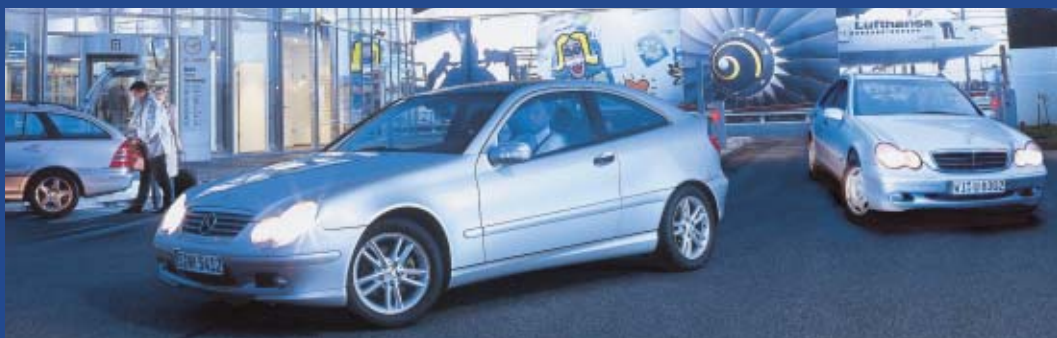


DAIMLERCHRYSLER



Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern

Werte in Millionen	00 US \$ ¹⁾	00 €	99 €	98 €	00:99 Veränd. in %
Umsatz	152.446	162.384	149.985	131.782	+8
Europäische Union	47.267	50.348	49.960	44.990	+1
davon Deutschland	24.399	25.988	28.393	24.918	(8)
NAFTA	90.067	95.939	87.083	72.681	+10
davon USA	79.331	84.503	78.104	65.300	+8
Übrige Märkte	15.112	16.097	12.942	14.111	+24
Beschäftigte (am Jahresende)		416.501	466.938	441.502	(11)
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	6.942	7.395	7.575	6.693	(2)
Sachinvestitionen	9.756	10.392	9.470	8.155	+10
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	15.037	16.017	18.023	16.681	(11)
Operating Profit	9.155	9.752	11.012	8.593	(11)
Operating Profit bereinigt ²⁾	4.894	5.213	10.316	8.583	(49)
Net Operating Income	4.115	4.383	7.032	6.359	(38)
Wertbeitrag	(1.023)	(1.090)	2.140	1.753	-
Konzern-Jahresüberschuss	7.411	7.894	5.746	4.820	+37
je Aktie (in US \$/€)	7,39	7,87	5,73	5,03	+37
Konzern-Jahresüberschuss bereinigt ²⁾	3.268	3.481	6.226	5.350	(44)
je Aktie (in US \$/€ ²⁾)	3,26	3,47	6,21	5,58	(44)
Dividendensumme	2.214	2.358	2.358	2.356	0
Dividende je Aktie (in €)		2,35	2,35	2,35	0

¹⁾ Umrechnung: 1 € = US \$ 0,9388 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 29.12. 2000).

²⁾ Ohne Einmaleffekte, siehe Seiten 56-60.

Werte in Millionen

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Mercedes-Benz Personenwagen & smart				
Operating Profit	2.014	2.145	2.703	(21)
Operating Profit bereinigt	2.698	2.874	2.703	+6
Umsatz	41.026	43.700	38.100	+15
Sachinvestitionen	1.968	2.096	2.228	(6)
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.104	2.241	2.043	+10
Absatz (Einheiten)		1.154.861	1.080.267	+7
Beschäftigte (31.12.)		100.893	99.459	+1

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Chrysler Group				
Operating Profit	470	501	5.051	(90)
Operating Profit bereinigt	499	531	5.190	(90)
Umsatz	64.188	68.372	64.085	+7
Sachinvestitionen	5.951	6.339	5.224	+21
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.306	2.456	2.000	+23
Absatz (Einheiten)		3.045.233	3.229.270	(6)
Beschäftigte (31.12.)		121.027	124.837	(3)

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Nutzfahrzeuge				
Operating Profit	1.042	1.110	1.067	+4
Operating Profit bereinigt	1.081	1.151	1.067	+8
Umsatz	27.054	28.818	26.695	+8
Sachinvestitionen	1.024	1.091	770	+42
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	861	917	827	+11
Absatz (Einheiten)		548.955	554.929	(1)
Beschäftigte (31.12.)		94.999	90.082	+5

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Dienstleistungen				
Operating Profit	2.307	2.457	2.039	+21
Operating Profit bereinigt	602	641	1.026	(38)
Umsatz	16.453	17.526	12.932	+36
Sachinvestitionen	265	282	324	(13)
Beschäftigte (31.12.)		9.589	26.240	(63)

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Luft- und Raumfahrt				
Operating Profit	3.524	3.754	730	+414
Operating Profit bereinigt	423	451	730	(38)
Umsatz	5.057	5.387	9.191	(41)
Sachinvestitionen	215	229	336	(32)
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	992	1.057	2.005	(47)
Beschäftigte (31.12.)		7.162	46.107	(84)

	00 US \$	00 €	99 €	Veränd. in %
Übrige				
Operating Profit	(58)	(62)	(399)	+84
Operating Profit bereinigt	(265)	(282)	(221)	(28)
Umsatz	5.879	6.262	5.852	+7
Sachinvestitionen	333	355	588	(40)
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	679	724	700	+3
Beschäftigte (31.12.)		45.974	46.080	(0)



Starke Marken, bahnbrechende
Technologien, innovative Produkte
und erstklassige Dienstleistungen
haben DaimlerChrysler zu einem der
weltweit angesehensten Unterneh-
men gemacht.

**Products
& Services**

Wir bei DaimlerChrysler haben eine klare Strategie.

Wir werden das fortsetzen, was wir am besten können – aber wir wollen es noch besser machen. Wir bündeln unser Wissen, unsere Energie, unsere Erfahrung und unsere weltweiten Ressourcen. Und wir arbeiten mit hervorragenden Partnern zusammen, um die besten Personenwagen und Nutzfahrzeuge zu bauen – für unsere Kunden, weltweit in allen Märkten und Marktsegmenten.

Unser Ziel ist es, dem Wettbewerb immer ein Stück voraus zu sein, um so für unsere Aktionäre langfristig Wert zu schaffen.

Brief an die Aktionäre	2
Mitglieder des Vorstands	10
Das Geschäftsjahr im Überblick	12
Die DaimlerChrysler-Aktie	16
Ausblick	18
Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft	22
DaimlerChrysler weltweit	24
Aus den Geschäftsfeldern	26
Chancen in Asien	44

... **the future**

E-Business Aktivitäten	46
Forschung und Technologie	48
DaimlerChrysler und die Umwelt	50
Weltweiter Einkauf	52
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	54
Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation	56
Jahresabschluss	68
Mitglieder des Aufsichtsrats	113
Bericht des Aufsichtsrats	114
Wichtige Beteiligungsgesellschaften	116
Fünf-Jahres-Übersicht	118
Internationale Konzernrepräsentanzen	119
Adressen / Informationen	120

Brief des Vorstandsvorsitzenden

- Operating Profit € 9,8 (i. V. € 11,0) Mrd. durch positive Einmaleffekte in Höhe von € 4,5 Mrd. geprägt
- Net Income um 37% auf € 7,9 Mrd. gestiegen; bereinigt um Einmaleffekte mit € 3,5 Mrd. unter Vorjahresniveau (€ 6,2 Mrd.)
- Ergebnis pro Aktie um 37% auf € 7,87 gestiegen; bereinigt um Einmaleffekte € 3,47 (i. V. € 6,21)
- Umsatz bereinigt um 12% auf das neue Rekordniveau von € 162,4 Mrd. gesteigert
- Weltweit 4,75 (i. V. 4,86) Millionen Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt
- Umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft initiiert

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2000 war ein Jahr der strategischen Weichenstellungen für die Zukunft und großer operativer Herausforderungen in Nordamerika, vor allem geprägt durch den drastischen Gewinneinbruch der Chrysler Group.

Um das Potenzial von DaimlerChrysler richtig bewerten zu können, ist es wichtig, das Unternehmen in seiner Gesamtheit zu betrachten.

Geschäftsverlauf 2000

In der 100jährigen Geschichte der Marke Mercedes-Benz wurden noch nie so viele Personenwagen verkauft. Auch bei Umsatz und Ertrag haben wir Rekordwerte erreicht. Alle Anzeichen sprechen dafür, dass sich das profitable Wachstum auch in den kommenden Jahren fortsetzen wird.



Jürgen E. Schrepp
Vorstandsvorsitzender

Der smart hat sich mit einer erweiterten Produktpalette und mit der Ausweitung in neue Märkte als attraktive, junge Marke in Europa fest etabliert. Auch diese positive Entwicklung wird sich in 2001 fortsetzen.

Als weltgrößter Hersteller von Nutzfahrzeugen konnte DaimlerChrysler im Jahr 2000 das Ergebnis noch einmal steigern, trotz des dramatischen Absatzrückgangs in Nordamerika, der den Marktführer Freightliner hart getroffen hat.

