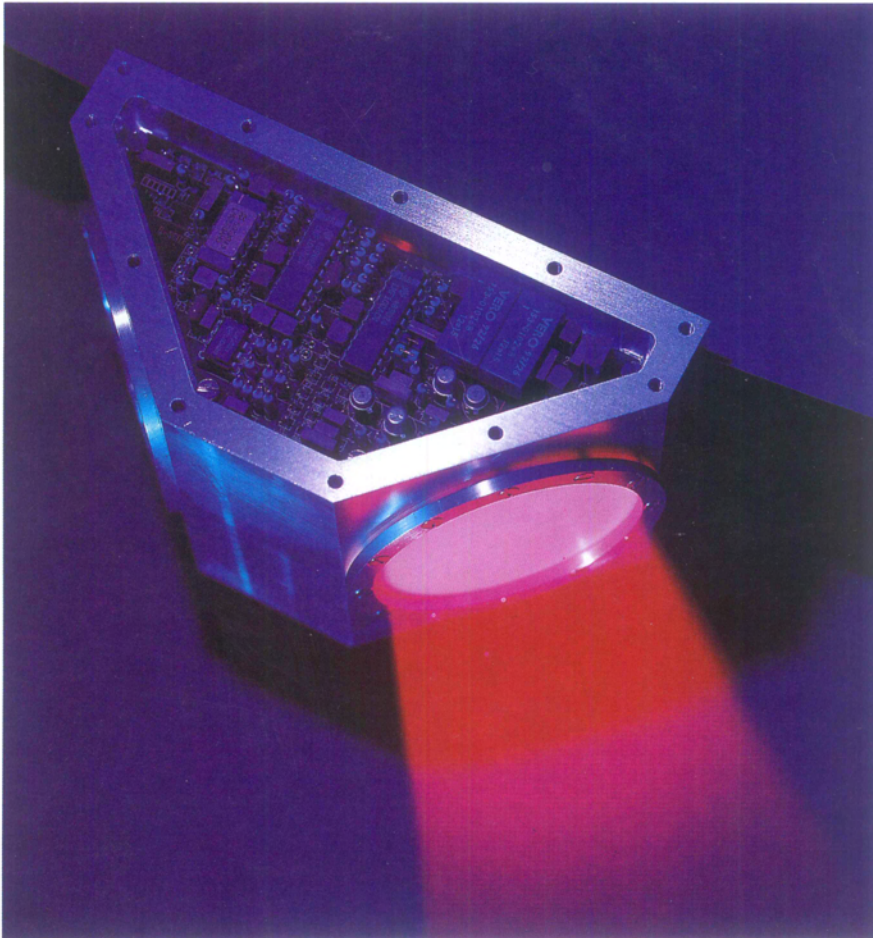


DAIMLERBENZ



Das Geschäftsjahr
1992

Daimler-Benz auf einen Blick

Daimler-Benz-Konzern

Werte in Millionen DM	1992	1991	1990
Umsatz	98.549	96.276*)	85.500
EG-Markt	64.921	65.123	55.550
Deutschland	42.572	42.658	36.674
EG ohne Deutschland	22.349	22.465	18.876
USA	12.792	11.827	12.097
Übrige Märkte	20.836	19.326	17.853
Beschäftigte (am Jahresende)	376.467	388.696*)	376.785
Deutschland	302.464	317.461	303.404
Ausland	74.003	71.235	73.381
Abschreibungen	4.990	4.328	3.780
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	5.861	7.814	6.622
Investitionen	8.363	9.535	6.857
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	9.312	9.013*)	8.193
Jahresüberschuß	1.451	1.942	1.795
Daimler-Benz AG			
Gezeichnetes Kapital	2.330	2.330	2.330
Ausschüttungssumme	604	603	557
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	13,-	13,-	12,-

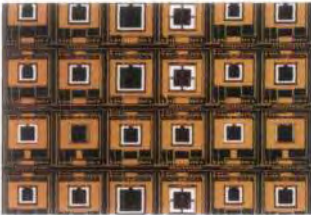
Um die wesentlichen Konsolidierungskreisänderungen bei AEG und Deutsche Aerospace angepaßt.

Der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluß der Daimler-Benz Aktiengesellschaft wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und bei dem Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt. Dieser Abschluß kann bei der Daimler-Benz AG, BPA, Postfach 80 02 30, D-7000 Stuttgart 80, (ab 01.07.93: 70546 Stuttgart), unentgeltlich angefordert werden.

Foto Titelseite:

Immer raffinierter werden elektronische Hilfen: Dieser Sensor arbeitet mit Millimeterwellen-Radar; er kann die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs berührungslos und ohne Schlupf messen. Kritische Fahrzustände - wie scharfes Bremsen, Durchdrehen eines Rades, Ausbrechen des Fahrzeugs - sind damit rechtzeitig zu erkennen.

Inhaltsverzeichnis



- 2 Mitglieder des Aufsichtsrats
- 3 Mitglieder des Vorstands
- 4 Leitbild des Daimler-Benz-Konzerns
- 6 Mitglieder des Direktoriums und Konzernrepräsentanzen
- 7 An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens

Bericht des Vorstands

- 10** Lagebericht
- 20 Unternehmensbereich Mercedes-Benz
- 22 Geschäftsbereich Personenwagen
- 24 Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge
- 28 Unternehmensbereich AEG
- 32 Unternehmensbereich Deutsche Aerospace (DASA)
- 36 Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)
- 40 Gemeinschaftsunternehmen
- 42 Forschung und Entwicklung
- 46 Umweltschutz
- 48 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- 52 Finanzen
- 58 Die Daimler-Benz-Aktie
- 60 Jahresabschlüsse**
- 82 Vorschlag für die Gewinnverwendung
- 83 Bericht des Aufsichtsrats**
- 86** Daimler-Benz in Zahlen
- 88 Wichtige Beteiligungsgesellschaften

Mitglieder des Aufsichtsrats

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

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

KARL FEUERSTEIN *)
Mannheim
Vorsitzender des Konzernbetriebs-
rats der Daimler-Benz AG
Vorsitzender des Gesamtbetriebs-
rats der Mercedes-Benz AG
Stellvertretender Vorsitzender

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

DIPL.-ING. RICHARD BOLLMANN *)
Mannheim
Mitglied des Oberen Führungs-
kreises der Mercedes-Benz AG
Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtsprecherausschusses der
Mercedes-Benz AG

PROF. DR.-ING. E.H.
WERNER BREITSCHWERDT
STUTTGART

DR. RER. POL. HORST J. BURGARD
Frankfurt am Main
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

HELMUT FUNK *)
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des
Werks Untertürkheim und der
Hauptverwaltung der Mercedes-
Benz AG

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

MARTIN KOHLHAUSSEN
Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands
der Commerzbank AG

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

HUGOLOITZE *)
Reinhardshagen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Kassel der
Mercedes-Benz AG

DIPL.-ING. HANS-GEORG POHL
Hamburg
Deutsche Shell AG

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

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

DR. JUR. ROLAND SCHELLING
Stuttgart
Rechtsanwalt und Notar

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

PROF. DR. JUR. JOHANNES SEMLER
Kronberg/Taunus
Mitglied des Vorstands der
Mercedes Aktiengesellschaft
Holding

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

HERMANN-JOSEF STRENGER
Leverkusen
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Bayer AG

BERNHARD WURL *)
Mainz
Abteilungsleiter im Vorstand der
IG Metall

*) Von den Arbeitnehmern gewählt.

Mitglieder des Vorstands

EDZARD REUTER
Stuttgart

Vorsitzender

PROF. DR.-ING. E.H. DR. H.C.
WERNER NIEFER
Stuttgart
Unternehmensbereich
Mercedes-Benz

Stellvertretender Vorsitzender

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

DR. JUR. HANS-WOLFGANG
HIRSCHBRUNN
Stuttgart
Personal

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

JÜRGEN E. SCHREMPF
München
Unternehmensbereich
Deutsche Aerospace

ERNST G. STÖCKL
Frankfurt am Main
Unternehmensbereich AEG

HELMUT WERNER
Stuttgart
Unternehmensbereich
Mercedes-Benz

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unsere gemeinsame Arbeit dient dem Ziel:

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

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

Mitglieder des Direktoriums und Konzernrepräsentanzen

Mitglieder des Direktoriums

DR. JUR. BOY-JÜRGEN ANDRESEN
Personal- und Sozialpolitik

HANSJÖRG BAUMGART
Daimler-Benz Kunstbesitz

MARTIN BERGER
Bilanzen und Publizität

DR. RER. POL. ROLF A. HANSSEN *;
Konzernplanung und -Controlling

MATTHIAS KLEINERT *)
Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftspolitik

DR.-ING. MICHAEL KRÄMER
Forschung 1

DR. RER. NAT. VOLKER LEHMANN
Forschung 2

WERNER POLLMANN
Technik,
Umweltbevollmächtigter des
Daimler-Benz-Konzerns

JÖRG SEIZER
Beteiligungen

KONRAD STRAUB
Konzernrevision

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

DR. IUR. SOLMS WITTIG *)
Recht

GERD WORIESCHECK
Personalentwicklung
Obere Führungskräfte

I Mit Generalvollmacht.

Konzernrepräsentanzen

Berlin

PETER-HANS KEILBACH
Englerallee 40
D-1000 Berlin 33

Bonn

ALFONS PAWELCZYK
Friedrich-Ebert-Allee 26
D-5300 Bonn 1

Brüssel

DR. JUR. HANNS R. GLATZ
133, RueFroissart-Bte29
B-1040 Brüssel

Hong Kong

(bis 31.12.1992)

KLAUS B. BEHRENDT
6th Floor Ruttonjee House
11 Duddell Street, Central
Hong Kong

Tokyo

RAINER JAHN
SVAX TT Building
3-11-15 Toranomon
Minato-ku, Tokyo 105
Japan

Washington D.C.

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

An die Aktionäre und Freunde unseres Unternehmens



Bis zur Mitte des vergangenen Geschäftsjahres, über das hier berichtet wird, waren wir mehr als zuversichtlich, daß wir auf einem guten Weg sind, vor allem, daß der Trend unserer Ergebnisentwicklung wieder deutlich nach oben weisen werde. Die Dinge sind grundlegend anders gelaufen, wir haben uns geirrt. Wie war das möglich, was ist geschehen?

Es gibt eine ganze Reihe von Ursachen, die zusammengekommen sind und die wir, zumindest in dieser Ballung, nicht vorhergesehen haben. Davon waren nicht nur wir, sondern weite Teile der deutschen gewerblichen Wirtschaft in ähnlicher Weise betroffen.

Zum einen ist die binnenwirtschaftliche Nachfrage in der Bundesrepublik Deutschland seit Mitte 1992 in einem Ausmaß zusammengebrochen, das nur als dramatisch bezeichnet werden kann. Zugleich ist die erwartete Belebung der Weltkonjunktur mit einer entsprechenden Zunahme der Exportmöglichkeiten ausgeblieben; stattdessen

verstärkten sich die negativen Tendenzen in nahezu allen westeuropäischen Partnerländern. Hinzu kam eine drastische Rücknahme öffentlicher Aufträge, begleitet von einer allgemeinen Verunsicherung im politischen Bereich über die Grundzüge der zukünftigen Beschäftigungspolitik. Und schließlich haben die Erschütterungen innerhalb des Europäischen Währungssystems wesentlich dazu beigetragen, daß, von wenigen Ausnahmen abgesehen, die gesamte deutsche Wirtschaft unter einem drastischen Rückschlag zu leiden hatte.

Von diesen Umbrüchen sind auch die wichtigsten Geschäftsfelder Ihres Unternehmens nicht verschont geblieben. Vor allem hat uns der massive Rückgang der Nachfrage im Fahrzeuggeschäft, sowohl bei den Personenwagen als auch bei den Nutzfahrzeugen, schwer getroffen.

Geplant hatten wir - unter Berücksichtigung der erstmals konsolidierten Deutschen Aerospace Airbus - einen Konzernumsatz von mehr als 105 Milliarden DM, während wir tatsächlich die magische Schwelle eines dreistelligen Milliardenbetrages knapp verfehlt haben. Der Jahresüberschuß im Konzern sollte, ebenso wie das Betriebsergebnis, deutlich ansteigen, in Wirklichkeit war er um 25 Prozent rückläufig. Der Steueraufwand in der Konzernrechnung hat nicht zugenommen, sondern ist, bezogen auf die Einkommen- und Ertragsteuern, um mehr als 450 Millionen DM abgesunken. Und schmerzlich genug: Wir mußten unsere inländische Beschäftigung im Verlauf des Geschäftsjahres um über 18.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abbauen.

Auch 1993 wird der Weg steiniger, als wir es zu Anfang des vergangenen Jahres ahnen konnten. Denn alles deutet darauf hin, daß eine konjunkturelle Belebung so schnell nicht eintreten wird. Mit einem Anstieg der Exporte kann frühestens in der zweiten Hälfte dieses Jahres gerechnet werden, und für die Inlandsnachfrage dürfen wir nicht einmal das erwarten. Der wirtschaftliche Aufbau in den neuen Bundesländern erfordert Anstrengungen von uns allen, die weit über das hinausgehen, was bisher geleistet wurde. Ganz allgemein gilt, daß vieles von dem, was für die deutsche Wirtschaft in den zurückliegenden Jahren gerade noch tragbar erschien, nun zu einer kaum noch zu verkraftenden Belastung geworden ist.

Das laufende Jahr wird also in jeder Hinsicht nicht einfach werden. Trotzdem geben uns die erzielten Fortschritte bei der Verfolgung unserer strategischen Ziele - der Internationalisierung, der Steigerung unserer Wettbewerbsstärke auf unserem Heimatmarkt Europa, der Erneuerung und Vervollständigung unserer Produktpalette sowie die vielen bereits abgeschlossenen oder in die Wege geleiteten Maßnahmen zur Verbesserung unseres Kostenrahmens und zur Flexibilisierung unserer Abläufe und Organisationsstrukturen - auch unter den heutigen schwierigen Rahmenbedingungen - Anlaß zur Zuversicht.

Früher als andere haben wir Entwicklungen vorausgesehen, haben wir unsere Strategien und Strukturen grundlegend an die neuen Erfordernisse angepaßt. Inzwischen ist allseits offenbar geworden, daß die kurzfristigen konjunkturellen Phänomene lediglich ein Geschehen beleuchten, das schon seit längerem im Gange ist und nichts anderes als einen tiefgreifenden Strukturwandel der internationalen Automobilindustrie darstellt. Ihr Unternehmen hat sich dafür gewappnet.

So beweisen sich gerade in der aktuellen Situation in aller Deutlichkeit die Vorteile unserer neuen Struktur: Die Vollkonsolidierung der Deutschen Aerospace Airbus hat einen beträchtlichen Beitrag zum Gesamtergebnis bewirkt, und dies ist nur ein - wenn auch das wichtigste - Beispiel dafür, daß Ihr Konzern mit seiner neuen Struktur inzwischen über wirksame Ausgleichskräfte verfügt.

Deswegen erscheint es uns gerechtfertigt, Ihnen vorzuschlagen, bei der im letzten Jahr beschlossenen Dividende zu bleiben, weil wir Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, ungeachtet vorübergehender Rückschläge am langfristigen Ertragstrend Ihres Unternehmens teilhaben lassen wollen.

Dessen Sicherung dienen die umfangreichen Programme zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung, an denen wir bereits seit Mitte der 80er Jahre sehr hart arbeiten. Allein im Fahrzeugbereich erbringen sie sockelwirksame Einsparungen von jährlich mehreren Milliarden Mark. Ähnliche Programme sind in allen Bereichen des Konzerns in Gang gesetzt. Dazu gehört auch die konsequente Realisierung von Produktivitätsreserven, ein Prozeß, der vor dem Hintergrund der konjunkturellen Entwicklung mit aller notwendigen Entschiedenheit weitergetrieben werden muß.

Der damit zusammenhängende, zum Teil bereits durchgeführte Abbau von Personal konnte bisher sozialverträglich durchgeführt werden; das schließt leider nicht aus, daß möglicherweise im Interesse des Gesamtunternehmens zukünftig auch darüber hinausgehende, aktive Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Weiterhin haben wir auf breiter Front Schritte eingeleitet, die darauf zielen, die Flexibilität unserer Organisationsstrukturen zu erhöhen. Das Ergebnis kann sich schon jetzt sehen lassen: Verschlankeung der Zentralen, Reduzierung von Hierarchieebenen, Erweiterung von Leitungsspannen, Aufbau von Leistungszentren mit konsequenter Dezentralisierung von Entscheidungsbefugnissen, Stärkung von Eigenverantwortlichkeit und Schaffung unternehmerischer Freiräume. Das alles sind bei uns keine leeren Floskeln, sondern zunehmend gelebte Wirklichkeit, tragender Bestandteil einer Unternehmenskultur, die sich durch kreative Unruhe wie durch bereichs- und hierarchieübergreifende Zusammenarbeit auszeichnet.

Zu dem Bündel dieser Maßnahmen gehört auch die Einführung von Gruppenarbeit, die, etwa bei Mercedes-Benz, bis 1995 auf die Hälfte aller Beschäftigten in der Produktion ausgeweitet werden soll. Daß wir uns auch hiervon eine deutliche Verbesserung unserer Kosten versprechen, versteht sich von selbst. Das schließt die ständige kritische Überprüfung mit ein, ob die erreichten Resultate den Anforderungen wirklich genügen.

Daß wir uns diese Prozesse, die nichts weniger als Schnitte in gewachsene Strukturen und Verhaltensweisen darstellen, längst selbst verordnet hatten, bevor die Umfeldveränderungen sie erzwingen, erfüllt uns mit der Gewißheit, die Früchte dieser Anstrengungen früher als andere ernten zu können. Noch wichtiger aber ist die keineswegs selbstverständliche Tatsache, daß unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese zum Teil auch schmerzlichen Eingriffe mittragen.

Eine unserer entscheidend wichtigen strategischen Zielsetzungen besteht darin, die Globalisierung Ihres Unternehmens voranzutreiben, um gezielt lokale Standortvorteile zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte zu nutzen. Für solche Überlegungen spricht natürlich auch unsere Abhängigkeit von nicht selten zufälligen Wechselkursbewegungen, die allein in den letzten Monaten des vergangenen Jahres unsere Umsatzerlöse in der Größenordnung von einer Milliarde Mark verringert haben, auch wenn wir einen Teil der damit verbundenen Ergebniseinbußen durch Kurssicherungsmaßnahmen wieder wettmachen konnten.

Die Erweiterung unserer Zusammenarbeit mit dem südkoreanischen Automobilhersteller Ssang Yong sowie unser verstärktes Engagement in Mexiko mit der ersten Pkw-Montagelinie auf dem nord-amerikanischen Kontinent und dem Aufbau eines neuen Produktionsstandortes für Stadt- und Überlandlinienbusse sind nur zwei Beispiele für unsere Fortschritte bei der Internationalisierung unserer Produktionsstruktur, mit der wir die Voraussetzungen dafür schaffen, auch auf den Wachstumsmärkten der Zukunft präsent zu sein. Geschäftliche Möglichkeiten ganz anderer Art eröffnet etwa der Ausbau des Joint Venture zwischen der debis und dem russischen Erdgaslieferanten Gasprom, und natürlich unterstützen auch unsere vielfältigen strategischen Allianzen die Internationalisierung von Daimler-Benz; hierzu gehört der rege Austausch mit Mitsubishi ebenso wie die gemeinsame Arbeit von DASA und Tupolev an einer Studie für Wasserstoffantriebe im Flugzeugbereich.

Der Ausbau unserer weltweiten Tätigkeiten bezieht sich nicht nur auf die Fertigungs- und Beschaffungsseite. Global Sourcing, Design-Zentren, Forschungsaußenstellen zählen ebenso dazu wie die Verbreiterung unserer Öffentlichkeitsarbeit durch einen gezielten Ausbau des bereits bestehenden weltweiten Kommunikationsnetzes.

Und auch in unserem diesjährigen Geschäftsbericht tragen wir der zunehmenden Internationalisierung Ihres Unternehmens Rechnung, beispielsweise durch die Aufnahme zusätzlicher, im US-amerikanischen Wirtschaftsraum üblicher Informationen. Aus diesem Grund konzentrieren wir uns auch auf den Konzernabschluß statt, wie bisher, daneben den vollständigen Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zu veröffentlichen. Natürlich steht dieser Ihnen auf Wunsch zur Verfügung und liegt auf unserer Hauptversammlung aus, um Sie auch weiterhin in gewohntem Umfang mit Informationen über Ihr Unternehmen zu versorgen.

Innerhalb Europas sind wir weiter vorangekommen. So wird die DASA mit der mehrheitlichen Übernahme des holländischen Unternehmens Fokker zum Full-line Anbieter auf dem vielversprechenden Gebiet der Regionalflugzeuge und zum größten europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen. Zugleich haben wir mit der inzwischen abgeschlossenen Umorganisation, insbesondere der gesellschaftsrechtlichen Verschmelzung von Messerschmitt-Bölkow-Blohm und der Telefunken Systemtechnik mit der DASA, einen wesentlichen weiteren Schritt zu einer international wettbewerbsfähigen Neuordnung der deutschen Luft- und Raumfahrt getan.

Großes Gewicht kommt auch der im vergangenen Jahr in erfreulicher Weise vertieften Zusammenarbeit zwischen debis und Cap Gemini Sogeti zu, durch die wir in absehbarer Zeit in der Lage sein werden, europaweit umfassende Leistungen in der Informationsverarbeitung anbieten zu können.

Alles, was wir vorhaben, kann nur gelingen, wenn eine international erfahrene Führungsmannschaft zur Verfügung steht. Auch hierfür haben wir die notwendigen Voraussetzungen geschaffen.

„Wissen und Erfahrung zu Neuem verbinden - dem Fortschritt der Menschen verantwortlich dienen“: das ist das Leitbild, unter das wir unsere Arbeit im integrierten Technologiekonzern gestellt haben. Ein hoher Anspruch, gewiß. Aber auch eine begeisterte Perspektive für alle, die gestalten wollen, für alle, die bereit sind, in übergreifenden Dimensionen zu denken und gemeinsam umfassende Lösungen für die Probleme von morgen und übermorgen zu entwickeln. Die Gewißheit, daß unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diese Perspektive in ihrer täglichen Arbeit mit Leben erfüllen - das ist der eigentliche Grund dafür, daß wir auch den schwierigen Herausforderungen des laufenden Geschäftsjahres mit gelassener Nüchternheit begegnen können. Es steht unter dem Ehrgeiz, auch in solchen Zeiten Kontinuität zu sichern, um dann an einem späteren Aufschwung in einer für alle von uns befriedigenden Weise teilnehmen zu können.



Weltweit enttäuschender Konjunkturverlauf

In vielen Industrieländern bestimmte eine anhaltend schwache Konsum- und Investitionsgüternachfrage das wirtschaftliche Geschehen. Lediglich in den USA trat im Berichtsjahr die schon länger erwartete Konjunkturbelebung ein. In den westeuropäischen Staaten wiesen die ökonomischen Daten im zweiten Halbjahr vorwiegend nach unten, wobei es in nahezu allen Ländern zu einer unzureichenden Kapazitätsauslastung und zu steigender Arbeitslosigkeit kam. Auch die japanische Volkswirtschaft befand sich 1992 im Abwärtstrend.

In Deutschland setzte die gesamtwirtschaftliche Abschwächung zur Jahresmitte überraschend schnell und massiv ein. Dazu trug das hohe Zinsniveau maßgeblich bei. Die gedämpfte Inlandsnachfrage konnte nicht wie in vergangenen Konjunkturzyklen durch verstärkte Außenhandelsaktivitäten ausgeglichen werden. Darüber hinaus hat die Aufwertung der D-Mark innerhalb des Europäischen Währungssystems die preisliche Wettbewerbsfähigkeit deutscher Produkte in der EG empfindlich beeinträchtigt. Angesichts steigender Lohnstückkosten und rückläufiger Margen sahen sich viele Unternehmen gezwungen, ihre Investitionspläne - auch zu Lasten von Projekten in den neuen Bundesländern - zu korrigieren. Trotz der anhaltenden Schwierigkeiten und einem weiteren Beschäftigungsabbau ist das Bruttoinlandsprodukt in Ostdeutschland nach starken Rückgängen 1992 erstmals wieder gestiegen.

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

Daimler-Benz: Über 98 Mrd. DM Umsatz

Daimler-Benz erzielte im Geschäftsjahr 1992 einen Konzernumsatz von 98,5 Mrd. DM (+ 2 %). In der Europäischen Gemeinschaft wurden wie im Vorjahr 65 Mrd. DM umgesetzt, allein 42,6 (i.V. 42,7) Mrd. DM im deutschen Markt. Deutliche Steigerungsraten mit jeweils 8 % verbuchten wir in den USA (13 Mrd. DM) und in den übrigen Auslandsmärkten (21 Mrd. DM). Nach Abzug konzerninterner Lieferungen entfielen auf Mercedes-Benz zwei Drittel, die AEG 11 %, die Deutsche Aerospace 17 % und die debis 6 % der Erlöse im Konzern.

Mercedes-Benz Pkw: Weltweit 527.500 Pkw verkauft

Aufgrund der fehlenden gesamtwirtschaftlichen Wachstumsimpulse ist die für 1992 erwartete Absatzbelebung in wichtigen Pkw-Märkten weitgehend ausgeblieben. Einem stagnierenden Markt in Westeuropa und den USA stand ein deutlicher Rückgang in Japan gegenüber. Nach dem Auslaufen der Sonderkonjunktur gewannen auch im deutschen Pkw-Markt die absatzhemmenden Faktoren die Oberhand. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte schwächte sich die Nachfrage in Deutschland erheblich ab.

Auch bei Mercedes-Benz hat das Pkw-Geschäft die Erwartungen nicht erfüllt. Weltweit gingen die Verkäufe um 5 % auf 527.500 Personenwagen zurück.

In Deutschland wurden 239.000 (i.V. 270.400) Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen; davon entfielen 4 % oder 10.100 (i.V. 7.700) Einheiten auf die neuen Bundesländer. Mit einem Zulassungsvolumen von 83.300 (i.V. 89.200) Pkw blieb unser Geschäft im Dieselsegment vergleichsweise stabil. Von der Kompaktklasse wurden im letzten Jahr vor dem Modellwechsel 74.000 Fahrzeuge in Deutschland erstmals

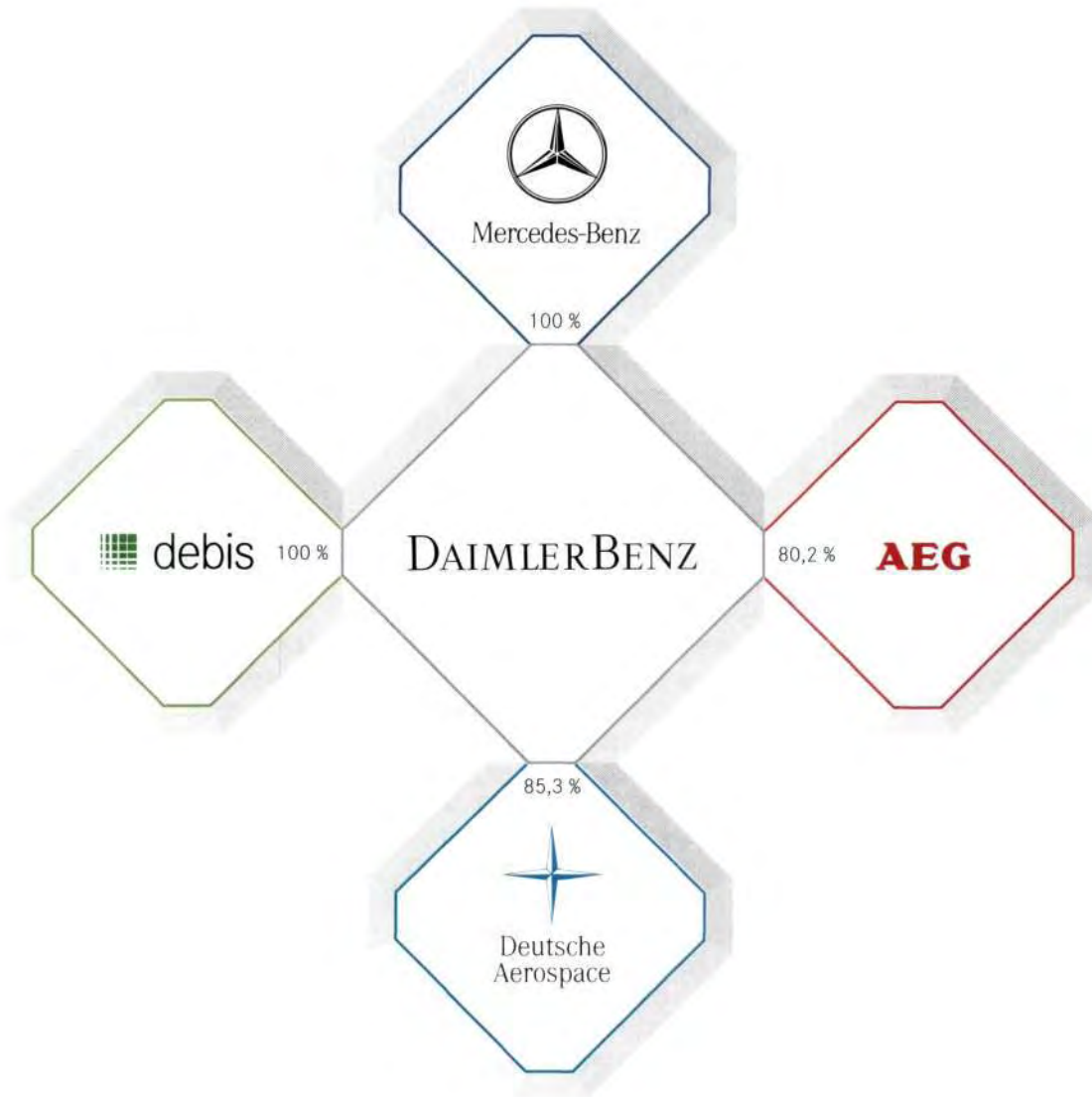
registriert, wobei die Einsteigermodelle 190 D und 190 E 1.8 bevorzugt nachgefragt wurden. Die Neuzulassungen der Mittleren Klasse ermäßigten sich auf 130.300 Fahrzeuge (- 10 %). Von unserer S-Klasse, die nach dem Modellwechsel im Vorjahr erstmals über ein volles Jahr hinweg an unsere Kunden ausgeliefert werden konnte, wurden 22.400 Fahrzeuge (+ 12 %) in den Verkehr gebracht. Auch unser SL-Roadster erfreute sich mit 11.900 (i.V. 7.500) neu zugelassenen Einheiten unverändert großer Beliebtheit.

Im Ausland hat Mercedes-Benz mit 288.500 Pkw-Verkäufen das Vorjahr um 2 % übertroffen. In den Ländern der Europäischen Gemeinschaft (ohne Deutschland) haben wir unser Absatzvolumen von 1991 nahezu gehalten. Während in Großbritannien, Spanien und vor allem Portugal deutliche Zuwachsraten erzielt werden konnten, mußten wir in Italien, Frankreich und in weiteren Ländern Westeuropas konjunkturbedingte Absatzeinbußen hinnehmen.

Erfreulich war die Geschäftsentwicklung in den USA; dort konnten wir trotz der allgemein schwierigen Marktsituation 63.300 Pkw (+ 8 %) verkaufen. Die oberste amerikanische Umweltbehörde zeichnete unsere S-Klasse 1992 mit dem Umweltpreis aus; im High-Luxury-Segment hat diese Baureihe ihren Marktanteil auf 41 (i.V. 37,5) % ausgeweitet.

Unter der Abschwächung des Pkw-Marktes in Japan hat auch unser Absatz gelitten. Mit 29.600 Neuzulassungen (- 13 %) haben wir jedoch unsere Position als führende Importmarke behauptet. Ausgesprochen positiv entwickelte sich unser Geschäft im Fernen Osten außerhalb Japans.

Der Daimler-Benz-Konzern



Unternehmensbereich Mercedes-Benz	Unternehmensbereich AEG	Unternehmensbereich Deutsche Aerospace	Unternehmensbereich debis
	Automatisierungstechnik	Luftfahrt	Systemhaus
Geschäftsbereich Personenwagen	Elektrotechnische Anlagen und Komponenten	Raumfahrt	Finanzdienstleistungen
Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge	Bahnsysteme	Verteidigung und Zivile Systeme	Versicherungen
	Hausgeräte	Antriebe	Handel
	Mikroelektronik	Zusätzliche Geschäftsgebiete	Marketing Services
			debitel

Infolge des Einbruchs der Pkw-Nachfrage in Deutschland, der sich im Jahresverlauf deutlich verstärkte und anders als in früheren Zyklen auch im Marktsegment für hochwertige Pkw spürbar wurde, hat Mercedes-Benz die Pkw-Produktion auf 529.400 (i.V. 578.000) Fahrzeuge zurückgenommen.

Mercedes-Benz: Nutzfahrzeuggeschäft noch schwieriger geworden

Auch die Nutzfahrzeugmärkte waren im Geschäftsjahr durch insgesamt schwierige Rahmenbedingungen gekennzeichnet. In nahezu allen westeuropäischen Ländern setzte sich der Abwärtstrend der Nutzfahrzeugnachfrage fort. Dagegen trat in den USA eine Erholung ein; aber auch in Mexiko und Argentinien ist das Absatzvolumen weiter gewachsen.

Wegen der ungünstigen Verfassung der westeuropäischen Nutzfahrzeugmärkte konnte Mercedes-Benz nicht an den positiven Geschäftsverlauf des Jahres 1991 anschließen. In Deutschland sanken die Neuzulassungen um 10 % auf 109.800 Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge. Sowohl die Transporter über 2 bis 6 t als auch die Lkw über 6 t waren davon betroffen. Positiv verlief hingegen das Omnibusgeschäft, das mit 2.800 neu zugelassenen Fahrzeugen das Vorjahresvolumen um 35 % übertraf. Unseren Marktanteil in Westeuropa haben wir bei Lkw über 6 t trotz des verschärften Wettbewerbs mit 31 % auf dem hohen Vorjahresniveau gehalten. Insgesamt lagen unsere Neuzulassungen in Westeuropa jedoch um 9 % niedriger als 1991.

Aufgrund dieser insgesamt unbefriedigenden Marktsituation mußten wir die Produktion in den Inlandswerken gegenüber der sehr hohen Vorjahresstückzahl um 13 % auf 164.600 Fahrzeuge zurücknehmen.

Mit 112.800 Nutzfahrzeugen (+ 5 %) erreichten unsere ausländischen Konzerngesellschaften ihr bisher höchstes Fertigungsvolumen. In den USA steigerte Freightliner die Produktion um 33 % auf 33.300 Lkw und hat sich im hart umkämpften Markt für schwere Lkw der Klasse 8 (ab 15 t zul. Gesamtgewicht) mit einem Anteil von 23 % erstmals an die Spitze gesetzt. Unsere Gesellschaften in Mexiko, Argentinien und der Türkei haben Produktion und Absatz ebenfalls ausgeweitet. Die Mercedes-Benz do Brasil mußte dagegen aufgrund der schwierigen Situation am heimischen Markt ihr Produktionsprogramm stark kürzen. Die allgemeine Marktschwäche in Westeuropa blieb auch für die Mercedes-Benz Espana nicht ohne Folgen; das im Vorjahr um 26 % erhöhte Produktionsvolumen mußte um 6 % auf 26.500 Transporter zurückgefahren werden.

Im gesamten Konzern wurden im Berichtsjahr 277.300 Nutzfahrzeuge produziert, wobei sich der Anteil der ausländischen Gesellschaften von 36 auf 41% erhöhte.

