b>	-
Forderungen	<b>10.738</b>	8.771
Latente Steuern	<b>167</b>	178
<b>Aktiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft gesamt</b>	<b>22.243</b>	20.828
<b>Konzernbilanzsumme gesamt</b>	<b>93.536</b>	90.926
<b>PASSIVA</b> - in Mio. DM -	<b>1994</b>	1993
<b>Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft</b>	<b>71.293</b>	70.098
<b>Aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft:</b>		
Veränderung des Eigenkapitals	<b>1</b>	(431)
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	<b>14.543</b>	13.660
Außerplanmäßige Tilgung von Verbindlichkeiten	<b>7.372</b>	7.272
Abgrenzung Leasingraten und Mietsonderzahlungen	<b>327</b>	327
<b>Passiva aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft gesamt</b>	<b>22.243</b>	20.828
<b>Konzernbilanzsumme gesamt</b>	<b>93.536</b>	90.926

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

Auf Seite 64 haben wir die auf der deutschen Rechnungslegung basierende Segmentberichterstattung so wiedergegeben, wie sie auch in der "Form 20-F" enthalten ist, ein Jahresbericht, den wir bei der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde SEC einreichen.

## Segmentberichterstattung

### a) Informationen nach Unternehmensbereichen:

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

1993 - in Mio. DM -	MB	AEG DBI	DASA	debis	Sonstige	Eliminierungen	Konsolidiert
Außenumsätze	61.728	10.733	18.173	7.900	-	-	98.534
Konzerninterne Umsätze	2.968	279	453	1.591	-	(5.291)	-
Umsätze gesamt	64.696	11.012	18.626	9.491	-	(5.291)	98.534
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	(1.267)	(935)	(994)	366	-	(469)	(3.299) <sup>5)</sup>
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 <sup>4)</sup>	2.585	607	1.012	182	102	-	4.488

### b) Informationen nach Regionen:

1994 - in Mio. DM -	Deutschland	Andere europ. Länder	Nord-amerika	Latein-amerika	Andere Länder	Eliminierungen	Konsolidiert
Umsätze (Bestimmungsseite)	39.015	26.225	19.609	6.021	13.205	-	104.075
Umsätze (Entstehungsseite):							
Außenumsätze	57.823	17.579	17.695	5.069	5.909	-	104.075
Transfers zwischen Regionen	26.653	1.730	1.050	1.070	193	(30.696)	-
Gesamtumsätze	84.476	19.309	18.745	6.139	6.102	(30.696)	104.075
Exporte aus Deutschland	-	9.699	1.613	573	7.114 <sup>6)</sup>	-	18.999
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	206	(189)	588	167	123	-	895
Aktiva	54.280	14.827	16.570	3.374	4.485	-	93.536

1993 - in Mio. DM -	Deutschland	Andere europ. Länder	Nord-amerika	Latein-amerika	Andere Länder	Eliminierungen	Konsolidiert
Umsätze (Bestimmungsseite)	38.526	25.523	17.431	5.238	11.816	-	98.534
Umsätze (Entstehungsseite):							
Außenumsätze	55.732	17.483	15.053	4.544	5.722	-	98.534
Transfers zwischen Regionen	24.515	1.745	759	760	244	(28.023)	-
Gesamtumsätze	80.247	19.228	15.812	5.304	5.966	(28.023)	98.534
Exporte aus Deutschland	-	9.603	1.521	489	6.076 <sup>6)</sup>	-	17.689
Jahresüberschuß/ Jahresfehlbetrag	(814)	(159)	895	541	152	-	615
Aktiva	55.487	13.114	15.346	2.906	4.073	-	90.926

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

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

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

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

5) Darin enthalten sind sowohl Aufwendungen von rd. 3.500 Mio. DM für Personalstrukturmaßnahmen (3.100 Mio. DM) sowie Kapazitätsanpassungs- und sonstige Strukturmaßnahmen (400 Mio. DM) als auch Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.300 Mio. DM.

6) Hier sind Exporte nach Asien in Höhe von 5.873 Mio. DM in 1994 und 4.883 Mio. DM in 1993 erfaßt.

## Cash flow Statement des Daimler-Benz-Konzerns

- in Mio. DM -	1994	1993
Jahresüberschuß	895	615
Ergebnis aus Unternehmensabgängen	(378)	-
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG zum 30.06.1994	(652)	-
Verkauf von Immateriellen Anlagegegenständen	(366)	-
Außerordentliches Ergebnis	-	(2.603)
Abschreibungen auf das Anlagevermögen (einschl. Vermietete Gegenstände von 2.275 Mio. DM in 1994 und 2.536 Mio. DM in 1993)	7.676	8.357
Veränderung der Rückstellungen	221	2.483
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen	(384)	(208)
Ergebnis aus dem Verkauf von Wertpapieren	-	(1.659)
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Verbindlichkeiten		
Netto-Vorräte (vermindert um Erhaltene Anzahlungen)	1.351	3.072
Forderungen	1.461	163
Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	1.560	(718)
Sonstiges	(102)	411
<b>Cash flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>11.282</b>	<b>9.913</b>
Zugänge zum Anlagevermögen	(5.323)	(5.310)
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(5.062)	(5.373)
Erlöse aus Anlagenabgängen (einschl. Veränderungen (netto) bei Vermieteten Gegenständen von 1.978 Mio. DM in 1994 und 1.396 Mio. DM in 1993)	3.095	2.693
Erwerb von Beteiligungen	(1.491)	(986)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.382	573
Veränderung kurzfristiger Geldanlagen	(1.957)	1.016
Zugänge von Forderungen aus Absatzfinanzierung	(1.836)	(2.605)
Zugänge von Zahlungsmitteln aus Änderungen im Konsolidierungskreis	127	43
Sonstiges	474	574
<b>Cash flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(10.591)</b>	<b>(10.523)</b>
Veränderung bei Commercial Papers, netto	1.172	(473)
Zugänge an Finanzverbindlichkeiten (einschl. für Leasing- und Absatzfinanzierung von 883 Mio. DM in 1994 und 2.689 Mio. DM in 1993)	965	2.990
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(1.442)	(1.205)
Gezahlte Dividenden	(486)	(633)
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	3.174	-
<b>Cash flow aus der Finanztätigkeit</b>	<b>3.383</b>	<b>679</b>
Einfluß von Wechselkursänderungen auf Zahlungsmittel	(113)	(83)
Veränderung der Zahlungsmittel	3.961	(14)
Zahlungsmittel zum Jahresanfang	2.954	2.968
Zahlungsmittel zum Jahresende	6.915	2.954
Wertpapiere des Umlaufvermögens	6.469	6.889
Übrige Liquidität	633	614
Liquidität insgesamt	14.017	10.457

### Deutlicher Anstieg des Cash flow aus der Geschäftstätigkeit

Im Anstieg des Cash flow aus der Geschäftstätigkeit auf 11,3 Mrd. DM kommt sowohl das bessere operative Ergebnis als auch die Abnahme des Working Capital zum Ausdruck. Der Cash flow aus der Investitionstätigkeit blieb mit 10,6 Mrd. DM in der Größenordnung des Jahres 1993 (10,5 Mrd. DM). Dafür ausschlaggebend waren einerseits geringere Nettoausgaben für unsere Leasing- und Absatzaktivitäten (1994: 4,9 Mrd. DM; 1993: 6,6 Mrd. DM) sowie für Beteiligungen, andererseits aber auch Mittelabflüsse von kurzfristigen Geldanlagen in Höhe von 2,0 Mrd. DM, nachdem im Vorjahr Mittel von 1,0 Mrd. DM zugeflossen waren. Wir gehen davon aus, daß sich die Investitionen im Daimler-Benz-Konzern auch in den nächsten Jahren auf hohem Niveau bewegen werden.

Der Cash flow aus der Finanztätigkeit war insbesondere durch die Kapitalerhöhung der Daimler-Benz AG (3,0 Mrd. DM) geprägt; die Fremdfinanzierung nahm um 0,7 Mrd. DM zu. Die finanzielle Entwicklung zeigt sich im Anstieg der Zahlungsmittel um 4,0 auf 6,9 Mrd. DM beziehungsweise der Liquidität um 3,5 auf 14,0 Mrd. DM.

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

Mit der Notierung der Daimler-Benz-Aktie an der New Yorker Börse sind wir verpflichtet, der amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde, der Securities and Exchange Commission (SEC), einen Jahresbericht in der "Form 20-F" einzureichen. Dieser Bericht enthält zum Teil Informationen, die unserem Geschäfts-

bericht entnommen sind; darüber hinaus werden aber auch zusätzliche Angaben und Werte aufgeführt, die nach US-amerikanischen Rechnungslegungsnormen ermittelt wurden. Insbesondere beim Jahresergebnis und Eigenkapital bestehen erhebliche Unterschiede. Die Überleitungen auf Seite 67 zeigen, wie sich die entsprechenden Größen des deutschen Konzernabschlusses in die Werte nach amerikanischem Recht überführen lassen. Eine Erläuterung der wichtigsten Positionen ist auf Seite 96 des Geschäftsberichts gegeben.

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

- in Mio. DM -	1994	1993
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	<b>2.708</b>	(3.299)
Beteiligungsergebnis <sup>1)</sup>	7	37
Zinsergebnis <sup>2)</sup>	220	484
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(552)	(300)
Erträge aus der Veräußerung von Wertpapieren	-	1.659
Sonstiges Finanzergebnis	34	-
Finanzergebnis	(291)	1.880
Erträge aus der Rückübertragung von Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse auf die Trägerunternehmen <sup>3)</sup>	-	237
Verwaltungskosten und andere den Segmenten nicht zuordenbare Posten	83	(9)
Allgemeine Forschungskosten der Daimler-Benz AG	(423) <sup>4)</sup>	(282)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	<b>2.077</b>	(1.473)

1) Nach Zuordnung des Ertrags von Airbus Industrie in Höhe von 203 (i. V. 66) Mio. DM zum Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sowie dem gesonderten Ausweis enthaltener Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 233 (i. V. 284) Mio. DM.

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

3) Vermögen der Daimler-Benz Unterstützungskasse wurde auf die Trägerunternehmen Daimler-Benz AG und Mercedes-Benz AG zurückübertragen, um steuerliche Nachteile aus der Überdotierung zu vermeiden.

