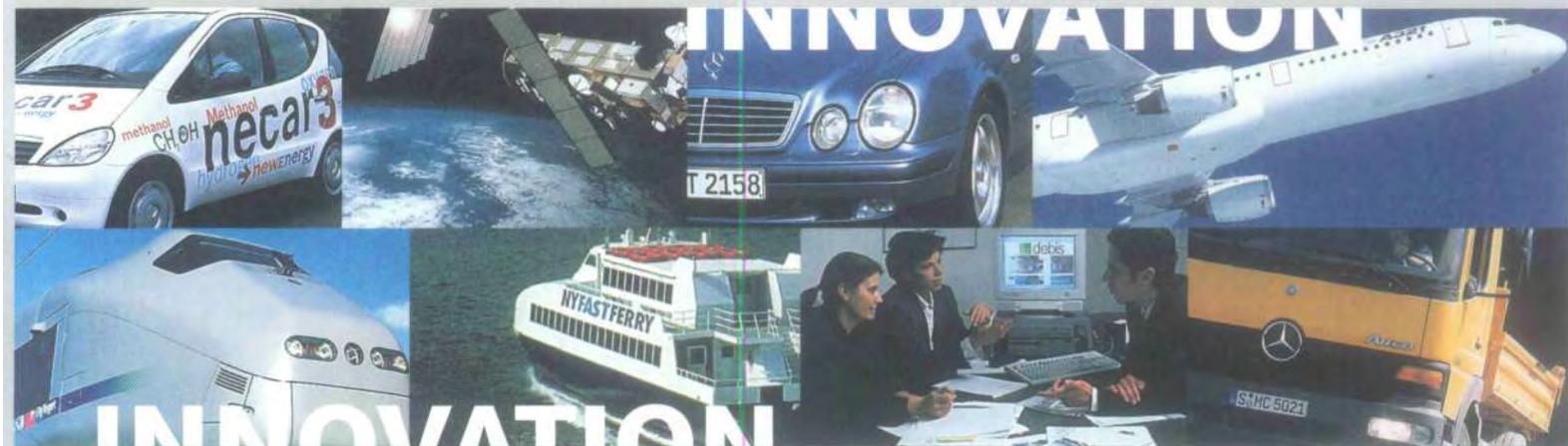


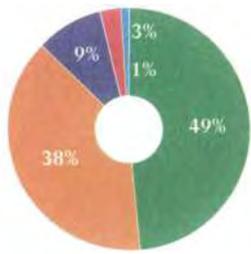
DAIMLERBENZ

AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsjahr 1997

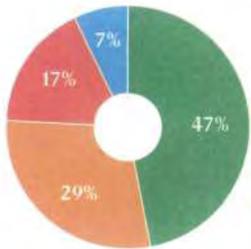
INNOVATION





Absatzanteile:

- A-Klasse
- C-Klasse/CLK/SLK
- E-Klasse
- S-Klasse/SL
- M-Klasse/G-Modelle

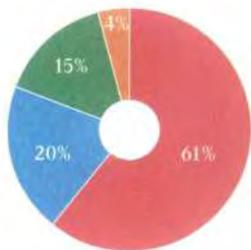


- Transporter
- Leichte und mittlere Lkw/Unimog
- Schwere Lkw
- Omnibusse

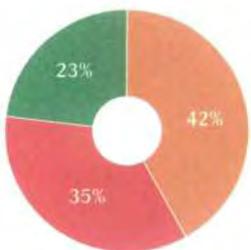


Umsatzanteile:

- Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber
- Verteidigung und Zivile Systeme
- Antriebe Luftfahrt
- Militärflugzeuge
- Satelliten
- Raumfahrt Infrastruktur



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



- Bahnsysteme
- Mikroelektronik
- MTU/Dieselantriebe

Personenwagen	1997	1996
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	3.132	3.090
Umsatz ²⁾	53.892	46.652
Absatz (Einheiten)	715.055	644.957
Sachinvestitionen	3.687	2.893
FuE-Aufwand	3.097	2.906
Beschäftigte	91.753	83.732

Nutzfahrzeuge	1997	1996
Werte in Millionen DM		
Operating Profit ¹⁾	481	(354)
Umsatz ²⁾	39.140	32.152
Absatz (Einheiten)	417.384	348.087
Sachinvestitionen	1.175	1.558
FuE-Aufwand	1.177	1.090
Beschäftigte	85.071	80.483

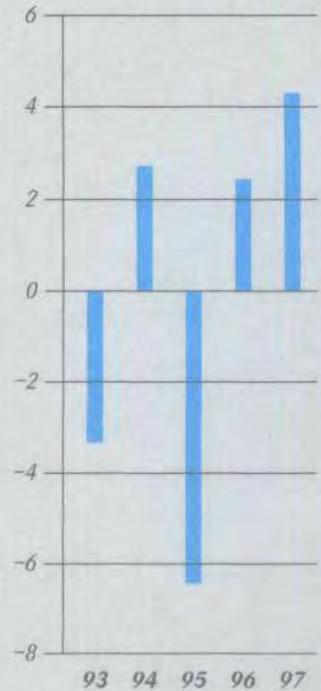
Luft- und Raumfahrt	1997	1996
Werte in Millionen DM		
Operating Profit	432	(196)
Umsatz ²⁾	15.286	13.053
Auftragseingang	19.399	17.076
Sachinvestitionen	495	584
FuE-Aufwand	4.367	3.681
Beschäftigte	43.521	44.936

Dienstleistungen	1997	1996
Werte in Millionen DM		
Operating Profit	457	288
Umsatz ²⁾	15.498	13.143
Sachinvestitionen	367	225
Beschäftigte	14.898	11.500

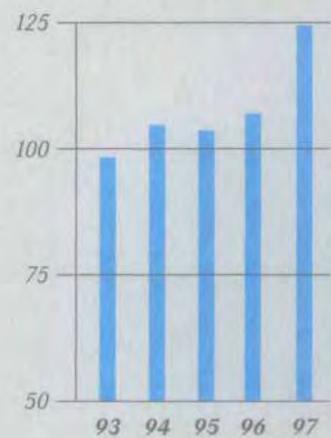
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	1997	1996
Werte in Millionen DM		
Operating Profit	(129)	(585)
Umsatz ²⁾	7.555	8.014
Auftragseingang	8.279	7.910
Sachinvestitionen	512	502
FuE-Aufwand	782	816
Beschäftigte	28.293	31.005

1) Konsolidierter Operating Profit Fahrzeuggeschäft siehe Seite 100.
2) Unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts.

Operating Profit Konzern
in Milliarden DM



Konzernumsatz
in Milliarden DM



DAIMLERBENZ

AKTIENGESELLSCHAFT

Geschäftsfeld	Mercedes-Benz
Personenwagen	Smart

Geschäftsfeld	Lkw Europa
Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge NAFTA
	Transporter Europa
	Antriebsstrang Europa
	Omnibus Europa
	Nutzfahrzeuge Lateinamerika
	Unimog

Geschäftsfeld	Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber
Luft- und Raumfahrt	Verteidigung und Zivile Systeme
	Antriebe Luftfahrt
	Militärflugzeuge
	Satelliten
	Raumfahrt Infrastruktur

Geschäftsfeld	Finanzdienstleistungen/ Versicherungen
Dienstleistungen	IT Services
	Telekommunikations- und Mediendienste
	Handel
	Immobilienmanagement

Direkt geführte	Bahnssysteme
industrielle	Automobil-Elektronik ^{*)}
Beteiligungen	MTU/Dieselantriebe

^{*)} Bis 31. Dezember 1997 Mikroelektronik.

Daimler-Benz-Konzern

Werte in Millionen DM	1997	1996	1995
Umsatz	124.050	106.339	102.985
Deutschland	41.055	39.165	37.684
Ausland	82.995	67.174	65.301
Beschäftigte (am Jahresende)	300.068	290.029	310.993
Deutschland	225.266	222.821	242.086
Ausland	74.802	67.208	68.907
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	9.756	8.845	8.941
Sachinvestitionen	6.942	6.212	4.850
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.242	10.203	5.455
Operating Profit/Loss	4.328	2.423	(7.197)
Konzernergebnis (Net Income/Loss) lt. GuV	8.042	2.762	(5.729)
Je 5-DM-Aktie (in DM)	15,59	5,37	(11,17)
Konzernergebnis (Net Income/Loss) bereinigt*)	3.172	–	–
Je 5-DM-Aktie (in DM)	6,15	–	–
Gezeichnetes Kapital	2.584	2.577	2.568
Jahresüberschuß/-fehlbetrag der Daimler-Benz AG	5.795	1.298	(6.577)
Dividende je 5-DM-Aktie (in DM)	1,60	1,10	–
Sonderausschüttung je 5-DM-Aktie (in DM)	20,-	–	–

*) Ohne einmalige Steuererträge.

Werte schaffen durch Innovation

Daimler-Benz ist ein weltweit führendes Unternehmen mit innovativen, hochqualitativen Transport-Produkten, Systemen und Dienstleistungen. Innovationen sind der Motor für weiteres Wachstum. Und damit ein wesentliches Element unserer wertorientierten Unternehmensführung. Innovative Produkte, Technologien und Dienstleistungen sind entscheidend für den Erfolg am Markt. Sie sind aber auch die Basis sicherer und attraktiver Arbeitsplätze sowie erfolgreicher und langfristiger Beziehungen zu unseren Lieferanten (S. 46).

Vier Fünftel seines Umsatzes macht Daimler-Benz heute mit Produkten, die jünger als fünf Jahre sind.

Die Schlüsselfotos dieses Geschäftsberichts zeigen herausragende Innovationen aus dem Konzern und die dahinterstehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Inhalt



Brief an die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens	2
Mitglieder des Vorstands	6
Überblick	8
Die Daimler-Benz-Aktie	10
Ausblick/Perspektiven	12
Daimler-Benz weltweit	14
Personenwagen	16
Nutzfahrzeuge	22
Vertrieb Fahrzeuge	28
Luft- und Raumfahrt	30
Dienstleistungen	35
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	39
Forschung und Technologie	44
Werte schaffen durch Innovation	46
Daimler-Benz und die Umwelt	50
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	52
Analyse der wirtschaftlichen Situation	55
Jahresabschlüsse	67
Wesentliche Unterschiede zwischen deutscher und US-amerikanischer Rechnungslegung	104
Mitglieder des Aufsichtsrats	105
Bericht des Aufsichtsrats	106
Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften	108
Zehn-Jahres-Ubersicht	110
Adressen und Außenvertretungen	112

Sehr geehrte Damen und Herren!

1997 war ein erfolgreiches Jahr für Ihr Unternehmen. Wir haben wesentliche Fortschritte erzielt. Unsere Maßnahmen greifen.

Unsere Arbeit folgt dem Ziel, Wert zu schaffen für unsere Aktionäre, unsere Kunden und unsere Mitarbeiter. Die Ergebnisse können sich sehen lassen:

- Der Konzernumsatz ist um 19% auf 124 Mrd. DM gestiegen.
- Den Operating Profit haben wir um 79% auf 4,3 Mrd. DM gesteigert.
- Das Konzernergebnis (Net Income) ist, bereinigt um steuerliche Sondereffekte, um 15% auf 3,2 Mrd. DM gestiegen.
- Entsprechend verbessert sich auch das Ergebnis je 5-DM-Aktie um 15% auf 6,15 DM.
- Wir schlagen vor, die Dividende für das Geschäftsjahr 1997 von 1,10 DM auf 1,60 DM je Aktie anzuheben. Das ist die höchste Dividende, die wir je ausgeschüttet haben.
- Darüber hinaus werden wir der Hauptversammlung eine Sonderausschüttung in Höhe von 10,3 Mrd. DM empfehlen; das entspricht 20 DM je Aktie. Durch eine anschließende Kapitalerhöhung in der Größenordnung von 7,4 Mrd. DM wollen wir unser Eigenkapital wieder auf den Stand vor der Sonderausschüttung bringen.
- Wir haben die Eokussierung des Konzernportfolios abgeschlossen. Mit seinen 23 Geschäftsbereichen ist Ihr Unternehmen nun zukunftsfähig aufgestellt.
- Gleichzeitig haben wir im vergangenen Jahr 12.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und die Investitionen in Sachanlagen von 6,2 Mrd. DM auf 6,9 Mrd. DM erhöht.



- Viele unserer Geschäfte haben Marktanteile gewonnen. Bei Pkw und Nutzfahrzeugen, bei Flugzeugen und Flugzeugantrieben konnten wir Rekorde beim Absatz erzielen.

Und wir haben die Ertragskraft Ihres Unternehmens deutlich gesteigert. Jeder Geschäftsbereich wird an

der Rendite gemessen, die der weltweit Branchenbeste erwirtschaftet. Als Mindestanforderung wollen wir in allen unseren Tätigkeitsfeldern eine Rendite von 12% erreichen.

1997 sind wir diesem Ziel schon sehr nahe gekommen. Die Kapitalrendite hat sich nahezu verdoppelt: von 5,8% in 1996 auf 10,2% im vergangenen Jahr.

Das alles ist Ergebnis unserer wertorientierten Führung. Sie hat einen neuen unternehmerischen Geist im gesamten Konzern freigesetzt. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der ganzen Welt haben im vorigen Jahr Hervorragendes geleistet.

Mit der geplanten Sonderausschüttung setzen wir nicht nur ein Zeichen für die Aktienkultur am Standort Deutschland. Wir schütten Gewinnrücklagen und die damit verbundenen Steuerguthaben aus und schaffen Wert für unsere Aktionäre.

Nicht zuletzt haben wir 1997 auf einigen Gebieten Neuland betreten, um Wertorientierung im gesamten Unternehmen zu verankern:

- Wir haben nahezu alle inländischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns am Unternehmenserfolg beteiligt. Inzwischen betrachten sie den Operating Profit als Maßstab ihres Beitrags zur Unternehmensleistung.
- Wir haben unseren Stock Option Plan auf die Zweite Führungsebene, auf 1.400 Führungskräfte, ausgedehnt.

Effizienz und Transparenz zahlen sich aus

Auch im vergangenen Jahr haben wir die Effizienz in Ihrem Unternehmen weiter gesteigert. Mit der neuen Konzernstruktur, mit der wir die Zentralen gestrafft und die Mercedes-Benz AG mit der Daimler-Benz AG verschmolzen haben, sind wir schlanker, flexibler und schneller geworden. Weiterhin haben wir die Arbeitsprozesse überprüft und auf Wertsteigerung ausgerichtet.

Die Entscheidungswege wurden drastisch verkürzt, die Planungsprozesse vereinfacht, die Berichtsgrößen auf die wesentlichen reduziert. Insgesamt haben wir die Kosten deutlich gesenkt und die Transparenz erhöht - nach innen wie nach außen. Dazu haben nicht nur die neuen Steuerungs-, Berichts- und Planungssysteme beigetragen, sondern auch die Instrumente des Wissensmanagements, mit denen wir das weltweit verteilte Know How im Unternehmen transparent machen. Der konzernweite Ausbau des Intranet und die Vereinheitlichung der elektronischen Kommunikation sind hier wesentliche Elemente. Und der durch alle diese Maßnahmen erzielte Zugewinn an Schnelligkeit und Qualität schlägt sich auch in größerer Marktnähe nieder.

Die erhöhte Transparenz sehen Sie ebenfalls in diesem Geschäftsbericht. Sie finden erstmals Informationen zu Operating Profit, Kapitalbindung und Kapitalrenditen der Geschäftsfelder. Sie finden ebenso Projektionen für Umsatz, Absatz, Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen bis zum Jahr 2000.

Die Perspektiven sind hervorragend. Wir haben ausgezeichnete Wachstumsmöglichkeiten, die zu einer Verdoppelung des Umsatzes in zehn Jahren führen werden. Ihr Unternehmen ist heute stärker und besser positioniert als je zuvor, diese Chancen wahrzunehmen.

Wo wollen wir hin?

Daimler-Benz bietet Produkte und Dienstleistungen an, die Menschen und Güter mobiler machen - auf der Straße, auf der Schiene, zu Wasser, in der Luft. Unser Anspruch ist, ein weltweit führender Anbieter von hochqualitativen und innovativen Transport- und Verkehrsprodukten, -Systemen und Dienstleistungen zu sein.

Wir wollen in allem, was wir tun, zu den Weltbesten gehören. Denn es sind die Marktführer, die Standards setzen, Spielregeln bestimmen, neue Märkte schaffen.

Wie wollen wir das erreichen?

Unsere Wachstumsstrategie besteht aus drei Kernelementen. Es sind

- wertorientierte Führung
- Innovation
- Globalisierung

Wachstum durch wertorientierte Führung

Unser oberstes Ziel ist es, den Unternehmenswert dauerhaft und nachhaltig zu steigern, Wert zu schaffen

- für unsere Kunden - mit auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenen Produkten, Systemen und Dienstleistungen;
- für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - ein Unternehmen, das attraktive Entwicklungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze bietet;
- und für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, durch hervorragende Ergebnisse und erstklassige Renditen.

In jedem unserer Geschäftsbereiche identifizieren wir die Faktoren, die den Erfolg oder Mißerfolg unserer Geschäfte - und damit den Unternehmenswert - nachhaltig beeinflussen können. Die wichtigsten, vom Management direkt beeinflussbaren Wert- und Kostentreiber werden wir mit spezifischen Incentivesystemen verknüpfen. Damit wird jede einzelne Führungskraft zum Unternehmer im Unternehmen. Wichtig ist dabei, daß auch jeder Mitarbeiter mit den ihm vom Unternehmen zur Verfügung gestellten Ressourcen wirtschaftlich umgeht.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehören zu den qualifiziertesten und kreativsten. Und wir haben Arbeitnehmervertreter, die verstehen, daß Wertsteigerung die Voraussetzung für sichere Arbeitsplätze und gute Zukunftsperspektiven ist.

Vor dem Hintergrund der positiven Ergebnisse einer Vielzahl bereits abgeschlossener Betriebsvereinbarungen haben wir im März 1998 einen wegweisenden Tarifvertrag verhandelt, der - mit flexibler Arbeitszeit, erfolgsabhängiger Vergütung, verbesserter Qualifizierung - den spezifischen Erfordernissen der Dienstleistungsbranche Rechnung trägt. Auch hier sind wir, gemeinsam mit den Gewerkschaften, in Deutschland neue Wege gegangen.

Jeder einzelne im Unternehmen hat direkten Anteil am Unternehmenserfolg. Mit der Beteiligung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Ergebnis des jeweiligen Geschäfts haben wir einen wichtigen Schritt getan, dies im Bewußtsein zu verankern. Wir haben heute fast 200.000 Belegschaftsaktionäre. Und wir arbeiten an weiteren Möglichkeiten, um die Beschäftigten als Shareholder am zukünftigen Wachstum des Unternehmens teilhaben zu lassen.

Nicht zuletzt erfordert wertorientierte Führung eine neue Führungsphilosophie, die auf unternehmerischem Denken und Handeln gründet, damit auch auf der Bereitschaft, Risiken einzugehen und Fehler zu akzeptieren.

Nehmen Sie als Beispiel unsere A-Klasse, die - mit 25 technischen Neuheiten - eines der innovativsten Autos ist. Wir hatten die Auslieferung aufgrund der im sogenannten „Elch-Test“ aufgetretenen Probleme unterbrochen, um ein Fahrzeug anzubieten, das in jeder Hinsicht Maßstäbe setzt. Diese Entscheidung ist honoriert worden. Weil wir rasch und konsequent gehandelt haben, ist das Markenimage von Mercedes-Benz heute noch stärker als zuvor. Und statt nach Schuldigen zu suchen, haben wir die Prozesse untersucht und verbessert. Das verstehen wir unter einer lernenden Organisation.

Wachstum durch Innovation

Innovative Produkte tragen maßgeblich zum Markterfolg, damit zur Wertsteigerung bei. Nur Unternehmen mit einer Innovationskultur können Wert- und Kostenführerschaft für sich beanspruchen. Sie erreichen eine bessere Verzinsung des eingesetzten Kapitals, können ihr weiteres Wachstum finanzieren und ihre Aktionäre und Mitarbeiter angemessen daran beteiligen.

Was verstehen wir unter Innovation? Eine Unternehmenskultur, die jedem einzelnen Raum für Kreativität gibt, die Menschen über Organisationsgrenzen hinweg miteinander verbindet. In der Ansätze und Abläufe immer wieder in Frage gestellt werden, weil alles besser, schneller, wirtschaftlicher getan werden kann.

Der Feind jeglicher Kreativität ist Selbstgefälligkeit. In den globalen Märkten mit ihrem rasanten Veränderungstempo geht die führende Position schnell verloren - an flexiblere Wettbewerber, an die, die in der Lage

sind, über Technologien von heute hinweg in die der Zukunft zu springen. Wir können es uns also nicht leisten, auf unseren Lorbeeren auszuruhen.

Aber Innovation bezieht sich nicht nur auf Forschung und Entwicklung. Innovation heißt auch effizientere, kostengünstigere, produktivere Prozesse, vor allem Möglichkeiten, neue Produkte schneller als unsere Wettbewerber auf den Markt zu bringen.

Einige Beispiele:

- 80% unserer Produkte sind jünger als fünf Jahre.
- Früher haben wir in zehn Jahren drei neue Pkw-Modelle in den Markt eingeführt; heute sind es zehn in nur drei Jahren.
- In den letzten fünf Jahren haben wir 15 Flugzeuge und Hubschrauber zum Erstflug gebracht - gegenüber zehn in den zehn Jahren davor.
- Wir haben unser Nutzfahrzeug-Produktprogramm komplett erneuert, damit sowohl unsere Wettbewerbs- als auch unsere Kostenposition vor allem in Europa erkennbar verbessert.
- Auch bei den Bahnsystemen haben wir die gesamte Produktpalette erneuert.
- Wir haben das erste dynamische Zielführungssystem der Welt für den Straßenverkehr in Tokio installiert.
- Bei der Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie sind wir ganz vorne; damit sind wir in einer guten Ausgangsposition, um in wenigen Jahren als erste einen serienreifen Brennstoffzellen-Pkw in den Markt einzuführen.
- Wir sind führend mit unserem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, das wir bis zum Jahr 2000 serienmäßig in allen unseren Pkw anbieten werden.

Im letzten Jahr haben wir weltweit 5.700 Patente angemeldet. Wir haben 9,8 Mrd. DM für Forschungs- und Entwicklungsprojekte ausgegeben und werden dieses hohe Niveau halten.

Wachstum durch Globalisierung

Neue Märkte für unsere Produkte zu erschließen - das ist eine weitere wesentliche Voraussetzung für profitables Wachstum.

Heute sind wir in über 200 Ländern der Welt tätig. Wir erwirtschaften mehr als zwei Drittel unseres

Umsatzes außerhalb Deutschlands; über ein Drittel unseres Aktienkapitals wird von ausländischen Aktionären gehalten.

Bei unserer weiteren Globalisierung werden wir uns entsprechend der Bedeutung wesentlicher Märkte aufstellen. Dabei gehört Asien zu unseren Prioritäten. Wir wollen unseren Umsatzanteil dort in den nächsten zehn Jahren von derzeit 8% auf 20-25% steigern. In unserer neuen Geschäftsstruktur haben fünf Regionalgeschäftsführer die Verantwortung für alle Daimler-Benz-Geschäfte in der jeweiligen Subregion Asiens sowie Australien/Ozeanien. Und wir treiben hier einige sehr interessante Geschäfte voran.

Mit unseren Werken in Tuscaloosa, Alabama, wo wir die M-Klasse produzieren, im lothringischen Hambach - hier wird der smart vom Band laufen - und in Brasilien, wo wir die A-Klasse bauen werden, folgen wir unserer Philosophie, dort zu sein, wo die Märkte sind.

Dabei sichert unser Engagement in neuen Märkten auch Arbeitsplätze im Inland. Mehr noch: Wir können belegen, daß für drei Arbeitsplätze, die wir im Ausland schaffen, ein zusätzlicher in Deutschland neu entsteht.

In jedem Land, in dem wir tätig sind, handeln wir verantwortlich gegenüber Gesellschaft und Umwelt. Oft tun wir mehr als die nationalen Gesetze von uns verlangen. Wir haben weitreichende Programme eingeleitet, um diese Verantwortung wahrzunehmen.

Umweltgerechtes Handeln ist dabei für uns selbstverständlich. Wir haben Lösungen für innerstädtische Verkehrsprobleme entwickelt. Umweltschutz ist integraler Teil der Produktentwicklung bis hin zur Entsorgung. Unsere Fabriken sind nach modernsten Umweltstandards ausgerichtet. Unsere Forschungsarbeiten zielen darauf, die Umweltbelastungen über den gesamten Produktlebenszyklus weiter zu verringern.

Mit zum Teil bahnbrechenden Ergebnissen: Durch die Brennstoffzellentechnologie kann der CO₂-Ausstoß bei zukünftigen Fahrzeugen deutlich reduziert werden. Der adaptive Flügel wird bei den Airbus-Flugzeugen zu einer bis zu 10%igen Treibstoffeinsparung führen. Und die Common-Rail-Technologie in Verbindung mit Direkteinspritzung beim Diesel setzt neue Verbrauchsstandards.

Nur Menschen schaffen Werte

In einer von Veränderung geprägten Arbeitswelt wird es zunehmend schwieriger, erstklassige Mitarbeiter langfristig zu binden und weiterzuentwickeln.

Ein starkes internationales Bewußtsein wird um so entscheidender, je mehr wir uns zu einem wahrhaft globalen Unternehmen entwickeln. Dabei spielt die Internationalisierung unserer Führungskräfte eine entscheidende Rolle.

Wir haben daher nicht nur regionenspezifische Nachwuchs-Programme aufgelegt; mit der Daimler-Benz Corporate University, die im laufenden Jahr ihre Tätigkeit voll aufnehmen wird, werden wir für unsere Führungskräfte höchste internationale Management-Standards sicherstellen.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter setzen ihre Fähigkeiten und ihr professionelles Können engagiert zum Wohl des Unternehmens ein. Ihre Ideen, ihre Initiativen, ihre Einsatzbereitschaft zeichnen unsere Produkte, Systeme und Dienstleistungen aus, machen es möglich, selbst gegen den Trend in hart umkämpften Branchen Marktanteile zu gewinnen.

Auf die Ergebnisse ihrer Arbeit können sie stolz sein. Dies - das Engagement und die Begeisterung der Menschen in Ihrem Unternehmen - ist der beste Garant dafür, daß wir unsere ehrgeizigen Ziele erreichen.

Ihr Unternehmen hat hervorragende Perspektiven

Wertsteigerung, Innovation, Globalisierung. Unsere Wachstumsstrategie greift in allen unseren Tätigkeitsfeldern. Wir wissen, was wir zu tun haben. Wir wissen um die großen Herausforderungen, aber auch um die Rückschläge, die es immer geben wird. Unsere Aufgabe ist jedoch klar definiert:

- Wir wollen bei Qualität und Innovation führend bleiben.
- Wir wollen in allen unseren Geschäften eine führende Wettbewerbsposition haben.
- Wir wollen noch globaler werden.

Wir sind auf dem richtigen Weg. Was am Ende jedoch zählt, ist Ihr Vertrauen in die Ertragskraft und Perspektiven Ihres Unternehmens.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung.



Mitglieder des Vorstands



Dr.-Ing. Dieter Zetsche
geb. 1953 in Istanbul, Vorstandsmitglied seit 1997,
verantwortlich für das Ressort Vertrieb, Bestellung
bis 2002.



Jürgen Hubbert
geb. 1939 in Hagen, Vorstandsmitglied seit 1997,
verantwortlich für das Geschäftsfeld
Personenwagen, Bestellung bis 2002.



Dr. phil. Kurt J. Lauk
geb. 1946 in Stuttgart, Vorstandsmitglied seit 1997,
verantwortlich für das Geschäftsfeld
Nutzfahrzeuge, Bestellung bis 2002.



Heiner Tropitzsch
geb. 1942 in Hannover, Vorstandsmitglied seit
1997, verantwortlich für das Ressort Personal,
Bestellung bis 2002.



Klaus-Dieter Vöhringer
geb. 1941 in Dessau, Vorstandsmitglied seit 1997,
verantwortlich für das Ressort Forschung und
Technologie, Bestellung bis 2002.



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



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



Dr. rer. pol. Manfred Bischoff
geb. 1942 in Calw, Vorstandsmitglied seit 1995,
verantwortlich für das Geschäftsfeld Luft- und
Raumfahrt, Bestellung bis 2000.



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



Dr. jur. Klaus Mangold
geb. 1943 in Pforzheim, Vorstandsmitglied seit
1995, verantwortlich für das Geschäftsfeld
Dienstleistungen, Bestellung bis 2000.

Aus dem Vorstand
ausgeschieden:
Helmut Werner
(am 31.01.1997)



Ertragskraft nachhaltig gestärkt

Daimler-Benz konnte im Jahr 1997 den Operating Profit, die Kennzahl für die Ertragskraft der betrieblichen Tätigkeit, auf 4,3 (i. V. 2,4) Mrd. DM steigern. Die Kapitalrendite des Konzerns erhöhte sich auf 10,2 (i. V. 5,8)%. Damit sind wir der Marke von 12%, die wir für den Konzern als Mindestrendite vorgegeben haben, deutlich nähergekommen. Das Instrumentarium der wertorientierten Unternehmensführung haben wir auf allen Stufen des Konzerns weiter ausgebaut. Das nach US-amerikanischer Rechnungslegung (US-GAAP) ermittelte Konzernergebnis (Net Income) erreichte 8,0 (i. V. 2,8) Mrd. DM; bereinigt um steuerliche Sondereffekte lag es bei 3,2 Mrd. DM. Aufgrund des deutlich verbesserten Ergebnisses aus dem operativen Geschäft schlagen wir der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1997 die Dividende von 1,10 auf 1,60 DM je Aktie zu erhöhen. (S. 58 ff)

Sonderausschüttung von 20 DM je Aktie

Ausgelöst durch die zum Jahresende 1998 gesetzlich vorgeschriebene Umgliederung des steuerlich verfügbaren Eigenkapitals schlagen wir unseren Aktionären vor, aus den Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG 7,4 Mrd. DM auszuschütten. Einschließlich der hierdurch entstehenden Körperschaftsteuerminderung von 2,9 Mrd. DM beträgt die Ausschüttungssumme 10,3 Mrd. DM oder 20 DM je Aktie. Die aus den Rücklagen entnommenen Mittel sollen durch eine anschließende Kapitalerhöhung dem Unternehmen wieder zugeführt werden. (S. 62)

Konzernumsatz um 19% gesteigert

Der Konzernumsatz stieg im Berichtsjahr vergleichbar gerechnet um 19% auf 124,1 Mrd. DM. Besonders kräftig waren die Zuwächse in den USA (+26%) und in den Partnerländern der Europäischen Union (+21%); in Deutschland erhöhte sich unser Geschäftsvolumen um 5%. (S. 56)

Konzernportfolio weiterentwickelt

Die Kernbereiche des Konzerns haben wir durch Akquisitionen weiter gestärkt. Besonders bedeutend waren die Übernahme des Schwerlastwagen-Geschäfts von Ford in Nordamerika und, vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden, der Erwerb der Siemens Sicherungstechnik. Von unserer Beteiligung an Cap Gemini haben wir uns getrennt, der Bereich Halbleiter der TEMIC wurde Anfang 1998 an das US-Unternehmen Vishay veräußert. (S. 56)

12.000 neue Arbeitsplätze

Aufgrund des Markterfolgs unserer Produkte und Dienstleistungen sowie der deutlich verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der Geschäftsbereiche konnten wir 1997 konzernweit wieder neue Arbeitsplätze schaffen. Die Zahl der Beschäftigten im Konzern stieg vergleichbar gerechnet um 4% auf 300.068 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. (S. 52, 57)

Personenwagen:

Erfolg durch neue Modelle

Aufgrund des Markterfolgs der neuen Modelle, die in den Jahren 1996 und 1997 eingeführt wurden, hat das Geschäftsfeld Pkw bei Absatz und Umsatz neue Höchstwerte erzielt. Der Operating Profit übertraf trotz

hoher Vorleistungen für neue, innovative Modelle das Vorjahresniveau leicht. Zu den wichtigsten Ereignissen des Berichtsjahrs zählte die Einführung der M-Klasse in den USA. Mit diesem neuen Off-Roader ist Mercedes-Benz im weltweit größten Pkw-Markt nun auch mit einer lokal gefertigten Baureihe vertreten.

Die A-Klasse, deren Auslieferung wir kurz nach der Markteinführung unterbrochen haben, wird seit Februar 1998 mit einer neuen Fahrwerkabstimmung und zusätzlich serienmäßigem ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) wieder an unsere Kunden ausgeliefert. (S. 16)

Nutzfahrzeuge: Dynamisches Wachstum

Im Berichtsjahr haben wir 417.400 Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit die Bestmarke des Vorjahres nochmals um 20%

Operating Profit		
in Mio. DM	1997	1996
Daimler-Benz-Konzern	4.328	2.423
Personenwagen*)	3.132	3.090
Nutzfahrzeuge*)	481	(354)
Luft- und Raumfahrt	432	(196)
Dienstleistungen	457	288
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	(129)	(585)

*) Konsolidierter Operating Profit Fahrzeuggeschäft siehe Seite 100.

Umsatz		
in Mio. DM	1997	1996
Daimler-Benz-Konzern	124.050	106.339
Personenwagen	53.892	46.652
Absatz (1.000 Einheiten)	715	645
Nutzfahrzeuge	39.140	32.152
Absatz (1.000 Einheiten)	417	348
Luft- und Raumfahrt	15.286	13.053
Dienstleistungen	15.498	13.143
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	7.555	8.014

übertroffen. Mit der Schwer-Lkw-Baureihe „Actros“, die wir im September 1997 um die Bau- und Sonderfahrzeuge erweitert haben, konnten wir unseren Marktanteil in Westeuropa wieder deutlich steigern. Der Umsatz des Geschäftsfelds erhöhte sich um 22% auf 39,1 Mrd. DM. Sowohl in Nord- als auch in Südamerika und Westeuropa haben wir kräftige Zuwächse verzeichnet. Aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung und der Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität hat das Geschäftsfeld ein deutlich positives Ergebnis erzielt. (S.22)

**Luft- und Raumfahrt:
Auftragseingang auf
Rekordniveau**

Durch die erfolgreich umgesetzte Wettbewerbsinitiative erzielte das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt 1997 einen kräftigen Ergebnisanstieg. Der Umsatz nahm vergleichbar um 20% auf 15,3 Mrd. DM zu, und der Auftragseingang erreichte mit 19,4 Mrd. DM einen neuen Höchstwert. Bei den Verkehrsflugzeugen sowie bei Antrieben für die Luftfahrt hat sich die Nachfrage besonders deutlich belebt. Durch die Zusammenarbeit mit Matra-BAe Dynamics und den Erwerb der Siemens Sicherheitstechnik wollen wir unsere internationale Wettbewerbsposition in der Verteidigungstechnik entscheidend verbessern. Von großer Bedeutung für die Zukunft des Geschäftsbereichs Militärflugzeuge war die Entscheidung der Bundesregierung und des Deutschen Bundestags, den Eurofighter zu beschaffen. (S. 30)

Aufwärtstrend bei Dienstleistungen fortgesetzt

Wie in den Vorjahren ist es der debis gelungen, Ergebnis und Geschäftsvolumen deutlich zu steigern. Umsatzstärkster Bereich blieben die Finanzdienstleistungen. Wesentlichen Anteil am Erlösanstieg um vergleichbar 22% auf 15,5 Mrd. DM hatten aber auch die Geschäftsbereiche IT Services und Telekommunikations- und Mediendienste. Die Internationalisierungsstrategie wurde gezielt weiterverfolgt. In nahezu allen Geschäftsbereichen haben wir neue Gesellschaften gegrün-

det und zusätzliche Märkte erschlossen. Die Schwerpunkte lagen dabei vor allem in Osteuropa und im asiatisch-pazifischen Raum.

Am 24. Oktober 1997 konnte nach nur drei Jahren Bauzeit das neue debis Verwaltungsgebäude am Potsdamer Platz in Berlin bezogen werden. (S. 35)

Direkt geführte industrielle Beteiligungen:

Weiteres Umsatzwachstum

Die Geschäftsbereiche Bahn-systeme, Mikroelektronik und MTU/Dieselantriebe haben sich 1997 insgesamt günstig entwickelt. Beim Bahn-Jointventure Adtranz lag der Auftragseingang um 30% höher als im Vorjahr. Um künftig positive Ergebnisse zu erwirtschaften, wurden umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet. Innerhalb der TEMIC war die Geschäftsbelegung in der Automobil-Elektronik besonders ausgeprägt; die Erlöse stiegen hier um 52% und der Auftragseingang um 64%. Die Dieselantriebe setzten die erfreuliche Aufwärtsentwicklung der vergangenen Jahre fort. (S. 39)

Sachinvestitionen		
in Mio. DM	1997	1996
Daimler-Benz-Konzern	6.942	6.212
Personenwagen	3.687	2.893
Nutzfahrzeuge	1.175	1.558
Luft- und Raumfahrt	495	584
Dienstleistungen	367	225
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	512	502

Forschungs- und Entwicklungsaufwand*)		
in Mio. DM	1997	1996
Daimler-Benz-Konzern	9.756	8.845
Personenwagen	3.097	2.906
Nutzfahrzeuge	1.177	1.090
Luft- und Raumfahrt	4.367	3.681
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	782	816

*) Einschließlich Auftragsforschung (4,1 i. V. 3,3 Mrd. DM).

Investitionen auf 6,9 Mrd. DM gestiegen

Unsere Investitionen in Sachanlagen haben wir im Berichtsjahr auf 6,9 (i. V. 6,2) Mrd. DM erhöht. Im Vordergrund standen dabei die Vorbereitungen für neue Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle, die neuen Motorenwerke in Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Untertürkheim sowie die Erweiterung von Produktionskapazitäten und des Produktprogramms beim Airbus. (S. 57)

9,8 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Für Forschungs- und Entwicklungsprojekte haben wir im Berichtsjahr 9,8 (i. V. 8,8) Mrd. DM eingesetzt. Davon entfielen 4,1 (i. V. 3,3) Mrd. DM auf auftragsgebundene Entwicklungsleistungen, die überwiegend im Bereich Luft- und Raumfahrt erbracht wurden. Der Großteil der Mittel für eigene Projekte wurde erneut im Fahrzeuggeschäft eingesetzt. (S. 58)

Die Daimler-Benz-Aktie



Die Daimler-Benz-Aktie hatte einen guten Start ins Börsenjahr 1997, in dessen Verlauf sie Ende Juli einen neuen historischen Höchststand erreichte. Im zweiten Halbjahr blieb die Entwicklung unserer Aktie hinter der Performance des deutschen Aktienindex. Nach einer im März 1998 abgeschlossenen Erhebung hat Daimler-Benz rund 550.000 Aktionäre; 37% unseres Kapitals werden von ausländischen Investoren gehalten, allein 10% befinden sich in den USA.

Aktienmärkte im Aufwind

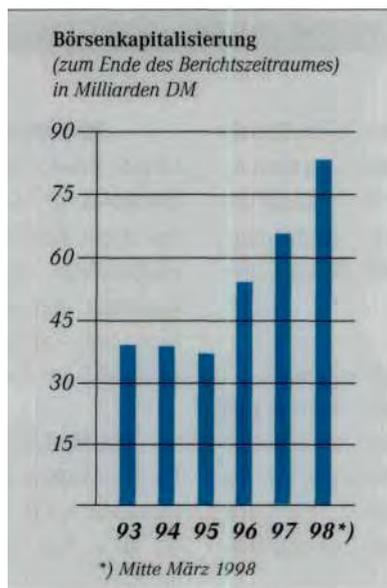
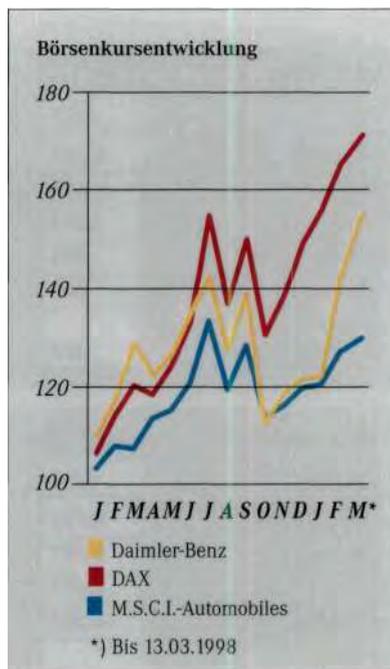
Die Aktienmärkte in Westeuropa und Nordamerika legten 1997 gegenüber dem bereits guten Börsenjahr 1996 noch einmal deutlich zu. Der Einbruch an den asiatischen Börsen führte im vierten Quartal jedoch zu starken Kursschwankungen. In New York stieg der Dow Jones im Jahresverlauf dennoch um 23%, der Londoner FTSE-100-Index nahm um 25% zu. Dagegen mußte der japanische Nikkei-Index einen Rückgang um 21% hinnehmen.

Weitgehend parallel zu dem kräftig anziehenden Kurs des US-Dollar erhöhte sich der Deutsche Aktienindex (DAX) bis Ende Juli gegenüber Ultimo 1996 um 53% auf 4.406 Punkte. Insbesondere durch die Auswirkungen der Finanzkrise in Asien kam es in der Folgezeit zu einer Konsolidierung. Zum Jahresende schloß der DAX mit einem Plus von 47% bei 4.224 Punkten. Auch in den ersten drei Monaten des Jahres 1998 war die Stimmung an den deutschen Börsen weiterhin freundlich.

Die Daimler-Benz-Aktie

Die Performance der Daimler-Benz-Aktie lag in der ersten Hälfte des Jahres 1997 stets über der des DAX. Am 4. Februar wurde der mehr als zehn Jahre alte historische Höchststand von 122,07 DM übertroffen; am 31. Juli erreichte die Daimler-Benz-Aktie mit 161,85 DM ein neues

Stoxx 50 ist sie mit einem Gewicht von 1,99% enthalten.



Kennzahlen je 5-DM-Aktie in DM	1997	1996
Konzernergebnis ¹⁾	6,15 ³⁾	5,37
Konzernergebnis (voll verwässert) ²⁾	6,08 ³⁾	5,35
Dividende	1,60 ⁴⁾	1,10
Sonderausschüttung	20,00 ⁴⁾	-
Eigenkapital (31.12.)	62,27 ⁵⁾	51,21
Anzahl Aktien (31.12.) in Mio.	516,7	515,4
Höchstkurs	161,85	106,40
Tiefstkurs	103,60	72,40

- 1) Auf Basis der im Jahresdurchschnitt ausstehenden Aktien.
2) Unter der Annahme, daß sämtliche in 1997 ausübbareren Rechte aus Options- und Wandelanleihen ausgeübt werden.
3) Ohne einmalige Steuererträge.
4) Vorgeschlagen.
5) Ohne Steuererminderung auf Sonderausschüttung.

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM			
Anlagebeginn	Jan.1988	Jan. 1993	Jan. 1995
Anlagedauer in Jahren	rd. 10	rd. 5	rd. 3
Depotwert in DM			
Mitte März 1998	35.237	32.301	21.768
Durchschnittliche Rendite p.a.			
bei Anlage in DEM	13,1%	25,2%	27,4%
bei Anlage in USD	11,5%	22,5%	21,0%
bei Anlage in GBP	12,8%	20,1%	18,7%
Performance des DAX	16,8%	25,0%	30,5%
Performance des M.S.C.I. Auto. ¹⁾	9,9%	20,3%	17,5%

1) Morgan Stanley Capital International Automobiles Index.

Das Aktienkapital

Das Aktienkapital der Daimler-Benz AG erhöhte sich 1997 um 6,8 Mio. DM auf 2.584 Mio. DM. Davon entfielen allein 6,3 Mio. DM auf die Ausgabe von Belegschaftsaktien; weitere 0,5 Mio. DM resultierten aus der Ausübung von Stock Options sowie aus der Wahrnehmung von Wandlungsrechten aus der 1996 begebenen Optionsanleihe und aus der Pflichtwandelanleihe von 1997.

Die Daimler-Benz AG gehört mit einem Börsenwert von 83,5 Mrd. DM (Stand Mitte März 1998) und mehr als 500.000 Aktionären zu den größten Publikumsgesellschaften Deutschlands. Rund zwei Drittel unseres Aktienkapitals befinden sich in Streubesitz. Großaktionäre sind die Deutsche Bank mit rund 22% und der Staat Kuwait mit rund 13%.

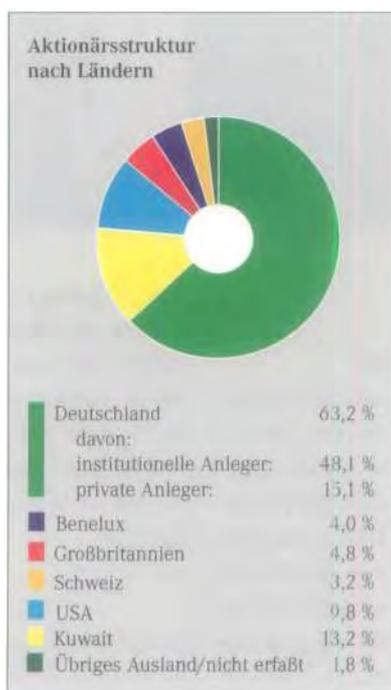
Die Entwicklung eines

Daimler-Benz-Aktiedepots

Die Rendite einer Aktienanlage hängt entscheidend von den Kursen bei Kauf und Verkauf der Aktie ab. Für ausländische Anleger kommen außerdem die Auswirkungen aus den Veränderungen der Währungsparitäten hinzu, so daß die Verzinsung erheblich von der Rendite in D-Mark abweichen kann.