Mit dem Erwerb des kanadischen Nutzfahrzeug-Herstellers Western Star sind wir gemeinsam mit Freightliner in Nordamerika strategisch hervorragend aufgestellt. Darüberhinaus hat die vollständige Übernahme von Detroit Diesel unsere Position als die Nummer 1 bei Dieselmotoren weiter gestärkt.

Das Ergebnis bei DaimlerChrysler Services wurde durch sinkende Gebrauchtwagenpreise und höhere Refinanzierungskosten in den USA negativ beeinflusst.

Auch bei der Chrysler Group sind im zweiten Halbjahr 2000, nach Jahren großen Erfolgs, Absatz und Ergebnis innerhalb weniger Monate dramatisch eingebrochen. Die Ursachen hierfür liegen sowohl in der Marktentwicklung in den USA als auch in den internen Kostenstrukturen. Aus diesem Grund haben wir Ende Februar konkrete Meilensteine mit einem klar definierten Zeitplan zur Restrukturierung vorgestellt.

Die Chrysler Group wird im Jahr 2002 den break-even erreichen und im Jahr 2003 einen deutlichen Gewinn erzielen.

Bei Mitsubishi Motors wurde mit unserer Unterstützung gleichfalls ein wirksames Programm zur Restrukturierung gestartet. Mitsubishi Motors erwartet bereits in ihrem Geschäftsjahr 2001 wieder die Gewinnschwelle zu erreichen.

Strategische Ausrichtung

Unser Ziel bleibt, DaimlerChrysler langfristig zum weltweit führenden Automobilhersteller zu machen. Dafür haben wir die richtige Strategie.

Wir haben uns im vergangenen Jahr weiter auf das Automobilgeschäft fokussiert. Hier erwirtschaften wir nunmehr über 90% unserer Erlöse. Der erfolgreiche Börsengang der EADS, das Joint Venture des debis Systemhaus mit der Deutschen Telekom und der eingeleitete Verkauf der Adtranz an Bombardier waren nicht nur Meilensteine, sondern beweisen, dass wir in den vergangenen Jahren neue Geschäfte wertsteigernd entwickelt haben.

Für das Automobilgeschäft basiert unsere Strategie auf vier Säulen:

1. Einer starken und ausgewogenen Präsenz in den Märkten Europa, Amerika und Asien.

Unsere weltweite Präsenz ermöglicht es uns, von allen Wachstumsmärkten dieser Welt zu profitieren und gleichzeitig regionale Marktschwankungen ausgleichen



zu können. Die Allianz mit Mitsubishi Motors und unsere Beteiligung an Hyundai bieten uns nun - nach Europa und den USA - auch in Asien die Voraussetzung, die wir mit unseren bisherigen Marken und Produkten dort hätten so nicht erreichen können. Darüberhinaus können wir bei Mitsubishi unseren Anteil nach drei Jahren unbegrenzt erhöhen.

Kein anderes Automobilunternehmen verfügt über eine so ausgeglichene, weltweite Position. Diese Struktur werden wir durch intensive Zusammenarbeit zwischen allen Unternehmensbereichen weiter mit Leben füllen.

2. Ein vollständiges, hochattraktives Markenportfolio.

Mit sechs Personenwagen- und acht Nutzfahrzeugmarken umspannt DaimlerChrysler heute von der Volumen- bis zur Luxusmarke fast alle wichtigen Markt- und Kundensegmente.

Jede unserer Marken ist klar positioniert und hat eine führende Position in ihrem jeweiligen Segment oder wird diese erreichen. Dieses Potenzial werden wir durch ein gezieltes Mehrmarkenmanagement ausschöpfen.

3. Ein umfassendes Produktprogramm für jeden Kundenwunsch.

Bereits heute sind wir in der Lage, jedem Kunden ein optimal auf seine emotionalen, wirtschaftlichen und funktionalen Bedürfnisse zugeschnittenes Produkt anzubieten: Mit einem Programm, das vom Kleinstfahrzeug über den Premium-Pkw bis hin zu schweren Lkw, vom smart über den PT Cruiser, den Jeep oder die Mercedes-Benz S-Klasse bis hin zur Freightliner Century Class reicht.

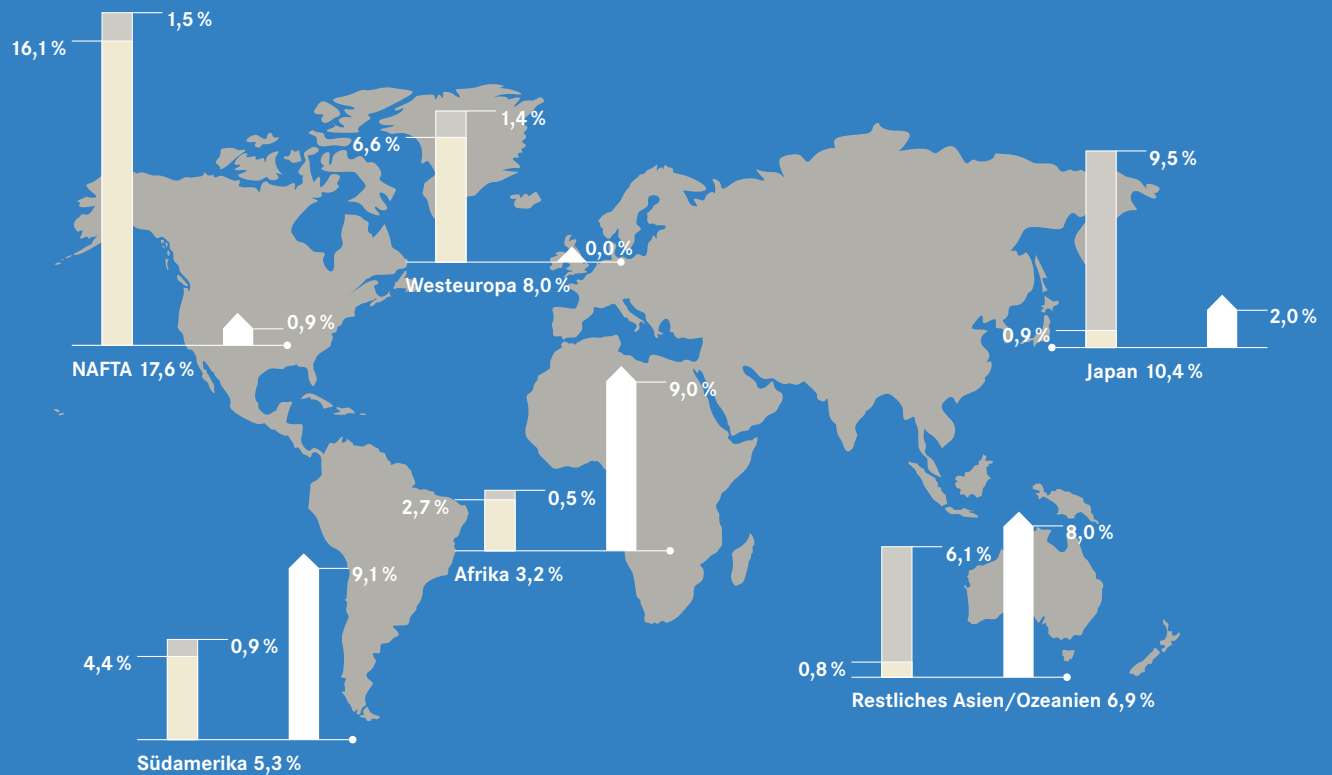
4. Technologie- und Innovationsführerschaft.

DaimlerChrysler arbeitet schon heute an Antworten auf die Fragen, die erst morgen gestellt werden. Alleine in den kommenden drei Jahren werden wir 45 Milliarden Euro investieren, um unsere Position als Technologieführer der Automobilindustrie weiter auszubauen.

Wir werden unseren Kunden sinnvolle Innovationen mit klar erkennbarem Nutzen bieten, zum Beispiel bei der aktiven und passiven Sicherheit oder bei sogenannten „mitdenkenden“ Fahrzeugen, die Gefahren für Passagier und Fahrzeug frühzeitig erkennen und den Fahrer unterstützen.

Die Größe von DaimlerChrysler liefert uns hier einen weiteren, entscheidenden Vorteil: Durch die Weitergabe von Innovationen von Mercedes-Benz an die

Welt Automobilmarkt 2000
(Personenwagen und Nutzfahrzeuge)



Marktanteile

- DaimlerChrysler
- Mitsubishi Motor Company
- Durchschnittliches Marktwachstum im Zeitraum 2000 – 2005 in %

Quelle: DRI 01/01

„Kein anderes Automobilunternehmen verfügt über eine so ausgeglichene, weltweite Position. Diese Struktur werden wir durch intensive Zusammenarbeit zwischen allen Unternehmensbereichen weiter mit Leben füllen.“



anderen Konzernmarken können wir nicht nur unsere hohen Entwicklungsaufwendungen beibehalten und besser amortisieren, sondern Wettbewerbsvorteile für alle unsere Produkte sichern.