4) Darin enthalten sind Verwaltungskosten des Forschungsbereichs, die im Vorjahr noch in den "Verwaltungskosten und anderen, den Segmenten nicht zuordenbaren Posten" erfaßt waren.

## Überleitung von Konzern-Jahresüberschuß und Eigenkapital auf US-GAAP

- in Mio. DM -	1994	1993
<b>Konzern-Jahresüberschuß nach deutschem HGB</b>	<b>895</b>	615
+/- Minderheitenanteile	<b>159</b>	(13)
Korrigiertes Jahresergebnis nach deutschen Vorschriften	<b>1.054</b>	602
+/- Veränderung "Appropriated Retained Earnings" / (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	<b>409</b>	(4.262)
	<b>1.463</b>	(3.660)
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Fertigung	<b>53</b>	78
Goodwill und Unternehmenszugänge	<b>(350)</b>	(287)
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG zum 30.06.1994	<b>(652)</b>	-
Pensionsrückstellungen und Krankheitskosten für Pensionäre	<b>(432)</b>	(624)
Währungsumrechnung	<b>(22)</b>	(40)
Währungssicherungsgeschäfte	<b>633</b>	(225)
Wertpapiere	<b>(388)</b>	-
Sonstige Bewertungsunterschiede	<b>73</b>	292
Latente Steuern	<b>496</b>	2.627
Konzern-Jahresüberschuß/-fehlbetrag nach US-GAAP vor Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung neuer Bilanzierungsvorschriften	<b>874</b>	(1.839)
Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung neuer Vorschriften für die Bilanzierung von Wertpapieren nach US-GAAP (nach Ertragsteuern von 235 Mio. DM)	<b>178</b>	-
<b>Konzernergebnis nach US-GAAP</b>	<b>1.052</b>	(1.839)
Konzernergebnis je Aktie nach US-GAAP	<b>DM 21,53</b>	DM (39,47)
Konzernergebnis je ADS <sup>1)</sup> nach US-GAAP	<b>DM 2,15</b>	DM (3,95)
<b>Eigenkapital nach deutschem HGB</b>	<b>20.251</b>	18.145
././ Minderheitenanteile	<b>(151)</b>	(561)
Korrigiertes Eigenkapital nach deutschen Vorschriften	<b>20.100</b>	17.584
+ "Appropriated Retained Earnings" / (zweckgebundene Rücklagen: Rückstellungen und Bewertungsmaßnahmen)	<b>6.205</b>	5.770
	<b>26.305</b>	23.354
Sonstige Einflüsse nach US-GAAP		
+/- Langfristige Fertigung	<b>262</b>	207
Goodwill und Unternehmenszugänge	<b>1.978</b>	2.284
Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG zum 30.06.1994	<b>(652)</b>	-
Pensionsrückstellungen und Krankheitskosten für Pensionäre	<b>(2.250)</b>	(1.821)
Währungsumrechnung	<b>63</b>	85
Währungssicherungsgeschäfte	<b>1.013</b>	381
Wertpapiere	<b>27</b>	-
Sonstige Bewertungsunterschiede	<b>(185)</b>	(698)
Latente Steuern	<b>2.874</b>	2.489
<b>Eigenkapital nach US-GAAP</b>	<b>29.435</b>	26.281

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

# Jahresabschlüsse

## Konzernbilanz

	Anhang	31. Dezember 1994 in Mio. DM	31. Dezember 1993 in Mio. DM
<b>AKTIVA</b>			
<b>Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	( 1)	880	523
Sachanlagen	( 2)	17.727	18.921
Finanzanlagen	( 3)	7.423	4.031
Vermietete Gegenstände	( 4)	10.209	11.879
		<b>36.239</b>	35.354
<b>Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	( 5)	21.764	24.262
Erhaltene Anzahlungen	( 6)	(6.788)	(7.317)
		<b>14.976</b>	16.945
Forderungen aus der Absatzfinanzierung	( 7)	10.151	8.771
Übrige Forderungen	( 8)	14.561	15.349
Sonstige Vermögensgegenstände	( 9)	3.965	4.095
Wertpapiere	(10)	6.469	6.889
Zahlungsmittel	(11)	6.915	2.954
		<b>57.037</b>	55.003
<b>Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung</b>			
	(12)	260	569
		<b>93.536</b>	90.926
<b>PASSIVA</b>			
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(13)		
(Bedingtes Kapital 300 Mio. DM)	(14)	2.565	2.330
Kapitalrücklage	(14)	4.904	2.117
Gewinnrücklagen	(15)	12.048	12.747
Anteile in Fremdbesitz	(16)	151	561
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG		583	390
		<b>20.251</b>	18.145
<b>Rückstellungen</b>			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(17)	13.150	12.759
Übrige Rückstellungen	(18)	22.446	23.128
		<b>35.596</b>	35.887
<b>Verbindlichkeiten</b>			
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	(19)	14.543	13.660
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(20)	7.718	6.859
Übrige Verbindlichkeiten	(21)	14.959	15.796
		<b>37.220</b>	36.315
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>			
		469	579
		<b>93.536</b>	90.926

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1994 in Mio. DM	1993 in Mio. DM
<b>Umsatzerlöse</b>	(22)	<b>104.075</b>	98.534
Umsatzkosten	(23)	<b>(90.337)</b>	(89.964)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>13.738</b>	8.570
Vertriebskosten	(23)	<b>(11.089)</b>	(10.913)
Allgemeine Verwaltungskosten	(23)	<b>(3.283)</b>	(3.474)
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	<b>4.602</b>	4.450
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(25)	<b>(2.117)</b>	(2.311)
Finanzergebnis	(26)	<b>226</b>	2.205
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>2.077</b>	(1.473)
Außerordentliches Ergebnis		<b>0</b>	2.603
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(27)	<b>(1.182)</b>	(515)
<b>Jahresüberschuß</b>	(28)	<b>895</b>	615
Gewinnvortrag		<b>18</b>	0
Einstellungen in Gewinnrücklagen		<b>(489)</b>	(212)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		<b>(169)</b>	(339)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		<b>328</b>	326
<b>Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG</b>		<b>583</b>	390

## Konzern-Anlagevermögen

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31.12. 1994
	1.1.1994 <sup>1)</sup>	Währungs- änderung	Zugänge <sup>1)</sup>	Um- buchungen	Abgänge	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	725	(10)	176	17	193	715
Geschäftswerte	575	(1)	442		111	905
	<b>1.300</b>	<b>(11)</b>	<b>618</b>	<b>17</b>	<b>304</b>	<b>1.620</b>
<b>Sachanlagen</b>						
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	19.470	(134)	605	534	589	19.886
Technische Anlagen und Maschinen	24.945	(82)	1.394	470	1.589	25.138
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18.213	(113)	1.342	272	1.796	17.918
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.744	(25)	1.311	(1.293)	89	1.648
	<b>64.372</b>	<b>(354)</b>	<b>4.652</b>	<b>(17)</b>	<b>4.063</b>	<b>64.590</b>
<b>Finanzanlagen</b>						
Anteile an verbundenen Unternehmen	674	2	88	.	78	686
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	19	.	13	-	14	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.273	(4)	1.645	33	683	2.264
Beteiligungen	1.332	(3)	384	-	152	1.561
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	119	.	13	.	2	130
Wertpapiere des Anlagevermögens	370	.	843	1.513 <sup>2)</sup>	3	2.723
Sonstige Ausleihungen	1.218	(19)	172	(33)	201	1.137
	<b>5.005</b>	<b>(24)</b>	<b>3.158</b>	<b>1.513</b>	<b>1.133</b>	<b>8.519</b>
	<b>70.677</b>	<b>(389)</b>	<b>8.428</b>	<b>1.513</b>	<b>5.500</b>	<b>74.729</b>
<b>Vermietete Gegenstände</b>	<b>17.499</b>	<b>(1.238)</b>	<b>5.599</b>	.	<b>7.358</b>	<b>14.502</b>

1) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

2) Umgliederung aus Wertpapierzugängen 1993.

1.1.1994 <sup>1)</sup>	Währungs- änderung	Abschreibungen		Abgänge	Buchwerte		Buchwerte 31.12.1993
		lfd. Jahr	Um- buchungen		31.12.1994	31.12.1994	
472	(8)	144	8	156	460	255	253
305	.	86	.	111	280	625	270
<b>777</b>	<b>(8)</b>	<b>230</b>	<b>8</b>	<b>267</b>	<b>740</b>	<b>880</b>	<b>523</b>
9.831	(44)	1.091	49	343	10.584	9.302	9.639
20.600	(60)	1.994	5	1.406	21.133	4.005	4.345
14.955	(88)	1.817	.	1.557	15.127	2.791	3.258
65	.	16	(62)	-	19	1.629	1.679
<b>45.451</b>	<b>(192)</b>	<b>4.918</b>	<b>(8)</b>	<b>3.306</b>	<b>46.863</b>	<b>17.727</b>	<b>18.921</b>
137	.	14	-	25	126	560	537
3	.	5	-	5	3	15	16
179	-	36	-	73	142	2.122	1.094
490	-	183	-	5	668	893	842
3	.	-	-	.	3	127	116
4	-	4	-	-	8	2.715	366
158	1	11	-	24	146	991	1.060
<b>974</b>	<b>1</b>	<b>253</b>	<b>-</b>	<b>132</b>	<b>1.096</b>	<b>7.423</b>	<b>4.031</b>
<b>47.202</b>	<b>(199)</b>	<b>5.401</b>	<b>-</b>	<b>3.705</b>	<b>48.699</b>	<b>26.030</b>	<b>23.475</b>
<b>5.620</b>	<b>(406)</b>	<b>2.275</b>	<b>-</b>	<b>3.196</b>	<b>4.293</b>	<b>10.209</b>	<b>11.879</b>
						<b>36.239</b>	<b>35.354</b>

# Konzernanhang

## Grundlagen und Methoden

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird 1994 erstmals nach dem - international vorherrschenden - Umsatzkostenverfahren erstellt. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend umgegliedert; der Jahresüberschuß blieb unverändert.