Bei einem rund zehnjährigen Investment in Daimler-Benz-Aktien erzielte der Aktionär eine Rendite in D-Mark

von 13,1% p.a.; bei einer rund fünfjährigen Anlage waren es 25,2%. Bei diesen Berechnungen ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und Dividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt wurden.



Investor Relations intensiviert

Dem steigenden Informationsbedarf der internationalen Finanzmärkte haben wir 1997 durch eine weitere Vertiefung unserer Kontakte zu Investoren und Finanzanalysten Rechnung getragen. Dabei wurden verstärkt auch Vertreter des operativen Managements einbezogen. Anlässlich der IAA in Frankfurt haben wir das Geschäftsfeld Personenwagen präsentiert. Um dem besonderen Interesse der Financial Community an der strategischen Ausrichtung des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge zu entsprechen, haben wir in Frankfurt eine Präsentation dieses Bereichs vorgenommen. Unsere Regelkommunikation nach den Jahres- und Halbjahresabschlüssen sowie anlässlich der Ad-hoc-Publizität ist durch Telefon- und Videokonferenzen

ausgebaut worden, um Analysten und institutionelle Investoren mit erläuternden Informationen zu bedienen. Auch 1997 waren wir in den wichtigsten internationalen Finanzmärkten mit sogenannten Roadshows präsent. Ein Schwerpunkt waren Unternehmenspräsentationen, die wir anlässlich der Emission der Pflichtwandelanleihe im Mai 1997 durchführten.



Aufwärtstrend der Weltwirtschaft setzt sich fort

Für 1998 und die nächsten Jahre erwarten wir ein moderates Wachstum der Weltwirtschaft. In Westeuropa und insbesondere in Deutschland wird sich der Aufschwung voraussichtlich beschleunigen, während in den USA eine leichte Abschwächung der wirtschaftlichen Dynamik eintreten dürfte. Die Finanzkrise in Südostasien wird einen dämpfenden Einfluß auf die Weltwirtschaft haben, insbesondere aber die Entwicklung in dieser Region beeinträchtigen. Auch Japan wird die gegenwärtige Stagnationsphase nur zögerlich überwinden können. Überdurchschnittliche Wachstumsraten dürften hingegen der lateinamerikanische Raum, China und zunehmend auch einige Länder im Osten Europas aufweisen.

Daimler-Benz: Deutlicher Umsatzanstieg

Aufgrund der hohen Auftragsbestände, der günstigen Geschäftsentwicklung in den ersten drei Monaten und vor dem Hintergrund des gesamtwirtschaftlichen Umfelds rechnen wir damit, daß unser Umsatz im laufenden Jahr auf etwa 134 Mrd. DM steigen wird. Bis zum Jahr 2000 streben wir ein Geschäftsvolumen in der Größenordnung von nahezu 160 Mrd. DM an.

Umsatz in Mrd. DM	Plan 1998	Ziel 2000
Daimler-Benz-Konzern	134	158
Personenwagen Absatz (1.000 Einheiten)	59 > 850	69 rd. 1.200
Nutzfahrzeuge Absatz (1.000 Einheiten)	40 > 430	44 rd. 500
Luft- und Raumfahrt	16	18
Dienstleistungen	17	24
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	7	9

Globale Ausrichtung verstärkt

Um die Potentiale insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens und Lateinamerikas verstärkt auszuschöpfen, werden wir die globale Ausrichtung von Daimler-Benz gezielt vorantreiben. Allein in Asien wollen wir unseren Umsatzanteil von derzeit 8% in den nächsten zehn Jahren deutlich ausweiten. Basis dafür ist eine neue Geschäftsstruktur, mit der wir Aufgaben und Kompetenzen verlagern und Asien in vier Teilregionen untergliedern, die jeweils von einem für das gesamte Konzerngeschäft in seiner Region Verantwortlichen geführt werden.

Wertorientierte Führung und Stärkung der Ertragskraft

Mit unserer wertorientierten Unternehmensführung verfolgen wir das Ziel, die Ertragskraft von Daimler-Benz nachhaltig zu verbessern und profitabel zu wachsen. Innovative und wettbewerbsfähige Produkte werden dazu ebenso beitragen

wie unsere Programme zur Steigerung der Effizienz. Insgesamt gehen wir davon aus, den Operating Profit im laufenden Jahr weiter steigern zu können und die angestrebte Mindestrendite von 12% auf das eingesetzte Kapital spätestens 1999 zu erreichen. Wir haben den Konzern inzwischen so positioniert, daß wir auch bei ungünstigeren Wechselkursen gute Ergebnisse erwirtschaften können; im Falle einer dramatischen Aufwertung der D-Mark gegenüber dem US-Dollar oder anderen wichtigen Währungen müßten unsere Umsatz- und Ergebnisprognosen jedoch korrigiert werden. Dies gilt auch, falls sich das Wachstum der für uns relevanten Märkte in den kommenden Jahren nicht fortsetzen sollte.

Personenwagen

Das größte prozentuale Mengenwachstum dürften künftig vor allem die Schwellenländer Asiens, Lateinamerikas sowie Osteuropa aufweisen. In den Industrieländern wird der Zuwachs der Pkw-Nachfrage vor allem von Fahrzeugen wie Mini-Vans, Geländewagen, Roadster oder Cabriolets getragen. Ziel des Geschäftsfelds Pkw ist es, die Position im Markt für hochwertige Pkw

mit attraktiven Modellen weltweit auszubauen und neue Märkte und Marktsegmente zu erschließen. Bis zum Jahr 2000 wollen wir das Ergebnis weiter verbessern und den Absatz auf über eine Million Fahrzeuge steigern. Unsere neuen Produkte wie die M-Klasse, die A-Klasse und der smart werden dazu maßgeblich beitragen. Mit der neuen S-Klasse werden wir unsere Spitzenposition im oberen Marktsegment festigen.

Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nutzfahrzeugnachfrage wird in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter zunehmen. Bis zum Jahr 2000 soll unser Nutzfahrzeugabsatz auf rund 500.000 Fahrzeuge wachsen. Im Geschäftsbereich Lkw Europa dürften der neue Verteiler-Lkw Atego sowie der Schwer-Lkw Actros für steigenden Absatz und höhere Marktanteile sorgen. Mit unseren in Europa sehr erfolgreichen Transporterbaureihen werden wir künftig verstärkt auch ausgewählte Märkte in Lateinamerika und Asien erschließen. In Nordamerika eröffnet uns die von Ford übernommene Schwer-Lkw-Sparte, die wir

unter der neuen Marke Sterling in den Markt bringen, zusätzliche Absatzpotentiale. Auf Basis der eingeleiteten Kostensenkungsprogramme, der zunehmenden Vernetzung unserer internationalen Aktivitäten sowie der deutlich verbesserten Kostenposition unserer Fahrzeuge und Komponenten wird das Ergebnis des Geschäftsfelds weiter steigen.

Luft- und Raumfahrt

Die Perspektiven in der Luft- und Raumfahrt werden einerseits von dem kräftig gestiegenen Auftragsbestand bei zivilen Verkehrsflugzeugen und Hubschraubern sowie andererseits von den knappen Budgets der öffentlichen Auftraggeber bestimmt.

Aufgrund des hohen Auftragsbestands werden wir die Produktion im Airbus-Programm von 184 Flugzeugen im Jahr 1997 auf über 280 im Jahr 1999 anheben. Auch der Geschäftsbereich Antriebe Luftfahrt profitiert von der hohen Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen. Demgegenüber sind die Wachstumsmöglichkeiten in den Bereichen Raumfahrt, Militärflugzeuge und Verteidigungstechnik, die weitgehend von öffentlichen Auftraggebern abhängig sind, eher begrenzt. Insgesamt gehen wir davon aus, daß sich das Ergebnis des Geschäftsfelds weiter erhöhen wird.

Dienstleistungen

Daimler-Benz wird sein Dienstleistungsangebot gezielt weiterentwickeln und insbesondere regional zusätzliche Märkte erschließen. Wir schaffen dadurch die Basis für erneut überdurchschnittliche Wachstumsraten und steigende Erträge. Die Geschäftsbereiche Finanzdienstleistungen/Versicherungen sowie Handel werden das Wachstum des industriellen Konzerngeschäfts mit innovativen Finanzierungskonzepten unterstützen. Nach der Trennung von Cap Gemini sind die Aktivitäten des Geschäftsbereichs IT Services darauf ausgerichtet, die Position als Full-Service-Anbieter in der Informationstechnik auch außerhalb Deutschlands zu stärken. Im Bereich Telekommunikations- und Mediendienste bie-

tet uns der Einstieg in die Festnetzdienste große Wachstumschancen.

Direkt geführte industrielle Beteiligungen

Auch bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen erwarten wir, bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis, steigende Umsätze und Erträge.

Beim Bahn-Joint-venture Adtranz liegen die Wachstumsschwerpunkte bei Signalanlagen, bahntechnischem Kundenservice und innovativen Güterverkehrslösungen. Der größte Teil des Umsatzes wird aber weiterhin auf Schienenfahrzeuge entfallen. Um dem Preisverfall in diesem Markt zu begegnen und die Ertragslage der Adtranz zu verbessern, werden die

eingeleiteten Restrukturierungsprogramme zügig umgesetzt.

Nach dem Verkauf des Halbleitergeschäfts wird sich der Bereich Mikroelektronik künftig auf die Automobil-Elektronik konzentrieren. Die weitere Expansion dieses Geschäftsfelds wird vor allem von neuen Produkten getragen.

Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe rechnet hauptsächlich in den kommerziellen Anwendungsgebieten mit weiterem Wachstum. Hierzu sollen die neuen Baureihen 2000 und 4000 beitragen, die schon im Geschäftsjahr 1997 auf breites Kundeninteresse gestoßen sind.

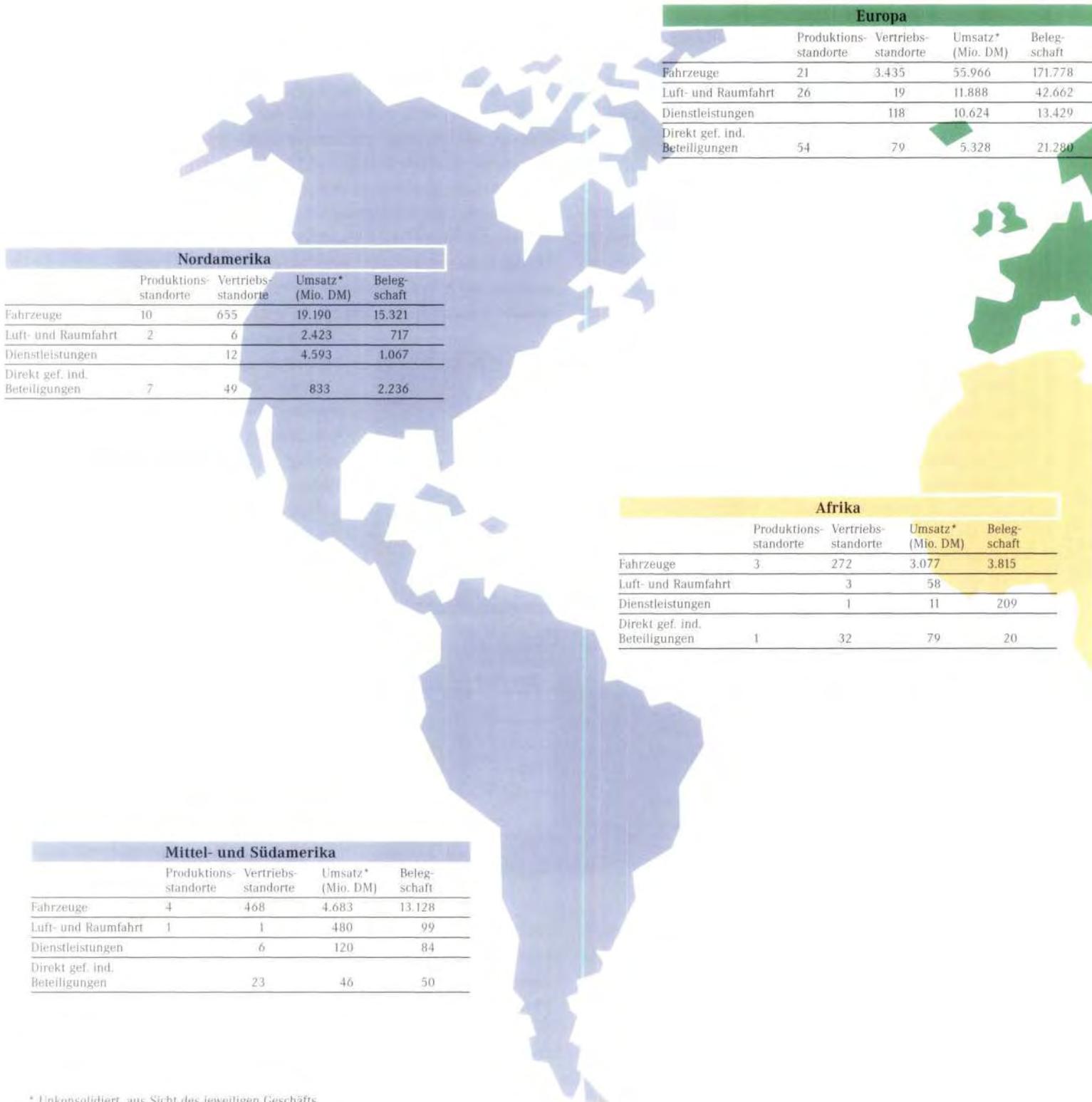
Aufwendungen für Zukunftssicherung

Im Planungszeitraum 1998 bis 2000 wird Daimler-Benz mehr als 40 Mrd. DM bzw. jährlich rund 14 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung sowie für Sachinvestitionen aufwenden. Bedeutende Investitionsprojekte sind Produktanläufe im Geschäftsfeld Pkw, der Ausbau des Fahrzeugvertriebs in Asien sowie die Ausweitung des Maintenance-Geschäfts bei den Flugzeugtriebwerken. Zu den Schwerpunkten in der Forschung und Entwicklung zählen die Vorleistungen für neue Pkw-Modelle sowie Entwicklungsarbeiten für die Airbus-Baureihen A340-500/600.

Sachinvestitionen		
in Mrd. DM	Plan 1998	1998-2000
Daimler-Benz-Konzern	8,3	22,1
Personenwagen	3,5	9,4
Nutzfahrzeuge	1,4	4,0
Vertrieb Fahrzeuge	0,8	2,5
Luft- und Raumfahrt	0,8	2,1
Dienstleistungen	0,4	1,2
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	0,5	1,3

Forschungs- und Entwicklungsaufwand*)		
in Mrd. DM	Plan 1998	1998-2000
Daimler-Benz-Konzern	6,5	19,3
Personenwagen	3,3	9,6
Nutzfahrzeuge	1,3	4,0
Luft- und Raumfahrt	0,8	2,8
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	0,7	2,1

*) Ohne Auftragsforschung.



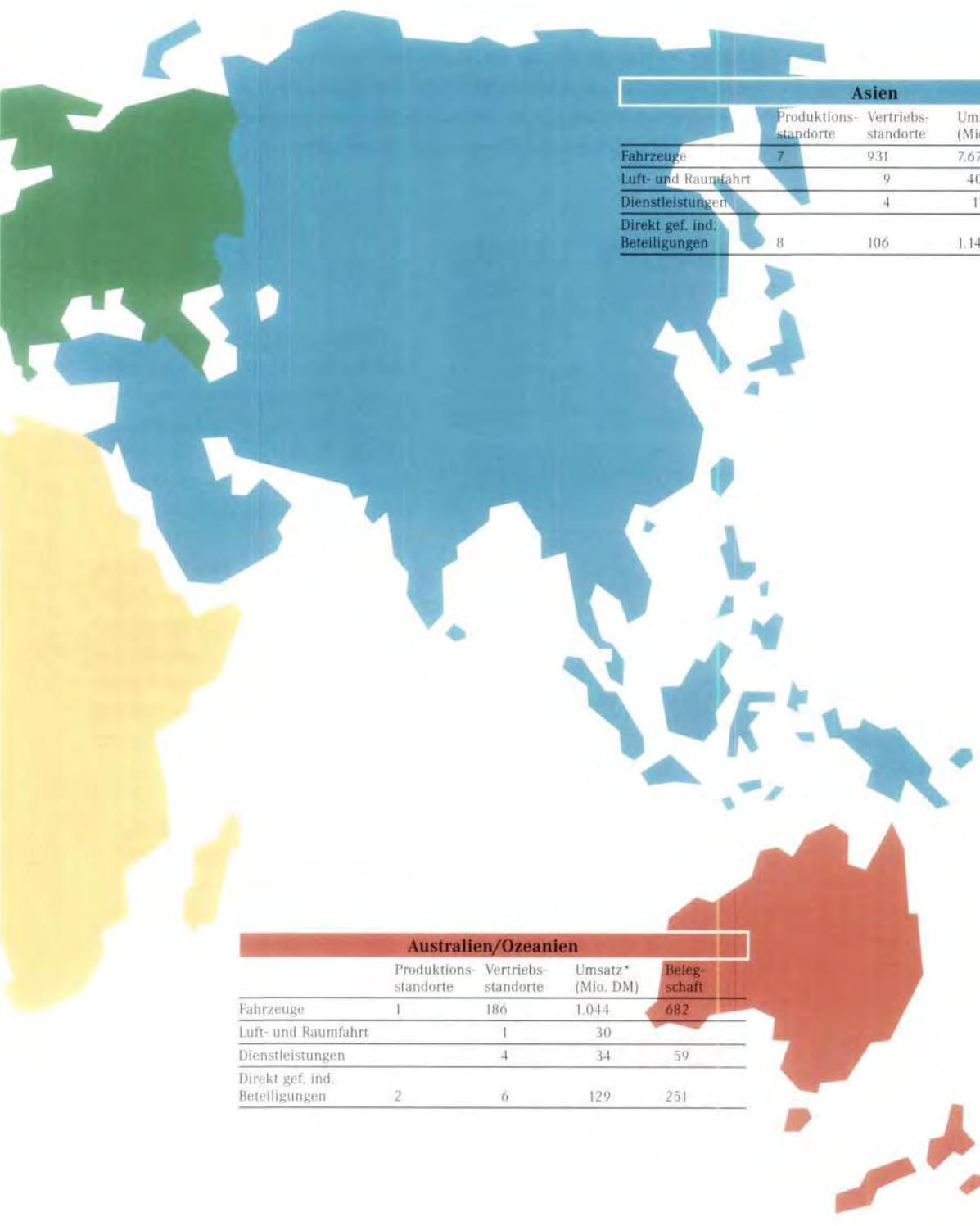
Europa				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	21	3.435	55.966	171.778
Luft- und Raumfahrt	26	19	11.888	42.662
Dienstleistungen		118	10.624	13.429
Direkt gef. ind. Beteiligungen	54	79	5.328	21.280

Nordamerika				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	10	655	19.190	15.321
Luft- und Raumfahrt	2	6	2.423	717
Dienstleistungen		12	4.593	1.067
Direkt gef. ind. Beteiligungen	7	49	833	2.236

Afrika				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	3	272	3.077	3.815
Luft- und Raumfahrt		3	58	
Dienstleistungen		1	11	209
Direkt gef. ind. Beteiligungen	1	32	79	20

Mittel- und Südamerika				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	4	468	4.683	13.128
Luft- und Raumfahrt	1	1	480	99
Dienstleistungen		6	120	84
Direkt gef. ind. Beteiligungen		23	46	50

* Unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts



Asien				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	7	931	7.672	2.618
Luft- und Raumfahrt		9	407	43
Dienstleistungen		4	116	50
Direkt gef. ind. Beteiligungen	8	106	1.140	4.378

Australien/Ozeanien				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz* (Mio. DM)	Beleg-schaft
Fahrzeuge	1	186	1.044	682
Luft- und Raumfahrt		1	30	
Dienstleistungen		4	34	59
Direkt gef. ind. Beteiligungen	2	6	129	251



Das Geschäftsfeld Personenwagen war im Jahr 1997 wiederum sehr erfolgreich: Bei Umsatz, Absatz und Produktion haben wir neue Rekordwerte erzielt. Mit neuen attraktiven Produkten wie A-Klasse, M-Klasse und CLK-Coupe ist es uns darüber hinaus gelungen, zusätzliche Marktsegmente für die Marke Mercedes-Benz zu erschließen und durch eine Vielzahl von Innovationen unsere technologisch führende Position zu festigen. Trotz der erheblichen Vorleistungen für unsere Produktoffensive hat der Beitrag des Pkw-Geschäfts zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns das hohe Vorjahresniveau leicht übertroffen.

Weltweite Pkw-Nachfrage im Aufwärtstrend

Der Anstieg der Pkw-Nachfrage hat sich im Jahr 1997 weltweit fortgesetzt, gegenüber dem Vorjahr aber an Dynamik verloren.

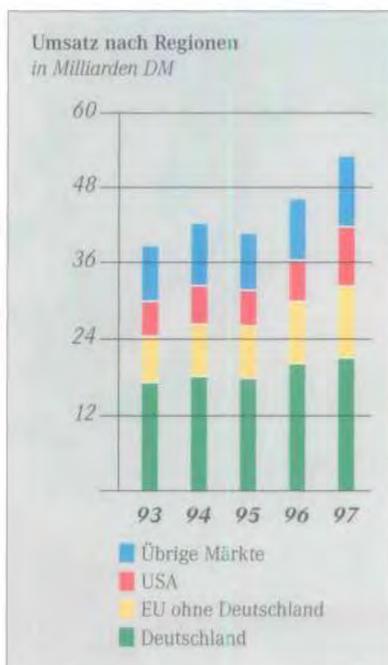
Wachstumsimpulse kamen vor allem aus der Mehrzahl der Länder Westeuropas, während die Pkw-Märkte in den USA, Japan und den meisten Ländern Südasiens rückläufig waren.

In Westeuropa erhöhten sich die Neuzulassungen um 5% auf 13,4 Mio. Pkw. Unter dem Einfluß staatlicher Eingriffe in das Marktgeschehen war die Entwicklung der einzelnen Märkte jedoch sehr unterschiedlich. So hatte in Frankreich das Auslaufen der Verschrottungsprämie einen Marktrückgang um 20% zur Folge. Demgegenüber führten staatliche Kaufanreize in Italien und Spanien zu einem kräftigen Anstieg der Neuzulassungen um 39 bzw. 11%.

Im deutschen Markt haben zahlreiche neue Modelle dafür gesorgt, daß die Neuzulassungen das Vorjahresniveau nach einem schwachen ersten Halbjahr mit 3,5 Mio. Fahrzeugen doch noch leicht übertrafen.

Während die Pkw-Verkäufe in den USA trotz der günstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter zurückgegangen sind, war bei Geländewagen, Mini-Vans und Pickups, die in den USA als Nutzfahrzeuge erfaßt werden, ein deutliches Wachstum zu verzeichnen.

Werte in Mio. DM	1997	1996
Operating Profit	3.132	3.090
Umsatz	53.892	46.652
Sachinvestitionen	3.687	2.893
FuE-Aufwand	3.097	2.906
Produktion (Einheiten)	726.686	645.156
Absatz (Einheiten)	715.055	644.957
Beschäftigte (31.12.)	91.753	83.732



Aufgrund der labilen Konjunktur und der höheren Mehrwertsteuer haben die Neuzulassungen in Japan mit 4,5 Mio. Pkw das Vorjahresniveau von 4,7 Mio. Fahrzeugen nicht erreicht. Von der Marktschwäche waren hochwertige Fahrzeuge besonders stark betroffen.

Die weltweite Pkw-Produktion stieg im Berichtsjahr um 5% auf 38,8 Mio. Fahrzeuge. Infolge zahlreicher neuer Modelle in allen Marktsegmenten und wachsender Produktionskapazitäten hat sich der Wettbewerb und damit auch der Preisdruck in der Branche weiter verschärft.

Geschäftsfeld Pkw: Absatz, Umsatz und Produktion auf Rekordniveau

Aufgrund des Erfolgs unserer neuen Produkte entwickelte sich das Geschäft mit Mercedes-Benz-Pkw günstiger als das der Branche insgesamt. Der Umsatz des Geschäftsfelds Pkw erreichte

im Berichtsjahr mit 53,9 (i. V. 46,7) Mrd. DM einen neuen Höchstwert. Vor allem in den USA stiegen unsere Erlöse um fast 47% auf 9,4 Mrd. DM. Ausschlaggebend hierfür war neben der starken Nachfrage nach unseren neuen Modellen auch die Aufwertung des US-Dollar gegenüber der D-Mark. Kräftige Zuwächse waren ferner im westeuropäischen Ausland (+18% auf 12,5 Mrd. DM) und in Japan (+10% auf 3,3 Mrd. DM) zu verzeichnen. In Deutschland übertraf unser Geschäftsvolumen mit 21,7 Mrd. DM das Vorjahresniveau um 4%.



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.

Mit 715.100 (i. V. 645.000) Pkw und Geländewagen haben wir mehr Fahrzeuge abgesetzt als jemals zuvor in der Geschichte des Unternehmens. Zugleich haben wir die Produktion im Berichtsjahr auf den neuen Höchststand von 726.700 (i. V. 645.200) Pkw gesteigert.

Operating Profit auf 3,1 Mrd. DM gestiegen

Trotz der hohen Vorleistungen für die Entwicklung, Produktion und Vermarktung unserer neuen Modelle A-Klasse, M-Klasse und smart hat der Beitrag des Geschäftsfelds Personenwagen zum Operating Profit von Daimler-Benz mit 3,1 Mrd. DM das hohe Niveau des Vorjahres leicht übertroffen. Der Markterfolg unserer Fahrzeuge war dafür in erster Linie verantwortlich; aber auch Programme zur Steigerung der Produktivität sowie die insgesamt günstige Wechselkursituation haben sich positiv ausgewirkt.

Marktposition weltweit verbessert

In nahezu allen wichtigen Märkten konnten wir den Absatz von Mercedes-Benz-Pkw deutlich steigern und damit die Position im oberen Marktsegment weltweit ausbauen. Besonders lebhaft war das Interesse an unseren neuen Modellen. So wurden vom Roadster SLK im ersten vollen Produktionsjahr 46.600 Fahrzeuge abgesetzt. Mit 56.500 bzw. 38.300 Fahrzeugen waren auch die T-Modelle der C- und E-Klasse sehr erfolgreich. Vom neuen Coupe CLK, das im Juni 1997 eingeführt wurde, haben wir 22.000 Fahrzeuge verkauft. Die M-Klasse, die seit September 1997 in den USA an unsere Kunden ausgeliefert wird, steuerte bereits 16.300 Fahrzeuge zum Konzernabsatz bei.

In Deutschland lag unser Absatz mit 276.500 Pkw um 5% höher als im Vorjahr. Der Marktanteil von Daimler-Benz stieg

auf 8,5 (i. V. 8,2)%. Im Segment für höherwertige Fahrzeuge konnten wir unsere Position ebenfalls weiter ausbauen.

Auch im westeuropäischen Ausland blieb die Marke Mercedes-Benz auf Erfolgskurs. Insgesamt konnten wir dort mit 193.600 Pkw das hohe Absatzvolumen von 1996 nochmals um 11% übertreffen. In den Volumenmärkten Großbritanni-

en, Italien und Spanien haben wir jeweils zweistellige Zuwachsraten erzielt. Aufgrund der schwachen Verfassung des Gesamtmarkts erreichte unser Absatz in Frankreich hingegen nicht ganz das hohe Vorjahresniveau.

Erfreulich war die Geschäftsentwicklung im Osten Europas und in den Ländern der GUS.

Deutliches Wachstum in Überseemärkten

Wichtige Träger des Wachstums waren im Berichtsjahr jedoch auch die Märkte in Übersee. Im rückläufigen US-Markt haben wir erstmals mehr als 100.000 Fahrzeuge verkauft. Insgesamt stiegen unsere Verkäufe um 35% auf 122.300 Fahrzeuge. Neben dem Roadster SLK und dem neuen Coupe CLK war dafür vor allem auch die neue M-Klasse verantwortlich, mit der wir uns in den

USA im äußerst attraktiven Markt für allradgetriebene Freizeitfahrzeuge erfolgreich positioniert haben.

Auch in Japan hat sich unser Geschäft trotz der insgesamt schwierigen Marktsituation positiv entwickelt. Mit 41.900 Neuzulassungen der Marke Mercedes-Benz wurde das hohe Vorjahresniveau um 2% übertroffen. Unser Marktanteil in der Luxusklasse erhöhte sich dadurch um nahezu 2%-Punkte auf über 13%.

Absatzzuwächse konnten wir darüber hinaus in den Märkten Lateinamerikas, in China, im Nahen Osten und in Australien erzielen. In einigen Ländern des Fernen Ostens

Personenwagen-Absatz 1997		
	1.000 Pkw	97:96 (in %)
Welt	715	+ 11
davon A-Klasse	7	+ .
C-Klasse	349	+ 24
davon CLK	22	+ .
SLK	47	+ .
E-Klasse	277	- 5
S-Klasse/SL	63	- 8
M-Klasse	16	+ .
G-Modelle	3	- 23
Europa	477	+ 8
Westeuropa (ohne Deutschland)	194	+ 11
Benelux	26	+ 2
Deutschland	277	+ 5
Frankreich	27	- 2
Großbritannien	44	+ 18
Italien	44	+ 18
Skandinavien	14	+ 29
Spanien	12	+ 16
Nordamerika	130	+ 40
USA (Retail sales)	122	+ 35
Lateinamerika	7	+ 11
Fernost (ohne Japan)	28	- 7
Japan (Neuzulassungen)	42	+ 2
Nahost	9	+ 1
Republik Südafrika	12	- 18

mußten wir dagegen Einbußen hinnehmen, da die dortige Finanzkrise sich auch auf den Absatz von höherwertigen Pkw nachteilig ausgewirkt hat.

A-Klasse läuft auf vollen Touren

Die A-Klasse, die im Oktober 1997 kurz nach der Markteinführung in Europa im Zusammenhang mit dem sogenannten „Elchtest“ in die Schlagzeilen geraten war, liefern wir seit Februar 1998 mit einer neuen Fahrwerksabstimmung wieder an unsere Kunden aus.

Im November 1997 hatten wir uns entschlossen, die Auslieferung vorübergehend zu stoppen, da wir an unsere Kunden nur Fahrzeuge übergeben wollen, die auch in Extremtests höchsten Sicherheitsanforderungen genügen. Die Lieferpause haben wir gewählt, um nach der Entscheidung über die Fahrwerksmodifikationen allen Kunden nur noch entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge zu übergeben und die Veränderungen frühzeitig in die Produktion einfließen zu lassen. Die im Jahr 1997 produzierten A-Klasse-Modelle wurden in speziell eingerichteten Service-Centern nachgerüstet.

Neutrale Gutachter bestätigen, daß die A-Klasse mit der neuen Fahrwerksabstimmung auch Extremsituationen wie

den „Elchtest“ problemlos meistert. Zusätzlich ist sie seit Februar serienmäßig mit dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgerüstet. Damit setzen wir bei der aktiven Sicherheit in diesem Marktsegment einen neuen Standard.

Auch hinsichtlich Raumökonomie und Variabilität eröffnet das Fahrzeug Dimensionen, die bisher bei Personenwagen dieser Größe nicht erreichbar waren. Die Auszeichnung mit dem „Goldenen Lenkrad“ im November 1997 unterstreicht das zukunftsweisende Konzept der A-Klasse. Die Zahl der Bestellungen, die bis März 1998 auf über 120.000 Fahrzeuge angewachsen ist, zeigt, daß das innovative Konzept der A-Klasse bei unseren Kunden Anklang findet. Die Fertigung der A-Klasse in Rastatt ist im Februar 1998 wieder aufgenommen worden und wird bis Juli die volle Kapazität erreichen. Für das Jahr 1998 planen wir eine Produktion von rund 150.000 Fahrzeugen.

CLK: Ab 1998 auch als Cabriolet

Im Juni 1997 wurde das sportlich-elegante CLK-Coupe im Markt eingeführt. Auf der Basis dieses Modells haben wir nun auch ein attraktives Cabriolet entwickelt und auf dem Genfer Automobilsalon im März 1998 der Öffentlichkeit vor-



Das CLK-Cabrio – für vier Personen Freude am offenen Fahren. Die coupéhafte Linienführung der Karosserie sowie das Platz-

angebot und die Sicherheit einer Mercedes-Benz-Limousine sind die wichtigsten Merkmale des neuen Cabrios.

gestellt. Neben seinem innovativen Design zeichnet sich das neue Mercedes-Benz-Cabriolet durch einen großen Innenraum mit vier vollwertigen Sitzplätzen aus. Sein halbautomatisches Verdeck lässt sich bequem mit einem Handgriff öffnen und verriegeln. Das CLK-Cabrio wird ab Juni 1998 in Europa und ab Herbst 1998 in den USA und Japan verfügbar sein.

M-Klasse: Mercedes-Benz-Qualität aus Alabama

Die M-Klasse leistet einen wichtigen Beitrag zum Ausbau unserer internationalen Aktivitäten im Geschäftsfeld Pkw. Mit dem neuen Off-Roader aus Tuscaloosa (Alabama) sind wir in den USA, dem weltweit größten Pkw-Markt, nun auch mit einem lokal gefertigten Modell vertreten.

Dieses innovative Fahrzeug bietet neben einem überzeugenden Preis-Wert-Verhältnis und beispielhafter Sicherheit zukunftsorientiertes Design, überragende Off-Road-Qualitäten bei limousinenartigen Fahreigenschaften.

Im September haben wir die M-Klasse in Nordamerika eingeführt und bis zum Ende des Berichtsjahres bereits 16.300 Fahrzeuge abgesetzt. Die hohe Nachfrage und die Auszeichnung als „Geländewagen des Jahres 1998“ sind überzeugende Belege für das Konzept der M-Klasse.

Seit Frühjahr 1998 bieten wir die M-Klasse auch in Europa und weiteren Märkten an. Aufgrund der großen Nachfrage in den USA werden wir die Produktionskapazität von den ursprünglich geplanten 65.000 Fahrzeugen ab 1999 auf 80.000 Einheiten anheben.

Weltpremiere des smart auf der IAA

Auf der IAA in Frankfurt wurde das City-Coupe smart erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt.

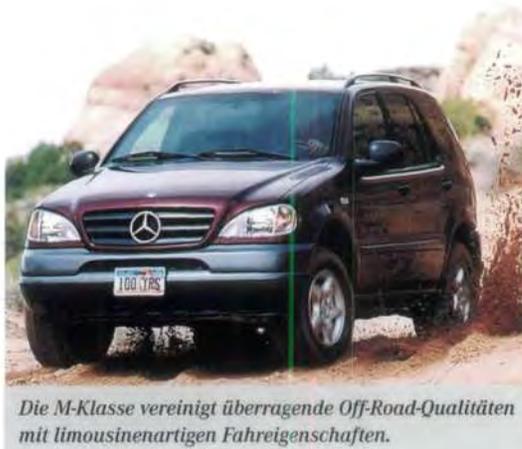
Der smart ist ein völlig neuartiges Fahrzeug, nur 2,50 Meter kurz und 680 Kilogramm leicht. Das subkompakte City-Coupe definiert eine neue Fahrzeugklasse und setzt gleichzeitig hohe Standards bezüglich Sicherheit und Kom-

fort. Als innovatives Mobilitätskonzept leistet der smart einen Beitrag zur Bewältigung von Verkehrsproblemen in urbanen Ballungsräumen. In seiner One-Box-Karosserie haben zwei Erwachsene soviel Platz wie in einem konventionellen Mittelklasse-Automobil.

Die Montagefabrik „Smart-Plus“ im französischen Hambach ist Dreh- und Angelpunkt eines weltweit einzigartigen Produktionsprozesses. Die Systempartner liefern ihre in Hambach vorgefertigten Module direkt ans Band. Für die Endmontage eines smart werden nur rund 4,5 Stunden benötigt; unsere Eigenfertigungstiefe liegt unter zehn Prozent.

Für den Vertrieb des smart werden in europäischen Ballungsgebieten insgesamt rund 110 smart-Center errichtet, die sich an verkehrsgünstig gelegenen Standorten befinden.

Da wir an unsere Kunden in jeder Hinsicht hochwertiges und ausgereiftes Produkt ausliefern wollen, Fahrzeug, Fabrikorganisation und die Abstimmung mit den Systemlieferanten aber noch Reifezeit benötigen, haben wir die Markteinführung, die ursprünglich für das Frühjahr 1998 vorgesehen war, auf Oktober 1998 verschoben.



Die M-Klasse vereinigt überragende Off-Road-Qualitäten mit limousinenartigen Fahreigenschaften.

Montagewerk für die A-Klasse in Brasilien

In Juiz de Fora, rund 250 km nördlich von Rio de Janeiro, wird Daimler-Benz künftig die A-Klasse für den Wirtschaftsraum Mercosur fertigen. Die Serienproduktion wird voraussichtlich Ende 1998 starten, damit die Markteinführung im Frühjahr 1999 gesichert ist. Mittelfristig ist ein jährliches Produktionsvolumen von 70.000 Fahrzeugen vorgesehen. Mit diesem Projekt wollen wir unsere Präsenz im lateinamerikanischen Raum, der enorme Wachstumschancen bietet, ausbauen und damit die Märkte Lateinamerikas für Mercedes-Benz-Pkw erschließen.

Neue Diesel-Ära mit Common Rail-Technologie

Im Dezember 1997 startete Mercedes-Benz mit dem C 220 CDI in eine neue Diesel-Ära. Diese innovative Technologie ermöglicht beachtliche Fortschritte in Leistung,

Kraftstoffverbrauch, Abgasemissionen sowie Geräuschentwicklung und sorgt damit für noch mehr Fahrspaß. Daß die Common Rail-Einspritzung auch für große Pkw-Triebwerke geeignet ist, zeigt die Studie eines neuentwickelten 8-Zylinder-Dieselmotors, den Daimler-Benz 1997 auf der IAA präsentierte (vgl. S. 48).

Zu den Neuheiten in der Antriebstechnik gehören auch die V6-/V8-Otto-Motoren mit Doppelzündung und Dreiventil-Technik, die wir im Berichtsjahr eingeführt haben. Diese wurden im Markt so hervorragend aufgenommen, daß wir kapazitätserweiternde Maßnahmen in unserem neuen Motorenwerk Stuttgart-Bad Cannstatt eingeleitet haben.

Darüber hinaus wurde für die Modelle E 280 und E 320 ein intelligenter Allradantrieb entwickelt.

Mercedes-Benz Maybach in Tokio vorgestellt

Auf der Tokyo Motor Show im Oktober 1997 stellte Daimler-Benz erstmalig eine Designstudie des Mercedes-Benz Maybach vor. Dieses nach dem deutschen Automobil-Konstrukteur Wilhelm Maybach benannte Fahrzeug ist nicht nur Technologie- und Designträger, sondern die realisierbare Studie einer exklusiven Luxus-Limousine von morgen.

Der Mercedes-Benz Maybach wird von einem drehmomentstarken V12-Motor in Magnesium-Aluminium-Bauweise mit rund sechs Litern Hubraum angetrieben, der höchsten Fahrkomfort mit modernster Technologie vereint.

Das Design des Mercedes-Benz Maybach entstand im japanischen Design-Center von Daimler-Benz.

Ausbau der Präsenz in Asien

Im Rahmen unserer Globalisierungsstrategie wollen wir unsere Präsenz in der Region Asien/Pazifik ausbauen, die mittelfristig gute Wachstumsmöglichkeiten bietet. Unseren Pkw-Montagewerken in Malaysia, Indonesien, Indien, Thailand, Singapur, Pakistan, Vietnam und auf den Philippinen fällt dabei eine Schlüsselrolle zu. Insbesondere in Indien haben wir im Berichtsjahr Fortschritte erzielt. Der Vertrieb wurde

in eigene Regie übernommen und landesweit neu strukturiert. Darüber hinaus haben wir die Fertigung der aktuellen E-Klasse bei der MB India aufgenommen. Wir investieren damit in einen Markt der Zukunft.

Ein Erfolgjahr im Motorsport

Mit insgesamt 18 Siegen in 45 Rennen und drei Rennserien war 1997 für Daimler-Benz das bisher erfolgreichste Motorsport-Jahr der jüngeren Geschichte.

In der Formel 1 wurden von dem in der Traditionsfarbe Silber startenden McLaren-Mercedes insgesamt drei Siege errungen, darunter auch der erste Doppelsieg seit 42 Jahren beim Saison-Finale in Jerez.

In der CART-Serie gewannen unser Partner Penske sowie die Kunden-Teams PacWest und Forsythe zusammen neun von 17 Rennen und sicherten damit Mercedes-Benz die Markenmeisterschaft.

Sehr erfolgreich verlief auch die erstmals ausgetragene FIA GT-Meisterschaft. Bernd Schneider hat mit dem neuen Mercedes CLK-GTR auf Anhieb die Fahrermeisterschaft gewonnen; unser Partner AMG siegte in der Teamwertung.



Der smart erfüllt neue Ansprüche an die Funktionalität, den Komfort und die Sicherheit des Verkehrs in urbanen Ballungsräumen.



1997 war unser bisher erfolgreichstes Jahr im Motorsport.



Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat mit neuen erfolgreichen Produkten sowie umfangreichen Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität die Ergebnismarge geschäftlich und 481 Mio. DM zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns beigetragen. Bei Umsatz, Absatz und Produktion verzeichneten wir neue Höchstwerte. Durch die Übernahme der Schwer-Lkw-Sparte der Ford Motor Co., die wir unter der neuen Marke Sterling in den Markt bringen, werden wir unsere Position in der NAFTA-Region weiter ausbauen.

Marktwachstum in Westeuropa nur bei leichten Nutzfahrzeugen

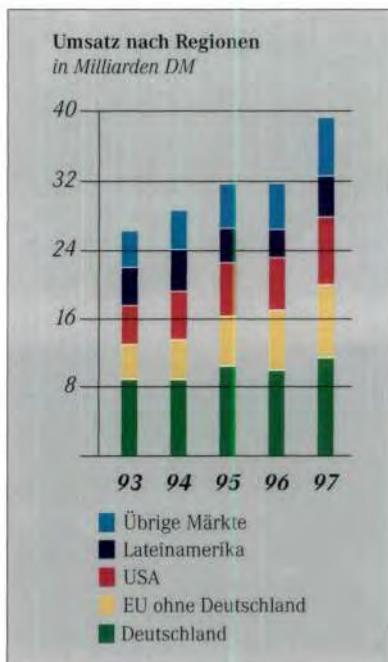
Der westeuropäische Nutzfahrzeugmarkt ist im Jahr 1997 zwar insgesamt weiter gewachsen, die einzelnen Marktsegmente haben sich jedoch gegenläufig entwickelt. Während bei den Transportern bis 6 t die Neuzulassungen um 8% auf 1,5 Mio. Fahrzeuge gestiegen sind, war im Marktsegment der Lkw über 6 t ein leichter Rückgang auf 246.800 Fahrzeuge zu verzeichnen. Die Neuzulassungen von Omnibussen erreichten mit über 28.000 Einheiten nahezu das Vorjahresniveau.

Nach dem schwachen Jahr 1996 hat sich die Marktsituation in Deutschland mit 263.900 neu registrierten Nutzfahrzeugen (+6%) wieder leicht verbessert. Aufgrund der immer noch zurückhaltenden Investitionsneigung und der rückläufigen Baukonjunktur war der Zuwachs bei Lkw über 6 t mit 3% auf 69.400 Fahrzeuge allerdings noch gering. Im Transportersegment bis 6 t sind die Neuzulassungen hingegen um 8% auf 189.000 Fahrzeuge gestiegen; Ursache dafür war vor allem die lebhafte Nachfrage des Dienstleistungssektors.

Günstige Entwicklung der Überseemärkte

Nach einer vorübergehenden Abschwächung im Jahr 1996 gewann der US-Markt für schwere Lkw der Gewichtsklassen

Werte in Mio. DM	1997	1996
Operating Profit	481	(354)
Umsatz	39.140	32.152
Sachinvestitionen	1.175	1.558
FuE-Aufwand	1.177	1.090
Produktion (Einheiten)	422.438	340.736
Absatz (Einheiten)	417.384	348.087
Beschäftigte (31.12.)	85.071	80.483



6 bis 8 (ab 8,8 t) im Jahresverlauf wieder an Fahrt. Insbesondere die Bestellungen haben kräftig zugenommen; aber auch die Verkäufe übertrafen mit 310.400 Lkw das Vorjahresniveau aufgrund eines starken zweiten Halbjahres um 6%.