Gleichzeitig können wir unseren Zulieferern und Partnern größere Auftragsvolumina bieten und somit Innovationen länger exklusiv im Unternehmen halten.

Führung im Konzern

Zur konsequenten Steuerung des Automobilgeschäfts haben wir das „Executive Automotive Committee“ (EAC) eingerichtet, ein ressortübergreifendes Vorstandsgremium, das ich gemeinsam mit Jürgen Hubbert leiten werde.

Handlungsmaßstab des EAC ist das Gesamtinteresse des Konzerns, der Kunden und der Aktionäre.

Wir werden die elektronische Architektur unserer Fahrzeuge weitgehend vereinheitlichen.

Wir werden Module, Komponenten und Aggregate über eine Vielzahl von Produkten hinweg als gleichartige Bausteine verwenden.

Dazu werden wir die Anzahl der Plattformen im Unternehmen im Laufe der nächsten 10 Jahre halbieren.

Eine der Hauptaufgaben des EAC wird somit auch eine markengerechte Umsetzung dieser Projekte sein. Das heißt: Eine Verwässerung unserer Marken, insbesondere von Mercedes-Benz, wird es nicht geben.

Meilensteine in die Zukunft

Ihnen, den Aktionären unseres Unternehmens sowie der breiten Öffentlichkeit haben wir konkrete Meilensteine genannt, wie wir die Entwicklung der nächsten drei Jahren gestalten werden. In diesem Zeitraum werden wir:

- die Führung von Mercedes-Benz im Premium-Segment noch weiter ausbauen,
- den Chrysler-Turnaround erfolgreich abschließen,
- den Erfolg aller unserer Aktivitäten im Nutzfahrzeuggeschäft sicherstellen, dabei unsere Position als Weltmarktführer ausbauen und bei Freightliner wieder Gewinne schreiben,
- die Profitabilität des Dienstleistungsgeschäfts verbessern,
- und eine intensive und profitable Zusammenarbeit mit Mitsubishi Motors etablieren.

Unsere Automobilmarken



Unsere strategischen Partner

„Jede unserer Marken ist klar positioniert und hat eine führende Position in ihrem jeweiligen Segment oder wird diese erreichen. Dieses Potenzial werden wir durch ein gezieltes Mehrmarkenmanagement ausschöpfen.“



Im Jahr 2003 werden wir im Operating Profit wieder an das hohe Niveau der Vorjahre anschließen.

Konkrete Meilensteine zu nennen, ist in unserer Industrie sicherlich ungewöhnlich. Wir tun dies, weil wir der festen Überzeugung sind, dass DaimlerChrysler in klar definierten, nachvollziehbaren und zeitlich überschaubaren Schritten sein Ziel erreichen wird, der führende Automobilhersteller zu werden.

Die hervorragende Professionalität unserer Mitarbeiter, verbunden mit gezielten Programmen zur Führungskräfteentwicklung und einer breit angelegten Qualifizierungsoffensive, auf allen Ebenen des Unternehmens, verschafft uns die notwendigen personellen Ressourcen zur kompetenten Verwirklichung unserer Strategie.

Die Herausforderungen sind klar erkannt, die Maßnahmen definiert und das Vorstandsteam und alle 416.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ihres Unternehmens arbeiten bereits an der Umsetzung.

Für ihren Einsatz gebührt allen Beschäftigten von DaimlerChrysler mein herzlicher Dank.

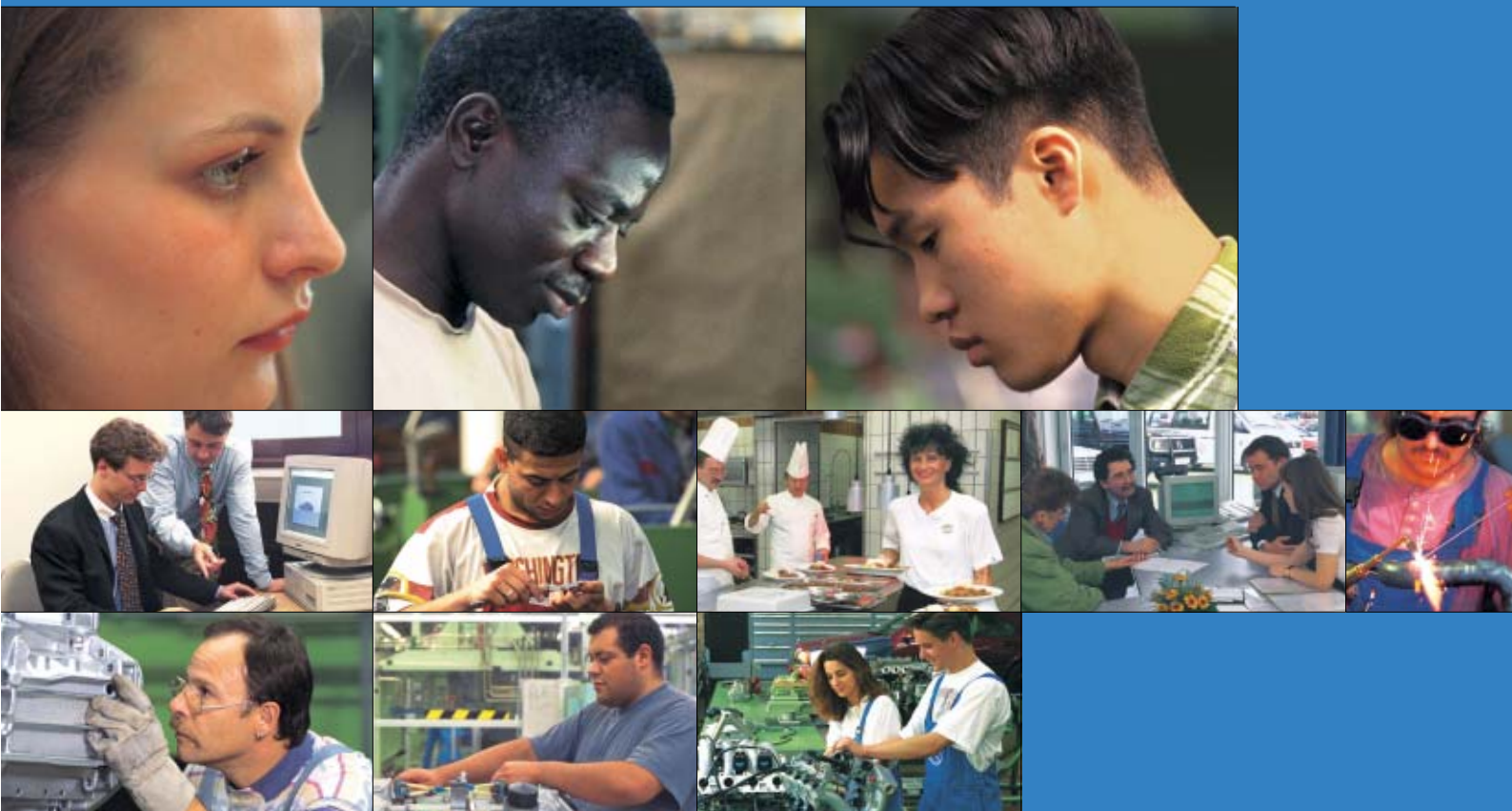
Die Bewältigung der vor uns liegenden Herausforderungen und damit die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes als zentrale Verantwortung gegenüber Ihnen, unseren Aktionären, ist dabei für uns alle eine persönliche Verpflichtung.

Diese Herausforderungen haben wir mit voller Energie angenommen.

Wir werden sie erfolgreich meistern.