Nach dem Umsatzkostenverfahren werden die betrieblichen Aufwendungen den Funktionsbereichen Herstellung, Vertrieb und Allgemeine Verwaltung zugeordnet. Die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung unter der Bezeichnung Umsatzkosten ausgewiesen. Dieser Posten enthält darüber hinaus auch die Personal- und Sachaufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie für Gewährleistungen und die Abschreibungen auf Vorräte. Ferner werden in den Umsatzkosten die Zinsaufwendungen aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts ausgewiesen, die in den Vorjahren im Zinsergebnis enthalten waren. Die bisher im Zinsergebnis ausgewiesenen Zinserträge aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft sind nunmehr in den Umsatzerlösen erfaßt, so daß sich deren Vorjahreswert geringfügig verändert hat.

Im Finanzergebnis haben wir das Beteiligungsergebnis, das Zinsergebnis und das Übrige Finanzergebnis zusammengefaßt, deren einzelne Bestandteile unter der Anhangziffer 26 erläutert werden.

### Bilanzierung und Bewertung

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

*Immaterielle Vermögensgegenstände* sind 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 fünf Jahren abgeschrieben und - sofern sie im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns 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 abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist. Darüber hinaus gegebene Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen - wie z. B. gemäß § 6b Einkommensteuergesetz - werden in Anspruch genommen.

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

Bei den planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 10 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten entsprechend kürzere Zeiträume.

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

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

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

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

*Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe* sowie *Waren* werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Tagespreisen bewertet, die *Erzeugnisse* zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen neben dem Fertigungsmaterial und den Fertigungslöhnen anteilige Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Soweit Bestandsrisiken vorliegen, z. B. wegen geminderter Verwendbarkeit nach längerer Lagerdauer oder nach Konstruktionsänderungen, sind angemessene Abschläge vorgenommen worden, die nach der verlustfreien Bewertung bemessen werden.

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

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

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

*Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen* sind nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Beurteilung ermittelt. Die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden im wesentlichen nach dem Teilwertverfahren berechnet. Die derivativen Finanzgeschäfte (vor allem Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Zins- und Währungsswaps) sind grundsätzlich einzeln bewertet. Besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen einem derivativen Finanzgeschäft und einem Grund-

geschäft, wird eine Bewertungseinheit gebildet. Rückstellungen bestehen für Zins- und Währungsrisiken sowie für das allgemeine Kreditrisiko.

*Verbindlichkeiten* sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

### **Konsolidierungskreis**

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 357 (i. V. 305) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 16 (i. V. 12) Gemeinschaftsunternehmen; diese werden quotaal einbezogen.

Im Berichtsjahr sind 80 Tochterunternehmen sowie fünf Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden.

Die Daimler-Benz Aerospace und die französische Thomson-CSF-Gruppe haben einzelne Bereiche in neue Gemeinschaftsunternehmen eingebracht, an denen sie je zur Hälfte beteiligt sind. Die Gewinn- und Verlustrechnungen der eingebrachten Bereiche der Daimler-Benz Aerospace sind aufgrund der Zugehörigkeit zum Konzern bis Mitte Dezember 1994 in vollem Umfang im Konzernabschluß enthalten. Demgegenüber werden die Bilanzen der Gemeinschaftsunternehmen quotaal einbezogen.

Die ElectroCom Automation, Inc., Arlington, USA, die bisher als at equity-Beteiligung (Anteil 26%) einbezogen wurde, wird nach dem Erwerb der restlichen Anteile 1994 voll konsolidiert.

28 Tochterunternehmen sowie ein Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Die wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlußposten erläutert.

Im Rahmen der Weiterentwicklung unseres Leasinggeschäfts in Deutschland wurde die MBL Mercedes-Benz Leasing GmbH & Co. oHG, Stuttgart, in die MBL Fahrzeug Leasing GmbH & Co. KG, Stuttgart, umgewandelt, an der sich externe Bankpartner mit insgesamt 80% beteiligt haben. Dadurch wird ab 30. Juni 1994 die MBL Fahrzeug Leasing GmbH & Co. KG nicht mehr konsolidiert, sondern als 20%ige Beteiligung at equity einbezogen.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf des Geschäftsbereichs Hausgeräte der AEG Daimler-Benz Industrie sind vier Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Nicht konsolidiert werden 291 (i. V. 271) Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist, sowie elf Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt. Der vollständige Konsolidierungskreis der Daimler-Benz AG ist in der Liste des Anteilsbesitzes enthalten, die beim Handelsregister Stuttgart unter Nr. HRB 15 350 hinterlegt wird.

### **Konsolidierungsgrundsätze**

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

Die sich aus der Kapitalkonsolidierung ergebenden aktiven Unterschiedsbeträge werden, soweit möglich, den betreffenden Konzernbilanzposten zugeordnet und über die Nutzungsdauern ergebniswirksam abgeschrieben. Zur Behandlung der verbleibenden Geschäftswerte verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter "Bilanzierung und Bewertung".

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 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 143 *assozierten Unternehmen* bilanziert.

22 assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1994 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.

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

### **Währungsumrechnung**

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

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

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

# Erläuterungen zur Konzernbilanz

## 1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 880 (i. V. 523) Mio. DM sind Geschäftswerte, erworbene EDV-Software, Patente sowie in geringem Umfang geleistete Anzahlungen ausgewiesen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beruht vor allem auf dem Erwerb der ElectroCom Automation, USA.

Im Berichtsjahr sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 9 (i. V. 88) Mio. DM vorgenommen worden.

## 2 Sachanlagen

Der Rückgang der Sachanlagen um 1.194 auf 17.727 Mio. DM ergibt sich mit 4.918 Mio. DM aus Abschreibungen, 757 Mio. DM aus Abgängen sowie mit -162 Mio. DM aus Währungsänderungen und -9 Mio. DM aus Umbuchungen, denen Zugänge von 4.652 Mio. DM gegenüberstehen. Nach steuerrechtlichen Vorschriften - insbesondere nach § 6b Einkommensteuergesetz - sind Abschreibungen in Höhe von 326 (i. V. 76) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 148 (i. V. 287) Mio. DM.

Im Rahmen der erstmaligen Einbeziehung von Tochterunternehmen haben sich die Anschaffungskosten um 353 Mio. DM und die Abschreibungen um 223 Mio. DM erhöht.

## 3 Finanzanlagen

Unter den Finanzanlagen von 7.423 (i. V. 4.031) Mio. DM werden im wesentlichen Wertpapiere des Anlagevermögens sowie Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

Der Anstieg der Finanzanlagen beruht vor allem auf dem Zugang der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG, die nicht mehr konsolidiert, sondern als 20%ige Beteiligung unter den Finanzanlagen ausgewiesen wird. Ferner wurden aufgrund der geänderten Anlagestrategie festverzinsliche Wertpapiere vom Umlaufvermögen in das Anlagevermögen umgegliedert.

Im wesentlichen waren auf Beteiligungen und auf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 253 (i. V. 298) Mio. DM vorzunehmen.

## 4 Vermietete Gegenstände

Der Rückgang der Vermieteten Gegenstände um 1.670 auf 10.209 Mio. DM beruht vor allem auf der Entkonsolidierung der MBL Fahrzeug-Leasing GmbH & Co. KG zum 30. Juni 1994.

Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen von 8 (i. V. 5) Mio. DM vorgenommen worden.

## 5 Vorräte

	<b>31.12.1994</b>	31.12.1993
	<b>Mio. DM</b>	Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>3.390</b>	3.406
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	<b>9.715</b>	10.543
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	<b>6.781</b>	8.258
Geleistete Anzahlungen	<b>1.878</b>	2.055
	<b>21.764</b>	24.262

Von den Konzernvorräten entfällt der überwiegende Teil auf Mercedes-Benz und Daimler-Benz Aerospace. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf geringere Bestände bei den ausländischen Mercedes-Benz-Vertriebsgesellschaften und auf geringere Halbfertigerzeugnisse bei Airbus und Fokker zurückzuführen.

## 6 Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 6.788 (i. V. 7.317) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG Daimler-Benz Industrie, Daimler-Benz Aerospace AG, Fokker, Dornier und MTU vereinnahmt; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

## Forderungen aus der Absatzfinanzierung

Der Posten betrifft die Kreditforderungen an Kunden in Höhe von 10.151 (i. V. 8.771) Mio. DM, von denen 5.831 (i. V. 5.569) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen. Der Gesamtbetrag ist mit 236 Mio. DM wertberichtigt.

## 8 Übrige Forderungen

### 9 Sonstige Vermögensgegenstände

		31.12.1994	31.12.1993
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		<b>10.173</b>	11.695
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	276 (i. V. 387)		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen		<b>2.466</b>	2.299
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	3 (i. V. 6)		
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		<b>1.922</b>	1.355
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	241 (i. V. 87)		
Übrige Forderungen		<b>14.561</b>	15.349
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	520 (i. V. 480)		
Sonstige Vermögensgegenstände		<b>3.965</b>	4.095
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	726 (i. V. 378)		

Unter den Sonstigen Vermögensgegenständen werden im wesentlichen Steuererstattungsansprüche und Zinsforderungen ausgewiesen. Außerdem sind hier Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 197 (i. V. 186) Mio. DM enthalten.

Die Übrigen Forderungen und die Sonstigen Vermögensgegenstände sind mit 1.662 Mio. DM wertberichtigt.

## 10 Wertpapiere

	31.12.1994	31.12.1993
	Mio. DM	Mio. DM
Eigene Aktien	-	-
Sonstige Wertpapiere	<b>6.469</b>	6.889
	<b>6.469</b>	6.889

Im Berichtsjahr haben wir zur Weitergabe an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Benz AG und der Unternehmensbereiche sowie zur Erfüllung des noch bestehenden Umtauschangebots an AEG-Aktionäre insgesamt 78.705 Eigene Aktien zu einem Durchschnittspreis von 823 DM je Aktie bezogen. Davon entfallen 40.700 Aktien auf die Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Belegschaftsaktien und 32.005 Aktien auf Zukäufe an der Börse (im März 5.702, April 6.701, Oktober 9.703, November 56.380 und Dezember 219 Stück).