In Lateinamerika ist im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs die Nutzfahrzeugnachfrage 1997 deutlich gewachsen. Vor allem in Brasilien und Mexiko hat sich die Marktsituation verbessert, während die Verkäufe in Argentinien das hohe Vorjahres Volumen nicht erreichten.

Der Abwärtstrend des japanischen Nutzfahrzeugmarkts setzte sich im Berichtsjahr verstärkt fort. Während das Wachstum in China weiterhin sehr dynamisch verlief, konnten einige Märkte Südasiens nicht an die kräftige Aufwärtsentwicklung der vergangenen Jahre anknüpfen.

Dynamisches Wachstum bei Daimler-Benz

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von Daimler-Benz hat den Umsatz im Berichtsjahr um 22% auf den neuen Höchststand von 39,1 Mrd. DM gesteigert. Kräftige Zuwächse konnten wir in den USA (+28% auf 7,9 Mrd. DM) und in Lateinamerika (+41% auf 4,7 Mrd. DM) erzielen. Auch im westeuropäischen Ausland stiegen unsere Erlöse um 21% auf 9,3 Mrd. DM; in Deutschland erhöhte sich unser Geschäftsvolumen auf 11,1 Mrd. DM (+7%).



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.

Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 417.400 Nutzfahrzeuge abgesetzt und damit das Spitzenniveau des Vorjahres nochmals deutlich übertroffen (+20%). Das Wachstum wurde von allen Geschäftsbereichen getragen. Besonders erfreulich war die Absatzentwicklung bei den Transportern und - entgegen dem Markttrend - bei den schweren Lkw in Europa. Zum kräftigen Anstieg in Lateinamerika hat vor allem der Transporter Sprinter beigetragen, den wir seit Ende 1996 auch in Argentinien produzieren.

Weltweit fertigte Daimler-Benz im Berichtsjahr 195.300 Transporter (+28%), 181.800 Lkw (+20%), 32.500 Omnibusse (+25%) und 3.000 Unimog (+6%). Bei Freightliner wurden außerdem 9.800 Motor Home-Chassis und Walk-In Vans produziert. Insgesamt hat sich die Produktion um 24% auf 422.400 Nutzfahrzeuge erhöht.

Ergebnis deutlich positiv

Der Beitrag des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns stieg auf 481 Mio. DM. Wesentliche Ergebnisträger waren der Geschäftsbereich Transporter Europa sowie das Nutzfahrzeuggeschäft in Nord- und Lateinamerika. Aber auch die anderen Geschäftsbereiche haben ihre Ertragskraft deutlich gestärkt. Insbesondere unsere neuen Produkte, die durchweg kostengünstiger gefertigt werden können als ihre Vorgänger, straffere Abläufe in der Produktion und eine optimierte Fertigungstiefe trugen dazu bei. Auf der Basis der Betriebsvereinbarungen zur Beschäftigungssicherung, die wir mit den Arbeitnehmervertretungen in den deutschen Werken abgeschlossen haben, wird ein Einsparvolumen von mehreren 100 Mio. DM realisiert. Durch diese Vereinbarungen sind wir nun in der Lage, unsere Produktionsanlagen besser auszulasten und die Arbeitszeiten flexibler an die in der Nutzfahrzeugbranche üblichen Nachfrageschwankungen anzupassen.

Geschäftsbereich Transporter Europa weiterhin sehr erfolgreich

Mit den Modellen Vito (2,6 t), Sprinter (2,5 bis 4,6 t), Vario (4,8 bis 7,5 t) und der Großraumlimousine V-Klasse, die in den Jahren 1995 und 1996 eingeführt wurden, verfügt der Geschäftsbereich Transporter Europa über neue und äußerst wettbewerbsfähige Produkte, mit denen es gelang, deutlich

stärker zu wachsen als der Markt. Der Absatz konnte 1997 um 21% auf 182.200 Fahrzeuge gesteigert werden. Neben dem mit 106.200 (i. V. 103.600) Fahrzeugen weiterhin überaus erfolgreichen Sprinter haben sich der Vito und die V-Klasse, die auf einer gemeinsamen Plattform im spanischen Werk Vitoria gefertigt werden, im Jahr 1997 mit 65.800 (i. V. 32.000) abgesetzten Fahrzeugen im Markt voll etablieren können.

Unser Anteil im Markt für Transporter von über 2 bis 6 t erreichte in Westeuropa einschließlich der V-Klasse 18,3 (i. V. 15,6%); damit haben wir erstmals die führende Position übernommen. In Deutschland stieg unser Marktanteil auf 26,4 (i. V. 24,8)%. In Übersee, insbesondere in Südafrika so-

wie in Nah- und Fernost, wurden im Berichtsjahr 5.200 Transporter abgesetzt. Die Ergebnisse der Wahl zum „Nutzfahrzeug des Jahres 1997“ unterstreichen die hervorragende Akzeptanz unserer Transporter. In ihrem jeweiligen Segment belegten der Vario den 3., der Vito den 2. und der Sprinter - mit dem besten Einzelergebnis aller Klassen - den 1. Platz.

Geschäftsbereich Lkw Europa mit neuen Produkten

Im Geschäftsbereich Lkw Europa konnten wir unser Angebot beim Schwer-Lkw Actros, den wir im September 1996 in der Straßenversion vorgestellt haben und der zum „Truck of the Year 1997“ gewählt wurde, im September 1997 mit den Bau- und Sonderfahrzeugen vervollständigen.

Nutzfahrzeug-Absatz 1997		
	1.000 Nfz	97-96 (in %)
Welt	417	+ 20
davon Transporter	194	+ 27
Lkw ^{*)}	189	+ 14
Omnibusse	31	+ 18
Unimog	3	+ 12
Europa	256	+ 22
Westeuropa (ohne Deutschland)	132	+ 21
Benelux	27	+ 31
Deutschland	97	+ 12
Frankreich	22	- 3
Großbritannien	26	+ 38
Italien	15	+ 21
Ost- und Südosteuropa	28	+ 93
Skandinavien	12	+ 15
Spanien	14	+ 29
Nordamerika	80	+ 7
USA	72	+ 4
Mexiko	6	+ 180
Argentinien	9	+ 30
Brasilien	38	+ 17

*) Einschließlich 9.800 Motor Home-Chassis und Walk-In Vans von Freightliner.

Im Frühjahr 1998 haben wir den neuen Verteiler-Lastwagen Atego im Markt eingeführt. Der Atego überzeugt - wie der Actros - insbesondere durch seine Wirtschaftlichkeit. Wesentliche Kriterien sind dabei Wartungsintervalle von 60.000 km im Nahverkehr sowie 100.000 km im Fernverkehr. Damit werden die Servicekosten gegenüber den Vorgängern um bis zu 30% verringert.

Darüber hinaus bringen fertigungsfreundlichere Produktkonzepte und straffere Produktionsabläufe sowohl beim Actros wie auch beim Atego beachtliche Kostenvorteile.

Aufgrund des Markterfolgs des Actros hat der Geschäftsbereich Lkw Europa den Absatz trotz der ungünstigen Entwicklung wichtiger Märkte um 18% auf insgesamt 77.500 Fahrzeuge gesteigert. Mit einem Marktanteil von 24,6% konnten wir unsere Position als Marktführer bei Lkw über 6 t in Westeuropa ausbauen.

Im Produktionsverbund Lkw Europa, der neben dem Produktionsstandort Würth auch die Werke in Aksaray (Türkei), Arbon (Schweiz; Zusatzausrüstungen) und Molsheim (Frankreich; Umrüstungen) umfaßt, liefen im Jahr 1997 insgesamt 78.800 (i. V. 62.600) Lkw vom Band.

Unimog-Absatz gestiegen

Trotz der angespannten Budgetsituation der öffentlichen Auftraggeber in Deutschland und im westeuropäischen Ausland war der Absatz des Geschäftsbereichs Unimog mit 3.100 Fahrzeugen um 12% höher als im Vorjahr. Der neue kompakte Geräteträger UX 100, den wir seit 1996 anbieten, hat dazu maßgeblich beigetragen.

Geschäftsbereich Antriebstrang - ein international wettbewerbsfähiger Systempartner

Der Geschäftsbereich Antriebstrang Europa entwickelt und fertigt Motoren, Achsen und Getriebe sowie weitere Komponenten für Nutzfahrzeuge. Abnehmer dieser Produkte sind bislang hauptsächlich die europäischen Montagewerke des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge. Um weitere Skaleneffekte zu nutzen, sollen künftig verstärkt auch externe Kunden gewonnen werden. Vor diesem Hintergrund haben wir 1997 verstärkt daran gearbeitet, die noch nicht zufriedenstellende Kostenposition des Bereichs deutlich zu verbessern.



Die neue Stadtbusgeneration Citaro von Mercedes-Benz wird bis ins nächste Jahrtausend das Bild vieler Verkehrsbetriebe in aller Welt

prägen. Sie steht für Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Komfort und Zukunftsorientierung.

Bei der Erneuerung des Produktprogramms standen Komponenten für den Atego im Vordergrund. So wurden eine neue 6-Zylinder-Variante der Motorenbaureihe 900 sowie eine Getriebebaureihe entwickelt, die unterschiedlichen Drehmomentanforderungen gerecht wird. Die neue Hinterachse der Baureihe 8 leistet durch ihren Direktantrieb einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs beim Actros und verschiedenen Omnibussen der EvoBus GmbH.

In der Funktion des internen Systempartners lieferte der Geschäftsbereich im Jahr 1997 Komponenten im Wert von 5,3 Mrd. DM an Kunden innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns. Der Umsatz mit externen Kunden erreichte eine Größenordnung von 0,5 Mrd. DM.

Im Rahmen eines weltweiten Entwicklungs- und Produktionsverbunds für Komponenten des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge sollen künftig verstärkt die Vorteile eines internationalen Netzwerks genutzt werden. Zusätzlich werden der Vertrieb und der After-Sales-Service weiter ausgebaut.

EvoBus festigt Marktposition

Während der westeuropäische Markt für Omnibusse über 8 t im Berichtsjahr mit insgesamt 20.600 (i. V. 20.700) Neuzulassungen nahezu konstant blieb, gingen die Neuzulassungen im deutschen Markt, der für EvoBus besonders bedeutend ist, um 8% auf 4.800 Fahrzeuge zurück.

In diesem Umfeld hat der Geschäftsbereich Omnibus Europa, der als EvoBus GmbH mit Sitz in Stuttgart firmiert, den Absatz um 8% auf 7.900 Omnibusse erhöht. Im Gesamtabsatz sind 4.500 Busse der Marke Mercedes-Benz, 2.300 Setra-Busse und 1.100 Busfahrgestelle enthalten. Die Marktanteile von Mercedes-Benz und Setra lagen in Westeuropa mit 15% bzw. 10% in etwa auf Vorjahreshöhe. In Deutschland produzierte EvoBus 5.500 (i. V. 4.800) Busse und Omnibusfahrgestelle; 430 (i. V. 460) Omnibusse wurden in Frankreich

und 2.300 (i. V. 1.700) Stadt- und Reisebusse in Davutpasa/Hosdere in der Türkei gefertigt.

Auch hier läuft die Produktoffensive auf vollen Touren: Zu den Produktneuheiten des Jahres 1997 zählen der Stadtbus Citaro und der Integro als Hochboden-Fahrzeug bei Mercedes-Benz sowie ein 3-Achser-Komfortreisebus der Marke Setra. Als weltweit erster Hersteller hat EvoBus im Mai 1997 mit dem NEBUS einen emissionsfreien Stadtbus mit Brennstoffzellenantrieb vorgestellt. Auf der Basis vereinheitlichter Busplattformen und eines modularen Produktkonzepts für die Marken Mercedes-Benz und Setra wird der Geschäftsbereich Omnibus Europa sein Produktangebot bis zum Jahr 2000 vollständig erneuert haben.

Weiteres Wachstum in der NAFTA

Die Freightliner Corporation hat im Berichtsjahr insgesamt 80.200 (i. V. 74.900) Nutzfahrzeuge in Nordamerika abgesetzt und ihre Marktposition weiter verbessert. Ausschlaggebend hierfür waren neben dem Erfolg unserer Fahrzeuge auch die im Wettbewerb ein-

zigartigen Serviceleistungen von Freightliner. Weiterhin günstig verlief das Geschäft mit mittelschweren Lkw der Klassen 6 und 7, deren Absatz auf insgesamt 11.400 (i. V. 10.800) Fahrzeuge zulegte. Bei den schweren Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) wurde vor allem aufgrund der lebhaften Nachfrage nach der neuen Generation der „Century Class Trucks“ ein Zuwachs um 6% auf 57.200 Lkw erzielt.

In den USA hat Freightliner mit insgesamt 70.500 (i. V. 69.300) verkauften Nutzfahrzeugen sowie mit einem Marktanteil von 12% in den Klassen 6/7 und 28% in der Klasse 8 die Position als führender Hersteller von Schwer-Lkw gefestigt.

Die Mercedes-Benz Mexico S.A., die wie Freightliner zum Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge NAFTA zählt, hat von der Verbesserung der Marktsituation im heimischen Markt profitiert und ihre Produktion mit 6.400 Nutzfahrzeugen annähernd vervierfacht.

in Mio. DM	1997	1996
Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge	39.140	32.152
Lkw Europa	10.897	8.953
Nutzfahrzeuge NAFTA	9.710	7.086
Transporter Europa	8.674	6.860
Antriebstrang Europa	5.761	4.911
Omnibus Europa	3.776	3.585
Nutzfahrzeuge Lateinamerika	4.384	3.349
Unimog	625	557

„Sterling“ als zweites Standbein in Nordamerika

Mit der Übernahme der Schwerlastwagensparte der Ford Motor Co. zum 01.01.1998 stärken wir unsere Position in der NAFTA. Das Angebot dieser Sparte, das künftig unter der Marke „Sterling“ über ein eigenes Händlernetz von mehr als 200 Partnern in den USA und Kanada vertrieben wird, besteht aus Fahrzeugen der Klassen 6 bis 8 für den Verteiler-, Baustellen- und Fernverkehr und ergänzt die Produktpalette von Freightliner auf ideale Weise. Mit der Zweitmarke Sterling will Freightliner ein zusätzliches Absatzvolumen von ca. 20.000 Fahrzeugen erreichen und den Marktanteil im Segment der Klasse 8 in den USA auf nahezu 40% erhöhen. Die Sterling Lkw werden im Freightliner Produktionswerk St. Thomas, Ontario (Kanada) hergestellt.

Sprinter sorgt für Wachstum in Lateinamerika

Um unsere Aktivitäten in Brasilien und Argentinien zu bündeln und damit auch effizienter zu organisieren, haben wir zu Beginn des Berichtsjahrs den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge Lateinamerika geschaffen.

Das Absatzvolumen dieses Bereichs ist 1997 um 23% auf 56.300 Fahrzeuge angewachsen. Dazu hat der Sprinter, der seit Ende 1996 in unserem argentinischen Werk für die lateinamerikanischen Märkte gefertigt wird, mit 3.100 Fahrzeugen beigetragen. Da die kräftig steigende Nutzfahrzeugnachfrage aufgrund begrenzter Kapazitäten nicht vollständig bedient werden konnte, gingen unsere Marktanteile bei den

Lkw über 6 t leicht zurück. Mit einem Anteil von 34 (i. V. 39%) in Brasilien und 44 (i. V. 46%) in Argentinien haben wir unsere mit Abstand führende Position in diesem Marktsegment jedoch behauptet. Bei den Omnibussen war unser Anteil am brasilianischen Markt mit 63% niedriger als im Vorjahr. Das Produktangebot des Geschäftsbereichs wurde im Jahr 1997 durch einen Schwer-Lkw, ein Bus-Chassis mit Gasmotor und einen Niederflur-Omnibus erweitert.



Maßgeschneiderte Produkte für den asiatischen Markt

Der asiatisch/pazifische Raum ist heute bereits der weltweit größte Nutzfahrzeugmarkt und wird in den kommenden Jahren auch das größte Wachstum aufweisen. Um unsere Position in dieser Region auszubauen, werden wir künftig verstärkt lokal gefertigte und entwickelte Produkte anbieten, die auf die spezifischen Anforderungen dieser Märkte ausgerichtet sind.

Dazu zählt der neue MB 800, den wir seit 1997 in Indonesien produzieren und der vor Ort entwickelt wurde.

Ein Schlüsselprojekt in China ist unser 50:50 Jointventure Yaxing Benz Ltd. mit der Yangzhou Motor Coach Manufacturer General (YMCG), das im März 1997 sei-

ne Arbeit aufgenommen hat. Von etwa 3.300 Mitarbeitern werden dort Busse und Chassis der Marken Yaxing und Mercedes-Benz im Rahmen einer Zwei-Marken-Strategie gefertigt und vertrieben. Langfristig streben wir mit dieser Gesellschaft eine führende Position im chinesischen Markt an.



Um die Effizienz und Kundenorientierung weiter zu steigern, wurde die Vertriebsorganisation im In- und Ausland im Berichtsjahr neu geordnet. Darüber hinaus haben wir die Voraussetzungen für ein sehr viel konsequenteres Management der Marke Mercedes-Benz geschaffen. Mit den MB-Spots in Italien und der A-Motion gingen wir neue Wege beim Kundenkontakt. Unser Ziel ist es, nicht nur mit unseren Produkten, sondern auch im Service und allen Fragen der Kundenbetreuung weltweit führend zu sein.

Neuordnung der Vertriebsorganisation

Im Berichtsjahr haben wir die Vertriebsorganisation noch stärker an die Anforderungen unserer Kunden angepaßt. Unter Berücksichtigung geographischer Besonderheiten und der erforderlichen Mindestgröße der Vertriebspartner wurde für das Vertriebsnetz in Deutschland eine neue Struktur erarbeitet, die eine optimale Betreuung unserer Kunden gewährleistet. Die Umsetzung dieser Struktur haben wir gemeinsam mit unseren Partnern begonnen, um diese durch Stärke und Professionalität noch besser für den Wettbewerb zu rüsten. Entsprechende Neuordnungen der Vertriebsnetze haben wir in ganz Europa eingeleitet.

Außerhalb Europas bauen wir unsere Marktpräsenz durch zusätzliche Regionalgesellschaften und Vertriebsstützpunkte gezielt aus. So haben wir im Berichtsjahr die Mehrheitsbeteiligung und die unternehmerische Führung bei unserer Fahrzeug-Generalvertretung Europa-Motors in Guatemala übernommen. Im Jahr 1998 sollen die für Mittelamerika zuständige Mercedes-Benz Latina sowie Regionalbüros in Dubai und Südafrika die Arbeit aufnehmen.

Auch die Vertriebsorganisation in Asien wurde neu strukturiert: Die Märkte werden in Zukunft von vier neugegründeten Regionalcentern direkt vor Ort geführt. Die damit hinzugewonnene Kundennähe und Flexibilität ist eine wichtige Voraussetzung, um die Marktchancen in Asien künftig verstärkt nutzen zu können.

Markenmanagement im Vertrieb

Die Marke Mercedes-Benz, die mit dem Stern als Symbol zu den weltweit stärksten Marken überhaupt zählt, ist für Daimler-Benz das wohl wichtigste Kapital im Wettbewerb um den Kunden. Um alle Aktivitäten unter der Marke Mercedes-Benz sinnvoll auszurichten, haben wir den neuen Bereich Markenmanagement geschaffen. Seine Aufgabe ist es, Strategien und Standards unter Markengesichtspunkten für alle Tätigkeiten von der Fahrzeugentwicklung bis hin zu Werbe-, Presse- und Verkaufsaktivitäten zu entwickeln. Das Spektrum reicht von der Positionierung unserer Fahrzeuge im Markt

über die Vermarktung von Merchandising-Artikeln unter dem Namen Mercedes-Benz bis hin zu Richtlinien für Kooperationen.

A-Motion-Tour

Mit der A-Motion-Tour wurden 1997 neue kreative Wege beschritten, um den persönlichen Dialog mit dem Kunden aufzunehmen, mit künstlerischen Mitteln die Welt der Marke Mercedes-Benz zu kommunizieren sowie die A-Klasse als völlig neues Fahrzeug zu präsentieren. Die A-Motion-Tour war Teil der 18 Monate dauernden Kommunikation vor der Markteinführung der A-Klasse; sie gastierte in den wichtigsten deutschen und europäischen Innenstädten. Mit dieser innovativen Form der Kommunikation konnten wir für die Marke Mercedes-Benz und die A-Klasse europaweit neue Kunden ansprechen.

Zeitwertgerechte Teileversorgung

Die Kunden- und Marktanforderungen verändern sich auch im Teilehandel. Um unsere Wettbewerbsposition im Teilegeschäft zu stärken, setzen wir seit Anfang 1997 neue Marketingkonzepte um, die speziell auf den Bedarf unserer einzelnen Kundengruppen ausgerichtet sind. Hierzu zählt zum Beispiel das Angebot von Verschleißteilen, das sich am aktuellen Zeitwert der betreffenden Fahrzeuge orientiert. Damit erhöhen wir nicht nur die Loyalität unserer Kunden, sondern schaffen auch die Voraussetzung für weitere Kundenakquisitionen.

Star-Diagnose im Service

Der Servicebetrieb in den Werkstätten ist ein wichtiges Instrument langfristiger Kundenbindung und ein entscheidender Faktor für die Differenzierung im Wettbewerb und den Ausbau der Marktposition. Mit dem neu eingeführten Star-Diagnose-System sind Mercedes-Benz-Werkstätten nun in der Lage, Störungen schnell zu lokalisieren und die entsprechende Reparatur gezielt durchzuführen.



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 bereits in den Vorjahren eingeleiteten und erfolgreich umgesetzten Programme zur Steigerung der Effizienz haben im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt zusammen mit der Erholung wichtiger Märkte zu einer spürbaren Verbesserung von Wettbewerbsfähigkeit und Ergebnis geführt. Mit 432 (i. V. -196) Mio. DM leistete das Geschäftsfeld einen bedeutenden Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns. Bei der Neustrukturierung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie wurden im Berichtsjahr entscheidende Fortschritte gemacht.

**Nachfragebelebung
in wichtigen Märkten**

Das wirtschaftliche Umfeld des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt hat sich im Jahr 1997 insgesamt positiv entwickelt. Dazu trug neben der lebhaften Nachfrage nach zivilen Flugzeugen und Hubschraubern auch die Aufwertung des US-Dollar gegenüber der D-Mark bei.

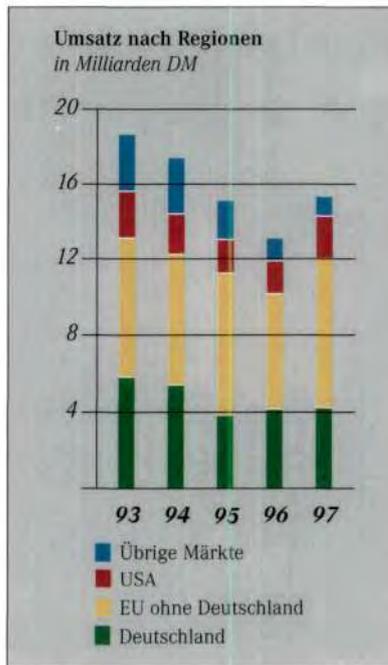
Belastend wirkten hingegen die weiterhin sehr begrenzten Ausgabenspielräume der öffentlichen Auftraggeber. Insbesondere die verteidigungstechnischen Güter und die öffentlich geförderte Raumfahrt waren davon betroffen. Durch die Entscheidung der beteiligten Staaten, den Eurofighter zu beschaffen, ist die Fortsetzung dieses Projekts sichergestellt, das für die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie von großer strategischer Bedeutung ist.

Als Folge der sprunghaft wachsenden Nachfrage nach neuen Telekommunikationsdiensten setzte sich der Aufwärtstrend der kommerziellen Satelliten- und Trägermärkte weltweit fort.

Weiterhin großer Wettbewerbsdruck

Trotz der gestiegenen Nachfrage im kommerziellen Bereich herrscht in der Luft- und Raumfahrtindustrie ein unverändert scharfer Preiskampf. Die eingeleiteten Kostensenkungs- und Rationalisierungsmaßnahmen werden daher von allen Herstellern mit Nachdruck fortgeführt. Gleichzeitig hat der Konzentrationsprozeß in der Branche im Berichtsjahr eine

Werte in Mio. DM	1997	1996
Operating Profit	432	(196)
Umsatz	15.286	13.053
Sachinvestitionen	495	584
FuE-Aufwand	4.367	3.681
Beschäftigte (31.12.)	43.521	44.936



neue Dimension erreicht. In den USA ist durch die Fusion von Boeing und McDonnell Douglas ein Unternehmen mit einer überragenden Marktposition, hohen technologischen Fähigkeiten und einem ausgewogenen Portfolio an Produkten und Leistungen entstanden. Auch in Europa ist auf Dauer nur eine integrierte Luft- und Raumfahrtindustrie überlebensfähig.

Umsatz und Auftragseingang auf Rekordniveau

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt konnte seinen Umsatz im Jahr 1997 - vergleichbar gerechnet - um 20% auf 15,3 Mrd. DM steigern. Dabei haben alle Geschäftsbereiche höhere Umsätze als im Vorjahr erzielt. Die entscheidenden Beiträge zum Wachstum kamen aber von den Verkehrsflugzeugen und dem Bereich Antriebe Luftfahrt.

Auch der Auftragseingang erreichte mit 19,4 Mrd. DM einen neuen Höchstwert und übertraf das um strukturelle Veränderungen bereinigte Vorjahresniveau um 16%. Ausschlaggebend dafür war nicht nur der Auftragsboom bei Verkehrsflugzeugen und Antrieben, sondern auch ein höheres Bestellvolumen in den Bereichen Militärflugzeuge sowie Verteidigung und Zivile Systeme.

Deutlich positives Ergebnis erwirtschaftet

Die Ertragskraft des Geschäftsfelds hat sich im Berichtsjahr nachhaltig verbessert. Der Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns stieg um über 600 auf 432 Mio. DM,



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.

obwohl die vorzeitige Rückzahlung staatlicher Entwicklungskostenzuschüsse für das Airbus-Programm das Ergebnis belastete. Ausschlaggebend für diese erfolgreiche Entwicklung waren der für uns günstigere Kurs des US-Dollar sowie unsere Wettbewerbsinitiative, die es uns ermöglicht hat, die Kosten um nahezu 30% zu senken. Alle Geschäftsbereiche konnten dadurch im Jahr 1997 einen positiven Beitrag zum Operating Profit erwirtschaften. Aufgrund der Bewertung der langfristig wirkenden Kurssicherungen zum Abschlußstichtag haben sich hingegen im Finanzergebnis Belastungen ergeben.

Weitere Schritte zu europäischen Strukturen

Auf dem Weg zu europäischen Strukturen in der Luft- und Raumfahrtindustrie wurden weitere wichtige Etappen bewältigt. Das britisch-französische Gemeinschaftsunternehmen Matra BAe Dynamics (MBD) hat sich Anfang 1998 mit 30% an unserer Tochtergesellschaft LFK-Lenkflugkörper GmbH beteiligt. Damit ergeben sich neue Möglichkeiten für gemeinsame Strategien in diesem Bereich. In der Verteidigungselektronik haben wir - vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden - die Siemens-Sicherungstechnik erworben, deren Produktspektrum unser bisheriges Angebot sinnvoll ergänzt. Hierdurch hat sich zugleich auch unsere Ausgangsposition bei Verhandlungen über europäische Kooperationen in diesem Geschäft entscheidend verbessert.

Darüber hinaus beabsichtigen wir, mit der französisch-britischen Matra Marconi Space (MMS) in der Raumfahrt ein Gemeinschaftsunternehmen zu gründen, in das MMS und die Dasa ihre gesamten Raumfahrtaktivitäten einbringen wollen. Das neue Joint-venture soll jeweils zu 50% von der Dasa und Matra Marconi Space gehalten werden.

Im Oktober 1997 vereinbarten wir mit unseren drei Konsortial-Partnern Aerospatiale SNI, British Aerospace plc. und Construcciones Aeronauticas S.A. (Casa) weitere Schritte, um das Airbus-Konsortium in eine voll integrierte europäische Kapitalgesellschaft umzuwandeln. Bis Anfang 1999 soll die „Airbus Single Company“ realisiert werden. Die Gründung dieser Gesellschaft ist Voraussetzung für den Einstieg in das bisher ausschließlich von Boeing besetzte Marktsegment der Großraumflugzeuge oberhalb der A330/A340.

Kapazitätserweiterung bei Verkehrsflugzeugen

Der Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber umfaßt im wesentlichen unsere Aktivitäten innerhalb des Airbus-Konsortiums und der Eurocopter-Gruppe, an denen wir mit 37,9 bzw. 40% beteiligt sind.

Die bereits 1996 kräftig gestiegene Nachfrage nach Verkehrsflugzeugen und zivilen Hubschraubern führte im Berichtsjahr zu deutlich höheren Auslieferungen. Der Umsatz des Geschäftsbereichs nahm daher um 30% auf 6,0 Mrd. DM zu. Insbesondere bei Verkehrsflugzeugen war auch 1997 eine lebhafte Bestelltätigkeit zu verzeichnen, so daß der Auftragszugang mit 9,0 Mrd. DM den Vorjahreswert um 42% übertraf.

Das Airbus-Konsortium konnte 1997 insgesamt 460 (i. V. 326) Festbestellungen von Flugzeugen aller Airbus-Typen verbuchen, soviel wie

nie zuvor in der Geschichte dieses Programms. Im Berichtsjahr wurden 182 (i. V. 126) Flugzeuge an Kunden ausgeliefert. Der Auftragsbestand ist zum Jahresende auf 1.009 (i. V. 753) Flugzeuge weiter angestiegen. Um die bestellten Flugzeuge termingerecht ausliefern zu können, werden die Produktionsraten insbesondere im Programm A319/A320/A321 schrittweise erhöht. Insgesamt soll die Airbus-Fertigung von 16 Flugzeugen pro Monat im Jahr 1997 auf 25 im Jahr 1999 angehoben werden. Die Jahresproduktion steigt dadurch um 100 Einheiten auf über 280 Flugzeuge.

In Zukunft soll die Airbus-Familie für die Kunden noch attraktiver werden; dazu wird das Produktangebot laufend um zusätzliche Varianten, wie zum Beispiel die A321-200 und die A330-200, ergänzt. Im Dezember 1997 wurde beschlossen, die vierstrahligen Jets A340-500 und A340-600 zu entwickeln. Diese neuen Varianten erweitern die A330/A340-Familie, die dann den Bereich von 250 (A330-200) bis 380 (A340-600) Sitzplätzen abdecken wird.

Als Folge der Belebung im zivilen Geschäft konnte bei den Hubschraubern der erneute Umsatzrückgang im militärischen Bereich mehr als ausgeglichen werden. Der Auftragszugang stieg um 13% auf 1,6 Mrd. DM.

Umsatz nach Geschäftsbereichen		
in Mio. DM	1997	1996
Luft- und Raumfahrt	15.286	13.053
Verkehrsflugzeuge und Hubschrauber	5.970	4.603
Verteidigung und Zivile Systeme	2.841	2.712
Antriebe Luftfahrt	2.963	2.311
Militärflugzeuge	1.654	1.589
Satelliten	1.450	1.145
Raumfahrt Infrastruktur	1.105	1.012

Eurofighter geht in die Produktionsphase

Im Geschäftsbereich Militärflugzeuge sind die Kapazitäten und Fähigkeiten des Konzerns zur Entwicklung, Produktion und Betreuung von Kampf- sowie von militärischen Transport- und Missionsflugzeugen zusammengefaßt. Zu den Arbeitsfeldern zählen auch flugzeuggestützte Aufklärungs- und Führungssysteme, Schulflugzeuge und Trainingssysteme.

Der Umsatz des Bereichs, der im Jahr 1997 um 4% auf 1,7 Mrd. DM angestiegen ist, wurde in etwa zur Hälfte in den Programmen Tornado und Eurofighter erwirtschaftet. Weitere 20% entfielen auf Airbus-Baugruppen, die im Auftrag des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge entwickelt und gefertigt werden.

Vor allem infolge eines Auftrags für die Modernisierung griechischer Phantom-Flugzeuge sowie eines deutlich höheren Bestellvolumens bei Airbus-Baugruppen hat sich der Auftragseingang gegenüber dem Vorjahr um 70% auf 2,0 Mrd. DM kräftig erhöht.

Nachdem der Deutsche Bundestag mit der Verabschiedung des Verteidigungsetats die Beschaffung des Eurofighter

gebilligt hat und die Verteidigungsminister der beteiligten Nationen Deutschland, Großbritannien, Italien und Spanien im Dezember 1997 ein entsprechendes Memorandum of Understanding unterzeichneten, ist die Serienproduktion dieses für die Beschäftigung und die Systemfähigkeit des Geschäftsbereichs Militärflugzeuge wichtigen Programms nun gesichert.

Ariane 5 erfolgreich gestartet

Der Geschäftsbereich Raumfahrt Infrastruktur ist für Orbitalsysteme und deren Nutzung sowie für Träger und Antriebe verantwortlich.

Der Umsatz ist im Berichtsjahr um 9% auf 1,1 Mrd. DM gestiegen. Schwerpunkte bildeten unsere Beiträge zu den Programmen Columbus Forschungsstation und Ariane.

Der Auftragseingang war im Jahr 1996 aufgrund des Vertragsabschlusses zur Entwicklung der COF (Columbus Orbital Facility) im Wert von über einer Milliarde DM außergewöhnlich hoch. Im Berichtsjahr hat sich die Situation normalisiert, und es gingen mit 0,8 (i. V. 2,3) Mrd. DM deutlich weniger Bestellungen ein.



Ein besonderer Erfolg. Auf dem wichtigen US-Markt konnte der bisher größte Auftrag in der Airbus-Geschichte gebucht werden: US Airways bestätigte im Herbst 1997 die Bestellung von 124 Flugzeugen des Typs A319 und A320 sowie Optionen für weitere 276 Maschinen.

Die europäische Trägerrakete Ariane hat im September 1997 den 100. Start absolviert. Im Oktober wurde der zweite Entwicklungsträger des Ariane-5-Programms erfolgreich gestartet. Mit der Ariane 5 ist Europa weltweit führend. Sie ist zur Zeit für eine Nutzlast von 5,9 Tonnen ausgelegt, die später auf 7,4 Tonnen vergrößert werden soll, um nicht nur große Satelliten, sondern auch andere Lasten wie den Weltraumtransporter ATV (Automated Transfer Vehicle) in das All befördern zu können.

Umsatzwachstum bei Satelliten

Der Geschäftsbereich Satelliten entwickelt und produziert Satellitensysteme für Anwendungen in Wissenschaft, Erdbeobachtung, Kommunikation und Sicherheitspolitik. Diese Aktivitäten sind im wesentlichen bei unserer Tochtergesellschaft Dornier Satellitensysteme GmbH (DSS) konzentriert.

Im Jahr 1997 hat sich der Umsatz um 27% auf 1,5 Mrd. DM erhöht. Insbesondere die Programme Spacebus und Globalstar sowie der wissenschaftliche Röntgensatellit XMM haben dazu beigetragen. Mit 1,1 (i. V. 1,4) Mrd. DM war der Auftragseingang deutlich niedriger als im Vorjahr, das von den hohen Bestellungen im Programm Envisat und beim wissenschaftlichen Röntgensatelliten XMM geprägt war.

Mit dem neuentwickelten Flexbuskonzept sind wir in den vielversprechenden Markt für Kleinsatelliten eingestiegen. Außerdem konnte im Jahr 1997 die Saturnsonde Huygens fertiggestellt und mit dem amerikanischen Cassini-Orbiter in den Weltraum geschickt werden.

Verteidigung und Zivile Systeme: Wettbewerbsposition gestärkt

Der Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme war 1997 weiterhin von den knappen Budgets bei den öffentlichen Auftraggebern betroffen, konnte aber wichtige Schritte zur Konsolidierung und zur Vorbereitung auf die europä-

ische Integration vornehmen. Durch die Allianz mit Matra-B Ae Dynamics im Bereich Lenkflugkörper und die Übernahme der Siemens Sicherungstechnik haben wir unsere Position in der Verteidigungstechnik gestärkt. Die Nortel Dasa Network Systems erzielte mit einem Großauftrag der Viag Intercom einen entscheidenden Marktdurchbruch in Deutschland.

Der Umsatz des Geschäftsbereichs nahm im Jahr 1997 um 5% auf 2,8 Mrd. DM zu. Einem Rückgang der Erlöse im Bereich Lenkflugkörper (LFK) standen dabei deutliche Umsatzzuwächse bei Nortel Dasa Networks, der Conventional Munitions Systems Inc. (CMS) und der Bayern-Chemie sowie auf dem Gebiet der Aufklärungs- und Führungssysteme der Dornier GmbH gegenüber. Der Auftragseingang konnte um 23% auf 3,0 Mrd. DM gesteigert werden.



Auf dem Weg zur Serienfertigung: Der Eurofighter.

Kräftiges Wachstum bei zivilen Triebwerken

Im Geschäftsbereich Antriebe Luftfahrt entwickelt und fertigt unsere Tochtergesellschaft MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH in Kooperation mit europäischen, amerikanischen und japanischen Partnern Triebwerke für zivile und militärische Flugzeuge, Hubschrauber sowie für

stationäre Anwendungen. Darüber hinaus ist MTU München auch in der Instandhaltung militärischer und ziviler Triebwerke tätig.

Mit einem auf 3,0 Mrd. DM (+28%) gewachsenen Geschäftsvolumen hat sich die dynamische Aufwärtsentwicklung der Antriebe Luftfahrt im Jahr 1997 fortgesetzt. Die wesentlichen Impulse kamen aus dem zivilen Triebwerksgeschäft und den Betreuungsleistungen in diesem Bereich. Bei Triebwerken für Militärflugzeuge erreichte der Umsatz demgegenüber nicht ganz das Niveau des Vorjahres.

Der Auftragseingang stieg ebenfalls kräftig um 27% auf 2,7 Mrd. DM. Wie beim Umsatz spielten hier die Aufträge bei zivilen Triebwerken mit einer Steigerungsrate von über 50% die maßgebliche Rolle.

Dienstleistungen



Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat das Jahr 1997 sehr erfolgreich abgeschlossen und die positive Entwicklung der Vorjahre in allen fünf Geschäftsbereichen fortgesetzt. Der Umsatz lag mit 15,5 Mrd. DM um 22% über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Gleichzeitig stieg der Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns deutlich von 288 auf 457 Mio. DM.

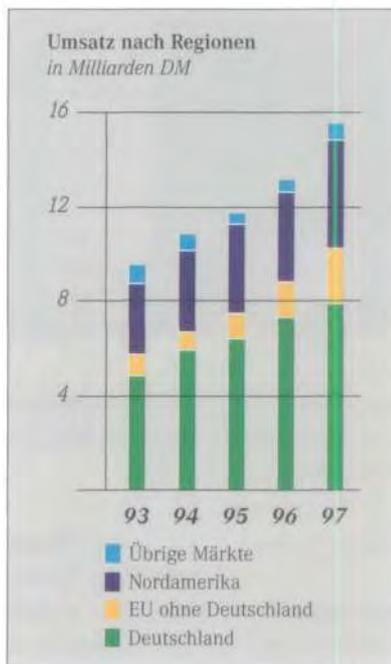
Dienstleistungen weiterhin mit starkem Wachstum

In den Industrieländern zählte der Dienstleistungssektor erneut zu den Trägern des Wachstums und zu den wesentlichen Stützen der Konjunktur. Dabei haben sich sowohl in Deutschland als auch im Ausland im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen, in dem unser Geschäftsfeld Dienstleistungen tätig ist, die Anzeichen für einen längerfristigen Aufschwung verstärkt. Insbesondere der Bereich der Datenverarbeitung entwickelte sich mit einem Plus von 5,5% überdurchschnittlich.

Geschäftsvolumen erheblich gesteigert

Das Geschäftsjahr 1997 verlief für das Geschäftsfeld Dienstleistungen sehr erfreulich. Der Umsatz erhöhte sich auf 15,5 Mrd. DM und lag damit um 22% über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Besonders deutliche Zuwächse um 32% bzw. 44% verzeichneten die Geschäftsbereiche IT Services und Telekommunikations- und Mediendienste. Absolut betrachtet war der Anstieg im Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen am größten. Hier nahm das Geschäftsvolumen um 15% auf 9,5 Mrd. DM zu. Aber auch die anderen Geschäftsbereiche konnten ihren Umsatz weiter steigern. Recht unterschiedlich entwickelten sich dabei die einzelnen Märkte. Erfreulich war vor allem das Wachstum in den Partnerländern der Europäischen Union, wo wir unseren Umsatz auf 2,4 (i. V. 1,5) Mrd. DM steigern konnten. In Deutschland erhöhten sich die Umsatzerlöse um 8% auf 7,9 Mrd. DM. Im Jahr 1997 erzielten wir 51% unseres Geschäftsvolumens in Deutschland, 15% in den Partnerstaaten der EU

Werte in Mio. DM	1997	1996
Operating Profit	457	288
Umsatz	15.498	13.143
Sachinvestitionen	367	225
Beschäftigte (31.12.)	14.898	11.500



und 30% in Nordamerika. Auf die übrigen Märkte entfielen 4% des Gesamtumsatzes.

Ergebnis deutlich verbessert

Der Beitrag zum Operating Profit des Daimler-Benz-Konzerns stieg kräftig um 59% auf 457 Mio. DM. Hierzu haben alle Geschäftsbereiche beigetragen, wobei auch die günstige Entwicklung der Wechselkurse den Operating Profit positiv beeinflusst hat. Wichtigster Ergebnisträger war erneut der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen. Aber auch bei den IT Services hat sich der Operating Profit deutlich erhöht.

Beschäftigtenzahl um 3.400 erhöht

Die Mitarbeiterzahl im Geschäftsfeld Dienstleistungen ist im Jahr 1997 abermals kräftig gestiegen. Zum Jahresende beschäftigte die debis weltweit 14.898 (i. V. 11.500) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 4.049 Personen in unseren ausländischen Gesellschaften tätig, zwei Drittel mehr als ein Jahr zuvor. Zusätzliche Stellen haben wir vor allem in den drei großen Geschäftsbereichen Finanzdienstleistungen/Versicherungen, IT Services sowie Telekommunikations- und Mediendienste geschaffen. Neben den bisherigen Ausbildungsberufen haben wir in einem Pilotprojekt 20 neue Lehrstellen in verschiedenen IT-Berufen geschaffen.

Weitere Internationalisierung der Dienstleistungen

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat auch im Jahr 1997 die Internationalisierung konsequent fortgesetzt. In nahezu allen Geschäftsbereichen wurden neue Gesellschaften ge-

gründet und neue Märkte erschlossen. Insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum und in Osteuropa sehen wir gute Chancen, die langfristigen Wachstumspotentiale der Märkte zu nutzen.

Verkauf der Anteile an Cap Gemini

Im Juli 1997 hat debis die strategische Partnerschaft mit Cap Gemini aufgrund der unterschiedlichen strategischen Orientierung der beiden Unternehmen beendet. Zwar verlief die seit 1991 bestehende Partnerschaft für beide Seiten insgesamt sehr erfolgreich; die fort-dauernden Restriktionen des US-amerikanischen Bank Holding Company Act ließen jedoch eine uneingeschränkte Geschäftstätigkeit unseres Geschäftsbereichs IT Services in dem für die Informationstechnologie wichtigen US-Markt nicht zu. Die debis AG hat den 24,4%-Anteil an Cap Gemini an die Compagnie generale d'industrie et de participation (CGIP) veräußert und gleichzeitig die von Cap Gemini gehaltenen Anteile am debis Systemhaus zurückerworben. Der Geschäftsbereich IT Services wird nun Schritt für Schritt seine internationale Präsenz, insbesondere in Europa, ausbauen und dafür auch Mittel für Akquisitionen einsetzen.

Finanzdienstleistungen/Versicherungen:

Asiatisch-pazifischer Raum weiter erschlossen

Im Rahmen seiner gezielten Internationalisierungsstrategie hat der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen/Versicherungen acht neue Gesellschaften gegründet; er ist nun mit 73 Gesellschaften in 28 Ländern tätig. Besonders in der Region Asien und Pazifik haben wir unsere Präsenz ausgeweitet. Im Jahr 1997 konnten sowohl das Neugeschäft als auch das Vertragsvolumen deutlich gesteigert werden: Das Neugeschäft erhöhte sich auf 363.000 Einheiten, das Vertragsvolumen stieg um 36% auf 801.400 Einheiten. In Deutschland ist durch die Erweiterung des Leistungsangebots das Geschäftsvolumen erheblich gewachsen. Hier haben wir mit innovativen Produkten wie dem „salesman on demand“ (vgl. S. 49) unser Dienstleistungsangebot ausgebaut. Im europäischen Ausland wurde durch die Implementierung eines internen europäischen IT-Service-Centers für Finanzdienstleistungsgesell-

schaften eine deutliche Effizienzsteigerung erzielt. Ebenfalls sehr erfreulich verlief das Geschäft in Amerika. Hier konnte die Mercedes-Benz Credit Corporation ihr Neugeschäft um 21% auf 95.900 Einheiten ausbauen.