Jürgen Schrempp

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



„Wir haben die Menschen zur kompetenten Verwirklichung unserer Strategie“

- Führend durch Ziele und dezentrale Verantwortung
- Leistungsbezogene Vergütung und Incentivierung
- Global Executive Management Development
- Über 3300 Absolventen und Young Professionals neu im Unternehmen
- Spitzenplatz in der Berufsausbildung

Beschäftigte nach Regionen

	31.12.2000
Afrika	5.545
Asien	3.759
Australien	1.221
Europa	232.192
Nordamerika	158.557
Südamerika	15.227
DaimlerChrysler	416.501

Mitglieder des Vorstands

MANFRED BISCHOFF

Luft- und Raumfahrt & Industrielle
Beteiligungen, Board Member
Mitsubishi Motors Corporation
Bestellung bis 2003



ECKHARD CORDES

Nutzfahrzeuge
Bestellung bis 2003



GÜNTHER FLEIG

Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 2004



MANFRED GENTZ

Finanzen & Controlling
Bestellung bis 2003



JÜRGEN HUBBERT

Mercedes-Benz Personenwagen
& smart
Bestellung bis 2003



WOLFGANG BERNHARD

Chief Operating Officer Chrysler Group,
Stellvertretendes Vorstandsmitglied
Bestellung bis 2003

Aus dem Vorstand ausgeschieden:

Robert J. Eaton, 31. März 2000
James P. Holden, 18. November 2000
Thomas C. Gale, 31. Dezember 2000



JÜRGEN E. SCHREPP
Vorstandsvorsitzender
Bestellung bis 2003

KLAUS MANGOLD
Dienstleistungen
Bestellung bis 2003



THOMAS W. SIDLIK
Einkauf Chrysler Group und
operatives Geschäft Jeep,
Board Member Hyundai
Motor Company
Bestellung bis 2003



GARY C. VALADE
Weltweiter Einkauf
Bestellung bis 2003



KLAUS-DIETER VÖHRINGER
Forschung & Technologie
Bestellung bis 2003



DIETER ZETSCHKE
Chrysler Group
Bestellung bis 2003

Das Geschäftsjahr im Überblick

Globale Präsenz gestärkt

- **Operating Profit durch positive Einmaleffekte in Höhe von insgesamt € 4,5 Mrd. geprägt; mit € 9,8 (i. V. € 11,0) Mrd. unter Vorjahresniveau**
- **Bereinigt um Einmaleffekte Rückgang des Operating Profit um € 5,1 Mrd. auf € 5,2 Mrd., vor allem aufgrund des harten Wettbewerbs im US-Automobilmarkt und der Herausforderungen bei der Chrysler Group (Operating Profit Chrysler Group € 0,5 (i. V. € 5,1) Mrd.)**
- **Net Income um 37% auf € 7,9 Mrd. gestiegen; bereinigt um Einmaleffekte mit € 3,5 Mrd. unter Vorjahreswert (€ 6,2 Mrd.). Ergebnis pro Aktie um 37% auf € 7,87 gestiegen; bereinigt um Einmaleffekte € 3,47 (i. V. € 6,21)**
- **Dividende von € 2,35 (i. V. € 2,35) vorgeschlagen**
- **Umsatz bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis um 12% auf das Rekordniveau von € 162,4 Mrd. gewachsen**
- **Konzernportfolio weiter auf das Automobilgeschäft konzentriert**

HERAUSFORDERUNGEN IN NORDAMERIKA. Der Operating Profit des Konzerns erreichte im Geschäftsjahr 2000 € 9,8 Mrd. nach € 11,0 Mrd. im Vorjahr. Bereinigt um Einmaleffekte von insgesamt € 4,5 Mrd. ging der Operating Profit auf € 5,2 (i. V. € 10,3) Mrd. zurück. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Personenwagen & smart und Nutzfahrzeuge haben ihren Beitrag zum Operating Profit, ebenfalls bereinigt um Einmaleffekte, nochmals gesteigert. Der Rückgang ist deshalb im Wesentlichen auf geringere Ergebnisbeiträge der Chrysler Group und der Dienstleistungen zurückzuführen. Insbesondere der sehr intensive Wettbewerb in den USA, hohe Marketingaufwendungen, Anlaufkosten für neue Produkte sowie gestiegene Refinanzierungskosten und gesunkene Restwerte für Leasing-

fahrzeuge bei den Finanzdienstleistungen haben das Ergebnis dieser Geschäftsfelder belastet. Der Konzern-Jahresüberschuss (Net Income) nahm um 37% auf € 7,9 Mrd. zu, das Ergebnis je Aktie stieg von € 5,73 auf € 7,87. Ohne Einmaleffekte war beim Jahresüberschuss ein Rückgang auf € 3,5 (i. V. € 6,2) Mrd. und beim Ergebnis je Aktie auf € 3,47 (i. V. € 6,21) zu verzeichnen.

Das Net Operating Income, die Basis für die Berechnung der Kapitalrendite auf Konzernebene blieb mit € 4,4 Mrd. unter dem hohen Vorjahresniveau (€ 7,0 Mrd.). Die zur Deckung der Kapitalkosten erforderliche Mindestrendite von 9,2% haben wir daher im Berichtsjahr mit 7,4% (i. V. 13,2%) nicht erreicht. (Vgl. S. 56ff)

Operating Profit

in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
DaimlerChrysler-Konzern	9.155	9.752	11.012
Mercedes-Benz Personenwagen & smart*)	2.698	2.874	2.703
Chrysler Group*)	499	531	5.190
Nutzfahrzeuge*)	1.081	1.151	1.067
Dienstleistungen*)	602	641	1.026
Luft- und Raumfahrt*)	423	451	730
Übrige*)	(265)	(282)	(221)
DaimlerChrysler-Konzern*)	4.894	5.213	10.316

*) bereinigt um Einmaleffekte

KONZERNWEIT KOSTENSENKUNGSPROGRAMME

EINGELEITET. Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte zu sichern und die Ertragskraft des Konzerns zu stärken, haben wir im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern und in den zentralen Bereichen die Kostenstrukturen überprüft und Maßnahmen zur Kostensenkung eingeleitet, die alle Stufen der Wertschöpfungskette umfassen. Um die Chrysler Group in einem wettbewerbsintensiven Umfeld zur Profitabilität zurückzuführen, haben wir dort ein Programm zur Neuausrichtung der Geschäftsaktivitäten eingeleitet. (Vgl. S. 22f)

€ 2,35 DIVIDENDE. Wir schlagen der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2000 eine Dividende von € 2,35 (i. V. € 2,35) je Aktie auszuschütten. Mit € 2.358 Mio. weist DaimlerChrysler die höchste Dividendensumme unter den im DAX 30 vertretenen Unternehmen auf.

GÜNSTIGE ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT.

Die Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2000 insgesamt günstig entwickelt. Gewichtet mit den jeweiligen länderspezifischen Umsatzanteilen des Konzerns ist das gesamtwirtschaftliche Wachstum der DaimlerChrysler-Absatzmärkte von 3,3% im Jahr 1999 auf 4,4% gestiegen. Maßgeblich dafür waren das weiterhin kräftige Wirtschaftswachstum in Nordamerika, die Konjunkturbelebung in Westeuropa und wieder stabilere Rahmenbedingungen in verschiedenen Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas. Auch die japanische Wirtschaft hat nach der Stagnation des Vorjahres eine Wachstumsrate von knapp 2% erreicht.

Bei den Wechselkursen hat sich die Schwäche des Euro im Jahr 2000 fortgesetzt. Im Jahres-

verlauf verlor die europäische Währung gegenüber dem US-Dollar 13,3%, gegenüber dem britischen Pfund 7,5% und gegenüber dem japanischen Yen 18% an Wert.

VERSCHÄRFTER WETTBEWERB IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE.

Trotz der insgesamt günstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat sich die Wettbewerbssituation in den Volumensegmenten der internationalen Automobilindustrie deutlich verschärft, und der Konsolidierungsprozess ist weiter vorangeschritten.

Ausschlaggebend dafür waren weltweit hohe Überkapazitäten, steigende Zinsen und Kraftstoffpreise sowie die hohe Nachfrage in den letzten Jahren, die in vielen Märkten zu einer weitreichenden Erneuerung der Bestände geführt hatte. (Vgl. S. 26, 30, 34)

KONZERNUMSATZ UM 12% GESTIEGEN.

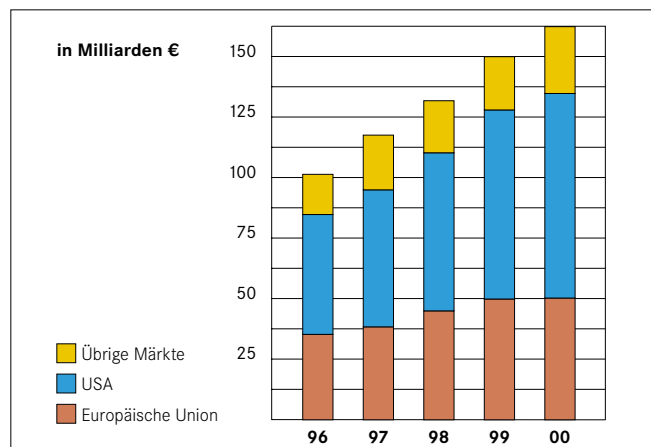
Vergleichbar gerechnet stieg der Konzernumsatz von DaimlerChrysler im Jahr 2000 um 12% auf € 162,4 Mrd.; hierbei ist berücksichtigt, dass die Gesellschaften des DaimlerChrysler Aerospace-Konzerns (mit Ausnahme der MTU Aero Engines) zum 01.07. und das debis Systemhaus zum 01.10. aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden sind. Zuwächse erzielten wir in den USA (€ 84,5 Mrd.; +8%), in der Europäischen Union (€ 24,4 Mrd.; +13%), aber auch in Asien (€ 5,9 Mrd.; +23%). Zum Umsatzwachstum des Konzerns haben vor allem das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart und die Dienstleistungen beigetragen.