Im November 1994 sind von der Daimler-Benz AG und den Unternehmensbereichen insgesamt 46.969 Aktien (nom. 2,3 Mio. DM = 0,09% des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 532 DM an die Belegschaft veräußert worden. Im Rahmen des Umtauschangebots haben AEG-Aktionäre 31.736 Daimler-Benz-Aktien erhalten. Am Bilanzstichtag waren keine Eigenen Aktien im Bestand.

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten hauptsächlich festverzinsliche Schuldtitel.

Innerhalb des Umlaufvermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot Zuschreibungen von 22 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

## 11 Zahlungsmittel

Der Bilanzbetrag von 6.915 (i. V. 2.954) Mio. DM umfaßt Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben sowie Schecks.

Die unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesenen liquiden Mittel betragen insgesamt 14,0 (i. V. 10,5) Mrd. DM; davon sind durch Bewertungseinheiten mit derivativen Finanzgeschäften 1,8 Mrd. DM zwischen einem Jahr und zehn Jahren gebunden. Der Anstieg der liquiden Mittel gegenüber dem Vorjahr ist mit 0,4 Mrd. DM auf den geänderten Ausweis der zum Ausgleich von Lieferantenverbindlichkeiten ausgestellten, jedoch vom Empfänger noch nicht eingelösten Schecks zurückzuführen.

## 12 Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

In dieser Bilanzposition sind im wesentlichen abgegrenzte Mieten, Zinsen und Versicherungsprämien sowie Disagioträge von 26 (i. V. 16) Mio. DM enthalten. Zum 31.12.1994 ergibt sich - abweichend vom Vorjahr - eine passivisch zu berücksichtigende Steuerabgrenzung auf ergebniswirksame Eliminierungsvorgänge.

## 13 Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:

	Mio. DM
Stand am 31.12.1993	18.145
Dividende der Daimler-Benz AG für 1993	(373)
Kapitalerhöhung der Daimler-Benz AG	3.022
Einstellungen in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1994	489
Verrechnung von Geschäftswerten	(378)
Bilanzgewinn der Daimler-Benz AG 1994	583
Veränderung der Anteile in Fremdbesitz	(410)
Differenz aus der Währungsumrechnung	(703)
Übrige Veränderungen	(124)
Stand am 31.12.1994	20.251

Die Verrechnung von Geschäftswerten mit dem Eigenkapital beruht vor allem auf dem Erwerb der vollständigen Anteile an der Bayerische Beteiligungsgesellschaft für Luft- und Raumfahrtwerte mbH, München, die ihrerseits 10% der Anteile an der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG, München, hält.

## 14 Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Durch die Kapitalerhöhung im Juni 1994 in Höhe von nom. 233,0 Mio. DM und die Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Belegschaftsaktien im November 1994 in Höhe von nom. 2,3 Mio. DM erhöhte sich das Gezeichnete Kapital um 235,3 auf 2.564,9 Mio. DM. Die Anzahl der Stimmen beträgt nach diesen beiden Kapitalerhöhungen 51.298.736.

Von dem am 26. Juni 1991 beschlossenen Genehmigten Kapital von 600 Mio. DM verbleibt noch ein Betrag von 367,0 Mio. DM, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet ist. Von dem am 18. Mai 1994 beschlossenen Genehmigten Kapital von 20 Mio. DM zur Ausgabe von Belegschaftsaktien ist noch ein Betrag von 17,7 Mio. DM vorhanden, befristet bis zum 30. April 1999. Das Bedingte Kapital in Höhe von 300,0 Mio. DM dient der Einräumung von Bezugsrechten für die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die vom Vorstand aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 18. Mai 1994 begeben werden. Von dieser Ermächtigung, die bis zum 30. April 1999 befristet ist, wurde noch kein Gebrauch gemacht.

Die Erhöhung der Kapitalrücklage auf 4.904 (i. V. 2.117) Mio. DM ist auf das Agio aus den beiden Kapitalerhöhungen 1994 zurückzuführen.

## 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 AEG Daimler-Benz Industrie, Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG, Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Dornier, MTU und Eurocopter. Hiervon sind insbesondere wegen des - sich auf der Bewertungsebene des Daimler-Benz-Konzerns ergebenden - anteiligen negativen Eigenkapitals die aktiven Anteile in Fremdbesitz in Höhe von 973 Mio. DM abgesetzt, die aus der Konsolidierung von Fokker resultieren.

## 17 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Pensionsrückstellungen steigen um 391 auf 13.150 (i. V. 12.759) Mio. DM vor allem wegen der jährlichen Teilwerterhöhung. Unter Berücksichtigung des Vermögens der Unterstützungseinrichtungen sind die Versorgungsverpflichtungen voll gedeckt.

## 18 Übrige Rückstellungen

	31.12.1994 Mio. DM	31.12.1993 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.449	1.668
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter	36	44
Sonstige Rückstellungen	20.961	21.416
	<b>22.446</b>	23.128

Die Steuerrückstellungen betreffen hauptsächlich die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG und der ausländischen Mercedes-Benz-Konzerngesellschaften sowie passive latente Steuern auf ergebniswirksame Eliminierungsvorgänge in Höhe von 33 Mio. DM. Der Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter entstand im Rahmen der erstmaligen Konsolidierung eines Tochterunternehmens; der verbleibende Betrag steht zum Ausgleich erwarteter Mehraufwendungen in den Anlaufjahren zur Verfügung.

Die Sonstigen Rückstellungen beinhalten Verpflichtungen für:

	31.12.1994 Mio. DM	31.12.1993 Mio. DM
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	5.067	5.280
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	5.910	5.753
Redimensionierung der Kapazitäten und Verringerung der Belegschaft	2.712	3.397
Weitere Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	1.550	1.734
Übrige Risiken	5.722	5.252
	<b>20.961</b>	21.416

**19 Verbindlichkeiten aus der  
Leasing- und Absatzfinanzierung**

			<b>31.12.1994</b>	31.12.1993
		Mio. DM	<b>Mio. DM</b>	Mio. DM
Anleihen			<b>5.449</b>	5.187
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.013 (i. V. 303)			
Schuldverschreibungen			<b>3.841</b>	3.212
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.841 (i. V. 3.212)			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			<b>4.541</b>	4.408
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	2.595 (i. V. 2.316)			
Wechselverbindlichkeiten			-	220
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	- (i. V. 220)			
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht			<b>349</b>	235
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	207 (i. V. 78)			
Sonstige Verbindlichkeiten			<b>363</b>	398
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	244 (i. V. 254)			
<b>Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung</b>			<b>14.543</b>	13.660
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.900 (i. V. 6.383)			
mehr als 5 Jahre	1.944 (i. V. 1.989)			

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung dienen der Refinanzierung der Vermieteten Gegenstände und der Forderungen aus der Absatzfinanzierung. Unter den Schuldverschreibungen werden auf US-\$ lautende Commercial-Paper ausgewiesen, und zwar zum Ausgabebetrag zuzüglich der aufgelaufenen Zinsen.

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

**20 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**  
**21 Übrige Verbindlichkeiten**

			<b>31.12.1994</b>	31.12.1993
		Mio. DM	<b>Mio. DM</b>	Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			<b>7.718</b>	6.859
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	7.670	(i. V. 6.746)		
Finanzverbindlichkeiten				
Anleihen			<b>2.709</b>	2.797
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	480	(i. V. 267)		
Schuldverschreibungen			<b>345</b>	209
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	345	(i. V. 209)		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			<b>2.798</b>	3.810
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.444	(i. V. 2.326)		
Wechselverbindlichkeiten			<b>200</b>	244
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	148	(i. V. 235)		
Andere Verbindlichkeiten				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			<b>1.153</b>	1.126
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	830	(i. V. 354)		
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht			<b>1.806</b>	1.819
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.621	(i. V. 1.573)		
Sonstige Verbindlichkeiten			<b>5.948</b>	5.791
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	4.898	(i. V. 4.780)		
davon aus Steuern	964	(i. V. 1.131)		
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	1.367	(i. V. 1.176)		
Übrige Verbindlichkeiten			<b>14.959</b>	15.796
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten			<b>22.677</b>	22.655
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	17.436	(i. V. 16.490)		
mehr als 5 Jahre	1.368	(i. V. 2.131)		

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen 77 (i. V. 243) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Ferner handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse, sowie um bei Daimler-Benz Aerospace AG 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 1994 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 911 (i. V. 1.934) Mio. DM gesichert.

# Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## 22 Umsatzerlöse

	1994 Mio. DM	1993 Mio. DM
Beiträge der Unternehmensbereiche zum Konzernumsatz:		
Mercedes-Benz	68.239	61.728
AEG Daimler-Benz Industrie	10.034	10.733
DASA	17.053	18.173
debis	8.749	7.900
	<b>104.075</b>	98.534
In den Umsatzerlösen sind Zinserträge aus der Absatzfinanzierung in Höhe von 941 (i. V. 797) Mio. DM enthalten.		
Konzernumsätze nach Regionen:		
Inland	39.015	38.526
Ausland	65.060	60.008
Die Umsatzerlöse Ausland entfallen auf:		
EU-Länder	20.881	20.267
übriges Europa	5.344	5.256
Nordamerika	19.609	17.431
Lateinamerika	6.021	5.238
übrige Länder	13.205	11.816

## 23 Funktionskosten

In den Funktionskosten sind Aufwendungen für Strukturmaßnahmen in Höhe von 1.114 (i. V. 3.486) Mio. DM ausgewiesen. Die in den Umsatzkosten enthaltenen Zinsaufwendungen aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts betragen 918 (i. V. 1.139) Mio. DM. Die Sonstigen Steuern belaufen sich auf 297 (i. V. 390) Mio. DM.