AEG: Bündelung der Kräfte durch strukturelle Anpassungen

Die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen führten in der westdeutschen Elektroindustrie zu einem Produktionsrückgang von nahezu 5 %. Dennoch weitete der Unternehmensbereich AEG sein Geschäftsvolumen in wesentlichen Arbeitsgebieten aus, -insbesondere bei Bahnsystemen und in der Energieverteilung.

Der Auftragseingang erreichte im Berichtsjahr 12,1 Mrd. DM und übertraf damit den vergleichbaren Vorjahreswert um 6 %. Dieser Zuwachs wurde ausschließlich auf dem deutschen Markt erzielt; dort nahm die Nachfrage im Jahre 1992 um 16 % auf 7,4 Mrd. DM zu. Neue Auslandsaufträge gingen dagegen um 6 % zurück.

Mit einer Steigerung von über 60 % erhöhte sich der Auftragseingang des Geschäftsfelds Bahnsysteme besonders kräftig. Hierzu trugen mehrere Großaufträge bei der MAN GHH Schienenverkehrstechnik GmbH auf dem Gebiet der Niederflur-Straßenbahnen sowie ein Großauftrag über 90 Lokomotiven für die Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn bei der neu erworbenen AEG Schienenfahrzeuge GmbH maßgeblich bei. Das Geschäftsfeld Automatisierungstechnik erhielt trotz der ungünstigen Marktlage im Anlagen- und Maschinenbau zahlreiche Aufträge in der Produktionsautomatisierung, der Verfahrens- und Umweltechnik und der Postautomatisierung. Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten wurden die hohen Auftragseingänge des Vorjahres nicht ganz erreicht, da die nachlassende Konjunktur vor allem zu rückläufigen Bestellungen im Bereich Motoren führte. In der Mikroelektronik werden die Abschlußzahlen und Werte des zusammen mit der Deutsche Aerospace AG gebildeten Gemeinschaftsunternehmens TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH ab 1. Juli 1992 zu 50 % in den AEG Abschluß einbezogen; vergleichbar gerechnet ergibt sich ein Anstieg des Auftragseingangs.

Deutsche Aerospace führt Integrationsprozeß konsequent fort

Im Berichtsjahr wurden die Aktivitäten von Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) und Telefunken Systemtechnik (TST) mit der bisherigen Deutschen Aerospace zusammengefaßt. Die neugeschaffene Deutsche Aerospace übernimmt künftig die Funktion der operativen Kerngesellschaft des Unternehmensbereichs Luft- und Raumfahrt im Daimler-Benz-Konzern. Mit diesem Schritt wird das Unternehmen seine Handlungs- und Kooperationsfähigkeit auf den internationalen Märkten erheblich verbessern, aber auch seine Transparenz und Wirtschaftlichkeit erhöhen.

Ausgelöst durch eine Panelentscheidung des GATT hat die Deutsche Aerospace in Verhandlungen mit der Bundesrepublik Deutschland auf die Währungshilfen für die Deutsche Airbus GmbH verzichtet. Im Gegenzug wurde neben anderen Leistungsumstellungen die vorzeitige Übernahme des von der Kreditanstalt für Wiederaufbau gehaltenen Anteils von 20 % durch die DASA vereinbart. Diese Übertragung ermöglichte, die bisher nicht voll konsolidierte Tochtergesellschaft Deutsche Airbus GmbH, Hamburg, rückwirkend zum 1. Januar 1992 voll zu konsolidieren. Seit 1. Oktober firmiert das Hamburger Unternehmen als Deutsche Aerospace Airbus GmbH.

Parallel zu dieser gesellschaftsrechtlichen Strukturierung haben wir auch den Prozeß organisatorischer Straffung und Kostenentlastung fortgeführt, vor allem bei zentralen Verwaltungsfunktionen.

Zur Jahresmitte 1992 brachte die DASA ihre Arbeitsgebiete Mikrosysteme und Kraftfahrzeug-Sicherheit in das zusammen mit AEG gegründete Gemeinschaftsunternehmen TEMIC TELEFUNKEN micro-electronic GmbH ein. In der neuen Gesellschaft sind beide Unternehmensbereiche zu je 50 % beteiligt

und alle Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns auf den Gebieten Halbleiter, Mikrosysteme und Kraftfahrzeug-Ausrüstung zusammengefaßt. Die Deutsche Aerospace verzeichnete im Berichtsjahr nach Einbeziehung der Deutschen Aerospace Airbus und der TEMIC vergleichbar gerechnet einen leichten Anstieg des Konzernumsatzes. Der Zuwachs ergab sich im wesentlichen aus der Abrechnung größerer Satellitenprojekte.

Die Entwicklung des Auftragsvolumens wurde entscheidend von den Airbusprogrammen beeinflusst; mit 12,5 Mrd. DM lag der vergleichbare Auftragseingang konzernweit jedoch unter dem Vorjahreswert von 15,1 Mrd. DM.

debis: Weiterer Anstieg der Gesamtleistung

Die debis konnte im Berichtsjahr ihre Gesamtleistung wiederum kräftig steigern. Am Wachstum waren in erster Linie die Geschäftsbereiche Finanzdienstleistungen und Systemhaus beteiligt. Hauptumsatzträger blieb mit einem Anteil von 72 % der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen.

Das Geschäftsvolumen erwirtschaftete die debis zu 48 % in Deutschland, 12 % in den Partnerländern der EG, 31 % im US-Markt sowie 9 % in den übrigen Märkten. Mit externen Kunden wurden im Berichtsjahr 79 (i.V. 77) % der Gesamtleistung abgewickelt.

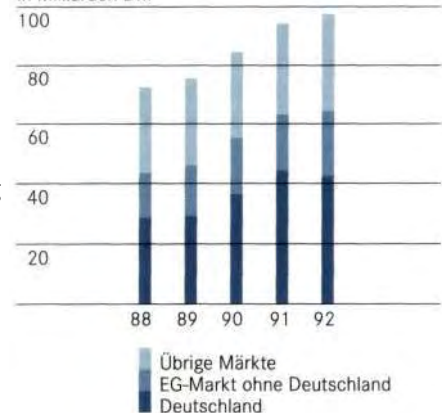
Beim debis Systemhaus wirkte sich neben dem weiteren internen Wachstum insbesondere die Einbeziehung der ehemaligen deutschen Cap Gemini SCS-Gesellschaften positiv aus.

Das dynamische Wachstum des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen hat sich 1992 weiter fortgesetzt. Zu dieser erfreulichen Entwicklung haben insbesondere die Gesellschaften in Deutschland, den USA, Großbritannien, den Niederlanden und Italien beigetragen.

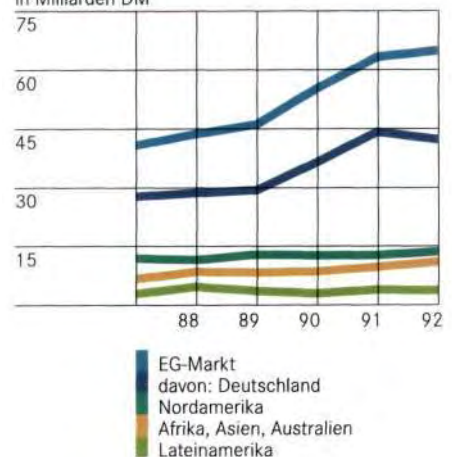
Trotz schwierigerer Geschäftsbedingungen konnten wir den Konzernumsatz um 2% auf über 98 Mrd. DM steigern.

Die größten Zuwächse wurden mit jeweils 8 % in den USA und den übrigen Auslandsmärkten außerhalb der EG erzielt.

Konzernumsatz
in Milliarden DM



Konzernumsatz nach Regionen
in Milliarden DM



Aufgabenschwerpunkt war unverändert die Finanzierung und das Leasing von Mercedes-Benz Fahrzeugen. Zur Finanzierung von Produkten außerhalb des Fahrzeugbereichs haben im Berichtsjahr die neugegründeten Gesellschaften debis Leasing GmbH in Deutschland und debis Financial Services Inc. in den USA ihre Tätigkeit aufgenommen. Die debis Aviation Leasing GmbH, Stuttgart, wird 1993 erste Geschäfte abschließen.

Die organisatorische Neuordnung der Versicherungsaktivitäten im Daimler-Benz-Konzern und im industriellen Drittkundenbereich unter dem Dach der debis Assekuranz Vermittlungs GmbH wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.

Der Geschäftsbereich Handel konnte mit seinen Gesellschaften debis International Trading GmbH und debis Industriehandel GmbH seine Marktposition deutlich verbessern. Die Entwicklung des Geschäftsbereichs Marketing Services wurde im Berichtsjahr vom konjunkturellen Abschwung in Deutschland beeinträchtigt. Das erfreuliche Wachstum des Geschäfts mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns setzte sich jedoch weiter fort.

Seit der Freigabe des Probebetriebs für die D1- und D2-Mobilfunknetze im zweiten Halbjahr 1992 bietet debitel als private Telefongesellschaft Zugang zu diesen Mobilfunknetzen ebenso wie eine fachlich kompetente, individuelle Kundenberatung.

Beschäftigungslage im Daimler-Benz-Konzern

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 376.467 (i.V. vergleichbar gerechnet 388.696) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 302.464 (i.V. 317.461) in Deutschland.

Von den Unternehmensbereichen beschäftigte Ende Dezember Mercedes-Benz 222.482, AEG 60.784, DASA 81.872 und debis 8.258 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Belegschaft der Daimler-Benz AG (Holding) belief sich insgesamt auf 3.071 Personen. Davon waren 555 in Konzernleitungsfunktionen, 1.287 in der Konzernforschung sowie 1.229 in Dienstleistungsbereichen für die Unternehmensbereiche und den Standort Möhringen tätig.

In Deutschland war die Beschäftigungssituation in den Unternehmensbereichen aufgrund der rückläufigen Konjunktur insgesamt nicht zufriedenstellend. Unsere Auslandsgesellschaften konnten ihre Kapazitäten hingegen weitgehend auslasten.

Wegen der unbefriedigenden Auftragslage auf dem Automobilsektor wurden in den inländischen Werken der Mercedes-Benz AG verstärkt Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Bei AEG war die Beschäftigung 1992 insgesamt zufriedenstellend. In den letzten Monaten 1992 mußte jedoch die Produktion an die vor allem im Inland schwache Nachfrageentwicklung angepaßt werden. In der Beschäftigtenzahl der Deutschen Aerospace wirkten sich die erstmalige quotalle Einbeziehung von Eurocopter und TEMIC sowie die Vollkonsolidierung der Deutschen Aerospace Airbus aus. Demgegenüber führten die veränderten Etats der öffentlichen Auftraggeber dazu, daß die Kapazitäten der Deutschen Aerospace im Berichtsjahr nur unzureichend ausgelastet waren. Bei der Daimler-Benz InterServices (debis) erhöhte sich die Belegschaft insbesondere durch die Eingliederung der deutschen Tochtergesellschaften von CAP Gemini.

Einkaufsaktivitäten international erweitert

Der Daimler-Benz-Konzern hat 1992 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von 55,7 (i.V. 55,4) Mrd. DM eingekauft. Nahezu drei Viertel der Bezüge entfielen auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz; 10,7 % betrafen AEG, 14,8 % die Deutsche Aerospace sowie 4 % die debis.

Unsere Einkaufsaktivitäten waren maßgeblich durch die schwierige konjunkturelle Situation bestimmt. Insgesamt ist das Preisniveau auf der Beschaffungsseite nahezu konstant geblieben.

Die Bemühungen, den Einkauf weiter zu internationalisieren, haben wir im Rahmen unserer Global Sourcing-Strategie konsequent fortgesetzt. Dabei werden unsere inländischen Einkaufsabteilungen in bedeutenden Beschaffungsmärkten durch Konzernbüros für Einkaufskoordination unterstützt. Neue Chancen und Impulse erwarten wir aus der Region Ostasien, insbesondere aber durch die rasante Wirtschaftsentwicklung in Süd-China.

Die Neuausrichtung von Mercedes-Benz in Leistungszentren bei gleichzeitig schlankerer Führungsorganisation fördert und intensiviert die Integration der Lieferanten in unsere Planungsprozesse und ermöglicht die Weiterentwicklung und Optimierung der Systemfähigkeit. Als kompetente Partner, die bereits in der Phase der Produktkonzeption ihr Know-how zusammenbringen, sowie durch niedrige Kosten und hohe Qualität werden wir gemeinsam die Anforderungen des Marktes bewältigen können. Dabei messen wir der Verantwortung gegenüber der Umwelt hohe Priorität bei. Zusammen mit anderen westdeutschen Unternehmen unterstützen wir die von der Bundesregierung angeregte „Einkaufsoffensive Neue Bundesländer“.

Durch Qualifizierung ostdeutscher Betriebe zu wettbewerbsfähigen Lieferanten und der deutlichen Erhöhung unserer Einkaufsvolumina in den nächsten Jahren wollen wir mit zum wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern beitragen.

Investitionen weiterhin auf hohem Niveau

Im Berichtsjahr haben wir wiederum erhebliche Mittel für die Zukunftssicherung der Gesellschaften im Daimler-Benz-Konzern eingesetzt. Bei Sachanlagen erreichten die Zugänge 7,8 (i.V. 6,5) Mrd. DM und bei Immateriellen Vermögensgegenständen 0,2 Mrd. DM; die Netto-Zugänge zu Finanzanlagen beliefen sich auf 0,3 (i.V. 2,3) Mrd. DM. Den Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögensgegenstände standen Abschreibungen und Abgänge in Höhe von 5,5 Mrd. DM gegenüber.

Von den Sachinvestitionen entfielen wiederum 4,2 Mrd. DM auf den Unternehmensbereich Mercedes-Benz; davon wurden 3,6 (i.V. 3,3) Mrd. DM an deutschen Standorten investiert. Den Schwerpunkt bildete wie in den vergangenen Jahren der Geschäftsbereich Personenwagen. Für leistungsstarke und moderne Fertigungseinrichtungen sowie für neue Produkte und zur Vorbereitung auf zukünftige Aufgaben haben wir in diesem Bereich 2,7 Mrd. DM aufgewendet. Das Pkw-Montagewerk in Rastatt sowie die Produktionsvorbereitungen für die neue Kompaktklasse standen dabei im Vordergrund. Für den Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge haben wir insgesamt 1,1 Mrd. DM ausgegeben, davon entfiel mit 0,6 Mrd. DM etwa die Hälfte auf die Werke in Deutschland. Damit sollen die Fahrzeugprogramme ergänzt und erneuert sowie die Produktionsstätten modernisiert und gleichzeitig neue Technologien eingeführt werden.

Die Zugänge bei Sachanlagen beliefen sich bei DASA auf 1,1 (ohne den Erstkonsolidierungsbetrag von 1,4 Mrd. DM der Deutsche Aerospace Airbus GmbH), bei AEG auf 0,8, bei debis und in der Holding jeweils auf 0,2 Mrd. DM. In den operativen Bereichen wurden die Mittel hauptsächlich dazu eingesetzt, neue Produkte zu entwickeln und die Produktivität weiter zu erhöhen. Die Zugänge an Vermietete Gegenstände stiegen von 4,2 auf 5,2 Mrd. DM. Das Leasinggeschäft wird aus den verrechneten Abschreibungen und Abgängen sowie durch eine zeitlich abgestimmte Zuführung von Fremdmitteln finanziert. Der Gesamtumfang des Fremdkapitals, das für die Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften aufgenommen wurde, betrug 11,0 (i.V. 8,1) Mrd. DM.

9,3 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung

Daimler-Benz wendete 1992 für Forschung und Entwicklung insgesamt 9,3 (i.V. 9,0) Mrd. DM auf. Die auftragsbezogene Forschung beanspruchte 4,4 Mrd. DM und wurde nahezu ausschließlich durch den Unternehmensbereich Deutsche Aerospace betrieben. Weltweit waren über 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Forschung, Entwicklung und Versuch tätig.

Das Zentralressort „Forschung und Technik“ steht in einem ständigen Dialog mit den vier Unternehmensbereichen des Daimler-Benz-Konzerns, um deren Bedarf an neuen Technologien zu analysieren und zu bewerten. Die erzielten Ergebnisse werden sowohl in Empfehlungen, aber auch in konkrete Innovationsprojekte umgesetzt. Bei den konzernübergreifenden Funktionen stehen Fragen der Antriebstechnik, Fahrzeugkonzeption, der Verkehrstechnik, der Entwicklung neuer Werkstoffe und Werkstofftechnologien, der Informationstechnik sowie der Umwelt im Mittelpunkt.

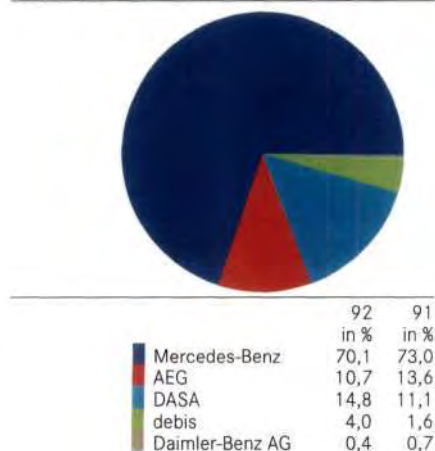
Mercedes-Benz: Fahrzeuggeschäft noch schwieriger geworden.

AEG: Bündelung der Kräfte durch strukturelle Anpassungen.

Integrationsprozess in der Deutschen Aerospace konsequent weitergeführt.

Weiterer Anstieg der Gesamtleistung bei debis.

Einkaufsvolumen
55,7 (i.V. 55,4) Milliarden DM



Mercedes-Benz setzte für Forschung und Entwicklung in den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge insgesamt 3,1 (i.V. 3,2) Mrd. DM ein.

Der Geschäftsbereich Personenwagen stellte auf der Internationalen Motorshow in Detroit im Januar 1992 das neue Top-Modell 600 SEC vor. Mit diesem Coupe, in dem zukunftsweisendes Design und ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit vereint sind, verfügt Mercedes-Benz unter allen Herstellern der Automobilen Oberklasse über das breiteste Angebot. Im Rahmen unserer Kooperation mit AMG wurde das Personenwagen-Programm weiter individualisiert und auf nahezu alle Typenreihen unserer Modellpalette ausgeweitet. Im Juni 1992 hat unsere Verkaufsorganisation den neuen Mercedes-Benz 600 SL der Öffentlichkeit vorgestellt. Durch die neu entwickelte Benzin-Motorengeneration mit 4-Ventil-Technik sowie eine erweiterte Serien- und Sonderausstattung haben wir die Preis-/Wert-Relation in der Mittleren Klasse nochmals deutlich verbessert. Auf dem Internationalen Automobilsalon in Paris zeigten wir im Oktober 1992 weitere Neuheiten - den 300 SE 2.8 mit Benzinmotor und den für Europa neuen, besonders wirtschaftlichen 300 SD mit Dieselmotor.

Das Mercedes-Benz Nutzfahrzeugprogramm wurde im Berichtsjahr um neue Produkte und Produktverbesserungen erweitert. Herausragendes Ereignis war der Produktionsanlauf aller Typen der neuen Reisebus-Baureihe 0 404. Anfang 1992 konnte mit der Serienproduktion des Niederflur-Gelenkbusses 0 405 GN begonnen werden. Eine zukunftsweisende Produktinnovation ist der auf der Nutzfahrzeug-IAA in Hannover vorgestellte Kleinbus 0 100 City. Dieser Niederflurbus besitzt eine glasfaserverstärkte Kunst-

stoffkarosserie und ist auf zukünftige Verkehrskonzepte für den innerstädtischen Linieneinsatz zugeschnitten. Das europäische Omnibusprogramm ist außerdem um den 0 340 unserer türkischen Tochtergesellschaft erweitert worden.

Im Produktbereich Unimog wurden die neuen leichten und mittleren Unimog-Baureihen im Markt eingeführt. Die völlig neu entwickelten Typen U 90 bis U 140 L lösen die bislang erfolgreichste Unimog-Baureihe U 600 bis U 1150 L in der Klasse von 4,8 bis 8,5 t zul. Gesamtgewicht ab.

Im Nutzfahrzeugbereich hat das Design erheblichen Anteil am Verkaufserfolg und ist ein wichtiges Wettbewerbselement. Die Nutzfahrzeugstudie „EXT“, die im Mai 1992 auf der Nutzfahrzeug-IAA präsentiert wurde, zeigte ein für diese Sparte besonders innovatives Design und eine auf den Fernverkehr ausgerichtete Konzeption.

AEG hat 1992 für Forschung und Entwicklung 754 Mio. DM aufgewendet; das sind 12 % mehr als im Vorjahr (672 Mio. DM). Der Anteil am Konzernumsatz belief sich damit auf über 6 %. Die Forschungsarbeiten konzentrierten sich im Berichtsjahr auf dezentrale Automatisierungsgeräte, Fahrwerk- und Antriebsysteme, Verkehrskonzepte, System- und Softwaretechnologie, Mustererkennung, Höchsthochfrequenz-Bauelemente der Mikroelektronik sowie Hochtemperatur-Supraleiter.

Bei der DASA wurden im Berichtsjahr 5,2 (i.V. 5,0) Mrd. DM oder 30 % des Umsatzes für Forschung und Entwicklung aufgewendet; davon entfielen 4,3 Mrd. DM auf Projekte, die im Auftrag Dritter durchgeführt wurden. Aus eigenen Mitteln wurden wiederum Vorhaben in Höhe von 0,9 Mrd. DM finanziert. Im Geschäftsfeld Luftfahrt zählten bei den Flugzeugen das Airbus-Doppelprogramm A330/A340, die Dornier 328 sowie das europäische

Jagdflugzeug EFA zu den Schwerpunkten; bei Hubschraubern fiel vor allem der Abschluß der Entwicklung des deutsch-französischen Begleitschutzhubschraubers Tiger ins Gewicht. In der Raumfahrt konzentrierten wir unsere Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf die verschiedenen Programme der ESA sowie das Arianeprogramm. Im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme wurden die Arbeiten für das Panzerabwehrsystem Pars 3 kontinuierlich fortgeführt. Auf dem zivilen Sektor haben wir uns verstärkt mit Rundfunk- und Fernsehsendern sowie der Verkehrsleittechnik befaßt. Im Geschäftsfeld Antriebe unternahmen wir große Anstrengungen, das nicht-militärische Geschäft im Triebwerksbereich langfristig weiter auszubauen; bei Diesellaggregaten stand die Entwicklung einer neuen Motorengeneration im Vordergrund. In der Medizintechnik konzentrieren wir uns auf die Weiterentwicklung der Lithotripsiegeräte und auf neue Ultraschallsysteme.

Konzern-Jahresüberschuß 1,45 Mrd. DM

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weist für 1992 einen Jahresüberschuß von 1,45 Mrd. DM aus. Ausschlaggebend für den Rückgang um 0,5 Mrd. DM gegenüber dem Vorjahr waren das im dritten Quartal unerwartet schwierig gewordene Automobilgeschäft sowie die veränderten Rahmenbedingungen für wichtige Bereiche der Luft- und Raumfahrtindustrie. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit war um ein Drittel auf 2,5 Mrd. DM rückläufig.

Wie in den Jahren zuvor wird das Konzernergebnis maßgeblich vom Automobilbereich getragen, dessen Beitrag 1992 allerdings deutlich niedriger ausfiel. Hier hat sich bei Personenwagen wie bei Nutzfahrzeugen der abrupte Nachfrageeinbruch in Deutschland spürbar ausgewirkt, zumal die erwartete Belegung auf bedeutenden Auslandsmärkten ausblieb. Weitere Belastungen ergaben sich aus der Abwertung wichtiger Währungen der europäischen Partnerländer, die unsere preisliche Wettbewerbsfähigkeit empfindlich beeinträchtigte.

Nachdem im Vorjahr außerordentlich hohe Aufwendungen im Zusammenhang mit den Vorsorgemaßnahmen für den Ausstieg der AEG aus der Büro- und Kommunikationstechnik angefallen waren, hat AEG für 1992 ein ausgeglichenes Konzernergebnis ausweisen können, wobei das operative Ergebnis negativ blieb und den Vorjahreswert nicht erreichte. Auch hier war die Geschäftsentwicklung vor allem in der zweiten Jahreshälfte durch die stagnierende bis rückläufige Konjunktur in wichtigen Absatzmärkten beeinträchtigt.

Die Deutsche Aerospace hat für Anpassungen an den im Berichtsjahr eingetretenen Auftragsrückgang, vor allem im Verteidigungsbereich, umfangreiche Vorsorgemaßnahmen getroffen. Hinzu kamen Vorleistungen für das zukünftige Geschäft, die das Ergebnis ebenfalls belastet haben. Insgesamt konnte der hohe positive Beitrag der erstmals vollkonsolidierten Deutschen Aerospace Airbus die negativen Einflüsse nicht voll ausgleichen.

Der Beitrag der debis zum Konzern-Jahresüberschuß liegt in der Größenordnung des Vorjahres. Maßgebend hierfür war insbesondere die wieder günstige Ertragsentwicklung des Bereichs Finanzdienstleistungen. Demgegenüber hat der verschärfte Wettbewerb in der Informationstechnologie-

Branche das Ergebnis des Geschäftsbereichs Systemhaus belastet.

Der Zinsaufwandssaldo unserer Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften blieb mit 0,4 Mrd. DM geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres. Ohne diesen Zinsaufwandssaldo beträgt das Zinsergebnis des Konzerns 1,0 (i.V. 1,1) Mrd. DM; ursächlich für den Rückgang war die niedrigere Liquidität. Die von den Tochterunternehmen in Hochinflationländern erfolgswirksam vorgenommene Verrechnung der Geldwertberichtigung ist im Konzernabschluß beibehalten worden und verhindert insoweit den Ausweis von Scheingewinnen.

Bilanzstrukturen ausgewogen

Insbesondere aufgrund der erstmaligen vollen Einbeziehung der Deutschen Aerospace Airbus in den Konzernabschluß ist die Bilanzsumme um 10,5 auf 86,2 Mrd. DM gewachsen. Auf der Aktivseite der Konzernbilanz haben sowohl das Anlage- als auch das Umlaufvermögen in etwa parallel zur Bilanzsumme zugenommen.

Auf der Passivseite ist die Eigenkapitalquote von 30 auf 28 % zurückgegangen; die Deckung des Anlagevermögens durch Eigenkapital hat sich von 89 auf 81 % ermäßigt. Bei beiden Kennziffern ist das überwiegend fremdfinanzierte Finanzdienstleistungsgeschäft nicht berücksichtigt. Nach Einbeziehung der mittel- und langfristigen Rückstellungen, vor allem der Pensionsrückstellungen, erreicht der Anteil des lang- und mittelfristig zur Verfügung stehenden Kapitals an der Konzernbilanzsumme 61 %. Hierdurch werden sowohl das Anlagevermögen als auch die Vorräte voll gedeckt.

Konsequente Fortführung der Global Sourcing-Strategie im Konzern-Einkauf.

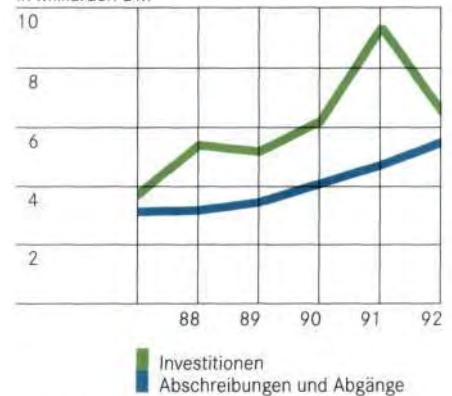
Sachinvestitionen mit 7,8 Mrd. DM weiterhin auf hohem Niveau.

9,3 Mrd. DM für Forschung und Entwicklung aufgewendet.

Konzern-Jahresüberschuß 1,45 Mrd. DM.

Investitionen*) Abschreibungen und Abgänge

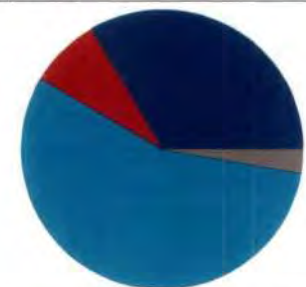
in Milliarden DM



*) Ohne das von der Deutschen Aerospace Airbus übernommene Anlagevermögen.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand*)

9,3 (i.V. 9,0) Milliarden DM



	92	91
	in %	in %
Mercedes-Benz	33,5	35,6
AEG	8,1	7,5
DASA	55,7	55,4
Daimler-Benz AG	2,7	1,5

*) Einschließlich Auftragsforschung.

Ergebnisverwendung

Die Daimler-Benz AG weist einen Jahresüberschuß von 5.193 Mio. DM aus. Darin enthalten sind außerordentliche Erträge in Höhe von 4.490 Mio. DM; sie ergeben sich aus der Anpassung der Bewertung von Pensionsrückstellungen und Vorräten bei der Daimler-Benz AG sowie bei Mercedes-Benz an die bereits seit 1989 im Daimler-Benz-Konzernabschluß geübte Praxis.

Damit werden nun im Daimler-Benz-Konzern auf den verschiedenen Stufen und in den einzelnen Bereichen des Konzerns weitgehend die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze angewendet. Dies verbessert die Transparenz und liegt auch im Interesse der Vergleichbarkeit. Außerdem erleichtert uns dieser Schritt eine Segmentberichterstattung, wie sie für die geplante Einführung unserer Aktie an der New York Stock Exchange erforderlich ist.

Wir schlagen der Hauptversammlung vor, die gesamten sich aus der Bewertungsanpassung ergebenden Erträge in die Gewinnrücklagen einzustellen und damit im Unternehmen zu binden.

Der Jahresüberschuß ohne die Erträge aus den Bewertungsanpassungen hat sich von 1.194 auf 703 Mio. DM ermäßigt. Wie in den vergangenen Jahren leistete die Mercedes-Benz AG hierzu den weit überwiegenden Beitrag. Während von der debis ebenfalls ein positives Ergebnis vereinnahmt werden konnte und die AEG ein ausgeglichenes Ergebnis beisteuerte, mußte von der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG ein Verlust übernommen werden.

Aus diesem Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG werden gemäß §58AktG101 Mio. DM den Gewinnrücklagen der Holding zugeführt. Unserer Hauptversammlung am 26. Mai 1993 schlagen wir vor, eine unveränderte Dividende von 13,- DM je 50-DM-Aktie zu zahlen. Die Ausschüttungssumme steigt damit aufgrund der geringeren Anzahl Eigener Aktien auf 604 Mio. DM.

Ausblick

Zu Beginn des Jahres 1993 herrscht in den meisten Industrieländern Unsicherheit über die künftige wirtschaftliche Entwicklung. Für die USA wird eine weitere Belebung der Nachfrage erwartet; in Japan hingegen dürfte eine wirtschaftliche Erholung erst gegen Jahresende eintreten. Die Entwicklung in den westeuropäischen Ländern wird sehr unterschiedlich verlaufen, wobei in Großbritannien und Frankreich noch am ehesten mit einer Wirtschaftsbelebung gerechnet wird. In Deutschland dürfte frühestens in der zweiten Jahreshälfte wieder eine Konjunkturerholung eintreten.

In den ersten beiden Monaten des Jahres 1993 lag der Absatz in einigen Bereichen sowohl bei Personewagen als auch bei Nutzfahrzeugen erheblich unter den Erwartungen. Dadurch war die Einführung von Kurzarbeit nicht zu vermeiden. Die Erhöhung der Umsatzsteuer sowie die Verlängerung der steuerlichen Nutzungsdauer für Personewagen führte ab 1993 im deutschen Markt zu einem Vorziehen von Käufen in das Jahr 1992. Für den weiteren Verlauf des Jahres 1993 rechnen wir mit Impulsen für das gesamte Pkw-Programm durch die Einführung der neuen Kompaktklasse zur Jahresmitte.

In der Europäischen Gemeinschaft wird nicht nur unser Pkw-Geschäft, sondern auch der Absatz von Nutzfahrzeugen aus unseren Werken in der Bundesrepublik zurückgehen. Vor dem Hintergrund

einer anhaltenden Marktschwäche und der wechselkursbedingten Verteuerungen müssen wir daher mit einem niedrigeren Produktionsvolumen in unseren deutschen Nutzfahrzeugwerken rechnen. Die etwas günstigeren Marktbedingungen in Übersee werden hingegen eine Steigerung unserer Nutzfahrzeugproduktion im Ausland ermöglichen, die jedoch den Ausfall im Inland nicht ausgleichen kann.

Um den Herausforderungen eines härteren Wettbewerbs auch künftig begegnen zu können, wird Mercedes-Benz die eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung, die auch einen weiteren Personalabbau einschließen, verstärkt fortsetzen.

AEG geht für das laufende Jahr von einer leichten Ausweitung des Geschäftsvolumens aus. Im Ausland dürften dabei die Umsatzerlöse etwas stärker wachsen als in Deutschland. Ein Umsatzanstieg wird vor allem auf den Gebieten Energieverteilung und Mikroelektronik erwartet. Die Arbeiten in Forschung und Entwicklung werden intensiviert und die Sachinvestitionen gesteigert. Außerdem ist beabsichtigt, durch zusätzliche Kooperationen und Akquisitionen die Position der AEG zu stärken.

Die Deutsche Aerospace plant einen Umsatz in der Größenordnung des Jahres 1992. Mit höheren Erlösen wird im Geschäftsfeld Luftfahrt aufgrund der ersten Serienlieferungen im Programm Airbus A340 gerechnet. Außerdem wird das Gemeinschaftsunternehmen TEMIC für DASA einen deutlich höheren Beitrag zum Geschäftsvolumen leisten. Im Geschäftsfeld Raumfahrt gehen wir beim Ariane-Programm von einem kräftigen Umsatzanstieg aus. Darüber hinaus stehen keine größeren Projekte zur Abrechnung an, so daß hier der außergewöhnlich hohe Wert

des Jahres 1992 erheblich unterschritten werden dürfte. Auch im Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme zeichnet sich als Folge der anhaltend negativen Auftragsentwicklung ein deutlicher Umsatzrückgang ab. Im Geschäftsfeld Antriebe kann die erhebliche Reduzierung des militärischen Geschäfts noch nicht mit zivilen Triebwerken ausgeglichen werden.

Ein wichtiges Ziel der DASA ist im laufenden Jahr die möglichst rasche Anpassung der Kapazitäten an den erwarteten Auftragsrückgang, der in den nächsten Jahren vor allem im Verteidigungsbereich deutlich stärker ausfallen wird als bisher absehbar. Da auch der Umfang der Programme in den Geschäftsfeldern Luftfahrt und Raumfahrt rückläufig und mit erheblichen Unsicherheiten belastet ist, sind entsprechende Personalanpassungen in allen Bereichen unvermeidlich.

Nach langwierigen Verhandlungen erzielten wir im Februar 1993 mit der holländischen Regierung eine Einigung, die uns den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung von 51 % an dem Flugzeughersteller Fokker ermöglicht.

Die Daimler-Benz InterServices wird insbesondere das Geschäft mit konzernexternen Kunden weiter ausbauen. Einen Schwerpunkt bildet dabei das debis Systemhaus, das im Bereich der Computer- und Communication Services den Markt für das Outsourcing von Rechenzentrumsleistungen erheblich mitgeprägt hat und die erfolgreiche Zusammenarbeit mit CAP Gemini weiter verstärken wird. Bei den Finanzdienstleistungen strebt debis eine führende Rolle als Anbieter integrierter Systemlösungen für intelligente Finanzierungen an. Die debis Assekuranz wird in den kommenden Jahren vermehrt eigene Repräsentanzen einrichten, und zwar sowohl in Westeuropa als auch im

amerikanischen und südostasiatischen Raum. Das Geschäft der debis Risk Consult und der debis Marketing Services GmbH soll ebenfalls weiter ausgebaut werden, debis Handel wird seine Aktivitäten vor allem im Kompensationshandel durch zusätzliche Auslandsbüros in wichtigen Countertrade-Märkten verstärken. Für 1993 erwartet debis wiederum eine deutliche Steigerung der Gesamtleistung.