Die von debis Aviation Leasing und debis Fondsmanagement aufgelegten Leasingfonds wurden lebhaft nachgefragt. So konnte bei zehn Großprojekten die Finanzierung durch debis Finanzdienstleistungen sichergestellt und plaziert werden. Das von uns betreute Fondsvolumen erhöhte sich hierdurch auf 4,3 (i. V. 2,5) Mrd. DM.

Im Versicherungsbereich haben wir vor allem durch den Ausbau des Firmen- und Industriegeschäfts unser Prämienvolumen um 11% auf 1.030 Mio. DM gesteigert. Im Rahmen eines Reengineering-Projekts wurden unsere Abläufe kritisch überprüft und Optimierungspotentiale konsequent realisiert. Um die Beratungsqualität zu verbessern, lag der Schwerpunkt darauf,

die Vertriebsaktivitäten noch stärker auf die Bedürfnisse unserer Kunden auszurichten.

IT Services:

Dienstleistungen in neuen Märkten

Auch der Geschäftsbereich IT Services, das debis Systemhaus, hat im Berichtsjahr seine internationale Position deutlich ausgebaut. Als Komplettanbieter von der Beratung über die Entwicklung von Softwarelösungen bis hin zum Betrieb von Anwendungssystemen und Kommunikationsnetzen konnte der Kundenkreis erheblich erweitert werden. Neue Gesellschaften wurden in Spanien und Dänemark, Südafrika, Singapur sowie den USA gegründet. Neben der Internationalisierung lag das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung und Realisierung innovativer Lösungen, wie beispielsweise im Electronic Commerce und in der Sicherheit des elektronischen Datenaustauschs. Neue Kunden konnte das debis Systemhaus auch bei der Neugestaltung der Geschäftsprozesse im Zusammenhang mit der Einführung des Euro und der Systemumstellung auf das Kalenderjahr 2000 gewinnen. Insgesamt wuchs das Geschäftsvolumen im Berichtsjahr um 32% auf 3,2 Mrd. DM. Mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns erzielten wir 64% des Umsatzes.

Umsatz nach Geschäftsbereichen		
in Mio. DM	1997	1996
Geschäftsfeld Dienstleistungen	15.498	13.143
Finanzdienstleistungen/ Versicherungen	9.533	8.316
IT Services	3.155	2.397
Telekommunikations- und Mediendienste	2.312	1.606
Handel	445	445
Immobilienmanagement	220	69



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.

Telekommunikations- und Mediendienste: Dynamisches Wachstum setzt sich fort

Der Geschäftsbereich Telekommunikations- und Mediendienste hat im Jahr 1997 vom Wachstum in den europäischen Telekommunikationsmärkten profitiert. Der Umsatz erhöhte sich um 44% auf 2,3 Mrd. DM. In Europa betreute die debitel zum Ende des Berichtsjahrs 1,7 (i. V. 1,1) Millionen Kunden. Mit der Gründung der debitel Danmark sind wir nun in fünf europäischen Ländern vertreten und können durch ein länderübergreifendes Servicekonzept allen unseren Kunden die gleichen Leistungen bieten.

Im Bereich Verkehrsberatung und -planung haben wir unsere Aktivitäten ausgebaut. Aufgrund des bestehenden Know-hows bei der Konzeption und Implementierung von Verkehrs- und Logistiksystemen konnten wir auf diesem Gebiet verstärkt die Märkte im europäischen Ausland erschließen. Ein wichtiges Projekt stellt das für die Stadt Tokio implementierte Navigationssystem dar. Im Inland hat die Tegaron Telematics, die Autofahrern präzise Verkehrsinformationen anbietet, ihren Geschäftsbetrieb aufgenommen.

Im Bereich Media Online erschließen wir über das zusammen mit der Metro AG geführte Joint-venture Primus-Online neue Vertriebswege für unsere Kunden. Neuesten Marktforschungsstudien zufolge soll der Umsatz über das Internet im Jahr 2000 rund 200 Mrd. DM betragen. Unser Ziel ist es, in diesem Zukunftsmarkt bereits kurzfristig signifikante Marktanteile zu gewinnen.

Handel: Geschäft mit Osteuropa intensiviert

Der Geschäftsbereich Handel hat mit seinen 103 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die über länderspezifisches Know-how und die notwendigen Sprachkenntnisse verfügen, 1997 weltweit Projekte mit modernsten Countertrademethoden

abgewickelt. Dabei wurde vor allem das Engagement in den Ländern der GUS deutlich ausgeweitet. Durch das Angebot kompletter Dienstleistungspakete konnten wir insbesondere das Projektgeschäft erweitern. Das Projekt „Orjol Weizen 2000“ hat hier Modellcharakter; debis Handel wird die Beschaffung und Lieferung von modernsten Landmaschinen, Logistik- und Serviceleistungen organisieren. Damit sollen nicht nur die Ernteerträge und damit die Wertschöpfung gesteigert, sondern auch die nachfolgenden Lager- und Verarbeitungsprozesse modernisiert werden. Im Warenhandel haben wir unser Geschäft mit der Mercedes-Benz-Kollektion stark ausgeweitet; im Merchandising konnten weitere Aufträge gewonnen werden.



Das debis Haus am Potsdamer Platz prägt Berlin nicht nur optisch: Es ist ein Ort der Kommunikation.

Immobilienmanagement: Baubetreuung auf weitere Projekte ausgedehnt

Die Baubetreuung des Projekts Potsdamer Platz stand auch im Jahr 1997 im Mittelpunkt der Aktivitäten im Immobilienmanagement. Die Termine und Kosten liegen im Plan. Ein Jahr vor Fertigstellung des Gesamtprojekts sind 60% der Nutzflächen verkauft oder vermietet. Bis zum Jahresende 1998 werden die meisten der insgesamt 19 Gebäude fertiggestellt

und ihrer Bestimmung übergeben werden können. Der Geschäftsbereich Immobilienmanagement hat zudem die Baubetreuung für weitere konzernexterne Projekte übernommen. Der Umsatz verdreifachte sich auf 220 Mio. DM.

debis Haus am Potsdamer Platz eingeweiht

Nach nur drei Jahren Bauzeit wurde der erste Bauabschnitt am Potsdamer Platz fertiggestellt. Das neue debis Verwaltungsgebäude konnte am 24. Oktober 1997 eingeweiht und dem Geschäftsfeld Dienstleistungen übergeben werden. 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der debis bezogen ihre neuen Büros im Herzen Berlins.

Direkt geführte industrielle Beteiligungen



Unter den direkt geführten industriellen Beteiligungen sind die drei Geschäftsbereiche Bahnsysteme (Joint-venture Adtranz), Mikroelektronik und MTU/Dieselantriebe zusammengefaßt. Adtranz weist 1997 einen Umsatz von 6,4 Mrd. DM aus; das bedeutet ein Plus von 13%. Der Auftragseingang stieg um 30% und erreichte 7,5 Mrd. DM. Das operative Ergebnis war negativ. In der Mikroelektronik stiegen die Umsatzerlöse 1997 vergleichbar gerechnet um 25% auf 2,6 Mrd. DM; die Auftragseingänge erhöhten sich sogar um 44% auf 2,8 Mrd. DM. Der Operating Profit verbesserte sich deutlich und erreichte einen positiven Wert. Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe konnte die seit mehreren Jahren anhaltende Aufwärtsentwicklung weiter fortsetzen und den Umsatz auf über 1,7 Mrd. erhöhen. Das positive Ergebnis hat sich ebenfalls verbessert.

Bahnsysteme

Umsatz und Auftragseingang gestiegen

Adtranz, das Gemeinschaftsunternehmen von Daimler-Benz und ABB, ist der weltweit führende Anbieter von Bahnsystemen, die von Schienenfahrzeugen und Bahnstromanlagen bis hin zu Signaltechnik und Customer Support reichen. Das Angebot wird über ein Netz von leistungsstarken lokalen Gesellschaften weltweit bereitgestellt.

Das Berichtsjahr war durch einen sehr hohen Auftragseingang von 7,5 Mrd. DM (+30%) in einem wachsenden, aber sehr wettbewerbsintensiven Markt gekennzeichnet. Gleichzeitig kamen viele der in den vorangegangenen Jahren hereingenommenen Aufträge in die Abwicklungsphase. Durch die deutlich höheren Auslieferungen stiegen die Umsatzerlöse vor allem in Deutschland im letzten Quartal 1997 überdurchschnittlich an; insgesamt erreichten sie im Berichtsjahr 6,4 Mrd. DM (+13%).

Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung

Vor dem Hintergrund eines zunehmenden Preisdrucks und der Überkapazitäten insbesondere an den europäischen Standorten treibt Adtranz sein Restrukturierungsprogramm

Werte in Mio. DM	1997	1996
Adtranz*)		
Umsatz	6.379	5.670
Auftragseingang	7.450	5.736
Beschäftigte (31.12.)	22.715	21.841
Mikroelektronik		
Umsatz	2.648	2.455
Auftragseingang	2.799	2.301
Beschäftigte (31.12.)	11.099	10.976
MTU/Dieselantriebe		
Umsatz	1.717	1.614
Auftragseingang	1.755	1.581
Beschäftigte (31.12.)	5.758	5.576

*) Davon im Daimler-Benz-Konzernabschluss 50% enthalten.

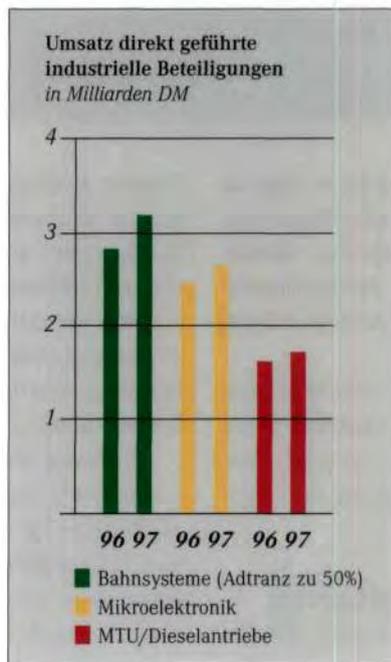
weiter voran. Mit diesen Maßnahmen will Adtranz die Kostenbasis verringern und die Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Da für die beschlossenen Restrukturierungen erhebliche Rückstellungen gebildet werden mußten, hat sich das Ergebnis 1997 deutlich verschlechtert und war negativ.

Wesentliche Projekte und Vertragsabschlüsse

Adtranz hat im Berichtsjahr den Zuschlag für die Lieferung von Bahnstromanlagen und Hochgeschwindigkeitszügen der neuen Generation für das Öresund-Projekt erhalten, das eine Verkehrsverbindung zwischen Schweden und Dänemark herstellt. Weitere Aufträge betrafen komplette schlüsselfertige Bahnsysteme für Adana in der Türkei und Porto in Portugal. Großaufträge konnten darüber hinaus in West-, Mittel- und Osteuropa sowie in den USA hereingeholt werden.

In Großbritannien entwickelt sich der Bahnmarkt im Zuge der Privatisierung nach Jahren der Unsicherheit wieder positiv. Hier gingen Aufträge über Diesel- und Elektrotriebwagen

mit insgesamt über 400 Fahrzeugen sowie eine Option über mindestens 800 weitere Fahrzeuge ein. Hinzu kamen bedeutende Wartungsaufträge.



Die Aussichten für neue Aufträge in der Zukunft sind vielversprechend. Denn obwohl sich durch die Finanzkrise in einigen asiatischen Ländern die Vergabe neuer Infrastrukturprojekte verzögert, wird auch in dieser Region in den nächsten Jahren mit einem deutlichen Wachstum des Bahnmarktes gerechnet.

Technologische Fortschritte

Im Berichtsjahr hat Adtranz sieben neue Zugplattformen für den neuen People Mover, Straßen- und U-Bahnen, Regionalfahrzeuge, Intercitytriebwagen sowie elektrische Lokomotiven entwickelt. Sie basieren auf modular aufgebauten und standardisierten Fahrzeugkonzepten, die den Kunden eine höhere Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit bieten werden. Für übergreifende Entwicklungsprogramme wurden 1997 in der Adtranz-Gruppe insgesamt mehr als 240 Mio. DM ausgegeben.

Die technologischen Weiterentwicklungen richten sich vor allem darauf, die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern zu stärken. Wesentliches Ziel der Grundlagenforschung auf dem Gebiet der Fahrzeugdynamik ist es, Züge zu entwickeln, die auf der bestehenden Infrastruktur Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr fahren können. Adtranz wird in der kommenden Generation von Hochgeschwindigkeitszügen erstmals ein neues modulares Drehgestell mit überlegenen Laufeigenschaften einsetzen.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit hat der Bereich Signalanlagen darüber hinaus computergesteuerte Systeme entwickelt, die den Leitstand der Züge über Funk mit dem Betriebssystem und den Steuerzentralen entlang der Bahnstrecken verbinden.

Bedeutende Akquisitionen und Beteiligungen

Adtranz übernahm 1997 die Mehrheit an der polnischen Gesellschaft Pafawag und hat erhebliche Anstrengungen unternommen, um das Unternehmen zu modernisieren. Pafawag soll zu einem wettbewerbsfähigen Hersteller entwickelt werden, der über Polen hinaus tätig ist. Ziel ist es, das Werk zum

Zulieferer kostengünstiger mechanischer Standardbauteile für alle Adtranz-Gesellschaften zu machen.

Im Berichtsjahr erwarb Adtranz weitere 25,9% der Anteile an der ungarischen Adtranz MAV Dunakeszi und wurde damit zum Mehrheitseigner. Die Gesellschaft wird zu einem wichtigen Standbein im Bereich Kundenservice in Ungarn und den Nachbarländern ausgebaut.

Zum 1. Januar 1998 übernahm Adtranz die Schienenfahrzeugaktivitäten der Schweizer Schindler-Gruppe. Adtranz Schweiz wird damit zu einem Hersteller kompletter Schienenfahrzeuge.

Um die Position in Asien zu stärken, hat Adtranz im Berichtsjahr ein viertes Corporate Center in Singapur gegründet und Anfang 1998 ein neues Geschäftssegment eingerichtet, in dem die Asienaktivitäten zur besseren Markterschließung zusammengefaßt sind. In Bangkok wurde außerdem ein Kompetenzzentrum für Signaltechnik eröffnet.



Der Gardermoen Airport Express in Oslo – ein Vorläufer der neuen Intercity Produktplattform.

Mikroelektronik

Wachstum in der Automobil-Elektronik und bei Halbleitern

Umsatz, Auftragseingang und Ergebnis sind im Geschäftsbereich Mikroelektronik (TEMIC) 1997 deutlich gestiegen. TEMIC konnte mit den beiden Bereichen Automobil-Elektronik und Halbleiter den Umsatz vergleichbar um 25% auf über 2,6 Mrd. DM ausbauen; die Bestellungen nahmen sogar um 44% zu und erreichten 2,8 Mrd. DM. Mehr als die Hälfte des Umsatzes erzielte TEMIC in Europa; in Nordamerika und Fernost waren es jeweils 24%.

Überproportionale Erlöszuwächse um 52% auf mehr als 1 Mrd. DM verzeichnete die Automobil-Elektronik, während gleichzeitig der Auftragseingang um 64% auf 1,2 Mrd. DM stieg. Der Halbleitermarkt erholte sich 1997 nach einem schwierigen Vorjahr; unsere Halbleiteraktivitäten konnten davon überdurchschnittlich profitieren. So wuchs der Auftragseingang bei Halbleitern um 42% auf 1,6 Mrd. DM; der Umsatz erhöhte sich um 18% auf über 1,5 Mrd. DM.

Fokussierung auf Automobil-Elektronik

Nach der Entscheidung, sich noch stärker auf die Kernaktivitäten zu konzentrieren, wurde der Bereich Halbleiter Anfang 1998 an das amerikanische Unternehmen Vishay Intertechnology Inc., Malvern/Pennsylvania, verkauft.

Damit konzentriert sich TEMIC künftig ausschließlich auf die wachstumsstarke Automobil-Elektronik, die im Berichtsjahr in die sechs Produktbereiche Antrieb und Fahrwerk, Sicherheit, Komfort, ABS, Sensorik sowie elektrische Motoren gegliedert wurde. TEMIC deckt mit ihrem Produktangebot so den Großteil der Elektronik-Anwendungen im Automobil ab. Gleichzeitig ermöglicht es die neue Struktur, mit den Produkten noch schneller am Markt und damit bei den Kunden zu sein. Hierzu gehören alle namhaften Automobilhersteller in Europa, Amerika und Asien.

Weltweiter Entwicklungs- und Fertigungsverbund

Durch einen globalen Entwicklungs- und Fertigungsverbund wollen wir die Produktivität weiter verbessern und damit auch unsere Wettbewerbsfähigkeit sichern. Kapitalintensive Fertigung in Deutschland wird dabei mit lohnkostengünstiger Produktion in Asien, Osteuropa oder Mittelamerika kombiniert.

Technologische Kompetenz

Die Elektronik in Kraftfahrzeugen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Bis zu 90% aller Innovationen in neu auf den Markt kommenden Fahrzeugen basieren heute auf dem Einsatz der Elektronik. Sie erleichtert das Autofahren und bietet zugleich größeren Komfort sowie höhere Sicherheit. TEMIC hat sich mit seinem Portfolio an elektronischen Steuergeräten und Produkten zu einem der weltweit bedeutendsten Anbieter auf diesem Gebiet entwickelt. In einigen Marktsegmenten ist TEMIC Technologieführer; dazu gehört die über Jahrzehnte gewachsene Kompetenz bei ABS- und Airbagelektronik ebenso wie die Vorreiterrolle bei der Sensorik oder bei modernen Abstandsregelsystemen.

Eine Vielzahl von elektronischen Baugruppen im Automobil greift auf Sensoren zurück, die Umwelteinflüsse messen, Veränderungen erkennen und eine Reaktion darauf auslösen. So bilden Beschleunigungssensoren die Grundlage für jedes Airbagsystem. TEMIC fertigt diese Sensoren seit 1997 auf Basis einer neuen Technologie, bei der anstelle eines mechanischen Aufbaus eine Mikromechanik auf Siliziumbasis verwendet wird. Die Sensoren können in großen Stückzahlen wesentlich wirtschaftlicher als bisher gefertigt werden.

Eine weitere Innovation stellt das Abstandswarnradar der TEMIC-Tochter Automotive Distance Control Systems (ADC) dar. Das System hält die über den Tempomaten gewählte Geschwindigkeit, bremst bei einer Veränderung der Straßensituation selbständig ab und beschleunigt bei freier Fahrt den Wagen wieder. Ab 1998 ist dieses Abstandsregelsystem serienreif (vgl. S. 48).

Verbesserungen konnten darüber hinaus bei den heutigen Antiblockiersystemen erzielt werden, die zum elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) weiterentwickelt wurden. Dieses vermeidet in kritischen Situationen ein Ausbrechen des Wagens. Außerdem hilft das Abstandswarnradar bei der Vermeidung von Unfällen; die damit gekoppelte Airbagelektronik schützt im Crashfall die Insassen optimal. Innovative Motor- und Getriebemanagement-Lösungen werden den Kraftstoffverbrauch weiter senken und trotzdem ein dynamisches Fahrverhalten sichern. Ferner sollen die Vernetzung von Funktionseinheiten und der Bord-Computer im Automobil zukünftig auch Diagnose- und Wartungsaufgaben übernehmen.

MTU/Dieselantriebe

Umsatz weiter gestiegen

Im Berichtsjahr konnte der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe in Friedrichshafen seinen Umsatz auf über 1,7 Mrd. DM (+6%) steigern. Gleichzeitig erhöhte sich der Auftragseingang auf fast 1,8 Mrd. DM. Zwei Drittel des Geschäftsvolumens wurden auf den Exportmärkten erzielt; dabei war die Region Asien neben den EU-Ländern das wichtigste Absatzgebiet für die MTU-Produkte. Erfreulich verlief auch die Geschäftsentwicklung in Deutschland, wo ebenfalls beachtliche Zuwächse verzeichnet wurden. Zusammen mit den Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition führte die Geschäftsausweitung zu einer deutlichen Ertragssteigerung.

Um die gute Stellung auf den Weltmärkten zu stärken, baut MTU die Vertriebsorganisation kontinuierlich aus. Neben dem bereits im Aufbau befindlichen neuen Kundendienst-Stützpunkt in Suzhou bei Shanghai bildete die im Geschäftsjahr 1997 erfolgte Gründung einer Tochtergesellschaft in Thailand einen weiteren Schritt zur umfassenden Kundenbetreuung vor Ort. Auch in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion ist der Aufbau einer Vermarktungsorganisation in Vorbereitung. Stützpunkte in Rußland, der Ukraine, Georgien,

Kasachstan und Aserbaidschan werden das Kundendienstnetz der MTU auf 330 Vertretungen in nahezu 100 Ländern erweitern.

Mit Kooperationen Marktanteile hinzugewinnen

Unser Kooperationspartner, die SKL Motoren- und Systemtechnik GmbH in Magdeburg, wird auf Basis vorhandener MTU-Dieselmotoren ein Gas-, Reihen- und Schwerölmotorenprogramm im Leistungsbereich von 250 bis über 2000 kW entwickeln. Unser Ziel ist es, im zukunftsweisenden Segment der Gasmotoren gemeinsam bereits 1999 wettbewerbsfähige Produkte anzubieten.

Der Serienanlauf der zusammen mit dem amerikanischen Partner Detroit Diesel Corporation entwickelten Baureihen 2000 und 4000 hat 1997 planmäßig begonnen. Die neuen Motoren laufen in Yachten, Stromerzeugungsaggregaten, Schienenfahrzeugen und Muldenkippern. Die rege Nachfrage läßt für die kommenden Jahre eine weitere Umsatzsteigerung erwarten.

Marktführer bei Schiffsmotoren für Schnellfähren und Behördenschiffe

Seit Jahren nimmt MTU eine führende Marktposition im Segment der Hochgeschwindigkeitsfähren ein. Der Trend zu größeren und schnelleren Schiffen, die auf wichtigen Seeverbindungen eingesetzt werden, setzte sich 1997 fort. Trotz des zunehmenden Wettbewerbs gelang es, den Marktanteil bei dieselgetriebenen Schiffen auf weltweit fast 70% auszubauen. MTU-Motoren, kombiniert mit Gasturbinen, werden künftig vier 150 m lange Schnellfähren einer italienischen Reederei antreiben. Es handelt sich dabei um die größten Schnellfähren, die je gebaut wurden. Die MTU schaffte damit den Einstieg bei einem Schiffstyp, der hinsichtlich Geschwindigkeit und Transportleistung neue Maßstäbe setzen wird.

Die leichte Belegung bei Beschaffungsvorhaben von Marinen und Behörden hat auch in diesem Segment zu einem weiter gestiegenen Auftragseingang geführt. Impulse kamen vor allem aus dem asiatischen Raum. Größere Aufträge gingen für die neue Baureihe 2000 ein, die im Behörden- und Yachtgeschäft eine rasche Akzeptanz gefunden hat.

Spezialist für komplexe Systemlösungen

Auf dem Gebiet der dezentralen Energietechnik erhielten wir mehrere Aufträge für Anlagen mit Kraftstoff-Wasser-Einspritzung, nachdem sich verschiedene Pilotanlagen bewährt

hatten. Mit diesem Konzept, das die MTU derzeit als einziger Hersteller serienmäßig anbietet, können die Abgasemissionswerte der Motoren erheblich gesenkt und schon jetzt künftige Anforderungen erfüllt werden.

Auch im Segment der Schienenfahrzeuge erhöhten sich Auftragseingang und Umsatz deutlich. Regionale Schwerpunkte waren Deutschland, China, Indonesien und Griechenland. Besonders stark stieg die Nachfrage nach Dieseltriebwagen in Europa. Für diese Anwendung hat MTU komplette Antriebseinheiten entwickelt, die fertigmontiert in die Fahrzeuge eingebaut werden.

Im Segment der schweren Minenfahrzeuge setzt sich der Trend zu größeren Muldenkippern und Baggern fort. Bei großen Muldenkippern hat die MTU 1997 wieder einen Marktanteil von über 40% erreicht. Mit der neuen Baureihe 4000 gelang auch der Markteinstieg bei Großbaggern.

Weiter sinkende Verteidigungsbudgets waren ausschlaggebend dafür, daß das Geschäftsvolumen bei Antrieben für militärische Fahrzeuge auf niedrigem Niveau blieb. Positiv dürfte sich in Zukunft die zunehmende Standardisierung der Ausrüstung bei den NATO-Mitgliedstaaten auswirken. Die MTU verfügt mit dem „EuroPowerPack“, einer universell einsetzbaren Antriebseinheit für schwere Kettenfahrzeuge, über ein international anerkanntes Produkt mit großen Marktchancen.

Im Segment der Gelenkwellen für Pkw, Transporter und leichte Nutzfahrzeuge konnte der positive Trend der letzten Jahre fortgesetzt werden. Die Zulieferungen für Mercedes-Benz-Fahrzeuge bildeten wiederum den wesentlichen Teil des Umsatzvolumens. Aber auch das Geschäft mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns wurde erfolgreich vorangetrieben. So konnte ein Liefervertrag mit Volvo abgeschlossen werden. Darüber hinaus führen wir aussichtsreiche Verhandlungen mit anderen Kraftfahrzeugherstellern.

Unsere Tochtergesellschaft L'Orange kann im Bereich Einspritzsysteme auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die weiterhin große Nachfrage nach mittelschnell laufenden Dieselmotoren führte bei den dafür benötigten Einspritzsystemen zu einem entsprechend positiven Geschäftsverlauf. Die Entwicklung innovativer Einspritztechnologie bildet die Voraussetzung für eine weitere Markterschließung. Von Bedeutung ist insbesondere die Common Rail-Einspritztechnologie, die wir 1997 erstmals serienmäßig bei großen, schnell laufenden Dieselmotoren eingeführt haben (vgl. S. 48).



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 Aufgaben des Ressorts Forschung und Technologie bestehen im wesentlichen darin, die Geschäftsbereiche bei der Entwicklung von Technologiestrategien zu unterstützen, ein integriertes Innovations- und Technologiemanagement durch vernetzte und wissensbasierte Zusammenarbeit mit den Geschäftsbereichen sicherzustellen und technologische Grundlagen für wettbewerbsdifferenzierende Produkte zu schaffen.

Drehscheibe des Wissens

Das Ressort Forschung und Technologie ist die Drehscheibe für die technologische Zukunftssicherung des Konzerns. Mit seiner neuen Struktur hat es die Grundlagen geschaffen, um Innovationen schneller in Produkte einfließen zu lassen. Im Berichtsjahr konnten allein in Deutschland 1.300 Patente angemeldet werden; im Ausland waren es sogar 4.400 Patente - fast doppelt so viel wie 1996.

Nachfolgend beschreiben wir beispielhaft einige Schlüsselprojekte, bei denen wir im Berichtsjahr entscheidende Fortschritte gemacht haben.

Zukunftsweisendes Fahrzeugkonzept

Auf der Internationalen Automobilausstellung 1997 in Frankfurt haben wir den F300 Life-Jet vorgestellt, ein zukunftsweisendes Fahrzeugkonzept, das die Kurvendynamik eines Motorrads mit der Sicherheit und dem Komfort eines Personewagens kombiniert. Das Fahrzeug ist als Zweisitzer konzipiert und verfügt über zwei Vorderräder und ein Hinterrad. Seine bedeutendste Innovation ist die aktive Wanksteuerung. Sie sorgt dafür, daß sich Vorderräder und Karosserie bei Kurvenfahrt in einem optimalen Winkel zur Seite neigen. Damit erreicht der F300 hinsichtlich Kurvengeschwindigkeit und Querschleunigung die Werte eines Hochleistungsmotorrads.

Gegenwärtig wird das Marktpotential dieses Fahrzeugs untersucht.

Neue Technologien und Werkstoffe im Flugzeugbau

Zusammen mit der Daimler-Benz Aerospace arbeitet das Ressort Forschung und Technologie an der innovativen Bauweise einer integralen Flugzeugrumpfstruktur. Voraussetzung dafür ist der Einsatz der Laserschweiß-Technik in Verbindung mit neuen schweißbaren Aluminium-Legierungen. Diese innovative Technologie stellt einen Quantensprung in

der Fertigungstechnik dar und kann die Montage von Flugzeugen revolutionieren. Denn dadurch können die bisher üblichen Nietverbindungen im Flugzeugbau ersetzt werden, was nicht nur Gewichtseinsparungen von 20%, sondern auch eine Reduzierung der Fertigungskosten um 10% zur Folge haben dürfte.

Eine derartige, extrem leichte Aluminium-Lithium-Legierung hat gute Chancen, beim Großraumflugzeug A3XX eingesetzt zu werden.

Virtuelle Gestaltung von Passagierkabinen

Mit dem virtuellen Kabinenmodell, das ebenfalls gemeinsam mit der Dasa für die A3XX entwickelt wird, können sich die Airlines ein maßgeschneidertes Layout der Sitzzonen und Servicebereiche individuell zusammenstellen.

Bereits bevor erste Prototypen existieren, werden alternative Kabinenvarianten mit Techniken der virtuellen Realität präsentiert sowie „auf Knopfdruck“ verglichen und bewertet. Dadurch erhalten wir die Möglichkeit, Kundenwünsche in einem sehr frühen Stadium zu berücksichtigen.

„Roadside Assistance“ -

mobile Diagnose beim Kunden vor Ort

Das Daimler-Benz Research and Technology Center in Kalifornien und die Fahrzeugforschung in Stuttgart entwickeln gemeinsam mit Mercedes-Benz North America ein „Roadside Assistance Program“ - einen über Satellitenkommunikation gestützten mobilen Service-Dienst für alle Mercedes-Benz-Fahrzeuge im nordamerikanischen Markt.

Im Pannenfalle wird das Service-Fahrzeug mit Hilfe der Zentrale zum Kunden geleitet und führt vor Ort in Verbindung mit der Zentrale eine detaillierte Diagnose durch, um Probleme sofort lösen zu können.

Vergleichbare Aktivitäten für den europäischen Markt sind ebenfalls in Vorbereitung.



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.

Werte schaffen durch Innovation

Innovation - Voraussetzung für den Unternehmenserfolg

Innovationsförderung ist ein wesentliches Element der wertorientierten Unternehmensführung von Daimler-Benz. Denn innovative Produkte tragen maßgeblich zum Markterfolg und damit zur Steigerung des Unternehmenswertes bei. Sie sind aber auch die Basis sicherer und

attraktiver Arbeitsplätze für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie erfolgreicher und langfristiger Beziehungen zu unseren Zulieferern. In Anbetracht des immer intensiver werdenden Wettbewerbs kommt es zukünftig verstärkt darauf an, Ideen und Konzepte zügig in marktfähige Produkte umzusetzen. Deswegen erarbeiten Forschung, Entwicklung, Produktion und Vertrieb zusammen in einem integrierten Prozeß solche Produktmerkmale, mit denen wir uns vom Wettbewerb abheben können. Die Basis dafür bilden Analysen gesellschaftlicher Trends, ein weltumspannendes Technologie-Monitoring und eine auf das jeweilige Produktsegment zugeschnittene Technologiestrategie. Daraus entstehen die innovativen Produkte und Dienstleistungen für unsere Kunden. Im folgenden sind einige Beispiele beschrieben.



Die Verkehrsleitzentrale Tokio ermittelt alle Verkehrsdaten, die für unser Auto-Pilot-System in der japanischen Hauptstadt wichtig sind.

Auszeichnung mit dem Deutschen Zukunftspreis

Von fünf Finalisten im Wettbewerb um den Deutschen Zukunftspreis 1997 kamen drei aus dem Daimler-Benz-Konzern. Sieger war Christhard Deter, der Entwicklungschef unseres Joint-venture *Laser-Display-Technologie (LDT)*.

Unsere weiteren Projekte in der Endausscheidung waren die emissionsfreie A-Klasse *NECAR 3* und das von Dasa-Forschern entwickelte Hubschrauberradarsystem *HeliRadar*.

Die Jury-Entscheidung würdigt eindrucksvoll die Arbeit unserer Forscher und die Innovationskraft des Konzerns, die sich auch bei vielen weiteren neuen Produkten, Dienstleistungen und Organisationsformen in allen unseren Geschäftsfeldern zeigt.

Klare Konturen für die Zukunft

Die in einem Joint-venture mit der Schneider Rundfunkwerke AG entwickelte *Laser-Display-Technologie (LDT)*, die auf der Internationalen Funkausstellung in Berlin im August 1997 vorgestellt wurde, kommt einem Quantensprung in der Bilddarstellung gleich.

Die neue Technik beruht auf der Ablenkung eines Laserstrahls, der

das Bild Zeile für Zeile mit sehr hoher Geschwindigkeit aufbaut - der Laserpunkt rast mit bis zu 90 km/s über die Projektionsfläche. Das Laserbild erscheint auch bei unterschiedlichen Projektionsabständen stets gestochen scharf, ein Nachjustieren wie bei Diaprojektoren entfällt.

Die *Laser-Display-Technologie* ist aufgrund ihrer Fähigkeit, Fernsehbilder in dieser Qualität auch auf wandgroße Formate zu projizieren, für den Schulungs- und Messe-Einsatz genauso geeignet wie für Großveranstaltungen in Sporthallen oder Stadien.

Wir gehen davon aus, daß die heute noch sehr kostspielige Technik mittelfristig auch für den privaten Gebrauch erschwinglich wird.



Innerhalb von nur drei Jahren schrumpfte die Brennstoffzellentechnik auf A-Klasse-Format.

Gute Sicht bei schlechtem Wetter

Mit *HeliRadar* können Hubschrauber erstmals auch bei Nacht oder dichtem Nebel uneingeschränkt fliegen. Dies ist vor allem bei Rettungseinsätzen wichtig. Bisher sind Helikopterflüge nur bei Sichtweiten von mindestens 1.500 Metern zulässig; mit *HeliRadar* können diese Beschränkungen entfallen.

Das System arbeitet mit vier Mikrowellenkegeln, die sich synchron mit den Rotoren bewegen: Mit ihrer Hilfe entsteht auch bei schlechtesten Sichtbedingungen ein computeranimiertes Videobild, das selbst Hochspannungsleitungen klar und deutlich abbildet.

Die Serienfertigung von *HeliRadar* kann voraussichtlich Ende 2001 beginnen.

Mit der Brennstoffzelle emissionsfrei in die Zukunft

In der Brennstoffzellentechnologie sind unsere Forschungsarbeiten weltweit führend. Nachdem wir im Mai 1997 einen mit Wasserstoff betriebenen Brennstoffzellen-Linienbus vorgestellt haben, folgte auf der IAA in Frankfurt der erste mit Methanol betriebene Brennstoffzellen-Pkw *NECAR 3* (New Electric Car 3), ein als Zweisitzer umgebaute Versuchsträger der Mercedes-Benz A-Klasse. Der Verzicht auf Wasserstofftanks

machte *NECAR 3* alltagstauglich, da Methanol keine besonderen Sicherheitsmaßnahmen beim Tanken erfordert. Mit einer 40-Liter-Methanoltankfüllung legt die emissionsfreie A-Klasse 400 km zurück.

Auch in organisatorischer Hinsicht haben wir die Weichen für die Zukunft der Brennstoffzelle gestellt. Das Entwicklungsteam wurde an einem Standort in Naben zusammengeführt und auf 130 Mitarbeiter erhöht. Alle Aktivitäten werden nun von der neuen Organisationseinheit „Projekthaus Brennstoffzelle“ koordiniert.

Im Dezember 1997 vereinbarten wir mit unserem bisherigen Entwicklungspartner Ballard Power Systems Inc. und der Ford Motor Company eine weitreichende Zusammenarbeit zur Erforschung, Entwicklung und Vermarktung des Brennstoffzellenantriebs. Gemeinsam wollen wir die Serienreife erreichen und ab dem Jahr 2004 komplette Systeme zum Einsatz in Fahrzeugen ausliefern.

Für die stationäre Brennstoffzellennutzung sind die Arbeiten der MTU Friedrichshafen richtungweisend. Mit verschiedenen Partnern entwickelt sie zwei innovative elektrochemische Energiewandler: Die Hochtemperatur-Brennstoffzelle für den Kraftwerkseinsatz und den Elektrolyseur für verbrauchernah erzeugten Wasserstoff als Industriegas oder Treibstoff.

Common Rail setzt den Diesel unter Druck

Bei diesem Einspritzungsprinzip wird der Kraftstoff über eine gemeinsame Leitung, die *Common Rail*, an die Einspritzdüsen verteilt. Sie fungiert gleichzeitig als Druckspeicher, so daß der Einspritzdruck im Gegensatz zu herkömmlichen Techniken nicht bei jedem Arbeitstakt neu aufgebaut werden muß.

Die MTU Friedrichshafen hat zusammen mit ihrer Tochtergesellschaft L'Orange ein *Common Rail*-Einspritzsystem entwickelt und in der Diesel-Motorenbaureihe 4000 als weltweit erster Hersteller Mitte 1997 auf den Markt gebracht. Die neuen Motoren werden in Schiffen, Lokomotiven, großen Muldenkippern und Stromaggregaten eingesetzt.

Unter dem Kürzel CDI setzen wir auch im Pkw-Bereich neue Maßstäbe bei der Diesel-Direkteinspritzung. Der Mercedes C 220 CDI überzeugt neben seinen niedrigen Abgaswerten und seiner Laufruhe auch durch seine bullige Leistungscharakteristik. Dies verdankt er seiner *Common Rail*-Technologie in Verbindung mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung sowie Vierventiltechnologie.

Gemeinsames Merkmal aller unserer *Common-Rail* Motoren ist ihr



V8-CDI Prototyp mit Bi-Turbo-Aufladung: hohe Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch.

niedriger Kraftstoffverbrauch. Mit einer 62-Liter-Tankfüllung kann der C 220 CDI rund 1.000 km ohne Tankstopp zurücklegen.

Freie Ventile

Bis zu zehn Prozent weniger Kraftstoffverbrauch, verringerte Abgasemissionen bei Otto- und Dieselmotoren sowie eine deutliche Verbesserung der Motorbremsung bei Nutzfahrzeugen - all dies verspricht die in unserer Forschung entwickelte *elektrohydraulische Ventilsteuerung*.

Frei und unabhängig voneinander ansteuerbare Ventile erlauben es dem Motor, sich dem jeweiligen Betriebszustand optimal anzupassen: Im Stadtverkehr ist es wichtig, Abgase und Verbrauch gering zu halten; bei Überholvorgängen zählen jedoch Durchzugskraft, Drehmoment und Leistung.

Um Erfahrungen mit dieser Ventilsteuerung zu sammeln, testen wir die neue Technik auf dem Prüfstand im Dauerbetrieb.

Mehr Sicherheit und Komfort dank elektronischer Helfer

Auf der IAA 1997 haben wir wegweisende elektronische Systeme präsentiert, die das Autofahren noch sicherer und komfortabler machen:

Das für viele Mercedes-Benz-Modelle lieferbare *Auto Pilot System (APS)* berücksichtigt bei seinen individuellen Routenempfehlungen künftig - wie bereits jetzt in Tokio - auch aktuelle Verkehrshinweise und Stauwarnungen.

Mit dem automatischen Notrufsystem *TELEAID* werden nach einem Unfall Polizei und Rettungsdienste automatisch an den Einsatzort gerufen.

Mercedes-Benz-Fahrer können ihr Autotelefon mit dem weltweit einzigartigen Sprachbedienungssystem *LinguaTronic* durch Zuruf bedienen.

Über einen Radarsensor in der Kühlermaske erfaßt unser elektronischer Abstandsregel-Tempomat vorausfahrende Autos bis in eine Entfernung von 150 Metern. Er berechnet in Sekundenbruchteilen



Computer-Kids können die Autofahrt zum Internet-Surfen nutzen.

den Abstand sowie die Relativgeschwindigkeit zum vorausfahrenden Fahrzeug und paßt die eigene Geschwindigkeit entsprechend an.

Multimedia@Mercedes

Das Daimler-Benz Research and Technology Center in Palo Alto/ Kalifornien hat im September 1997 den ersten multimedialen Mercedes-Benz-Pkw präsentiert.

Das *Internet Multimedia on Wheels Concept Car-eIn* silberner Mercedes-Benz E 420 - ist mit einem Kommunikationssystem ausgestattet, das den Internet-Zugang ermöglicht. Auf Tastendruck oder Sprachbefehl wird der Fahrer mit der Welt vernetzt. Im Fahrzeug befinden sich insgesamt drei Monitore: einer im Armaturenbrett und zwei in den Rückenlehnen der Vordersitze.

Dank der eigenen Internet-Adresse des Autos eröffnen sich auch für dessen Wartung neue Möglichkeiten: Auf Wunsch des Fahrers kann die Werkstatt technische Informationen abrufen, Ferndiagnosen stellen und Fehler online beheben sowie Software-Updates auf die Bordelektronik übertragen. Aber auch andere Anwendungen wie ständiges Aktualisieren der Routen- und Verkehrsinformationen sind denkbar.

Bis zur Serienreife vergehen vermutlich noch rund fünf Jahre.

Adaptiver Flugzeugflügel senkt Treibstoffverbrauch

Das gemeinsam von der Dasa, der Deutschen Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt und der Daimler-Benz-Forschung entworfene Leitkonzept *Adaptiver Flügel* ist der Beginn einer umfangreichen technologischen Offensive, die den

Treibstoffverbrauch großer Verkehrsflugzeuge innerhalb der nächsten zwanzig Jahre halbieren soll.

Formvariable Klappensysteme, die das Verhältnis von Auftrieb zu Luftwiderstand abhängig vom Flugzustand optimieren, sind eines der Entwicklungsziele. Unsere Forscher haben ein solches Konzept für die flexible Hinterkante einer Landeklappen entwickelt. Sie ist den aerodynamischen Kräften gegenüber stabil genug, setzt den gewollten Verformungen aber nur geringe elastische Kräfte entgegen. Die Funktionsfähigkeit dieses Konzepts konnte bereits an einem Modell in Originalgröße eines A340-Tragflächenabschnitts nachgewiesen werden.

Service per Knopfdruck

Dienstleister werden vor allem an ihrer Beratungsqualität gemessen, die jedoch stark vom Beratungspersonal abhängt.

Um hier höchste Standards zu bieten, steht zukünftig für Mercedes-Benz-Kunden ein Berater der MB Lease Finanz auf Abruf zur Verfügung. Dazu wird im Verkaufsraum des Mercedes-Benz-Autohauses ein Multimedia-Terminal installiert, auf das über eine ISDN-Leitung ein Finanzberater per Videokonferenz zugeschaltet wird. Der Kunde sieht dabei sowohl den Berater als auch die Bildschirmmaske auf dem Monitor. Der *Salesman on Demand* kann jederzeit auf die Kundenwünsche eingehen und ein individuelles Angebot erstellen, das der Kunde auch ausdrucken kann.



Umweltschutz ist ein wesentliches Unternehmensziel von Daimler-Benz. Unsere Arbeit ist darauf ausgerichtet, die Summe aller Umweltbelastungen, die mit Entwicklung, Produktion, Nutzung und Recycling unserer Produkte verbunden sind, weiter zu verringern. Um den Umweltschutz noch stärker in unsere Entwicklungsaktivitäten zu integrieren, haben wir in jedem Entwicklungsbereich einen Verantwortlichen für umweltgerechte Produktentwicklung benannt. Koordiniert werden unsere konzernweiten Umweltschutzaktivitäten vom Umweltbevollmächtigten.

Neue Wege in der Umweltberichterstattung

Den Daimler-Benz-Umweltbericht haben wir im Berichtsjahr erstmals in zwei Teilen präsentiert: Dem Wunsch der Umweltverbände nach größerer Transparenz entsprechen wir im Daten- und Faktenteil; zusätzlich stellen wir unsere Anstrengungen im Umweltschutz auf den Prüfstand von jungen Journalisten, die in der Umweltzeitung unsere Umweltschutzmaßnahmen beurteilen. Bei einem Wettbewerb des Kommunikationsverbandes Bayern wurde unser Bericht als bester Umweltbericht ausgezeichnet. Nachfolgend zeigen wir anhand einiger Beispiele die Fortschritte, die wir bei Daimler-Benz zum Schutz der Umwelt erzielt haben.

Umweltschutz in der A-Klasse

Umweltaspekte spielen bei der A-Klasse in jeder Hinsicht eine große Rolle. Bezüglich Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen setzt sie neue Maßstäbe. Beim neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) liegt ihr Verbrauch um bis zu 13% unter den Werten vergleichbarer Wettbewerber.

Am Produkt haben wir die Sortenvielfalt der Kunststoffe verringert - 86% aller thermoplastischen Kunststoffe bestehen aus nur fünf Materialien - und ermöglichen so eine effiziente Altautoverwertung. Um den Werkstoff-Kreislauf zu beschleunigen, sind bereits 19 Bauteile für die Herstellung aus Recyclat-Kunststoffen freigegeben, das entspricht einem Anteil von 9%. Beim produktionsbezogenen Umweltschutz stellt der Lackaufbau einen besonderen Fortschritt dar. Für die unteren Lackschichten setzen wir Wasserbasislacke ein. Auch unser neues Klarlackverfahren ist sehr umweltfreundlich. Mit dem „Pulver Slurry“-Klarlack unterschreiten wir die Grenzwerte bei den Lösemittel-Emissionen deutlich.