## 24 Sonstige betriebliche Erträge

In den Sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1.610 (i. V. 2.348) Mio. DM enthalten. Weiterhin sind in dieser Position Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten und aus Entkonsolidierungen in Höhe von 1.029 Mio. DM sowie Erträge aus Grundstücksveräußerungen ausgewiesen, die weitgehend durch steuerrechtliche Abschreibungen nach § 6b Einkommensteuergesetz wieder gebunden wurden. Von den Sonstigen betrieblichen Erträgen sind 2.718 (i. V. 3.581) Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

## 25 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im wesentlichen Zuführungen zu Rückstellungen, die den Funktionskosten nicht zugeordnet wurden, sowie Aufwendungen aus Anlageabgängen. Insgesamt sind 121 (i. V. 224) Mio. DM der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

## 26 Finanzergebnis

	Mio. DM	1994 Mio. DM	1993 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen		<b>331</b>	145
davon aus verbundenen Unternehmen	27 (i. V. 15)		
Erträge aus Gewinnabführungen		<b>10</b>	13
Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen		<b>25</b>	6
Ergebnis aus at-equity bilanzierten Unternehmen		<b>(80)</b>	(35)
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen		<b>(233)</b>	(284)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen		<b>(76)</b>	(26)
<b>Beteiligungsergebnis</b>		<b>(23)</b>	(181)

Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		<b>192</b>	149
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		<b>1.576</b>	1.538
davon aus verbundenen Unternehmen	6 (i. V. 11)		
Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<b>(1.234)</b>	(889)
davon an verbundene Unternehmen	6 (i. V. 60)		
<b>Zinsergebnis</b>		<b>534</b>	798

Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren des Umlaufvermögens		<b>253</b>	1.436
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens		<b>(299)</b>	(2)
Abschreibungen auf Ausleihungen und Wertpapiere des Anlagevermögens		<b>(20)</b>	(14)
Sonstiges Übriges Finanzergebnis		<b>(219)</b>	168
<b>Übriges Finanzergebnis</b>		<b>(285)</b>	1.588
<b>Finanzergebnis gesamt</b>		<b>226</b>	2.205

Insgesamt betragen die Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens 552 (i. V. 300) Mio. DM.

## 27 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 1.182 (i. V. 515) Mio. DM sind im wesentlichen die Ertragsteuern der ausländischen Mercedes-Benz-Konzerngesellschaften enthalten.

## 28 Jahresüberschuß

Der Konzernjahresüberschuß von 895 Mio. DM ist durch steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufvermögen, insbesondere nach § 6b Einkommensteuergesetz, in Höhe von 270 Mio. DM beeinflusst. Die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses hierdurch sind nicht wesentlich.

## Sonstige Angaben

### Personalaufwand/ Beschäftigte

	1994 Mio. DM	1993 Mio. DM
Löhne und Gehälter	24.145	27.653
Soziale Abgaben	4.506	4.741
Aufwendungen für Altersversorgung	1.457	1.396
	<b>30.108</b>	33.790

Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	181.586	199.797
Angestellte	146.663	156.793
Auszubildende/Praktikanten	13.656	14.517
	<b>341.905</b>	371.107
In den Gemeinschaftsunternehmen sind 10.790 Personen beschäftigt.		

### Materialaufwand

	1994 Mio. DM	1993 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	47.324	44.481
Aufwendungen für bezogene Leistungen	8.965	6.595
	<b>56.289</b>	51.076

### Derivative Finanzinstrumente

	- Nominalwert -		- Marktwert -	
	31.12.94 Mio. DM	31.12.93 Mio. DM	31.12.94 Mio. DM	31.12.93 Mio. DM
Währungsinstrumente	23.246	30.850	+ 740	+ 210
Zinsinstrumente	15.704	13.101	- 76	+ 45
	<b>38.950</b>	43.951	<b>+ 664</b>	+ 255

Die derivativen Finanzinstrumente dienen der Absicherung von Zins- und Währungsrisiken. Sie decken im wesentlichen die zugrundeliegenden Liefer- und Leistungsgeschäfte (Grundgeschäfte) ab. In geringerem Umfang werden sie zur Optimierung des Zins- und Währungsergebnisses eingesetzt. Verträge bestehen nur mit renommierten internationalen Finanzinstituten.

Die derivativen Finanzgeschäfte werden entsprechend den jeweiligen Geschäftsumfängen Risikokontrollen unterworfen und unter strikter Funktionstrennung in Handel, Abwicklung, Dokumentation und Kontrolle durchgeführt. Die hierfür maßgebliche Organisation und die Arbeitsabläufe werden in internen Richtlinien festgelegt. Die Wirksamkeit der internen Kontrollen und die Sicherheit der Abläufe unterliegen laufender Überprüfung. Durch eine regelmäßige und standardisierte Finanzberichterstattung werden die Risikopositionen für Entscheidungen jeweils aktuell dargestellt.

Die Währungsinstrumente betreffen insbesondere Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen in den Währungen der großen Industrieländer. Die Zinsinstrumente beinhalten vor allem Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps, Forward Rate Agreements und Futures sowie Optionen auf diese Geschäfte. Die Nominalwerte ergeben sich aus der - unsaldierten - Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge der derivativen Finanzgeschäfte. Die Marktwerte leiten sich aus den Beträgen ab, zu denen die betreffenden derivativen Finanzgeschäfte am Bilanzstichtag gehandelt bzw. notiert werden, ohne Berücksichtigung gegenläufiger Wertentwicklungen aus den Grundgeschäften.

### Haftungsverhältnisse

	31.12.1994 Mio. DM	31.12.1993 Mio. DM
Bürgschaften	1.247	1.229
Wechselobligo	214	275
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	673	746
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	80	3

Daneben haften wir für - nicht valutierbare - von der Daimler-Benz Aerospace AG garantierte Ausgleichszahlungen für 1995 und Folgejahre. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG AG und der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holöing AG bestehen ebenfalls Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen für 1995 und Folgejahre.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 1.102 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 6 Jahre.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von jährlich rd. 751 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 4 Jahre.

Im Zusammenhang mit der treuhänderischen Abwicklung der bundesverbürgten Serienkredite durch die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH läßt sich die tatsächliche Höhe der 1995 letztfälligen, maximal vom Bund abzulösenden Tranche über 1 Mrd. DM erst im Laufe des Jahres 1995 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 Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht bereits im Jahresabschluß berücksichtigt sind, 127 Mio. DM.

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

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

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

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

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen jnd Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 79 Mio. DM.

Im Rahmen der Absatzfinanzierung ist die Daimler-Benz Aerospace branchenübliche Haftungsverpflichtungen eingegangen.

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

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

## Organe

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 24. Mai 1995 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 16.759.041 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 1.736.035 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 12.271.514 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 90.943.099 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1994 betragen Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 58.017 DM. Die hierin enthaltenen Wohnbaudarlehen werden zinslos gewährt, sonstige Kredite und Vorschüsse sind mit durchschnittlich 5,5% zu verzinsen. Im Berichtsjahr wurden 111.846 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 22. März 1995

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Zielke  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky  
Wirtschaftsprüfer

# Bilanz der Daimler-Benz AG

## AKTIVA

	<b>31. Dezember 1994 in Mio. DM</b>	31. Dezember 1993 in Mio. DM
<b>Anlagevermögen</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	4	7
Sachanlagen	717	757
Finanzanlagen	24.324	21.378
	<b>25.045</b>	22.142
<b>Umlaufvermögen</b>		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.907	5.657
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	1.186	1.374
Wertpapiere	5.137	4.833
Zahlungsmittel	4.277	1.287
	<b>15.507</b>	13.151
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	.	.
	<b>40.552</b>	35.293

<b>Eigenkapital</b>		
Gezeichnetes Kapital (Bedingtes Kapital 300 Mio. DM)	2.565	2.330
Kapitalrücklage	4.904	2.117
Gewinnrücklagen	13.251	13.251
Bilanzgewinn	583	390
	<b>21.303</b>	18.088
<b>Rückstellungen</b>		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.210	4.800
Übrige Rückstellungen	731	1.145
	<b>5.941</b>	5.945
<b>Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12.606	10.595
Übrige Verbindlichkeiten	691	654
	<b>13.297</b>	11.249
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	11	11
	<b>40.552</b>	35.293

## Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	1994 in Mio. DM	1993 in Mio. DM
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>1.538</b>	(2.811)
Zinsergebnis	<b>190</b>	85
Übriges Finanzergebnis	<b>(127)</b>	1.717
Forschungs- und Entwicklungskosten	<b>(777)</b>	(594)
Allgemeine Verwaltungskosten	<b>(430)</b>	(438)
Sonstige betriebliche Erträge	<b>513</b>	545
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>(307)</b>	(283)
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>600</b>	(1.779)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	<b>34</b>	538
Sonstige Steuern	<b>(69)</b>	(91)
<b>Überschuß (Fehlbetrag) der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Steuern</b>	<b>565</b>	(1.332)
Außerordentliche Erträge	<b>0</b>	1.722
davon: aus Beteiligungen 0 (i. V. 1.042) Mio. DM		
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>565</b>	390
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	<b>18</b>	0
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>583</b>	390

# Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1994 weist einen Bilanzgewinn von 582.970.700,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

	DM
Ausschüttung von DM 11,00 Dividende je dividendenberechtigter Aktie im Nennbetrag von DM 50,00	564.286.096,00
Gewinnvortrag	18.684.604,00
Bilanzgewinn	582.970.700,00

Stuttgart-Möhringen, den 14. März 1995

**Der Vorstand**

# Mitglieder des Aufsichtsrats

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

KARL FEUERSTEIN<sup>1)</sup>  
Mannheim  
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats  
im Daimler-Benz-Konzern  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der Mercedes-Benz AG  
Stellvertretender Vorsitzender

PROF. DR. RER. NAT. GERD BINNIG  
Rüschlikon  
Projektleiter IBM Research Division

WILLI BÖHM<sup>1)</sup>  
Wörth  
Mitglied des Betriebsrats  
des Werks Wörth der  
Mercedes-Benz AG

DR. H.C. BIRGIT BREUEL  
Berlin  
Präsidentin der Treuhandanstalt  
(bis 31.12.1994)  
Generalkommissarin der  
Weltausstellung EXPO 2000

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

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

WOLFGANG GABELE<sup>1)</sup>  
Bremen  
Stellv. Vorsitzender des Konzern-  
betriebsrats im Daimler-Benz-Konzern  
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats  
und des Gesamtbetriebsrats der AEG

MANFRED GÖBELS<sup>1)</sup>  
Stuttgart  
Mitglied des Oberen Führungskreises  
der Mercedes-Benz AG  
Vorsitzender des Konzernsprecher-  
ausschusses im Daimler-Benz-Konzern  
Vorsitzender des Gesamtsprecher-  
ausschusses der Mercedes-Benz AG