Mit den 1992 gegründeten Gemeinschaftsunternehmen wollen wir unsere Arbeitsergebnisse verbessern, Kosten senken und neue Produkte am Markt anbieten. Wir erwarten in den nächsten Jahren von diesen Joint Ventures beachtliche Wachstumspotentiale. Dies gilt insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs- und Verkehrsleitsysteme, in dem zunehmend intelligente, zukunftssträchtige Lösungen gefordert werden.

Unsere bereits eingeleiteten Kostensenkungsprogramme werden wir konsequent fortsetzen; das hohe Lohnniveau in der Bundesrepublik Deutschland zwingt zu schlankeren Produktionsabläufen. Überlegungen zum Aufbau von Fertigungskapazitäten im Ausland werden deshalb zunehmend an Gewicht gewinnen.

Die eingeleitete Abflachung der Hierarchie dient dazu, kürzere Entscheidungswege zu finden und gleichzeitig die Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhöhen. Insgesamt erwarten wir für das Geschäftsjahr 1993 bei stagnierendem Umsatz abermals ein rückläufiges Ergebnis.

Von der Einführung der neuen Kompaktklasse erwarten wir positive Impulse für das gesamte Pkw-Programm von Mercedes-Benz.

Weitere Intensivierung der Aktivitäten auf dem Gebiet der Gemeinschaftsunternehmen.

Für 1993 rechnen wir mit einem Konzernumsatz auf Vorjahreshöhe.

Unternehmensbereich Mercedes-Benz

Werte in Mio. DM	1992!	1991
Umsatz	66.480	67.104
Jahresergebnis*)	849	1.548
Sachinvestitionen	4.199	4.132
F+E-Aufwand	3.119	3.207
Beschäftigte (31.12.)	222.482!	237.442

*) 1992 vergleichbar ausgewiesen.

Aufgrund des ungünstigen Umfelds konnte Mercedes-Benz im Berichtsjahr nicht an den Aufwärtstrend der vergangenen Jahre anknüpfen. Der Konzernumsatz lag mit 66,5 Mrd. DM um 1 % unter demjenigen des Vorjahres. Im Nutzfahrzeubereich gingen die Erlöse um 3 % auf 26,9 Mrd. DM zurück, während im Pkw-Bereich mit 39,6 Mrd. DM das hohe Vorjahresniveau gehalten wurde.

In der Europäischen Gemeinschaft verringerte sich der Umsatz von Mercedes-Benz um 5 % auf 41,5 Mrd. DM. Ausschlaggebend hierfür war die Entwicklung im deutschen Markt, in dem wir einen Umsatzrückgang um 5 % auf 29,2 Mrd. DM hinnehmen mußten. In den Ländern außerhalb der EG haben wir unser Geschäftsvolumen um 6 % auf 24,9 Mrd. DM gesteigert. Zuwächse wurden vor allem im südostasiatischen Raum, den Vereinigten Staaten und in Mittelamerika erzielt.

Bei Mercedes-Benz waren, wie in der gesamten Branche, Personalmaßnahmen erforderlich, um den konjunkturellen und strukturellen Schwierigkeiten begegnen zu können, mit denen die internationale Automobilindustrie derzeit konfrontiert wird. Zum Jahresende waren im Konzern nur noch 222.482 (i.V. 237.442) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, davon 10.752 (i.V. 11.104) Auszubildende und Praktikanten. Bei der Mercedes-Benz AG verringerte sich die Gesamtbelegschaft um 14.981 auf 169.080 Personen. Der Abbau betraf sowohl die Pkw- wie auch die Nutzfahrzeugwerke, den Vertrieb und die Hauptverwaltung.

Um auf die Veränderungen im Umfeld und den intensiveren Wettbewerb schneller und flexibler reagieren zu können, hat Mercedes-Benz ein weitreichendes Konzept zur Weiterentwicklung der Führungsorganisation erarbeitet und ab Januar 1993 umgesetzt. Mit der Neuordnung des Unternehmens nach erfolgsverantwortlichen Produkt- und Dienstleistungszentren werden alle Bereiche näher an den Markt und die Bedürfnisse der Kunden herangeführt.

In Sachanlagen hat Mercedes-Benz weltweit 4,2 (i.V. 4,1) Mrd. DM investiert; davon 3,6 (i.V. 3,3) Mrd. DM an deutschen Standorten. Der Schwerpunkt lag, wie in den vergangenen Jahren, im Geschäftsbereich Pkw, in dem mit 2,7 Mrd. DM das umfangreiche Investitionsvolumen des Vorjahres planmäßig weitergeführt wurde.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge haben wir weltweit wiederum über 1 Mrd. DM eingesetzt. Davon entfiel mit 0,6 Mrd. DM mehr als die Hälfte auf die Werke in Deutschland. Hier konzentrierten wir uns auf die Abrundung der Angebotspalette und die Einführung neuer Technologien, während im Ausland die Erneuerung der Fahrzeugprogramme sowie die Modernisierung und Erweiterung unserer Produktionsstätten im Vordergrund standen.

Für Forschung und Entwicklung wurden in den Geschäftsbereichen Personenwagen und Nutzfahrzeuge insgesamt 3,1 (i.V. 3,2) Mrd. DM aufgewendet. Ein großer Teil kam auch im Berichtsjahr den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit zugute.

Aufgrund der schwierigen Verfassung der wichtigsten Märkte ist beim Absatz von Mercedes-Benz Pkw erst im zweiten Halbjahr 1993 von einer leichten Belebung auszugehen. Bei den Nutzfahrzeugen rechnen wir mit einem weiteren Nachfragerückgang in Westeuropa, während sich unser Absatz- und Produktionswachstum in Übersee voraussichtlich fortsetzen wird.



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

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

Geschäftsbereich Personenwagen

Werte in Mio. DM	1992	1991
Umsatz	39.601	39.513
Sachinvestitionen	2.722	2.589
F+E-Aufwand	2.008	2.111
Produktion (Einheiten)	529.428	577.990
Beschäftigte (31.12.)	95.492	103.632

Weltweit schwache Automobilkonjunktur

Die für das Geschäftsjahr 1992 erwartete Belebung in wichtigen Pkw-Märkten ist aufgrund der weltweit schwachen Konjunktur weitgehend ausgeblieben. Einem stagnierenden Pkw-Absatz in Westeuropa und in den USA standen rückläufige Neuzulassungen in Japan gegenüber. Der deutsche Markt hat sich nach dem Auslaufen der Sonderkonjunktur wieder auf ein normales Niveau zurückgebildet.

Die Weltproduktion von Personenwagen erreichte zwar nochmals das Vorjahresvolumen; die Auslastung ging jedoch infolge des fortgesetzten Ausbaus der Produktionskapazitäten weiter zurück. Zunehmende Beschäftigungsschwierigkeiten und Ertragseinbußen sowie ein weltweit härterer Wettbewerb in allen Marktsegmenten prägten das Geschäft der internationalen Pkw-industrie.

Bundesrepublik Deutschland: Nachfragerückgang im Jahres- verlauf verstärkt

Der deutsche Markt für Personenwagen hat nach dem durch Sondereffekte überzeichneten Rekordvolumen des Jahres 1991 im Berichtsjahr merklich an Fahrt verloren. Dennoch erreichten die Neuzulassungen nochmals eine Größenordnung von 3,9 Mio. Pkw (- 6 %), wobei der Rückgang ausschließlich auf die alten Bundesländer entfiel. Dieses - im langjährigen Vergleich - nach wie vor gute Zulassungsergebnis wurde allerdings ab Frühsommer von einem drastischen Einbruch des inländischen Auftragseingangs und von überhöhten Lagerbeständen im Neu- und Gebrauchtwagenhandel überschattet.

Mercedes-Benz: Pkw-Umsatz leicht gestiegen

Trotz der insgesamt ungünstigen Rahmenbedingungen im Berichtsjahr war der Pkw-Umsatz von Mercedes-Benz mit 39,6 Mrd. DM etwas höher als im Vorjahr. Wachstumsimpulse kamen hauptsächlich aus Überseemärkten, während in den EG-Ländern das Vorjahresniveau um 2 % unterschritten wurde.

Dem allgemeinen Abwärtstrend des deutschen Automobilmarkts konnte sich auch Mercedes-Benz nicht entziehen. Die Neuzulassungen sanken auf 239.000 (i.V. 270.400) Mercedes-Benz Pkw; davon entfielen 4 % oder 10.100 (i.V. 7.700) Einheiten auf die neuen Bundesländer. Von der Kompaktklasse wurden 74.000 (i.V. 96.100) Fahrzeuge in Deutschland erstmals registriert. Die Zulassungen der Mittleren Klasse ermäßigten sich auf 130.300 Fahrzeuge (-10 %). Bei unserer S-Klasse sind die Erstan-

meldungen um 12 % auf 22.400 Fahrzeuge angestiegen. Auch unser SL-Roadster wurde mit 11.900 (i.V. 7.500) verkauften Einheiten erneut lebhaft nachgefragt. Erst gegen Ende des Berichtsjahrs wurde der Markt mit den neuen Coupes der S-Klasse beliefert.

Absatzwachstum im Ausland

Im Ausland hat Mercedes-Benz mit 288.500 Pkw 2 % mehr verkauft als im Vorjahreszeitraum, wobei wir in den Partnerländern der europäischen Gemeinschaft das Absatzvolumen des Jahres 1991 nahezu gehalten haben. Obwohl unsere Verkäufe in Italien um 8 % zurückgingen, konnten wir 1992 unser zweitbestes Verkaufsergebnis in diesem Markt erzielen. In Frankreich verfehlten wir das Vorjahresniveau um 5 %, während wir in Großbritannien trotz der anhaltenden Konjunkturschwäche einen Zuwachs von über 8 % verbuchen konnten. Erfreulich verlief unser Pkw-Geschäft auch in Spanien; dort hat sich die bereits seit 1985 anhaltende Aufwärtsentwicklung weiter fortgesetzt.

Mit 63.300 Mercedes-Benz Pkw (+ 8 %) verzeichneten wir in den USA eine insgesamt erfreuliche Geschäftsentwicklung. Von der obersten amerikanischen Umweltbehörde (EPA) wurde unsere S-Klasse 1992 mit dem US-Umweltpreis ausgezeichnet; im High-Luxury-Segment hat diese Baureihe ihren Marktanteil auf 41 (i.V. 37,5) % ausgeweitet.

Die Abschwächung des Pkw-Markts in Japan hat auch uns getroffen; dennoch haben wir unsere Position als führende Importmarke behauptet. Ausgesprochen positiv entwickelte sich unser Geschäft im Fernen Osten außerhalb Japans. Überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielten wir auch im Nahen und Mittleren Osten sowie in Australien.

Aufgrund der insgesamt schwachen Nachfrage hat Mercedes-Benz die Pkw-Produktion auf 529.400 (i.V. 578.000) Fahrzeuge zurückgenommen. Vor allem die Fertigung der vor dem Modellwechsel stehenden Kompaktklasse (-17%) war davon betroffen. Von der Mittleren Klasse wurden 7 % weniger hergestellt, während wir das Produktionsvolumen der S- und Sonderklasse um 6 % erhöhen konnten.

Erweiterung der Modellpalette

Die herausragende Modellneueheit im Geschäftsbereich Personenwagen waren die S-Klasse-Coupes 500 SEC und 600 SEC, die im Januar 1992 auf der internationalen Motorshow in Detroit Weltpremiere hatten. Auf der 77. internationalen Automobilausstellung in Paris wurden die S-Klasse-Fahrzeuge 300 SE 2.8 und 300 SD, der 600 SL und der 400 E sowie die modellgepflegte Mittlere Klasse mit den neuen 4-Ventil-Benzinmotoren als Neuheiten der Öffentlichkeit gezeigt.

Ebenfalls in Paris wurde unserer S-Klasse von einer internationalen Jury mit Fachjournalisten aus Westeuropa, Japan und den USA der Titel „The World Car 1992“ zugesprochen.

Höchster Sicherheitsstandard bei Serienfahrzeugen

Den hohen Standard an aktiver und passiver Sicherheit unserer Fahrzeuge haben wir auch im Berichtsjahr durch weitere Maßnahmen erhöht. Seit Herbst 1992 werden sämtliche Mercedes-Benz Personenwagen serienmäßig mit Fahrer-Airbag ausgerüstet. Wegen der erheblich höheren Schutzwirkung bauen wir den sogenannten „Full-Size-Airbag“ in unsere Fahrzeuge ein und nicht den kleineren „Euro-Airbag“. Bei verschiedenen Modellen wird auch der Airbag für den Beifahrer serienmäßig angeboten. Mit Nachdruck arbeiten wir an weiteren Verbesserungen der Sicherheitsstandards.

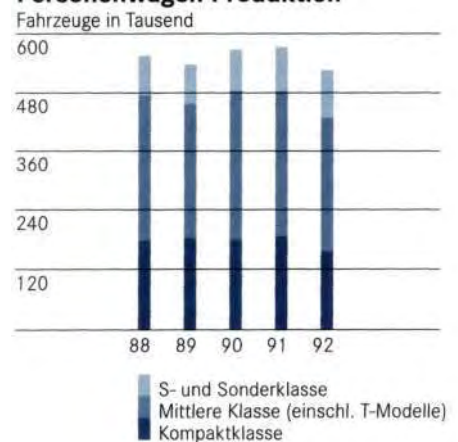
2,7 Mrd. DM in die Zukunft investiert

Für die langfristige Zukunftssicherung des Automobilgeschäfts haben wir 1992 im Geschäftsbereich Pkw mit 2,7 Mrd. DM das bisher umfangreichste Investitionsvolumen eingesetzt. Schwerpunkte waren dabei das Pkw-Montagewerk in Rastatt und die Produktionsvorbereitungen für die neue Kompaktklasse, die Benzin- und Dieselmotoren mit 4-Ventil-Technik sowie die weitere Umstellung der Lackierung auf Wasserbasislacke.

Der Pkw-Umsatz von Mercedes-Benz war mit 39,6 Mrd. DM etwas höher als im Vorjahr.

Wachstumsimpulse kamen hauptsächlich aus Übersee; in der EG wurde das Vorjahresvolumen um 2 % unterschritten.

Mercedes-Benz Personenwagen-Produktion



Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge

Werte in Mio. DM	1992	1991
Umsatz	26.879	27.591
Sachinvestitionen	1.072	1.124
F+E-Aufwand	1.111	1.096
Produktion (Einheiten)	277.346	295.794
Beschäftigte (31.12.)	90.786	96.762

Schwache Nutzfahrzeugkonjunktur in Westeuropa

Die wichtigsten Nutzfahrzeugmärkte waren im Geschäftsjahr 1992 durch insgesamt schwierige Rahmenbedingungen gekennzeichnet. Besonders schwach war die Marktverfassung in Italien, Großbritannien, Frankreich und in Skandinavien; der Preis- und Konditionenwettbewerb hat sich insgesamt wieder verschärft. Entgegen dem allgemein rückläufigen Trend in Europa trat in den USA eine Belebung des Nutzfahrzeuggeschäfts ein, die besonders den schweren Gewichtsklassen zugute kam. Die Märkte in Mexiko und Argentinien sind weiter gewachsen. In Brasilien führte hingegen die anhaltende politische und wirtschaftliche Unsicherheit zu einem deutlichen Nachfragerückgang. Weltweit stieg die Produktion der Branche zwar nochmals um 3 % auf 12,5 Mio. Fahrzeuge, die westeuropäische Produktion von Lkw über 6 t ging jedoch um 10 % auf 299.000 Einheiten zurück.

Ende der deutschen Sonderkonjunktur

Die in den ersten Monaten 1992 noch wirkende Sonderentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland brach Mitte des Jahres abrupt ab. Aufgrund der lebhaften Absatzentwicklung im ersten Halbjahr war jedoch im achten Jahr in Folge nochmals ein Marktzuwachs zu verzeichnen, so daß insgesamt 337.100 Nutzfahrzeuge (+ 1 %) in Deutschland neu zugelassen wurden. Das Wachstum kam überwiegend vom

Am 25. Mai 1992 wurde das dritte Pkw-Montagewerk der Mercedes-Benz AG in Rastatt eingeweiht. Mit diesem richtungsweisenden Schritt haben wir die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit auch am Standort Deutschland geschaffen. Im Hinblick auf Produktivität, Flexibilität, Produktqualität und Umweltverträglichkeit hat das Werk Rastatt Modellcharakter für alle anderen Mercedes-Benz Werke.

Weitere Fortschritte zu kürzeren Entwicklungszeiten

Neben den traditionellen Wettbewerbselementen Preis und Qualität gewinnen Zeit- und Innovationsgesichtspunkte verstärkt an Bedeutung. Den damit verbundenen Herausforderungen begegnen wir durch ein modernes Entwicklungsmanagement, das in sehr starkem Maße auf interdisziplinäre Arbeitsweisen setzt.

In der Konzeptphase neuer Produkte arbeiten Vertreter der Bereiche Forschung, Entwicklung, Vertriebsplanung, Marketing, Produktionsvorbereitung, Materialwirtschaft und Betriebswirtschaft eng zusammen. In der Serienentwicklungsphase kooperieren in den Funktionsgruppenteams für die einzelnen Fahrzeugkomponenten Vertreter der Entwicklung und der Produktionsvorbereitung, um die früher sequentiell abgelaufenen Entwicklungs- und Vorbereitungsprozesse zu beschleunigen.

Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft ganz im Zeichen des Sterns

Für die deutsche Tourenwagen-Meisterschaft war 1992 ein Jahr der Rekorde. Mehr Zuschauer und mehr Berichterstattung als jemals zuvor unterstrichen die Akzeptanz dieser Veranstaltungen. Mercedes-Benz gestaltete die Saison 1992 maßgeblich mit und gewann 16 von 24 Rennen. Klaus Ludwig wurde im AMG Mercedes-Benz 190 E Deutscher Tourenwagen-Meister, gefolgt von Kurt Thiim und Bernd Schneider. So erfolgreich hat noch kein Wettbewerber in dieser hartumkämpften Serie abgeschnitten.

Ausblick

Angesichts der schwierigen Verfassung nahezu aller wichtigen Pkw-Märkte rechnen wir beim Absatz von Mercedes-Benz Pkw im Jahre 1993 allenfalls mit einer leicht positiven Entwicklung im zweiten Halbjahr, nachdem in den ersten beiden Monaten 1993 der Pkw-Absatz in Deutschland erheblich unter unseren Erwartungen lag. Ein nachhaltiger Impuls für unseren Absatz dürfte von der Einführung unserer neuen Kompaktklasse ausgehen.



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.

Markt für Transporter und Lkw bis 6 t. Im Lkw-Segment über 6 t wurden hingegen mit 98.700 Einheiten 6 % weniger Fahrzeuge als im Vorjahr erstmals registriert.

Mercedes-Benz: Marktposition in Westeuropa behauptet

Vor dem Hintergrund der ungünstigen Verfassung wichtiger Märkte konnte auch Mercedes-Benz nicht an den positiven Geschäftsverlauf des Jahres 1991 anknüpfen.

Der Umsatz des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeuge verringerte sich im Berichtsjahr um 3 % auf 26,9 Mrd. DM. In Deutschland ging das Geschäftsvolumen um 10 % auf nicht ganz 11 Mrd. DM zurück, während es im Ausland auf 15,9 (i.V. 15,5) Mrd. DM stieg. Mit einem weltweiten Absatz bei Lkw über 6 t von 94.000 (i.V. 109.400) Einheiten haben wir unsere Position als Weltmarktführer in diesem Segment gefestigt.

Im Zuge der Nachfrageschwäche im zweiten Halbjahr sanken die Neuzulassungen von Mercedes-Benz in Deutschland auf 109.800 Nutzfahrzeuge. Das Rekordvolumen des Jahres 1991 wurde damit um 10 % unterschritten.

Der Export aus unseren deutschen Werken ging um 2 % auf 78.200 Einheiten zurück. Dennoch konnten wir unseren Marktanteil in Westeuropa bei Lkw über 6 t mit 31 % auf dem hohen Vorjahresniveau halten.

Aufgrund der unbefriedigenden Situation auf den westeuropäischen Märkten und dem Nachfragerückgang in Deutschland mußten wir die Produktion in den deutschen Werken gegenüber dem außerordentlich hohen Vorjahresniveau um 13 % auf 164.600 Fahrzeuge zurücknehmen. Von den Anpassungsmaßnahmen waren vor allem die Montagewerke Wörth und Düsseldorf betroffen, mit zeitlicher Verzögerung aber auch die Aggregatwerke Mannheim, Gaggenau und Kassel.

Wachstum bei ausländischen Gesellschaften

Mit einem Produktionsplus von 5 % auf 112.800 Einheiten erreichten die ausländischen Gesellschaften im Mercedes-Benz-Konzern ihr bisher höchstes Fertigungsvolumen. Unsere amerikanische Tochtergesellschaft Freightliner hat dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Sie steigerte ihre Produktion um 33 % auf 33.300 Lkw. Im hart umkämpften US-Markt für schwere Lkw der Klasse 8 (ab 15 t zul. Gesamtgewicht) übernahm Freightliner mit einem Marktanteil von 23 % erstmals die Führungsposition.

Auch unsere Gesellschaften in Mexiko, Argentinien und der Türkei hatten eine erfreuliche Geschäftsentwicklung zu verzeichnen. Aufgrund der ungünstigen Situation im heimischen Markt mußte die Mercedes-Benz do Brasil trotz gestiegener Exporte ihre Produktion deutlich kürzen.

Die Mercedes-Benz Espana war von der Schwäche der Märkte in Westeuropa betroffen; das im Vorjahr um 26 % erhöhte Produktionsvolumen mußte um 6 % auf 26.500 Transporter zurückgenommen werden.

Die weltweite Nutzfahrzeugproduktion im Mercedes-Benz-Konzern lag 1992 mit 277.300 Einheiten um 6 % unter dem Spitzenwert des Vorjahres. Der Produktionsanteil unserer ausländischen Gesellschaften stieg von 36 auf 41 %.

Führender Hersteller von Omnibussen über 8 t

Im Konzern hat Mercedes-Benz 1992 insgesamt 29.000 (i.V. 28.600) Busse und Busfahrgestelle produziert. Damit konnten wir unsere Position als führender Hersteller von Bussen über 8 t zul. Gesamtgewicht weiter aufrechterhalten. Im deutschen Omnibusmarkt erreichten die Neuzulassungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen von über 8 t zul. Gesamtgewicht mit 2.500 Einheiten (+ 40 %) eine neue Rekordmarke. In unserem Werk Mannheim lief nach 18 Produktionsjahren der letzte Omnibus vom Typ O 303, der mit 38.000 verkauften Einheiten weltweit erfolgreichste Reisebus, vom Band. Seit Anfang 1992 fertigen wir in Mannheim die neuen Reisebusse vom Typ O 404 in der Serie.

Höherer Absatz beim Unimog

Die Verkäufe von Unimog-Fahrzeugen stiegen im Berichtsjahr auf 4.600 (i.V. 4.100) Einheiten. Vor allem Großaufträge aus China und Griechenland haben den konjunkturbedingt geringeren Absatz in Deutschland und in wichtigen internationalen Märkten mehr als ausgeglichen. Von den 2.300 (- 5 %) im Bundesgebiet verkauften Fahrzeugen gingen 650 (i.V. 550) Einheiten in die neuen Bundesländer.

Neue Produkte und Produktverbesserungen

Das Mercedes-Benz Nutzfahrzeugprogramm wurde im Berichtsjahr um neue Produkte und Produktverbesserungen erweitert. Dahinter steht das Ziel, immer den neuesten Stand umweltverträglicher, wirtschaftlicher sowie individueller Transportlösungen anbieten zu können.

Der Produktionsanlauf aller Typen der Ende 1991 vorgestellten, neuen Reisebus-Baureihe 0 404 war das herausragende Ereignis im Produktbereich Omnibus. Die Kundenreaktionen sind durchweg positiv. Darüber hinaus konnte Anfang 1992 mit der Serienproduktion des Niederflur-Gelenkbusses 0 405 GN begonnen werden. Eine zukunftsweisende Produktinnovation ist der auf der Nutzfahrzeug-IAA vorgestellte Kleinbus 0 100 City. Dieser in Kooperation mit einem niederländischen Design- und Entwicklungszentrum komplett neu entwickelte Niederflurbus ist auf zukünftige Verkehrskonzepte für den innerstädtischen Linieneinsatz zugeschnitten. Das europäische Omnibusprogramm ist außerdem um den 0 340 unserer türkischen Tochtergesellschaft erweitert worden.

Im Produktbereich Unimog war das Geschäftsjahr 1992 durch den Produktionsanlauf und die Markteinführung der neuen leichten und mittleren Unimog-Baureihen geprägt. Äußeres Merkmal der Baureihen ist die neu konzipierte geräumige Sicherheitskabine, die durch asymmetrische Absenkung der Motorhaube auf der Fahrerseite eine bessere Sicht bietet.

Erweiterte Zusammenarbeit mit der SsangYong Motor Company

Die Mercedes-Benz AG und der viertgrößte Automobilhersteller Südkoreas, die SsangYong Motor Company (SYMC), haben im Oktober 1992 einen Kooperationsvertrag abgeschlossen. Die SYMC kann damit ab 1994 über die bereits vereinbarte Lizenzfertigung von Dieselmotoren und Transportern hinaus auch Mercedes-Benz Benzinmotoren in Lizenz herstellen. Mit der 1991 eingeleiteten, langfristig angelegten Kooperation wollen wir unsere Ausgangsposition für den südostasiatischen Markt verbessern. Um die Partnerschaft zu vertiefen, beteiligte sich die Daimler-Benz AG mit 5 % am Grundkapital der SYMC. Ab 1994 sollen auf den gemeinsam konzipierten Produktionsanlagen im Werk Changwon jährlich über 100.000 Mercedes-Benz Benzin- und Dieselmotoren gefertigt werden.

Ausblick

Die Nutzfahrzeugkonjunktur steht zu Beginn des Jahres 1993 unter keinem guten Vorzeichen. Die weiter fortschreitende wirtschaftliche Abkühlung in Deutschland, die uns in den ersten beiden Monaten 1993 deutliche Absatzeinbußen brachte, könnte nur durch eine kräftige Belebung der westeuropäischen Volumenmärkte sowie der Märkte in Übersee ausgeglichen werden.

Der Nutzfahrzeugbereich von Mercedes-Benz sieht sich durch die Öffnung des europäischen Binnenmarkts einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs ausgesetzt. Wir werden daher in den nächsten Jahren alle Möglichkeiten ausschöpfen müssen, um unsere Konkurrenzfähigkeit zu erhalten und zu stärken.

Den 1992 von unseren ausländischen Nutzfahrzeuggesellschaften erreichten Produktionsrekord von 112.800 Einheiten wollen wir nochmals übertreffen und unsere Stellung als Weltmarktführer bei Lkw über 6 t festigen.

Mit einem Produktionsplus von 5 % auf 112.800 Einheiten erreichten die ausländischen Gesellschaften im Mercedes-Benz-Konzern ihr bisher höchstes Fertigungsvolumen.

**Mercedes-Benz
Nutzfahrzeug-Produktion weltweit**



Unternehmensbereich AEG

Werte in Mio. DM	1992	1991
Umsatz	11.595	10.780*)
Jahresergebnis	10	(624)
Auftragseingang	12.099	11.375*)
Sachinvestitionen	765	872
F+E-Aufwand	754	672*)
Beschäftigte (31.12.)	60.784	58.642*)

*) Um wesentliche Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigt.

Trotz der schwachen Konjunktur in der westdeutschen Elektroindustrie verzeichnete der AEG Konzern in wesentlichen Arbeitsgebieten eine Ausdehnung des Geschäftsvolumens, insbesondere bei den Bahnsystemen und in der Energieverteilung.

Der Umsatz des AEG Konzerns erhöhte sich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert um 8 % auf 11,6 Mrd. DM. In Deutschland nahmen die Erlöse um 11 % auf 6,8 Mrd. DM zu, während im Ausland nur ein Plus von 3 % erwirtschaftet werden konnte.

Die Ergebnisentwicklung blieb hinter den Erwartungen zurück. Ursache hierfür war die vor allem in der zweiten Jahreshälfte stagnierende bis rückläufige Konjunktur in wichtigen Absatzmärkten. Das operative Ergebnis hat daher insgesamt den Vorjahreswert nicht erreicht. Die Postautomatisierung schloß mit deutlich positiven Erträgen ab. Das Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten hat seine gute Position weiter ausgebaut und positive Ergebnisse erzielt. Bei den Bahnsystemen wurde eine deutliche Verbesserung bei einem fast ausgeglichenen Ergebnis erreicht; im Geschäftsfeld Hausgeräte wurde der

Gewinn des Vorjahres noch gesteigert. In der Industrieautomatisierung, im Motorengeschäft und in der Mikroelektronik hingegen blieb das Ergebnis im negativen Bereich bzw. verschlechterte sich durch zum Teil erhebliche Belastungen.

Die 1991 getroffenen Vorsorgemaßnahmen für den Rückzug aus der Büro- und Kommunikationstechnik konnten teilweise erfolgswirksam aufgelöst werden und trugen dazu bei, das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 63 Mio. DM auf +8 Mio. DM zu erhöhen.

Der Auftragseingang des AEG Konzerns erreichte 12,1 Mrd. DM und übertraf damit den vergleichbaren Vorjahreswert um gut 6 %. Dieser Zuwachs wurde ausschließlich auf dem deutschen Markt erzielt; dort nahm die Nachfrage um 16 % auf 7,4 Mrd. DM zu. Die Auslandsaufträge gingen dagegen um 6 % zurück.

Zum Jahresende 1992 beschäftigte die AEG weltweit 60.784 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 46.559 in Deutschland. Die Belegschaftszahl der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH ist hierbei zu 50 % berücksichtigt.

Für Investitionen in Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen und Beteiligungen, für Forschung und Entwicklung sowie für Aus- und Weiterbildung hat AEG wie im Vorjahr insgesamt rd. 1,8 Mrd. DM aufgewendet; das sind 15 (i.V. 13) % der Gesamtleistung.

Die Investitionen der AEG beliefen sich 1992 einschließlich des übernommenen Anlagevermögens neu erworbener Gesellschaften auf insgesamt 916 (i.V. 943) Mio. DM. Von den Zugängen an Sachanlagen in Höhe von 765 (i.V. 872) Mio. DM entfielen 113 (i.V. 270) Mio. DM auf das Ausland. In Beteiligungen wurden 98 (i.V. 43) Mio. DM investiert. Im Mittelpunkt der Sachinvestitionen standen die Fabrikenerneuerungen bei der AEG Starkstromanlagen Dresden und der AEG Schienenfahrzeuge in

Hennigsdorf, die Modernisierung der Berliner Betriebsstätte Sickingenstraße sowie der Abschluß der Sanierungsarbeiten bei der MAN GHH Schienenverkehrstechnik in Nürnberg. Umfangreiche Investitionen wurden zudem bei der TEMIC für die Fertigung von integrierten Schaltkreisen in Heilbronn und die Airbag-Produktion in Aschau getätigt.

Für Forschung und Entwicklung wurden 1992 im AEG Konzern 754 Mio. DM aufgewendet; vergleichbar gerechnet sind dies 12 % mehr als im Vorjahr. Schwerpunktthemen der Forschungsarbeiten im Berichtsjahr waren dezentrale Automatisierungsgeräte, Fahrwerk- und Antriebsysteme, Verkehrskonzepte, System- und Softwaretechnologie, Mustererkennung, Höchsthfrequenz-Bauelemente der Mikroelektronik sowie Hochtemperatur-Supraleiter.

Zum 1. Juli 1992 wurden die AEG Tochtergesellschaft TELEFUNKEN electronic GmbH, Heilbronn, mit ihren Beteiligungsgesellschaften sowie die Mikroelektronikaktivitäten der Deutsche Aerospace AG (DASA) in die TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH eingebracht. AEG und DASA sind an dieser Gesellschaft jeweils zur Hälfte beteiligt und beziehen sie mit diesem Anteil in ihre Jahresabschlüsse ein.

Für das laufende Jahr 1993 wird insgesamt mit einer leichten Ausweitung des Geschäftsvolumens gerechnet, vor allem auf den Gebieten Energieverteilung und Mikroelektronik.



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.

Neue AEG Automatisierungszentrale eingeweiht

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	2.969	2.999
Auslandsanteil (%)	40	44
Beschäftigte (31.12.)	16.008	16.491

Im Geschäftsfeld Automatisierungstechnik sind die *Industrieartomatisierung* mit den drei Bereichen Produkte und Basissysteme, Systemtechnik und Support sowie Industrieanlagen und die *Postautomatisierung* zusammengefaßt. Das Geschäftsvolumen erreichte das hohe Niveau des Vorjahres.

Im Oktober 1992 wurde das neue AEG Automatisierungszentrum - das „Geomatics Haus“ - in Frankfurt-Niederrad eingeweiht. Es dient als Know-how-Drehscheibe für das gesamte Geschäftsfeld und als Zentrale zur Steuerung der internationalen Aktivitäten.

In der Industrieartomatisierung konnte MODICON, Andover/USA und Seligenstadt, das Geschäft auf dem Gebiet der speicherprogrammierbaren Steuerungen (SPS) weiter ausbauen. Für die erfolgreichste Innovation in der SPS-Technik sowie für ihre moderne und rationelle Fertigung erhielt MODICON in den USA vom Industrieverband NEMA den „NEMA Renewal Award“. Im Bereich Industrieanlagen hat die AEG auf der Fachmesse Interkama das Leitssystem „Geomatics P/E/N“ für die Automatisierung von Prozessen, Energieanlagen und Netzen sowie das entsprechende Bedien- und Beobachtungssystem „Viewstar 750“ als Leitstation vorgestellt. Das neue System wurde mit guter Resonanz vom Markt angenommen. In der Postautomatisierung hat die AEG Electrocom GmbH (AEC) auch 1992 ihre führende Marktposition in den USA, Kanada und Westeuropa weiter gefestigt sowie in Fernost

und Lateinamerika ausgebaut. Die technologische Ausnahmestellung der AEC haben zwei Auszeichnungen des amerikanischen „National Institute of Standards and Technology“ unterstrichen. In einem Wettbewerb, an dem alle bedeutenden Anbieter von Handblockschrift-Lesesystemen beteiligt waren, belegte das Unternehmen in der Groß- und Kleinbuchstabenerkennung jeweils den ersten Platz.

Für 1993 erwarten wir in der Automatisierungstechnik ein Geschäftsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Deutlicher Umsatzzuwachs bei Elektrotechnischen Anlagen und Komponenten

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	3.127	2.939
Auslandsanteil (%)	38	39
Beschäftigte (31.12.)	17.711	17.551

Im Geschäftsfeld Elektrotechnische Anlagen und Komponenten sind die Geschäftsbereiche *Energieverteilung* und *Komponenten* zusammengefaßt. Das Geschäftsvolumen konnte erneut ausgeweitet werden, obwohl in einigen wichtigen Märkten die Konjunkturschwäche anhielt.