FAHRZEUGABSATZ AUF VORJAHRESNIVEAU. Trotz der schwierigen Marktsituation in den USA erreichte der Automobilabsatz von DaimlerChrysler

Umsatz

in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
DaimlerChrysler-Konzern	152.446	162.384	149.985
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	41.026	43.700	38.100
Chrysler Group	64.188	68.372	64.085
Nutzfahrzeuge	27.054	28.818	26.695
Dienstleistungen	16.453	17.526	12.932
Luft- und Raumfahrt	5.057	5.387	9.191
Übrige	5.879	6.262	5.852

Konzernumsatz



mit insgesamt 4,75 (1999: 4,86) Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen fast das hohe Vorjahresniveau. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart hat den Absatz auf den neuen Höchststand von 1,15 Mio. (+ 7%) Fahrzeugen gesteigert und seine Position in fast allen wichtigen Märkten weiter ausgebaut. Insbesondere in Deutschland stieg unser Marktanteil in einem insgesamt rückläufigen Markt auf 13,2 (i. V. 11,1)%. (Vgl. S. 26ff)

Infolge des wettbewerbsintensiven US-Marktes und der zahlreichen Modelleinführungen, ging der Absatz der Chrysler Group auf 3,05 (i. V. 3,23) Mio. Fahrzeuge zurück. (Vgl. S. 30ff) Trotz der stark rückläufigen Nachfrage bei schweren Lkw in den USA erreichte der Absatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge mit 549.000 (i. V. 554.900) Lkw, Transportern und Omnibussen nahezu das hohe Vorjahresniveau. (Vgl. S. 34ff)

AUSBAU DES FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFTS. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat den Umsatz trotz der Entkonsolidierung des debis Systemhauses zum 01.10.2000 um 36% auf € 17,5 Mrd. gesteigert (auf vergleichbarer Basis +51%). Maßgeblich hierfür war vor allem das Finanzdienstleistungsgeschäft in Nordamerika. Im November 2000 wurde beschlossen, die bestehende Mercedes-Benz Finanz GmbH zu einer Vollbank zu erweitern und damit das Finanzdienstleistungsgeschäft auszubauen. Die DaimlerChrysler Bank wird den Kunden umfassende Bankdienstleistungen anbieten und das Angebot über das klassische Fahrzeugleasing- und -finanzierungsgeschäft hinaus ausdehnen. (Vgl. S. 38f)

ÜBRIGE GESCHÄFTSFELDER WEITER AUF WACHSTUMSKURS. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis ist der Umsatz des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt um 4% gestiegen. Hierzu hat vor allem das Wachstum im Geschäftsbereich MTU Aero Engines und bei den Verkehrsflugzeugen beigetragen. (vgl. S. 40f)

Zu den Erlösen der sonstigen Geschäfte in Höhe von € 6,3 Mrd. haben die Adtranz mit € 3,9 Mrd. (+9%), die Automobil-Elektronik mit € 1,1 Mrd. (+20%) und die MTU/Dieselantriebe mit € 1,0 Mrd. (+8%) beigetragen. (Vgl. S. 42f)

KONZENTRATION AUF DAS AUTOMOBILGESCHÄFT. Im Rahmen unserer Strategie zur Fokussierung auf das Automobilgeschäft haben wir die Aktivitäten unserer Tochtergesellschaft DaimlerChrysler Services AG auf dem Gebiet der Informationstechnologie in einem Joint Venture mit

der Deutsche Telekom gebündelt. Hierzu hat sich die Deutsche Telekom am debis Systemhaus über eine Kapitalerhöhung mit 50,1% beteiligt. Im August 2000 haben wir vereinbart, dass der internationale Luft- und Bahntechnik-Konzern Bombardier die DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) übernehmen wird. Nach Genehmigung durch die europäischen Kartellbehörden wird die Transaktion voraussichtlich im ersten Halbjahr 2001 abgeschlossen.

EADS ERFOLGREICH GESTARTET. Am 10. Juli 2000 wurden erstmals die Aktien der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) an den Börsen in Frankfurt, Paris und Madrid gehandelt. Damit wurde gleichzeitig auch der Zusammenschluss von Aerospatiale Matra, Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) und DaimlerChrysler Aerospace (Dasa) erfolgreich abgeschlossen. DaimlerChrysler ist mit einem Kapitalanteil von rund 33% größter Einzelaktionär der EADS. Die EADS ist mit 80% an der Airbus Integrated Company (AIC) und mit 75% an dem im Mai gegründeten europäischen Raumfahrtunternehmen Astrium beteiligt.

GEZIELTE AKQUISITIONEN IN NORDAMERIKA. Im Oktober 2000 haben wir die Detroit Diesel Corporation (DDC), an der DaimlerChrysler bereits mit 21,3% beteiligt war, vollständig übernommen. Die DDC zählt zu den international führenden Herstellern von schweren Dieselmotoren für Lastwagen und Off-Highway-Anwendungen. Durch die Zusammenführung der Bereiche Powertrain, MTU/Dieselantriebe und DDC zum neuen Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems unter dem Dach des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge wird DaimlerChrysler zum weltweit führenden Hersteller von schweren Dieselmotoren für On- und Off-Highway-Anwendungen. Die geplante Zusammenarbeit mit Caterpillar bei mittelschweren Dieselmotoren und bei Kraftstoffsystemen eröffnet uns zusätzliche Möglichkeiten im Motorengeschäft und wird unsere führende Position stärken.

Durch die Übernahme des renommierten kanadischen Lkw- und Busherstellers Western Star haben wir unsere Stellung in Nordamerika im Premiumsegment der schweren Lkw und bei Omnibussen weiter verbessert. (Vgl. S. 34f)

STRATEGISCHE WEICHEN IN ASIEN GESTELLT. Um unsere globale Marktposition weiter auszubauen und die Chancen nutzen zu können, die sich in den Wachstumsmärkten Asiens bieten, haben wir im Berichtsjahr wichtige Weichenstellungen vorgenommen. (Vgl. S. 44f)

Im Oktober 2000 erwarben wir 34% der Anteile an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC). Die Allianz mit MMC erstreckt sich auf die Bereiche Design, Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Dazu zählt auch die Entwicklung und Produktion eines Kleinwagens für den europäischen Markt bei der Netherlands Car B.V., Nedcar, die als 50:50 Joint Venture geführt werden soll. Dieses Projekt ist unter dem Namen Z-Car bereits beschlossen und soll bei DaimlerChrysler die smart-Familie erweitern.

An der Hyundai Motor Company (HMC) hat sich DaimlerChrysler mit 9% beteiligt. Die Zusammenarbeit mit Hyundai soll unter anderem ein 50:50 Joint Venture in Südkorea für die Entwicklung, Herstellung und Vermarktung von Nutzfahrzeugen umfassen.

E-BUSINESS AKTIVITÄTEN GEBÜNDELT. Um den Transformationsprozess des Konzerns in ein flächendeckend vernetztes Unternehmen konsequent voranzutreiben, hat DaimlerChrysler im Oktober die DCXNET Holding gegründet, in der alle existierenden und künftigen E-Business-Investitionen und -Beteiligungen des Konzerns gebündelt werden. Die Holding ist der Kern der konzernweiten „DCXNET Initiative“, die das gesamte Unternehmen schneller, effizienter und damit wettbewerbsfähiger machen soll. (Vgl. S. 46f)

416.501 MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER. Zum Jahresende beschäftigte DaimlerChrysler 416.501 (i. V. 466.938) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis hat sich die Zahl der Beschäftigten um 1.252 verringert. (Vgl. S. 54f)

HÖHERE EFFIZIENZ IM EINKAUF. DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr Güter und Dienstleistungen im Wert von € 113,3 Mrd. eingekauft. 28% des Einkaufsvolumens entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart, 44% auf die Chrysler Group, 19% auf die Nutzfahrzeuge und 9% auf die übrigen Bereiche. Die Inhalte des Extended Enterprise® - Programms haben wir im Berichtsjahr weiterentwickelt und zahlreiche Pilotprojekte zur Senkung der Kosten über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg gestartet. (Vgl. S. 52f)

€ 17,8 MRD. FÜR ZUKUNFTSSICHERUNG. DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr insgesamt € 10,4 Mrd. in Sachanlagen investiert und € 7,4 Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Aufgrund der Entkonsolidierung der DaimlerChrysler Aerospace zum 01.07.2000 sind diese Zahlen mit dem Vorjahresniveau nicht vergleichbar. Mehr als 92% der Sachinvestitionen wurden im Fahrzeuggeschäft eingesetzt. Schwerpunkt im Geschäftsfeld Personenwagen Mercedes-Benz & smart waren die neuen C-Klasse-Modelle. Bei den Marken Chrysler, Jeep und Dodge zählten der neue Minivan, der Dodge Stratus, die neuen Sebring Modelle, der Dodge Ram und der neue Jeep Liberty zu den wichtigsten Projekten. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge standen Investitionen für die Montage des Sprinter in Nordamerika und für den Compact Van Vaneo im Vordergrund. In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren bei DaimlerChrysler zum Jahresende 2000 weltweit über 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Mehr als 75% der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen haben wir für die Zukunftssicherung des Fahrzeuggeschäfts eingesetzt. (Vgl. S. 48f)