ERICH KLEMM<sup>1)</sup>  
Sindelfingen  
Vorsitzender des Betriebsrats  
des Werks Sindelfingen der  
Mercedes-Benz AG

MARTIN KOHLHAUSSEN  
Frankfurt am Main  
Sprecher des Vorstands der  
Commerzbank AG

RUDOLF KUDA<sup>1)</sup>  
Frankfurt am Main  
Abteilungsleiter im Vorstand der  
IG Metall

HELMUT LENSE<sup>1)</sup>  
Stuttgart  
Vorsitzender des Betriebsrats  
des Werks Untertürkheim der  
Mercedes-Benz AG

WALTER RIESTER<sup>2)</sup>  
Frankfurt am Main  
2. Vorsitzender der IG-Metall

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

DR. JUR. ROLAND SCHELLING  
Stuttgart  
Rechtsanwalt und Notar

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

PETER SCHÖNFELDER<sup>1)</sup>  
Augsburg  
Mitglied des Betriebsrats der  
Daimler-Benz Aerospace AG

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

BERNHARD WURL<sup>1)</sup>  
Frankfurt am Main  
Abteilungsleiter im Vorstand der  
IG Metall

## **Ausschüsse des Aufsichtsrats:**

### **Ausschuß nach §27 Abs. 3 MitbestG**

HILMAR KOPPER (VORSITZENDER)  
KARL FEUERSTEIN  
PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER  
BERNHARD WURL

### **Präsidialausschuß**

HILMAR KOPPER (VORSITZENDER)  
KARL FEUERSTEIN  
PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER  
BERNHARD WURL

### **Bilanzausschuß**

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

1) Von den Arbeitnehmern gewählt.

2) Als Vertreter der Arbeitnehmer gerichtlich  
bestellt.

# Bericht des Aufsichtsrats



Im Geschäftsjahr 1994 ist der Aufsichtsrat zu vier turnusmäßigen Sitzungen zusammengekommen. Unabhängig davon hat der Präsidialausschuß, der auch für die Vertragsangelegenheiten der Vorstandsmitglieder zuständig ist, dreimal getagt. Der Bilanzausschuß befaßte sich eingehend mit dem Zwischenbericht zur Jahresmitte sowie den Abschlüssen für das Gesamtjahr. Die Einberufung des nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildeten Vermittlungsausschusses war nicht erforderlich.

Neben den periodischen Informationen zum Geschäftsgang hat der Vorstand umfassend über die Lage des Unternehmens und die Grundzüge der Geschäftspolitik berichtet. Darüber hinaus wurden wir in zahlreichen weiteren Berichten ausführlich zur allgemeinen Lage und zu Sonderthemen über die Entwicklung des Unternehmens unterrichtet und haben diese intensiv mit dem Vorstand beraten.

Gegenstand waren die Einzelheiten der mittelfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Investitionsplanung, die Beschäftigungs- und Ergebnisplanung wie auch die Weiterentwicklung der Konzernstruktur und einzelne bedeutsame Geschäftsvorgänge.

Ausgewählte Schwerpunkte waren die Maßnahmen zur Globalisierung und Regionalisierung sowie zur Stärkung der weltweiten Wettbewerbsfähigkeit. Hervorzuheben sind die Umstrukturierungen bei der AEG Daimler-Benz Industrie, die Veräußerung der Hausgeräte- und Kabelsatzaktivitäten sowie der Zähler und Lichttechnik, die Kooperationen mit CEGELEC und Magna sowie der Erwerb der ECA im Bereich der Postautomation. Bei Mercedes-Benz standen als Einzelthemen die Übernahme von Kässbohrer sowie der Entscheid für das Micro Compact Car im Vordergrund. Bei der Daimler-Benz Aerospace haben wir eingehend über die Entwicklung bei Fokker sowie die europaweiten Kooperationen diskutiert. Weitere bedeutsame Themenkomplexe, mit denen sich der Aufsichtsrat befaßt hat, waren die Kapitalerhöhung 1994, die Refinanzierung und Absatzfinanzierung (zum Beispiel das Flugzeugleasing) sowie im Unternehmensbereich debis das Projekt Potsdamer Platz.

Die aufgezeigten Entwicklungen bekräftigen, daß der Vorstand die sich aus den Märkten ergebenden Herausforderungen definiert und geeignete Maßnahmen zur Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit eingeleitet hat.

Der Aufsichtsrat hat sich davon überzeugt, daß die Buchführung, der Jahresabschluß zum 31. Dezember 1994 und der für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßte Lagebericht von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen wurden. Wir haben nach eingehender eigener Prüfung keine Anhaltspunkte für Beanstandungen gefunden und stimmen dem Ergebnis der KPMG zu. Mit der Billigung des Jahresabschlusses der Daimler-Benz AG durch den Aufsichtsrat ist der Jahresabschluß festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

In seiner Sitzung am 29. Juni 1994 hat der Aufsichtsrat Herrn Schrempp in Nachfolge für Herrn Reuter als Vorsitzenden des Vorstands mit Wirkung ab der Hauptversammlung am 24. Mai 1995 bestimmt. Damit ist zu einem frühen Zeitpunkt Klarheit über die zukünftige Führung des Konzerns geschaffen worden.

In der Sitzung am 2. November 1994 haben wir dann weitere Entscheidungen über die Besetzung des Vorstands nach der Hauptversammlung am 24. Mai 1995 getroffen. Herr Dr. Hirschbrunn, Ressort Personalwesen, und Herr Dr. Liener, Ressort Finanzen und Material, werden zu diesem Zeitpunkt aus dem Vorstand ausscheiden. Herr Dr. Gentz wird die beiden Ressorts in Personalunion übernehmen. Zum 1. April 1995 ist Herr Dr. Mangold in den Vorstand berufen worden, er wird am 25. Mai 1995 Herrn Dr. Gentz in der Funktion als Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz InterServices (debis) nachfolgen. Für den Unternehmensbereich Daimler-Benz Aerospace ist Herr Dr. Bischoff zum Nachfolger von Herrn Schrempp mit Wirkung zum 25. Mai 1995 bestellt worden.

Stuttgart-Möhringen, im April 1995  
Der Aufsichtsrat

Kopper  
Vorsitzender

# Mitglieder des Direktoriums, Konzernrepräsentanzen und Konzernverbindungsstellen 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. ECKHARD CORDES<sup>1)</sup>  
Konzernplanung und -Controlling

MATTHIAS KLEINERT<sup>1)</sup>  
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<sup>1) 2)</sup>  
Leitstelle für Konzerngeschäfte  
in neuen Märkten

JÖRG SEIZER  
Beteiligungen

HUBERTUS BUDERATH  
Konzernrevision

DR. OEC PUBL. PAUL WICK<sup>1)</sup>  
Finanzen und Steuern

DR. JUR. SOLMS WITTIG<sup>1)</sup>  
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 GLATZ  
133, rue Froissart - Bte. 29  
1040 Brüssel  
Belgien

**Jerusalem/Tel Aviv**  
BENJAMIN NAVON  
Ramban Street 11  
Jerusalem  
Israel

**Moskau**  
DR. ANDREAS MEYER-LANDRUT  
Kolobowski Per. 23  
103009 Moskau  
Rußland

**Peking**  
NORBERT GRAEBER M. A.  
1601, Landmark Building  
8 North Dong San Huan Road  
Chaoyang District  
Peking 100004  
VR China

**Tokio**  
WOLFGANG DIETRICH  
Roppongi First Bldg.  
9-9, Roppongi 1-chome  
Minato-ku, Tokio 106  
Japan

**Washington D.C.**  
ALBERT D. BOURLAND  
1350 I Street, N. W. Suite 800  
Washington D.C. 20005-3305  
U.S.A.

## Konzernverbindungsstellen

**Ägypten**  
RUDI STOECKER  
P. O. Box 2 70  
48, Giza Street  
Kairo

**Australien**  
BERT SCHLICKUM  
12-16 Dunlop Road  
Mulgrave, Vic. 3170

**Brasilien**  
DR. JOACHIM ZAHN  
Av. Maria Caelho Aguiar,  
215-BI. E-1. andar  
05805-000 - São Paulo (SP)

**Frankreich**  
DR. PETER KOSTKA  
Parc de Rocquencourt  
B.P. 100  
78153 Le Chesnay Cedex

**Großbritannien**  
DR. REINER ELLENRIEDER  
25 St. James's Street  
London SW1A 1 HA

**Hongkong**  
KARL-HEINZ MICHEL  
59th Floor, Central Plaza  
18 Harbour Road, Wanchai  
Hongkong

**Italien**  
DR. JOCHEN PRANGE  
Via Campo nell'Elba 12/30  
00138 Rom

**Singapur**  
DR. KLAUS OBERLÄNDER  
AEG Building; #02-07/08  
25 Tampinex Street 92  
Singapur 1852

**Spanien**  
CARLOS ESPINOSA DE LOS MONTEROS  
Jose Ortega y Gaset 22-24  
28006 Madrid

**Südafrika**  
CHRISTOPH KOEPKE  
P. O. Box 1717  
Pretoria 0001

1) Mit Generalvollmacht.