Im Geschäftsbereich Energieverteilung übertraf der Umsatz den Vorjahreswert deutlich. Der Auftragseingang erreichte das hohe Niveau des Jahres 1991. In der Hochspannungstechnik stand die Erweiterung der Produktpalette im Mittelpunkt der Arbeit. Im Zuge der weiteren Internationalisierung des Geschäfts ist im Mai im belgischen Dison das neue Werk der AEG Beteiligungsgesellschaft E.I.B. eröffnet worden. Das Investitionsvolumen betrug rund 40 Mio. DM. Neben Mittelspannungstechnik produziert das

Unternehmen Hochspannungsschaltgeräte und -anlagen. Der Transformatorenbereich konnte durch die Übernahme der AEG TRO Transformatoren und Schaltgeräte GmbH, Berlin, und der polnischen MEFTA sp.z.o.o., Mokolow, wesentlich gestärkt werden. Im Geschäftsbereich Komponenten sind bei Stromversorgungsgeräten für die Datenverarbeitung und Telekommunikation, bei Netzersatz- und Blockheizanlagen sowie bei Zählern und in der Lichttechnik Zuwächse verzeichnet worden. Belastend wirkte sich dagegen die schwierige Konjunkturlage auf den Absatz von Elektrischen Maschinen aus. Mit Wirkung vom 1. Juli 1992 hat die AEG die Starkstrom-Anlagenbau Magdeburg GmbH erworben.

Für Elektrotechnische Anlagen und Komponenten erwarten wir 1993 einen leichten Umsatzanstieg.

Bahnsysteme: Kräftig gewachsenes Geschäftsvolumen

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	1.493	1.011
Auslandsanteil (%)	39	40
Beschäftigte (31.12.)	7.490	4.078

Das Geschäftsfeld Bahnsysteme umfaßt die Bereiche *Gesamtsysteme*, *Fernverkehr*, *Nahverkehr* und *Wagen* sowie *Nahverkehr* und *Wagen Amerika*. Gegenüber dem Vorjahr ist das Geschäftsvolumen um 48 % gewachsen. Dieser kräftige Anstieg zeigt zum einen den Erfolg der Aktivitäten in einem expandierenden Markt. Zum anderen hat sich die Übernahme der AEG Schienenfahrzeuge GmbH in Hennigsdorf zum 1. Januar 1992 als Stärkung erwiesen. Am weiteren Ausbau des 1991 in Deutschland eingeführten Hochgeschwindigkeitssystems ICE war die AEG mit Lieferungen sowohl für die Züge als auch für die Streckenausrüstungen maßgeblich beteiligt. Für die neue Metro in Shanghai hat ein deutsches Firmenkonsortium unter Federführung der AEG die ersten

von insgesamt 16 sechsteiligen U-Bahn-Zügen sowie Fahrleitungen und Stromversorgungsanlagen ausgeliefert. Das Geschäft mit Stadt- und Straßenbahnen in Niederflurtechnik verlief weiterhin erfolgreich. Im Bereich automatischer Personentransfersysteme konnte der Konzern seine weltweit führende Position abermals ausbauen.

Im Geschäftsfeld Bahnsystem[^] wird für 1993 ein Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Hausgeräte: Wachstum abgeschwächt

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	2.653	2.593
Auslandsanteil	42	45
Beschäftigte (31.12)	10.052	10.663

AEG Hausgeräte konnte im Berichtsjahr den Umsatz um 2 % auf 2.653 Mio. DM steigern. In Deutschland ist das Geschäftsvolumen weiter gewachsen. Dazu trugen insbesondere die neu auf den Markt gebrachten Bodenstaubsauger und Mikrowellengeräte sowie die Top-Baureihe der Waschmaschinen-Frontlader bei. In diesen Produktfeldern konnte die AEG ihren Marktanteil verbessern. Der allgemeinen Entwicklung entsprechend lagen die Auslands Erlöse leicht unter

dem Niveau des Vorjahres. Im Juni 1992 vereinbarten die AEG Aktiengesellschaft und der schwedische Konzern Electrolux AB eine langfristige Zusammenarbeit bei elektrischen Hausgeräten. Mit dieser Kooperation verfolgen beide Partner vorrangig das Ziel, die jeweiligen Kostenstrukturen nachhaltig zu verbessern und so ihre Wettbewerbsposition zu stärken.

Für 1993 wird angestrebt, auf der Basis innovativer Produkte, wie verbrauchsoptimierten Waschmaschinen und Kühlschränken sowie einem aus Recycling-Material hergestellten Öko-Bodenstaubsauger, einen über dem Vorjahr liegenden Umsatz zu erwirtschaften.

Aktivitäten auf dem Gebiet Mikroelektronik in die TEMIC eingebracht

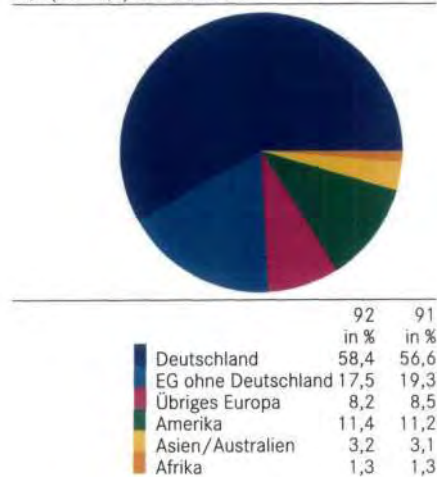
Im Geschäftsfeld Mikroelektronik sind die *TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH*, ein Gemeinschaftsunternehmen mit der Deutsche Aerospace AG, sowie der Geschäftsbereich *Opto- und Vakuumelektronik* zusammengefaßt. Der Umsatz lag leicht über dem Vorjahr. Nähere Angaben zur TEMIC enthält das Kapitel „Gemeinschaftsunternehmen“.

In der Opto- und Vakuumelektronik verlief das Geschäft unbefriedigend, im wesentlichen bedingt durch die deutlich schwächere Nachfrage in der Verteidigungstechnik. Dieser Entwicklung sind wir insbesondere durch verstärkte Aktivitäten auf neuen Arbeitsgebieten begegnet. Dazu zählen großformatige Displays in Flüssigkristalltechnik, Identifikationssysteme für die Registrierung und Erkennung von Massen sowie eine Hochleistungsbatterie, die derzeit primär für den Einsatz in Kraftfahrzeugen bestimmt ist.

AEG erhöhte das vergleichbare Geschäftsvolumen um 8 % auf 11,6 Mrd. DM, in Deutschland um 11 % auf 6,8 Mrd. DM, im Ausland um 3% auf 4,8 Mrd. DM.

Die Auftragseingänge erreichten 12,1 (i.V. 11,4) Mrd. DM.

Umsatz nach Regionen
AEG Konzern
11,6 (i.V. 10,8) Milliarden DM



Unternehmensbereich Deutsche Aerospace (DASA)

Werte in Mio. DM	1992	1991
Umsatz	17.276	16.779*)
Jahresergebnis	(341)	50
Auftragseingang	12.498	15.116*)
Sachinvestitionen	1.100	986
F+E-Aufwand	5.179	4.997*)
Beschäftigte (31.12.)	81.872	83.605*)

*) Um wesentliche Veränderungen im Konsolidierungskreis bereinigt (Deutsche Aerospace Airbus und TEMIC).

Im Berichtsjahr wurden die Aktivitäten von Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), Telefunken Systemtechnik (TST) und der bisherigen Deutschen Aerospace zusammengefaßt. Die neugeschaffene Deutsche Aerospace AG (DASA) übernimmt künftig die Funktion der operativen Kerngesellschaft des Unternehmensbereichs Luft- und Raumfahrt im Daimler-Benz-Konzern. Darüber hinaus haben wir vorzeitig den von der Kreditanstalt für Wiederaufbau gehaltenen Anteil von 20 % an der Deutsche Aerospace Airbus GmbH übernommen und die bisher at equity einbezogene Gesellschaft rückwirkend zum 1. Januar 1992 voll in den Konzern integriert.

Parallel zu dieser gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung haben wir die Organisation gestrafft und unsere Kostensenkungsprogramme fortgeführt. Im Arbeitsgebiet Energie- und Industrietechnik wurden gleichartige zivile Geschäfte von Dornier, MBB und TST zusammengelegt; das Strukturkonzept Raumfahrt haben wir abgeschlossen.

Zur Jahresmitte 1992 brachten wir unsere Arbeitsgebiete Mikrosysteme und Kraftfahrzeug-Sicherheit in das zusammen mit AEG zu je 50 % gegründete Gemeinschaftsunternehmen TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH ein. Das Ziel

einer verstärkten Zusammenarbeit mit den GUS-Staaten im Bereich Luftfahrt und die Beteiligung an den von der ESA geplanten Raumfahrtprogrammen haben wir intensiv weiterverfolgt.

Im Februar 1993 kamen wir mit der holländischen Regierung überein, eine Mehrheitsbeteiligung von 51% am Flugzeughersteller Fokker zu erwerben. Fokker wird als integraler Bestandteil des Bereichs Luftfahrt die Systemführung für das Segment der 65- bis 120-sitzigen Regionaljets haben.

Die Deutsche Aerospace erreichte im Berichtsjahr einen Anstieg des Konzernumsatzes um 3 % auf 17,3 Mrd. DM. Das Jahresergebnis im Konzern hat sich auf -341 Mio. DM verringert. Der Auftragseingang lag mit 12,5 Mrd. DM erheblich unter dem Vorjahreswert von 15,1 Mrd. DM.

Im Jahre 1992 haben wir 1,1 (i.V. 1,0) Mrd. DM in Sachanlagen investiert. Für Forschung und Entwicklung wurden 5,2 (i.V. 5,0) Mrd. DM oder 30 % des Umsatzes aufgewendet; davon entfielen 4,3 Mrd. DM auf Projekte, die wir im Auftrag Dritter durchführen. Zum Jahresende waren im DASA-Konzern 81.872 (i.V. 83.605) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt; der Rückgang spiegelt die ungünstige Geschäftsentwicklung in fast allen Bereichen wider.

Im laufenden Geschäftsjahr erwarten wir für den DASA-Konzern einen Umsatz in der Größenordnung des Jahres 1992. Mit höheren Erlösen ist insbesondere im Geschäftsfeld Luftfahrt zu rechnen. In den Geschäftsfeldern Raumfahrt sowie Verteidigung und Zivile Systeme werden sich die Umsätze deutlich ermäßigen. Ein wichtiges Ziel des laufenden Jahres ist die möglichst rasche Anpassung der Kapazitäten an den erwarteten weiteren Auftragsrückgang.

Umsatz und Auftragseingang im Geschäftsfeld Luftfahrt deutlich gesunken

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	7.530	7.679
Auslandsanteil (%)	72	64
Beschäftigte (31.12.)	39.360	39.555*)

*) 1991 einschließlich der anteiligen Belegschaft der Eurocopter-Gruppe (626 Personen).

Der Umsatz im Bereich Luftfahrt erreichte mit 7,5 Mrd. DM knapp das Vorjahresvolumen. Der Auftragseingang war hingegen mit 5,0 Mrd. DM deutlich niedriger als 1991.

Die Deutsche Aerospace Airbus fertigt und liefert Baugruppen im Rahmen des europäischen Airbusprogramms. Im Berichtsjahr konnte das Airbus-Konsortium Bestellungen für 136 Flugzeuge verbuchen, denen allerdings auch Stornierungen gegenüberstanden. Insgesamt ist der Auftragsbestand mit 836 fest bestellten Flugzeugen noch befriedigend.

Der Start der Endmontage des ersten Airbus A321 am 15. Juni 1992 am Standort Hamburg war ein wesentlicher Meilenstein zur Erweiterung des Leistungsspektrums bei der Deutschen Aerospace Airbus. Der Airbus A330, das weltweit größte zweistrahlige Mittel- und Langstreckenflugzeug, absolvierte am 2. November 1992 seinen Jungfernflug. Die vierstrahlige A340 ist mit Reichweiten von 12.500 bis 14.000 km für extreme Langstrecken konzipiert. Nach der Musterzulassung konnte Anfang Februar 1993 die erste A340 an die Deutsche Lufthansa übergeben werden.

Einen erfreulichen Geschäftsverlauf verzeichnete das Aircraft Service Center (ASC) in Lemwerder, das vor allem Flugzeuge der Airbusfamilie betreut.



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.

Aufgabenschwerpunkte des Produktbereichs Militärflugzeuge waren wieder die Programme EFA und Tornado. Im Mai 1992 konnte der erste Prototyp des europäischen Jagdflugzeugs EFA in Manching im Rohbau fertiggestellt werden. Im Tornadoprogramm bildet die entwickelungstechnische und logistische Betreuung der Flugzeuge das Hauptgeschäft.

Im deutsch-amerikanischen Experimentalprogramm X-31A konnten weitere Fortschritte erzielt werden. Ein anderes zukunftssträchtiges Projekt ist die Entwicklung des Fan Ranger, eines leichten Jet-Trainer zur Schulung von angehenden Flugzeugführern.

Der Produktbereich Regionalflugzeuge lieferte im Berichtsjahr 10 (i.V. 18) Flugzeuge Dornier 228 aus. Bei der Dornier 328 sind die Vorbereitungen für den Serienanlauf Anfang 1993 weitgehend abgeschlossen. Einen Schwerpunkt bei der Flugzeugbetreuung bildete wiederum das Nutzungsdauer-Verlängerungsprogramm für den Hubschrauber Bell UH-1D. Im Berichtsjahr wurden 37 Helikopter umgerüstet.

Das Produktprogramm der Eurocopter-Gruppe deckt den Bereich von einmotorigen Leichthubschraubern über zweimotorige leichte und mittelschwere Hubschrauber bis hin zu schweren Transporthubschraubern ab.

Ein herausragendes Ereignis war die Unterzeichnung des Entwicklungsvertrags für den Transport- und Marinehubschrauber NH90. Größere Aufträge bearbeiteten wir in den Programmen AS 355 Fennec und PAH-1. Im Entwicklungsprogramm des deutsch-französischen Begleitschutzhubschraubers Tiger wurden die Erprobungsflüge des ersten Prototypen plangemäß fortgeführt.

Kräftige Umsatzsteigerung im Bereich Raumfahrt

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	1.910	1.507
Auslandsanteil (%)	76	83
Beschäftigte (31.12.)	4.864	5.031

Im Berichtsjahr erhöhten sich die Umsatzerlöse gegenüber dem vergleichsweise niedrigen Wert des Vorjahres um 27 % auf 1,9 Mrd. DM. Der Auftragseingang erreichte 1,7 Mrd. DM.

Zu den herausragenden wissenschaftlichen Programmen zählen derzeit die Satellitenprojekte ERS-2 und Cluster. In beiden Vorhaben ist Dornier als Systemführer mit der Entwicklung und dem Bau wichtiger Teilsysteme der wissenschaftlichen Nutzlast sowie der Satellitenintegration betraut.

Mit dem europäischen Infrarot-Observatorium ISO soll die Infrarotstrahlung kosmischer Objekte gemessen werden. Wir haben den deutschen Anteil an diesem ESA-Projekt übernommen und die Meßeinrichtung Isophot entwickelt.

Beim ESA-Projekt Polare Plattform beteiligen wir uns an der Entwicklung der Payload Equipment Bay PEB, die wichtige Systeme zum Betrieb der mitgeführten Nutzlasten umfaßt.

Im Programm der europäischen Trägerrakete Ariane 4 fertigten wir Flüssigtreibstoff-Zusatzraketen, die zweite Stufe sowie Schubkammern des HM7-Motors für das Triebwerk der dritten Stufe.

Die erste europäische freifliegende und rückführbare Plattform Eureka wurde im Berichtsjahr für den Start vorbereitet und Ende Juli mit der Raumfähre Atlantis ins All transportiert. Für die Spacelab-D-2-Mission konnten die Integrationsarbeiten plangemäß abgeschlossen werden, um für einen Start im ersten Quartal 1993 gerüstet zu sein.

Auftragseingang im Bereich Verteidigung und Zivile Systeme weiter rückläufig

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	3.624	3.426
Auslandsanteil (%)	36	41
Beschäftigte (31.12.)	14.369	15.412

Das gesamte Geschäftsfeld Verteidigung und Zivile Systeme war 1992 von einer deutlich verschlechterten Auftragssituation geprägt; im Vergleich zum Vorjahr trat ein Rückgang um 14 % auf 2,4 (i.V. 2,8) Mrd. DM ein. Dagegen ist der Umsatz um 6 % auf 3,6 Mrd. DM gestiegen.

Wesentliche Impulse kamen vom europäischen Stinger-Nachbauprogramm, für das die vorbereitende Phase abgeschlossen und abgerechnet wurde, und vom Flugabwehrsystem Roland, von dem wir weitere Einheiten für die deutsche Luftwaffe und Marine fertigten. Bedeutende Umsatzerlöse erzielten wir außerdem mit den Panzerabwehrsystemen Milan und Hot sowie Pars 3.

Von British Aerospace erhielten wir den Auftrag für einen von uns entwickelten Faserkreisel, weltweit der erste Serienauftrag für ein solches Produkt.

Bei Rundfunk- und Fernsehensendern sind langfristige Projekte in Spanien und im vorderasiatischen Raum in Arbeit. Vom mobilen HF/VHF-Funkaufklärungssystem Eloka Heer haben wir erneut in größerem Umfang Systeme für das niederländische Heer und die deutsche Bundeswehr ausgeliefert. Durch einen Auftrag des Innenministeriums von Baden-Württemberg ist es uns 1992 gelungen, mit dem adaptiven HF-Kommunikationssystem Farcos im aussichtsreichen zivilen Behördenfunk Fuß zu fassen.

Bei den Führungs- und Informationssystemen waren die Serienlieferungen des Aufklärungssystems CL289 für das französische und deutsche Heer wiederum der wichtigste Umsatzträger.

In der Umwelttechnik sind die Aktivitäten in unseren Fachgebieten Regional- und Umweltplanung, Umweltüberwachungs- und Informationssysteme sowie Abwassertechnik und Sanierung militärischer Altlasten weiter verstärkt worden.

Für die Hauptstart- und Landebahn des Flughafens Berlin-Schönefeld erneuerten wir die gesamte elektrische Ausrüstung für die Befehrerung und die Stromversorgungsanlagen; auf dem neuen Flughafen München 2 wurde unter unserer Federführung eine der größten Befehrerungsanlagen der Welt installiert.

Positive Umsatzentwicklung bei Antrieben

	1992	1991
Umsatz (Mio. DM)	3.609	3.559
Auslandsanteil (%)	62	66
Beschäftigte (31.12)	16.338	17.053

Im Geschäftsfeld Antriebe lag der Umsatz mit 3,6 Mrd. DM leicht über dem Niveau des Vorjahres. Der Auftragseingang war mit 2,8 Mrd. DM deutlich niedriger als 1991.

Im Programm PW305, einem Triebwerk für Geschäftsjets, hat die MTU München bis Ende des Berichtsjahres bereits über 130 NJe derdruckturbinenmodule an Pratt & Whitney Canada ausgeliefert.

Ein wichtiger Umsatzträger im Geschäftsjahr 1992 war auch die Triebwerksfamilie CF6 von General Electric, für die wir Teile der Hochdruckturbinen und des Verdichters fertigen. Diese Triebwerke werden bei Flugzeugen von Airbus Industrie, Boeing und McDonnell Douglas eingesetzt.

Die Serienproduktion des Tornado-Triebwerks RB199 ist Ende 1991 ausgelaufen, so daß der Umsatz in diesem Programm gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen ist.

Die Fluggesellschaft United Airlines orderte 100 Airbusse A320 mit V2500-Triebwerken; insgesamt umfaßt dieser Großauftrag 222 Triebwerke.

Die MTU Maintenance GmbH wartet und repariert zivile Großtriebwerke sowie stationäre Gasturbinen. Zusätzlich werden noch Teile-reparaturen durchgeführt.

Die MTU Friedrichshafen ist ein führender Anbieter von kompletten Antriebssystemen in den Anwendungsschwerpunkten Schiffahrt, Schienenfahrzeuge, Energieversorgungsanlagen und Schwerfahrzeuge.

Ein Umsatzschwerpunkt bei Motoren war erneut die universell einsetzbare Baureihe 396. Bei Schiffsantrieben rüsten wir derzeit unter anderem Schiffe der australischen und neuseeländischen sowie der norwegischen und deutschen Marine aus. Bei den Dieselmotoren für Eisenbahnen haben wir zwanzig ehemalige DDR-Lokomotiven mit je zwei Zwölfzylindermotoren der Baureihe 396 modernisiert.

Die Aktiengesellschaft Kühnle, Kopp und Kausch setzte im Jahr 1992 wesentlich mehr Turbolader als im Vorjahr ab. Bei den von der L'Orange GmbH produzierten Einspritzsystemen für Mitteldrehzahl-Dieselmotoren und Schnellläufer bewegte sich das Geschäft auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Medizintechnik als Schwerpunkt bei den Anderen Aktivitäten

Der Umsatz in der Medizintechnik lag mit 256 (i.V. 267) Mio. DM unter dem Vorjahreswert. Einer rückläufigen Entwicklung bei Lithotriptern stand ein Zuwachs im Ultraschall- und Lasergeschäft gegenüber. Zum Jahresende haben wir weltweit ein neues Ultraschall-Farbgerät im Markt eingeführt.

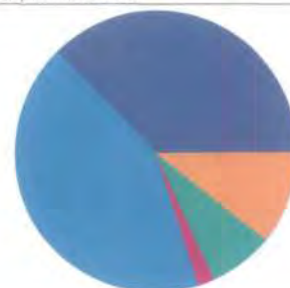
Über die Aktivitäten der TEMIC wird im Kapitel „Gemeinschaftsunternehmen“ berichtet.

Integrationsprozeß bei der Deutschen Aerospace konsequent weitergeführt.

Anstieg des Konzernumsatzes um 3 % auf 17,3 Mrd. DM.

Belastungen durch Vorsorgemaßnahmen und Vorleistungen; positiver Ergebnisbeitrag der Deutschen Aerospace Airbus.

Umsatz nach Regionen
DASA Konzern
17,3 (i.V. 16,8) Milliarden DM



	92	91
	in %	in %
Deutschland	37,3	38,2
EG ohne Deutschland	42,5	42,9
Übriges Europa	1,9	2,0
USA	7,5	8,3
Übrige Märkte	10,8	8,6

Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)

Werte in Mio. DM	1992	1991
Umsatz	7.341	5.490
Gesamtleistung	7.941	5.979
Jahresergebnis	122	123
Sachinvestitionen	173	265
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	5.939	4.894
Beschäftigte (31.12.)	8.258	6.203

Die debis konnte im Berichtsjahr ihre Gesamtleistung um 33 % auf 7,9 Mrd. DM steigern. Darin enthalten waren Umsatzerlöse von 7,3 Mrd. DM und Zinserträge aus Absatzfinanzierungen von 0,6 Mrd. DM.

Zum Unternehmenswachstum trugen in erster Linie die Geschäftsbereiche Systemhaus, Finanzdienstleistungen und Handel bei; der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen blieb mit einem Anteil von 72 % der Hauptleistungsträger.

In Deutschland erwirtschaftete die debis 48 % ihres Geschäftsvolumens; 12 % stammten aus den Partnerländern der EG, während 31 % im US-Markt und 9 % in den übrigen Märkten erzielt wurden. Im Berichtsjahr konnten 79 (i.V. 77) % der Gesamtleistung mit externen Kunden abgewickelt werden. Neben den Geschäftsbereichen Finanzdienstleistungen und Handel, die traditionell stark am externen Markt tätig sind, konnten auch die anderen Geschäftsbereiche ihre Umsätze mit Unternehmen außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns steigern.

Der Konzern-Jahresüberschuß der debis erreichte im Berichtsjahr mit 122 (i.V. 123) Mio. DM wieder das hohe Niveau des Vorjahres. Maßgebend hierfür war die positive Ertragsentwicklung des Bereichs Finanzdienstleistungen, während der verschärfte Wettbewerb in der Informationstechnologie-Branche das Ergebnis belastete.

Unsere Investitionen in Sachanlagen, vorwiegend DV-Ausstattungen, gingen im Berichtsjahr um 35 % auf 173 Mio. DM zurück; ein Teil der Hardware wurde über Leasingverträge finanziert. Die Zugänge an Vermieteten Gegenständen waren mit 5.939 Mio. DM um 21 % höher als 1991. Der starke Anstieg der Finanzanlagen auf 1.434 Mio. DM resultiert in erster Linie aus der Übernahme der 34%-Beteiligung an der französischen Sogeti S.A.

Der debis-Konzern beschäftigte zum Jahresende 1992 insgesamt 8.258 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon waren 7.343 in Deutschland und 915 im Ausland tätig.

Die Dienstleistungsbranche wird auch 1993 weiter wachsen. Als Anbieter von hochwertigen Dienstleistungen rechnet die debis deshalb mit unverändert guten Entwicklungschancen und einer erneuten Steigerung der Gesamtleistung.

Festigung der Marktposition für das Systemhaus

Das debis Systemhaus konnte seine Gesamtleistung von 1,2 auf 1,5 Mrd. DM erhöhen. Neben einem starken Wachstum von innen heraus wirkte sich hier insbesondere die Einbeziehung der ehemaligen deutschen Cap Gemini SCS-Gesellschaften aus.

Die weltweit rückläufige Konjunktur und das zunehmend verschlechterte wirtschaftliche Klima in Deutschland wirkten sich auch auf das Geschäft des debis Systemhauses und seiner Tochtergesellschaften spürbar aus. Insbesondere seit Jahresmitte 1992 hat sich das Wachstum verlangsamt. Dennoch konnte das Geschäft mit Kunden außerhalb des Daimler-Benz-Konzerns weiter ausgebaut werden. Der Anteil konzernfremder Kunden an der Gesamtleistung wuchs 1992 überdurchschnittlich auf 41 (i.V. 27) %. Gleichzeitig hat das Volumen der innerhalb des Daimler-Benz-Konzerns erbrachten Leistungen zugenommen.

Die im Berichtsjahr begonnene strategische Allianz mit der französischen Software-Gruppe Cap Gemini Sogeti hat der Internationalisierung unserer Geschäftsaktivitäten starke Impulse verliehen. Durch die Zusammenführung der Softwareprojekt- und -produktaktivitäten des Systemhauses und der deutschen Cap Gemini SCS zum Jahreswechsel 1991/92 konnte das Angebotspektrum ausgebaut sowie unsere Kundennähe und Systemlösungskompetenz weiter verbessert werden.

Mit Beginn des Geschäftsjahrs 1992 wurde das gesamte IT-Service-Spektrum in drei Geschäftsfeldern zusammengefaßt: Unter dem Dach der debis Systemhaus CCS Computer-Communication-Services finden sich die branchenneutralen, horizontalen IT-Serviceleistungen. Dazu gehören der Betrieb von Rechenzentren und Netzen, die Installation und Betreuung verteilter Systeme sowie Backup oder Business-Continuity Services und Maintenance Services. Im Geschäftsfeld CAP debis Software und Systeme sind die Softwareaktivitäten des debis Systemhauses und der ehemaligen deutschen Cap Gemini SCS gebündelt. Die Management- und Technologieberatung Diebold rundet als drittes Standbein das Komplett-Leistungsspektrum mit Strategie-, Organisations- und Informatikberatung ab.

Ab 1993 werden wir die Computer- und Communication-Services stufenweise auch in wichtigen europäischen Märkten aufbauen. Um unsere Aktivitäten noch stärker auf die Kundenbedürfnisse ausrichten zu können, wurden im Systemhaus zum Jahreswechsel Branchenzentren gebildet, die unsere Angebote und Leistungen für Großkunden und die jeweiligen Branchen koordinieren.



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.

Internationales Wachstum für debis Finanzdienstleistungen

Die dynamische Entwicklung der Finanzdienstleistungen setzte sich auch 1992 fort. Hierzu haben vor allem überdurchschnittliche Zuwächse in Deutschland, den USA, Großbritannien, den Niederlanden und Italien beigetragen. So konnte das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahr um mehr als 20 % auf über 160.000 Einheiten und damit auf ein Volumen von 10,6 Mrd. DM gesteigert werden. Ursachen für dieses erfreuliche Wachstum waren ein verbessertes und reichhaltigeres Leistungsangebot unserer Leasing- und Finanzierungsgesellschaften, ein gerade in den oben genannten Ländern verändertes Kaufverhalten (Finanzierung statt Barzahlung), aber auch die Einführung neuer Mercedes-Benz Produkte, vor allem der neuen S-Klasse. Den Mittelpunkt unserer Finanzierungsaktivitäten bildet nach wie vor das Fahrzeuggeschäft, das mit dem Abschluß von rd. 98.000 Verträgen für neue Personenwagen und 36.000 für neue Lastkraftwagen einen immer größeren Beitrag zur Absatzunterstützung von Mercedes-Benz Fahrzeugen leistet. Der Vertragsbestand stieg dementsprechend auf 381.000 Einheiten mit einem Wert von 18,5 Mrd. DM (+ 29 %).

Die Gesamtleistung einschließlich der Zinserträge aus Absatzfinanzierungen erhöhte sich auf 5,7 Mrd. DM; dies bedeutet eine Steigerung von 28 %.

Unsere japanische Leasing- und Finanzierungsgesellschaft hat im Berichtsjahr ihre Tätigkeit erfolgreich begonnen.

Im Jahre 1992 haben die neugegründeten Gesellschaften debis Leasing GmbH in Deutschland und debis Financial Services Inc. in den USA die Finanzierung von Produkten außerhalb des Fahrzeugbereichs aufgenommen. Sie finanzierten oder verleasten in ihrem ersten Geschäftsjahr bereits Produkte mit einem Wert von insgesamt 221 Mio. DM.

Versicherungen: Nationaler Ausbau und weltweite Präsenz

Die Bündelung aller Versicherungsaufgaben im Konzern sowie die Konzentration von Know-how im Geschäftsbereich Versicherungen schaffen Synergieeffekte, die wir in Form von intelligenten und tragfähigen Risk Management-Konzepten an unsere gewerblichen Kunden und durch Vermittlung individueller Versicherungsprogramme an unsere Privatkunden weitergeben.

Im Berichtsjahr haben wir in Japan ein eigenes Büro eröffnet, das für die dortigen Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns verantwortlich ist.

Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Risk Engineering - der Beratung zur Beherrschbarkeit und Reduktion von Risiken aufgrund technischer Analyse - nimmt auch die Bedeutung der zur debis Assekuranz gehörenden debis Risk Consult zu. Die debis Risk Consult bietet Risikoanalyse und -bewertung sowie Beratung bei der Risikominimierung und Risikobeherrschung in den Bereichen Umweltschutz, Brandschutz, Produkthaftung, Qualitätssicherung und Ertragsausfallrechnungen an.

Mit 273 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verantworteten wir im Geschäftsjahr 1992 ein Gesamtprämienvolumen von weltweit mehr als 500 Mio. DM und erwirtschafteten damit eine Gesamtleistung von rd. 44 Mio. DM.

Durch eine Erweiterung der Produktpalette versprechen wir uns für 1993 im Geschäftsfeld Versicherungen gute Wachstumschancen.

Handel: Wachstumstempo gesteigert

Der Geschäftsbereich debis Handel hat im Daimler-Benz-Konzern die Aufgabe übernommen, das Know-how für den Kompensationshandel mit devisenarmen Ländern zu konzentrieren und zu koordinieren. Außerdem wollen wir diese Märkte für den Konzern und für Dritte transparenter machen, um sie beispielsweise als Bezugsalternativen zu erschließen.

Trotz starker Schwankungen im politischen Umfeld konnte der Geschäftsbereich Handel den Aufwärtstrend der vorangegangenen Geschäftsjahre fortsetzen. Durch unsere unterstützenden Dienstleistungen konnten Exportgeschäfte in devisenschwache Länder in Höhe von 546 Mio. DM ermöglicht werden. Die Gesamtleistung nahm im Berichtsjahr auf 436 (i.V. 105) Mio. DM zu.

Im Mittleren und Fernen Osten sowie in Mittel- und Südamerika wurden weitere Märkte erschlossen, wodurch die Länderbasis für Kompensationsgeschäfte erheblich verbreitert und stabilisiert werden konnte. Darüber hinaus haben wir insbesondere das im Jahre 1991 vereinbarte Joint Venture zwischen dem russischen Erdgaslieferanten Gasprom und der debis International Trading ausgebaut.

Die im Berichtsjahr eingegangene 50%-ige Beteiligung an der MG NE-Produktthandel GmbH stellt für den Geschäftsbereich debis Handel einen weiteren Meilenstein in seiner Entwicklung dar. Die MG NE, die vor unserem Beteiligungserwerb eine 100%-ige Tochtergesellschaft der Metallgesellschaft war, wird es uns in zunehmendem Maße ermög-

liehen, ihr internationales Vertriebsnetz und den Kompensationshandel für die Marktaktivitäten von debis Handel zu nutzen.

Marketing Services: Jahr der Konsolidierung

Vom konjunkturell schwierigen Umfeld in der Bundesrepublik Deutschland war auch das Geschäft der debis Marketing Services GmbH (dMS) betroffen. Die Gesamtleistung blieb mit 205 (i.V. 214) Mio. DM dennoch nur knapp unter dem durch ein starkes Wachstum geprägten Vorjahresniveau.

Unser Gesamtangebot reicht vom kundenspezifischen Marketing Consulting über Mediaplanung und Marketing-Kommunikation bis hin zur Durchführung von Messen und Ausstellungen. Damit positioniert sich debis Marketing Services als ein Marketing-Dienstleistungs-Unternehmen mit einem weit über typische Agenturleistungen hinausgehenden Angebotspektrum.

Ein Schwerpunkt im Berichtsjahr war die Weiterentwicklung des Media-Bereichs, dessen Aufgabe die Schaltung von Anzeigen in Printmedien sowie von Werbespots in elektronischen Medien im Kundenauftrag ist. Mit der im Berichtsjahr eingegangenen Beteiligung an der Hamburger G.F.M.O., Gesellschaft für Media-Optimierung mbH und der mit Beginn des Jahres 1993 erfolgten Zusammenführung mit den eigenen Media-Aktivitäten hat sich die debis Marketing Services unter den sechs größten Media-agenturen in Deutschland plazierte.

Durch diese Partnerschaft wird das bisherige Leistungsspektrum der dMS im Bereich TV und Funk, Printmedien sowie in der Plakatwerbung abgerundet.

Der Bereich Marketing Services wird den Ausbau seiner Aktivitäten in den vier Geschäftsfeldern zielstrebig fortsetzen. Für uns hat dabei qualitatives Wachstum Vorrang vor reinem Mengenwachstum.

debitel: Hoffnungsvoller Einstieg in die Mobilfunkdienste

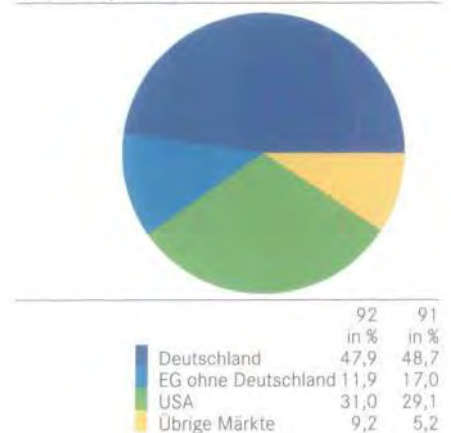
In der zweiten Jahreshälfte 1992 haben die beiden Betreiber der neuen digitalen Mobilfunknetze in Deutschland, die Deutsche Bundespost Telekom und Mannesmann Mobilfunk, ihre Netze D1 und D2 für den Probebetrieb freigegeben. Der öffentliche Regelbetrieb hat beim D2-Netz im Dezember 1992 und beim D1-Netz Anfang Januar 1993 begonnen, debitel bietet als private Telefongesellschaft seitdem einen nutzerorientierten Zugang zu diesen Mobilfunknetzen und eine fachlich kompetente und individuelle Beratung der Kunden. Bereits während des Probebetriebs konnten wir mehr als 10.000 Kunden gewinnen. Trotz der gegenüber den ursprünglichen Planungen verzögerten Inbetriebnahme der Mobilfunknetze erwirtschaftete die debitel im Berichtsjahr eine Gesamtleistung von 16 Mio. DM.