Sachinvestitionen

in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
DaimlerChrysler-Konzern	9.756	10.392	9.470
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1.968	2.096	2.228
Chrysler Group	5.951	6.339	5.224
Nutzfahrzeuge	1.024	1.091	770
Dienstleistungen	265	282	324
Luft- und Raumfahrt	215	229	336
Übrige	333	355	588

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
DaimlerChrysler-Konzern	6.942	7.395	7.575
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.104	2.241	2.043
Chrysler Group	2.306	2.456	2.000
Nutzfahrzeuge	861	917	827
Luft- und Raumfahrt	992	1.057	2.005
Übrige	679	724	700

Die DaimlerChrysler-Aktie

Breite Aktionärsbasis

- Rückläufige Entwicklung der internationalen Aktienmärkte
- MSCI Index Automobile Welt fällt im Jahr 2000 um 25%
- Schwieriges US-Geschäft belastet Kursverlauf der DaimlerChrysler-Aktie
- Informationsangebot für Aktionäre im Internet ausgebaut

AKTIENMÄRKTE IM ABWÄRTSTREND. Nach starken Kursausschlägen im Jahresverlauf hat sich die Entwicklung an den Börsen in Nordamerika und Europa zum Jahresende 2000 deutlich abgeschwächt. Der Dow Jones Industrial Average-Index nahm im Vergleich zum Jahresende 1999 um 6% ab, der Technologie-, Medien- und Telekommunikations-Index Nasdaq Composite fiel bis Jahresultimo um 39%, der Dow Jones Euro Stoxx 50-Index verlor nach stark uneinheitlichem Verlauf bis Jahresende 3% und der britische FTSE-100 10%. In Japan ging der Nikkei um 27% auf 13.786 Punkte zurück. Der Branchenindex Auto des Dow Jones Euro Stoxx schwankte fast während des gesamten Jahres in einer Bandbreite zwischen 220 und 250 Punkten; binnen Jahresfrist 2000 nahm er um 17% auf 219 Punkte ab.

Der Deutsche Aktienindex (DAX) erreichte am 07.03.2000 mit 8.136 Punkten seinen Jahreshöchststand. In der Folge sorgten die Leitzins-erhöhungen des amerikanischen Federal Reserve Board und der Europäischen Zentralbank sowie der sinkende Außenwert des Euro gegenüber dem Dollar für eine Abwärtsbewegung auf ein Niveau von zunächst 7.000 bis 7.400 Punkten. Der starke Anstieg des Ölpreises ab September, vorsichtiger Einschätzungen der Unternehmensgewinne

und der sinkende Eurokurs leiteten ab dem Herbst einen noch weiter abnehmenden Trend der Börsenkurse ein. Über das Gesamtjahr hinweg fiel der DAX um 8% auf 6.434 Punkte. Bis Mitte Februar 2001 konnten sich die internationalen Börsen etwas erholen. In den ersten Wochen des Jahres 2001 legten sowohl der DAX mit +2% als auch der Dow Jones mit +1% nur leicht zu. Der Branchenindex Auto des Euro Stoxx erhöhte sich dagegen um 14%.

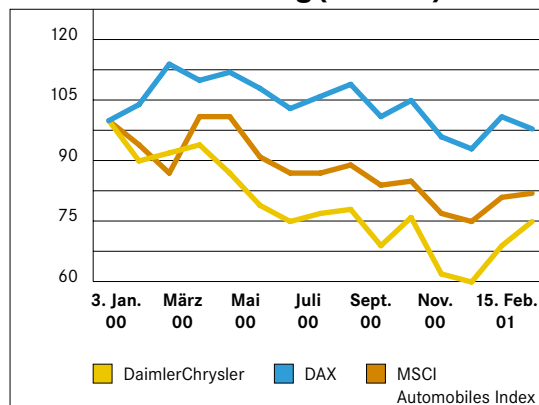
ENTWICKLUNG DER DAIMLERCHRYSLER-AKTIE.

Die DaimlerChrysler-Aktie startete im Januar 2000 mit dem Jahreshöchstkurs von € 79,97. Im weiteren Jahresverlauf war die Kursentwicklung durch die ungünstigen Erwartungen für die künftige Ertragssituation in Nordamerika geprägt. Den Tiefpunkt erreichte der Kurs am 28.12.2000 mit € 42,70. Zuvor hatten die Analysten aufgrund der erwarteten Ertragseinbußen im zweiten Halbjahr, der verschärften Wettbewerbssituation in Nordamerika und der Unsicherheit über den Erfolg der zu diesem Zeitpunkt noch nicht feststehenden Restrukturierungsmaßnahmen bei der Chrysler Group die Ertragsprognosen für DaimlerChrysler für die Jahre 2000 und 2001 heruntergesetzt. Die DaimlerChrysler-Aktie schloss Ende 2000 mit einem Kurs von € 44,74, das waren 42% weniger als Ultimo 1999. Bis zum 15. Februar 2001 hat sich der Kurs jedoch mit einem Plus von 23% auf € 55,23 erholt.

HOHER UMSATZ IN DAIMLERCHRYSLER-AKTIE.

Im deutschen Aktienindex DAX 30 stand DaimlerChrysler am Jahresende 2000 mit einem Gewicht von 5,1% an achter Stelle. Im Dow Jones Euro Stoxx 50-Index waren wir mit einem Gewicht von 1,8% vertreten. Der Umsatz in DaimlerChrysler-Aktien belief sich im Jahr 2000 weltweit auf rund 1,0 (1999: 1,1) Mrd. Stück. Davon entfielen ca.127 (1999: 177) Mio. auf die US-amerikanischen und 888 (1999: 872) Mio. Stück auf die deutschen Aktienmärkte (einschließlich Xetra-Handel).

Börsenkursentwicklung (indiziert)

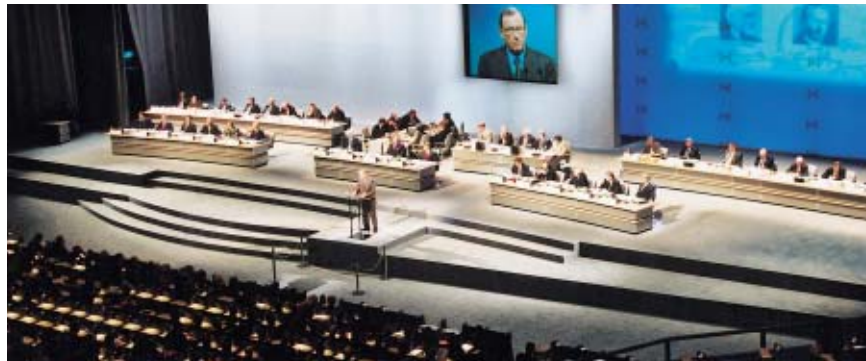


Mit einer Dividendenrendite von 6.1% (einschließlich Steuerguthaben) weist die Daimler-Chrysler-Aktie innerhalb der internationalen Automobilindustrie sowie unter den im DAX 30 vertretenen Unternehmen den höchsten Wert auf.

BREITE AKTIONÄRSBASIS. Mit 1,9 Millionen Anteilseignern verfügt DaimlerChrysler über eine breite Aktionärsbasis. Zusammen mit den Großaktionären Deutsche Bank (12%) und dem Emirat Kuwait (7%) halten institutionelle Anleger rund 75% des Aktienkapitals. 25% des Kapitals befinden sich im Besitz von Privatinvestoren. Der Anteil der europäischen Aktionäre hat sich auf etwa 75% erhöht. Rund 17% unseres Grundkapitals liegen in US-amerikanischen Händen.

INVESTOR RELATIONS VERSTÄRKT ÜBER NEUE MEDIEN. Auch im Jahr 2000 haben wir Quartalsinformationen sowie wichtige unterjährige Meldungen als Investor Relations-Releases per E-Mail und per Telefax an 2.000 Investoren und Analysten versendet. Über Nachrichtenagenturen und über das Internet wurden diese Informationen zeitgleich bereitgestellt.

Auf unseren Investor Relations Seiten im Internet (Zugang über www.daimlerchrysler.com) bieten wir ein breites Informationsangebot. Basisinformationen erleichtern dem Einsteiger das Kennenlernen des Unternehmens und der Aktie. Investoren- und Analysten-Konferenzen, der Lagebericht auf der Hauptversammlung und andere wichtige Veranstaltungen werden live im Internet übertragen. Tagesaktuelle Konzern-Nachrichten und Intraday-Aktienkurse sind über wap.dcx.com auf geeignete Endgeräte übertragbar. Alle Aktionärs-



und Interessengruppen erhalten somit zeitgleich und gleichberechtigt Zugang zu identischen Informationen.