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

# Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG nach Unternehmensbereichen

## Mercedes-Benz

<b>Mercedes-Benz AG</b> Stuttgart  DEM 1.950.000.000 Bet. 100 %	<b>MC Micro Compact Car AG</b> Biel/Schweiz  CHF 50.000.000 (DEM 59,1 Mio.) Bet. 51 %
<b>Maschinenfabrik</b> Esslingen AG Esslingen a. N.  DEM 42.515.000 Bet. 98,9 %	<b>Mercedes-Benz Österreich</b> Vertriebsgesellschaft m.b.H. Salzburg/Österreich ATS 5.000.000 (DEM 0,7 Mio.) Bet. 50 %
<b>Holzindustrie</b> Bruchsal GmbH Bruchsal  DEM 22.000.000 Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz Hellas S.A.</b> Athen/Griechenland  GRD 3.766.000.000 (DEM 24,3 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz CharterWay</b> GmbH Stuttgart  DEM 1.000.000 Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz Portugal</b> Comércio de Automóveis, S.A. Abrunheira/Portugal PTE 500.000.000 (DEM 4,9 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> España S.A. Madrid/Spanien ESP 22.296.291.000 (DEM 262,2 Mio.) Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz Danmark AS</b> Hillerød/Dänemark  DKK 70.000.000 (DEM 17,8 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> (United Kingdom) Ltd. Milton Keynes/Großbritannien GBP 50.000.000 (DEM 121,0 Mio.) Bet. 100 %	<b>Freighliner Corp.</b> Portland, Oregon/USA  USD 180.000.000 (DEM 278,8 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> Nederland B.V. Utrecht/Niederlande NLG 57.000.000 (DEM 50,9 Mio.) Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz</b> of North America, Inc. Montvale, New Jersey/USA USD 130.000.000 (DEM 201,3 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien BEF 1.800.050.000 (DEM 87,6 Mio.) Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz</b> Canada, Inc. Toronto/Kanada CAD 5.000.000 (DEM 5,5 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> France S.A.S. Rocquencourt/Frankreich FRF 230.000.000 (DEM 66,6 Mio.) Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz</b> Mexico S.A. de C.V. Mexico D.F./Mexiko MXN 94.519.721 (DEM 28,7 Mio.) Bet. 80 %
<b>Mercedes-Benz</b> Italia S.p.A. Rom/Italien ITL 77.500.000.000 (DEM 73,9 Mio.) Bet. 88,5 %	<b>Mercedes-Benz do Brasil S.A.</b> São Bernardo do Campo/Brasilien BRL 497.530.000 (DEM 913,2 Mio.) Bet. 100 %
<b>Mercedes-Benz</b> (Schweiz) AG Zürich/Schweiz CHF 6.000.000 (DEM 7,1 Mio.) Bet. 51 %	<b>Sociedade Técnica de Fundições</b> Gerais S.A. (SOFUNGE) São Paulo/Brasilien BRL 17.485.000 (DEM 32,1 Mio.) Bet. 100 %
<b>NAW Nutzfahrzeuggesellschaft</b> Arbon & Wetzikon AG Arbon/Schweiz CHF 15.000.000 (DEM 17,7 Mio.) Bet. 100 %	<b>Mercedes-Benz</b> Argentina S.A. Buenos Aires/Argentinien ARS 30.000.000 (DEM 46,5 Mio.) Bet. 100 %

## AEG

### Daimler-Benz Industrie

<b>AEG Aktiengesellschaft</b> Berlin und Frankfurt am Main  DEM 931.171.700 Bet. 81,1 %
<b>AEG Bahnsysteme GmbH</b> Berlin  DEM 131.000.000 Bet. 100 %
<b>AEG Transportation</b> Systems, Inc. Pittsburgh, Pennsylvania/USA USD 39.200.000 (DEM 60,7 Mio.) Bet. 100 %
<b>AEG Schienenfahrzeuge</b> GmbH Hennigsdorf  DEM 120.000.000 Bet. 100 %
<b>AEG Schneider Automation, Inc.</b> Andover, Massachusetts/USA  USD 84.414.402 (DEM 130,7 Mio.) Bet. 100 %
<b>AEG Electrocom GmbH</b> Konstanz  DEM 60.000.000 Bet. 100 %
<b>AEG ETI Elektrik</b> Endüstriji A.S. Gebze, Istanbul/Türkei TRL 108.000.000.000 (DEM 4,3 Mio.) Bet. 98,9 %
<b>AEG Starkstromanlagen</b> Dresden GmbH Dresden  DEM 19.200.000 Bet. 100 %
<b>AEG Ibérica de</b> Electricidad S.A. Madrid/Spanien ESP 6.635.524.500 (DEM 78,0 Mio.) Bet. 100 %
<b>AEG Austria Gesellschaft m.b.H.</b> Wien/Österreich  ATS 360.000.000 (DEM 51,2 Mio.) Bet. 73,6 %
<b>AEG Fábrica de Motores S.A.</b> Terrassa, Barcelona/Spanien  ESP 3.000.000.000 (DEM 35,3 Mio.) Bet. 100 %
<b>TEMIC TELEFUNKEN</b> microelectronic GmbH Heilbronn  DEM 238.200.000 Bet. 100 %

	<b>Daimler-Benz Aerospace</b>	<b>Daimler-Benz InterServices (debis)</b>	<b>Holding- und Finanzgesellschaften</b>
<b>TEMIC MBB Mikrosysteme GmbH</b> Kirchheim unter Teck	<b>Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG</b> München	<b>Daimler-Benz InterServices (debis) AG</b> Berlin	<b>Daimler-Benz Holding AG</b> Zürich/Schweiz
DEM 46.000.000 Bet. 100 %	DEM 2.008.042.000 Bet. 93,8 %	DEM 600.000.000 Bet. 100 %	CHF 147.000.000 (DEM 173,8 Mio.) Bet. 100 %
<b>TEMIC Bayern-Chemie Airbag GmbH</b> Aschau	<b>Daimler-Benz Aerospace AG</b> München	<b>debis Systemhaus GmbH</b> Hamburg	<b>Daimler-Benz UK plc</b> London/Großbritannien
DEM 22.000.000 Bet. 74,9 %	DEM 873.000.000 Bet. 100 %	DEM 150.726.900 Bet. 80,4 %	GBP 116.000.000 (DEM 280,8 Mio.) Bet. 100 %
<b>Siliconix Inc.</b> Santa Clara, Kalifornien/USA	<b>Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH</b> Hamburg	<b>Diebold Deutschland GmbH</b> Eschborn	<b>Daimler-Benz Holding France S.A.</b> Rocquencourt/Frankreich
USD 59.278.000 (DEM 91,8 Mio.) Bet. 80,4 %	DEM 930.000.000 Bet. 100 %	DEM 1.098.000 Bet. 84 %	FRF 270.000.000 (DEM 78,2 Mio.) Bet. 99,9 %
	<b>N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker</b> Amsterdam/Niederlande	<b>Mercedes-Benz Finanz GmbH</b> Stuttgart	<b>Daimler-Benz Holding Nederland B.V.</b> Utrecht/Niederlande
	NLG 525.282.470 (DEM 469,0 Mio.) Bet. 51,4 % 5)	DEM 240.000.000 Bet. 100 %	NLG 150.000.000 (DEM 133,9 Mio.) Bet. 100 %
	<b>Eurocopter Holding S.A.</b> Paris/Frankreich	<b>Mercedes-Benz Credit Corp.</b> Norwalk, Connecticut/USA	<b>Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V.</b> Brüssel/Belgien
	FRF 3.720.587.500 (DEM 1.078,1 Mio.) Bet. 40 % 3)	USD 274.970.000 (DEM 425,9 Mio.) Bet. 100 %	BEF 3.370.000.000 (DEM 164,0 Mio.) Bet. 100 %
	<b>Airbus Industrie G.I.E.</b> Toulouse/Frankreich	<b>debis Assekuranz Vermittlungs GmbH</b> Stuttgart	<b>Daimler-Benz Coordination Center S.A.</b> Zaventem/Belgien
	FRF - (DEM -) Bet. 37,9 % 1)	DEM 6.115.000 Bet. 100 %	BEF 12.300.000.000 (DEM 598,4 Mio.) Bet. 100 %
	<b>MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH</b> München	<b>debis International Trading GmbH</b> Berlin	<b>Daimler-Benz España S.A.</b> Madrid/Spainien
	DEM 156.600.000 Bet. 100 %	DEM 10.000.000 Bet. 100 %	ESP 17.514.911.000 (DEM 206,0 Mio.) Bet. 87,9 %
	<b>MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH</b> Friedrichshafen	<b>debis Marketing Services GmbH</b> Frankfurt am Main	<b>Daimler-Benz North America Corporation</b> New York, N.Y./USA
	DEM 100.000.000 Bet. 88,4 %	DEM 5.000.000 Bet. 100 %	USD 1.382.520.457 (DEM 2.141,2 Mio.) Bet. 100 %
	<b>MTU Maintenance GmbH</b> Langenhagen	<b>debitel Kommunikations-technik GmbH &amp; Co. KG</b> Stuttgart	<b>Daimler-Benz Mexico S.A. de C.V.</b> Mexico D.F./Mexiko
	DEM 30.000.000 Bet. 100 %	DEM 10.000.000 Bet. 60 %	MXN 304.850.050 (DEM 92,6 Mio.) Bet. 100 %
	<b>Dornier GmbH</b> Friedrichshafen	<b>Sogeti S.A.</b> Grenoble/Frankreich	
	DEM 150.402.800 Bet. 57,6 % 4)	FRF 769.132.600 (DEM 222,9 Mio.) Bet. 34 % 2)	
	<b>Dornier Luftfahrt GmbH</b> Oberpfaffenhofen		
	DEM 50.000.000 Bet. 100 %		
	<b>Dornier Medizintechnik GmbH</b> München		
	DEM 10.000.000 Bet. 100 %		

**Anmerkung:**

Ausgewählte konsolidierte und nichtkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften.

Kapitalmäßige Anbindung wichtiger Beteiligungsgesellschaften ersichtlich aus der Tabelle auf Seite 58 sowie der Beteiligungsliste nach § 313 HGB.

Beteiligungsquote bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

() Kapital umgerechnet in DEM zu Jahresendkursen.

- 1) Nicht konsolidiert.
- 2) Einbeziehung at equity.
- 3) Anteilmäßig konsolidiert.
- 4) Stimmrechte 87,5%.
- 5) Über Zwischenholdings.