Im Geschäftsjahr 1992 haben wir unsere Vertriebsorganisation erweitert, die vorhandenen Absatzwege ausgebaut und wichtige Partner vor allem im Bereich des Funkfachhandels in unser Vermarktungsnetz eingebunden. Seit Ende 1992 stehen unseren Kunden mehr als 1.000 debitel-Vertriebsstellen in ganz Deutschland zur Verfügung. Im laufenden Geschäftsjahr werden wir dieses Servicenetz weiter ausbauen.

Die Gesamtleistung der debis stieg um 33 % auf 7,9 Mrd. DM; davon entfielen 48 % auf Deutschland.

Am Wachstum waren die Geschäftsbereiche Systemhaus, Finanzdienstleistungen und Handel überdurchschnittlich beteiligt.

Gesamtleistung nach Regionen debis Konzern
7,9 (i.V. 6,0) Milliarden DM



TEMICTELEFUNKEN microelectronic GmbH gegründet

Zum 1. Juli 1992 haben die AEG und die Deutsche Aerospace ihre Aktivitäten auf den Gebieten Mikroelektronik und Kraftfahrzeug-Ausrüstung in der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH mit Sitz in Heilbronn zusammengeführt. An dieser Gesellschaft halten AEG und DASA jeweils 50 % des Kapitals. Durch die Bündelung des bei beiden Gesellschaften vorhandenen Know-hows kann die TEMIC vom Halbleiter-Chip über Mikrosystemtechniken bis zu Systemlösungen - zum Beispiel ABS- und Airbag-Systeme - die gesamte Wertschöpfungskette der Mikroelektronik anbieten. Das Unternehmen gliedert sich in die Bereiche Halbleiter, Mikrosysteme und Kraftfahrzeug-Ausrüstung.

Der Umsatz der TEMIC betrug im Rumpfgeschäftsjahr 1992 über 0,7 Mrd. DM; davon wurden 50 % im Ausland erwirtschaftet. Zum Jahresende beschäftigte das Unternehmen 11.179 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Im Bereich Halbleiter konnte die seit 1991 anhaltende Marktschwäche in der Unterhaltungselektronik nur zum Teil aufgefangen werden. Das Geschäft wurde vor allem dadurch erschwert, daß die Abnehmer für diese Halbleiter-Produkte aus Europa nach Fernost abwandern. Hinzu kamen fallende Preise, ein ungünstiger Dollarkurs und hohe inländische Produktionskosten. Um die Halbleiter-Aktivitäten der TEMIC langfristig abzusichern, werden vermehrt Teile der Fertigung nach Fernost, insbesondere auf die Philippinen, verlagert.

Die Tochtergesellschaft Siliconix Inc., Santa Clara/USA, konnte mit ihrer im Markt führenden Power-MOS-Technologie überdurchschnittliche Erfolge erzielen; einen erfreulichen Geschäftsverlauf verzeichneten zudem die Beteiligungsgesell-

schaften Matra-MHS, Nantes/Frankreich, und Dialog Semiconductor, Swindon/Großbritannien. Die am Standort Heilbronn konzentrierten Arbeiten für eine flexible und automatisierte 6-Zoll-Waferfertigung verliefen weiter nach Plan. Darüber hinaus ist der Aufbau einer weltweiten Halbleiter-Vertriebsorganisation abgeschlossen worden.

In den Bereichen Mikrosysteme und Kraftfahrzeug-Ausrüstung wurden die Aktivitäten der AEG und der DASA zügig integriert. Der Markt hat auf die erweiterten Fähigkeiten der TEMIC bereits positiv reagiert. Dies zeigte sich beispielsweise in höheren Bestellungen von ABS-Systemen. In Mexiko hat die TEMIC erste Aufträge zur Fertigung von Kraftfahrzeug-Baugruppen abgewickelt; in der CFR und in Ungarn wurden die Produktionsarbeiten insgesamt erweitert. Daneben konnten neue Kunden gewonnen werden; inzwischen bestehen bereits mit der Hälfte der weltweit etwa 30 Automobilhersteller Geschäftsbeziehungen.

Mercedes-Benz CharterWay - ein neues Konzept im Transportwesen

Im Geschäftsjahr 1992 haben die Daimler-Benz InterServices (debis) AG und die Mercedes-Benz AG in Deutschland, Belgien, Frankreich, Großbritannien und den Niederlanden Mercedes-Benz CharterWay-Gesellschaften als Joint Venture Unternehmen mit jeweils 50 % Kapitalbeteiligung gegründet. Geschäftszweck ist die Langzeitvermietung von Nutzfahrzeugen in Form der langfristigen Überlassung von Transportkapazität, verbunden mit einer Verfügbarkeitsgarantie für den Kunden. Gechartert werden Komplettfahrzeuge zu festen Preisen, die grundsätzlich über die Vertragsdauer unverändert bleiben. Darin enthalten sind die Finanzierung des Fahrzeugs mit allen An- und Aufbauten, Service und

Reparaturen für das Komplettfahrzeug einschließlich des erforderlichen Fahrzeugmanagements, die Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen sowie alle fahrzeugabhängigen Kosten wie Steuern, Versicherungen, Zulassungs- und Prüfgebühren.

Mit Mercedes-Benz CharterWay nutzen wir als erster führender Hersteller von Nutzfahrzeugen konsequent die Chancen des sich entwickelnden Contract Hire-Markts.

Verkehrsmanagement durch Intertraffic

An der im Berichtsjahr gegründeten IIF Intertraffic Gesellschaft für integrierte Verkehrsmanagementsysteme sind alle Unternehmensbereiche des Daimler-Benz-Konzerns beteiligt; die Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG mit 50,2 %, Mercedes-Benz mit 25,2 %, AEG mit 14,6 % und debis mit 10,0 %. Das neue Unternehmen, für das die DASA die unternehmerische Führung übernommen hat, faßt das im Konzern verfügbare Know-how auf den Gebieten Verkehrsleittechnik, Verkehrsmittel und Informationstechnologie zusammen. Die Gesellschaft wird die Aufgabe der Planung und Beratung sowie der Systemkonzeption und Realisierung von integrierten Verkehrsmanagement-Systemen übernehmen. Diese Leistungen werden weltweit für Lösungen von Problemen des Land-, Wasser- und Luftverkehrs angeboten.

Die neue Gesellschaft hat auch die Federführung bei der Realisierung des Verkehrsmanagement-Systems STORM übernommen. An diesem Pilotprojekt, das von der Daimler-Benz AG zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart initiiert worden war, werden bereits seit mehreren Jahren bereichsübergreifend Lösungen für Verkehrsprobleme im Ballungsraum Stuttgart erarbeitet und neue Technologien beispielhaft erprobt.



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.

Strategie-Entwicklung vorangetrieben

Die Weiterentwicklung der zentralen Ressorts Forschung und Technik im Berichtsjahr wurde durch einen systematischen und umfangreichen Strategie-Entwicklungsprozeß begleitet. Hieran waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Bereiche und Führungsebenen beteiligt. Eine solch intensive Form der internen Strategie-Kommunikation ist für uns auch Ausdruck einer Kultur, die sich durch Kreativität, Leistungsbereitschaft, Teamfähigkeit sowie unternehmerisches Denken und Handeln auszeichnet. Im Rahmen dieser Strategie-Entwicklung wurde

die langfristige Ausrichtung der Forschung festgelegt, eine konzernweite Technologie-Strategie erarbeitet und

- eine Vielzahl von managementbezogenen Prozessen des Ressorts vorangetrieben.

Neben der Arbeit an der Methodik haben wir den Dialog mit den vier Unternehmensbereichen des Daimler-Benz-Konzerns fortgesetzt, um deren Bedarf an neuen Technologien zu analysieren und zu bewerten. Die erzielten Ergebnisse sind in Empfehlungen, aber auch in konkrete Innovationsvorhaben umgesetzt worden.

Verbesserungen in der Antriebstechnik

Weniger Kraftstoff zu verbrauchen und weniger Schadstoffe zu emittieren, sind die zentralen Ziele bei der weiteren Verbesserung der Antriebstechnik und der Suche nach Alternativen.

Die Forschung behandelt die Themen in fünf „strategischen Projekten“:

Ottomotor: Auch nach hundert Jahren Entwicklungszeit sind die Ursachen für die Entstehung der Schadstoffe noch nicht ausreichend erkannt. Die Forschung analysiert nicht nur die Verbrennungsvorgänge, sie zeigt auch Lösungsansätze auf, entwickelt Optimierungswerkzeuge und stellt verbesserte Komponenten und Verfahren in Prototypen dar.

Dieselmotor: Ohne den günstigen Kraftstoffverbrauch zu verschlechtern, sollen die Stickoxid- und Partikelemissionen dieser Antriebsart weiter reduziert werden.

Zweitaktmotor: An Prototyp-Motoren wird das Entwicklungspotential verschiedener Zweitakt-Konzepte dargestellt.

Elektrotraktion: Elektrofahrzeuge können dazu beitragen, den urbanen Verkehrsraum von Schadstoff-Emissionen und Geräuschen zu entlasten. Die Forschung untersucht in Zusammenarbeit mit der Vorentwicklung der Mercedes-Benz AG existierende wartungsfreie Batteriesysteme sowie Gleich- und Drehstromantriebe auf ihre Tauglichkeit für ein Elektroauto.

- **Wasserstoff:** Im Rahmen des vom Forschungsministerium geförderten Projektes „Hypasse“ werden die Möglichkeiten eines CO₂-freien, schadstoffarmen öffentlichen Nahverkehrssystems untersucht.

Methoden und Werkzeuge zur Fahrzeugkonzeption

Fahrzeuge marktgerecht zu gestalten, beginnt mit Produktideen, denen eine Reihe von Konzeptvarianten folgt. Die rechnerische Simulation leistet hier entscheidende Hilfe. Aus Modell- und Komponentenbibliotheken lassen sich neue Varianten schnell erzeugen, indem nur wenige Parameter verändert werden. Um wichtige Produkteigen-

schaften wie Sicherheit, Verbrauch, Komfort, Fahrverhalten, Bedienbarkeit und Kosten bewerten zu können, müssen die einzelnen rechnerischen Werkzeuge integriert und durch Datenbanken ergänzt werden. Die Verkettung der einzelnen Verfahren und Prozeßschritte, die heute noch nicht weit genug fortgeschritten ist, wird künftig die bis zur Konzeptentscheidung anfallende Zeit und die Kosten wesentlich reduzieren.

Ziele der Fahrzeugsystemtechnik

Erst die systemhafte Verknüpfung der einzelnen Komponenten macht im Fahrzeug der Zukunft den entscheidenden Kunden-Mehrwert aus. Deshalb verfolgt der Forschungsschwerpunkt „Fahrzeugsystemtechnik“ Ziele wie

- Aufbau von Systemkonzepten für zukünftige Fahrzeugfunktionen,
- i Erhaltung der Systemfähigkeit bei wettbewerbsrelevanten Elektronikfunktionen,
- Erarbeitung von Sicherheitsfunktionen für komplexe Systeme,
- Bereitstellung einer Hardware/Software-Technologie zur schnellen Umsetzung von Ideen in fahrzeugtaugliche Lösungen.

Mensch und Fahrzeug

Autofahrer werden heute in hohem Maße kognitiv und emotional gefordert. Sicher zu fahren bedeutet nicht nur unfallfrei zu fahren. Dazu gehört auch das subjektive Empfinden von Sicherheit und Komfort. Die physiologischen Reaktionen des Fahrers, sein Verhalten und sein Fahrerleben untersucht ein interdisziplinäres Forscherteam aus Ingenieuren und Verhaltenswissenschaftlern mit modernen Methoden und Instrumenten. Mit den gewonnenen Erkenntnissen lassen sich Techniken so gestalten, daß sie auf die Bedürfnisse des Fahrers noch besser abgestimmt sind.



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.

Verkehrstechnik zielgerichtet fortgeführt

Der Verkehr muß bei wachsender Dichte zunehmend als Gesamtsystem gestaltet werden. Dies erfordert eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern, deren optimale Verknüpfung sowie ein übergreifendes Verkehrsmanagement. Dazu wurden mit den Unternehmensbereichen und der Konzernplanung in einer interdisziplinären Arbeitsgruppe gemeinsam vertretene Szenarien für den Verkehr in Ballungsräumen entwickelt und Folgerungen für den Konzern abgeleitet.

Im europäischen Projekt PROMETHEUS bearbeitet die Daimler-Benz-Forschung Fragestellungen, die darauf gerichtet sind, die Mobilität auf Europas Straßen in Zukunft zu erhalten und dabei die Sicherheit und Leistungsfähigkeit aber auch die Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu steigern. In der jetzigen Phase geht es vor allem darum, erfolgversprechende Technologien weiterzuführen sowie Teilsysteme und Komponenten zu einem integrierten Verkehrssystem zusammenzuführen. Dies erfolgt unter anderem in den für Europa zukunftsweisenden Projekten STORM (Stuttgart Transport Operation by Regional Management) und IFMS (Integrated Fleet Management Systems).

Konzernübergreifende Entwicklung von Werkstoffen und Werkstofftechnologien

Werkstoffe und Werkstofftechnologien haben entscheidenden Einfluß auf die Leistungsfähigkeit, die Qualität und die Kosten unserer Produkte; sie bieten darüber hinaus die Grundlage für zahlreiche Innovationen. Durch ähnliche Werkstoffanforderungen in unterschiedlichen Produktbereichen ergeben sich dabei erhebliche Synergiepotentiale.

Diese werden durch die Überführung von DASA-Werkstoff-Labors in das Ressort Forschung und Technik der Daimler-Benz AG noch verstärkt. Die Arbeiten konzentrieren sich auf übergreifende Technologiestränge wie:

Werkstoffe für den Leichtbau (im Kraftfahrzeug, in Luft- und Raumfahrt, in Bahnsystemen),
Werkstoffe für Hochtemperaturanwendungen (für Motoren, Turbinen, Raketen),
Werkstoffe für die Energietechnik.

Typische Forschungsvorhaben beschäftigen sich mit dem Einsatz von Keramik und Graphit im Motor, mit neuartigen, hochsteifen Aluminiumlegierungen, mit dem Weben und Flechten von Faserverbundstrukturen, mit der Herstellung von Diamantschichten als Wärmeleiter oder - sehr langfristig - als Elektronikmaterial.

Aktivitäten in der Automatisierungs- und Antriebstechnik

Zur optimalen Führung komplexer, räumlich verteilter Prozesse werden angepaßte, dezentrale Automatisierungssysteme eingesetzt. Die über Lichtwellenleiter verbundenen Automatisierungsgeräte legen die übertragenen Prozeßdaten einheitlich ab, so daß alle Automatisierungsgeräte auf ein gleiches Datenmodell zurückgreifen. Projektierung, Inbetriebnahme und Wartung werden dadurch wirkungsvoll unterstützt.

Im Bereich schienengebundener Fahrzeuge wird der sich verschärfende Wettbewerb zunehmend von den Kriterien Fahrkomfort und Verschleiß bestimmt. Einzelrad-Fahrwerke mit intelligenten Antriebs- und Regelstrategien versprechen hier gegenüber den bisherigen, über eine gemeinsame Achse fest miteinander verbundenen Rädern entscheidende Vorteile.

Umweltfreundliche Energietechnik

Die Forschungsarbeiten zu neuen rationellen und umweltfreundlichen Technologien der Energieumwandlung und -speicherung berühren viele Geschäftsaktivitäten des Konzerns. Im Mittelpunkt stehen elektrochemische Verfahren, die einen besonders hohen Wirkungsgrad und niedrige Schadstoffemissionen versprechen.

So entwickelt die AEG gemeinsam mit der Anglo American Corporation auf Natrium/Nickelchlorid-Basis die „Zebras-Batterie für Elektrofahrzeuge. Die Forschung arbeitet an der Verbesserung der elektrochemischen Komponenten, an neuen konstruktiven Konzepten und an Materialien, um diesen Batterietyp noch leistungsfähiger und langlebiger zu machen.

Für die dezentrale Stromversorgung eignet sich die Hochtemperatur-Brennstoffzelle besonders gut. Die Brennstoffzellen wandeln die Energie von Brenngasen wie Wasserstoff oder Erdgas mit hohem Wirkungsgrad direkt in elektrische Energie um. Uns ist es gelungen, sehr kompakte Flachzellaggregate im Labormaßstab zu realisieren.

Erfolgreiche Arbeitsergebnisse bei Bauelementen und Mikrosystemen

Auf dem Gebiet der Höchstfrequenz-Bauelemente und -Schaltungen haben wir unsere Forschungsarbeiten an sogenannten Heterostrukturen auf der Basis der Halbleitermaterialien Galliumarsenid und Silizium konsequent weitergeführt. Im Rahmen dieser Arbeiten konnten wir den schnellsten auf Silizium basierenden Transistor der Welt verwirklichen.

Die verlustfreie Leitung von Strom in Hochtemperatursupraleitern ermöglicht insbesondere der Höchstfrequenztechnik noch leistungsfähigere und kleinere Bauelemente. Der bisher erreichte Stand demonstriert die Realisierbarkeit neuartiger Systemlösungen, so zum Beispiel für MiUimeterwellenspektrometer in Erderkundungssatelliten. Aber auch Anwendungen in der Energietechnik werden verfolgt.

Der Schwerpunkt des strategischen Forschungsgebiets „Mikrosystemtechnik“ liegt auf der Siliziumtechnik - insbesondere der Mikromechanik - einschließlich der Verfahren für Entwurf, Simulation und Systemauslegung. Eine gemeinsam mit der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH definierte Familie von Beschleunigungssensoren wurde bereits in die Produktion aufgenommen. Erste Funktionsmuster eines Mikrolasers haben wir im Labor in Betrieb genommen.

Neue Softwaretechniken

Technische Systeme werden immer komplexer bei gleichzeitig kürzeren Entwicklungszeiten. Dies erfordert leistungsfähige Entwicklungswerkzeuge und innovative Informationsverarbeitungs-Verfahren.

„Fuzzy Logic“ und „neuronale Netze“ sind solche Verfahren, die anhand konkreter Anwendungen untersucht, weiterentwickelt und in den Geschäftsbereich Automatisierungstechnik eingebracht wurden.

Im Bereich der Expertensysteme haben wir ein Entwicklungswerkzeug für Konfigurationsaufgaben, eine sog. „Expertensystemschale“, herausgebracht, das in vier Pilotprojekten bei der Angebotserstellung und bei der Projektierung erprobt wurde.

Zusammen mit der AEG Electrom hat die Daimler-Benz-Forschung an einem Wettbewerb zum automatischen Lesen handschriftlicher Zeichen teilgenommen, den das US National Institute of Standards and Technology ausgeschrieben hatte. Die lernfähigen Systeme aus unseren Instituten in Ulm belegten unter den rund vierzig konkurrierenden Verfahren aus aller Welt zwei erste Plätze bei den Groß- und Kleinbuchstaben und den dritten Platz bei den Ziffern.

Die Forschung zur „Mensch-Maschine-Interaktion“ untersucht, welche Möglichkeiten neue Interaktions- und Visualisierungstechniken zum Beispiel bei Bahnsystemen oder in der Automatisierung eröffnen. Techniken wie die Spracheingabe oder die Integration mobiler Kommunikation werden für einen gesamten Arbeitsplatz und seine Aufgaben erprobt und analysiert.

Die von der Ulmer Forschungsgruppe „Softwarequalität“ entwickelten Verfahren, um die Qualität bereits eingesetzter Software zu messen, waren im Praxiseinsatz in der Mercedes-Benz AG und bei Capdebis erfolgreich. Gegenwärtig entwickeln wir Verfahren, um bereits zu Beginn der Softwareentwicklung die Qualität von Softwareentwürfen beurteilen zu können.

Umweltschutz schon bei der Produktentwicklung

Die Verkürzung der Produktentwicklungszeiten und der Produktionszeiten wird die entscheidende Herausforderung in den nächsten Jahren sein. Eine wichtige Rolle spielt dabei ein durchgängiger, integrierter Informationsfluß, der den gesamten Entwicklungs- und Fertigungsprozeß eines Produktes umfaßt. Mit fünf Pilotprojekten werden exemplarische Lösungen in allen Unternehmensbereichen erprobt, in denen innovative Informationstechnologien und Konzepte des „Simultaneous Engineering“ eingesetzt werden.

Um bereits Preßteile und nicht erst die fertig lackierten Karosserieteile auf Unebenheiten, wie beispielsweise Beulen und Dellen, kontrollieren zu können, wurden neuartige Sensoren und Algorithmen entwickelt, die Formfehler optisch erkennen und beschreiben. Ein weiteres Ziel der Forschung ist in diesem Bereich die Integration optischer Meßdaten in CAD-Systeme.

Neben der Wirtschaftlichkeit muß die Produktionstechnik immer stärker auch ökologische Anforderungen ins Visier nehmen. Für eine ganzheitliche Bewertung von Produkten und deren Umweltauswirkung über den gesamten Produktlebenszyklus fehlen jedoch noch Methoden und Instrumente. Der Bereich „Produktionsforschung und Umwelt“ erarbeitet die hierzu nötigen Grundlagen.

Lebensraum Stadt - ein interdisziplinäres Forschungsprojekt

Unter Federführung der Berliner Forscher „Technik und Gesellschaft“ arbeiten Wissenschaftler verschiedener Fachdisziplinen im Forschungsverbund „Lebensraum Stadt“ zusammen, der von der Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung gefördert wird. Ziel ist es, Orientierungs- und Handlungswissen für ein zentrales Problem aller Industriegesellschaften zu entwickeln, nämlich die Zielkonflikte zwischen der Lebensqualität und der Funktionserfüllung in den Großstädten zukunftsbezogen aufzulösen. Das dazu notwendige wissenschaftliche Know-how von Technikern, Verwaltungsfachleuten, Planern und Gesellschaftswissenschaftlern fassen wir zusammen. Die Entwicklung und Bewertung von Handlungsoptionen ist für den integrierten Technologie-Konzern von strategischer Bedeutung.

Integrierter Umweltschutz als Grundverständnis

Der Daimler-Benz-Konzern bekennt sich zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Wurzeln der Umweltbelastung ansetzt und alle Auswirkungen der Produktionsprozesse und der Produkte auf die Umwelt in die unternehmerische Entscheidungsfindung einbezieht.

Unser Grundverständnis ist in Leitsätzen für den Umweltschutz niedergelegt, die für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Richtschnur sind. Im Mittelpunkt steht dabei die Aussage: „Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit schließen sich nicht aus, sie bedingen sich gegenseitig“. Die Leitsätze fordern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten und die Umweltbelastungen zu minimieren. Es soll offen informiert werden, und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen durch umfangreiche Informationen in die Thematik eingebunden werden.

Die Umweltbevollmächtigten

Um die Umsetzung der „Leitsätze für den Umweltschutz“ zu gewährleisten, wurden im Jahre 1991 Umweltbevollmächtigte für die vier Unternehmensbereiche des Konzerns und für die Holding benannt, die in umweltrelevanten Themen dem jeweiligen Vorstandsvorsitzenden direkt berichten und ihre Arbeit in einem Konzernarbeitskreis „Umweltschutz“ koordinieren.

Die Umweltbevollmächtigten fördern umweltfreundliche Verfahren und Produkte, sie beraten die Unternehmensbereiche in Umweltfragen und motivieren alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den integrierten Umweltschutz. Der Konzernarbeitskreis „Umweltschutz“ plant, beschließt und veranlaßt beispielsweise Maßnahmen zur Mitwirkung bei

der Erarbeitung von Umweltschutzvorschriften, zur Beurteilung umwelt-schutzrelevanter Gesetzesvorlagen oder zur Umweltberichterstattung.

Die aufgrund gesetzlicher Grundlagen im Konzern tätigen Umweltschutzbeauftragten sorgen für die Einhaltung aller Umweltschutzgesetze und überwachen gleichzeitig die konzerneigenen Umweltschutzrichtlinien. Sie sind in den Unternehmensbereichen der jeweiligen Werksleitung direkt unterstellt.

Mit den Organisationseinheiten „Umweltbevollmächtigte“ und „Umweltschutzbeauftragte“ hat der Daimler-Benz-Konzern weit über den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Umfang hinaus die Auflage erfüllt.

Konzernübergreifende Projekte

Auf dem Gebiet der Umwelttechnik hat der Daimler-Benz-Konzern in einigen konzernübergreifenden Projekten Technologien und Planungskonzepte entwickelt, die über den heutigen Stand der gesetzlichen Regelungen hinausgehen und neue Maßstäbe setzen.

So ist ein Abgasnachbehandlungssystem für stationäre Dieselmotoren realisiert worden, mit dem die Partikel- und Stickoxidemissionen weit unter die sich in Europa abzeichnenden, schärferen Grenzwerte gesenkt werden können.

In Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz, AEG und DASA ist ein Planungskonzept für die Darstellung einer abwasserfreien Fabrik entwickelt worden. Dieses Konzept wird in den verschiedenen Baustufen des neuen Automobilwerks in Rastatt umgesetzt.

Zur Vorsorge gegen kritische Luftbelastungen durch unsere Produktionsbereiche haben wir ein Emissionsmeßnetz für das Werk Untertürkheim der Mercedes-Benz AG konzipiert, mit dem kontinuierlich die Emissionen für gas- und partikelförmige Stoffe an 28 Einzelquellen erfaßt, ausgewertet und dokumentiert werden können.

Umweltrelevantes Wissen

Aktiver Umweltschutz erfordert neben den technologischen Entwicklungen einen Überblick über die in den Unternehmensbereichen eingesetzten Materialien und Hilfsstoffe wie auch über deren Verbleib. Das hierfür notwendige Instrumentarium wird derzeit als Umweltinformationssystem konzipiert. Auf seiner Grundlage kann auf die entsprechenden Daten auf Werks-, Unternehmensbereichs- und Konzernebene zugegriffen werden.

Durch die vielfältigen Aktivitäten des Daimler-Benz-Konzerns ergibt sich die Chance für eine möglichst effiziente Materialnutzung; das gilt auch für Abfallmaterial. Derzeit wird untersucht, welche Produktionsabfälle innerhalb des Konzerns an anderer Stelle wieder einsetzbar sind. Um solche Materialien systematisch zu vermitteln, wird eine konzernübergreifende Wertstoffbörse aufgebaut.

Ein besonderer Schwerpunkt ist für uns die Einbindung jedes einzelnen Mitarbeiters in die Verantwortung für den Umweltschutz. Deshalb haben wir ein Konzernforum unter das Thema „Umweltschutz“ gestellt. Externe und interne Referenten diskutierten in diesem Forum die politischen und technischen Rahmenbedingungen für den Umweltschutz. Durch gezielte Programme werden wir diese Ansätze im Rahmen der beruflichen Weiterbildung an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weitergeben.



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.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Schwerpunkte der Personalarbeit

Die Entwicklung, Begleitung und Umsetzung einer neuen Arbeits- und Führungsorganisation in den Unternehmensbereichen und der Daimler-Benz-Holding standen 1992 im Mittelpunkt der Personalarbeit im Konzern. Umstrukturierungen, die Einrichtung erfolgsverantwortlicher Leistungszentren, Konzernintegration und die weitere Internationalisierung des Geschäfts erforderten eine Überprüfung von Organisation und Personalarbeit. In einem Jahr, das zudem durch Beschäftigungsprobleme als Folge von Strukturveränderungen der Absatzmärkte sowie durch wachsende konjunkturelle Schwierigkeiten geprägt war, hatten die Personalbereiche die häufig schwierige Aufgabe, einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Erwartungen der Belegschaft und den wirtschaftlichen Sachzwängen herbeizuführen, denen sich das Unternehmen ausgesetzt sieht.

Beschäftigungslage verschlechtert

Im Daimler-Benz-Konzern waren zum Jahresende 376.467 (i.V. 388.696) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 302.464 (i.V. 317.461) in Deutschland.

Beschäftigte (31.12.)	Inland	Ausland	Gesamt
Daimler-Benz AG und Holdinggesellschaften	3.021	50	3.071
Mercedes-Benz	170.137	52.345	222.482
AEG	46.559	14.225	60.784
DASA	75.404	6.468	81.872
debis	7.343	915	8.258
Daimler-Benz-Konzern	302.464	74.003	376.467

In Deutschland war die Beschäftigungssituation in den Unternehmensbereichen insgesamt nicht zufriedenstellend; insbesondere wegen der rückläufigen Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte 1992 verschlechterte sie sich in Deutschland erheblich. Im Ausland hingegen war die Beschäftigungslage des Daimler-Benz-Konzerns weitgehend ausgeglichen.

Bei Mercedes-Benz wurden Ende 1992 insgesamt 222.482 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 170.137 (i.V. 185.154) in Deutschland. Der Belegschaftsstand der ausländischen Produktions- und Vertriebsgesellschaften lag mit 52.345 Beschäftigten in der Größenordnung des Vorjahres. Die reduzierten Produktionsprogramme erforderten in allen deutschen Werken, mit Ausnahme des Werkes Rastatt, einen Belegschaftsabbau; Personalabgänge durch Fluktuation wurden nicht ersetzt und befristete Arbeitsverträge nicht mehr verlängert. Personalüberhänge, die darüber hinaus noch bestanden, sind durch verstärkte Urlaubs- und Freischichtgewährung sowie durch Frühpensionierungen ausgeglichen worden. Für das 1. Halbjahr 1993 ist in allen deutschen Pkw- und Nutzfahrzeugwerken Kurzarbeit vorgesehen.

Bei AEG war die Beschäftigungssituation 1992 insgesamt zufriedenstellend, obwohl in der zweiten Jahreshälfte die Beschäftigung in Teilbereichen der Automatisierungstechnik, bei Komponenten und in der Mikroelektronik durch die konjunkturelle Entwicklung teilweise stark beeinträchtigt wurde. Ende 1992 waren im AEG Konzern weltweit 60.784 (i.V. 58.642) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 46.559 (i.V. 43.975) in Deutschland. Vor allem durch die Einbeziehung der in den neuen Bundesländern erworbenen Geschäftseinheiten erhöhte sich die Beschäftigtenzahl im Inland. Dagegen verringerte sich die Beschäftig-

tenzahl statistisch - insbesondere im Ausland - infolge der nur noch quotalen Einbeziehung der TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH.

Bei der Deutschen Aerospace waren Ende 1992 weltweit 81.872 (i.V. 83.605) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, davon 75.404 (i.V. 80.191) in Deutschland. Hinter der Veränderung verbergen sich gegenläufige Tendenzen. Eine Personalzunahme resultierte aus der quotalen Einbeziehung der Eurocopter S.A. und TEMIC sowie aus der Vollkonsolidierung der Deutsche Aerospace Airbus GmbH. Andererseits führten die veränderte Sicherheitslage und die schrumpfenden Etats der öffentlichen Auftraggeber dazu, daß die Kapazitäten der Deutschen Aerospace im Berichtsjahr insgesamt unbefriedigend ausgelastet waren. In allen Geschäftsfeldern mußten Personalanpassungen durch den Nichtersatz von Fluktuation und Vorruhestandsregelungen durchgeführt werden. Darüber hinaus war in der zweiten Jahreshälfte 1992 Kurzarbeit erforderlich.

Die Daimler-Benz InterServices (debis) beschäftigte Ende 1992 insgesamt 8.258 (i.V. 6.203) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ausschlaggebend für die höhere Belegschaft war insbesondere die Einbeziehung von CAP Gemini SCS im Inland.

In der Daimler-Benz AG (Holding) arbeiteten zum Jahresende insgesamt 3.071 Personen. Davon waren 555 in den Konzernleitungsfunktionen, 1.287 in der Konzernforschung sowie 1.229 in Dienstleistungsbereichen für die Unternehmensbereiche und den Standort Möhringen tätig.

In den neuen Bundesländern waren zum Jahresende 1992 rd. 10.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns beschäftigt.



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.

Neue Arbeits- und Führungsorganisationen im Konzern

In allen Unternehmensbereichen und in der Daimler-Benz-Holding werden verstärkt Anstrengungen unternommen, den künftigen Anforderungen im internationalen Wettbewerb durch moderne, ganzheitliche Formen der Arbeitsorganisation zu entsprechen. Durch verkürzte Berichtswege und schnellere Entscheidungsprozesse soll effizienteres Arbeiten erreicht werden.

Mit einer umfassenden Weiterentwicklung der Führungsorganisation stellt sich Mercedes-Benz den Herausforderungen des Wettbewerbs. Die Neuordnung nach erfolgsverantwortlichen Produkt- und Dienstleistungszentren hat das Ziel, alle Bereiche des Unternehmens organisatorisch stärker an Markt- und Kundenbedürfnissen auszurichten. Im Mittelpunkt dieser neuen Führungsorganisation steht die umfassende Dezentralisierung von Verantwortung und Entscheidungsbefugnissen. Dies stärkt nicht nur die Eigenverantwortlichkeit, sondern bewirkt konsequenterweise auch den Abbau der Hierarchieebenen.

Durch die Einführung von Gruppenarbeit sollen in den Werken und Leistungszentren des Unternehmens bessere arbeitsorganisatorische Voraussetzungen für eine aktivere und verantwortlichere Einbindung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Betriebsgeschehen erreicht und die Arbeitsabläufe interessanter und effizienter gestaltet werden.

Nachdem 1991 die grundsätzlichen Entscheidungen zur künftigen strategischen Ausrichtung des AEG Konzerns getroffen wurden, konnten im Berichtsjahr weitere Schritte zur Veränderung der Führungsstruktur und zur Verbesserung der Kostenstruktur eingeleitet werden. Die operativen Einheiten werden künftig ihr

Geschäft selbständig in eigener Verantwortung wahrnehmen. Die Konzern-Zentrale wird sich als Lenkungs- und kontrollierende Führungsfunktionen konzentrieren. Früher in der Zentrale wahrgenommene Funktionen werden in die Bereiche verlagert oder in Dienstleistungseinheiten zusammengefaßt. Ergänzend wird für den AEG Konzern ein Führungskonzept entwickelt, das die Führungsstruktur in den operativen Bereichen einschließt.

Die bisherige Deutsche Aerospace wurde im Berichtsjahr mit den Gesellschaften MBB und TST verschmolzen. Verwaltungsfunktionen in den Zentralen wurden gestrafft, indem die bisherigen Stabsfunktionen der Bereiche Luftfahrt, Raumfahrt, Verteidigung und Zivile Systeme sowie Antriebe mit denen der neuen DASA zusammengeführt wurden. Durch diese Maßnahmen sollen Kooperations- und Handlungsfähigkeit verbessert sowie Transparenz und Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

In der Daimler-Benz-Holding wurde eine neue Führungsstruktur verabschiedet, die ab 1993 umgesetzt wird. Deren wesentliche Elemente sind kurze Berichtswege, weniger Führungsebenen und deutlich erhöhte Leitungsspannen bei Leitenden Führungskräften.

Tarifabschlüsse 1992

In den alten Bundesländern brachten die Tarifabschlüsse für die Metall- und Elektroindustrie eine Anhebung der Löhne und Gehälter zum 1. April 1992 um 5,4 % und zum 1. April 1993 um weitere 3 %. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 21 Monate und endet am 31. Dezember 1993. Darüber hinaus wurde eine Erhöhung der tariflich abgesicherten Sonderzahlungen für 1992 auf 55 % und ab 1993 auf 60 % eines Monatsverdienstes vereinbart.