Auch im Jahr 2000 haben wir mit unserer Investor Relations-Arbeit insgesamt sowie mit unseren Internetseiten bei nationalen und internationalen Wettbewerben zahlreiche erste Plätze belegt, so zum Beispiel bei den Wirtschaftsmagazinen Capital, Focus, Wirtschaftswoche und bei der Anlegerzeitschrift Börse Online. Unabhängig davon ist es unser Ziel, die Investor Relations Arbeit von DaimlerChrysler ständig weiter zu verbessern.

Bei der Hauptversammlung 2000 haben wir unseren Aktionären als erstes europäisches Unternehmen den Service geboten, Weisungen per Internet an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zu erteilen. Die elektronische Übertragung auf höchstem Sicherheitsniveau eröffnet dem Aktionär größere zeitliche Spielräume bei der Ausübung seines Stimmrechts.

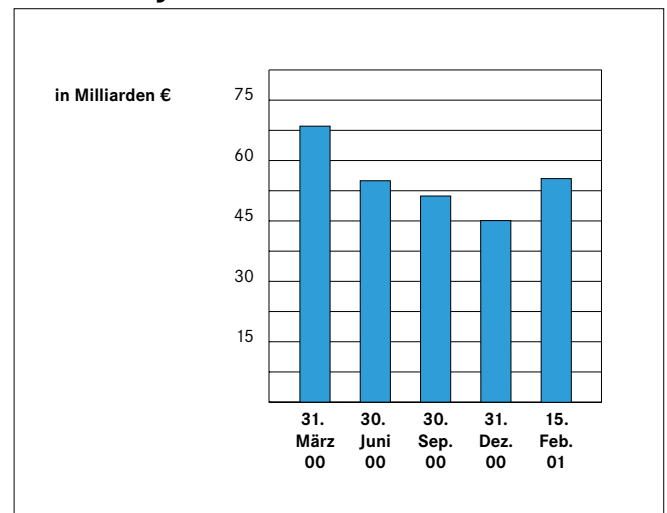
Mehr als 13.000 Aktionärinnen und Aktionäre haben sich bei der Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG im April 2000 über ihr Unternehmen informiert.

Kennzahlen je Aktie

	00 US \$	00 €	99 €
Konzern-Jahresüberschuss ¹⁾	3,26	3,47	6,21
Konzern-Jahresüberschuss verwässert ¹⁾	3,24	3,45	6,16
Dividende		2,35	2,35
Eigenkapital (31.12.)	39,68	42,27	35,94
Anzahl der Aktien (31.12.) in Mio. Stück		1.003,3	1.003,3
Börsenkurs Jahresende	41 1/5	44,74	77,00
Höchst	78 11/16	79,97	95,79
Tiefst	37 7/8	42,70	63,26

¹⁾ Ohne Einmaleffekte.

DaimlerChrysler Börsenkurswerte



Globale Netzwerke

- Aufgrund schwieriger Marktbedingungen in Nordamerika Konzern-Operating Profit im Jahr 2001 voraussichtlich unter Vorjahresniveau
- Weiteres Wachstum bei Mercedes-Benz Personenwagen & smart geplant
- Entwicklung bei Nutzfahrzeugen durch Marktrückgang in Nordamerika beeinträchtigt
- Umfassendes Restrukturierungsprogramm für die Chrysler Group führt zu beträchtlichem Restrukturierungsaufwand. Operativer Verlust bei der Chrysler Group im Jahr 2001 erwartet.
- Neuausrichtung von Mitsubishi Motors eröffnet Chancen in Asien
- Dienstleistungsgeschäft auf die automobilen Wertschöpfungskette konzentriert
- € 43 Mrd. Investitionen in die Zukunft von DaimlerChrysler

STABILE GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN. Für den Planungszeitraum 2001 bis 2003 erwarten wir in unseren wichtigsten Märkten insgesamt zufriedenstellende gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen. Nach den überdurchschnittlichen Wachstumsraten des Jahres 2000 dürfte sich die Konjunktur vor allem in Nordamerika, aber auch in Westeuropa insbesondere im Jahr 2001 abschwächen. Die japanische Wirtschaft expandiert zwar wieder, wird aber in den kommenden Jahren wohl kaum an die frühere Dynamik anknüpfen können. Hohe Wachstumsraten sind hingegen in den asiatischen Schwellenländern, in Südamerika und auch in Osteuropa zu erwarten. Wir gehen davon aus, dass die Weltwirtschaft im Planungszeitraum 2001-2003 jahresdurchschnittlich um rund 3% wachsen wird.

Das Kapitel „Ausblick“ sowie das Kapitel „Steigerung der Profitabilität“, und andere Kapitel in diesem Geschäftsbericht enthalten zukunftsbezogene Aussagen, die auf den Überzeugungen der DaimlerChrysler-Führung beruhen. Die Worte „antizipieren“, „glauben“, „planen“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „schätzen“, „sollte“ und ähnliche Ausdrücke kennzeichnen zukunftsbezogene Aussagen. Solche Äußerungen spiegeln die aktuellen Ansichten und Annahmen von DaimlerChrysler über die Zukunft wider und sind Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Viele Faktoren könnten bewirken, dass die tatsächlichen Leistungen und Ergebnisse von DaimlerChrysler entscheidend anders ausfallen, unter anderem können das sein: Veränderungen der allgemeinen Wirtschafts- und Geschäftssituation, Änderungen bei Wechselkursen und Zinssätzen, die Einführung von Wettbewerbsprodukten, fehlende Akzeptanz bei neuen Produkten oder Dienstleistungen, das Nichterreichen von Effizienz- und Kostenreduzierungszielen sowie Veränderungen in der Geschäftsstrategie. Ist-Ergebnisse können beträchtlich von den hier geplanten abweichen. DaimlerChrysler übernimmt keinerlei Verpflichtung, diese zukunftsorientierten Aussagen zu aktualisieren.

VERSCHÄRFTER WETTBEWERB IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE. In den Automobilmärkten erwarten wir im Zeitraum 2001 bis 2003 insgesamt ein weiterhin hohes Absatzniveau. Dabei zeichnet sich in Nordamerika im Jahr 2001 im Vergleich zu den außerordentlich hohen Absatzzahlen der Jahre 1999 und 2000 aber eine deutliche Abschwächung ab. In Westeuropa rechnen wir im Planungszeitraum mit einer Stabilisierung auf hohem Niveau. Ein weiterer Anstieg der Nachfrage ist hingegen in den asiatischen Ländern und in Südamerika zu erwarten. Die zunehmende Globalisierung, kürzere Produktlebenszyklen, die hohen zur Verfügung stehenden Kapazitäten und der zunehmende Kostendruck werden den Wettbewerb trotz des weltweit hohen Absatzniveaus in allen Marktsegmenten weiter verschärfen und damit die Konsolidierung der Branche vorantreiben.

€ 148 MRD. UMSATZ IM JAHR 2003. Auf Basis der aktuellen Auftragsituation und der Markterwartungen planen wir für das Jahr 2001 einen Umsatz von € 140 Mrd. Der Rückgang um 14% gegenüber dem Rekordniveau des Jahres 2000 (€ 162,4 Mrd.) ist einerseits auf Veränderungen im Konsolidierungskreis, andererseits aber auch auf den erwarteten Marktrückgang in den USA und Wechselkurseffekte zurückzuführen. Durch Veränderungen im Konsolidierungskreis wird der Umsatz um insgesamt rund € 9 Mrd. nachgeben. Insbesondere die Dasa und das debis Systemhaus, die im Jahr 2000 noch bis einschließlich Juni bzw. September konsolidiert wurden, sind im Konzernumsatz des Jahres 2001 nicht mehr enthalten. Außerdem haben wir den Umsatz der Adtranz nur noch bis zum erwarteten Verkaufszeitpunkt in der Planung berücksichtigt. Infolge der schwierigen Marktsituation in den USA und der in der Planung unterstellten

Höherbewertung des Euro gegenüber dem US-Dollar gehen wir von einem niedrigeren Geschäftsvolumen in den USA aus. Insbesondere die Chrysler Group und Freightliner werden davon betroffen sein.

Bis zum Jahr 2003 erwarten wir trotz des intensiveren Wettbewerbs im Automobilbereich wieder einen Anstieg unseres Geschäftsvolumens auf rund € 148 Mrd. Dabei haben wir eine moderate Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem japanischen Yen zugrunde gelegt. Die größten Wachstumsraten wollen wir in Asien, Südamerika und Osteuropa erzielen.

AB 2002 STEIGENDE ERGEBNISSE. Aufgrund der schwierigen Marktbedingungen in Nordamerika wird das Ergebnis im laufenden Jahr unter dem des Jahres 2000 liegen. Hinzu kommen erhebliche Aufwendungen für das Restrukturierungsprogramm bei der Chrysler Group. Mit Belastungen im Operating Profit rechnen wir außerdem auch im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von Mitsubishi Motors; diese Gesellschaft wird bei uns at equity konsolidiert. Auf der Basis dieser Programme und erheblicher Kosteneinsparungen durch die Vernetzung unserer globalen Aktivitäten erwarten wir jedoch, dass das operative Ergebnis des Konzerns im Jahr 2002 wieder zunehmen wird.