Mercedes-Benz-Recyclingsystem

Mit der Einführung des Mercedes-Benz-Recyclingsystems (MeRSy) haben wir bereits im Jahr 1993 - lange bevor das neue Kreislaufwirtschaftsgesetz 1996 in Kraft getreten ist - unsere Verantwortung zur Ressourcenschonung dokumen-

tiert. Im Rahmen dieses weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Rücknahmesystems werden in Deutschland, der Schweiz, Österreich und Luxemburg beispielsweise Stoßfänger, Pkw-Seitenverkleidungen, Reifen, Glasscheiben, Bremsflüssigkeiten sowie Katalysatoren von unseren Niederlassungen und Vertragswerkstätten kostenlos zurückgenommen und der Verwertung zugeführt.

In Deutschland waren 1997 über 95% unserer Niederlassungen und Vertragspartner in MeRSy eingebunden. MeRSy hat so z. B. 366.000 Altreifen, 449.000 Einzelteile und 630 t Schüttgut zurückgenommen. Ziel ist es, die gewonnenen Recyclate wieder im Automobilbereich einzusetzen. Bei Stoßfängern, Radzierblenden und Bremsbelägen ist die werkstoffliche Verwertung bereits gelungen. Wir beabsichtigen, dieses System auf ganz Europa auszuweiten.

Umweltpreis für Minimalmengenschmierung

Für viele spanende Fertigungsprozesse werden Kühlschmierstoffe eingesetzt, um die Reibung zu reduzieren und die entstehenden Späne abzuführen. Kühlschmierstoffe stellen jedoch für den Menschen und die Umwelt eine potentielle Gefährdung dar.

Mit der neuen Technik der Minimalmengenschmierung (MMS) ist es uns gelungen, das "Verkleben" des Werkzeugs zu verhindern. Ende 1995 konnte im Dasa-Werk Augsburg in einem Versuch erstmals ein Flugzeugintegralbauteil mittels MMS (20 ml/h) hergestellt werden; zuvor lag der Verbrauch bei 3.000 l/h. Da für 100 Milliarden Späne maximal ein Liter Kühlschmiermittel benötigt wird, sind die Späne trocken und können ohne weitere Behandlung direkt recycelt werden. Das für die MMS eingesetzte Öl ist als Lebensmittel gekennzeichnet und wird so den strengsten ökologischen Anforderungen gerecht. Seit Mitte 1996 wird die MMS in der Serienfertigung im Dasa-Werk Augsburg eingesetzt. Unseren Forschern wurde für diese Arbeit 1997 der Umweltpreis der Stadt Ulm verliehen.



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 Vereinbarungen zur Standortsicherung, die wir im Jahr 1997 mit unseren Arbeitnehmervertretungen abgeschlossen haben, sind ein entscheidender Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze in Deutschland und zur langfristigen Steigerung der Ertragskraft des Unternehmens. Gegenüber dem vergleichbar gerechneten Vorjahresniveau wurden im Daimler-Benz-Konzern rund 12.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch stärker am Unternehmenserfolg zu beteiligen, haben wir neue, moderne Vergütungs- und Beteiligungsmodelle eingeführt. Weitere Schwerpunkte unserer Arbeit waren die internationale Nachwuchssicherung sowie die Qualifizierung unserer Beschäftigten.

Beschäftigung gesteigert

Zum 31. Dezember 1997 beschäftigte Daimler-Benz weltweit 300.068 (i. V. 290.029) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 225.266 in Deutschland. Um Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigt sind bei Daimler-Benz rund 12.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Damit setzen wir in Zeiten allgemein hoher Arbeitslosigkeit ein positives Signal für den Arbeitsmarkt.

Ergebnis- und Kapitalbeteiligung ausgeweitet

Mit der direkten Beteiligung unserer Beschäftigten am Unternehmenserfolg wollen wir die Identifikation mit dem Unternehmen weiter steigern, den Leistungsgedanken stärken und jedem Belegschaftsangehörigen seinen Beitrag zum Unternehmensergebnis bewußt machen.

Deshalb haben wir in vielen Bereichen des Konzerns eine direkt an das Unternehmensergebnis gekoppelte Erfolgsbeteiligung aller Mitarbeiter eingeführt. Hierdurch erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in wirtschaftlich erfolgreichen Zeiten höhere Zahlungen als in der Vergangenheit, bei einem weniger guten Ergebnis fällt die Erfolgsbeteiligung entsprechend geringer aus.

Die Bedingungen für den Erwerb von Belegschaftsaktien konnten wir im Vergleich zum Vorjahr nochmals flexibler und damit auch attraktiver gestalten. 75.000 Mitarbeiterin-

Beschäftigte	1997	1996
Personenwagen	91.753	83.732
Nutzfahrzeuge	85.071	80.483
Vertrieb Fahrzeuge	30.518	29.615
Luft- und Raumfahrt	43.521	44.936
Dienstleistungen	14.898	11.500
Direkt geführte industrielle Beteiligungen	28.293	31.005
Zentrale/Sonstige	6.014	8.758
Daimler-Benz-Konzern	300.068	290.029

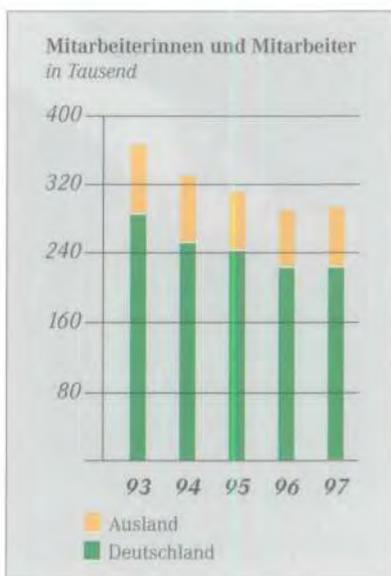
nen und Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns erwarben Belegschaftsaktien zum steuerbegünstigten Vorzugspreis.

Für das obere Management haben wir das im Vorjahr erstmalig eingeführte Angebot wiederholt, Stock Options (Erwerbsrechte für Aktien) zu zeichnen. Aufgrund der sehr positiven Resonanz im Vorjahr wurde der Kreis der Bezugsberechtigten im Berichtsjahr auf die zweite Führungsebene ausgeweitet.

Neue Wege der betrieblichen Altersversorgung

Die betriebliche Altersversorgung stellt das Kernstück unserer Sozialleistungen dar. Im Berichtsjahr wurden bei Daimler-Benz 488 Mio. DM an rund 65.000 Pensionäre, Witwen und Kinder gezahlt. Der nach den Vorschriften der US-Rechnungslegung ermittelte Aufwand für die Altersver-

sorgung im Konzern betrug im Jahr 1997 insgesamt 1,5 Mrd. DM. Der hohe Stellenwert, den wir der betrieblichen Altersversorgung unserer Mitarbeiter beimessen, kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß wir 1997 im Einzelabschluß der Daimler-Benz AG nach deutschem Handelsrecht den Pensionsrückstellungen einen außerordentlichen Betrag von rund 13 Mrd. DM zugewiesen haben. Wir passen damit die Pensionsrückstellungen in der Daimler-Benz AG an die Bewertung im Konzern an, die nach den Regeln der US-Rechnungsle-





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.

gung einen höheren Wertansatz zur Folge hat und damit einen zutreffenderen Wert der Verpflichtungen ergibt.

Durch das attraktive Angebot, die übertariflichen Teile ihrer Sonderzahlung in eine wertgleiche betriebliche Altersversorgung umzuwandeln, ermöglichen wir es unseren Beschäftigten, ihre spätere Betriebsrente durch Eigenbeiträge aufzustocken.

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Mit dem Betriebsrat haben wir im Berichtsjahr zahlreiche Vereinbarungen abgeschlossen, mit denen wir unsere Kostenposition weiter verbessern sowie die Produktivität und damit auch unsere Wettbewerbsfähigkeit deutlich erhöhen können. Durch diese Vereinbarungen wurde ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der langfristigen Ertragskraft und zur Sicherung der Arbeitsplätze geleistet.

Durch Nachwuchsförderung die Zukunft sichern

Im Herbst 1997 haben wir konzernweit über 3.000 Auszubildende eingestellt; das waren rund 10% mehr als im Vorjahr. Damit bekennt sich Daimler-Benz zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung, jungen Menschen eine berufliche Perspektive zu bieten. Gleichzeitig sichern wir so unseren Nachwuchs, denn hochqualifizierte und leistungsbereite Nachwuchskräfte stärken unsere Stellung im internationalen Wettbewerb und gewährleisten den zukünftigen Erfolg des Unternehmens. Sichtbare Zeichen unserer Nachwuchssicherung sind auch die vielfältigen Angebote zum Studium an der Berufsakademie sowie unsere Nachwuchsgruppen im In- und Ausland.

Daimler-Benz-Akademie

Die im Sommer 1997 als „Corporate University“ gegründete Daimler-Benz-Akademie fördert mit ihren Angeboten die Qualifizierung und weitere Professionalisierung unserer

Führungskräfte, unterstützt bei der Kommunikation der strategischen Ausrichtung des Konzerns und schafft neue Formen des Innovations- und Wissenstransfers.

Personalarbeit mit internationaler Ausrichtung

Zur Führungskräfteplanung und -entwicklung im Daimler-Benz-Konzern setzen wir seit 1997 ein neu entwickeltes Verfahren ein, das erheblich mehr Transparenz in der Potentialanalyse gewährleistet. Das neue System, in das rund 12.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einbezogen werden, ist die Basis für die weitere Intensivierung des weltweiten Personalaustausches und der gezielten Führungskräfteentwicklung.

Um die zunehmende Globalisierung unserer Geschäftstätigkeiten zu unterstützen, haben wir im vergangenen Jahr

die Personalarbeit weiter internationalisiert. Mit der weltweiten Förderung des Führungsnachwuchses in unseren regionalen Nachwuchsgruppen in den USA, Mittel- und Osteuropa, Südamerika und Asien tragen wir zur Deckung des steigenden Bedarfs an international einsetzbaren Führungskräften bei.

Darüber hinaus wurde die Globalisierungsoffensive des Konzerns durch interkulturelle

Qualifizierungsangebote, länderübergreifende Projekteinsätze und gezielte Auslandsrotationen unterstützt. Zum Jahresende 1997 waren insgesamt über 1.700 Arbeitnehmer aus deutschen Standorten im Ausland eingesetzt.

Dank an unsere Belegschaft

Das Können, das hohe Engagement und die Kreativität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren entscheidend für den 1997 erzielten Geschäftserfolg. Wir danken allen für ihre Leistungen und ihren Einsatz. Unser Dank gilt gleichermaßen den Betriebsrats- und Sprecherausschüßgremien aller Ebenen.



Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sind die Basis unseres Erfolgs im internationalen Wettbewerb.



Auf der Basis einer insgesamt erfreulichen Geschäftsentwicklung haben wir die Ertragskraft von Daimler-Benz im Berichtsjahr nachhaltig gestärkt. Der Operating Profit stieg auf 4,3 (i. V. 2,4) Mrd. DM und die Rendite auf das eingesetzte Kapital von 5,8% im Vorjahr auf nunmehr 10,2%. Damit sind wir im Konzern der Mindestrendite von 12%, die wir im Rahmen unserer wertorientierten Unternehmensführung anstreben, deutlich nähergekommen. Die Bilanzrelationen haben sich im Berichtsjahr weiter verbessert, und der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit erreichte einen neuen Höchstwert.

**Weltwirtschaftliches Umfeld
leicht verbessert**

Der Aufwärtstrend der Weltwirtschaft hat sich 1997 fortgesetzt. Ausschlaggebend dafür waren das kräftige Wirtschaftswachstum in Nordamerika und in Großbritannien sowie die exportgestützte Konjunkturbelebung in Deutschland und den anderen Staaten der Europäischen Union. Aufgrund der rückläufigen Inlandsnachfrage verzeichnete hingegen die japanische Wirtschaft eine ausgesprochene Schwächephase. In verschiedenen ASEAN-Staaten wurde die wirtschaftliche Lage ab Mitte 1997 durch die Finanz- und Währungskrise erheblich beeinträchtigt.

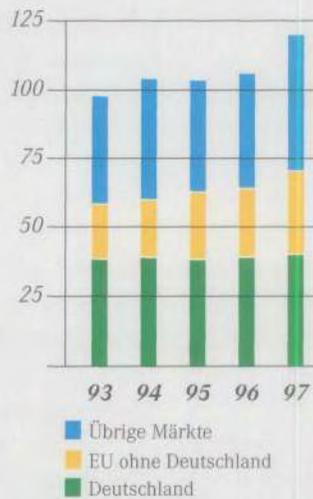
Günstig war die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im lateinamerikanischen Raum - dort hat sich der Aufschwung bei rückläufigen Inflationsraten weiter verstärkt. In Rußland und anderen GUS-Staaten waren 1997 erste Anzeichen einer wirtschaftlichen Stabilisierung erkennbar, während sich das Tempo des Aufschwungs in den Ländern Mitteleuropas vorübergehend etwas verlangsamt hat.

Insgesamt ist die Weltwirtschaft im Berichtsjahr um 3,0 (i. V. 2,9)% gewachsen. Das auf der Basis der Anteile am Konzernumsatz errechnete Durchschnittswachstum der Absatzmärkte von Daimler-Benz lag mit 2,9% deutlich höher als im Jahr zuvor (2,1%).

Anmerkung:

Die Kapitel „Analyse der wirtschaftlichen Situation“ und „Ausblick/Perspektiven“ entsprechen zusammen dem Lagebericht des Daimler-Benz-Konzerns, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US-GAAP) erstellten Konzernabschluß basiert.

Konzernumsatz
in Milliarden DM



**Günstige Wechselkurs-
entwicklung**

Die Abwertung der D-Mark gegenüber wichtigen Währungen in Europa und Übersee hat sich im Berichtsjahr insgesamt positiv auf die Geschäfte des Konzerns ausgewirkt: Vor allem die preisliche Wettbewerbsfähigkeit unserer in Deutschland hergestellten Produkte wurde dadurch erheblich verbessert. Mit 1,73 DM lag der Kurs des US-Dollar im Jahresdurchschnitt um 23 Pfennige höher als 1996. Innerhalb der Europäischen Union hat sich insbesondere das britische Pfund gegenüber der D-Mark um 21% gefestigt.

**Daimler-Benz: Instrumentarium der wertorientierten
Unternehmensführung durchgängig eingeführt**

Nachdem wir bereits im Jahr 1996 neue Steuerungsgrößen eingeführt und die Bilanzierung auf US-GAAP umgestellt hatten, waren unsere Aktivitäten im Berichtsjahr insbesondere darauf ausgerichtet, das neue Instrumentarium der wertorientierten Unternehmensführung durchgängig auf allen Stufen des Konzerns zu implementieren und bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern durch Schulungen und eine breitgefächerte Information im Bewußtsein zu verankern. Darüber hinaus haben wir damit begonnen, in jedem unserer 23 Geschäftsbereiche die vom Management beeinflussbaren Stellhebel zu identifizieren, um so Transparenz über die wesentlichen Wert- und Kostentreiber zu bekommen. Diese für jeden Geschäftsbereich individuell unterschiedlichen Kenngrößen lassen sich im wesentlichen in Wachstums-, effizienz- und finanzorientierte Werttreiber einteilen.

Auf dieser Basis wollen wir eine geschäftsspezifische Wertsteigerungsstrategie und die klare Zuordnung von Zuständigkeiten entwickeln und so den Verantwortlichen in unseren Geschäftsbereichen die Voraussetzungen für profitables Wachstum in der Zukunft bewußt machen.

Operating Profit deutlich gesteigert

Im Jahr 1997 konnten wir die Ertragskraft von Daimler-Benz in den Geschäftsfeldern und auch in nahezu allen Geschäftsbereichen deutlich verbessern. Dies kommt sowohl im Anstieg des Operating Profit von 2,4 auf 4,3 Mrd. DM als auch in der gegenüber dem Vorjahr signifikant höheren Kapitalrendite von 10,2 (i. V. 5,8%) zum Ausdruck.

Konzernumsatz um 19% gestiegen

Den Konzernumsatz haben wir 1997 auf 124,1 (i. V. 106,3) Mrd. DM gesteigert. Um strukturelle Veränderungen bereinigt, entspricht das einem Wachstum um 19%. Besonders kräftig waren die Zuwächse in den USA (+26% auf 24,0 Mrd. DM) und in den Partnerländern der Europäischen Union (+21% auf 31,5 Mrd. DM); aber auch in Deutschland erhöhte sich unser Geschäftsvolumen auf 41,1 Mrd. DM (+5%). Die übrigen Märkte verzeichneten zusammengenommen einen Anstieg um 25% auf 27,5 Mrd. DM.

Das Wachstum der Erlöse wurde von allen Geschäftsfeldern getragen. Im Pkw- und im Nutzfahrzeuggeschäft erreichten wir mit 53,9 Mrd. DM (+16%) bzw. 39,1 Mrd. DM (+22%) jeweils neue Höchstwerte. Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt steigerte den Umsatz vergleichbar gerechnet um 20% auf 15,3 Mrd. DM; bei den Dienstleistungen stiegen die Erlöse auf 15,5 Mrd. DM (+22%) und in den direkt geführten industriellen Beteiligungen auf 7,6 Mrd. DM (+17%).

Ohne konzerninterne Lieferungen haben die Personewagen 41%, die Nutzfahrzeuge 30%, die Luft- und Raumfahrt 12%, die Dienstleistungen 11% und die direkt geführten industriellen Beteiligungen 6% zum Konzernumsatz beigesteuert.

Konzernportfolio weiterentwickelt

Nach der bereits im Geschäftsjahr 1995 eingeleiteten Überprüfung und Straffung unseres Konzernportfolios, die dazu führte, daß wir uns nun auf 23 Geschäfte konzentrieren, haben wir 1997 das Portfolio von Daimler-Benz gezielt weiterentwickelt. Bereiche, die eine im internationalen Maßstab führende Marktposition und im Vergleich zur Branche überdurchschnittliche Renditen erreichen können, wurden durch

entsprechende Kooperationen und Akquisitionen gestärkt. Umgekehrt haben wir uns von Aktivitäten getrennt, die mittelfristig keinen wesentlichen Beitrag zur Steigerung unseres Unternehmenswerts leisten können.

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat durch die Übernahme des Schwerlastwagen-Geschäfts von Ford seine führende Position im nordamerikanischen Markt für schwere Lkw weiter ausgebaut. Im September 1997 haben wir unseren Anteil an der Micro Compact Car AG, die für die Entwicklung, Produktion und Vermarktung des City-Coupés smart verantwortlich ist, im Rahmen einer Kapitalerhöhung auf 81% erhöht.

Die Dasa konnte durch die Zusammenarbeit mit der französischen Lagardère-Gruppe ihre internationale Wettbewerbsposition in den Bereichen Verteidigungstechnik und Raumfahrt verbessern. Diesem Ziel dient auch die beabsichtigte Übernahme der Siemens Sicherungstechnik. Bei einem Umsatz von 12 Mrd. DM und mit 3.800 Beschäftigten ist dieses Unternehmen auf Kommunikations- und Führungssysteme sowie Geräte und Systeme für die integrierte Luftverteidigung spezialisiert. Mit dieser Akquisition kann die Dasa ihre Position im Markt und ihre Ausgangslage bei der Gestaltung künftiger Strukturen in der europäischen Verteidigungsindustrie stärken.

Im Juni 1997 hat die debis ihre Partnerschaft mit dem französischen Softwarehaus Cap Gemini beendet.

Anfang 1998 haben wir den Bereich Halbleiter der TEMIC an das US-Unternehmen Vishay Intertechnology Inc. veräußert.

Um die Wettbewerbsfähigkeit und die Wachstumsstrategie des Bereichs Bahnsysteme langfristig sicherzustellen, haben wir gemeinsam mit unserem Partner ABB beschlossen, bei der Adtranz eine Kapitalerhöhung durchzuführen.

Neue Führungsorganisation umgesetzt

Die neue Führungsorganisation, in der wir seit April 1997 arbeiten, hat es uns ermöglicht, die Verwaltungs- und Planungsprozesse in der Zentrale und in allen Bereichen des Konzerns effizienter und damit auch kostengünstiger zu gestalten. Durch die Zusammenführung zentraler Bereiche und die Auflösung von Berichtsebenen wurden die Entscheidungswege im Konzern deutlich verkürzt. Die am Markt tätigen operativen Einheiten haben damit zusätzliche Handlungsspielräume erhalten, um kundennah und flexibel im Wettbewerb agieren zu können.

12.000 zusätzliche Arbeitsplätze im

Daimler-Benz-Konzern

Aufgrund des Markterfolgs unserer Produkte und der deutlich verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der Geschäftsbereiche konnten wir im Berichtsjahr wieder neue Arbeitsplätze schaffen. Die Anzahl der Beschäftigten im Konzern stieg auf 300.068 (i. V. 290.029) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis sind bei Daimler-Benz sogar rund 12.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Dazu beigetragen haben auch die mit unseren Arbeitnehmervertretungen abgeschlossenen Betriebsvereinbarungen zur Standortsicherung, die es uns erlauben, die Arbeitskosten zu senken sowie die Flexibilität und Effizienz im Arbeitseinsatz zu erhöhen. Zusätzliches Personal war aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung vor allem in den Geschäftsfeldern Personenwagen, Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen erforderlich. Bei der Dasa trug hauptsächlich die Kapazitätserweiterung im Airbus-Programm zur Stabilisierung der Beschäftigungssituation bei; in den direkt geführten industriellen Beteiligungen hat sich der Beschäftigtenstand gegenüber dem vergleichbar gerechneten Vorjahr insgesamt leicht erhöht.

Kooperation mit Lieferanten intensiviert

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1997 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 78,0 (i. V. 66,9) Mrd. DM eingekauft.

Die Erschließung der internationalen Beschaffungsmärkte haben wir im Berichtsjahr gezielt vorangetrieben. Wir wollen dadurch verstärkt Kostensenkungspotentiale ausschöpfen und gleichzeitig das Währungsrisiko des Konzerns verringern.

Unabhängig davon hat die enge Zusammenarbeit mit unseren deutschen Lieferanten für uns weiterhin einen hohen Stellenwert, denn deren Produktqualität, Innovationsfähigkeit, Prozeß- und Versorgungssicherheit sind für uns

unverzichtbar. Im Rahmen des Kooperationskonzeptes „Tandem“, das wir nun verstärkt auch auf unsere Beschaffungsmärkte in Übersee übertragen, bauen wir die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie kontinuierlich aus. Die durch diese Maßnahmen möglich gewordene Verbesserung in der Qualität und bei den Kosten leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stärkung unserer Wettbewerbsposition.

Sachinvestitionen deutlich gestiegen

Die Investitionen in Sachanlagen (ohne Effekte aus Erstkonsolidierungen) sind im Berichtsjahr konzernweit auf 6,9 (i. V. 6,2) Mrd. DM gestiegen.

Im Geschäftsfeld Personenwagen erforderten die Produktoffensive sowie strukturelle Verbesserungen in der Fertigung und im Entwicklungsbereich Sachinvestitionen in Höhe von 3,7 (i. V. 2,9) Mrd. DM. Die Ausgaben in Deutschland betrafen die Produktionsvorbereitungen für die A-Klasse und das Nachfolgemodell der S-Klasse, für neue Motoren, die Weiterentwicklung der Lackiertechnik sowie das Entwicklungs- und Vorbereitungszentrum (EVZ) in Sindelfingen. Wichtige Projekte im Ausland waren die Vorbereitungen für den Serienanlauf der M-Klasse in Tuscaloosa/USA und die A-Klasse-Fertigung in Brasilien.

Bei den Sachinvestitionen des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge in Höhe von 1,2 (i. V. 1,6) Mrd. DM standen neben der Modernisierung der Werke

die Produktprojekte Actros und Atego sowie Investitionen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Schwer-Lkw-Sparte von Ford in Nordamerika im Vordergrund.

Im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt haben wir 0,5 (i. V. 0,6) Mrd. DM für Sachanlagen aufgewendet; ein Schwerpunkt war hier die Erweiterung der Produktionskapazitäten für das Airbus-Programm. Das Investitionsvolumen des Geschäftsfelds Dienstleistungen, das sich auf 0,4 (i. V. 0,2) Mrd. DM erhöhte, wurde überwiegend im Geschäftsbereich IT Ser-



vices eingesetzt. Die direkt geführten industriellen Beteiligungen investierten insgesamt 0,5 (i. V. 0,5) Mrd. DM. Dem Baufortschritt entsprechend stiegen die Sachinvestitionen für das Immobilienprojekt Potsdamer Platz auf 0,8 (i. V. 0,4) Mrd. DM.

Aufgrund des weiter wachsenden Leasinggeschäfts lagen die Zugänge bei Vermieteten Gegenständen mit 7,6 Mrd. DM deutlich über dem Vorjahresniveau (6,1 Mrd. DM).

9,8 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Weltweit waren im Daimler-Benz-Konzern zum Jahresende 1997 mehr als 29.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen tätig. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand stieg auf insgesamt 9,8 (i. V. 8,8) Mrd. DM. Davon entfielen 4,1 (i. V. 3,3) Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Durch neue Formen der interdisziplinären Zusammenarbeit sowie eine verstärkte Einbindung der Zulieferindustrie konnten wir die Effizienz des Mitteleinsatzes in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen konzernweit steigern.

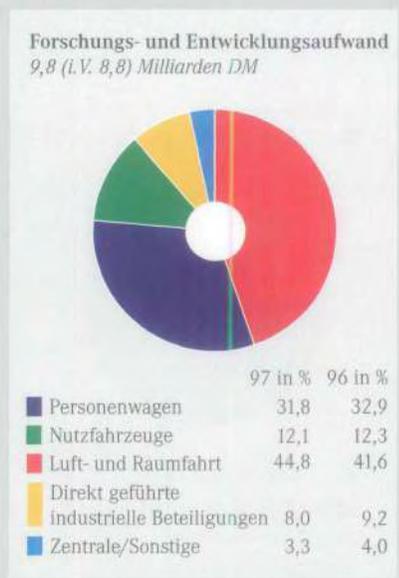
Der Großteil der für eigene Projekte eingesetzten Mittel wurde erneut für die Zukunftssicherung des Fahrzeuggeschäfts aufgewendet. 3,1 (i. V. 2,9) Mrd. DM haben wir im Geschäftsfeld Personenwagen und 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. DM für unsere Nutzfahrzeuge eingesetzt. Wichtige Pkw-Projekte waren die neue S-Klasse, das CLK-Cabriolet sowie die Arbeiten an neuen Motorenbaureihen. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge bildeten die leichte Lkw-Baureihe Atego, die Actros Baustellen- und Sonderfahrzeuge sowie der Stadtbus Citaro Schwerpunkte der Entwicklungsaktivitäten.

Von den insgesamt 4,4 (i. V. 3,7) Mrd. DM, die im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt für Forschung und Entwick-

lung ausgegeben wurden, waren Projekte im Wert von 3,7 (i. V. 3,0) Mrd. DM von Dritten beauftragt. Im Mittelpunkt standen weiterhin der Ausbau des Airbus-Programms durch neue Varianten, der Eurofighter sowie neue Triebwerke. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand in den Geschäftsbereichen Raumfahrt Infrastruktur und Satelliten, der im Berichtsjahr insgesamt 2,2 Mrd. DM erreichte, war im wesentlichen durch externe Aufträge bestimmt.

Innerhalb der direkt geführten industriellen Beteiligungen wurden von der Adtranz 0,4 (i. V. 0,3) Mrd. DM, im Geschäftsbereich Mikroelektronik 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. DM und im Bereich Dieselantriebe 0,1 (i. V. 0,1) Mrd. DM für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aufgewendet.

Wesentliche Projekte bei den Dieselantrieben waren Gas- und Reihenmotoren auf Basis der Baureihe 4000; außerdem wurde die Entwicklung des großen Mitteldrehzahl-Motors „Mega“ aufgenommen. Im Bereich Automobil-Elektronik der TEMIC stand die Neu- und Weiterentwicklung elektronischer Fahrwerks- und Sicherheitskomponenten im Vordergrund. Im Zentrum der Aktivitäten standen bei Adtranz die nächste Generation von Hochgeschwindigkeitszügen, Bahnsystems sowie ein neues Konzept für eine automatisierte Hochbahn in den USA.



Ertragskraft gestärkt

Einschließlich der sonstigen betrieblichen Erträge sind die Gesamterträge des Konzerns im Berichtsjahr um 17% auf 125,7 Mrd. DM gestiegen.

Parallel dazu haben sich die Umsatzkosten ebenfalls um 17% und die Vertriebs-, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen Aufwendungen um 9% erhöht. Der Anteil dieser beiden Kostenblöcke am Umsatz ist damit von 95% im Vorjahr auf knapp 94% zurückgegangen.

Die für eigene Vorhaben eingesetzten Mittel für Forschung und Entwicklung haben wir um 0,1 auf 5,7 Mrd. DM erhöht; ihr prozentualer Anteil an den Umsatzerlösen lag unverändert bei 5%.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. DM	1997	1996
Umsatzerlöse	124.050	106.339
Umsatzkosten	(98.943)	(84.742)
Vertriebs-, allg. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(17.433)	(15.955)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.663)	(5.579)
Sonstige betriebliche Erträge	1.620	1.402
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	3.631	1.465
Finanzergebnis	618	496
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.249	1.961
Ertragsteuern	3.982	712
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(189)	89
Konzernergebnis	8.042	2.762
Konzernergebnis bereinigt um steuerliche Sondereffekte	3.172	-

Ausschlaggebend für den Anstieg des Operating Profit von 2,4 auf 4,3 Mrd. DM waren insbesondere unsere neuen Produkte im Fahrzeuggeschäft, die Straffung unseres Konzernportfolios, die in allen Geschäftsbereichen umgesetzten Programme zur Kostensenkung sowie die gegenüber dem Vorjahr deutlich günstigeren Wechselkurse. Belastend wirkten hingegen wiederum Strukturaufwendungen sowie die hohen Vorleistungen für die Produktoffensive im Fahrzeugbereich. Aus der technischen Optimierung und dem vorübergehenden Auslieferungsstopp bei der A-Klasse sowie der Verschiebung der Markteinführung des City-Coupés smart resultierten im Berichtsjahr Ergebniseinbußen in Höhe von insgesamt 0,4 Mrd. DM. Im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt ergaben sich Belastungen in Höhe von 0,7 Mrd. DM aus der vorgezogenen Rückzahlung von Entwicklungskostenzuschüssen an die Bundesrepublik Deutschland, die jedoch teilweise durch die Auflösung hierfür gebildeter Rückstellungen kompensiert werden konnten. Positiv wirkte hingegen ein Ertrag von 0,2 Mrd. DM aus der Veräußerung der Erkennungs- und Sortiersysteme. Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist außerdem zu berücksichtigen, daß im Abschluß des Jahres 1996 per Saldo negative Sondereinflüsse in Höhe von 1,1 Mrd. DM enthalten waren.

Der Operating Profit für den Konzern läßt sich, wie unten tabellarisch dargestellt, aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern herleiten.

Überleitung zum Operating Profit

in Mio. DM	1997	1996
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	3.631	1.465
Zinsen auf Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung	270	303
Equity-Ergebnis aus Airbus Industrie	109	267
Forschungskosten der Daimler-Benz AG	316	407
Den Segmenten nicht zurechenbare Posten	2	(19)
Operating Profit	4.328	2.423

Wichtigster Ergebnisträger war weiterhin das Pkw-Geschäft (vgl. Tabelle S. 60). Die Geschäftsfelder Nutzfahrzeuge sowie Luft- und Raumfahrt konnten nach Verlusten im Jahr 1996 jeweils einen deutlich positiven Beitrag zum Operating Profit des Konzerns leisten. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat den Operating Profit kräftig gesteigert. Die Ergebnisbelastung durch die direkt geführten industriellen Beteiligungen hat erheblich abgenommen. Hier steht den positiven Ergebnissen der Geschäftsbereiche Mikroelektronik und Dieselantriebe ein erheblicher Verlust bei den Bahnsystemen gegenüber, der im wesentlichen durch die eingeleiteten Strukturmaßnahmen und eine außerplanmäßige Goodwill-Abschreibung verursacht wurde.

Die regionale Aufteilung des Operating Profit ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Operating Profit nach Regionen

in Mio. DM	1997	1996
Deutschland	3.139	1.755
Sonstige europäische Länder	75	123
Nordamerika	638	440
Lateinamerika	195	12
Asien	254	95
Sonstige Länder	27	(2)
Daimler-Benz-Konzern	4.328	2.423

Operating Profit, Capital Employed und Kapitalrendite¹⁾ nach Geschäftsfeldern

	Operating Profit (Mio. DM)		Capital Employed (Jahresdurchschnitt, Mrd. DM)		Kapitalrendite (%)	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
Personenwagen	3.132 ²⁾	3.090 ²⁾	14,5	13,9	21,5	22,2
Nutzfahrzeuge	481 ²⁾	(354) ²⁾	12,1	11,6	4,0	-3,1
Luft- und Raumfahrt	432	(196)	5,6	5,7	7,7	-3,4
Dienstleistungen	457	288	1,0 ³⁾	0,7 ³⁾	13,3 ³⁾	14,1 ³⁾
Direkt geführte ind. Beteiligungen	(129)	(585)	5,5	6,1	-2,4	-9,6
Daimler-Benz-Konzern	4.328	2.423	39,3 ⁴⁾	38,5 ⁴⁾	10,2 ⁴⁾	5,8 ⁴⁾
Finanzdienstleistungen/ Versicherungen und Handel			2,4 ⁵⁾	2,0 ⁵⁾	13,4 ⁵⁾	10,0 ⁵⁾

1) Operating Profit/Capital Employed.

2) Konsolidierter Operating Profit Fahrzeuggeschäft siehe Seite 100.

3) Ohne Finanzdienstleistungen/Versicherungen und Handel.

4) Ohne Finanzdienstleistungen/Versicherungen, Handel und Potsdamer Platz.

5) Eigenkapital bzw. Eigenkapitalrendite.

Rendite deutlich gestiegen

Die Kapitalrendite des Konzerns, die sich als Quotient aus Operating Profit und dem im Jahresdurchschnitt für betriebliche Zwecke eingesetzten Kapital (Capital Employed) errechnet, stieg im Berichtsjahr auf 10,2 (i. V. 5,8)%. Der von uns angestrebten Mindestrendite von 12% sind wir damit deutlich nähergekommen. Die debis-Geschäftsbereiche Finanzdienstleistungen/Versicherungen und Handel sind darin nicht berücksichtigt, da wir für diese Dienstleistungsgeschäfte branchenüblich nicht das Capital Employed, sondern das Eigenkapital als Bezugsgröße für den Operating Profit verwenden. Als Mindestrendite erwarten wir in diesen Geschäften 14%.

Die für die Steuerung unserer Geschäftsfelder maßgeblichen Kapitalrenditen haben sich wie in der obigen Tabelle dargestellt entwickelt.

Das betrieblich eingesetzte Kapital (Capital Employed) ermitteln wir auf der Basis von Buchwerten nach US-GAAP. Die nebenstehende Tabelle zeigt dessen Herleitung auf Konzernebene.

**Betriebliches Kapital¹⁾ (Capital Employed)
des Daimler-Benz-Konzerns**

in Mrd. DM	1997
Immaterielle Vermögensgegenstände	1,7
Grundstücke, Gebäude, Anlagen	18,8
Vorräte	18,0
davon: Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3,2
Unfertige Erzeugnisse	6,5
Fertige Erzeugnisse	8,0
Geleistete Anzahlungen	0,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13,9
Sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände	5,3
Betriebliche Aktiva	57,7
abzüglich:	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(10,8)
Sonstige Verbindlichkeiten	(1,3)
Erhaltene Anzahlungen	(2,8)
Passivierte Verpflichtungen laufendes Geschäft	(1,8)
Wertberichtigungen zu betrieblichen Aktiva	(0,7)
Betriebliches Kapital (Capital Employed)	40,3

1) Jahresendwerte, ohne Finanzdienstleistungen/Versicherungen, Handel und Potsdamer Platz (Jahresdurchschnittswert 39,3 Mrd. DM).

Finanzergebnis durch

Wechselkursentwicklung beeinflusst

Das Finanzergebnis hat sich von 496 Mio. DM im Vorjahr auf 618 Mio. DM erhöht. Im Finanzergebnis enthalten ist der Ertrag aus der Veräußerung unserer Anteile an Cap Gemini in Höhe von 0,8 Mrd. DM, der zu einem deutlichen Anstieg des Beteiligungsergebnisses führte: Auch das Zinsergebnis war höher als im Vorjahr, während das Übrige Finanzergebnis durch die Abwertung der D-Mark gegenüber wichtigen Währungen belastet war. Soweit zwischen Währungssicherungsgeschäften und operativen Grundgeschäften keine unmittelbare Zuordnung hergestellt werden kann (offene Bilanzierung), schlägt sich die Wertentwicklung der Sicherungskontrakte im Finanzergebnis nieder; die jeweiligen Grundgeschäfte werden dann bei Zahlungsabwicklung mit den aktuellen Tageskursen über den Operating Profit abgerechnet. Die durch Kursanstiege verursachte Belastung im Finanzergebnis des Jahres 1997 stellt somit einen aus der Einlösung der Währungssicherungsinstrumente resultierenden entgangenen Gewinn dar. Im Berichtsjahr haben diese Effekte aus nicht geschlossen bilanzierten und 1997 fällig gewordenen Sicherungsgeschäften das Finanzergebnis mit rund 0,7 Mrd. DM belastet. Sie wurden durch die günstigere Abrechnung der entsprechenden Grundgeschäfte im Operating Profit jedoch insgesamt wieder neutralisiert.

Zusätzlich schlugen sich im Finanzergebnis Wertkorrekturen aus der Marktbewertung von nicht geschlossen bilanzierten Kurssicherungsgeschäften - die insbesondere für das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt bereits in den Vorjahren abgeschlossen worden waren - in Höhe von rund 1,0 Mrd. DM nieder. Bei einem gegenüber dem 31.12.1997 unveränderten Wechselkurs werden sich dann auch hier entsprechende Mehrerlöse im Operating Profit auswirken. Um die mit diesen Wertberichtigungen verbundenen Schwankungen im Finanzergebnis zu vermeiden, sind wir soweit möglich grundsätzlich dazu übergegangen, Sicherungskontrakte

direkt den entsprechenden Grundgeschäften zuzuordnen. Bei dieser Vorgehensweise wirken dann nicht mehr die aktuellen Tageskurse, sondern die Sicherungskurse im Operating Profit.

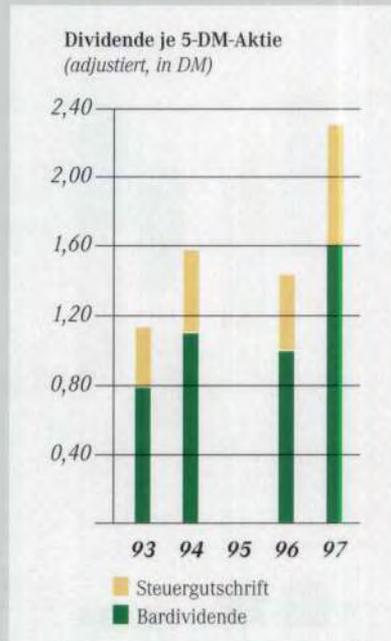
Konzernergebnis (Net Income) weiter verbessert

Das Konzernergebnis (Net Income) nach US-GAAP hat sich 1997 von 2,8 auf 8,0 Mrd. DM erhöht. Der deutliche Anstieg ist durch steuerliche Sondereffekte in Höhe von 4,9 Mrd. DM beeinflusst. Ein Steuerertrag von 2,9 Mrd. DM entstand durch den Vorschlag an die Aktionäre, aus den in früheren Jahren erwirtschafteten und mit 50% versteuerten Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG eine Sonderausschüttung vorzunehmen. Ein weiterer Steuerertrag von 2,0 Mrd. DM resultiert daraus, daß zum 31. Dezember 1997 der in den Vorjahren vorgenommene Bewertungsabschlag auf die aktive Steuerlatenz in der inländischen steuerlichen Organschaft rückgängig gemacht wurde. Die aktive Steuerlatenz ist entstanden, weil nach US-GAAP künftig zu erwartende

Steuerminderungen aufgrund von Verlustvorträgen aktiviert werden mußten. Da bisher nicht sicher war, ob und in welchem Zeitraum der bestehende Verlustvortrag abgebaut werden kann, hatten wir in früheren Jahren auf die aktive Steuerlatenz einen Bewertungsabschlag vorgenommen. Nachdem nun absehbar ist, daß Daimler-Benz wieder nachhaltig positive Ergebnisse erwirtschaften wird, besteht für diese Wertberichtigung keine Grundlage mehr. Ohne die steuerlichen Sondereffekte hätte sich ein Net Income in Höhe von 3,2 Mrd. DM ergeben.

Dividende auf 1,60 DM erhöht

Bei der Daimler-Benz AG, die nach der Verschmelzung mit der Mercedes-Benz AG rückwirkend zum 1. Januar 1997 nun auch das inländische Fahrzeuggeschäft umfaßt, ergibt sich in dem nach deutscher Rechnungslegung erstellten Jahresabschluß ein Jahresüberschuß in Höhe von 5,8 Mrd. DM. Hierin



ist der bereits erwähnte Steuerertrag aus der Sonderausschüttung in Höhe von 2,9 Mrd. DM enthalten.

Aufgrund der insgesamt erfreulichen Ergebnisverbesserung im operativen Geschäft schlagen wir der Hauptversammlung vor, die Dividende für das Geschäftsjahr 1997 auf 1,60 (i. V. 1,10) DM je Aktie im Nennwert von 5,- DM zu erhöhen. Bei einem dividendenberechtigten Kapital von 2.584 Mio. DM steigt dadurch die Ausschüttungssumme auf 827 (i. V. 567) Mio. DM.

Sonderausschüttung von 20 DM je Aktie

Anlässlich der zum Ende des Jahres 1998 gesetzlich vorgeschriebenen Umgliederung der mit einem Steuersatz von 50% belasteten einbehaltenen Gewinne (EK 50) in niedriger versteuertes Eigenkapital (EK 45) schlagen wir unseren Aktionären auf der Hauptversammlung eine Sonderausschüttung von 20 DM je Aktie vor. Steuerlich sollen hierfür Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG in Höhe von 7,4 Mrd. DM herangezogen werden, die im wesentlichen in den ertragstarken 80er Jahren entstanden sind. Durch die Ausschüttung wird die vom Unternehmen bisher bezahlte Körperschaftsteuer von 50 auf 30% reduziert. Die daraus resultierende Steuerminde- rung von insgesamt 2,9 Mrd. DM wird an die Aktionäre weitergeleitet und ist in der Gesamtausschüttung von 10,3 Mrd. DM enthalten.

Die danach noch vom Unternehmen gezahlten Steuern in Höhe von 30% werden teilweise, und zwar an die inländischen Aktionäre, in Form eines Steuerguthabens weitergegeben; für die inländischen Aktionäre wird insoweit die bisher im Unternehmen durchgeführte Besteuerung einbehaltener Gewinne vollständig durch deren individuelle Besteuerung

ersetzt. In den kommenden Jahren wäre die Weitergabe eines gleich hohen Gesamtbetrags an Steuern an die Aktionäre nur noch über eine deutlich höhere Rücklagenentnahme möglich.

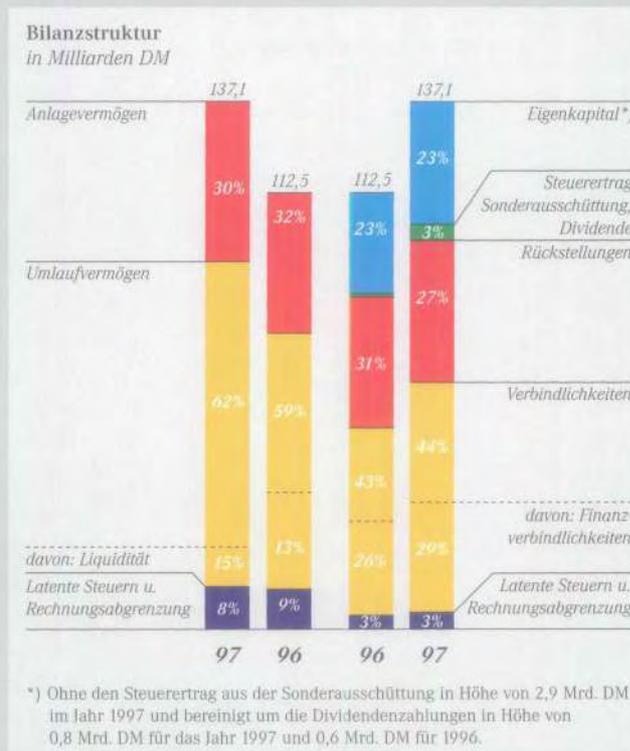
Nach der Sonderausschüttung soll das Eigenkapital von Daimler-Benz durch eine Kapitalerhöhung in der Größenordnung von 7,4 Mrd. DM wieder auf den Stand vor der Ausschüttung gebracht werden.