Diese Sonderzahlungen sind auf entsprechende betriebliche Leistungen anrechenbar. In den neuen Bundesländern wurden 1992 die tariflichen Löhne und Gehälter auf der Grundlage tarifvertraglicher Stufenpläne auf 70 % der Beträge angehoben, die 1991 für die Metall- und Elektroindustrie in den alten Bundesländern Gültigkeit hatten.

Personal- und Sozialaufwand

Der Personalaufwand nahm im Konzern um 9 % auf 32 Mrd. DM zu. In Deutschland wirkten sich vor allem die tarifliche Erhöhung der Löhne und Gehälter sowie erneut gestiegene Sozialabgaben aus.

Ein Kernstück der Sozialleistungen im Daimler-Benz-Konzern ist die betriebliche Altersversorgung. 1992 wurde beschlossen, die Rententabelle für Beschäftigte der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG mit Wirkung zum 1. Januar 1993 um 6 % zu erhöhen. Die Daimler-Benz AG und die Mercedes-Benz AG zahlten im Berichtsjahr 318 Mio. DM an rund 49.400 Pensionäre, Witwen und Kinder. Den Pensionsrückstellungen bei der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG wurden insgesamt 623 Mio. DM zugeführt. Dieser Aufwand basiert - in Anpassung an die im DB-Konzernabschluß seit 1989 angewandten Methoden - auf den steuerlichen Vorschriften des § 6 a Einkommensteuergesetz, d. h. auf einem Rechnungszinsfuß von 6 % gegenüber bisher 3,5 %. AEG zahlte im Berichtsjahr 107 Mio. DM und DASA 96 Mio. DM an Anspruchsberechtigte. Insgesamt haben wir im Konzern 1,5 Mrd. DM für die betriebliche Altersversorgung aufgewendet.

Vermögensbildung

Auch 1992 wurde eine Vermögensbildungsaktion durchgeführt, bei der die Beschäftigten des Inlandskonzerns Belegschaftsaktien der Daimler-Benz AG und der Mercedes Aktiengesellschaft Holding zum Vorzugskurs erwerben konnten. Insgesamt nahmen rd. 120.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieses Angebot wahr, wobei rd. 146.000 Daimler-Benz-Aktien und rd. 15.2010 MAH-Aktien gezeichnet wurden.

Führungskräfteentwicklung und -planung

Schwierige unternehmerische Umfeldbedingungen schaffen neue Führungssituationen. Damit verbunden sind wachsende Anforderungen an die Führungskräfte zur Bewältigung komplexer, sich rasch ändernder Aufgaben. Die im Konzern VOH vorhandenen personellen Ressourcen müssen durch eine systematische Personalentwicklung optimal genutzt werden. Dazu dienen auch die in allen Unternehmensbereichen verabschiedeten konzerneinheitlichen Leitlinien zur Stellenbesetzung auf oberen Führungsebenen, die u.a. auf eine stärkere Internationalisierung des Managements hinwirken.]

Das Berichtsjahr war insbesondere durch die Integration neu hinzugekommener Gesellschaften in die Führungskräfteentwicklung und -planung geprägt.

Betriebliche Bildungsarbeit

Zum Jahresende 1992 befanden sich im Inlandskonzern 13.314 Jugendliche in der Berufsausbildung; davon hatten 3.850 Jungen und Mädchen ihre Ausbildung im Berichtsjahr begonnen. Von 3.835 Jugendlichen, die ihre Ausbildung erfolgreich abschließen konnten, sind 82 % in ein Arbeitsverhältnis übernommen worden. Insgesamt wurden fast 60 gewerblich-technische und

10 kaufmännische Ausbildungsberufe angeboten. Darüber hinaus gibt es 15 spezielle Ausbildungswege für Abiturienten - insbesondere in der Berufsakademie, die wie in den Vorjahren steigend nachgefragt wurden.

Die Fort- und Weiterbildung hat im Daimler-Benz-Konzern auch in Zeiten konjunktureller Belastungen einen hohen Stellenwert. Alle Unternehmensbereiche bieten ein umfassendes, den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern angepaßtes Programm an. Das Konzern-Fortbildungsprogramm für obere Führungskräfte ist 1992 weiter ausgebaut worden. Die Aufwendungen für Aus-, Fort- und Weiterbildung beliefen sich im Berichtsjahr auf rd. 834 Mio. DM.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit

Die arbeitsmedizinische Betreuung unserer Belegschaft ist traditionell ein wesentliches Element unserer Personal- und Sozialpolitik. In den werksärztlichen Diensten sind 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter 50 Ärztinnen und Ärzte beschäftigt.

Im gesamten Inlandskonzern waren 200 hauptamtliche Sicherheitsfachkräfte für die Belange des Arbeitsschutzes tätig. Der Erfolg ihrer Arbeit kommt in den erneut gesunkenen Unfallzahlen aller Unternehmensbereiche zum Ausdruck.

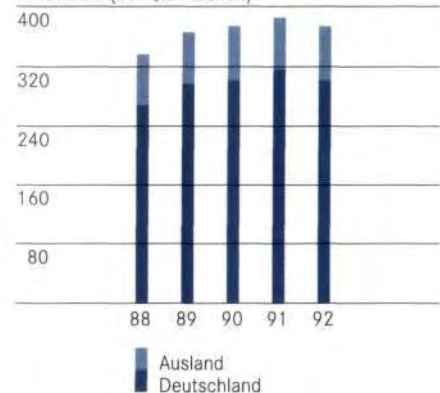
Dank an unsere Belegschaft

Für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft in einem Jahr, in dem die Umgestaltung des Konzerns fortgeführt wurde, das aber auch durch besondere Herausforderungen und teilweise erheblich veränderte Marktbedingungen gekennzeichnet war, danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unsere Anerkennung gilt auch den Mitgliedern der Betriebsräte und der Sprecherausschüsse auf allen Ebenen des Konzerns für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

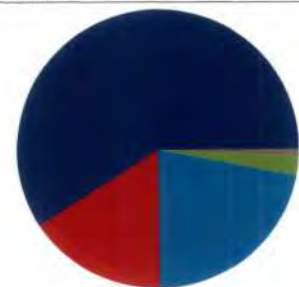
Weltweit wurden zum Jahresende 376.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Neue Formen der Arbeits- und Führungsorganisation und die sozialverträgliche Anpassung der Beschäftigung standen im Mittelpunkt der Personalarbeit.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
in Tausend (zum Jahresende)



Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
nach Bereichen
(zum Jahresende)



Bewertung im Konzern weitgehend vereinheitlicht

Mit den 1989 vorgenommenen Bewertungsänderungen hatte Daimler-Benz die Bilanzierung im Konzernabschluß an internationale Gepflogenheiten angenähert, weil an den Kapitalmärkten nur dieser für die Beurteilung des Unternehmens herangezogen wird. Im Einzelabschluß der Daimler-Benz AG sowie in den Abschlüssen von Mercedes-Benz war dagegen die traditionell für das Automobilgeschäft angewandte Bewertung beibehalten worden.

Im Jahre 1992 haben wir nun die Bewertung von Pensionsrückstellungen und Vorräten auch bei Mercedes-Benz sowie der Daimler-Benz AG an die Praxis im Konzernabschluß angepaßt. Damit werden im gesamten Daimler-Benz-Konzern auf den verschiedenen Stufen und in den einzelnen Bereichen des Konzerns weitgehend die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze zugrunde gelegt. Dies erhöht die Vergleichbarkeit der einzelnen Unternehmensbereiche untereinander sowie auch anderer Unternehmen mit dem Daimler-Benz-Konzern insgesamt. Zugleich verbessern wir dadurch auch unsere Segmentinformationen, die ein wichtiger Bestandteil der US-amerikanischen Publizität sind.

Jahresüberschuß auf 1,45 Mrd. DM zurückgegangen

Der Konzernabschluß wurde durch Änderungen im Konsolidierungskreis zum Teil erheblich beeinflusst. Während einige Gesellschaften des AEG Konzerns ausgeschieden, wurde die Deutsche Aerospace Airbus GmbH aufgrund der nun bestehenden einheitlichen Leitung erstmals vollkonsolidiert.

Die Umsatzerlöse stiegen 1992 um 4 % auf 98,5 Mrd. DM; vergleichbar gerechnet ergab sich eine Zunahme von 2 %. Die im ersten Halbjahr noch positive Entwicklung auf dem Inlandsmarkt wurde im weiteren Verlauf durch die schwierige konjunkturelle Situation in nahezu allen Märkten kompensiert. Mit 101 Mrd. DM überstieg die Gesamtleistung die Grenze von 100 Mrd. DM. Da der Materialaufwand unter der Vorjahreszahl blieb, ging sein Anteil an der Gesamtleistung auf 48,7 (i.V. 50,2) % zurück. Dagegen nahm der Anteil des Personalaufwands wegen der erstmaligen Einbeziehung von Gesellschaften mit personalintensiver Fertigung auf 31,7 (i.V. 29,8) % deutlich zu. Mit dem Tarifabschluß vom 1. April 1992 erhöhten sich die Löhne und Gehälter; entlastend wirkte dagegen die im Jahresdurchschnitt niedrigere Beschäftigtenzahl. Die Abschreibungen kletterten aufgrund der hohen Investitionen in Sachanlagen und Vermietete Gegenstände um 18 % auf 7,2 Mrd. DM.

in Mio. DM	1992	1991
Zinsergebnis laut GuV	577	623
Zinsaufwandssaldo aus Leasing- und Absatzfinanzierung	421	446
Zinsergebnis ohne operatives Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft	998	1.069

Der Zinsaufwandssaldo unserer Leasing- und Absatzfinanzierungsgesellschaften blieb mit 0,4 Mrd. DM geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres. Den Gegenposten zu den Zinsaufwendungen aus der Finanzierung des Leasinggeschäfts bilden die Erträge, die in den Leasingraten und damit in den Umsatzerlösen enthalten sind. Ohne den Zinsaufwandssaldo aus der Leasing- und Absatzfinanzierung beträgt das Zinsergebnis des Konzerns 1,0 (i.V. 1,1) Mrd. DM.

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

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verminderte sich um 37 % auf 2,5 Mrd. DM. Noch stärker rückläufig, nämlich um 59 % auf 1,0 Mrd. DM, war das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit abzüglich Finanzergebnis und Sonstige Steuern). Ausschlaggebend hierfür waren das ab dem dritten Quartal unerwartet schwierig gewordene Automobilgeschäft, die veränderten Rahmenbedingungen für wichtige Bereiche der Luft- und Raumfahrtindustrie sowie die Belastungen, die sich aus der Abwertung mehrerer europäischer Währungen ergaben. Der Jahresüberschuß verminderte sich unterproportional um 25 % auf 1,45 Mrd. DM, weil die Ertragsteuern aufgrund erheblicher Verluste im Organkreis ebenfalls deutlich rückläufig waren.

Bilanzbild des Konzerns vom Finanzdienstleistungsgeschäft geprägt

Noch stärker als die Gewinn- und Verlustrechnung wird die Bilanz des Konzerns durch das stark wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft beeinflusst. Unsere Leasingverträge sind üblicherweise so gestaltet, daß die Bilanzierung beim Leasinggeber erfolgt; die Vermieteten Gegenstände werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet. Sie sind innerhalb des Anlagevermögens gesondert ausgewiesen. Die aus der Zwischenerfolgseliminierung resultierenden latenten Steuern sind unter den Rechnungsabgrenzungsposten auf der Aktivseite bilanziert.

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

Im Daimler-Benz-Konzern setzen wir das Finanzdienstleistungsgeschäft als ein flexibles Instrument innerhalb unserer weltweiten Absatzstrategie ein. Die Auswirkungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf die Konzernbilanz haben wir in der folgenden Tabelle dargestellt. Dabei wurde angenommen, daß die durch das Finanzdienstleistungsgeschäft gebundenen Mittel zur außerplanmäßigen Tilgung von Verbindlichkeiten zur Verfügung stehen. Die Änderungen des Eigenkapitals ergeben sich insbesondere aus der Konsolidierungstechnik.

Bilanzsumme des Konzerns deutlich gestiegen

Die Konzernbilanzsumme stieg aufgrund des größeren Geschäftsvolumens sowie der erstmaligen Konsolidierung der Deutsche Aerospace Airbus GmbH um 14 % auf 86,2 Mrd. DM. Das Anlagevermögen kletterte einschließlich Vermieteter Gegenstände um 15 % auf 33,6 Mrd. DM. Bei den Sachanlagen standen Zugängen in Höhe von 7,8 Mrd. DM Abschreibungen von 4,7 Mrd. DM und Abgänge von 0,4 Mrd. DM gegenüber. Auch 1992 sind die Vermieteten Gegenstände mit einem Zuwachs von 21 % überdurchschnittlich gestiegen; ihr Anteil an der Bilanzsumme hat sich auf 11,3 % erhöht. Ohne den Bestand an Leasingfahrzeugen blieb die Anlagenquote mit 27,7 % nahezu unverändert. Die Forderungen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft kletterten um 45 % auf 6,2 Mrd. DM.

Weitgehend einheitliche Bewertung auf den verschiedenen Stufen des Daimler-Benz-Konzerns.

Rückgang des Konzern-Jahresüberschusses auf 1,45 Mrd. DM.

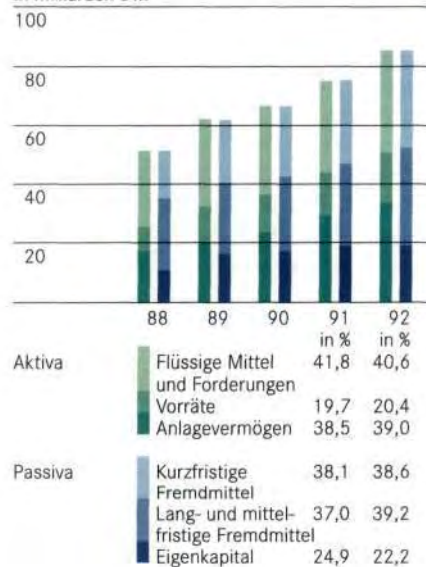
Niedrige Ertragsteuern aufgrund von Verlusten im Organkreis.

Einfluß des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf die Konzernbilanz

in Mio. DM	1992	1991
Ausgewiesene Konzernbilanzsumme	86.184	75.714
Aktiva		
Vermietete Gegenstände	- 9.777	- 8.092
Forderungen aus der Absatzfinanzierung	- 6.166	- 4.255
Latente Steuern auf Zwischengewinne	- 868	- 686
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	69.373	62.681
Passiva		
Veränderung des Eigenkapitals	+ 224	- 100
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	-10.971	- 8.113
Außerplanmäßige Tilgung von Verbindlichkeiten	- 5.750	- 4.577
Abgrenzung Leasingraten und Mietsonderzahlungen	- 314	- 243
Konzernbilanzsumme ohne Finanzdienstleistungsgeschäft	69.373	62.681

Bilanzstruktur Daimler-Benz-Konzern

in Milliarden DM



Kapitalflußrechnung des Daimler-Benz-Konzerns (in Mio. DM)

	1992			1991		
I. Geschäftstätigkeit						
Jahresüberschuß		1.451			1.942	
Außerordentliches Ergebnis (netto)		-			220	
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge						
Abschreibungen auf das Anlagevermögen		7.168			6.092	
davon Vermietete Gegenstände	2.178			1.764		
Veränderung der Pensionsrückstellungen		997			710	
Veränderung der Übrigen Rückstellungen		357			934	
Sonstige		103			55	
Nicht ausgeschüttete Gewinne von assoziierten Unternehmen		(13)			(24)	
Ergebnis aus Anlagenabgängen		(69)			(177)	
Veränderung von Posten des Umlaufvermögens und von Verbindlichkeiten						
Vorräte (netto)		(914)			(1.777)	
Forderungen		(1.958)			(1.726)	
Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)		(1.571)			1.660	
Sonstige		310			(95)	
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit		5.861			7.814	
II. Investitionstätigkeit						
Zugänge zu Immateriellen Vermögensgegenständen und Sachanlagen		(8.047)			(7.124)	
Netto-Zugänge zu Finanzanlagen		(303)			(2.280)	
Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(5.206)	(5.206)		(4.191)	(4.191)	
Erlöse aus Anlagenabgängen		2.035			1.498	
davon Vermietete Gegenstände	1.343			853		
Erlöse aus Unternehmensabgängen		-			(847)	
Zugang zum Konsolidierungskreis		3.372			-	
Sonstige Zugänge		(802)			(1.975)	
davon Forderungen aus der Absatzfinanzierung	(1.911)			(1.085)		
Cash flow aus der Investitionstätigkeit		(8.951)			(14.919)	
III. Finanztätigkeit						
Veränderung von Finanzverbindlichkeiten		3.546			4.287	
davon Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	2.858			1.465		
Veränderung des Eigenkapitals		(577)			236	
Dividende der Daimler-Benz AG		(603)			(557)	
Cash flow aus der Finanztätigkeit		2.366			3.966	
Veränderung der Liquidität		(724)			(3.139)	
Entwicklung der Liquidität						
	12/1992	12/1991		12/1991	12/1990	
Zahlungsmittel, Sonstige Wertpapiere	9.024	7.719	1.305	7.719	8.879	(1.160)
Übrige Liquidität	806	2.835	(2.029)	2.835	4.814	(1.979)
Liquidität zum Ende des Geschäftsjahres	9.830	10.554	(724)	10.554	13.693	(3.139)

Zu knapp einem Viertel waren die gegenüber dem Vorjahr stark gewachsenen Vorräte durch Erhaltene Anzahlungen finanziert. Der Anteil der Liquidität an der Bilanzsumme ging auf 11,4 (i.V. 13,9) % zurück.

Auf der Passivseite hat das Eigenkapital - ohne die zur Ausschüttung vorgesehenen Beträge - um 0,3 auf 19,1 Mrd. DM zugenommen. Aufgrund des deutlich höheren Geschäftsvolumens ermäßigte sich die Eigenkapitalquote auf 22,2 (i.V. 24,9) %. Nach Herausrechnen des geschäftsbedingt überwiegend fremdfinanzierten Finanzdienstleistungsgeschäfts beträgt die Eigenkapitalquote 27,9 (i.V. 29,9) %; die Deckung des Anlagevermögens (ohne Vermietete Gegenstände) geht auf 81 (i.V. 89)% zurück.

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung erreichten am Jahresende 11,0 (i.V. 8,1) Mrd. DM. Ihre Veränderung machte rd. drei Viertel der Zunahme der gesamten Verbindlichkeiten aus. Weit überdurchschnittlich stiegen auch die Rückstellungen, die um 24 % auf 34,7 Mrd. DM zunahmen; die Hauptursache dafür lag in der Veränderung des Konsolidierungskreises; die Rückstellungen belaufen sich auf 40,3 (i.V. 37,0) % der Bilanzsumme. Durch Eigenkapital sowie lang- und mittelfristige Rückstellungen sind sowohl das Anlagevermögen (ohne Vermietete Gegenstände) als auch die Netto-Vorräte vollständig gedeckt.

Kapitalflußrechnung nach internationalem Standard

Im Zuge einer weiteren Internationalisierung unserer Rechnungslegung haben wir die Kapitalflußrechnung in Anlehnung an den US-Financial Accounting Standard (SFAS) Nr. 95 erstellt.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen dem SFAS 95 und der bisher angewandten Methode besteht darin, daß nun die Zahlungsströme drei Bereichen (Geschäfts-, Investitions- und Finanztätigkeit) eindeutig zugeordnet sind. Dagegen hatten wir in unserer bisherigen Rechnung lediglich Mittelherkunft und Mittelverwendung getrennt dargestellt. Außerdem handelt es sich bei dem jetzt ermittelten Cash flow aus der Geschäftstätigkeit ausschließlich um einen Finanzindikator.

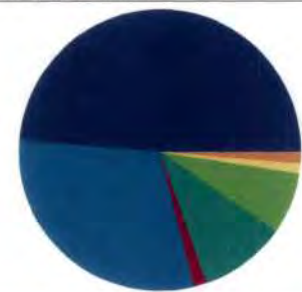
Im Vergleich zum Vorjahr verminderte sich dieser um 25 % auf 5,9 Mrd. DM. Ausschlaggebend hierfür war der Rückgang der betrieblichen Verbindlichkeiten um 1,6 Mrd. DM gegenüber einer Zunahme von 1,7 Mrd. DM im Vorjahr. Der Cash flow aus der Investitionstätigkeit war insbesondere aufgrund der Erstkonsolidierung der Deutschen Aerospace Airbus GmbH mit 9,0 Mrd. DM ebenfalls deutlich niedriger als 1991. Da die selbst erwirtschafteten Mittel nicht ausreichten, sämtliche Investitionen zu finanzieren und wir in geringerem Umfang als im Vorjahr Fremdkapital aufgenommen haben, verringerte sich unsere Liquidität auf 9,8 (i.V. 10,6) Mrd. DM.

Auch für die nächsten Jahre gehen wir davon aus, daß sich die Investitionen im Daimler-Benz-Konzern auf hohem Niveau bewegen werden. Insbesondere das stark expandierende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft erfordert die Zuführung zusätzlichen Kapitals. Bei günstigen Bedingungen am Aktienmarkt wollen wir das geplante Unternehmenswachstum auch durch Aufnahme neuen Eigenkapitals absichern.

Bilanzbild stark beeinflusst durch weiterhin expandierendes Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft.

Kapitalflußrechnung in Anlehnung an US-Financial Accounting Standard Nr. 95 erstellt.

Aufwandstruktur der Gesamtleistung Daimler-Benz-Konzern
100,9 (i.V. 98,6) Milliarden DM



	92 in %	91*) in %
Materialaufwand	48,7	50,2
Löhne, Gehälter und Sozialabgaben	30,2	28,3
Aufwand für Altersversorgung	1,5	1,5
Mehraufwand	10,0	9,7
Abschreibungen	7,1	6,2
Steuern	1,1	1,6
Jahresüberschuß	1,4	2,0

*) Außerordentliches Ergebnis 0,5 %.

Tätigkeiten der Konzern-Treasury

Im Berichtsjahr wurde unser zentrales Cash-Management im Zusammenhang mit der Einbeziehung der Deutsche Aerospace Airbus GmbH sowie der Einrichtung eines inländischen Cash-Poolings auf Fremdwährungsbasis sachlich und instrumentell weiter ausgebaut. Die Flexibilität und Wirtschaftlichkeit unserer Treasury-Aktivitäten konnten wir dadurch steigern, daß wir die Commercial-Paper-Programme insbesondere in Deutschland und den USA verstärkt nutzen.

Im Rahmen unseres aktiven Portfolio-Managements haben wir langfristig verfügbare Mittel - abhängig von den Zins- und Ertragsersparungen - wiederum hauptsächlich in festverzinsliche Wertpapiere erstklassiger Emittenten investiert. Aktien machen lediglich einen geringen Teil unseres Portfolios aus.

Das anhaltende Wachstum des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts hat die Ansprüche an die zentral wahrgenommene Refinanzierungsaufgabe weiter erhöht.

Um unsere Investorenbasis zu verbreitern, legten wir 1992 ein Euro-Medium-Term-Note-Programm mit einem Volumenrahmen von 2 Mrd. USD auf. Dieses Instrument, das von den bereits am Euromarkt als Emissionsadressen eingeführten Gesellschaften des Daimler-Benz-Konzerns - Daimler-Benz International Finance B. V., Daimler-Benz North America Corp. und Daimler-Benz United Kingdom plc - in Anspruch genommen werden kann, ermöglicht es uns, den Kapitalmarkt in seiner ganzen Breite zu nutzen.

Wie in den Vorjahren bestand die Aufgabe des Devisen-Managements darin, die Währungsrisiken aus den operativen Bereichen - insbesondere bei USD, JPY, GBP, CHF und ESP - durch entsprechende Kurssicherungsmaßnahmen einzuzugrenzen. Auch in Zukunft werden wir uns an kontinuierlich fortgeschriebenen Kurserwartungen ausrichten und dabei die Finanzhandelsinstrumente individuell nach Währung und Geschäftsfeld einsetzen.

Im Rahmen der genannten Treasury-Aktivitäten setzen wir auch derivative Geld- und Kapitalmarktinstrumente ein. Sie dienen dazu, die finanzwirtschaftlichen Risiken des Konzerns insgesamt zu begrenzen sowie das Ergebnis zu optimieren.

Absatz- und Projektfinanzierung

Der weltweite Absatz unserer Konzernprodukte wird in zunehmendem Maße von standardisierten Finanzierungsprogrammen und individuellen Finanzierungslösungen unterstützt.

Für unsere auf dem Infrastruktursektor tätigen Geschäftsbereiche ist es verstärkt notwendig, neue Lösungswege zu beschreiten. Hier müssen zunehmend privatwirtschaftliche Finanzierungsmodelle angeboten werden. Damit der private Sektor diese Aufgaben übernehmen kann, muß der öffentliche Sektor im Abnehmerland bestimmte Rendite- und Risiko-Maßstäbe erfüllen. Darüber hinaus darf die Risikolast nicht - wie von staatlichen Auftraggebern häufig gewünscht - auf den Hersteller der Anlage begrenzt werden.

In der traditionellen Exportfinanzierung wurden auch im Berichtsjahr die Möglichkeiten der bestehenden Finanzierungs- und Absicherungsinstrumente voll genutzt. Die teilweise dramatische Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen einiger Länder Afrikas

und Osteuropas zog eine restriktivere Genehmigungspraxis für Kreditversicherungen nach sich. Dagegen haben sich in Lateinamerika entsprechend der wirtschaftlichen Gesundung einiger Länder die Finanzierungsmöglichkeiten verbessert.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer Afrikas, Asiens und Lateinamerikas können Investitionen weitgehend nur dann finanzieren, wenn Mittel aus Förderprogrammen öffentlicher Institutionen zur Verfügung stehen. Dies gilt verstärkt auch für die Länder Osteuropas und der GUS. Im Hinblick auf künftige Projektfinanzierungen existieren bereits Finanzierungsansätze im Rahmen von technischen Hilfs- und Rehabilitierungsprogrammen. Diese optimal zu nutzen, wird für die Finanzierung unserer Konzernprodukte erheblich an Bedeutung gewinnen.

Bei der Lösung dieser Aufgaben wird der Konzern auch künftig Finanzierungsrisiken, die sich aus dem Absatz ergeben, minimieren und gleichzeitig den Finanzierungsspielraum des Konzerns offenhalten.

*

Unsere Geschäftspolitik im In- und Ausland befand sich auch 1992 in Übereinstimmung mit den „OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen“. Die Konzernverrechnungspreise zwischen den einzelnen Konzernunternehmen werden dabei auf der Grundlage des „dealing-at-arms-length“-Prinzips festgelegt.

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ Mio. DM	Ergebnis ²⁾		Umsatz ³⁾		Belegschaft am Jahresende	
			1992 Mio. DM	1991 Mio. DM	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM	1992	1991
Unternehmensbereich Mercedes-Benz								
Mercedes-Benz AG, Stuttgart	100,0	7.045	785,0	1.100,0	54.071	54.941	169.080	184.061
Mercedes-Benz España, Madrid ⁴⁾	100,0	315	21,0	61,7	1.814	1.937	3.255	3.475
Mercedes-Benz (United Kingdom), Milton Keynes ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	2.057	2.048	1.026	1.121
Mercedes-Benz Nederland, Utrecht	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	1.168	1.188	665	660
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	129	42,7	41,5	1.080	1.147	925	958
Mercedes-Benz France, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	2.789	3.086	2.093	2.084
Mercedes-Benz Italia, Rom ⁴⁾	88,5	321	-27,5	57,8	2.927	3.073	779	784
NAW Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG, Arbon ⁶⁾	100,0	19	1,0	0,2	185	197	551	589
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	51,0	106	1,8	11,2	888	1.115	306	308
Freightliner, Portland ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	3.510	2.851	6.247	5.295
Mercedes-Benz of North America, Montvale ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	5.163	5.238	1.561	1.610
Mercedes-Benz Mexico, Mexico D.F. ⁴⁾	80,0	261	58,0	49,2	733	575	1.524	1.460
Mercedes-Benz do Brasil, São Bernardo do Campo ⁴⁾	100,0	991	-81,2	10,3	2.676	3.094	20.109	20.798
Sofunge S. A., São Paulo	100,0	37	-1,0	1,3	66	92	1.896	2.246
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	247	21,8	-4,0	483	317	2.481	2.393
Mercedes-Benz of South Africa, Pretoria ⁴⁾	78,1 ⁷⁾	185	0,2	8,7	1.274	1.501	3.978	4.588
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	50,3	59	4,7	1,2	612	395	2.998	2.497
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	241	26,7	34,4	2.735	2.562	433	406
Mercedes-Benz (Australia), Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	79	0,7	-22,9	472	365	714	792
Unternehmensbereich AEG								
AEG Aktiengesellschaft, Berlin und Frankfurt am Main	80,2	2.160	10,1	-441,0	4.283	4.025	20.053	20.797
AEG Hausgeräte AG, Nürnberg	90,0	330	59,9	27,5	2.334	2.235	8.496	9.042
AEG Westinghouse Transport-Systeme GmbH, Berlin	100,0	90	38,1	9,4	572	583	2.106	2.008
MODICON, Andover/USA ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	251	269	928	1.021
Unternehmensbereich Deutsche Aerospace								
Deutsche Aerospace AG, München ⁸⁾	100,0	3.790	-596,9	36,0	4.083	-	20.051	309
Deutsche Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	1.095	410,8	421,3	4.806	5.093	22.309	21.990
Dornier, Friedrichshafen ⁴⁾	57,6	271	-236,6	-183,8	2.683	2.374	9.071	9.527
MTU Motoren- und Turbinen-Union München, München ⁴⁾	100,0	374	-147,9	23,8	3.612	3.565	16.338	17.053
Unternehmensbereich Daimler-Benz InterServices (debis)								
Daimler-Benz InterServices (debis) AG, Berlin	100,0	1.936	28,8	-15,1	-	-	204	180
Mercedes-Benz Lease Finanz, Stuttgart ⁴⁾	100,0	285	21,2	20,8	1.843	1.482	461	382
Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A., Rom	85,0	51	2,8	3,3	433	335	144	132
Mercedes-Benz Credit, Norwalk/USA ⁴⁾	100,0	. ⁵⁾	. ⁵⁾	. ⁵⁾	2.375	1.784	402	371
Gemeinschaftsunternehmen								
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn	100,0	608	-38,2 ⁹⁾	-	425,8 ⁹⁾	-	3.376	-
Siliconix Inc., Santa Clara ⁴⁾	80,1	77	7,4	0,2	243,9	232,7	1.499	1.247
Regionalholding- und Finanzgesellschaften								
Daimler-Benz Holding AG, Zürich	100,0	314	17,0	52,8 ⁹⁾	-	-	-	-
Daimler-Benz UK, London ⁴⁾	100,0	253	24,6	19,1	-	-	6	6
Daimler-Benz Holding France, Rocquencourt ⁴⁾	99,9	323	3,7	21,2	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	171	12,0	23,4	-	-	-	-
Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V., Brüssel	100,0	412	94,6	53,5	-	-	-	-
Daimler-Benz Coordination Center S.A., Brüssel	100,0	672	79,3	51,8	-	-	18	15
Daimler-Benz North America Corporation, New York ⁴⁾	100,0	3.526	137,4	82,8	-	-	17	17

Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

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

Umgerechnet zu den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

Vorkonsolidierte Abschlüsse.

Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft des jeweiligen Landes enthalten.

1992 erstmals konsolidiert.

Unter Berücksichtigung einer Option 76,6%.

Umfaßt seit der Neustrukturierung im wesentlichen die Geschäftsbetriebe der früheren

Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) und der Telefunken Systemtechnik GmbH (TST).

Rumpfgeschäftsjahr.

Die Daimler-Benz-Aktie

Kennzahlen je Aktie

Werte in DM	1992	1991
Jahresüberschuß*)	30,50	40,20
Dividende	13,00	13,00
Dividende und Steuergutschrift	20,31	20,31
Eigenkapital	410,60	404,80

*) Ohne Anteile Dritter.

Börsenentwicklung

Nach der insgesamt erfreulichen Entwicklung im ersten Halbjahr 1992 erlitten die deutschen Aktienmärkte aufgrund der überraschenden Anhebung des Diskontsatzes im Juli einen herben Rückschlag. Besonders die bis dahin favorisierten Aktien der Fahrzeughersteller mußten teilweise empfindliche Kursverluste hinnehmen. Die Daimler-Benz-Aktie fiel vom Jahreshoch Anfang Juni (815,50 DM) bis Ende August auf 588,50 DM zurück.

Im weiteren Verlauf mußten die Gewinnerwartungen für die Mehrzahl der deutschen Aktiengesellschaften deutlich zurückgenommen werden, da sich die Binnenkonjunktur dramatisch abschwächte und die D-Mark innerhalb des Europäischen Währungssystems wesentlich höher bewertet wurde. Der Deutsche Aktienindex (DAX) erreichte im Oktober mit 1.420 Punkten seinen Jahrestiefststand. Während der DAX jedoch bis zum Jahresende wieder um 9 % zulegen konnte, verringerte sich der Kurs der Daimler-Benz-Aktie weiter auf 538,50 DM.

Bis Ende Februar 1993 stieg der Kurs der Daimler-Benz-Aktie um 11 %, während der DAX nur um 9 % zunahm.

Unsere Aktie gehörte auch 1992 zu den meistgehandelten Werten an den deutschen Aktienbörsen; insgesamt wurden 228 Millionen Stück umgesetzt. Mit 153,5 Mrd. DM entsprach dieses Volumen 11 % des Umsatzes aller inländischen Aktien. An der Deutschen Terminbörse gehörten Optionen auf Daimler-Benz-Aktien gleichfalls zu den am häufigsten gehandelten Werten.

Kurse der Daimler-Benz-Aktie

	1992	1991
Höchst	815,50	793,50
Tiefst	505,90	506,50
Jahresschlußkurs	538,50	743,70

Handel an ausländischen Börsenplätzen

Die Daimler-Benz-Aktie ist außer an den deutschen Wertpapierbörsen an sieben ausländischen Börsen (Basel, Genf, Zürich, London, Paris, Tokio, Wien) amtlich notiert. Mit der Präsenz an diesen Börsen dokumentieren wir auch finanzwirtschaftlich die internationale Ausrichtung unseres Unternehmens. Darüber hinaus wollen wir langfristig von der Entwicklung eines einzelnen Kapitalmarkts weniger abhängig sein. Besonders lebhaft war 1992 der Handel in London mit rund 16,5 Millionen Daimler-Benz-Aktien.

Zu Beginn des Jahres haben wir die Gespräche mit der Securities and Exchange Commission (SEC) mit dem Ziel fortgesetzt, unsere Aktie an der New York Stock Exchange einzuführen. Die bisher erreichten Ergebnisse stimmen uns sehr zuversichtlich, daß an der bedeutendsten Börse der Welt noch in diesem Jahr der Handel in Daimler-Benz-Aktien aufgenommen werden kann.

Investor Relations-Aktivitäten

Mit unseren Investor Relations-Aktivitäten im In- und Ausland tragen wir dem gewachsenen Interesse an dem Technologiekonzern Daimler-Benz Rechnung. Dabei sprechen wir nicht nur Finanzanalysten und institutionelle Investoren, sondern ganz bewußt auch private Kapitalanleger an. Regelmäßig informieren wir alle unsere Aktionäre durch die Hauptversammlung, den Geschäftsbericht und periodische Zwischenberichte. Im Mai 1992 haben wir in Stuttgart die Mitglieder der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung (DVFA) über unsere aktuelle wirtschaftliche Situation unterrichtet. Darüber hinaus veranstalteten wir Unternehmenspräsentationen in Zürich, Wien, Paris, Mailand, Boston, New York, Tokio, London und Edinburgh.