# Daimler-Benz in Zahlen

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Beschäftigte (am Jahresende)										
<b>Daimler-Benz-Konzern</b>	<b>231.077</b>	<b>319.965</b>	<b>326.288</b>	<b>338.749</b>	<b>368.226</b>	<b>376.785</b>	<b>379.252</b>	<b>376.467</b>	<b>366.736</b>	<b>330.551</b>
davon: Deutschland	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464	284.576	251.254
Ausland	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003	82.160	79.297
Mercedes-Benz	-	-	-	-	223.219	230.974	237.442	222.482	209.933	197.568
AEG Daimler-Benz Industrie	-	78.199	80.499	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784	58.921	44.769
Daimler-Benz Aerospace	-	-	-	-	62.959	61.276	56.465	81.872	86.086	75.581
debis	-	-	-	-	-	4.879	6.203	8.258	8.812	9.226

## Abschlußkennzahlen

- Werte in Millionen DM -

### Daimler-Benz-Konzern

Anlagevermögen	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448	29.198	33.633	35.354	36.239
Umlaufvermögen	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891	46.516	52.551	55.572	57.297
Gezeichnetes Kapital	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330	2.330	2.565
Rücklagen <sup>1)</sup>	8.070	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059	15.301	15.557	14.881	16.971
davon: Kapitalrücklage	-	368	370	370	2.114	2.117	2.117	2.117	2.117	4.904
Gewinnrücklagen <sup>1)</sup>	-	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942	13.184	13.440	12.764	12.067
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	330	1.251	768	626	767	881	1.214	1.228	561	151
<b>Eigenkapital <sup>2)</sup></b>	<b>9.769</b>	<b>11.111</b>	<b>9.663</b>	<b>10.819</b>	<b>16.411</b>	<b>17.270</b>	<b>18.845</b>	<b>19.115</b>	<b>17.772</b>	<b>19.687</b>
in % der Bilanzsumme	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6	24,9	22,2	19,5	21,0
in % des Anlagevermögens <sup>3)</sup>	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0	89,3	80,1	75,7	79,1
Lang- und mittelfristige Fremdmittel <sup>4)</sup>	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833	37.118	36.144
<b>Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln</b>	<b>20.970</b>	<b>28.807</b>	<b>32.407</b>	<b>35.304</b>	<b>40.742</b>	<b>42.799</b>	<b>46.890</b>	<b>52.948</b>	<b>54.890</b>	<b>55.831</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>35.780</b>	<b>42.025</b>	<b>46.538</b>	<b>51.931</b>	<b>62.737</b>	<b>67.339</b>	<b>75.714</b>	<b>86.184</b>	<b>90.926</b>	<b>93.536</b>
<b>Investitionen insgesamt <sup>5)</sup></b>	<b>5.492</b>	<b>5.580</b>	<b>3.736</b>	<b>7.007</b>	<b>7.620</b>	<b>6.857</b>	<b>9.579</b>	<b>8.363</b>	<b>6.804</b>	<b>8.109</b>
in % des Umsatzes	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0	8,0	10,1	8,5	7,0	7,8
davon: in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242	6.539	7.231	8.047	6.515	5.858
Deutschland	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459	5.680	6.115	7.284	4.061	4.264
Ausland	1.261	1.494	442	590	783	859	1.116	763	2.454	1.594
in Finanzanlagen (netto)	1.478	195	-98	379	378	318	2.348	316	289	2.251
<b>Abschreibungen insgesamt <sup>3)</sup></b>	<b>3.275</b>	<b>3.361</b>	<b>2.560</b>	<b>3.086</b>	<b>3.218</b>	<b>3.780</b>	<b>4.328</b>	<b>4.990</b>	<b>5.821</b>	<b>5.401</b>
davon: auf Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138	3.670	4.213	4.907	5.523	5.148
Deutschland	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620	3.071	3.639	4.269	4.858	4.389
Ausland	728	664	313	366	518	599	574	638	665	759
auf Finanzanlagen	33	122	55	12	80	110	115	83	298	253
<b>Cash flow <sup>6)</sup></b>	<b>5.012</b>	<b>6.214</b>	<b>6.626</b>	<b>6.130</b>	<b>5.991</b>	<b>6.711</b>	<b>7.814</b>	<b>5.328</b>	<b>9.913</b>	<b>11.282</b>
in % des Umsatzes	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8	7,8	8,2	5,4	10,1	10,8

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
- Werte in Millionen DM -										
<b>Umsatz</b>	<b>52.409</b>	<b>65.498</b>	<b>67.475</b>	<b>73.495</b>	<b>76.392</b>	<b>85.500</b>	<b>95.010</b>	<b>98.549</b>	<b>97.737</b>	<b>104.075</b>
davon: Deutschland	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572	38.319	39.015
Ausland	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826	50.567	55.977	59.418	65.060
Auslandsanteil in %	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1	53,2	56,8	60,8	62,5
Mercedes-Benz	-	-	-	-	54.969	57.872	65.317	64.849	61.728	68.239
davon: Personenwagen	28.549	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650	36.370	40.107
Nutzfahrzeuge	20.204	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199	25.358	28.132
AEG Daimler-Benz Industrie	-	11.070	11.480	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184	10.733	10.034
Daimler-Benz Aerospace	3.194 <sup>7)</sup>	4.882 <sup>7)</sup>	4.421 <sup>7)</sup>	4.976 <sup>7)</sup>	7.489	12.168	11.974	16.735	18.173	17.053
debis	-	-	-	-	-	2.739	4.146	5.781	7.103	8.749
Umsatz pro Kopf der Belegschaft										
im Jahresdurchschnitt (in DM)	229.119	207.559	207.128	218.102	224.765	228.477	249.036	257.555	263.366	304.397
<b>Materialaufwand</b>	<b>27.245</b>	<b>32.467</b>	<b>33.701</b>	<b>37.646</b>	<b>39.552</b>	<b>44.477</b>	<b>49.456</b>	<b>49.084</b>	<b>51.076</b>	<b>56.289</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>13.657</b>	<b>19.367</b>	<b>20.670</b>	<b>22.371</b>	<b>23.199</b>	<b>26.890</b>	<b>29.372</b>	<b>32.003</b>	<b>33.790</b>	<b>30.108</b>
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft										
im Jahresdurchschnitt (in DM)	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857	76.989	83.639	91.052	88.060
<b>Ergebnis der gewöhnlichen</b>										
<b>Geschäftstätigkeit</b>	-	<b>5.880</b>	<b>5.297</b>	<b>5.197</b>	<b>10.096<sup>8)</sup></b>	<b>4.221</b>	<b>4.027</b>	<b>2.533</b>	<b>- 1.083</b>	<b>2.077</b>
in % des Umsatzes	-	9,0	7,9	7,1	13,2	4,9	4,2	2,6	- 1,1	2,0
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-	-	- 544	-	2.603	-
Steuern <sup>9)</sup>	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426	1.541	1.082	905	1.182
<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.682</b>	<b>1.767</b>	<b>1.782</b>	<b>1.702</b>	<b>6.809<sup>8)</sup></b>	<b>1.795</b>	<b>1.942</b>	<b>1.451</b>	<b>615</b>	<b>895</b>
in % des Umsatzes	3,2	2,7	2,6	2,3	8,9	2,1	2,0	1,5	0,6	0,9

#### Daimler-Benz AG

<b>Jahresüberschuß</b>	<b>1.252</b>	<b>1.404</b>	<b>1.403</b>	<b>1.382</b>	<b>1.120</b>	<b>1.120</b>	<b>1.194</b>	<b>703<sup>10)</sup></b>	<b>390</b>	<b>565</b>
<b>Ausschüttungssumme</b>										
<b>(gezahlt bzw. vorgeschlagen)</b>	<b>491</b>	<b>507</b>	<b>503</b>	<b>504</b>	<b>555</b>	<b>557</b>	<b>603</b>	<b>604</b>	<b>373</b>	<b>564</b>
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	12,-+2,50 <sup>11)</sup>	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-	13,-	13,-	8,-	11,-
Steuergutschrift je										
50-DM-Aktie (in DM) <sup>12)</sup>	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,31	7,31	3,43	4,71
Dividende je 50-DM-Aktie										
adjustiert (in DM) <sup>13)</sup>	11,28	11,52	11,52	11,52	11,87	11,87	12,85	12,85	7,91	11,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie										
adjustiert (in DM) <sup>13)</sup>	6,35	6,48	6,48	6,48	6,67	6,67	7,23	7,23	3,39	4,71

1) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.

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

3) Ohne Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts (ab 1987).

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

5) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (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) Ab 1994 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

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

11) Dividende und Bonus.

12) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.

13) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

# Erläuterungen zur Überleitung von Konzern-Jahresüberschuß und Eigenkapital auf US-GAAP

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

Nach den amerikanischen Bilanzierungsnormen können Rückstellungen und Wertberichtigungen bei weitem nicht in dem Umfang gebildet werden, wie es nach deutschem Recht zulässig ist. Die nicht anerkannten Unterschiedsbeträge müssen aufgelöst werden und beeinflussen somit das Jahresergebnis und das Eigenkapital. Nach US-GAAP erhöhte sich im Berichtsjahr allein hierdurch das Eigenkapital um 6.205 Mio. DM, 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 Fertigung**

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

## **Goodwill und Beteiligungserwerbe**

Nach deutschen Bilanzierungsvorschriften kann der Goodwill gegen das Eigenkapital verrechnet oder aktiviert und i. d. R. über 5 bis 15 Jahre abge-

schrieben werden. Nach den US-amerikanischen Regeln muß der Goodwill aktiviert und über nicht mehr als 40 Jahre abgeschrieben werden. Der Aufwand im Berichtsjahr beruht ganz überwiegend auf einem nach US-GAAP zu stornierenden Vorgang bei Fokker. Der Verkauf technischen Know-hows führte zu einem Gewinn von 366 Mio. DM, der nach US-GAAP ergebnisneutral gegen den Goodwill der Gesellschaft zu verrechnen war.

## **Entkonsolidierung**

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

## **Pensionsrückstellungen**

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

## **Währungsumrechnung und Währungssicherungsgeschäfte**

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

## **Wertpapiere**

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

## **Sonstige Bewertungsunterschiede**

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

## **Latente Steuern**

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

Bilanzpressekonferenz:

12. April 1995  
10.00 Uhr  
Haus der Wirtschaft  
Stuttgart

Hauptversammlung:

24. Mai 1995  
10.00 Uhr  
Hanns-Martin-Schleyer-Halle  
Stuttgart

Daimler-Benz berichtet über den Verlauf des ersten Quartals 1995 in der Bilanzpressekonferenz am 12. April, über die ersten sechs Monate mit einem Halbjahresabschluß am 11. September 1995 sowie Anfang November 1995 über die ersten neun Monate des Jahres.

Daimler-Benz AG  
IR  
70546 Stuttgart  
Telefon 49-711-1 79 22 87  
Telefax 49-711-1 79 41 09

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