Konzernbilanz deutlich verlängert

Die Bilanzsumme des Daimler-Benz-Konzerns zum 31.12.1997 hat sich gegenüber Ende 1996 um 24,6 Mrd. DM auf 137,1 Mrd. DM erhöht. Neben der Aufwertung wichtiger Währungen gegenüber der D-Mark und dem damit verbundenen Anstieg der Umrechnungskurse ist die deutliche Zunahme der Bilanzsumme vor allem auf die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Auf der Akti-

tivseite sind daher vor allem die Positionen Vermietete Gegenstände sowie Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 3,0 bzw. 6,9 Mrd. DM, zusammengenommen also nahezu um 10 Mrd. DM angestiegen. Dem stehen auf der Passivseite um 10,5 Mrd. DM höhere Finanzverbindlichkeiten gegenüber.

Im einzelnen hat auf der Aktivseite das Anlagevermögen um 15% auf 41,0 Mrd. DM zugenommen. Neben dem Zuwachs bei den Vermieteten Gegenständen waren hierfür auch höhere Sachanlagen ausschlaggebend, die insbesondere aufgrund unserer Investitionen im Fahrzeuggeschäft und beim Projekt Potsdamer Platz um 2,4 Mrd. DM gestiegen sind.



Die Vorräte sind in der Konzernbilanz - abzüglich der erhaltenen Anzahlungen in Höhe von 5,0 (i. V. 5,0) Mrd. DM - mit 14,4 Mrd. DM ausgewiesen; ihr Anteil an der Bilanzsumme ist von 12% auf 10% zurückgegangen. Der Zuwachs um 0,8 Mrd. DM ist im wesentlichen auf das insgesamt höhere Produktionsvolumen und die Produkthanläufe im Fahrzeuggeschäft zurückzuführen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Übrigen Forderungen haben sich zusammengenommen um 4,4 auf 24,3 Mrd. DM erhöht. Der deutliche Anstieg bei den Übrigen Forderungen beruht insbesondere auf der im Zusammenhang mit der geplanten Sonderausschüttung entstehenden Steuerforderung gegenüber den Finanzbehörden in Höhe von 2,9 Mrd. DM. Die liquiden Mittel, welche die Positionen Zahlungsmittel und Wertpapiere sowie die unter Übrige Forderungen ausgewiesenen festverzinslichen Schuldtitel beinhalten, waren mit insgesamt 21,2 Mrd. DM um 6,3 Mrd. DM höher als zum Jahresende 1996.

Hinter dem Anstieg der Latenten Steuern steht vor allem die bereits bei der Kommentierung des Konzernergebnisses erläuterte Auflösung des Bewertungsabschlags.

Auf der Passivseite der Konzernbilanz hat das Eigenkapital (ohne den Steuerertrag aus der Sonderausschüttung in Höhe von 2,9 Mrd. DM und bereinigt um die Dividendenzahlungen in Höhe von 0,8 Mrd. DM für das Jahr 1997 und 0,6 Mrd. DM für 1996) um 5,5 auf 31,4 Mrd. DM zugenommen. Einschließlich der Gewinnrücklagen in Höhe von 7,4 Mrd. DM, die im Rahmen der Sonderausschüttung an die Aktionäre ausbezahlt werden und durch eine anschließende Kapitalerhöhung dem Unternehmen wieder zugeführt werden sollen, beträgt die Eigenkapitalquote unverändert 23%. Ohne Berücksichtigung des Finanzdienstleistungsgeschäfts lag die Eigenkapitalquote bei 31 (i. V. 30)%. Die Deckung des An-

lagevermögens durch das Eigenkapital hat sich von 72 auf 77% verbessert.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen hat nur unterdurchschnittlich um 1,7 auf 36,6 Mrd. DM zugenommen. Dabei haben sich die Pensionsrückstellungen um 1,0 auf 17,2 Mrd. DM erhöht. Insgesamt ermäßigte sich der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme auf 27 (i. V. 31)%.

Die Finanzverbindlichkeiten sind im Berichtsjahr erneut überdurchschnittlich auf 39,3 (i. V. 28,9) Mrd. DM gewachsen. 29,4 Mrd. DM oder rund drei Viertel der Finanzverbindlichkeiten sind im Finanzdienstleistungsgeschäft gebunden. Der Anteil der Finanzverbindlichkeiten am Gesamtkapital beträgt nun 29 (i. V. 26)%.

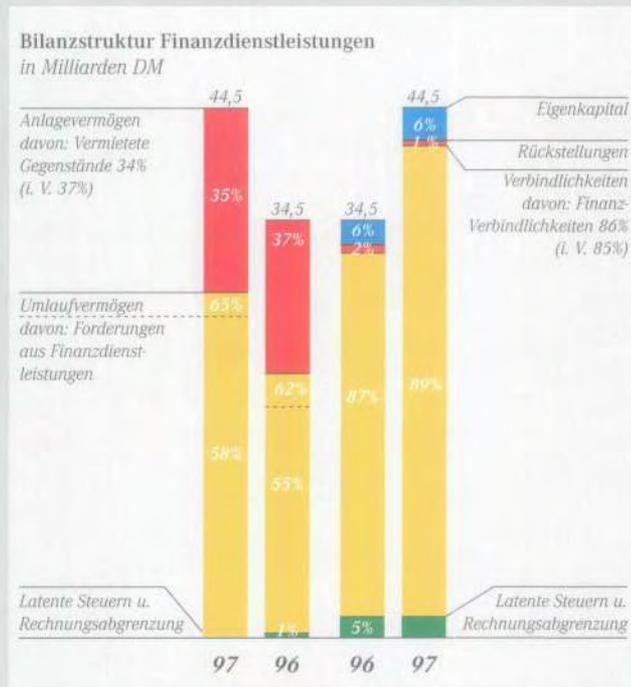
Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind unverändert sowohl das Anlagevermögen (ohne Anteil der Finanzdienst-

leistungen) als auch die Netto-Vorräte gedeckt.

Finanzdienstleistungsgeschäft kräftig gewachsen

Um den Einfluß, den das Finanzdienstleistungsgeschäft insbesondere auf die Struktur der Konzernbilanz ausübt, transparenter zu machen, zeigen wir auf den Seiten 68 bis 70 auch eine konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung, eine Bilanz sowie eine Kapitalflußrechnung für unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit anderen Finanzdienstleistungsunternehmen am Markt haben wir die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Daimler-Benz im wesentlichen so dargestellt, als würden sie in einer eigenständigen Gesellschaft betrieben (Stand-alone-Betrachtung). So werden beispielsweise die in den Vermieteten Gegenständen enthaltenen Fahrzeuge nicht zu Konzernherstellungskosten, sondern zu Marktwerten angesetzt.

Gleichwohl bestehen zwischen dem Finanzdienstleistungsgeschäft und den anderen Bereichen des Konzerns

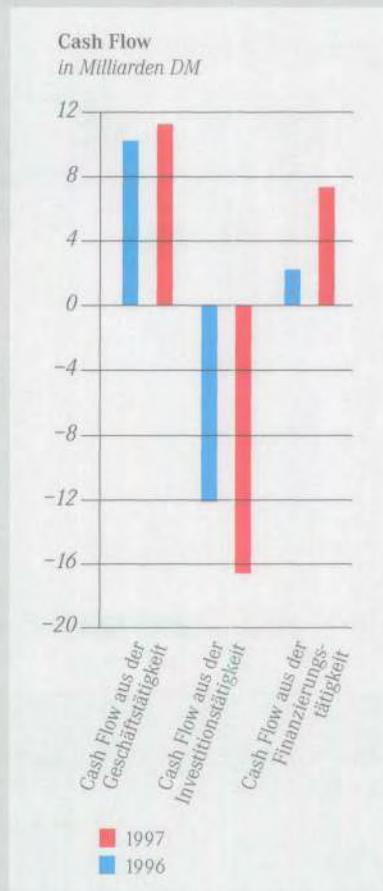


enge Beziehungen, die sich in den Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen entsprechend niederschlagen. So werden unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften nicht nur durch die Aufnahme von Fremdmitteln, sondern auch durch Mittel des Daimler-Benz-Konzerns finanziert. Diese Intercompany-Kredite stellen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

Die separat ausgewiesene Gewinn- und Verlustrechnung für das Finanzdienstleistungsgeschäft (vgl. S. 68) weist einen Operating Profit von 402 Mio. DM aus. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß diese Darstellung zwar weit überwiegend, aber nicht nur das Finanzdienstleistungsgeschäft der debis, sondern in geringem Umfang auch entsprechende Aktivitäten anderer Geschäftsfelder des Daimler-Benz-Konzerns umfaßt. Außerdem enthält der Operating Profit keine Verwaltungskostenumlage der Zentralen von Daimler-Benz und debis. Die kräftige Steigerung des Operating Profit von 264 auf 402 Mio. DM ist insbesondere auf das Wachstum des Neugeschäfts bei den deutschen Gesellschaften und in den USA zurückzuführen.

Insgesamt ist die Bilanzsumme des Finanzdienstleistungsgeschäfts gegenüber dem 31.12.1996 um 10,0 Mrd. DM auf 44,5 Mrd. DM angestiegen. Auf der Aktivseite haben vor allem die Vermieteten Gegenstände um 2,3 auf 15,1 Mrd. DM und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 6,9 auf 26,0 Mrd. DM zugenommen. Finanziert wurde diese deutliche Geschäftsausweitung durch die Finanzverbind-

lichkeiten, die sich um 9,2 auf 38,4 Mrd. DM erhöht haben und damit 86% der Bilanzsumme ausmachen. Das im Finanzdienstleistungsgeschäft eingesetzte Eigenkapital ist im Vergleich zum industriellen Geschäft relativ niedrig und betrug Ende des Berichtsjahres 2,6 Mrd. DM; das sind wie im Vorjahr 6% der Bilanzsumme.



Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit weiter gestiegen

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit stieg - bereinigt um Konsolidierungskreisänderungen und Währungseffekte - um 1,0 auf 11,2 Mrd. DM. Ausschlaggebend dafür war das bessere finanzwirtschaftliche Ergebnis (vor zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen), das den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Rückgang des Working Capital überkompensierte. Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 16,6 (i. V. 12,2) Mrd. DM war weiterhin durch das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft geprägt. So entfiel mit 7,6 (i. V. 6,1) Mrd. DM rund die Hälfte der Bruttoinvestitionen auf die Zugänge zum Vermietvermögen; hinzu kam ein Netto-Anstieg der Forderungen aus der Absatzfinanzierung von 5,5 (i. V. 3,1) Mrd. DM. Gegenläufig war die Entwicklung bei den Beteiligungen; hier standen Erlösen aus dem Verkauf von Beteiligungen in Höhe von 2,6 (i. V. 1,1)

Mrd. DM mit 12 (i. V. 0,5) Mrd. DM deutlich geringere Ausgaben für den Erwerb von Beteiligungen gegenüber. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit stieg um 5,1 auf 7,3 Mrd. DM und war weitgehend durch die höhere Netto-Fremdfinanzierung von 7,7 (i. V. 1,9) Mrd. DM bestimmt. Insgesamt führte die Entwicklung der einzelnen Cash Flows zu 2,3 Mrd. DM höheren Zahlungsmitteln (< 3 Monate) bzw. zu einer um 6,3 Mrd. DM höheren Liquidität.

Finanzierungsinstrumentarium ausgebaut

Der Refinanzierungsbedarf des Konzerns wird in erster Linie durch das anhaltende Wachstum des Finanzdienstleistungs-

bereichs, aber auch durch die zunehmende Globalisierung von Daimler-Benz geprägt. Um die Kapitalkosten zu optimieren, decken wir unseren Finanzbedarf primär über die internationalen Geld- und Kapitalmärkte. Zur weiteren Flexibilisierung unserer Mittelaufnahmen haben wir das bestehende Euro-Medium-Term-Note-Programm überarbeitet und das Daimler-Benz Coordination Center S.A., Brüssel, sowie die Daimler-Benz (Australia) Pty. Ltd. als neue Emissionsadressen nominiert.

Im Mai 1997 haben wir eine Pflichtwandelanleihe in einem Gesamtvolumen von rd. 1 Mrd. DM begeben und damit als erstes europäisches Unternehmen eine Wandelanleihe emittiert, bei der am Ende der Laufzeit keine Rückzahlung, sondern eine automatische Wandlung in Aktien stattfindet. Mit diesem Kapitalmarktinstrument ist es uns gelungen, neue Anlegerkreise zu erschließen, die eine Kombination aus Kurssteigerungspotential und gesicherter, laufender Verzinsung suchen.

Demgegenüber greifen wir in den Emerging-Market-Regionen, die kapitalmarktmäßig nur unzureichend entwickelt sind, in denen aber unser Geschäftsvolumen und damit auch der Refinanzierungsbedarf schnell wachsen, verstärkt auf lokale Bankfinanzierungen zurück.

Auch 1997 haben wir von dem Instrument der Verbriefung von Absatzfinanzierungsforderungen (Asset Backed Securities) Gebrauch gemacht und damit das Wachstum der Konzernverschuldung begrenzt.

Credit Rating auf hohem Niveau

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

Aktives Zinsmanagement

Die im Konzern verfügbaren liquiden Mittel werden unter Beachtung sowohl der jederzeitigen Zahlungsbereitschaft des Konzerns als auch einer Rendite-Optimierung zu einem

Teil im Geldmarkt und zum größeren Teil im Kapitalmarkt angelegt; die Aufteilung zwischen beiden Anlageschwerpunkten (Asset Allocation) ist Basis unseres Zinsmanagements.

Die Kapitalmarktanlagen werden nach einem festgelegten Risikolimit, abgeleitet nach der Value-at-Risk-Methode, gesteuert. Unter Nutzung der Instrumente des modernen Portfolio-Managements legen wir die liquiden Mittel in festverzinslichen Wertpapieren und Aktien an.

Derivative Instrumente werden grundsätzlich nicht zu Trading-Zwecken, sondern allein zur Absicherung der Marktrisiken im Asset- und Devisenmanagement eingesetzt. Dabei schließen wir Finanzhandelsgeschäfte nur mit Banken erstklassiger Bonität ab. Zur laufenden Ermittlung und Überwachung der Bestände und Marktwerte sowie der Ergebnisse setzen wir in der Konzern-Treasury ein zentrales Front-End-System ein.

Im Einklang mit den BIZ-Richtlinien zum Risiko-Management bei Banken sind die Handelsbereiche organisatorisch, räumlich und systemtechnisch von den Funktionen der Abwicklung, Finanzbuchhaltung und des Finanzcontrolling getrennt.

Wechselkursrisiken durch Sicherung reduziert

Aus der internationalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten im Daimler-Benz-Konzern resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen. Da diese in der Regel nicht deckungsgleich sind, sondern die Exporte aus Deutschland die Importströme und die Wertschöpfung in anderen Währungen übersteigen, ist das Unternehmen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Das Netto-Exposure, das sich aus der Saldierung der Exporte mit den Importen in den einzelnen Währungen ergibt, wird von der Konzern-Treasury regelmäßig erfaßt und anhand der von uns fortlaufend überprüften Devisenkursprognosen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Während der Anteil der erwarteten Zahlungsströme, die mit Sicherungskontrakten belegt sind, für die nähere Zukunft relativ hoch ist, nimmt dieser für die Folgejahre stetig ab. Damit steigen die Risiken und Chancen, die sich aus Wechselkursänderungen ergeben können.

Die Tabelle auf Seite 66 zeigt für den Stichtag 31.12.1997, welche Belastungen sich unter Berücksichtigung der abgeschlossenen Kurssicherungen aus einer 10%-igen Aufwertung der D-Mark für den Cash Flow vor Steuern des Daimler-Benz-Konzerns in den Jahren 1998 und 1999 ergeben würde.

Wechselkurs sensitivitäten 1998

in Mrd. DM	USD	JPY	GBP	FRF ¹⁾	ITL ¹⁾	Übrige ¹⁾	Gesamt ¹⁾
Währungszuflüsse	17,7	3,4	4,0	3,1	3,5	7,6	39,3
Währungsabflüsse	6,5	0,4	0,4	0,6	0,3	3,0	11,1
Netto-Währungs- exposure	11,2	3,0	3,6	2,5	3,2	4,6	28,2
Belastung aus einer Aufwertung der DM um 10% ²⁾	0,21	0,09	0,08	0,04	0,06	0,06	0,54

Wechselkurs sensitivitäten 1999

in Mrd. DM	USD	JPY	GBP	FRF ¹⁾	ITL ¹⁾	Übrige ¹⁾	Gesamt ¹⁾
Währungszuflüsse	20,1	4,1	4,5	3,3	3,5	7,4	42,9
Währungsabflüsse	8,2	0,4	0,4	0,6	0,3	3,7	13,5
Netto-Währungs- exposure	11,9	3,7	4,1	2,7	3,2	3,8	29,4
Belastung aus einer Aufwertung der DM um 10% ²⁾	0,77	0,32	0,24	0,09	0,29	0,50	2,21

1) Das Netto-Währungsexposure für Währungen der voraussichtlichen EURO-Telnehmerländer beträgt rund 8,0 Mrd. DM (1998) bzw. 8,2 Mrd. DM (1999).

2) Für den Cash Flow vor Steuern unter Berücksichtigung der Wechselkurssicherungen.

Intensive Vorbereitung auf den Euro

Aufgrund unserer globalen Geschäftsausrichtung sehen wir in der Einführung des Euro klare Chancen. Bereits zum 1. Januar 1999 werden wir den Euro konzerneinheitlich als „Hauswährung“ einführen und damit die D-Mark als Rechen- einheit für alle Geschäftsaktivitäten ablösen. Schon den Bericht über das erste Halbjahr 1999 wollen wir auf der Basis des Euro erstellen.

Die Kosten der Umstellung werden eine Größenordnung von einmalig mehr als 200 Mio. DM erreichen. Dem stehen jedoch langfristig wirkende jährliche Einsparungen in Höhe von ca. 100 Mio. DM aufgrund verringerter Transaktions- und Kurssicherungskosten gegenüber.

Umstellung auf das Jahr 2000

Die Umstellung auf das Jahr 2000 ist bei einzelnen DV-Systemen mit Problemen verbunden. Um einen reibungslosen Übergang ins neue Jahrtausend zu gewährleisten, werden alle im Daimler-Benz-Konzern im Einsatz befindlichen Systeme derzeit geprüft und bei Bedarf modifiziert oder ersetzt. Darüber hinaus stehen wir mit unseren Zulieferern und den

Vertriebspartnern in engem Kontakt, um mögliche DV-technische Störfaktoren, die beim Jahrtausendwechsel unsere Geschäftsabläufe beeinflussen könnten, frühzeitig zu identifizieren und zu beheben. Bei diesen Aktivitäten werden wir von unserem Geschäftsbereich IT Services unterstützt, der durch Datumumstellung auch von externen Kunden erhebliche Geschäftsimpulse erhält. Wir gehen davon aus, daß die Kosten für die Anpassung unserer Datenverarbeitung keinen wesentlichen Einfluß auf die Ertragsentwicklung des Konzerns haben wird.

Risiken für die weitere Entwicklung

Als ein international auf sehr vielen Märkten mit einem breiten Spektrum von Produkten und Dienstleistungen tätiges Unternehmen ist Daimler-Benz vielfältigen Risiken ausgesetzt. Die aus der Zins- und Währungsentwicklung resultierenden Risiken einschließlich der Maßnahmen, die wir ergreifen, um uns dagegen abzusichern, haben wir in diesem Kapitel beschrieben.

Schwankungen auf den internationalen Beschaffungsmärkten versuchen wir durch eine möglichst breite Streuung unserer Einkaufsaktivitäten auszugleichen. Wie bei allen anderen Unternehmen liegen Unsicherheiten für die weitere Entwicklung in der allgemeinen konjunkturellen Lage in für uns wichtigen Märkten sowie in der Marktakzeptanz der Produkte und Dienstleistungen. Vor allem durch eine gezielte Stärkung und Förderung der Innovationskraft schaffen wir die Voraussetzungen, um unseren Kunden auch weiterhin Produkte und Dienstleistungen anzubieten, die ihnen einen Mehrwert gegenüber denen des Wettbewerbs bieten.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 1997 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für den Konzern von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf in den ersten Monaten bestätigt die im Kapitel Ausblick/Perspektiven getroffenen Aussagen.

Erklärung des Vorstands

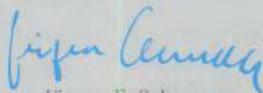
Für die Aufstellung des in diesem Geschäftsbericht enthaltenen Konzernabschlusses ist der Vorstand der Daimler-Benz AG verantwortlich. Er wurde vollständig nach den Rechnungslegungsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika (US-GAAP) erstellt. Die weiteren in diesem Bericht enthaltenen finanzwirtschaftlichen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

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

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

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

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



Jürgen E. Schrepp



Dr. Manfred Gentz

Bericht des Abschlußprüfers

An Vorstand, Aufsichtsrat und Aktionäre
der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Wir haben die Konzernbilanzen zum 31. Dezember 1997 und 1996, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Konzernkapitalflußrechnungen und die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1997, 1996 und 1995 der Daimler-Benz Aktiengesellschaft geprüft. Aufstellung und Inhalt der Konzernabschlüsse liegen in der Verantwortung des Vorstands. Es ist unsere Aufgabe, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung in diesen Konzernabschlüssen abzugeben.

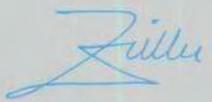
Unsere Prüfung ist unter Beachtung der deutschen und der US-amerikanischen Grundsätze ordnungsmäßiger Durchführung von Abschlußprüfungen vorgenommen worden. Diese Grundsätze erfordern, die Prüfung so zu planen und durchzuführen, daß ein hinreichend sicheres Urteil darüber abgegeben werden kann, ob die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

Der Vorstand hat verschiedene Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluß einbezogen, wie sie nach den Regelungen der Siebten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften und den Standards des International Accounting Standards Committee

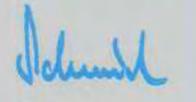
zugelassen ist. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätten diese Gemeinschaftsunternehmen nach der sogenannten Equity-Methode in den Daimler-Benz-Konzernabschluß einbezogen werden müssen. Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (SEC) hat jedoch ausdrücklich bestätigt, daß sie gegen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

Nach unserer Überzeugung stellen die oben genannten Konzernbilanzen zum 31. Dezember 1997 und 1996, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Konzernkapitalflußrechnungen und die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1997, 1996 und 1995 in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des Daimler-Benz-Konzerns zum 31. Dezember 1997 und 1996 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 1997, 1996 und 1995 angemessen dar und entsprechen mit Ausnahme der Auswirkungen der im vorstehenden Absatz erläuterten Anwendung der Quotenkonsolidierungsmethode den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles).

Frankfurt am Main, den 17. März 1998
KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke
Wirtschaftsprüfer



Schmid
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anmerkung	Daimler-Benz-Konzern			Finanzdienstleistungen		
		1997 <i>Mio. DM</i>	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1997 <i>Mio. DM</i>	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Umsatzerlöse	24	124.050	106.339	102.985	9.499	8.379	7.661
Umsatzkosten	4	(98.943)	(84.742)	(86.686)	(8.650)	(7.752)	(7.239)
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.107	21.597	16.299	849	627	422
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungs- kosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	4	(17.433)	(15.955)	(20.834)	(608)	(476)	(366)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.663)	(5.579)	(5.369)	0	0	0
Sonstige betriebliche Erträge		1.620	1.402	1.742	161	113	89
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern		3.631	1.465	(8.162)	402¹⁾	264 ¹⁾	145 ¹⁾
Finanzergebnis	5	618	496	929	7	.	8
Ergebnis vor Ertragsteuern		4.249	1.961	(7.233)	409	264	153
Steuerertrag aus Sonderausschüttung Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		2.908²⁾					
		1.074³⁾					
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	6	3.982	712	1.620	(210)	(127)	(82)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(189)	89	(116)	(1)	(4)	2
Konzernergebnis		8.042⁴⁾	2.762	(5.729)	198	133	73
Ergebnis je Aktie (in DM)							
Ergebnis je Aktie	25	15,59⁴⁾	5,37	(11,17)	-	-	-
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	25	15,30⁴⁾	5,35	(11,17)	-	-	-

1) Entspricht dem Operating Profit der Finanzdienstleistungen im Konzern.

2) Stellt die Steuerentlastung auf die Sonderausschüttung (20 DM je Aktie) dar.

3) Enthalten sind einmalige Steuererträge aus der Verminderung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern innerhalb der deutschen Organschaft zum 31. Dezember 1997 in Höhe von 1.962 Mio. DM.

4) Ohne die einmaligen Steuererträge hätte sich 1997 ein Konzernergebnis von 3.172 Mio. DM ergeben. Das Ergebnis je Aktie hätte 6,15 DM und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) 6,08 DM betragen.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

	Anmerkung	Daimler-Benz-Konzern		Finanzdienstleistungen	
		31. Dezember 1997 in Mio. DM	31. Dezember 1996 in Mio. DM	31. Dezember 1997 in Mio. DM	31. Dezember 1996 in Mio. DM
Aktiva					
Immaterielle Anlagewerte	7	1.915	1.951	100	80
Sachanlagen	7	20.656	18.225	76	57
Finanzanlagen	13	3.453	3.536	205	60
Vermietete Gegenstände	8	14.931	11.941	15.055	12.748
Anlagevermögen		40.955	35.653	15.436	12.945
Vorräte	9	14.390	13.602	988	645
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	12.006	10.864	373	382
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	11	25.924	19.052	25.953	19.073
Übrige Forderungen	12	12.251 ¹⁾	8.959	897	826
Wertpapiere	13	14.687	9.783	91	92
Zahlungsmittel	14	5.833	4.557	684	269
Umlaufvermögen		85.091	66.817	28.986	21.287
Latente Steuern	6	10.462	9.603	27	162
Rechnungsabgrenzungsposten		591	388	81	65
Summe Aktiva		137.099	112.461	44.530	34.459
Passiva					
Gezeichnetes Kapital		2.584	2.577		
Kapitalrücklage		5.247	5.080		
Gewinnrücklagen		26.508 ¹⁾	19.033		
Übriges Eigenkapital		746	(297)		
Eigenkapital	16	35.085	26.393	2.642	2.094
Anteile in Fremdbesitz		1.170	936	55	52
Rückstellungen	17	36.618	34.886	576	523
Finanzverbindlichkeiten	18	39.302	28.850	38.383	29.171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	11.079	9.027	176	132
Übrige Verbindlichkeiten	20	10.116	8.792	901	800
Verbindlichkeiten		60.497	46.669	39.460	30.103
Latente Steuern	6	2.003	2.253	1.345	1.244
Rechnungsabgrenzungsposten		1.726	1.324	452	443
Summe Passiva		137.099	112.461	44.530	34.459

1) Einschließlich Steuerforderung/Steuerertrag aus der Sonderausschüttung (20 DM je Aktie) in Höhe von rd. 2,9 Mrd. DM.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflußrechnung

	Daimler-Benz-Konzern			Finanzdienstleistungen	
	1997 <i>Mio. DM</i>	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM	1997 <i>Mio. DM</i>	1996 Mio. DM
Konzernergebnis	8.042	2.762	(5.729)	198	133
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	189	(89)	116	1	4
Steuerertrag aus Sonderausschüttung	(2.908)	-	-	-	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(1.113)	(217)	-	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	2.323	2.018	2.444	2.467	2.198
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	5.198	4.908	8.661	52	45
Veränderung der latenten Steuern	(1.787)	(1.572)	(2.566)	167	(24)
Veränderung der Finanzinstrumente	455	392	(77)	-	3
Ergebnis aus Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(685)	(315)	28	25	.
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(756)	(335)	44	-	-
Veränderung der Rückstellungen	1.730	876	3.417	26	39
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:					
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(385)	(13)	(1.505)	(274)	(96)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(894)	35	(262)	47	7
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.691	967	728	45	(59)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	142	786	156	(73)	(279)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.242	10.203	5.455	2.681	1.971
Zugänge zum Anlagevermögen:					
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(7.608)	(6.101)	(5.205)	(6.977)	(6.171)
- Erwerb von Sachanlagen	(6.942)	(6.212)	(4.850)	(47)	(24)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(516)	(421)	(544)	(74)	(26)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.840	2.537	2.369	3.401	3.339
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	996	976	1.086	41	11
Erwerb von Beteiligungen	(1.187)	(462)	(2.162)	(125)	(162)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	2.613	1.107	15	-	215
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(5.322)	(1.319)	(928)	.	(9)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	1.677	1.126	337	2	.
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(15.761)	(10.697)	(7.880)	(15.755)	(10.718)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen	10.273	7.572	5.778	10.273	7.572
Veränderung sonstiger Geldanlagen	1.342	(260)	1.242	24	9
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(16.595)	(12.154)	(10.742)	(9.237)	(5.964)
Veränderung bei Commercial Papers und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	2.399	4.915	2.932	2.208	2.221
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	7.572	2.678	1.521	6.668	4.322
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(2.262)	(5.675)	(1.687)	(2.013)	(2.838)
Gezahlte Dividenden (FDL; einschl. Ergebnisabführung)	(579)	(10)	(580)	(240)	(362)
Kapitalerhöhungen	201	294	97	344	486
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	7.331	2.202	2.283	6.967	3.829
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	293	101	(143)	7	4
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	2.271	352	(3.147)	418	(160)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	3.220	2.868	6.015	262	422
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	5.491	3.220	2.868	680	262

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital Mio. DM	Kapital- rücklage Mio. DM	Gewinn- rücklagen Mio. DM	Übriges Eigenkapital		Gesamt Mio. DM
				Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung Mio. DM	Markt- bewertung von Wert- papieren Mio. DM	
Stand am 1. Januar 1995	2.565	4.904	22.564	(590)	(8)	29.435
Dividenden (1,10 DM je Aktie)	-	-	(564)	-	-	(564)
Konzernergebnis	-	-	(5.729)	-	-	(5.729)
Ausgabe von Aktien	3	44	-	-	-	47
Währungsumrechnung	-	-	-	(449)	-	(449)
Wertpapiere	-	-	-	-	120	120
Stand am 31. Dezember 1995	2.568	4.948	16.271	(1.039)	112	22.860
Konzernergebnis	-	-	2.762	-	-	2.762
Ausgabe von Aktien	9	132	-	-	-	141
Währungsumrechnung	-	-	-	523	-	523
Wertpapiere	-	-	-	-	107	107
Stand am 31. Dezember 1996	2.577	5.080	19.033	(516)	219	26.393
Dividenden (1,10 DM je Aktie)	-	-	(567)	-	-	(567)
Konzernergebnis	-	-	8.042	-	-	8.042
Ausgabe von Aktien	7	167	-	-	-	174
Währungsumrechnung	-	-	-	752	-	752
Wertpapiere	-	-	-	-	291	291
Stand am 31. Dezember 1997	2.584	5.247	26.508	236	510	35.085

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

Werte in Mio. DM	01.01.1997	Anschaffungs-/Herstellungskosten					31.12.1997
		Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	899	25	7	247	11	153	1.036
Geschäftswerte	2.328	25	(281)	397	.	58	2.411
Immaterielle Anlagewerte	3.227	50	(274)	644	11	211	3.447
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließ- lich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.960	187	44	972	804	516	22.451
Technische Anlagen und Maschinen	25.535	99	159	2.331	1.097	1.660	27.561
Andere Anlagen und Maschinen	15.625	137	(15)	1.888	300	1.495	16.440
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.111	108	(4)	2.081	(2.220)	152	2.924
Sachanlagen	65.231	531	184	7.272	(19)	3.823	69.376
Anteile an verbundenen Unternehmen	898	4	(16)	311	(7)	381	809
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	23	.	0	138	1	160	2
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	1.319	2	22	48	0	1.134	257
Beteiligungen	1.037	26	2	466	7	154	1.384
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungs- verhältnis besteht	180	0	.	1	.	81	100
Wertpapiere des Anlagevermögens	752	3	.	384	0	116	1.023
Sonstige Ausleihungen	730	1	.	125	.	124	732
Finanzanlagen	4.939	36	8	1.473	1	2.150	4.307
	73.397	617	(82)	9.389	(7)	6.184	77.130
Vermietete Gegenstände²⁾	15.201	1.560	5	7.608	7	5.426	18.955

1) Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Abschreibungen							Buchwerte ¹⁾		
01.01.1997	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1997	31.12.1997	31.12.1996	
560	12	7	160	8	80	667	369	339	
716	8	(125)	299	.	33	865	1.546	1.612	
1.276	20	(118)	459	8	113	1.532	1.915	1.951	
12.407	61	30	780	(47)	270	12.961	9.490	8.553	
21.591	48	144	2.104	38	1.578	22.347	5.214	3.944	
13.000	86	(9)	1.698	(5)	1.360	13.410	3.030	2.625	
8	.	0	2	(1)	7	2	2.922	3.103	
47.006	195	165	4.584	(15)	3.215	48.720	20.656	18.225	
186	1	0	29	0	54	162	647	712	
2	.	0	4	.	6	.	2	21	
602	.	0	15	.	617	.	257	717	
395	1	2	104	0	5	497	887	642	
74	0	.	.	.	2	72	28	106	
11	.	.	0	0	6	5	1.018	741	
133	(1)	0	3	.	17	118	614	597	
1.403	1	2	155	.	707	854	3.453	3.536	
49.685	216	49	5.198	(7)	4.035	51.106	26.024	23.712	
3.378	445	.	2.323	7	1.976	4.177	14.778	11.823	

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

Grundlagen und Methoden

1. Grundsätze der Rechnungslegung

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

Zum 31. Dezember 1997 ist die Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung im Hinblick auf das Kapitalaufnahmeerleichterungsgesetz (KapAEG) an die vierte und siebente EG-Richtlinie angepaßt worden. Darüber hinaus sind im Berichtsjahr Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien unter Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen worden, um die Klarheit der Darstellung zu verbessern. Die Vorjahresbeträge sind entsprechend angepaßt worden.

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

Konsolidierung. Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der Daimler-Benz AG stehen, sind in den Konzernabschluß einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn Daimler-Benz zwischen 20 und 50% der Anteile hält („assoziierte Unternehmen“). Joint Ventures,

bei denen eine gemeinschaftliche Leitung vorliegt, werden grundsätzlich quotal konsolidiert. Übrige Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („purchase accounting“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer ergebniswirksam abgeschrieben.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden erforderliche Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Währungsumrechnung. Die Währungsumrechnung erfolgt nach Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) 52, d. h., die Bilanzen ausländischer Tochterunternehmen werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfaßt.

Bei den Vermögensgegenständen und Schulden von Tochterunternehmen in Hochinflationländern rechnen wir monetäre Posten zu Stichtagskursen sowie nicht-monetäre Posten zu historischen Kursen um; Umrechnungsdifferenzen werden ergebniswirksam berücksichtigt. Ferner werden in Hochinflationländern Abschreibungen und Ergebnisse aus dem Abgang von Anlagen auf der Basis historischer Kurse ermittelt.

Die für die Währungsumrechnung zugrundegelegten Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt:

Währung:		Mittelkurs am Bilanzstichtag		Jahresdurchschnittskurs		
		31.12.1997	31.12.1996	1997	1996	1995
		DM	DM	DM	DM	DM
Brasilien	1 BRL	1,61	1,49	1,61	1,50	1,56
Frankreich	1FRF	0,30	0,30	0,30	0,29	0,29
Großbritannien	1 GBP	2,98	2,63	2,84	2,35	2,26
Italien	1000 ITL	1,02	1,02	1,02	0,98	0,88
Japan	100 JPY	1,38	1,34	1,44	1,38	1,53
Spanien	100 ESP	1,18	1,19	1,18	1,18	1,15
USA	1 USD	1,79	1,55	1,73	1,50	1,43

Umsatzrealisierung. Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. der Erbringung der Leistung abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten erfaßt. Bei Langfristfertigung werden die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfaßt. Umsätze aus Finanzforderungen werden nach der Annuitätenmethode, Einkünfte aus Leasingverträgen bei Fälligkeit einbezogen. Die Umsatzerlöse beinhalten auch Erlöse aus dem Verkauf von Leasinggegenständen.

Produktbezogene Aufwendungen. Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen bilden wir im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt.

Ergebnis je Aktie. Im Konzernabschluß zum 31. Dezember 1997 wird erstmals die Neuregelung des SFAS 128 angewendet. Bei der Berechnung des Ergebnisses je Aktie sind nunmehr gemäß SFAS 128 alle Effekte durch in Eigenkapital wandelbare Rechte zu berücksichtigen. Bei Vorliegen dieser Verwässerungseffekte sind zwei Kenngrößen für das Ergebnis je Aktie anzugeben. Bei der Kenngröße „Ergebnis je Aktie“ („basic earnings per share“) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; das Konzernergebnis wird durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße „Ergebnis je Aktie (voll verwässert)“ („diluted earnings per share“) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 25 dargestellt. Die Vorjahre wurden entspre-

chend angepaßt. Das Konzernergebnis stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile abgesetzt oder hinzugerechnet sind.

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

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Ausschließlich auf steuerlichen Regelungen beruhende Abschreibungen bzw. Sonderposten werden nicht angesetzt. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Sie umfassen nach US-GAAP auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Leasing. Daimler-Benz nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personewagen und Nutzfahrzeuge. Die US-GAAP enthalten Regeln,

nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. „capital lease“) oder dem Leasing-Geber (sog. „operating lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und gewöhnlich über 3 bis 7 Jahre linear abgeschrieben.

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

Wertpapiere und Beteiligungen. Wertpapiere werden mit Marktpreisen bewertet, sofern diese verfügbar sind. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren, die zur kurzfristigen Veräußerung bestimmt sind (Handelsbestand oder „trading“-Papiere), werden ergebniswirksam erfaßt. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus allen anderen zu Marktpreisen bewerteten Wertpapieren (Anlagebestand oder „available for sale“-Papiere) werden, unter Berücksichtigung latenter Steuern, im Eigenkapital ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Auf alle Wertpapiere oder Beteiligungen werden bei dauerhaften Wertminderungen Abschreibungen vorgenommen.

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

Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler-Benz grundsätzlich nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Finanzinstrumente einschließlich ihrer Derivate (vor allem Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Wertpapieroptionsgeschäfte, Zins- und Währungsswaps), die nicht eindeutig bestimmten Vermögensgegenständen oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen zugeordnet werden können, werden zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Gewinne oder Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt. Besteht ein unmittelbarer Zusammenhang und eine Zuordnung zwischen einem derivativen Finanzinstrument und einem Grundgeschäft, wird eine Bewertungseinheit gebildet. Gewinne und Verluste aus diesen Bewertungseinheiten, die der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände

oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträge dienen, werden nach Zuordnung erst dann ergebniswirksam, wenn das Grundgeschäft realisiert wird (vgl. Anmerkung 23 d).

Rückstellungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen beruht auf dem in SFAS 87 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“). Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei der Ermittlung der sonstigen Rückstellungen - insbesondere bei Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken sowie drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften - fließen grundsätzlich alle Kostenbestandteile ein, die auch im Vorratsvermögen aktiviert werden. Preissteigerungseffekte werden berücksichtigt. Rückstellungen im Personal- und Sozialbereich werden - soweit die ihnen zugrunde liegenden Verbindlichkeiten einen Zinsanteil enthalten - zum Barwert angesetzt.

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

Noch nicht angewandte Rechnungslegungsvorschriften. Im Juni 1997 hat das Financial Accounting Standards Board („FASB“) das SFAS 130 und SFAS 131 verabschiedet. Beide Regelungen sind ab dem Geschäftsjahr 1998 anzuwenden. SFAS 130 ist eine Ausweisivorschrift, die eine detaillierte Darstellung der nicht erfolgswirksamen und nicht auf Kapitalmaßnahmen beruhenden Eigenkapitalveränderungen fordert. SFAS 131 regelt Art und Umfang der Segmentberichterstattung neu. Im Mittelpunkt der Segmentberichterstattung nach SFAS 131 steht der sog. „management approach“. Grundlage der Segmentberichterstattung ist danach die interne Berichterstattung an den Vorstand. Unterjährige Angaben sind erstmals in 1999 verpflichtend.

Im Februar 1998 wurde SFAS 132 verabschiedet. SFAS 132 vereinheitlicht weitestgehend die Anhangsdarstellung der Pensionsverpflichtungen (SFAS 87) und der Zuschußverpflichtungen für die Kosten der medizinischen Versorgung (SFAS 106). Daimler-Benz wird diese Vorschrift ab dem Geschäftsjahr 1998 anwenden.

2. Konsolidierungskreis

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 300 (i.V. 297) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 92 (i.V. 82) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden grundsätzlich quotall einbezogen. Darüber hinaus haben wir 12 Tochterunternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 44 Tochterunternehmen sowie 15 Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden. 41 Tochterunternehmen sowie 5 Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Wesentliche Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlußposten erläutert. Nicht konsolidiert werden 285 (i.V. 315) Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist, sowie 6 (i.V. 10) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt. Im Konzernabschluß werden Beteiligungen an 122 assoziierten Unternehmen bilanziert. 11 assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1997 at equity nach der Buchwertmethode in den Konzernabschluß einbezogen. Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

Adtranz-Joint Venture. Im Dezember 1995 schlossen Daimler-Benz und Asea Brown Boveri („ABB“) ihre Verhandlungen zur Bildung des auf dem Gebiet Bahnsysteme tätigen Joint Ventures Adtranz ab. Bei den Verhandlungen zwischen Daimler-Benz und ABB wurden Übernahmeoptionen vereinbart. Danach hat Daimler-Benz zu bestimmten Zeitpunkten zwischen 1998 bis 2005 das Recht, den von ABB gehaltenen Anteil an Adtranz von 50% für 1.800 Mio. USD zuzüglich eines Aufpreises zu übernehmen, der sich nach dem Erreichen bzw. Überschreiten fixierter zukünftiger Jahresergebnisse bemißt („Call Option“). Andererseits kann ABB in der Zeit von 1998 bis 2005 zu bestimmten Zeitpunkten von Daimler-Benz verlangen, ihren Anteil von 50% an Adtranz zu kaufen („Put Option“). Der Preis für das Ausüben der Put Option berechnet sich grundsätzlich nach zukünftigen Erträgen und den gleichen Kriterien wie für das Ausüben der Call Option; allerdings ist der sich ergebende Preis niedriger.

Seit dem 1. Januar 1996 wird das Joint Venture Adtranz mit 63 (1997: 71) Gemeinschaftsunternehmen quotall in den Konzernabschluß einbezogen. Demnach werden seine Ver-

mögensgegenstände und Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil in den Konzernabschluß aufgenommen. Die Anwendung dieser Konsolidierungsmethode, die nach den Regelungen der siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft und den Standards des International Accounting Standards Committee erlaubt ist, soll dem Leser des Konzernabschlusses einen zutreffenderen Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ermöglichen.

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

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

Angaben zur Bilanz:	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Anlagevermögen ¹⁾	1.581	1.766
Umlaufvermögen	1.840	1.429
Aktiva	3.421	3.195
Eigenkapital	1.393	1.374
Anteile in Fremdbesitz	12	13
Rückstellungen	970	886
Verbindlichkeiten	1.046	922
Passiva	3.421	3.195

1) Enthält den Geschäftswert aus der Kapitalkonsolidierung der Adtranz im Daimler-Benz-Konzernabschluß in Höhe von 850 (i. V. 1.039) Mio. DM.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung

	1997	1996
	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse	3.190	2.835
Operating Loss ¹⁾	(330)	(16)
Konzernergebnis	(302)	(95)

1) Im Operating Loss 1997 sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Geschäftswert (120 Mio. DM) enthalten; wie im Vorjahr werden im Operating Loss auf Basis von Erhaltenen Anzahlungen abgeleitete Zinsen in Höhe von 111 (i.V. 122) Mio. DM ausgewiesen.

In den Zahlungsmitteln von bis zu 3 Monaten sind Forderungen gegen die Daimler-Benz AG im Rahmen des konzerninternen Cash-Concentration-Verfahrens in Höhe von 99 (1996: 116) Mio. DM enthalten.