Zweite Internationale Aktionärsmesse in Düsseldorf

Vom 27. bis 30. August fand in Düsseldorf die zweite Internationale Aktionärsmesse (IAM) statt. Über 13.000 Besucher informierten sich an den Ständen der 105 Aussteller und in rd. 150 Rahmenveranstaltungen über alle Aspekte eines Investments in Aktien.

Wir haben die IAM genutzt, um zu zeigen, wofür die Daimler-Benz-Aktie heute steht. Starke Resonanz fanden sowohl unsere täglichen Sonderveranstaltungen als auch unser „Preisausschreiben“, an dem mehr als 10.000 Besucher teilnahmen.

Investment in Daimler-Benz-Aktien; Anlagebetrag 10.000 DM

Anlagebeginn	2.1.81	2.1.87	2.1.90
Anlagedauer in Jahren	rd. 12	rd. 6	rd. 3
Depotwert in DEM Ende Februar 1993	43.500	5.610	7.670
Durchschnittliche Verzinsung p. a in% bei Anlage in DEM	12,8	8,9	- 8,0
bei Anlage in USD	14,5	6,4	- 7,1
bei Anlage in JPY	9,5	11,0	12,7
bei Anlage in GBP	19,4	5,9	3,6

Dividende unverändert 13 DM

Der Hauptversammlung am 26. Mai 1993 wird für das Geschäftsjahr 1992 eine Dividende von 13 DM je 50-DM-Aktie vorgeschlagen. Für im Inland steuerpflichtige Aktionäre ergibt sich somit eine Bruttodividende von 20,31 DM. Die Ausschüttungssumme steigt wegen der geringeren Anzahl Eigener Aktien geringfügig auf 604 (i.V. 603) Mio. DM.

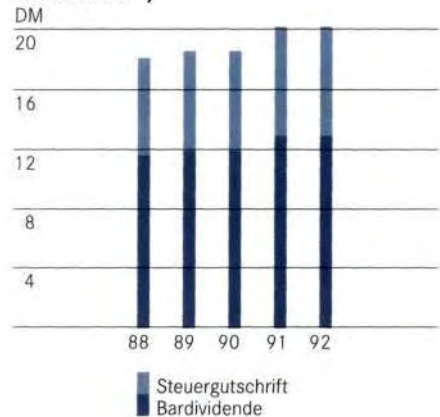
Der Jahresüberschuß der Daimler-Benz AG ist ausschließlich aufgrund der im Berichtsjahr vorgenommenen Bewertungsanpassung gestiegen. Obgleich der aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit resultierende Teil des Jahresüberschusses im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufig war, haben wir den Dividendensatz beibehalten. Wir halten auch weiterhin Kontinuität bei der Bedienung unserer Aktionäre als die richtige langfristige angelegte Politik.

Daimler-Benz-Aktien sind langfristig eine gute Anlage

Das abgelaufene Geschäftsjahr hat gezeigt, daß die Anlage in Aktien nicht nur Gewinnchancen bietet, sondern auch Risiken beinhalten kann. So ergeben sich sowohl bei einem sechsjährigen als auch bei einem dreijährigen Engagement - bedingt durch die hohen Einstiegskurse und den Kursverfall im vergangenen Jahr - negative Renditen. Bei der Anlage in anderen Währungen als der D-Mark kommt noch das Wechselkursrisiko hinzu. Längerfristig hingegen bieten Aktien eine Verzinsung, die mit Rentenwerten nicht erzielt werden kann. Bei einer zwölfjährigen Anlage in Daimler-Benz-Aktien, wie sie für unsere Aktionäre typisch ist, beträgt die Rendite 12,8%.

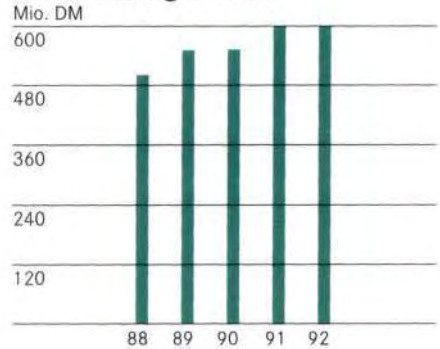
In der Rechnung ist unterstellt, daß die Bezugsrechtserlöse und die Bardividenden (ohne Steuergutschrift) stets wieder in Daimler-Benz-Aktien angelegt wurden und der Anleger keine zusätzlichen Einzahlungen geleistet hat.

Dividende*)



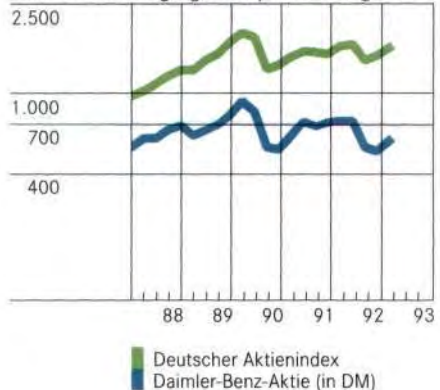
*) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung 1989.

Ausschüttungssumme



Entwicklung des Börsenkurses

unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung 1989



Jahresabschlüsse

Konzernbilanz

AKTIVA	Anhang	31. Dezember 1992 in Millionen DM	31. Dezember 1991 in Millionen DM
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	611	774
Sachanlagen	(2)	19.254	16.574
Finanzanlagen	(3)	3.991	3.758
Vermietete Gegenstände	(4)	9.777	8.092
		33.633	29.198
Umlaufvermögen			
Vorräte	(5)	23.138	20.732
Erhaltene Anzahlungen	(6)	(5.549)	(5.827)
		17.589	14.905
Forderungen aus der Absatzfinanzierung	(7)	6.166	4.255
Übrige Forderungen	(8)	14.771	12.370
Sonstige Vermögensgegenstände	(9)	3.503	5.528
Wertpapiere	(10)	6.089	5.725
Zahlungsmittel	(11)	2.968	2.010
		51.086	44.793
Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung	(12)	1.465	1.723
		86.184	75.714
PASSIVA			
Eigenkapital	(13)		
Gezeichnetes Kapital	(14)	2.330	2.330
Kapitalrücklage	(14)	2.117	2.117
Gewinnrücklagen	(15)	13.440	13.182
Anteile in Fremdbesitz	(16)	1.228	1.214
Ausschüttung (i. V. Bilanzgewinn) der DBAG		604	605
		19.719	19.448
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(17)	12.217	10.790
Übrige Rückstellungen	(18)	22.478	17.239
		34.695	28.029
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung	(19)	10.971	8.113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(20)	6.517	7.015
Übrige Verbindlichkeiten	(21)	13.725	12.600
		31.213	27.728
Rechnungsabgrenzungsposten		557	509
		86.184	75.714

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Anhang	1992 in Millionen DM	1991 in Millionen DM
Umsatzerlöse	(22)	98.549	95.010
Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen	(23)	2.330	3.556
Gesamtleistung		100.879	98.566
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	4.506	3.545
Materialaufwand	(25)	(49.084)	(49.456)
Personalaufwand	(26)	(32.003)	(29.372)
davon für Altersversorgung 1.539 (i. V. 1.511) Mio. DM			
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände	(27)	(7.085)	(5.977)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(28)	(15.254)	(13.824)
Beteiligungsergebnis	(29)	118	56
Zinsergebnis	(30)	577	623
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(31)	(121)	(134)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		2.533	4.027
Außerordentliches Ergebnis	(32)	-	(544)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(33)	(586)	(1.039)
Sonstige Steuern	(33)	(496)	(502)
Jahresüberschuß	(34)	1.451	1.942
Gewinnvortrag		2	8
Einstellungen in Gewinnrücklagen		(816)	(1.275)
Konzernfremden Gesellschaftern zustehender Gewinn		(184)	(99)
Auf konzernfremde Gesellschafter entfallender Verlust		151	29
Ausschüttung (i. V. Bilanzgewinn) der Daimler-Benz AG		604	605

Konzern-Anlagevermögen

in Millionen DM	Anschaffungs-/Herstellungskosten				31.12.1992
	1.1.1992 *)	Zugänge *)	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	487	192	17	66	630
Geschäftswerte	662	26	-	184	504
	1.149	218	17	250	1.134
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	16.434	1.567	429	85	18.345
Technische Anlagen und Maschinen	21.258	2.480	796	777	23.757
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.275	1.840	610	1.173	17.552
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.344	1.942	(1.852)	125	2.309
	56.311	7.829	(17)	2.160	61.963
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	869	75	9	486	467
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	11	2	-	2	11
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	311	30	1.103	89	1.355
Beteiligungen	2.112	313	(1.079)	71	1.275
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	133	30	(37)	3	123
Wertpapiere des Anlagevermögens	551	14	-	48	517
Sonstige Ausleihungen	875	183	4	109	953
	4.862	647	-	808	4.701
	62.322	8.694	-	3.218	67.798
Vermietete Gegenstände	11.853	5.206	-	2.741	14.318

*) Einschließlich Vorträge erstmals konsolidierter Gesellschaften.

1.1.1992 *)	lfd. Jahr	Abschreibungen		Buchwerte		
		Um- buchungen	Abgänge	31.12.1992	31.12.1992	31.12.1991
		-	54	387	243	181
306	135	-	54	387	243	181
69	73	-	6	136	368	593
375	208	-	60	523	611	774
		-	84	8.942	9.403	8.267
8.167	859	-	84	8.942	9.403	8.267
17.933	1.966	17	679	19.237	4.520	3.325
13.607	1.844	16	959	14.508	3.044	2.668
30	30	(33)	5	22	2.287	2.314
39.737	4.699	-	1.727	42.709	19.254	16.574
		-	448	113	354	310
559	2	-	448	113	354	310
2	-	-	-	2	9	9
45	46	-	5	86	1.269	266
302	2	-	-	304	971	1.810
		-	1	4	119	129
4	1	-	1	4	119	129
22	2	-	3	21	496	529
170	30	-	20	180	773	705
1.104	83	-	477	710	3.991	3.758
41.216	4.990	-	2.264	43.942	23.856	21.106
3.761	2.178	-	1.398	4.541	9.777	8.092
					33.633	29.198

Grundlagen und Methoden

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

Abweichend vom Vorjahr weisen wir in der Konzernbilanz neben der Position „Vermietete Gegenstände“ zusätzlich die Posten „Forderungen aus der Absatzfinanzierung“ und „Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung“ aus, um den Besonderheiten des Finanzdienstleistungsgeschäfts Rechnung zu tragen.

Bilanzierung und Bewertung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden haben wir im Berichtsjahr unverändert beibehalten. Vermögensgegenstände und Schulden werden im Konzernabschluß bei konzerngleichen Sachverhalten einheitlich bewertet. Für beschlossene Umstellungs-, Umbau- und Instandhaltungsprojekte sind 1992 wiederum Rückstellungen gebildet bzw. planmäßig fortgeschrieben worden.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung werden, soweit sie aus Konzernweiterungen resultieren, grundsätzlich über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben, und sofern sie im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Konzerns stehen, mit den Gewinnrücklagen verrechnet. Geschäftswerte, die im Rahmen der Bildung strate-

gischer Allianzen entstanden, werden aufgeteilt. Dabei wird der Anteil, der auf die Konzernweiterung entfällt, abgeschrieben und der Anteil, der die Neustrukturierung betrifft, mit den Gewinnrücklagen verrechnet.

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

Die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten sind um planmäßige Abschreibungen vermindert. Die Möglichkeiten zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen - gemäß § 7d Einkommensteuergesetz (Umweltschutzinvestitionen), § 6b Einkommensteuergesetz, § 4 Fördergebietsgesetz und Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien - werden in Anspruch genommen.

Bei den planmäßigen Abschreibungen gehen wir überwiegend von folgenden Nutzungsdauern aus: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 20 Jahre für Technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 10 Jahre für Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Anlagen gelten teilweise kürzere Zeiträume. Gebäude werden mit linearen und - soweit steuerlich zulässig - mit fallenden Abschreibungsbeträgen, Mobilien mit einer Nutzungsdauer von vier Jahren und mehr degressiv abgeschrieben. Bei Mobilien gehen wir planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende

Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Abschreibungen auf Zugänge im ersten bzw. zweiten Halbjahr werden mit vollen bzw. halben Jahresraten angesetzt. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden sofort abgeschrieben.

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

Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungskosten bzw. Herstellungskosten angesetzt und planmäßig degressiv abgeschrieben. Wir gehen planmäßig von der degressiven auf die lineare Abschreibungsmethode über, wenn die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwertes auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Möglichkeit zur Vornahme steuerrechtlicher Abschreibungen gemäß Abschnitt 35 Einkommensteuer-Richtlinien wird in Anspruch genommen.

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

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

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden - soweit unverzinslich - auf den Bilanz Stichtag abgezinst und unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine länderspezifisch abgestufte Wertkorrektur von den Forderungen abgesetzt.

Die Bewertung der *Eigenen Aktien* erfolgt zum voraussichtlichen Abgabekurs an die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns. Die *Sonstigen Wertpapiere* sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren mit einem Rechnungszinssatz von 6 % ermittelt. Die Vorschriften des Rentenreformgesetzes 1992 sind bei der Rückstellungsermittlung berücksichtigt.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihren Rückzahlungsbeträgen angesetzt.

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfaßt - neben der Daimler-Benz AG - 271 (i.V. 255) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 7 Gemeinschaftsunternehmen.

Im Berichtsjahr sind 26 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden. Daneben wurde ein Gemeinschaftsunternehmen gemäß § 310 HGB erstmals quotall einbezogen. 10 Tochterunternehmen sowie ein Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden.

Die Deutsche Aerospace Airbus GmbH und deren Tochterunternehmen werden mit Wirkung zum 1. Januar 1992 im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluß einbezogen. Bis 1991 wurde die Deutsche Aerospace Airbus GmbH gemäß § 296 Abs.1 Nr.1 HGB lediglich at equity konsolidiert. Nach der Übertragung der von der Kreditanstalt für Wiederaufbau gehaltenen restlichen 20 % Anteile an der Deutsche Aerospace Airbus GmbH auf DASA ist die Beschränkung hinsichtlich der Ausübung ihrer Rechte entfallen, die bis dahin aufgrund von Verträgen mit der Bundesrepublik Deutschland und durch Regelungen in der Satzung bestanden hatte.

Die erstmalige Vollkonsolidierung der Deutsche Aerospace Airbus-Gruppe hat Auswirkungen auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung. Sie werden bei den einzelnen Abschlußpositionen erläutert.

Während 1991 wegen der relativ kurzen Konzernzugehörigkeit der Eurocopter-Gruppe lediglich deren Bilanzwerte anteilig einbezogen worden waren, erfolgt dies für die Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung nun auch im Berichtsjahr.

Die Vergleichbarkeit der Konzern-Abschlußdaten zum Vorjahr ist jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt, da die Erträge und Aufwendungen aus den deutschen Hubschrauberaktivitäten noch im Abschluß 1991 voll enthalten waren.

Nicht konsolidiert werden 248 Tochterunternehmen, deren Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist (insgesamt liegt ihr Umsatzvolumen unter I % des Konzernumsatzes), sowie II Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt.

Konsolidierungsgrundsätze

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

Die sich aus der Kapitalkonsolidierung ergebenden aktiven Unterschiedsbeträge werden, soweit möglich, den betreffenden Konzernbilanzposten zugeordnet und über die Nutzungsdauern ergebniswirksam abgeschrieben. Zur Behandlung der verbleibenden Geschäftswerte verweisen wir auf unsere Erläuterungen unter „Bilanzierung und Bewertung“. Der aus dem Zugang des *Gemeinschaftsunternehmens* Eurocopter verbleibende aktive Unterschiedsbetrag wird innerhalb der Immateriellen Vermögensgegenstände ausgewiesen und in Höhe des auf die Konzernweiterung entfallenden Anteils über 10 Jahre abgeschrieben. Der andere Teil des Geschäftswerts wird in 1992 ergebnisneutral gegen die Gewinnrücklagen verrechnet.

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

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

Im Konzernabschluß werden Beteiligungen an 127 *assoziierten Unternehmen* bilanziert.

13 assoziierte Unternehmen haben wir zum 31.12.1992 at equity nach der *Buchwertmethode* in den Konzernabschluß einbezogen.

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

Die im Dezember 1991 von der Daimler-Benz AG erworbenen 34 % der Anteile an Sogeti S.A., Grenoble, wurden im Oktober 1992 auf die debis AG übertragen. Zum 31.12.1992 wurde Sogeti erstmals at equity nach der Buchwertmethode in den Konzernabschluß einbezogen - allerdings mit dem Abschluß 1991, weil zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Daimler-Benz-Konzernabschlusses der Abschluß von Sogeti für 1992 noch nicht vorlag. Der Geschäftswert von 355 Mio. DM wird planmäßig über 15 Jahre abgeschrieben.

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

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

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

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

Währungsumrechnung

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

Im Konzernabschluß erfolgt die Umrechnung der Bilanzposten aller ausländischen Unternehmen von der jeweiligen Landeswährung in D-Mark für das Anlagevermögen mit historischen Kursen, für das Umlaufvermögen, das Fremdkapital und den

Bilanzgewinn mit Kursen am Bilanzstichtag. Das Eigenkapital in D-Mark ergibt sich als Restgröße aus der Gegenüberstellung der umgerechneten Vermögensgegenstände sowie des Fremdkapitals und des Bilanzgewinns. Die sich aus der Umrechnung der Bilanzposten ergebende Differenz wird mit dem Eigenkapital verrechnet.

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

Die in den Gewinn- und Verlustrechnungen unserer Tochterunternehmen in Brasilien erfolgswirksam behandelte Geldwertberichtigung von Bilanzposten wird unverändert in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung übernommen und verhindert insoweit die Entstehung von Scheingewinnen. Die bereits im nationalen Abschluß auf den Bilanzstichtag bezogenen Steuern vom Einkommen und vom Ertrag haben wir mit dem Stichtagskurs umgerechnet.

Posten aus den inflationsbereinigten Gewinn- und Verlustrechnungen der argentinischen Gesellschaften werden mit dem Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Scheingewinne bzw. -Verluste, die sich aus von der Inflationsentwicklung abweichenden Währungskursveränderungen ergeben, sind eliminiert worden.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

- | | |
|--|--|
| 1 Immaterielle Vermögensgegenstände | Unter den Immateriellen Vermögensgegenständen von 611 (i.V. 774) Mio. DM sind Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung und aus Einzelabschlüssen, erworbene EDV-Software, Patente sowie in geringem Umfang geleistete Anzahlungen erfaßt. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert im wesentlichen aus der ergebniswirksamen Abschreibung sowie der ergebnisneutralen Verrechnung des Geschäftswerts von Eurocopter. |
| 2 Sachanlagen | Die Erhöhung der Sachanlagen um 2.680 Mio. DM auf 19.254 Mio. DM ergibt sich mit 7.829 Mio. DM aus Zugängen, davon 1.410 Mio. DM Restbuchwerte, die im Rahmen der erstmaligen Vollkonsolidierung der Deutschen Aerospace Airbus-Gruppe einzubeziehen sind. Diesen Zugängen stehen Umbuchungen von 17 Mio. DM, Abgänge von 433 Mio. DM und Abschreibungen von 4.699 Mio. DM gegenüber. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen in Höhe von 163 (i.V. 77) Mio. DM vorgenommen worden; die außerplanmäßigen Abschreibungen betragen 21 (i.V. 39) Mio. DM. |
| 3 Finanzanlagen | Die vollständige Liste unseres Anteilsbesitzes wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter der Nr. HRB 15 350 hinterlegt.
Im wesentlichen auf Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und auf Sonstige Ausleihungen waren außerplanmäßige Abschreibungen von 83 (i.V. 115) Mio. DM vorzunehmen.
Innerhalb des Anlagevermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot (§ 280 HGB) Zuschreibungen von 7 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind. |
| 4 Vermietete Gegenstände | Die Zunahme der Vermieteten Gegenstände - weit überwiegend Fahrzeuge - um 1.685 auf 9.777 Mio. DM betrifft insbesondere die Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk/USA, und die Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart. Diese beiden Gesellschaften beanspruchen rd. 85 % des Bilanzwertes. Nach steuerrechtlichen Vorschriften sind Abschreibungen von 3 (i.V. 10) Mio. DM vorgenommen worden. |

5 Vorräte

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.342	3.041
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.836	8.160
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	9.694	8.557
Geleistete Anzahlungen	1.266	974
	23.138	20.732

Von den Konzernvorräten entfällt der überwiegende Teil auf Mercedes-Benz und Deutsche Aerospace. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ergibt sich mit rd. 1.150 Mio. DM aus dem Unternehmensbereich Mercedes-Benz, vor allem bei Mercedes-

Benz AG und den ausländischen Vertriebstöchtern, sowie mit rd. 1.250 Mio. DM aus dem Unternehmensbereich DASA, und dabei mit rd. 1.650 Mio. DM durch die erstmalige Vollkonsolidierung der Deutsche Aerospace Airbus-Gruppe.

6 Erhaltene Anzahlungen

Erhaltene Anzahlungen von 5.549 (i.V. 5.827) Mio. DM sind fast ausschließlich für Projekte und langfristige Aufträge bei AEG, DASA AG,

Dornier, Eurocopter und MIU geleistet worden; sie sind von den Vorräten abgesetzt.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung

Der Posten betrifft die Kreditforderungen an Kunden in Höhe von 6.166 (i.V. 4.255) Mio. DM, von

denen 2.804 (i.V. 2.699) Mio. DM eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen.

8 Übrige Forderungen 9 Sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.916	10.625
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	491 (i.V. 225) Mio. DM	
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.178	335
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	59 (i.V. 11) Mio. DM	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.677	1.410
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	58 (i.V. 596) Mio. DM	
Forderungen	14.771	12.370
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	608 (i.V. 832) Mio. DM	
Sonstige Vermögensgegenstände	3.503	5.528
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	394 (i.V. 1.377) Mio. DM	

Von den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 0,4 (i.V. 0,3) Mrd. DM im wesentlichen auf Ansprüche aus festverzinslichen Schuldscheindarlehen und Wertpapieren.

In den Sonstigen Vermögensgegenständen sind Liquiditätsanlagen in nicht börsengängigen Schuldtiteln von 437 (i.V. 2.564) Mio. DM ausgewiesen.

10 Wertpapiere

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Eigene Aktien	33	16
Sonstige Wertpapiere	6.056	5.709
	6.089	5.725

Im Berichtsjahr sind insgesamt 225.511 Stammaktien (nom. 11,3 Mio. DM = 0,48 % des Gezeichneten Kapitals) zu einem Durchschnittspreis von 709 DM je Aktie erworben worden.

Im November 1992 sind insgesamt 145.990 Aktien (nom. 7,3 Mio. DM = 0,31 % des Gezeichneten Kapitals) zum Vorzugspreis je Aktie von 469 DM (beim Bezug einer Aktie) bzw. 520 DM (beim Bezug von zwei Aktien) an die Mitarbeiter des Daimler-Benz-Konzerns veräußert worden.

Am Bilanzstichtag verfügten wir über 122.287 Stammaktien (nom. 6,1 Mio. DM = 0,26 % des Gezeichneten Kapitals).

Die Sonstigen Wertpapiere enthalten hauptsächlich festverzinsliche Titel.

Innerhalb des Umlaufvermögens wären nach dem Wertaufholungsgebot Zuschreibungen von 26 Mio. DM erforderlich gewesen, die jedoch aus steuerrechtlichen Gründen unterblieben sind.

11 Zahlungsmittel

Im Bilanzbetrag von 2.968 (i.V. 2.010) Mio. DM sind Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbank- und Postgiroguthaben sowie Schecks enthalten.

Die unter verschiedenen Bilanzpositionen ausgewiesenen liquiden Mittel betragen insgesamt 9,8 (i.V. 10,6) Mrd. DM.

12 Rechnungsabgrenzungsposten und Steuerabgrenzung

Die Steuerabgrenzung auf ergebniswirksam verrechnete Eliminierungsvorgänge beträgt 1.329 (i.V. 1.596) Mio. DM. In den konsolidier-

ten Einzelbilanzen ausgewiesene - insgesamt aktive - Steuerabgrenzungen sind nicht angesetzt.

13 Eigenkapital

Insgesamt hat sich das bilanzielle Eigenkapital wie folgt entwickelt:

	Mio. DM
Stand am 31.12.1991	19.448
Dividende der Daimler-Benz AG für 1991	(603)
Einstellung in Gewinnrücklagen aus dem Jahresüberschuß 1992	816
Verrechnung von Geschäftswerten	(173)
Ausschüttung der Daimler-Benz AG 1992	604
Veränderung der Anteile in Fremdbesitz	14
Differenz aus der Währungsumrechnung	(180)
Übrige Veränderungen	(207)
Stand am 31.12.1992	19.719

14 Gezeichnetes Kapital und Kapitalrücklage

Das Gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage betreffen die Daimler-Benz AG.

15 Gewinnrücklagen

Sie enthalten die Gesetzliche Rücklage mit 160 Mio. DM, die Rücklage für Eigene Aktien mit 33 Mio. DM und die anderen Gewinnrücklagen mit 8.534 Mio. DM der Daimler-Benz AG. Außerdem wird hier der Konzernanteil an den Gewinnrücklagen und den Bilanzergebnissen der konsolidierten Tochterun-

ternehmen ausgewiesen, soweit sie seit ihrer Zugehörigkeit zum Konzern von ihnen erwirtschaftet worden sind. Zusätzlich berücksichtigt dieser Posten das kumulierte Ergebnis aus der Eliminierung von Zwischenergebnissen und aus der Schuldenkonsolidierung sowie die Differenz aus der Währungsumrechnung.

16 Anteile in Fremdbesitz

Von den Anteilen konzernfremder Dritter am Eigenkapital der einbezogenen Tochterunternehmen entfällt der überwiegende Teil auf die

Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG, AEG, die Mercedes-Benz of South Africa, Dornier, MTU und Eurocopter.

17 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Pensionsrückstellungen steigen auf 12.217 (i.V. 10.790) Mio. DM. Von der Erhöhung um 1.427 Mio. DM entfällt auf die Veränderung des Konsolidierungskreises ein Betrag von 499 Mio. DM.

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

18 Übrige Rückstellungen

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Steuerrückstellungen	1.655	1.248
Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung mit Rückstellungscharakter	21	44
Sonstige Rückstellungen	20.802	15.947
	22.478	17.239

Die Steuerrückstellungen betreffen mit 764 (i.V. 645) Mio. DM überwiegend die noch nicht endgültig veranlagten Steuern der Daimler-Benz AG.

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

Neben den Garantieverpflichtungen berücksichtigen die Sonstigen Rückstellungen vor allem die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich, drohende Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Haftungs- und Prozeßrisiken.

Weitere Rückstellungen bestehen für Aufwendungen, denen beschlossene Umstellungs-, Umbau-, Instandhaltungs- und teilweise Entwicklungsprojekte zugrunde liegen, für noch anfallenden Aufwand bereits abgerechneter Leistungen sowie für im Berichtsjahr vorgesehene Instandhaltungen, die erst im Folgejahr nachgeholt werden können. Daneben bestehen Rückstellungen für künftige Verpflichtungen im Zusammenhang mit Strukturmaßnahmen.

Der Anstieg um 5.239 Mio. DM entfällt mit 4.028 Mio. DM auf die über DASA einbezogene Deutsche Aerospace Airbus-Gruppe.

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

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Anleihen	3.864	3.888
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	323 (i.V. 379) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	1.664 (i.V. 1.407) Mio. DM	
Schuldverschreibungen	3.471	1.468
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.471 (i.V. 1.468) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.024	2.417
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.808 (i.V. 1.171) Mio. DM	
Wechselverbindlichkeiten	140	108
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	140 (i.V. 108) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	132	70
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	101 (i.V. 70) Mio. DM	
Sonstige Verbindlichkeiten	340	162
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	86 (i.V. 152) Mio. DM	
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten aus Leasing- und Absatzfinanzierung	10.971	8.113
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	5.929 (i.V. 3.348) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	1.664 (i.V. 1.407) Mio. DM	

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

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

Die Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung sind durch Verpfändung von Wertpapieren mit Rücknahmeverpflichtung in Höhe von 45 (i.V. 77) Mio. DM gesichert.

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

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.517	7.015
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	6.496 (i.V. 6.890) Mio. DM	
Finanzverbindlichkeiten		
Anleihen	1.436	1.115
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	409 (i.V. 255) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	417 (i.V. 127) Mio. DM	
Schuldverschreibungen	202	406
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	202 (i.V. 406) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.300	2.963
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.227 (i.V. 1.916) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	277 (i.V. 316) Mio. DM	
Wechselverbindlichkeiten	174	433
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	89 (i.V. 413) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	- (i.V. 7) Mio. DM	
Andere Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.090	1.613
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	941 (i.V. 1.580) Mio. DM	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.782	1.349
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1.384 (i.V. 1.025) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	76 (i.V. 86) Mio. DM	
Sonstige Verbindlichkeiten	4.741	4.721
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.615 (i.V. 4.030) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	355 (i.V. 288) Mio. DM	
davon aus Steuern	906 (i.V. 891) Mio. DM	
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	852 (i.V. 823) Mio. DM	
Übrige Verbindlichkeiten	13.725	12.600
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	20.242	19.615
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	16.363 (i.V. 16.515) Mio. DM	
mehr als 5 Jahre	1.125 (i.V. 824) Mio. DM	

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, entfallen rd. 130 (i.V. 370) Mio. DM auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Daneben handelt es sich hauptsächlich um Verbindlichkeiten der Deutsche Aerospace Airbus GmbH gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse, sowie um bei DASA passivierte Verpflichtungen gegenüber Projektgesellschaften.

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

Die Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im wesentlichen die Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung Dezember 1992 sowie Steuerverbindlichkeiten. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Wechselverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, und Sonstige Verbindlichkeiten sind im wesentlichen durch Grundschulden, durch Sicherungsrechte und durch Forderungsabtretungen mit 1.091 (i.V. 1.231) Mio. DM gesichert.

Haftungsverhältnisse

	31.12.1992 Mio. DM	31.12.1991 Mio. DM
Bürgschaften	1.383	1.557
Wechselobligo	221	218
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	536	261
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	9	7

Daneben haften wir für - nicht valutierbare - von der Deutsche Aerospace AG garantierte Ausgleichszahlungen für 1993 und künftige Jahre. Für die außenstehenden Aktionäre der AEG Aktiengesellschaft und

der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG bestehen Ansprüche auf nicht valutierbare Ausgleichszahlungen.

Ferner bestehen nicht valutierbare Vertragsdurchführungsgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen belaufen sich im Durchschnitt auf jährlich rd. 748 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 8 Jahre.

Gegenüber nicht in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen bestehen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von jährlich rd. 102 Mio. DM; die durchschnittliche Vertragsdauer beträgt 9 Jahre.

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

Im Rahmen der durch die öffentliche Hand geförderten Entwicklung des Airbus-Programms hat sich die Deutsche Aerospace Airbus GmbH verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht bereits im Jahresabschluß berücksichtigt sind, 331 Mio. DM.

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

Airbus Industrie G.I.E. hat gegenüber der Agence Executive (feder-

führende Regierungsstelle Airbus) hinsichtlich der Entwicklungsarbeiten zum Airbus-Programm eine Durchführungsverpflichtung abgegeben, die von der Deutsche Aerospace Airbus GmbH - soweit es ihren Anteil betrifft - uneingeschränkt übernommen wurde. Die Deutsche Aerospace Airbus GmbH betrachtet das sich daraus ergebende Obligo durch die jeweiligen Verträge über die Finanzierung und Durchführung der Entwicklungsarbeiten als gedeckt.

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

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

Das Obligo aus Einzahlungsverpflichtungen und Nachhaftungen gemäß § 24 GmbHG beträgt 14 Mio. DM.

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

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

22 Umsatzerlöse

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Umsatzerlöse der Unternehmensbereiche:		
Mercedes-Benz	64.849	65.317
AEG	11.184	13.573
DASA	16.735	11.974
debis	5.781	4.146
	98.549	95.010

In den Umsatzerlösen sind 1992 erstmals die Erlöse der Deutsche Aerospace Airbus-Gruppe von 4,8 Mrd. DM enthalten.

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Konzernumsätze nach Regionen:		
Inland	42.572	44.443
Ausland	55.977	50.567
Die Umsätze im Ausland entfallen auf:		
EG-Länder	22.349	18.907
übriges Europa	4.682	4.896
Nordamerika	13.881	12.969
Lateinamerika	3.850	3.993
übrige Länder	11.215	9.802

23 Bestandserhöhung und andere aktivierte Eigenleistungen

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen einschließlich Ersatzteilen	944	2.111
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.386	1.445
	2.330	3.556

24 Sonstige betriebliche Erträge

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 1.519 (i.V. 893) Mio. DM. Daneben haben sich weitere Erträge aus den fast durchweg im Ausland angefallenen Kursgewinnen aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr ergeben, denen entsprechende Kursverluste bei den Sonstigen betrieblichen

Aufwendungen gegenüberstehen. Hinzu kommen Erträge aus weiterberechneten Kosten, Wertpapierverkäufen sowie aus Vermietungen und Verpachtungen.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind mit 2.226 Mio. DM anderen Geschäftsjahren zuzuordnen.

25 Materialaufwand

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	43.951	44.340
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.133	5.116
	49.084	49.456

Bezogen auf die Gesamtleistung von 100.879 (i.V. 98.566) Mio. DM beträgt der Materialaufwand 49 % (i.V. 50 %).

26 Personalaufwand/ Beschäftigte

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Löhne und Gehälter	26.138	23.813
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	5.865	5.559
	32.003	29.372
Beschäftigte (Jahresdurchschnitt)	Anzahl	Anzahl
Arbeiter	216.023	221.216
Angestellte	150.650	144.101
Auszubildende/Praktikanten	15.960	16.194
	382.633	381.511

Die Zahl der Beschäftigten umfaßt 1992 erstmals die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutsche Aerospace Airbus GmbH und ihres Tochterunternehmens.

Außerdem sind 12.072 Personen in dem Gemeinschaftsunternehmen Eurocopter beschäftigt.

27 Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Vermietete Gegenstände

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	208	137
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.699	4.076
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	2.178	1.764
	7.085	5.977

Die Sachanlageabschreibungen entfallen zu mehr als der Hälfte auf die Mercedes-Benz AG. Der Anstieg der Abschreibungen auf Vermietete

Gegenstände resultiert aus dem gewachsenen Leasinggeschäft der in- und ausländischen Finanzdienstleistungsgesellschaften.

28 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sie enthalten Rückstellungszuführungen, Instandhaltungsaufwendungen, Verwaltungs- und Vertriebskosten einschließlich Vertreterprovisionen, Miet- und Pacht aufwendungen, Kursverluste aus dem laufenden Lieferungs- und Zahlungsverkehr,

Ausgangsfrachten und -Verpackungen sowie den Aufwand aus der Geldwertberichtigung bei brasilianischen Konzerngesellschaften.

Anderen Geschäftsjahren sind insgesamt 161 Mio. DM zuzuordnen.

29 Beteiligungsergebnis

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Erträge aus Beteiligungen	157	34
davon aus verbundenen Unternehmen 26 (i.V. 13) Mio. DM		
Erträge aus Gewinnabführungen	19	15
Ergebnis aus at-equity bilanzierten Unternehmen	5	22
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	(63)	(15)
	118	56

30 Zinsergebnis

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	158	125
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.724	2.222
davon aus verbundenen Unternehmen	10 (i.V. 19) Mio. DM	
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(2.305)	(1.724)
davon an verbundene Unternehmen	26 (i.V. 18) Mio. DM	
	577	623

Der Zinsaufwandssaldo aus der Leasing- und Absatzfinanzierung beträgt vor Eliminierung konzerninterner Zinsaufwendungen und

-erträge bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften zusammen -421 (i.V. -446) Mio. DM.

31 Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Abschreibungen auf Finanzanlagen	83	115
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	38	19
	121	134

32 Außerordentliches Ergebnis

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Außerordentliche Erträge	-	490
Außerordentliche Aufwendungen	-	(1.034)
	-	(544)

33 Steuern

	1992 Mio. DM	1991 Mio. DM
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	586	1.039
Sonstige Steuern	496	502
	1.082	1.541

Der Rückgang des Steueraufwands resultiert im wesentlichen aus dem Ertragsrückgang im inländischen steuerlichen Organkreis.

34 Jahresüberschuß

Der Konzern-Jahresüberschuß von 1.451 Mio. DM ist zum überwiegenden Teil vom Unternehmensbereich Mercedes-Benz erwirtschaftet worden. Steuerrechtliche Abschreibungen im Anlage- und Umlaufver-

mögen haben den Konzern-Jahresüberschuß nur unwesentlich vermindert. Auch die künftigen Belastungen des Jahresergebnisses hierdurch sind nicht wesentlich.

Sonstige Angaben / Organe

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 26. Mai 1993 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die von Konzernunternehmen gewährten Gesamtbezüge für den Vorstand der Daimler-Benz AG 17.002.148 DM und für den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG 2.157.079 DM. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 10.247.694 DM. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG sowie ihrer Hinterbliebenen wurden in den Jah-

resabschlüssen der Daimler-Benz AG und der Mercedes-Benz AG insgesamt 75.954.745 DM zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1992 betragen Vorschüsse und Kredite an die Vorstandsmitglieder der Daimler-Benz AG 220.741 DM. Die hierin enthaltenen Wohnbaurdarlehen werden zinslos gewährt, sonstige Kredite und Vorschüsse sind mit durchschnittlich 5,5 % zu verzinsen. Im Berichtsjahr wurden 71.468 DM zurückgezahlt; die vereinbarten Laufzeiten betragen für Wohnungsbaurdarlehen zehn Jahre, bei Krediten und Vorschüssen lagen sie nicht über einem Jahr.

Bestätigungsvermerk

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

Frankfurt am Main, den 24. März 1993

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Zielke
Wirtschaftsprüfer

Dr. Koschinsky
Wirtschaftsprüfer

Bilanz der Daimler-Benz AG

AKTIVA	31. Dezember 1992 in Millionen DM	31. Dezember 1991 in Millionen DM
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	6	7
Sachanlagen	872	825
Finanzanlagen	20.648	18.640
	<u>21.526</u>	<u>19.472</u>
Umlaufvermögen		
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.778	3.229
Übrige Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	1.001	2.411
Wertpapiere	4.806	4.531
Zahlungsmittel	1.264	660
	<u>11.849</u>	<u>10.831</u>
Rechnungsabgrenzungsposten	1	-
	<u>33.376</u>	<u>30.303</u>
 PASSIVA		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	2.330	2.330
Kapitalrücklage	2.117	2.117
Gewinnrücklagen	8.760	8.659
Bilanzgewinn	5.094	605
	<u>18.301</u>	<u>13.711</u>
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.473	6.856
Übrige Rückstellungen	1.312	1.180
	<u>5.785</u>	<u>8.036</u>
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.636	7.528
Übrige Verbindlichkeiten	653	1.028
	<u>9.289</u>	<u>8.556</u>
Rechnungsabgrenzungsposten	1	-
	<u>33.376</u>	<u>30.303</u>

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler-Benz AG

	1992 in Millionen DM	1991 in Millionen DM
Beteiligungsergebnis	1.583	3.288
Zinsergebnis	60	105
Sonstige betriebliche Erträge	664	590
Personalaufwand davon für Altersversorgung 34 (i. V. 33) Mio. DM	(365)	(336)
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(132)	(162)
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	(37)	(38)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(1.092)	(1.213)
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	681	2.234
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	189	(869)
Sonstige Steuern	(167)	(171)
Überschuß der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit nach Steuern	703	1.194
Außerordentliche Erträge davon aus Beteiligungen 1.689 (i. V. -) Mio. DM	4.490	-
Jahresüberschuß	5.193	1.194
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2	8
Einstellungen in Gewinnrücklagen	(101)	(597)
Bilanzgewinn	5.094	605

Vorschlag für die Gewinnverwendung

Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG zum 31. Dezember 1992 weist einen Bilanzgewinn von 5.094.165.653,00 DM aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, diesen Betrag wie folgt zu verwenden:

3 ¹ / ₃ %	Dividende auf das dividendenberechtigte Vorzugsaktienkapital von DM 2.196.000,00	73.200,00 DM
DM 13,00	Dividende je dividendenberechtigter Stammaktie im Nennbetrag von DM 50,00	603.545.189,00 DM
Ausschüttung		603.618.389,00 DM
Einstellung in Gewinnrücklagen (Einbehaltung der außerordentlichen Erträge)		4.490.547.264,00 DM
<u>Bilanzgewinn</u>		<u>5.094.165.653,00 DM</u>

Stuttgart-Möhringen, den 09. März 1993

Der Vorstand



In den vier Aufsichtsratssitzungen des vergangenen Jahres sowie durch schriftliche und mündliche Berichte haben wir uns eingehend über die Lage der Gesellschaft sowie über grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert und darüber mit dem Vorstand beraten. Gegenstand der gemeinsamen Erörterungen waren Fragen im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Gesellschaft zum integrierten Technologiekonzern. Ferner haben wir uns mit der Beschäftigungs- und Ergebnisentwicklung sowie der Unternehmensplanung einschließlich der Investitionspolitik befaßt. Darüber hinaus waren wichtige geschäftliche Einzelvorgänge zu besprechen und über Geschäfte zu entscheiden, die uns aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen zur Zustimmung vorgelegt wurden.

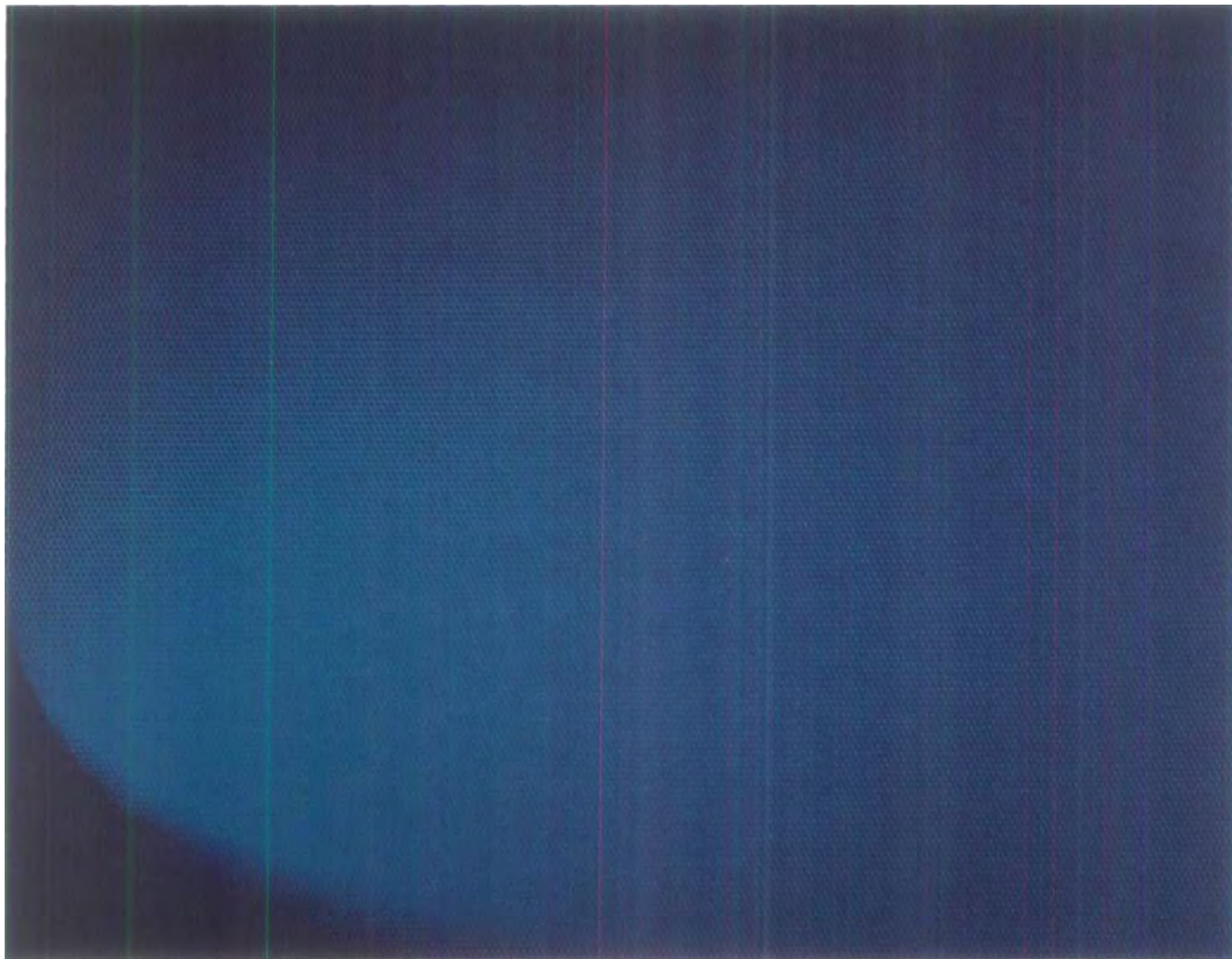
Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß und den Lagebericht, der für die Daimler-Benz AG und den Konzern zusammengefaßt wurde, sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft. Der Jahresabschluß der Daimler-Benz AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1992 sowie der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit den Büchern und den gesetzlichen Vorschriften als übereinstimmend befunden worden. In der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat und Vorstand am 2. April 1993 hat der Aufsichtsrat dem Prüfungsergebnis der KPMG zugestimmt.

Das Ergebnis der vom Aufsichtsrat und vom Abschlußprüfer vorgenommenen Prüfungen hat keinen Anlaß zu Beanstandungen gegeben. Wir haben den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß der Daimler-Benz AG gebilligt; er ist damit festgestellt. Den Vorschlägen des Vorstands über die Verwendung des Bilanzgewinns schließen wir uns an. Der Konzernabschluß, der Lagebericht und der Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Stuttgart-Möhringen
im April 1993

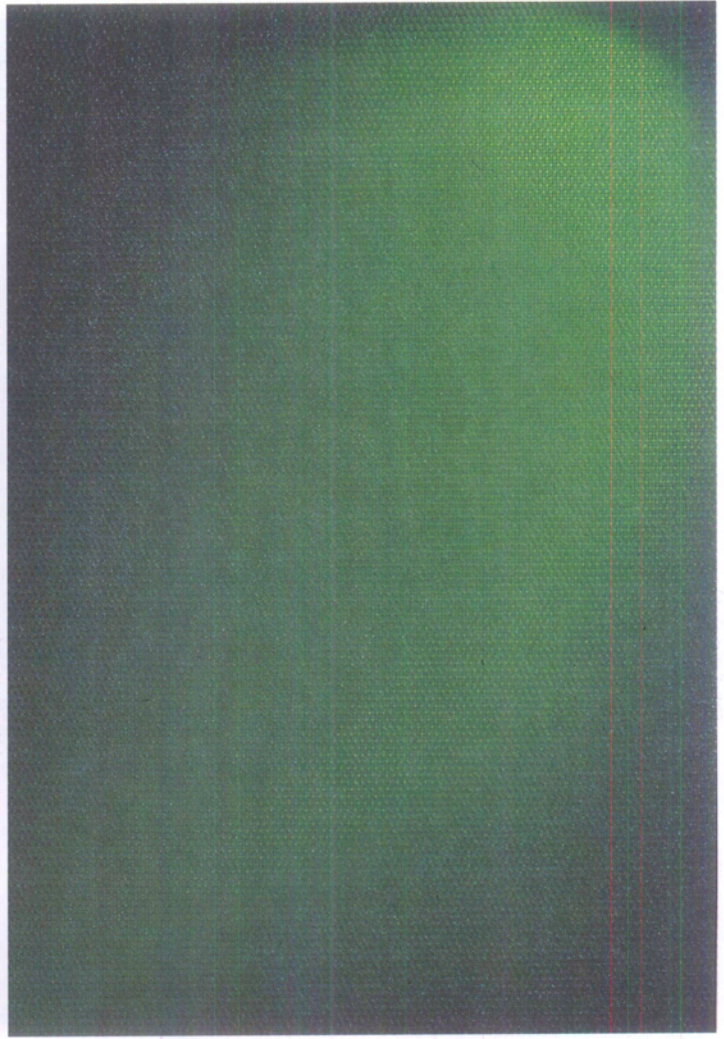
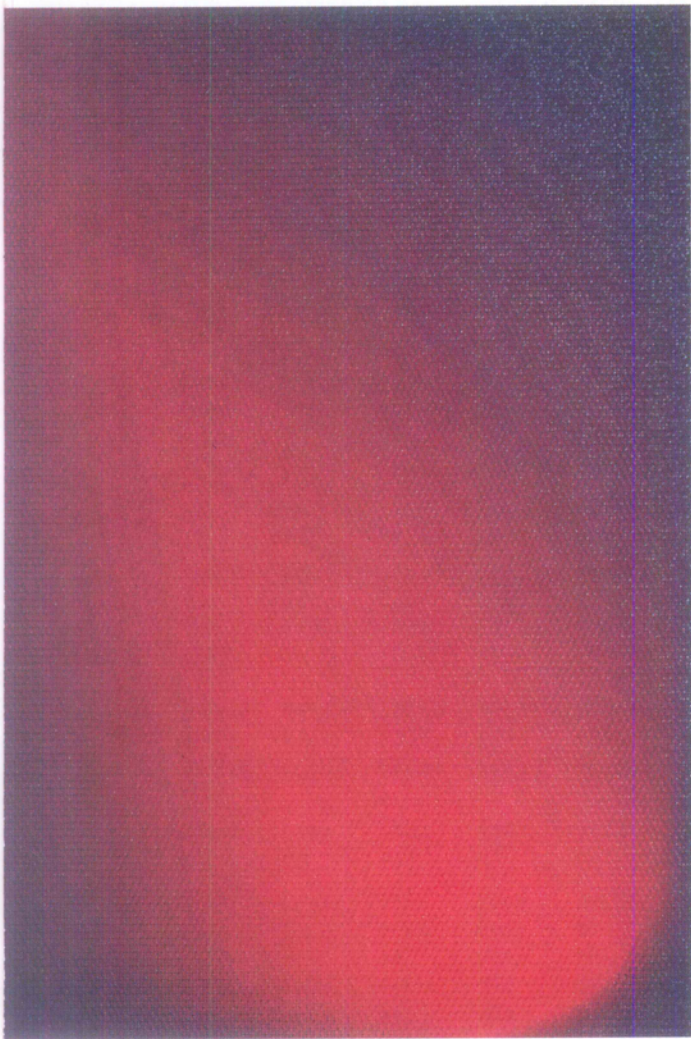
Der Aufsichtsrat

Vorsitzender



Günter Scharein
*1949

Sehnsuchtstriptychon, 1987/88
Öl auf Hartschaumplatte
124x330 cm



Lebendig pulsierende, gleichsam atmende Farbräume, die, scheinbar von irrealen Licht erfüllt, unmeßbare Tiefen ausloten, rufen jene mystisch meditative Qualität hervor, die angesichts der Gemälde Günter Schareins wie selbstverständlich an moderne Altarbilder gemahnt. Hell-dunkel Stufungen derselben Farbe, die einer akribischen Detailarbeit zu verdanken sind, bilden die objektive Grundlage eines alle empirischen Erfahrungen übersteigenden, im höchsten Maße emotionalen Farberlebnisses.

Daimler-Benz in Zahlen

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Beschäftigte (am Jahresende)										
Daimler-Benz-Konzern	184.877	199.872	231.077	319.965	326.288	338.749	368.226	376.785	379.252	376.467
davon: Deutschland	151.273	158.043	186.652	257.538	262.658	268.277	298.199	303.404	305.295	302.464
Ausland	33.604	41.829	44.425	62.427	63.630	70.472	70.027	73.381	73.957	74.003
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	223.219	230.974	237.442	222.482
AEG	-	-	-	78.199	80.499	89.585	77.722	76.949	76.338	60.784
Deutsche Aerospace	-	-	-	-	-	-	62.959	61.276	56.465	81.872
debis	-	-	-	-	-	-	-	4.879	6.203	8.258
Abschlußkennzahlen - Werte in Millionen DM -										
Daimler-Benz-Konzern										
Anlagevermögen	7.743	8.228	10.209	10.857	12.202	17.342	20.084	23.448	29.198	33.633
Umlaufvermögen	17.084	20.398	25.571	31.168	34.336	34.589	42.653	43.891	46.516	52.551
Gezeichnetes Kapital	1.699	1.699	1.699	2.118	2.118	2.118	2.330	2.330	2.330	2.330
Rücklagen 1)	5.848	6.831	8.070	7.742	6.778	8.075	13.314	14.059	15.301	15.557
davon: Kapitalrücklage	-	-	-	368	370	370	2.114	2.117	2.117	2.117
Gewinnrücklagen 1)	-	-	-	7.374	6.408	7.705	11.200	11.942	13.184	13.440
Ausgleichsposten für Anteile in Fremdbesitz	76	143	330	1.251	768	626	767	881	1.214	1.228
Eigenkapital 2)	7.547	8.530	9.769	11.111	9.663	10.819	16.411	17.270	18.845	19.115
in % der Bilanzsumme	30,4	29,8	27,3	26,4	20,8	20,8	26,2	25,6	24,9	22,2
in % des Anlagevermögens 3)	97,5	103,7	95,7	102,3	97,7	79,2	109,1	102,0	89,3	80,1
Lang- und mittelfristige Fremdmittel 4)	7.534	9.452	11.201	17.696	22.744	24.485	24.331	25.529	28.045	33.833
Summe aus Eigenkapital, lang- und mittelfristigen Fremdmitteln	15.081	17.982	20.970	28.807	32.407	35.304	40.742	42.799	46.890	52.948
in % des Anlagevermögens 3)	194,8	218,5	205,4	265,3	327,6	258,4	270,9	252,8	222,2	221,9
Bilanzsumme	24.827	28.626	35.780	42.025	46.538	51.931	62.737	67.339	75.714	86.184
Investitionen insgesamt 5)	3.519	3.523	5.492	5.580	3.736	7.007	7.620	6.857	9.535	8.363
in % des Umsatzes	8,8	8,1	10,5	8,5	5,5	9,5	10,0	8,0	10,0	8,5
davon: in Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	3.464	3.374	4.014	5.385	3.834	6.628	7.242	6.539	7.231	8.047
Deutschland	3.047	2.166	2.753	3.891	3.392	6.038	6.459	5.680	6.115	7.284
Ausland	417	1.208	1.261	1.494	442	590	783	859	1.116	763
in Finanzanlagen (netto)	55	149	1.478	195	-98	379	378	318	2.304	316
Abschreibungen insgesamt 3)	2.574	2.828	3.275	3.361	2.560	3.086	3.218	3.780	4.328	4.990
davon: auf Sachanlagen und Immat. Vermögensgegenstände	2.567	2.825	3.242	3.239	2.505	3.074	3.138	3.670	4.213	4.907
Deutschland	2.292	2.342	2.514	2.575	2.192	2.708	2.620	3.071	3.639	4.269
Ausland	275	483	728	664	313	366	518	599	574	638
auf Finanzanlagen	7	3	33	122	55	12	80	110	115	83
Cash flow 6)	4.554	5.562	5.012	6.214	6.626	6.130	5.991	6.711	7.814	5.861
in % des Umsatzes	11,4	12,8	9,6	9,5	9,8	8,3	7,8	7,8	8,2	5,9

- 1) Einschließlich der Zuweisungen durch die Hauptversammlung und Gewinnvortrag.
- 2) Ohne Ausschüttung; einschließlich Eigenkapital im Sonderposten mit Rücklageanteil.
- 3) Ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 4) Rückstellungen mit lang- und mittelfristigem Charakter sowie lang- und mittelfristige Verbindlichkeiten.
- 5) Immaterielle Vermögensgegenstände, Sachanlagen, Finanzanlagen (netto) sowie Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung (bis 1986), ohne Vermietete Fahrzeuge (ab 1987).
- 6) Ab 1991 Cash flow aus der Geschäftstätigkeit.
- 7) Im Konzernumsatz enthaltene konsolidierte Werte für Dornier und MTU.
- 8) Aufgrund einmaliger Erträge und Aufwendungen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.
- 9) Darin nicht enthalten a. o. Erträge in Höhe von 4.490 Mio. DM.
- 10) Dividende und Bonus.
- 11) Für unsere im Inland steuerpflichtigen Aktionäre.
- 12) Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhungen (rückwirkende Bereinigung).

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
- Werte in Millionen DM -										
Umsatz	40.005	43.505	52.409	66.498	67.475	73.495	76.392	85.500	95.010	98.549
davon: Deutschland	15.177	14.682	18.706	27.838	28.064	29.094	29.562	36.674	44.443	42.572
Ausland	24.828	28.823	33.703	37.660	39.411	44.401	46.830	48.826	50.567	55.977
Auslandsanteil in %	62,1	66,3	64,3	57,5	58,4	60,4	61,3	57,1	53,2	56,8
Mercedes-Benz	-	-	-	-	-	-	54.969	57.872	65.317	64.849
davon: Personenwagen	21.012	23.245	28.549	31.405	31.472	31.833	31.865	34.142	38.331	38.650
Nutzfahrzeuge	17.653	18.367	20.204	17.755	19.454	23.063	23.104	23.730	26.986	26.199
AEG	-	-	-	11.070	11.480	13.152	11.852	12.721	13.573	11.184
Deutsche Aerospace	-	-	3.194 ⁷⁾	4.882 ⁷⁾	4.421 ⁷⁾	4.976 ⁷⁾	7.489	12.168	11.974	16.735
debis	-	-	-	-	-	-	-	2.739	4.146	5.781
Gesamtleistung	40.527	44.078	53.775	66.418	69.061	75.637	80.552	88.340	98.566	100.879
Gesamtleistung pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	219.808	225.572	235.648	207.759	211.996	224.459	237.005	236.066	258.357	263.644
Materialaufwand	20.299	22.707	27.245	32.467	33.701	37.646	39.552	44.477	49.456	49.084
Personalaufwand	10.941	11.598	13.657	19.367	20.670	22.371	23.199	26.890	29.372	32.003
Personalaufwand pro Kopf der Belegschaft im Jahresdurchschnitt (in DM)	59.344	59.355	59.846	60.581	63.451	66.388	68.257	71.857	76.989	83.639
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-	-	-	5.880	5.297	5.197	10.096⁸⁾	4.221	4.027	2.533
in % der Gesamtleistung	-	-	-	8,9	7,7	6,9	12,5	4,8	4,1	2,5
Steuern	3.263	3.027	4.341	4.113	3.515	3.495	3.287	2.426	1.541	1.082
Jahresüberschuß	988	1.104	1.682	1.767	1.782	1.702	6.809⁸⁾	1.795	1.942	1.451
in % der Gesamtleistung	2,4	2,5	3,1	2,7	2,6	2,3	8,5	2,0	2,0	1,4
Daimler-Benz AG										
Jahresüberschuß	710	711	1.252	1.404	1.403	1.382	1.120	1.120	1.194	703⁹⁾
Ausschüttungssumme (gezahlt bzw. vorgeschlagen)	355	356	491	507	503	504	555	557	603	604
Dividende je 50-DM-Aktie (in DM)	10,50	10,50	12,- + 2,50 ¹⁰⁾	12,-	12,-	12,-	12,-	12,-	13,-	13,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie (in DM) ¹¹⁾	5,91	5,91	8,16	6,75	6,75	6,75	6,75	6,75	7,31	7,31
Dividende je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	8,26	8,26	11,41	11,65	11,65	11,65	12,-	12,-	13,-	13,-
Steuergutschrift je 50-DM-Aktie adjustiert (in DM) ¹²⁾	4,65	4,65	6,42	6,56	6,56	6,56	6,75	6,75	7,31	7,31

Wichtige Beteiligungsgesellschaften der Daimler-Benz AG

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz AG
Stuttgart

DEM 1.950.000.000
Bet. 100%

Maschinenfabrik
Esslingen AG
Esslingen a. N.

DEM 42.515.000
Bet. 98,8%

Holzindustrie
Bruchsal GmbH
Bruchsal

DEM 22.000.000
Bet. 100%

Mercedes-Benz
Espana S.A.
Madrid/Spainien

ESP 21.027.849.000
(DEM 296,5 Mio.)
Bet. 100%

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

GBP 40.000.000
(DEM 97,6 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
Niederland B.V.
Utrecht/Niederlande

NLG 57.000.000
(DEM 50,8 Mio.)
Bet. 100%

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

BEF 1.800.050.000
(DEM 87,7 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
France S.A.
Rocquencourt/Frankreich

FRF 230.000.000
(DEM 67,5 Mio.)
Bet. 100%

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

ITL 65.000.000.000
(DEM 71,1 Mio.)
Bet. 88,5%

Mercedes-Benz
(Schweiz) AG
Zürich/Schweiz

CHF 6.000.000
(DEM 6,7 Mio.)
Bet. 51 %

NAW Nutzfahrzeuggesellschaft
Arbon & Wetzikon AG
Arbon/Schweiz

CHF 15.000.000
(DEM 16,6 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Österreich
Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Salzburg/Österreich

ATS 5.000.000
(DEM 0,7 Mio.)
Bet. 50% ²⁾

Mercedes-Benz Hellas S.A.
Athen/Griechenland

GRD 2.190.000.000
(DEM 16,5 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Portugal
Comercio de Automóveis, S.A.
Abrunheira/Portugal

PTE 500.000.000
(DEM 5,6 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz Danmark AS
Hillerød/Dänemark

DKK 70.000.000
(DEM 18,1 Mio.)
Bet. 100%

Freightliner Corp.
Portland, Oregon/USA

USD 180.000.000
(DEM 290,5 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
of North America, Inc.
Montvale, New Jersey/USA

USD 130.000.000
(DEM 209,8 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
Canada, Inc.
Toronto/Kanada

CAD 5.000.000
(DEM 6,4 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
Mexico S.A. de C.V.
Mexico D.F./Mexiko

MXP 66.449.591.200
(DEM 33,8 Mio.)
Bet. 80%

Mercedes-Benz do Brasil S.A.
São Bernardo
do Campo/Brasilien

BRC 5.396.540.000.000
(DEM 701,6 Mio.)
Bet. 100%

Sociedade Tecnica
de Fundições Gerais S.A.
(SOFUNGE) São Paulo/Brasilien

BRC 189.630.000.000
(DEM 24,7 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz
Argentina S.A.
Buenos Aires/Argentinien

ARS 30.000.000
(DEM 48,4 Mio.)
Bet. 100%

Mercedes-Benz of
South Africa (Pty.) Ltd.
Pretoria/Republik Südafrika

ZAR 25.800.000
(DEM 13,6 Mio.)
Bet. 78,1% ⁶⁾

Anambra Motor Manufacturing
Co. Ltd (ANAMMCO)
Enugu/Nigeria

NGN 37.500.000
(DEM 2,9 Mio.)
Bet. 40% ⁱ⁾

Mercedes-Benz Türk A.S.
Istanbul/Türkei

TRL 64.000.000.000
(DEM 12,0 Mio.)
Bet. 50,3%

Mercedes-Benz Japan
Co. Ltd.
Tokio/Japan

JPY 8.000.000.000
(DEM 103,7 Mio.)
Bet. 100%

P.T. German Motor
Manufacturing
Jakarta/Indonesien

IDR 5.103.000.000
(DEM 4,0 Mio.)
Bet. 33,3%

P.T. Star Motors
Indonesia
Jakarta/Indonesien

IDR 846.720.000
(DEM 0,7 Mio.)
Bet. 49%

Iranian Diesel Engine
Manufacturing Comp. (IDEM)
Täbris/Iran

IRR 5.000.000.000
(DEM 120,0 Mio.)
Bet. 30% ¹⁾

Tata Engineering and
Locomotive Comp. Ltd. (TELCO)
Bombay/Indien

INR 1.250.688.433
(DEM 69,9 Mio.)
Bet. 10,6% ¹⁾

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

AUD 70.000.000
(DEM 77,8 Mio.)
Bet. 100%

AEG

AEG Aktiengesellschaft
Berlin und
Frankfurt am Main

DEM 931.171.700
Bet. 80,2%

AEG Hausgeräte AG
Nürnberg

DEM 120.000.000
Bet. 90%

AEG Westinghouse
Transport-Systeme
Beteiligungsgesellschaft mbH
Berlin

DEM 131.000.000
Bet. 80,9%

AEG Westinghouse
Transportation Systems, Inc.
Pittsburg, Pennsylvania/USA

USD 39.200.000
(DEM 59,1 Mio.)
Bet. 100%

AEG Schienenfahrzeuge
GmbH
Hennigsdorf

DEM 15.000.000
Bet. 100%

MODICON, Inc.
Andover, Massachusetts/USA

USD 137.432.000
(DEM 221,8 Mio.)
Bet. 100%

AEG Electrocom GmbH
Frankfurt am Main

DEM 40.000.000
Bet. 100%

AEG ETI Elektrik
Endüstri A.S.
Gebze, Istanbul/Türkei

TRL 108.000.000.000
(DEM 32,3 Mio.)
Bet. 59,9%

AEG Starkstromanlagen
Dresden GmbH
Dresden

DEM 19.200.000
Bet. 100%

AEG Iberica de
Electricidad S.A.
Madrid/Spainien

ESP 5.135.524.500
(DEM 72,4 Mio.)
Bet. 100%

AEG Austria Gesellschaft
m.b.H.
Wien/Österreich

ATS 300.000.000
(DEM 42,6 Mio.)
Bet. 57%

AEG Fábrica de Motores S.A.
Terrassa, Barcelona/Spainien

ESP 3.000.000.000
(DEM 42,3 Mio.)
Bet. 100%

Deutsche Aerospace

Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG München

DEM 2.008.042.000
Bet. 85,25%

Deutsche Aerospace AG München

DEM 873.000.000
Bet. 100%

Deutsche Aerospace Airbus GmbH Hamburg

DEM 930.000.000
Bet. 100%

Eurocopter Holding S.A. Paris/Frankreich

FRF 3.720.587.500
(DEM 1.089,0 Mio.)
Bet. 40%

ERNO Raumfahrttechnik GmbH Bremen

DEM 10.000.000
Bet. 100%

MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH München

DEM 156.600.000
Bet. 100%

MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH Friedrichshafen

DEM 100.000.000
Bet. 88,4%

MTU Maintenance GmbH Langenhagen

DEM 30.000.000
Bet. 100%

AG Kühnle, Kopp & Kausch Frankenthal

DEM 14.000.000
Bet. 61,6% 5)

Dornier GmbH Friedrichshafen

DEM 150.402.800
Bet. 57,6% 4)

Dornier Luftfahrt GmbH Oberpfaffenhofen

DEM 50.000.000
Bet. 100%

Dornier Medizintechnik GmbH München

DEM 10.000.000
Bet. 100%

Daimler-Benz InterServices (debis)

Daimler-Benz InterServices (debis) AG Berlin

DEM 600.000.000
Bet. 100%

debis Systemhaus GmbH Stuttgart

DEM 200.000.000
Bet. 100%

debis Systemhaus CCS GmbH Stuttgart

DEM 100.000.000
Bet. 100%

CAP debis Software und Systeme GmbH Hamburg

DEM 50.020.000
Bet. 51 %

Diebold Deutschland GmbH Eschborn

DEM 1.098.000
Bet. 84%

Mercedes-Benz Finanz GmbH Stuttgart

DEM 220.000.000
Bet. 100%

Mercedes-Benz Credit Corp. Norwalk, Connecticut/USA

USD 274.970.000
(DEM 443,8 Mio.)
Bet. 100%

debis Assekuranz Vermittlungs GmbH Stuttgart

DEM 3.500.000
Bet. 100%

debis Industriehandel GmbH Stuttgart

DEM 10.000.000
Bet. 100%

debis Marketing Services GmbH Frankfurt am Main

DEM 5.000.000
Bet. 100%

debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG Stuttgart

DEM 10.000.000
Bet. 54,5%

Sogeti S.A. Grenoble/Frankreich

FRF 769.132.600
(DEM 225,8 Mio.)
Bet. 34%

Gemeinschaftsunternehmen

TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH Heilbronn

DEM 238.000.000
Bet. 100%

TELEFUNKEN Kabelsatz GmbH Frankfurt am Main

DEM 10.000.000
Bet. 100%

TEMIC MBB Mikrosysteme GmbH Kirchheim unter Teck

DEM 46.000.000
Bet. 100%

TEMIC Bayern-Chemie Airbag GmbH Aschau

DEM 22.000.000
Bet. 100%

Siliconix Inc. Santa Clara, Kalifornien/USA

USD 58.690.000
(DEM 94,7 Mio.)
Bet. 80,1%

Mercedes-Benz CharterWay GmbH Stuttgart

DEM 1.000.000
Bet. 100% 1)

Holding- und Finanzgesellschaften

Daimler-Benz Holding AG Zürich/Schweiz
CHF 147.000.000
(DEM 162,3 Mio.)
Bet. 100%

Daimler-Benz UK plc London/Großbritannien

GBP 60.000.000
(DEM 146,5 Mio.)
Bet. 100%

Daimler-Benz Holding France S.A. Rocquencourt/Frankreich
FRF 120.000.000
(DEM 35,2 Mio.)
Bet. 99,9%

Daimler-Benz Holding Nederland B.V. Utrecht/Niederlande
NLG 150.000.000
(DEM 133,6 Mio.)
Bet. 100%

Daimler-Benz Holding Belgium S.A./N.V. Brüssel/Belgien
BEF 3.370.000.000
(DEM 164,2 Mio.)
Bet. 100%

Daimler-Benz Coordination Center S.A. Brüssel/Belgien
BEF 12.300.000.000
(DEM 599,3 Mio.)
Bet. 100%

Daimler-Benz North America Corporation New York, N.Y./USA
USD 606.941.457
(DEM 979,6 Mio.)
Bet. 100%

Anmerkung:

Ausgewählte konsolidierte und nichtkonsolidierte Beteiligungsgesellschaften

Beteiligungsquote bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft

- 0) Kapital umgerechnet in DEM zu Jahresendkursen
- i) Nicht konsolidiert
- 2) Einbeziehung at equity
- 3) Anteilmäßig konsolidiert
- 4) Stimmrechte 87,5%
- 5) Vom stimmberechtigten Stammaktienkapital (DEM 7.000.000)
- 6) Unter Berücksichtigung einer Option 76,6%

Hauptversammlung

26. Mai 1993

10.00 Uhr

Hanns-Martin-Schleyer-Halle

Mercedesstraße 69

7000 Stuttgart 50 (Bad Cannstatt)

Daimler-Benz AG

BPA

Postfach 80 02 30

D-7000 Stuttgart 80

(ab 01.07.93: 70546 Stuttgart)

Telefon 0711-1 79 22 87

Telefax 0711-1 79 41 16

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