Angaben zur Kapitalflußrechnung

	1997	1996
	Mio. DM	Mio. DM
Cash Flow aus der		
- Geschäftstätigkeit	141	(452)
- Investitionstätigkeit	(24)	125
- Finanzierungstätigkeit	(98)	81
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	.	7
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	19	(239)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	285	524
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	304	285

3. Maßnahmen zur Reorganisation des Konzerns

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

- Nach der Ausgründung der rechtlich unselbständigen Bereiche der AEG Aktiengesellschaft („AEG“) und Ausgliederung des Vermögens in die EHG Elektroholding GmbH wurde 1996 die AEG-Zentrale geschlossen und die AEG auf die Daimler-Benz AG verschmolzen. Die Bereiche Energietechnik sowie die Anlage- und Automatisierungstechnik wurden veräußert. Im Juni 1996 stimmte die Hauptversammlung der AEG der Verschmelzung zu; die Eintragung ins Handelsregister erfolgte im September 1996 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1996. Im Zuge der Verschmelzung übernahm der Konzern ausstehende Anteile von Minderheitsaktionären der AEG. Die Maßnahmen belasteten das Ergebnis des Jahres 1996 mit ca. 300 (1995: 1.600) Mio. DM.
- Im Januar 1996 entschied Daimler-Benz, mit sofortiger Wirkung die finanzielle Unterstützung für den niederländischen Flugzeughersteller NV Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek („Fokker“) einzustellen. Anschließend wurde im Rahmen des gerichtlichen Vergleichsverfahrens die Leitung auf einen unabhängigen Vergleichsverwalter übertragen. Am 15. März 1996 wurde über das Vermögen von Fokker das Konkursverfahren nach niederländischem Recht eröffnet. Die aus der Beendigung dieses Engagements resultierenden Belastungen wurden

1995 mit einem Gesamtbetrag von 2.158 Mio. DM berücksichtigt. Aus dem Verkauf von in diesem Zusammenhang wertberichtigten Vorräten des Konzerns wurden 1996 Erträge von ca. 100 Mio. DM realisiert.

- Seit 1994 und zunehmend 1995 verlor der US-Dollar gegenüber der D-Mark erheblich an Wert. Da ein wesentlicher Teil der Umsätze des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt (Dasa) in US-Dollar fakturiert wird, hat dies die in DM umgerechneten Umsatzerlöse belastet. Zusätzlich war Dasa mit einer anhaltend niedrigen Nachfrage auf dem Flugzeugmarkt und gekürzten Budgets für Raumfahrt und Verteidigung konfrontiert. In Anbetracht der daraus resultierenden operativen Verluste wurde ein umfassendes Programm zur Effizienzsteigerung beschlossen, das in Deutschland u.a. den Abbau von ca. 4.000 Mitarbeitern und den Verkauf von drei Betriebsstätten beinhaltete. Die Maßnahmen belasteten das Ergebnis des Jahres 1995 mit 878 Mio. DM. Weiterhin wurden 1995 im Konzern annähernd alle Geschäftswerte aus dem Erwerb der Dasa sowie verschiedene, langfristig nutzbare Anlagen mit insgesamt 2.558 Mio. DM außerplanmäßig abgeschrieben.

Während des Jahres 1996 stieg in der Luftfahrtindustrie die Nachfrage deutlich an. Insbesondere bei Daimler-Benz-Aerospace Airbus führten die sich dadurch abzeichnenden höheren Fertigungsraten zu einer Reduzierung der in 1995 gebildeten Vorsorgen für sachliche und personelle Strukturmaßnahmen in Höhe von ca. 300 Mio. DM.

d) Im Jahr 1996 brachte der Konzern das Flugzeuggeschäft von Dornier in eine neu gegründete Holding-Gesellschaft ein, deren Anteile zu 80% vom amerikanischen Flugzeughersteller Fairchild Industries Corporation gehalten werden. In diesem Zusammenhang entstanden in 1996 Aufwendungen von 435 Mio. DM, die zum Teil aus der Übernahme der bis zur Einbringung entstandenen Verluste resultierten. Die 20%-Beteiligung des Konzerns an der Holding-Gesellschaft wird nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Januar 1997 veräußerte Daimler-Benz seine Beteiligungen an AEG Electrocom GmbH und AEG ElectroCom International, Inc. (Erkennungs- und Sortiersysteme) an die Siemens AG. Aus dem Verkauf ist im Konzernabschluß 1997 ein Ertrag in Höhe von 216 Mio. DM entstanden.

Im Juli 1997 hat debis AG die strategische Partnerschaft mit Cap Gemini Sogeti S.A. aufgrund der unterschiedlichen zukünftigen strategischen Orientierung der beiden Unternehmen beendet. Der Ertrag aus der Veräußerung der 24,4%-igen Beteiligung an Cap Gemini Sogeti S.A. beträgt 822 Mio. DM.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

In den Umsatz- und Funktionskosten sind die folgenden Materialaufwendungen enthalten:

	<i>1997</i>	1996	1995
	<i>Mio. DM</i>	Mio. DM	Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	<i>58.245</i>	51.028	48.440
Aufwendungen für bezogene Leistungen	<i>12.263</i>	9.844	11.770
	<i>70.508</i>	60.872	60.210

Die Position Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten und Sonstige betriebliche Aufwendungen setzt sich wie folgt zusammen:

	<i>1997</i>	1996	1995
	<i>Mio. DM</i>	Mio. DM	Mio. DM
Vertriebskosten	<i>11.867</i>	10.401	10.507
Allgemeine Verwaltungskosten	<i>3.567</i>	3.345	3.494
Aufwendungen aus Portfoliobereinigung	-	319	3.755
Abschreibungen von Firmenwerten	<i>299</i>	142	1.999
Andere Aufwendungen	<i>1.700</i>	1.748	1.079
	<i>17.433</i>	15.955	20.834

Die Umsatz- und Funktionskosten enthalten des weiteren sonstige Steuern in Höhe von 198 (1996: 280; 1995: 241) Mio. DM.

Die in den Jahren 1996 und 1995 angefallenen Aufwendungen aus der Portfoliobereinigung des Konzerns betreffen ausschließlich Fokker und das Strukturkonzept für die frühere AEG (vgl. Anmerkung 3). Die anderen Aufwendungen beinhalten vor allem Zuführungen zu Rückstellungen, die nicht den Funktionskosten (Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten) zugeordnet wurden. Darüber hinaus waren in 1997 Aufwendungen aus der Rückzahlung von Entwicklungskostenzuschüssen in Höhe von 721 Mio. DM enthalten (vgl. Anmerkung 22).

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

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Löhne und Gehälter	24.021	22.064	24.265
Soziale Abgaben	4.530	4.003	4.493
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 17a)	1.493	1.564	1.613
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	157	178	201
	30.201	27.809	30.572

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

	1997 Anzahl	1996 Anzahl	1995 Anzahl
Arbeiter	165.104	164.523	173.510
Angestellte	118.057	115.041	135.217
Auszubildende/ Praktikanten	12.353	11.704	12.495
	295.514	291.268	321.222

In Gemeinschaftsunternehmen sind 34.448 (1996: 34.655; 1995: 12.365) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen in 1997 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der Daimler-Benz AG 20 Mio. DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 2 Mio. DM. Ferner hat der Vorstand im Rahmen des Stock-Option-Plans 1997 Wandelschuldverschreibungen im Nennwert von 1.200.000 DM gezeichnet. Zur Ermittlung des Wertes der mit der Wandelschuldverschreibung verbundenen Optionsrechte können Optionspreismodelle herangezogen werden. Der danach zu ermittelnde Wert unterliegt starken Schwankungen in Abhängigkeit von den getroffenen Annahmen. Ein allgemein verbindlicher Wert ist deshalb nicht bestimmbar. Bezüglich des Ergebnisses der nach U.S.-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen vorgenommenen Bewertung der Optionsrechte, deren Konditionen sowie der Bedingungen zur Ausübung der Wandlungsrechte wird auf die Erläuterungen zum Eigenkapital verwiesen (vgl. Anmerkung 16). Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 18 Mio. DM. Für die ab 1997 nach US-GAAP bewerteten Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind im Jahresabschluss der Daimler-Benz AG insgesamt 123 Mio. DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1997 bestehen keine Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG.

5. Finanzergebnis

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen 33 (1996: 39; 1995: 36) Mio. DM	125	419	518
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	897	(18)	(4)
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(148)	(107)	(121)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen und sonstigen nicht konsolidierten Unternehmen	68	(128)	(665)
Beteiligungsergebnis	942	166	(272)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen 20 (1996: 24; 1995: 5) Mio. DM	2.289	1.641	1.729
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(971)	(872)	(1.184)
Zinsergebnis	1.318	769	545
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	31	17	65
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren	166	111	246
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(19)	(6)	(130)
Ergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstrumenten	(1.723)	(763)	286
Sonstiges Finanzergebnis	(97)	202	189
Übriges Finanzergebnis	(1.642)	(439)	656
	618	496	929

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinsen in Höhe von 69 (1996: 49; 1995: 29) Mio. DM aktiviert worden.

6. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Vom Ergebnis vor Ertragsteuern und Anteilen von Fremden in Höhe von 4.249 (1996: 1.961; 1995: -7.233) Mio. DM wurden 2.936 (1996: 1.200; 1995: -6.874) Mio. DM in Deutschland erwirtschaftet.

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

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Laufende Steuern			
Deutschland	(2.881)	404	231
Ausland	686	456	715
Latente Steuern			
Deutschland	(1.780)	(1.448)	(2.258)
Ausland	(7)	(124)	(308)
	(3.982)	(712)	(1.620)

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 1997 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 45% zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 7,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 48,375%. Bei Ausschüttung an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 7,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld von 30%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 32,25% übersteigende Betrag erstattet wird. Bei Ausschüttung von Gewinnen erhalten in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre darüber hinaus eine Steuergutschrift auf ihre Einkommensteuer in Höhe der zuvor von der Gesellschaft gezahlten Körperschaftsteuer.

Während die laufenden Steuern sich an dem für 1997

gültigen Steuersatz bemessen, wird für die Berechnung der latenten Steuern der ab 01.01.1998 gültige Steuersatz zugrunde gelegt. Der Solidaritätszuschlag auf die Körperschaftsteuerschuld vermindert sich ab 01.01.1998 von 7,5% auf 5,5%. Somit wird bei inländischen Gesellschaften für die Berechnung der latenten Steuern ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 47,475% zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 8,525% angewandt. Die Änderung des Steuersatzes wurde ergebniswirksam berücksichtigt. Die Auswirkung der Steuersatzänderung wird unten separat angegeben.

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

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	2.422	1.118	(4.123)
Änderung Steuersatz für Latente Steuern im Inland	133	-	-
Herstellung der Ausschüttungsbelastung	(3.176)	(167)	(6)
Besteuerungsunterschied Ausland	(73)	(260)	(218)
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	19	84	129
Steuerfreie Einnahmen	(36)	(166)	(227)
Auflösung der per 31.12.1997 für die inländische Organschaft verbleibenden Wertberichtigungen	(1.962)	-	-
Sonstige Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	(909)	(1.043)	1.381
Verluste, auf die latente Steuern nicht aktiviert wurden	-	-	260
Beteiligungsabschreibungen aus Vorjahren, die steuerwirksam erst später oder gar nicht angesetzt wurden	(469)	(207)	-
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	107	57	1.143
Sonstige	(38)	(128)	41
Ausgewiesener Steuerertrag	(3.982)	(712)	(1.620)

Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung beträgt im Berichtsjahr 3.176 Mio. DM. Er ist im wesentlichen bedingt durch die auf die Sonderausschüttung (20 DM je Aktie) entfallende Steuerentlastung in Höhe von 2.908 Mio. DM. Aufgrund der Ausschüttung an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz von 50% auf 30% reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz übersteigende Betrag erstattet wird.

Während des Jahres 1997 verminderten sich die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern um insgesamt 2.855 Mio. DM. Davon entfällt auf das Inland ein Rückgang von 2.871 Mio. DM und auf das Ausland ein leichter Anstieg von 16 Mio. DM - ausgewiesen in der Zeile Besteuerungsunterschied Ausland. Die Verminderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern im Inland ist mit 909 Mio. DM i.w. auf die Nutzung steuerlicher Verlustvorträge in 1997 zurückzuführen. Darüber hinaus wurden die - für die inländische Organschaft - per 31.12.1997 verbleibenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern vollständig aufgelöst. Aufgrund der gegenüber den Vorjahren deutlich verbesserten Ertragsaussichten, die auch steuerlich zu einer nachhaltigen Ergebnisverbesserung führen werden, besteht für diese Wertberichtigung keine Grundlage mehr. Hieraus ergibt sich 1997 ein Einmaleffekt von 1.962 Mio. DM. Die per 31.12.1997 weiterhin bestehenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern entfallen zum überwiegenden Teil auf das Ausland.

Weil die in den Vorjahren vorgenommenen handelsrechtlichen Beteiligungsabschreibungen an Cap Gemini Sogeti S.A. steuerlich nicht angesetzt wurden, steht 1997 dem handelsrechtlichen Veräußerungsgewinn in Höhe von 822 Mio. DM aus dem Verkauf des Aktienpakets an Cap Gemini Sogeti S.A. kein Steueraufwand gegenüber.

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

Höhe von 231 Mio. DM zu 100 % wertberichtigt, da sie steuerlich nicht geltend gemacht werden konnten. Weiterhin wurden 1996 Steuerlatenzen aktiviert, die aus in Vorjahren vorgenommenen Beteiligungsabschreibungen resultieren.

Steuerlatenzen von 260 Mio. DM auf bei Fokker entstandene Verluste konnten 1995 nicht aktiviert werden, nachdem im Januar 1996 die Entscheidung getroffen wurde, die finanzielle Unterstützung für diese Gesellschaft einzustellen.

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

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

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Immaterielle Anlagewerte	628	917
Sachanlagen	946	889
Vermietete Gegenstände	1.941	1.694
Vorräte	2.132	1.473
Forderungen	882	311
Steuerliche Verlustvorträge	6.556	9.498
Pensionsrückstellungen	2.233	2.019
Sonstige Rückstellungen	2.374	1.178
Verbindlichkeiten	1.242	962
Passive Rechnungsabgrenzung	435	311
Sonstige	413	459
	19.782	19.711
Wertberichtigungen	(509)	(3.364)
Aktive latente Steuern	19.273	16.347
Sachanlagen	492	521
Vermietete Gegenstände	2.608	2.016
Finanzanlagen	269	793
Vorräte	890	640
Forderungen	4.877	3.090
Wertpapiere des Umlaufvermögens	389	222
Sonstige Rückstellungen	803	1.595
Sonstige	486	120
Passive latente Steuern	10.814	8.997
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	8.459	7.350

Zum 31. Dezember 1997 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 11.918 (i.V. 16.551) Mio. DM. Der Großteil der im Konzern vorhandenen Verlustvorträge entfällt auf Gesellschaften, die im Rahmen der körperschaft- und gewerbesteuerlichen Organschaft in Deutschland veranlagt werden. Diese Verluste sind unbegrenzt vortragsfähig. Ein weiterer Teil resultiert aus Verlusten von Nicht-Organgesellschaften sowohl im In- und Ausland und ist teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

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

	31. Dezember 1997		31. Dezember 1996	
	Summe Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM	Summe Mio. DM	> 1 Jahr Mio. DM
Aktive latente Steuern	10.462	8.242	9.603	7.913
Passive latente Steuern	(2.003)	(1.710)	(2.253)	(1.519)
	8.459	6.532	7.350	6.394

Passive latente Steuern auf Gewinne in Höhe von 4.064 (i.V. 2.527) Mio. DM, die bei ausländischen Tochterunternehmen zur Stärkung der Eigenkapitalbasis einbehalten werden, sind nicht berechnet worden. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Erläuterungen zur Konzern-Bilanz

7. Immaterielle Anlagewerte und Sachanlagen

Zur Veränderung der immateriellen Anlagewerte und Sachanlagen verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens. Die immateriellen Anlagewerte beinhalten insbesondere den Geschäftswert aus der Erstkonsolidierung von Adtranz. Die Sachanlagen enthalten auch gemietete

Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt 735 (i. V 498) Mio. DM, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. „capital leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Jahres betragen 57 (1996:86; 1995: 121) Mio. DM.

8. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen 14.318 (i.V. 11.402) Mio. DM auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die unter den Vermieteten Gegenständen aktivierten Vertragsabschlußkosten betragen 153 (i.V. 118) Mio. DM.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren „operating-lease“-Verträgen belaufen sich zum 31. Dezember 1997 auf 8.451 Mio. DM und sind wie folgt fällig:

	Mio. DM
1998	3.331
1999	2.516
2000	1.619
2001	517
2002	175
danach	293

9. Vorräte

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.233	2.960
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen davon aus langfristigen Aufträgen 1.378 (i. V. 1.485) Mio. DM	6.515	6.883
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	8.978	7.989
Geleistete Anzahlungen	659	734
	19.385	18.566
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen 1.505 (i. V. 582) Mio. DM	(4.995)	(4.964)
	14.390	13.602

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an („last-in-first-out“). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens („first-in-first-out“) hätten sich um 325 (i.V. 299) Mio. DM höhere Vorräte ergeben.

10. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.042	11.971
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	476	305
	13.518	12.276
Wertberichtigungen	(1.512)	(1.412)
	12.006	10.864

Von den gesamten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 852 (i.V. 483) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	20.659	14.550
Finanzierungsleasing	9.808	7.542
	30.467	22.092
Aktivierete Vertragsabschlußkosten	167	98
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(4.316)	(2.908)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	80	105
	26.398	19.387
Wertberichtigungen	(474)	(335)
	25.924	19.052

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 1997 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten.

	Mio. DM
1998	12.046
1999	7.368
2000	5.535
2001	2.989
2002	1.549
danach	980
	30.467

Von den gesamten Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen 15.226 (i.V. 11.098) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

12. Übrige Forderungen

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	733	1.787
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹⁾	1.385	908
Sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Forderungen	11.812	8.296
	13.930	10.991
Wertberichtigungen	(1.679)	(2.032)
	12.251	8.959

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

Die Sonstigen Vermögensgegenstände und sonstigen Forderungen enthalten neben der Steuererminderung aus der Normaldividende (1,60 DM je Aktie) eine Steuererminderung aus der Sonderausschüttung (20 DM je Aktie) von rd. 2,9 Mrd. DM.

Von den gesamten übrigen Forderungen weisen 2.111 (i.V. 1.904) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

13. Wertpapiere und Finanzanlagen

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

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Schuldtitel	3.229	1.827
Aktien	2.089	773
Anteile an Aktienfonds	2.031	1.432
Anteile an Rentenfonds	7.338	5.751
	14.687	9.783

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

	31. Dezember 1997				31. Dezember 1996			
	Anschaffungskosten		unrealisierter		Anschaffungskosten		unrealisierter	
	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Gewinn Mio. DM	Verlust Mio. DM	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Gewinn Mio. DM	Verlust Mio. DM
Anlagebestand	11.631	12.285	654	-	7.714	8.137	429	6
Handelsbestand	2.382	2.402	20	-	1.618	1.646	30	2
Wertpapiere des Umlaufvermögens	14.013	14.687	674	-	9.332	9.783	459	8
Anlagebestand/Wertpapiere des Anlagevermögens	552	1.018	466	-	667	741	80	6
	14.565	15.705	1.140	-	9.999	10.524	539	14

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

	31. Dezember 1997				31. Dezember 1996			
	Anschaffungskosten		unrealisierter		Anschaffungskosten		unrealisierter	
	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Gewinn Mio. DM	Verlust Mio. DM	Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Gewinn Mio. DM	Verlust Mio. DM
Aktien	1.240	1.956	716	-	1.410	1.545	147	12
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	116	116	-	-	93	94	1	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	804	804	-	-	48	48	-	-
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	1.058	1.058	-	-	8	8	-	-
Anteile Aktienfonds	1.631	2.031	400	-	1.183	1.432	249	-
Anteile Rentenfonds	7.334	7.338	4	-	5.639	5.751	112	-
Anlagebestand	12.183	13.303	1.120	-	8.381	8.878	509	12
Handelsbestand	2.382	2.402	20	-	1.618	1.646	30	2
	14.565	15.705	1.140	-	9.999	10.524	539	14

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

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Wertpapiere des Anlagebestandes fällig		
innerhalb von einem Jahr	1.373	47
zwischen 2 und 5 Jahren	605	103
	1.978	150

Die Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren des Anlagebestands betragen 1.677 (1996:1.126; 1995: 337) Mio. DM. Die dabei realisierten Gewinne belaufen sich auf 180 (1996: 22; 1995: 6) Mio. DM, während die realisierten Verluste 2 (1996: 6; 1995: 1) Mio. DM betragen.

14. Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel umfassen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Schecks und 342 (i.V. 1.337) Mio. DM Festgelder mit einer Restlaufzeit von

mehr als drei Monaten. Von den Guthaben bei Kreditinstituten entfallen 1519 (i.V. 174) Mio. DM auf Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

15. Konzern-Kapitalflußrechnung

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

	31. Dezember		
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	5.491	3.220	2.868
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	342	1.337	283
Wertpapiere des Umlaufvermögens	14.687	9.783	9.025
Sonstige	657	505	124
	21.177	14.845	12.300

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Gezahlte Zinsen	1.828	1.705	1.055
Gezahlte Ertragsteuern	1.189	553	570

16. Eigenkapital

Die Anzahl der am 31. Dezember 1995 ausgegebenen Aktien betrug 51.368.736 zum Nennwert von je 50 DM. Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 22. Mai 1996 wurde der Nennwert der Aktien mit Wirkung zum 1. Juli 1996 von 50 DM auf 5 DM je Aktie herabgesetzt. Dadurch erhöhte sich die Anzahl der Aktien von 51.368.736 auf 513.687.360. Die Angaben je Aktie wurden für das Jahr 1995 auf den Nennwert von 5 DM vergleichbar gerechnet. Durch die Ausgabe von Belegschaftsaktien und die Ausübung von Wandlungs- und Optionsrechten erhöhte sich die Anzahl der Aktien zum 31. Dezember 1997 auf 516.748.337 (1996: 515.396.396).

Von dem am 26. Juni 1991 beschlossenen genehmigten Kapital von 600 Mio. DM ist ein Betrag von 367 Mio. DM verfallen, dessen Inanspruchnahme bis zum 30. Juni 1996 befristet war. Die Hauptversammlung hat daher am 22. Mai 1996 ein neues genehmigtes Kapital in Höhe von 500 Mio. DM beschlossen, das bis zum 30. April 2001 befristet ist und zum 31. Dezember 1997 noch in voller Höhe bestand.

Von dem am 18. Mai 1994 beschlossenen genehmigten Kapital von 20 Mio. DM zur Ausgabe von Belegschaftsaktien ist, befristet bis zum 30. April 1999, noch ein Betrag von 3 Mio. DM vorhanden. Durch die Ausgabe von 1.250.000 (1996: 1.050.000; 1995: 700.000) Belegschaftsaktien erhöhte sich das gezeichnete Kapital um 6 (1996: 6; 1995: 3) Mio. DM und die Kapitalrücklage um 159 (1996: 80; 1995: 44) Mio. DM.

Das bedingte Kapital in Höhe von ursprünglich 300 Mio. DM dient der Einräumung von Bezugsrechten für die Inhaber von Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, die aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 18. Mai 1994 und vom 22. Mai 1996 unter Berücksichtigung von Rechten heutiger Aktionäre vom Vorstand begeben werden können. Im Rahmen dieser Ermächtigung wurde die Höhe des Gesamtnennbetrages der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen auf 2 Mrd. DM begrenzt und die Begebung bis zum 30. April 1999 befristet. Die Daimler-Benz AG hat hiervon im Juni 1996 einen Teilbetrag von 750 Mio. DM (im Nennwert von 1.000 DM je Papier) bei Begebung einer Optionsanleihe durch die Daimler-Benz Capital (Luxembourg) AG, einem Tochterunternehmen der Gesellschaft, in Anspruch genommen. Der mit 4,125% verzinslichen Anleihe sind insgesamt 750.000 Optionsscheine beigelegt, die die Inhaber entsprechend den Optionsbedingungen zum Bezug von insgesamt 7.690.500 auf den Inhaber lautende Aktien der Daimler-Benz AG berechtigen. Der Optionspreis kann

über die Inzahlungsgabe der Teilschuldverschreibung oder in bar geleistet werden. Der Optionspreis je Aktie bei Inzahlungsgabe betrug ursprünglich 95,07 DM bzw. bei Zahlung in Geld 98,65 DM und ermäßigte sich aufgrund des Bezugsrechtsausschlusses bei Begebung der nachfolgend erläuterten Pflichtwandelanleihe ab dem 14. Mai 1997 um jeweils 0,20 DM. Im Geschäftsjahr sind durch die Ausübung von Optionsrechten 1.785 (1996: 36) neue Aktien ausgegeben worden. Die um die Kosten verminderten Erlöse aus der Begebung der Optionsanleihe betragen 711 Mio. DM.

Im Juni 1997 hat die Daimler-Benz AG eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von 130,70 DM je Anleihe begeben. Die Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal 993 Mio. DM repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,862 junge Aktien gewandelt werden können. Alle bis dahin noch nicht ausgeübten Wandlungsrechte unterliegen einer Pflichtwandlung, deren Wandlungsverhältnis auf der Basis des sich in den letzten 20 Handelstagen vor dem 8. Juni 2002 ergebenden Durchschnittsaktienkurses bestimmt wird und davon abhängig zwischen 1,25 und 0,862 Aktien je Wandlungsrecht liegt. Im Jahr 1997 sind aufgrund von Wandlungen 156 neue Aktien ausgegeben worden.

Die Hauptversammlung vom 22. Mai 1996 hat den Vorstand ermächtigt, im Rahmen eines Stock-Option-Plans Wandelschuldverschreibungen an Mitglieder des Vorstands und des Direktoriums auszugeben, und hierzu ein bedingtes Kapital von 40 Mio. DM geschaffen. Im Mai 1997 hat die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG der Einführung eines weiteren, auf die zweite Führungsebene ausgedehnten Stock-Option-Plans zugestimmt. Das verbliebene bedingte Kapital wurde in 1997 auf ein restliches bedingtes Kapital in Höhe von 110 Mio. DM aufgestockt. Die Pläne räumen Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der Daimler-Benz AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten liegen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je 1.000 DM mit einer Laufzeit von zehn Jahren und einer Verzinsung von 5,3% (Plan 1997) bzw. 5,9% (Plan 1996) zugrunde. Die Wandelschuldverschreibung berechtigt den Inhaber jedes Jahr innerhalb vier bestimmter Zeiträume von jeweils drei Wochen zum Umtausch in Aktien im Nominalwert von 1.000 DM (dies entspricht 200 Aktien im Nominalwert von 5 DM je Aktie) und hat zur Voraussetzung, daß der Kurs der

Aktie am Vortag der Wandlung mindestens um 15 % über dem festgelegten Wandlungspreis liegt.

Für in 1996 gezeichnete Wandelschuldverschreibungen beträgt der Wandlungspreis für eine Aktie 83,77 DM (Börsenkurs vom 23. Mai 1996), der durch Barzahlung in Höhe von 78,77 DM zu leisten ist. 5 DM je Aktie sind bereits durch den Erwerb der Wandelschuldverschreibung gezahlt.

Mit Wirkung zum 23. Juli 1997 hat die Daimler-Benz AG im Rahmen des Stock-Option-Plans 1997 Wandelschuldverschreibungen in Höhe von 37,1 Mio. DM (dies entspricht 7.429.600 Aktien im Nominalwert von 5 DM je Aktie) ausgegeben. Der Wandlungspreis dieser zwischen dem 23. Juli 1999 und dem 23. Juli 2007 innerhalb bestimmter Zeiträume ausübbarer Wandelschuldverschreibungen beträgt 132 DM je Aktie (Börsenkurs vom 30. Mai 1997). Am 30. Juni 1997 wurde von einem Aktionär eine Anfechtungsklage gegen den Beschluß der Hauptversammlung vom 28. Mai 1997 erhoben. Das Landgericht Stuttgart hat die Klage am 30. Oktober 1997 in erster Instanz abgewiesen. Gegen dieses Urteil hat der Aktionär Berufung eingelegt. Das Wandlungsrecht ist abhängig vom erfolgreichen Ausgang des Rechtsverfahrens.

Im Zusammenhang mit den oben genannten Stock-Option-Plänen der Daimler-Benz AG wird in 1997 kein Aufwand ausgewiesen, da Daimler-Benz das Wahlrecht des SFAS 123 wahrnimmt, die Bewertung weiterhin nach der Vorgängerre-

gelung, der Accounting Principles Board Opinion 25, durchzuführen. Dies erfordert allerdings die Angabe der Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung, die bei einer Bewertung gemäß SFAS 123 eingetreten wären. Wären die Aufwendungen der Stock-Option-Pläne nach der Methodik des SFAS 123 auf Basis des Zeitwerts zum Gewährungszeitpunkt bestimmt worden, hätte sich in 1997 das Konzernergebnis um 26 Mio. DM bzw. das Ergebnis je Aktie um 0,05 DM je Aktie vermindert. Der Zeitwert der in 1997 gewährten Optionen wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines die Ausübungshürde berücksichtigenden „trinomial-tree“-Optionspreismodells mit 23 DM je Aktie kalkuliert. Die hierbei eingeflossenen Prämissen sind:

	<i>1997</i>
durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	<i>0,83 %</i>
Volatilität	<i>26,2 %</i>
Risikofreier Anlagezinssatz	<i>3,65 %</i>
Erwartete Dauer bis zur Ausübung	<i>2 Jahre</i>

Entwicklung der an das Management ausgegebenen Stock-Options:

	<i>1997</i>			<i>1996</i>		
	<i>Nominalwert der Wandelschuldverschreibung Mio. DM</i>	<i>Anzahl der Wandlungsrechte Stück</i>	<i>Durchschnittlicher Ausübungskurs DM je Stück</i>	<i>Nominalwert der Wandelschuldverschreibung Mio. DM</i>	<i>Anzahl der Wandlungsrechte Stück</i>	<i>Durchschnittlicher Ausübungskurs DM je Stück</i>
Bestand am Jahresanfang	<i>1,0</i>	<i>198.000</i>	<i>83,77</i>	-	-	-
gewährt	<i>37,1</i>	<i>7.429.600</i>	<i>132,00</i>	<i>4,4</i>	<i>889.000</i>	<i>83,77</i>
ausgeübt	<i>(0,5)</i>	<i>(100.000)</i>	<i>83,77</i>	<i>(3,2)</i>	<i>(659.000)</i>	<i>83,77</i>
Rückzahlungen	<i>(0,1)</i>	<i>(18.000)</i>	<i>132,00</i>	<i>(0,2)</i>	<i>(32.000)</i>	<i>83,77</i>
noch bestehend am Jahresende	<i>37,5</i>	<i>7.509.600</i>	<i>131,37</i>	<i>1,0</i>	<i>198.000</i>	<i>83,77</i>
ausübbar am Jahresende	<i>0,5</i>	<i>98.000</i>	<i>83,77</i>	<i>1,0</i>	<i>198.000</i>	<i>83,77</i>

Zum 31. Dezember 1997 können unter den Plänen 1997 und 1996 keine weiteren Wandelschuldverschreibungen mehr gezeichnet werden.

Die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH haben das Recht, ihre Anteile an Dornier jederzeit gegen Aktien der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG oder Aktien der Daimler-Benz AG umzutauschen.

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluß gemäß HGB der Daimler-Benz AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 1997 der Daimler-Benz AG

eine Dividende von 827 Mio. DM (1,60 DM je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten. Darüber hinaus wird der Hauptversammlung am 27. Mai 1998 eine Sonderausschüttung von 23 DM je Aktie im Gesamtvolumen von rd. 10,3 Mrd. DM vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang plant die Gesellschaft, unmittelbar nach Auszahlung der Sonderausschüttung eine Kapitalerhöhung in Höhe von rd. 7,4 Mrd. DM durchzuführen. Dieser Betrag entspricht der Sonderausschüttung abzüglich der darin enthaltenen Steuererstattung von rd. 2,9 Mrd. DM (vgl. Anmerkung 6).

Zum 31. Dezember 1997 betragen die Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG 2.057 Mio. DM.

17. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31. Dezember 1997		31. Dezember 1996	
	Gesamt Mio. DM	davon >1 Jahr Mio. DM	Gesamt Mio. DM	davon >1 Jahr Mio. DM
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 17a)	17.200	16.493	16.232	15.555
Steuern	1.476	590	2.327	1.163
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 17b)	17.942	8.771	16.327	8.289
	36.618	25.854	34.886	25.007

a) Pensionsverpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen insgesamt:

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Pensionsverpflichtungen	16.760	15.847
Zuschußverpflichtung für die Kosten der medizinischen Versorgung	273	220
Übrige Pensionspläne	167	165
	17.200	16.232

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

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

	31. Dezember 1997		31. Dezember 1996	
	Fondsvermögen übersteigt Pensions- verpflichtungen Mio. DM	Pensions- verpflichtungen übersteigen Fondsvermögen Mio. DM	Fondsvermögen übersteigt Pensions- verpflichtungen Mio. DM	Pensions- verpflichtungen übersteigen Fondsvermögen Mio. DM
Versicherungsmathematischer Barwert der Pensionsverpflichtungen aus				
unverfallbaren Versorgungsansprüchen	422	19.982	317	18.530
verfallbaren Versorgungsansprüchen	71	624	39	572
Anwartschaftsbarwert ohne zukünftige Gehaltssteigerungen	493	20.606	356	19.102
Auswirkung der erwarteten zukünftigen Gehaltssteigerungen	149	2.082	137	1.921
Anwartschaftsbarwert der Pensionsverpflichtungen	642	22.688	493	21.023
Fondsvermögen zum Marktwert	(979)	(5.829)	(758)	(5.398)
Erwartete Pensionsverpflichtungen abzüglich Fondsvermögen	(337)	16.859	(265)	15.625
Nicht berücksichtigte Nettogewinne (-verluste)	183	(98)	144	222
Pensionsaufwand der Vergangenheit - noch nicht berücksichtigt	8	(1)	16	-
Pensionsverpflichtungen / abgegrenzte Pensionskosten	(146)	16.760	(105)	15.847

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

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für Abzinsung, Gehaltssteigerung sowie langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entspre-

chend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde. In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	1997 in %	1996 in %	1995 in %
Abzinsungsfaktor	6,5-8,0	6,75-8,0	7,0-8,0
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0-5,0	3,5-5,0	3,0-6,0
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	6,0-8,0	7,0-8,0	7,0-9,0

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

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	512	546	563
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.461	1.451	1.441
Tatsächliche Verzinsung des Fondsvermögens	(668)	(443)	(442)
Versicherungsmathematische Abgrenzungen	188	10	51
	1.493	1.564	1.613

Einige Tochterunternehmen in den USA gewähren ihren Pensionären Zuschüsse zu den Kosten der medizinischen Versorgung. Die Netto-Aufwendungen aus diesen Zuschußverpflichtungen betragen 29 (1996: 26; 1995: 25) Mio. DM.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	6.342	5.284
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	1.264	1.931
Restrukturierung	1.424	1.825
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	1.645	1.572
Andere	7.267	5.715
	17.942	16.327

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

	Abfindungs- zahlungen Mio. DM	Schließungs- kosten Mio. DM	Gesamt Mio. DM
Stand zum 1. Januar 1995	2.189	344	2.533
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(1.132)	(226)	(1.358)
Auflösungen	(272)	(12)	(284)
Zuführungen	842	336	1.178
Stand zum 31. Dezember 1995	1.627	442	2.069
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(556)	(50)	(606)
Auflösungen	(380)	(34)	(414)
Zuführungen	423	353	776
Stand zum 31. Dezember 1996	1.114	711	1.825
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(525)	(367)	(892)
Auflösungen	(88)	(72)	(160)
Zuführungen	585	66	651
Stand zum 31. Dezember 1997	1.086	338	1.424

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern in 1997 vor allem im Fahrzeuggeschäft Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 585 (1996: 423; 1995: 842) Mio. DM gebildet worden. In 1996 und 1995 waren vor allem das Fahrzeuggeschäft, die frühere AEG DBI sowie Daimler-Benz Aerospace betroffen. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 6.600 (1996: 11.800; 1995: 14.800) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von 983 (1996: 745; 1995: 1.489) Mio. DM zur Folge, von denen 525 (1996: 556; 1995:

1.132) Mio. DM durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 1997 sind für den Abbau von ca. 8.000 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Schließungskosten entfallen in 1997 vorwiegend auf die direkt geführten industriellen Beteiligungen. 1996 betrafen sie ausschließlich Geschäftsbereiche der früheren AEG. In 1995 ergaben sich Schließungskosten hauptsächlich aus dem Strukturkonzept für AEG und der Verringerung der Produktionskapazitäten im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt.

18. Finanzverbindlichkeiten

			31. Dezember	
	gewogener Durchschnitts- zinssatz	Fälligkeiten	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Anleihen	6,9	1998	1.199	486
Schuldverschreibungen	5,3	1998	11.579	7.841
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,5	1998	8.023	6.784
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5,8	1998	56	152
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		1998	319	186
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		1998	910	562
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten			22.086	16.011
Anleihen	6,0	1999-2007	8.859	6.830
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 2.725 (i. V. 3.236) Mio. DM				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,6	1999-2019	6.735	5.015
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 2.896 (i. V. 2.523) Mio. DM				
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5,8	1999-2004	554	380
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 170 (i. V. 217) Mio. DM				
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten			12	40
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 2 (i. V. 2) Mio. DM				
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien			1.056	574
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: 601 (i. V. 160) Mio. DM				
Langfristige Finanzverbindlichkeiten			17.216	12.839
			39.302	28.850

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten 851 (i.V. 721) Mio. DM gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf DM und US-Dollar lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber

Kreditinstituten sind durch Sicherungshypothesen, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von 2.249 (i.V. 2.381) Mio. DM gesichert.

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

	1998 Mio. DM	1999 Mio. DM	2000 Mio. DM	2001 Mio. DM	2002 Mio. DM	danach Mio. DM
Finanzverbindlichkeiten	22.086	2.354	3.134	2.781	2.553	6.394

Am Jahresende sind kurzfristige Kreditrahmen in Höhe von 17.982 (i.V. 14.225) Mio. DM ungenutzt. Die langfristigen und nicht genutzten Kreditrahmen betragen 6.194 (i.V. 5.672) Mio. DM.

19. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 1997			31. Dezember 1996		
	Gesamt Mio. DM	davon > 1 Jahr Mio. DM	davon > 5 Jahre Mio. DM	Gesamt Mio. DM	davon > 1 Jahr Mio. DM	davon > 5 Jahre Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.928	63	3	8.890	508	67
Noch nicht fakturierte Verbindlichkeiten aus langfristigen Aufträgen	151	-	-	137	21	-
	11.079	63	3	9.027	529	67

20. Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 1997			31. Dezember 1996		
	Gesamt Mio. DM	davon > 1 Jahr Mio. DM	davon > 5 Jahre Mio. DM	Gesamt Mio. DM	davon > 1 Jahr Mio. DM	davon > 5 Jahre Mio. DM
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.082	.	.	1.255	3	1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.869	38	24	1.192	25	24
Sonstige Verbindlichkeiten	7.165	557	31	6.345	123	4
	10.116	595	55	8.792	151	29

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung des Monats Dezember sowie Steuerverbindlichkeiten. In ihnen sind in Höhe von 1.318 (i.V. 972) Mio. DM Steuern und in Höhe von 1.143 (i.V. 906) Mio. DM Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

Sonstige Erläuterungen

21. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

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

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

22. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Haftungsverhältnisse und sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind zu Nominalwerten angesetzt.

Die Haftungsverhältnisse stellen sich wie folgt dar:

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Bürgschaften	3.918	3.932
Wechselobligo	195	257
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.622	1.932
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	363	487
	6.098	6.608

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

Im Rahmen der Flugzeug-Entwicklungen hat sich die Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH („DA“) gegenüber Airbus Industrie verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht im Jahresabschluß berücksichtigt sind, 948 Mio. DM. Alle mit Zuschußmitteln erworbenen Gegenstände der DA sind an die Bundesrepublik Deutschland zur Sicherheit übereignet.

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

Durch die Beteiligung der DA am Airbus-Konsortium haftet der Konzern für vom Konsortium gegebene, unwiderrufliche Zusagen zur Finanzierung bestellter oder optierter Flugzeuge, die zukünftig auszuliefern sind. Zusätzlich ergibt sich eine Haftung für Kreditgarantien und die Teilfinanzierung von Forderungen des Airbus-Konsortiums im Rahmen von bestehenden Kundenfinanzierungsprogrammen. Diese Kundenfinanzierungen wurden durch Zugriffsrechte auf die

finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen halten wir die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Verlusten aus diesen Kundenfinanzierungsprogrammen für gering.

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

Im Jahre 1989 erwarb der Konzern die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH („MBB“) und damit indirekt auch Daimler-Benz Aerospace Airbus (vormals Deutsche Airbus), die damals wie heute den deutschen Anteil am Europäischen Airbus Konsortium hält. Als Teil dieses Erwerbs und um die vollständige Privatisierung der Aktivitäten von MBB und der deutschen Beteiligung an Airbus zu erleichtern, übernahm die Bundesrepublik Deutschland bestimmte finanzielle Verpflichtungen von MBB und Daimler-Benz Aerospace Airbus und stimmte weiterhin zu, auch in Zukunft für Entwicklungsprogramme und andere Teilbereiche in begrenztem Umfang finanzielle Unterstützung zu leisten. Diese Unterstützungsleistungen sind bedingt rückzahlbar und über jährliche Zahlungen der Daimler-Benz Aerospace Airbus abzuwickeln, die, sofern die Rückzahlungsschwelle erreicht wird, 40% des Gewinns vor Steuern (wie definiert) der Daimler-Benz Aerospace Airbus betragen. Die Zahlungen beginnen im Jahr 2001, sofern sie nicht durch Eintritt bestimmter weiterer Bedingungen ins Jahr 2000 vorgezogen werden. Jede der jährlichen Zahlungen ist davon abhängig, daß die Daimler-Benz Aerospace Airbus im jeweils vorausgegangenen Jahr einen Gewinn vor Steuern ausweist. Der jeweils ermittelte Vorjahresgewinn reduziert sich durch in den Vorjahren aufgelaufene Verlustvorträge. Daimler-Benz Aerospace Airbus ist weiterhin verpflichtet, im Hinblick auf die verschiedenen Airbus Programme bestimmte stückzahlabhängige Zahlungen zu leisten. Bis zu bestimmten Zeitpunkten in den Jahren 2001 bzw. 2004 werden diese Zahlungsverpflichtungen, soweit sie entstehen, für jeden Flugzeugtyp einzeln errechnet und sodann dem Rückzahlungsbetrag zugeschlagen, der über die 40%ige Gewinnbeteiligung abzuwickeln ist. Im Folgezeitraum haben die Entwicklungskostenrückzahlungen je Flugzeug zu Bedingungen zu erfolgen, die an das jeweilige Auslieferungsdatum des Flugzeugs geknüpft sind.

Der Betrag der jährlichen 40%igen Gewinnbeteiligung hängt, sofern sie zur Anwendung kommt, von der Ertragskraft der Daimler-Benz Aerospace Airbus im Jahr 2001 und den Folgejahren ab. Die Ertragskraft von Daimler-Benz Aerospace Airbus ist ihrerseits von einer Reihe nicht vorhersehbarer Faktoren abhängig. Es ist deshalb nicht mit Sicherheit prognostizierbar, über welchen Zeitraum Daimler-Benz Aerospace Airbus der bedingten 40%igen Gewinnbeteiligungsregelung unterworfen sein wird. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß sich diese Regelung über einen sehr langen Zeitraum erstrecken wird. Daimler-Benz Aerospace Airbus kann vor dem Jahr 2001 keine Dividende ausschütten, ohne gleichzeitig die 40%ige Gewinnbeteiligung auszulösen. Ohne die Zustimmung der Bundesregierung kann der Konzern einen Mehrheitsanteil am Kapital der Daimler-Benz Aerospace Airbus weder verkaufen noch übertragen.

Im Jahre 1997 hat die Daimler-Benz Aerospace Airbus ihre gegenüber der Bundesregierung bestehenden Verpflichtungen im Hinblick auf das A320 Programm einschließlich aller Derivate durch eine Zahlung von 1.400 Mio. DM endgültig abgegolten. Von diesem Betrag waren 721 Mio. DM Aufwand des Jahres 1997. Der Restbetrag wird über die in der Zukunft auszuliefernden Flugzeuge der A320 Familie abgeschrieben.

Im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme hat Daimler-Benz mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge zu

Marktpreisen abgeschlossen. Falls hierbei bestimmte Abnahmeverpflichtungen nicht erfüllt werden, sind Ausgleichszahlungen zu leisten.

Im geschäftsüblichen Rahmen wird ein Teil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte veräußert. Die Erlöse daraus betragen 1.457 (i.V. 1.774) Mio. DM. Die möglichen Risiken aus der Rückgriffshaftung aufgrund des Ausfalls von Kunden betragen 314 (i.V. 341) Mio. DM.

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

Im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von 940 (1996: 885; 1995: 878) Mio. DM aufwandswirksam erfaßt. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 1997 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

	Operating leases Mio. DM
1998	750
1999	515
2000	459
2001	379
2002	336
danach	1.758

23. Finanzinstrumente

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Daimler-Benz nutzt im täglichen Finanzmanagement alle gängigen Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in festverzinslichen Wertpapieren und Aktien, Devisentermin- und -Optionsgeschäften. Aus der Änderung von Zinssätzen, Aktien- und Währungskursen können sich demgemäß für den Konzern Risiken ergeben, die durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten reduziert werden. Ohne den Einsatz dieser Instrumente wäre Daimler-Benz höheren Risiken ausgesetzt.

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

Zur Quantifizierung des Marktrisikos im Portfolio-Management verwenden wir die bei Banken übliche „Value-at-Risk“-Methode. Hiermit werden auf der Grundlage historischer Wertschwankungen mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können. Das maximal akzeptable Marktrisiko wird durch den Konzernvorstand in Form eines Risikokapitals limitiert, das für die Dauer eines Jahres genehmigt ist. Die Einhaltung des Risikokapitals wird laufend überprüft.

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

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

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten belaufen sich auf:

	31. Dezember	
	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Währungssicherungskontrakte	40.252	34.140
Zinssicherungskontrakte	42.903	27.205

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

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

Der Konzern ist einem Kreditrisiko ausgesetzt, welches durch Nichterfüllung von vertraglichen Vereinbarungen seitens der Kontrahenten entsteht. Bei den Vertragspartnern handelt es sich im allgemeinen um internationale Finanzinstitute. Auf der Grundlage ihres Ratings, das von angesehenen Rating-Agenturen durchgeführt wird, besteht für Daimler-Benz kein bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten wird nicht für wesentlich gehalten.

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten, auf bestimmten Prämissen beruhenden Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflußfaktoren können die hier aufgeführten Werte von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

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

	31. Dezember 1997		31. Dezember 1996	
	Buchwert Mio. DM	Marktwert Mio. DM	Buchwert Mio. DM	Marktwert Mio. DM
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.662	1.662	1.465	1.465
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25.924	26.143	19.052	18.909
Wertpapiere	14.687	14.687	9.783	9.783
Zahlungsmittel	5.833	5.833	4.557	4.557
Sonstige	657	657	505	505
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	(39.302)	(40.027)	(28.850)	(29.019)
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	172	501	630	1.227
Zinssicherungskontrakte	104	211	104	258
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	(1.047)	(1.884)	(539)	(639)
Zinssicherungskontrakte	(93)	(461)	(78)	(341)

Bei der Ermittlung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus Grundgeschäften (z. B. Aufträge und Planumsätze) nicht berücksichtigt. Zum Jahresende 1997 wurden unrealisierte Kursverluste von 508 (i. V. Kursgewinne von 462) Mio. DM aus Termingeschäften und Optionen, die zur Absicherung von Verkaufsgeschäften in ausländischer Währung der nachfolgenden 3 Monate bis 2 Jahre getätigt wurden, nicht bilanziert.

Bei liquiden Mittel sowie sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die Buchwerte aufgrund der kurzen Laufzeit dieser Finanzinstrumente annähernd den Marktwerten.

Folgende Methoden und Prämissen lagen der Ermittlung der Marktwerte der anderen Finanzinstrumenten zugrunde:

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

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da der vereinbarte und der am Markt erzielbare Zinssatz annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit entsprechender Fristigkeit zum 31. Dezember 1997 und 1996 hätten aufgenommen werden können. Die Buchwerte der Forderungen aus dem Finanzierungsleasing entsprechen ihren Marktwerten.

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

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) werden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden

Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

Währungssicherungskontrakte. Der Marktwert von Devisentermingeschäften wird auf der Basis von aktuellen Devisenkassamittelkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- und -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

d) Bilanzierung und Ergebnisausweis von Finanzinstrumenten

Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Bilanz unter den angegebenen Positionen ausgewiesen. Mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, bei denen sich Zinserträge weitestgehend im Operating Profit widerspiegeln, gehen die Finanzinstrumente vollständig mit ihren Wertschwankungen ins Finanzergebnis.

Im Rahmen des Hedge-Accounting werden gegenläufige Geschäfte (Grund- und Sicherungsgeschäfte) zu einer bilanzierenden Einheit (Bewertungseinheit) zusammengefaßt. Voraussetzung dafür ist, daß die abzusichernde Position ein Preis-, Zins- oder Währungsrisiko beinhaltet und dieses durch die Wertschwankungen des Sicherungsgeschäftes (derivatives Finanzinstrument) mit einer gegenläufigen Wertentwicklung ausgeglichen wird. Ergebnisse aus diesen Geschäften fallen erst bei Auflösung der Bewertungseinheit an (deferral method).

Sofern Zinsswaps für die Absicherung von Wertpapieren gegen Zinsrisiken eingesetzt werden, bleiben die Wertschwankungen beider Finanzinstrumente unberücksichtigt. Es werden nur die periodisch abgegrenzten Zinsen erfolgswirksam im Finanzergebnis berücksichtigt (accrual method).

Bei der offenen Bilanzierung werden bei den derivativen Finanzinstrumenten nur deren unrealisierte Gewinne/Verluste in der Bilanz unter den Positionen „Sonstige Vermögensgegenstände“/„Sonstige Rückstellungen“ ausgewiesen. Grundsätzlich werden die Wertschwankungen einzeln bewerteter Derivate in der Periode ihrer Entstehung erfolgswirksam im Finanzergebnis erfaßt.

Sofern Fremdwährungssicherungsgeschäfte den abzusichernden Positionen (originäre Finanzgeschäfte, Einkaufs- und Verkaufstransaktionen) nicht direkt zugeordnet werden können, beeinflussen diese Sicherungsgeschäfte das Finanzergebnis. Werden geplante Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft abgesichert, ist die Bildung von bilanziellen Bewertungseinheiten grundsätzlich nicht möglich. Die Wert-

Schwankungen dieser Sicherungsgeschäfte gehen bis zum Zeitpunkt der Zuordnung zu einem Grundgeschäft ins Finanzergebnis und werden dort zum Zuordnungszeitpunkt mit dem dann gültigen Wertansatz festgeschrieben. Gemeinsam mit den Ergebnissen bei Realisierung der Sicherungsge-

schäfte werden die zuvor festgeschriebenen Werte am Fälligkeitszeitpunkt dem Operating Profit zugeordnet, so daß im Operating Profit per Saldo der Terminkurs zum Zeitpunkt der Zuordnung zum Tragen kommt.

24. Segmentberichterstattung

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

- Fahrzeuge - hauptsächlich unter dem Markennamen Mercedes-Benz - Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Personewagen und Nutzfahrzeugen sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.
- Luft und Raumfahrt - Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Passagier- und Militärflugzeugen und Hubschraubern, Satelliten sowie Raumfahrtsystemen, Produkten in den Bereichen Verteidigung und Zivile Systeme, einschließlich Radar- und Sensorsystemen sowie Antriebssystemen.

- Dienstleistungen - Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Informationstechnologie, Finanzdienstleistungen, Versicherungen, Handel, Telekommunikations- und Mediendienste sowie Immobilienmanagement.
- Direkt geführte industrielle Beteiligungen - für 1997 und 1996 Bahnsysteme (über eine 50%-Beteiligung an Adtranz), Mikroelektronik, Erkennungs- und Sortiersysteme (bis 31. Dezember 1996) sowie Dieselantriebe. 1995 wurden diese Bereiche und die Bereiche Energie- und Automatisierungstechnik noch vom Unternehmensbereich AEG DBI geführt.

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

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern:

	Fahrzeuge	Luft- und Raumfahrt	Dienst- leistungen	Direkt geführte industrielle Be- teilungen ¹⁾	Sonstige	Eliminie- rungen	Daimler- Benz- Konzern
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
1997							
Außenumsätze	88.707	15.158	13.066	7.082	37	-	124.050
konzerninterne Umsätze	2.925 ²⁾	128	2.432	473	28	(5.986)	-
Umsätze gesamt	91.632	15.286	15.498	7.555	65	(5.986)	124.050
Operating Profit (Loss)	3.501	432	457	(129)	(51)	118	4.328
Aktiva	46.955	20.556	19.410	11.871	38.307	-	137.099
Abschreibungen	3.612	559	2.576	540	79	-	7.366
Sachinvestitionen	4.862	495	367	512	706	-	6.942
1996							
Außenumsätze	74.958	12.979	10.798	7.604	-	-	106.339
konzerninterne Umsätze	2.666 ²⁾	74	2.345	411	-	(5.496)	-
Umsätze gesamt	77.624	13.053	13.143	8.015	-	(5.496)	106.339
Operating Profit (Loss)	2.707	(196) ³⁾	288	(585)	(57)	266	2.423
Aktiva	34.686	20.415	16.984	12.203	28.173	-	112.461
Abschreibungen	3.015	522	2.342	771	80	-	6.730
Sachinvestitionen	4.451	584	225	502	450	-	6.212

	Fahrzeuge	Luft- und Raumfahrt	Dienst- leistungen	Direkt geführte industrielle Be- teiligungen ¹⁾	Sonstige	Eliminie- rungen	Daimler- Benz- Konzern
	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
1995							
Außenumsätze	69.585	14.261	9.426	9.713	-	-	102.985
konzerninterne Umsätze	2.515	832	2.288	438	-	(6.073)	-
Umsätze gesamt	72.100	15.093	11.714	10.151	-	(6.073)	102.985
Operating Profit (Loss)	2.142	(7.220) ⁴⁾	112	(2.216) ⁴⁾	(30)	15	(7.197)
Aktiva	33.800	22.504	13.400	8.917	23.477	-	102.098
Abschreibungen ⁵⁾	2.989	4.173	2.774	973	108	-	11.017
Sachinvestitionen	3.331	564	231	601	123	-	4.850

- 1) Enthält 1997 und 1996 die anteiligen Werte von Adtranz (vgl. Anmerkung 2).
- 2) Einschließlich 2.801 (1996: 2.443) Mio. DM an Fahrzeugen, die an konzerneigene Finanzdienstleistungsgesellschaften geliefert wurden. Die Fahrzeuge werden im Wege von „operating lease“-Verträgen an Kunden vermietet. Der Hersteller garantiert der Finanzdienstleistungsgesellschaft die Restwerte der Fahrzeuge am Ende der Leasing-Periode.
- 3) Der Operating Loss des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt des Jahres 1996 enthält Aufwendungen von 435 Mio. DM im Zusammenhang mit dem Dornier-Flugzeuggeschäft, denen 300 Mio. DM Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierung gegenüberstehen (vgl. Anmerkung 3).
- 4) Der Operating Loss des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt des Jahres 1995 enthält Aufwendungen von 5.594 Mio. DM aus Restrukturierungsmaßnahmen, Abschreibungen vor allem auf Geschäftswerte und der Einstellung der finanziellen Unterstützung für Fokker. Im Operating Loss der direkt geführten industriellen Beteiligungen sind 1.596 Mio. DM aus dem Strukturkonzept für die AEG (vgl. Anmerkung 3) und außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen (331 Mio. DM) enthalten.
- 5) Einschließlich außerplanmäßiger Abschreibungen auf Sachanlagen und Geschäftswerte, davon im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt 2.558 Mio. DM und bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen 331 Mio. DM.

Überleitung vom Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern zum Operating Profit:

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1995 Mio. DM
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	3.631	1.465	(8.162)
Zinsen auf Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung	270	303	205
Equity-Ergebnis aus Airbus Industrie	109	267	331
Forschungskosten der Daimler-Benz AG	316	407	397
Den Segmenten nicht zurechenbare Posten	2	(19)	32
Operating Profit (Loss) ¹⁾	4.328	2.423	(7.197)

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

Segmentinformationen nach Regionen:

	Deutsch- land Mio. DM	Sonstige europ. Länder Mio. DM	Nord- amerika Mio. DM	Latein- amerika Mio. DM	Asien Mio. DM	Sonstige Länder Mio. DM	Eliminie- rungen Mio. DM	Daimler- Benz Konzern Mio. DM
1997								
Umsatz (nach Empfängerregion)	41.055	37.105	26.608	5.322	9.513	4.447	-	124.050
Umsatz (nach Ursprungsregion)								
Außenumsätze in der Region	62.301	25.090	24.183	5.192	4.252	3.032	-	124.050
Transfer zwischen Regionen	31.318	2.878	1.382	241	743	182	(36.744)	-
Umsätze gesamt	93.619	27.968	25.565	5.433	4.995	3.214	(36.744)	124.050
Exportumsatz aus Deutschland	-	13.173	2.824	755	4.137	560	-	21.449
Operating Profit	3.139	75	638	195	254	27	-	4.328
Aktiva	81.429	17.291	28.137	6.032	2.852	1.358	-	137.099
1996								
Umsatz (nach Empfängerregion)	39.165	30.360	20.472	3.922	8.309	4.111	-	106.339
Umsatz (nach Ursprungsregion)								
Außenumsätze in der Region	56.584	20.908	18.383	3.757	3.881	2.826	-	106.339
Transfer zwischen Regionen	24.054	1.813	221	83	222	-	(26.393)	-
Umsätze gesamt	80.638	22.721	18.604	3.840	4.103	2.826	(26.393)	106.339
Exportumsatz aus Deutschland	-	7.967	1.962	535	4.178	2.351	-	16.993
Operating Profit (Loss)	1.755	123	440	12	95	(2)	-	2.423
Aktiva	67.283	16.769	21.187	3.839	2.316	1.067	-	112.461
1995								
Umsatz (nach Empfängerregion)	37.684	28.299	19.533	5.083	8.727	3.659	-	102.985
Umsatz (nach Ursprungsregion)								
Außenumsätze in der Region	56.580	18.893	17.672	4.224	2.893	2.723	-	102.985
Transfer zwischen Regionen	19.787	1.273	1.052	68	135	117	(22.432)	-
Umsätze gesamt	76.367	20.166	18.724	4.292	3.028	2.840	(22.432)	102.985
Exportumsatz aus Deutschland	-	9.223	1.724	395	5.070	1.209	-	17.621
Operating Profit (Loss)	(7.326)	(776)	645	9	65	186	-	(7.197)
Aktiva	65.523	12.677	16.675	3.631	2.723	869	-	102.098

25. Ergebnis je Aktie

Die Kennzahlen für das Ergebnis je Aktie bestimmen sich wie folgt:

Werte in Mio. DM bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	31. Dezember		
	1997	1996	1995
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“):			
Konzernergebnis	8.042	2.762	(5.729)
gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	515,7	513,9	513,0
	15,59	5,37	(11,17)
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“):			
Konzernergebnis	8.042	2.762	(5.729)
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	38	7	-
	8.080	2.769	(5.729)
gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	515,7	513,9	513,0
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	12,5	4,0	-
	528,2	517,9	513,0
	15,30	5,35	(11,17)

Die Wandelschuldverschreibungen des Stock-Option-Plans 1997 wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Börsenkurs der Daimler-Benz-Aktie zum Bilanzstichtag unter der Wandlungshürde lag.

26. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach der Entscheidung, sich noch stärker auf die Kernaktivitäten zu konzentrieren, wurde der Bereich Halbleiter im März 1998 an das amerikanische Unternehmen Vishay Intertechnology Inc., Malvern/Pennsylvania, verkauft.

Ende Januar 1998 wurden zwei Immobilien-Objektgesellschaften an die Berliner Volksbank veräußert.

Im Mai 1997 hat die Gesellschaft einen Kaufvertrag zum Erwerb des Schwerlastwagenbereichs mit Ford geschlossen. Der Erwerb beinhaltet Werkzeuge, Maschinen und technische Anlagen, die zur Herstellung des Produkts verwendet

werden, Ersatzteile für die Fertigungsstraße und weitere Vermögensgegenstände. Zusätzlich wird Ford in 1998 bei der Markteinführung von Produkten und den Kostensenkungsanstrengungen sowie bei der Entwicklung und Systemunterstützung mitwirken. Alle wesentlichen Merkmale des Erwerbs sind in 1998 erfüllt.



Grundsätzliche Unterschiede

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

Rückstellungen

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

Pensionsrückstellungen werden - anders als nach deutschen Grundsätzen - unter Berücksichtigung erwarteter Lohn- und Gehaltssteigerungen ermittelt. Zur Berechnung wird nicht der im deutschen Steuerrecht geltende Abzinsungssatz von 6% zugrundegelegt; vielmehr fließen in den US-Wert die jeweiligen Realzinsen einzelner Länder ein.

Goodwill

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

Unrealisierte Gewinne

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

US-GAAP auch bestimmte unrealisierte Gewinne ausgewiesen werden müssen.

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

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

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

Leasing

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

Latente Steuern

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

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Deutsche Bank AG
Vorsitzender

Karl Feuerstein*)

Mannheim
Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats im Daimler-
Benz-Konzern
Stellvertretender Vorsitzender

Willi Böhm*)

Wörth
Mitglied des Betriebsrats des
Werks Wörth, Daimler-Benz AG

Dr. h.c. Birgit Breuel

Berlin
Generalkommissarin der
Weltausstellung EXPO 2000

Prof. Hubert Curien

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

Dr. jur. Michael Endres

Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

Manfred Göbels*)

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

Ulrich Hartmann

Düsseldorf
Vorsitzender des Vorstands der
VEBA AG

Erich Klemm*)

Sindelfingen
Vorsitzender des Betriebsrats des
Werks Sindelfingen, Daimler-Benz AG

Dr. h.c. Martin Kohlhausen

Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands der
Commerzbank AG

Rudolf Kuda*)

Frankfurt am Main
Abteilungsleiter im Vorstand der
IG Metall

Helmut Lense*)

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Untertürkheim,
Daimler-Benz AG

Walter Riester*)

Frankfurt am Main
2. Vorsitzender der IG Metall

Jürgen Sarrazin

Frankfurt am Main
Bis 31.12.1997 Sprecher des Vorstands
der Dresdner Bank AG

Dr. jur. Roland Schelling

Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

Herbert Schiller*)

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der debis AG

Dr. rer. pol. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands der
Bayer AG

Peter Schönfelder*)

Augsburg
Mitglied des Betriebsrats der
Daimler-Benz Aerospace AG

Prof. Dr. jur. Johannes Semler

Kronberg/Taunus
Rechtsanwalt

Bernhard Wurl*)

Frankfurt am Main
Abteilungsleiter im Vorstand der
IG Metall

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Ausschuß nach §27 Abs. 3 MitbestG

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

Präsidialausschuß

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

Bilanzausschuß

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

*) Vertreter der Arbeitnehmer.



Im Geschäftsjahr 1997 haben sich Aufsichtsrat und Vorstandsgemeinsam in vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung mit der Lage des Konzerns, der strategischen Entwicklung der verschiedenen Geschäftsfelder und Geschäftsbereiche sowie mit Einzelthemen befaßt

Der Präsidialausschuß trat im Berichtsjahr viermal zusammen und hat dabei neben Vorstandsangelegenheiten auch Fragen zu den Beteiligungen des Unternehmens sowie die Ausgabe von Belegschaftsaktien behandelt. Der Bilanzausschuß tagte zweimal gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern, um ausführlich den Jahresabschluß 1996 und den Halbjahresabschluß 1997 zu beraten. Der nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuß mußte nicht einberufen werden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in den jeweiligen Sitzungen sowie im Rahmen der monatlichen Berichterstattung über die Geschäftsentwicklung und die wirtschaftliche Situation des Unternehmens und der einzelnen Geschäftsbereiche umfassend informiert. Über besondere Vorgänge, die über die Einzelbefassung in den Sitzungen hinausgingen, wurde schriftlich und mündlich berichtet. Darüberhinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats in Einzelgesprächen laufend vom Vorstand unterrichten lassen.

Hauptthema der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung im Januar 1997 war die neue Konzernstruktur. Kernpunkt war die Verschmelzung der Mercedes-Benz AG auf die Daimler-Benz AG. Gleichzeitig wurden die Geschäftsfeldressorts Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Dienstleistungen (debis), Luft- und Raumfahrt (Dasa), die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Forschung und Technologie sowie die Ressorts Vertrieb, Konzernentwicklung und Industrielle Beteiligungengebildet. Damit wurden die wesentlichen organisatorischen und strukturellen Voraussetzungen für die Neuausrichtung des Konzerns geschaffen.



Zu der Aufsichtsratssitzung im Februar wurde turnusgemäß die mittelfristige Unternehmensplanung 1997-1999 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie die Refinanzierung des Unternehmens behandelt. In der Sitzung im April wurde der Jahresabschluß 1996 behandelt. Daneben wurden in allen Sitzungen nach der Satzung zustimmungspflichtige Angelegenheiten erörtert.

Der Vorstand berichtete weiter regelmäßig über die Entwicklung in den einzelnen Fahrzeugklassen sowohl des Geschäftsfeldes Pkw als auch Nutzfahrzeuge. Die Neuanläufe CLK und M-Klasse, die Situation der A-Klasse, die Erweiterung der Produktvarianten beim Schwer-Lkw Actros, die Eröffnung der Werke in Hambach, Tuscaloosa und Bad Cannstatt wurden eingehend dargestellt.

Weitere Schwerpunkte waren Themen der strategischen Ausrichtung der Geschäftsfelder und der damit einhergehenden Beteiligungen. Besondere Erwähnung verdient hierbei die Akquisition der Ford Heavy Trucks und deren Integration in die Freightliner-Organisation unter der Marke Sterling. Die Erhöhung des Kapitalanteils an der Micro Compact Car AG und die damit verbundene Übernahme der Geschäftsverantwortung im Projekt Smart wurde in den Sitzungen am 11. April und am 25. Juni 1997 eingehend dargestellt und diskutiert.

Ein Meilenstein der Weiterentwicklung der technologischen Innovationsfähigkeit von Daimler-Benz bildete die Kooperation mit dem kanadischen Unternehmen Ballard Power Systems. Ziel ist es, die Entwicklung und den Vertrieb der Brennstoffzellen-Technologie voranzutreiben. Der Beitritt von Ford zu diesem Joint-venture im Dezember 1997 verbreitert die industrielle und technologische Basis des Projekts insbesondere im Bereich der Antriebstechnik und unterstreicht die Richtigkeit der Entscheidung.

Mit der Gründung des Joint-venture Tegaron zusammen mit der Telekom vollzog die debis einen wichtigen Schritt in den Telematik-Markt. Eine Stärkung der Marktposition der debitel stellte der Erwerb von Gesellschaftsanteilen der Free-Com GmbH dar.

Als Beitrag zur nachhaltigen Konsolidierung des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme ist der Erwerb der Siemens Sicherungstechnik zu werten, womit die Dasa ihr Leistungsspektrum in der Verteidigungselektronik deutlich ausweiten konnte.

Weitere Einzelthemen, mit denen sich der Aufsichtsrat befaßt hat, betrafen bei der Dasa die Realisierung des Eurofighter-Programms, Überlegungen zur Neustrukturierung bei Airbus, die Kooperation mit der Groupe Lagardere in der Raumfahrt und der Verteidigung, die Überlegungen zum Bau des Großraumflugzeugs A3XX, die Ergänzung des Produktprogramms A340-500/600 und die vorgezogene Rückzahlung von Entwicklungszuschüssen für das A320-Programm an die Bundesrepublik Deutschland.

Wesentliche Schritte zur Bereinigung des Konzernportfolios waren zum einen der Verkauf des TEMIC-Halbleiterbereichs an Vishay und zum anderen die Trennung von der Beteiligung an Cap Gemini. Im Rahmen der Berichterstattung über die Konzernstrategie war der Aufsichtsrat jederzeit in die Überlegungen zur Positionierung der TEMIC einbezogen, die mit dem Verkauf des Halbleiterbereichs zum Jahresende abgeschlossen wurden. Die Trennung des debis Systemhauses von Cap Gemini eröffnet diesem Geschäftsbereich neue Chancen zur internationalen Orientierung, die in dem Outsourcing-Vertrag mit der Banco Ambrosiano Veneto einen erfreulichen Niederschlag fand.

Der Jahresabschluß 1997 der Daimler-Benz AG, der Konzernabschluß und der zusammengefaßte Lagebericht nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch - mit der Einschränkung der von Daimler-Benz angewandten, von der Securities and Exchange Commission (SEC) jedoch ausdrücklich erlaubten Quotenkonsolidierung - für den Konzernabschluß nach US-GAAP. Diese Unterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat

vorgelegen. Sie wurden von Bilanzausschuß und Aufsichtsrat geprüft und im Beisein der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlußprüfer angeschlossen und als Ergebnis seiner eigenen Prüfung festgestellt daß Einwendungen nicht zu erheben sind. In seiner Sitzung am 3. April 1998 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluß 1997 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluß 1997 der Daimler-Benz AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zugestimmt.

Im Aufsichtsrat und Vorstand kam es seit der Hauptversammlung 1997 zu keinen personellen Veränderungen.

In seiner Sitzung am 23. Januar 1997 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Cordes mit Wirkung zum 1. April 1997 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands zuständig für die Konzernentwicklung und die direkt geführten industriellen Beteiligungen bestellt. Herr Vöhringer ist mit Wirkung zum 1. April 1997 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands zuständig für das Funktionalressort Forschung und Technologie bestellt worden.

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

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

Stuttgart-Möhringen, im April 1998

Der Aufsichtsrat



Vorsitzender

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ¹⁾		Belegschaft am Jahresende		
			1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997	1996	
Fahrzeuggeschäft									
EvoBus GmbH, Stuttgart ⁴⁾	100,0	332	80,8	127,6	3.009	2.892	9.250	9.282	
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	63	6,6	(4,1)	453	389	1.354	1.286	
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	312	24,1	(5,3)	3.612	2.467	4.615	4.127	
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	5.146	3.496	982	975	
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	1.415	1.293	510	518	
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	129	13,9	15,1	1.348	1.219	529	526	
Mercedes-Benz France SAS, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	3.357	3.340	2.040	1.995	
Mercedes-Benz Italia S.p.A., Rom ⁴⁾	100,0	259	7,6	7,0	3.307	2.758	612	592	
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	100,0	101	7,2	9,7	1.024	923	266	267	
NAW Nutzfahrzeuge AG, Arbon	100,0	31	4,0	1,2	131	128	414	397	
Micro Compact Car AG, Biel ⁴⁾	81,0	331	(296,5)	(11,9)	-	-	812	328	
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	31	3,3	22,7	248	229	144	148	
Mercedes-Benz Danmark AS, Hillerød	100,0	28	4,2	4,0	492	399	269	241	
Mercedes-Benz Sverige AB, Stockholm	100,0	21	(4,9)	(1,4)	467	366	243	192	
Mercedes-Benz Bohemia s.r.o., Prag	100,0	16	6,5	4,3	205	134	142	118	
Freightliner Corporation, Portland ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	9.226	7.223	10.556	9.822	
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	9.660	6.439	1.263	1.249	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	804	-	1.296	634	
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico D.F. ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	644	248	1.045	789	
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	1.572	196,6	91,5	4.076	3.146	11.513	10.899	
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	302	13,5	(18,6)	1.077	671	1.834	1.600	
Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴⁾	87,0	53	(65,0)	(118,3)	2.092	1.885	3.800	4.058	
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	173	138,4	31,0	1.676	1.067	3.666	3.400	
Mercedes-Benz India Ltd., Pune	51,0	(9)	(68,2)	(46,7)	126	105	578	384	
P.T. German Motor Manufacturing, Jakarta	33,3	30	12,2	-	470	-	1.715	-	
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	297	41,9	59,1	3.104	2.915	405	406	
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	120	33,9	24,4	922	742	667	683	
Luft- und Raumfahrt									
Daimler-Benz Aerospace AG, München	100,0	4.178	742,7	44,2	3.593	3.080	10.637	10.613	
Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	1.965	(620,5)	1.442,9	4.682	3.412	14.087	14.805	
Airbus Industrie G.I.E., Toulouse	37,9	-	267,9	686,3	20.674	13.349	2.289	2.207	
Dornier GmbH, Friedrichshafen	57,6	401	63,5	(422,8)	627	578	1.960	1.873	
Dornier Satellitensysteme GmbH, München	100,0	31	21,5	9,7	1.568	818	1.489	1.490	
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	100,0	243	269,9	39,1	2.494	1.936	4.829	5.259	
MTU Maintenance GmbH, Langenhagen	100,0	30	(11,8)	6,0	425	351	866	723	
LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH, München	100,0	46	(19,9)	(51,9)	718	884	1.231	1.874	
Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co. KG, Friedrichshafen ⁴⁾	50,0	97	26,1	(14,1)	466	337	816	764	
Eurocopter-Gruppe, Paris ⁴⁾	40,0	974	5,6	(112,7)	3.031	2.792	9.617	9.968	
TDA Armements S.A.S., Paris ⁴⁾	50,0	(13)	(41,3)	2,0	263	312	902	1.024	
CMS, Inc., Tampa ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	158	109	572	546	

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997	1996
Dienstleistungen								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	841,7	150,6	-	-	293	239
debis Systemhaus GmbH, Hamburg	100,0	345	18,1	38,8	842	801	1.560	1.456
debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG, Stuttgart	60,0	104	60,9	31,5	1.761	1.355	1.136	701
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	593	222,9	175,2	319⁶⁾	279 ⁶⁾	627	182
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	66	228,1	183,0	2.182	1.452	- ⁷⁾	362
Mercedes-Benz Finance Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	571	364	215	133
Mercedes-Benz Financement S.A., Le Chesnay ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	170	157	121	142
Mercedes-Benz Finanziaria (Merfina) S.p.A., Rom	100,0	81	0,4	(8,0)	217	201	120	118
Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk ⁴⁾	100,0	, ⁵⁾	, ⁵⁾	, ⁵⁾	4.394	3.656	1.067	716
Mercedes-Benz Finance Co. Ltd., Tokio	90,0	103	15,7	21,6	105⁶⁾	125 ⁶⁾	35	30

Direkt geführte industrielle Beteiligungen

ABB Daimler-Benz Transportation GmbH, Berlin ⁸⁾	50,0	750	(411,9)	0,8	6.453	6.022	22.715	21.841
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn ⁹⁾	100,0	865	(5,4)	(32,1)	2.648	2.455	11.099	10.191
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	88,4	100	(135,9)	35,4	1.533	1.480	4.983	4.914
L'Orange GmbH, Stuttgart	100,0	20	3,7	3,0	95	78	498	423
MTU Asia Pte. Ltd., Singapur	75,5	45	5,0	6,5	275	299	170	162

Regionalholding- und Finanzgesellschaften

Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	320	19,7	57,3	-	-	2	2
Daimler-Benz UK Public Ltd., London ⁴⁾	100,0	381	110,3	81,8	-	-	6	6
Daimler-Benz France S.A., Rocquencourt ⁴⁾	100,0	367	36,0	(2,7)	-	-	1	2
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	193	24,3	32,2	-	-	1	-
Daimler-Benz Coordination Center S.A./N.V., Brüssel	100,0	672	20,7	32,6	-	-	21	22
Daimler-Benz España S.A., Madrid	87,9	266	(0,5)	50,4	-	-	12	12
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	5.482	528,9	266,3	-	-	36	31

1) Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

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

3) Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

4) Vorkonsolidierte Abschlüsse.

5) Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft der Region enthalten.

6) Einschließlich Zinserträge aus der Absatzfinanzierung.

7) Ab 1997 im Personalstand der Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart, enthalten.

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

9) Werte für die TEMIC-Gruppe nach US-GAAP.

Zehn-Jahres-Übersicht¹⁾

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Daimler-Benz-Konzern - Werte in Mio. DM -										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:										
Umsatz	73.495	76.392	85.500	95.010	98.549	97.737	104.075	102.985	106.339	124.050
davon ²⁾ : Deutschland	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572	38.319	39.015	37.684	39.165	41.055
EU ohne Deutschland	14.821	16.912	18.876	18.907	22.349	20.049	20.881	24.417	26.104	31.498
Nordamerika	11.817	13.032	12.820	12.969	13.881	17.138	19.609	19.533	20.472	26.608
Asien	-	-	-	-	8.757	8.620	9.719	8.727	8.309	9.513
Übrige Länder	17.763	16.886	17.130	18.691	10.990	13.611	14.851	12.624	12.289	15.376
Personenwagen	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650	36.370	40.107	38.638	43.913	50.953
Nutzfahrzeuge	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199	25.358	28.132	30.947	31.045	37.754
Luft- und Raumfahrt	4.976 ³⁾	7.489	12.168	11.974	16.735	18.173	17.053	14.261	12.979	15.158
Dienstleistungen	-	-	2.739	4.146	5.781	7.103	8.749	9.426	10.798	13.066
Dir. gef. industrielle Beteiligungen ⁴⁾	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184	10.733	10.034	9.713	7.604	7.082
Umsatzkosten	-	-	-	-	-	89.964	90.337	86.686	84.742	98.943
Materialaufwand	37.646	39.552	44.477	49.456	49.084	51.076	56.289	60.210	60.872	70.508
Personalaufwand	22.371	23.199	26.890	29.372	32.003	33.790	30.108	30.572	27.809	30.201
davon: Löhne und Gehälter	17.846	18.864	21.881	23.813	26.138	27.653	24.145	24.265	22.064	24.021
Operating Profit (Loss) ⁵⁾	-	-	2.924	3.654	2.026	(3.299)	2.708	(7.197)	2.423	4.328
Finanzergebnis	-	-	-	-	-	2.205	226	929	496	618
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	(544)	-	2.603	-	-	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.683	9.552 ⁶⁾	3.609	2.981	2.037	1.130	2.077	(7.233)	1.961	4.249
Konzernergebnis	1.702	6.809 ⁶⁾	1.795	1.942	1.451	615	895	(5.729)	2.762	3.172 ⁷⁾
Konzernergebnis je 5-DM-Aktie, adjustiert (in DM) ^{8) 9)}	3,80	3,92 ¹⁰⁾	3,58	3,98	3,01	1,28	2,16	(11,17)	5,37	6,15 ⁷⁾
Operating Profit (Loss) in % des Umsatzes	-	-	3,4%	3,8%	2,1%	(3,4)%	2,6%	(7,0)%	2,3%	3,5%
Eigenkapitalrendite ¹¹⁾	15,8%	12,0% ¹⁰⁾	10,3%	10,4%	7,4%	3,2%	4,7%	(21,9)%	11,2%	11,2%
Aus der Bilanz:										
Sachanlagen	10.984	13.508	15.057	16.574	19.254	18.921	17.727	16.576	18.225	20.656
Vermietete Gegenstände	3.678	5.043	6.518	8.092	9.777	11.879	10.209	9.700	11.941	14.931
Umlaufvermögen	33.545	41.580	42.408	44.793	51.086	55.003	57.037	60.777	66.817	85.091
davon: Liquide Mittel	14.202	14.638	13.693	10.554	9.830	10.457	14.017	12.300	14.845	21.177
Bilanzsumme	51.931	62.737	67.339	75.714	86.184	90.926	93.536	102.098	112.461	137.099
Eigenkapital	11.323	16.966	17.827	19.448	19.719	18.145	20.251	22.860	26.393	35.085
davon: Gezeichnetes Kapital	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330	2.330	2.565	2.568	2.577	2.584
Finanzverbindlichkeiten	-	-	-	13.330	17.082	20.728	20.323	22.285	28.850	39.302
Mittel- und langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833	37.118	36.144	36.411	38.526	43.728
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15.995	21.152	23.619	27.712	32.075	35.084	36.672	37.342	43.029	53.387
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	-	-	-	69%	87%	114%	100%	97%	109%	122% ¹²⁾
Netto-Finanzverbindlichkeiten ¹³⁾	-	-	-	2.776	7.252	10.271	6.306	9.985	14.005	18.125
Netto-Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	-	-	-	14%	37%	57%	31%	44%	53%	56% ¹²⁾
Kurzfristige Aktiva (ohne Vorräte) zu kurzfristigem Fremdkapital	1,3	1,1	1,1	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Aus der Kapitalflußrechnung:										
Investitionen in Sachanlagen ¹⁴⁾	5.057	4.931	5.667	6.518	6.250	4.488	4.522	4.782	6.212	6.942
Investitionen in Vermietete Gegenstände	2.538	3.061	3.588	4.191	5.206	5.855	5.593 ¹⁴⁾	6.338	6.100 ¹⁴⁾	7.608
Abschreibungen auf Sachanlagen	3.028	3.082	3.558	4.076	4.699	5.209	4.918	4.707	4.410	4.584
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	877	1.249	1.499	1.764	2.178	2.536	2.275	2.270	2.018	2.323
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung ¹⁵⁾	4.744	5.494	8.193	8.401	9.312	9.043	8.692	8.941	8.845	9.756
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-	-	-	-	5.328	9.913	11.282	5.455	10.203	11.242
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-	-	-	-	(7.523)	(10.523)	(10.591)	(10.742)	(12.154)	(16.595)
Börsenkennzahlen:										
Börsenhöchstkurs (in DM) ⁸⁾	73,69	81,75	94,34	78,35	80,52	83,33	89,90	76,04	106,40	161,85
Börsentiefstkurs (in DM) ⁸⁾	50,73	61,61	53,81	50,01	49,95	52,61	70,30	60,77	72,40	103,60
Jahresendkurs (in DM) ⁸⁾	70,95	79,78	54,31	73,43	53,17	83,33	75,84	72,30	106,15	126,00
Börsenkapitalisierung am Jahresende (in Mrd. DM)	31,3	37,6	25,6	34,7	25,1	39,3	39,0	37,2	54,7	65,1
Beschäftigte am Jahresende:										
Daimler-Benz-Konzern	338.749	368.226	376.785	379.252	376.467	366.736	330.551	310.993	290.029	300.068
davon: Deutschland	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464	284.576	251.254	242.086	222.821	225.266
Ausland	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003	82.160	79.297	68.907	67.208	74.802
Personenwagen	-	96.734	100.479	103.632	95.492	90.248	83.396	80.733	83.732	91.753
Nutzfahrzeuge	-	90.663	93.920	96.762	90.786	84.925	81.012	82.041	80.483	85.071
Vertrieb Fahrzeuge	-	31.338	32.022	32.854	32.164	30.859	29.250	29.375	29.615	30.518
Luft- und Raumfahrt	-	62.959	61.276	56.465	81.872	86.086	75.581	50.784	44.936	43.521
Dienstleistungen	-	-	4.879	6.203	8.258	8.812	9.226	10.196	11.500	14.898
Dir. gef. industrielle Beteiligungen ⁴⁾	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784	58.921	44.769	49.432	31.005	28.293
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt	336.975	339.875	374.217	381.511	382.633	371.107	341.905	321.222	291.268	295.514
Daimler-Benz AG - Werte in Mio. DM -										
Jahresüberschuß/(-fehlbetrag)	1.382	1.120	1.120	1.194	703 ¹⁶⁾	390	565	(6.577)	1.298	5.795
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	504	555	557	603	604	373	564	-	567	827
Bardividende je 5-DM-Aktie (in DM)	1,20	1,20	1,20	1,30	1,30	0,80	1,10	-	1,10	1,60
Dividende und Steuergutschrift ¹⁷⁾ je 5-DM-Aktie (in DM)	1,88	1,88	1,88	2,03	2,03	1,14	1,57	-	1,57	2,29
Adjustierte Dividende je 5-DM-Aktie ⁸⁾ :										
Bardividende (in DM)	1,15	1,18	1,18	1,29	1,29	0,79	1,10	-	1,10	1,60
Dividende und Steuergutschrift ¹⁷⁾ (in DM)	1,80	1,85	1,85	2,01	2,01	1,13	1,57	-	1,57	2,29
Sonderausschüttung (vorgeschlagen)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.335
Sonderausschüttung je 5-DM-Aktie (in DM)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,00
Sonderausschüttung und Steuergutschrift ¹⁷⁾ je 5-DM-Aktie (in DM)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,57

1) Werte bis einschließlich 1994 nach HGB.

2) Segmentbeiträge.

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

4) Bis einschließlich 1995 AEG Daimler-Benz Industrie.

5) Bis einschließlich 1994 Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit.

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

7) Ohne einmalige steuerliche Sondererträge.

8) Unter Berücksichtigung der Bezugsrechtsemissionen und bezogen auf eine 5-DM-Aktie.

9) Ohne Anteile Dritter.

10) Vergleichbar gerechnet.

11) Konzernergebnis in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals; 1997 ohne einmalige Steuererträge.

12) Eigenkapital ohne Steuererminderung auf Sonderausschüttung.

13) Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquide Mittel.

14) Ohne Nettobuchwerte aus der Erstkonsolidierung von Gesellschaften.

15) Einschließlich Auftragsforschung.

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

17) Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre.

Adressen und Außenvertretungen

Adressen:

Daimler-Benz AG

70546 Stuttgart

Tel. (49) 711-17 1

Fax (49) 711-17 94022

Daimler-Benz Aerospace AG

81663 München

Tel. (49) 89-607 0

Fax (49) 89-607 26481

Daimler-Benz InterServices (debis) AG

debis Haus am Potsdamer Platz

10875 Berlin

Tel. (49) 30-2554 0

Fax (49) 30-2554 2525

Bahnsysteme

ABB Daimler-Benz

Transportation GmbH

Postfach 13 01 27

13601 Berlin

Tel. (49) 30-3832 0

Fax (49) 30-3832 2000

Mikroelektronik

TEMIC TELEFUNKEN

microelectronic GmbH

Postfach 35 35

74025 Heilbronn

Tel. (49) 7131-67 0

Fax (49) 7131-67 2340

MTU/Dieselantriebe

MTU Friedrichshafen GmbH

88040 Friedrichshafen

Tel. (49) 7541-90 0

Fax (49) 7541-90 5000

Daimler-Benz-Repräsentanzen:

Bonn/Berlin

Bonn:

Tel. (49) 228-5404 100

Fax (49) 228-5404 109

Berlin:

Tel. (49) 30-2554 1810

Fax (49) 30-2554 1819

Brüssel

Tel. (32) 2-23311 33

Fax (32) 2-23311 80

Jerusalem/Tel Aviv

Tel. (97) 22-56666 15

Fax (97) 22-56666 46

Kairo

Tel. (20) 2-5790 197/198

Fax (20) 2-5790 196

Mexico City

Tel. (52) 5-267 0106

Fax (52) 5-267 0105

Moskau

Tel. (7) 501-926 4039

Fax (7) 501-926 4038

Neu Delhi

Tel. (91) 124-3473 12

Fax (91) 124-3473 13

Paris

Tel. (33) 1-538300 60

Fax (33) 1-538300 62

Peking

Tel. (86) 10-6590 6680/6678

Fax (86) 10-6590 6683/6684

Pretoria

Tel. (27) 12-309 1503

Fax (27) 12-666 8191

Sao Paulo

Tel. (55) 11-758 7171/6611

Fax (55) 11-758 7118

Singapur

Tel. (65) 291 9385

Fax (65) 292 1817

Tokio

Tel. (81) 3-5572 7130

Fax (81) 3-5572 7127

Washington D.C.

Tel. (1) 202-408 4900

Fax (1) 202-408 4891

Daimler-Benz-Büros: Abu Dhabi

Tel. (97) 12-436 531

Fax (97) 12-436 650

Bangkok

Tel. (66) 2-260 6075

Fax (66) 2-260 6077

Buenos Aires

Tel. (54) 1-801 3585

Fax (54) 1-808 8702

Hanoi

Tel. (84) 88958 711

Fax (84) 88958 714

Hongkong

Tel. (85) 2-2594 8876

Fax (85) 2-2594 8801

Kiew

Tel. (38) 044-271 7842/7887

Fax (38) 044-271 9443

London

Tel. (44) 171-839 8998

Fax (44) 171-839 9279

Madrid

Tel. (34) 1-322 6161

Fax (34) 1-322 6019

Rom

Tel. (39) 6-41898 405

Fax (39) 6-4121 9097/9088

Sydney/Melbourne

Tel. (61) 39-566 9266

Fax (61) 39-566 9110

Taschkent

Tel. (7) 3712-406 374

Fax (7) 3712-406 674

Zagreb

Tel. (38) 5148-123 21

Fax (38) 5148-123 22

Informationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht Daimler-Benz
(deutsch, englisch, französisch)

Form 20-F
(englisch)

Geschäftsbericht Daimler-Benz Aerospace (Dasa)
(deutsch und englisch)

Geschäftsbericht Daimler-Benz InterServices (debis)
(deutsch und englisch)

Daimler-Benz-Zwischenberichte zum 1., 2. und 3. Quartal
(deutsch, englisch und französisch)

Daimler-Benz-Umweltbericht
(deutsch und englisch)

Diskette mit Finanzinformationen
(englisch; MS EXCEL-Tabellen zur Weiterbearbeitung)

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

Die oben genannten Informationen/Abschlüsse können angefordert werden bei:

Daimler-Benz AG
70546 Stuttgart

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

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

Investor Relations:

Telefon (49) 711-17 92197, 17 92283 oder 17 92261
Telefax (49) 711-17 94109 oder 17 95235

Bilanzpressekonferenz:

8. April 1998
10.00 Uhr
Kultur- und Kongreßzentrum
Stuttgart

Analystenkonferenz:

8. April 1998
14.30 Uhr
Stuttgart-Möhringen

Hauptversammlung:

27. Mai 1998
10.00 Uhr
Hanns-Martin-Schleyer-Halle
Stuttgart

Halbjahres-Bilanzpressekonferenz:

30. Juli 1998
10.00 Uhr
Frankfurt am Main

Analystenkonferenz:

30. Juli 1998
14.00 Uhr
Frankfurt am Main

Daimler-Benz berichtet über den Verlauf des ersten Quartals 1998 in der Bilanzpressekonferenz am 8. April, über die ersten sechs Monate mit einem Halbjahresabschluß am 30. Juli 1998 sowie Ende Oktober 1998 über die ersten neun Monate des Jahres.

Konzeption und Inhalt:

Daimler-Benz AG, RK/B

Gestaltung:

Daimler-Benz AG, K/D, BS/M

Der Geschäftsbericht wurde auf umweltfreundlichem, 100% chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Daimler-Benz AG
D-70546 Stuttgart

<http://www.daimler-benz.com>