WEITERES WACHSTUM BEI MERCEDES-BENZ PERSONENWAGEN & SMART. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart wird sein Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt ausbauen und damit seine Marktposition weltweit stärken. Im laufenden Jahr wird die erfolgreiche neue C-Klasse um das neue T-Modell und das Sportcoupé ergänzt. Darüber hinaus wird Mercedes-Benz den neuen SL-Roadster einführen.

Zu den Produktneuerungen des Jahres 2002 zählen die neue E-Klasse und die Luxus-Limousine Maybach, mit der DaimlerChrysler seine Führungsrolle im obersten Marktsegment unterstreichen wird.

Die Marke smart werden wir in den kommenden Jahren gezielt ausbauen und in Zusammenarbeit mit unserem Partner Mitsubishi Motors ab 2004 um eine viersitzige Variante, den sogenannten Z-Car erweitern. Auf der gleichen Plattform und mit den gleichen Aggregaten wird Mitsubishi Motors ein Fahrzeug unter eigener Marke anbieten.

RESTRUKTURIERUNG DER CHRYSLER GROUP. Mit ihrem umfassenden Restrukturierungsprogramm beabsichtigt die Chrysler Group, ihre Wettbewerbsposition und ihre Ertragskraft wieder deutlich und nachhaltig zu verbessern. Neben den eingeleiteten Maßnahmen zur Senkung der Kosten sollen dazu zahlreiche neue Produkte sowie die verstärkte Zusammenarbeit innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns und mit unseren Partnern in Asien beitragen.

Um die Kostenstruktur und das Produktionsniveau den Marktbedingungen anzupassen, beabsichtigt die Chrysler Group bis zum Ende des Jahres 2002 sechs Werke stillzulegen und bis zum Jahresende 2003 rund 26.000 Beschäftigte abzubauen. In einem zweistufigen Prozess sollen die Kosten für den Bezug von Material und Dienstleistungen gesenkt werden. Der erste Schritt beinhaltet eine Preisreduzierung um 5% ab dem Jahr 2001. Bis Ende 2002 sollen dann in Zusammenarbeit mit den Zulieferern Kostensenkungspotenziale von weiteren 10% realisiert werden. (Vgl. S. 22f)

Um mit innovativen und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen überzeugen zu können, wird die Chrysler Group im Zeitraum 2001 bis 2003 rund € 13 Mrd. in Sachanlagen investieren und rund € 6 Mrd. für Forschung und Entwicklung aufwenden.

Umsatz

in Milliarden €	Plan 2001	Ziel 2003
DaimlerChrysler-Konzern	140	148
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	43	46
Chrysler Group	57	59
Nutzfahrzeuge	27	32
Dienstleistungen	15	15
Übrige	4	4

WACHSTUMSCHANCEN BEI NUTZFAHRZEUGEN.

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wird in den kommenden Jahren verstärkt auf die internationale Vernetzung seiner Aktivitäten aufbauen. Wachstumsimpulse erwarten wir insbesondere von der Markteinführung des neuen Compact Van Vaneo sowie der Einführung des Sprinters in Nordamerika unter der Marke Freightliner im Jahr 2001. Potenzial sehen wir aber auch im Geschäft mit fahrzeugnahen Dienstleistungen, die das reine Fahrzeugangebot zum „System Transport“ erweitern.

Langfristige Kostenvorteile und neue Wachstumschancen im Komponentengeschäft ergeben sich durch die Zusammenführung des Geschäftsbereichs Powertrain, der MTU/Dieselantriebe und der Detroit Diesel Corporation zum neuen Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems.

NEUAUSRICHTUNG VON MITSUBISHI MOTORS.

Das Restrukturierungsprogramm bei Mitsubishi Motors ist darauf ausgerichtet, möglichst rasch einen Turnaround herbeizuführen und in der Zukunft positive und steigende Ergebnisse zu erwirtschaften. Entsprechende Maßnahmen zur Kostensenkung, wie Verhandlungen mit den Lieferanten zur substantziellen Reduzierung der Preise um 15% in drei Jahren, sind eingeleitet. Die Produktionskapazität soll um 20% zurückgefahren und die Beschäftigtenzahl entsprechend angepasst werden. Mitsubishi Motors wird darüber hinaus in den nächsten Jahren neue, innovative Produkte in den wesentlichen Volumensegmenten am Markt einführen. (Vgl. S. 23)

NEUAUSRICHTUNG DER DIENSTLEISTUNGEN. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird sich künftig noch stärker auf die Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette konzentrieren und den Absatz von Konzernprodukten durch innovative Finanzdienstleistungen unterstützen. Zusätzliche Wachstumsperspektiven eröffnen sich langfristig durch den Ausbau der Mercedes-Benz Finanz GmbH zur DaimlerChrysler Bank, die als Vollbank über ein deutlich erweitertes Angebotsspektrum verfügen wird. Mit einer veränderten Leasing-Strategie in Nordamerika werden wir künftig die Penetrationsraten bei einzelnen Modellen stärker differenzieren und zugleich durch innovative Marketingmaßnahmen den

Ein Blick in die Zukunft: Mit gleich zwei neuen Fahrzeugen dokumentiert DaimlerChrysler den Entwicklungsfortschritt des Brennstoffzellen-Antriebs. Sowohl der auf Basis der Mercedes-Benz A-Klasse entstandene „NECAR 5“ (New Electric CAR) als auch der Jeep® Commander 2 fahren umweltfreundlich und nahezu lautlos.



Verkauf gebrauchter Fahrzeuge fördern. Dadurch soll der Ertrag des Leasing-Geschäfts im NAFTA-Raum über den Planungszeitraum hinweg deutlich gesteigert werden.

KONTINUIERLICHES WACHSTUM BEI DER EADS.

Die EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), die entsprechend unserer Beteiligung von rund 33% im DaimlerChrysler-Konzernabschluss at equity eingezogen wird, rechnet in den kommenden Jahren mit einer insgesamt günstigen Geschäftsentwicklung. Basis hierfür ist ein Rekordauftragsbestand von 1.626 Flug-

Sachinvestitionen

in Milliarden €	Plan 2001	2001-2003
DaimlerChrysler-Konzern	9,5	25,2
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2,5	7,7
Chrysler Group	5,2	13,1
Nutzfahrzeuge	1,4	3,5
Dienstleistungen	0,1	0,2
Übrige	0,3	0,7



zeugen bei Airbus Industrie zum Jahresende 2000, die Beschlüsse zum Bau des Militärtransportflugzeugs A400M und die Entscheidung zum Bau des neuen Großraumflugzeuges A380.

STIEGENDE UMSÄTZE IN DEN ANDEREN GESCHÄFTSBEREICHEN. Hohe Auftragsbestände bei den Flugzeugherstellern, die Beschlüsse zum Transportflugzeug A400M und zum A380 sowie das Eurofighter-Programm lassen auch für den Geschäftsbereich MTU Aero Engines im Planungszeitraum 2001 bis 2003 ein kontinuierliches und profitables Wachstum erwarten.

Der Bereich Automobil-Elektronik wird in den kommenden Jahren vom steigenden Anteil elektronischer Komponenten im Automobil profitieren.

Globale Netzwerke. Unser Ziel ist es, der führende und profitabelste Automobilhersteller der Welt zu werden. Mit dem Ausbau unserer globalen Präsenz, der Allianz mit Mitsubishi Motors und der Beteiligung an Hyundai Motor haben wir dafür die Basis geschaffen. Damit sind wir in allen Schlüsselmärkten der Welt vertreten. Wir verfügen über starke Marken, mit denen wir unseren Kunden weltweit in nahezu allen Marktsegmenten bedarfsgerechte Produkte anbieten können. In den kommenden Jahren werden wir unsere Potenziale bündeln, unser Produktportfolio optimieren und das Unternehmen weltweit vernetzen. Dabei werden wir die Möglichkeiten des E-Business verstärkt nutzen und die Beziehung zu unseren Kunden und Lieferanten sowie unsere internen Abläufe neu gestalten.

€ 43 MRD. FÜR ZUKUNFTSSICHERUNG. Im Planungszeitraum 2001 bis 2003 wird DaimlerChrysler voraussichtlich € 43 Mrd. für Sachinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung aufwenden. Ein Schwerpunkt dieser Aufwendungen liegt in der Entwicklung und Produktionsvorbereitung für rund 60 neue Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle, die bis zum Jahr 2005 in den Markt eingeführt werden sollen. Damit planen wir, in den kommenden fünf Jahren über 80% unserer derzeitigen Modelle zu ersetzen. Umfangreiche Mittel sind darüber hinaus für die Modernisierung der Produktionseinrichtungen im Fahrzeuggeschäft eingeplant.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Milliarden €	Plan 2001	2001-2003
DaimlerChrysler-Konzern	5,8	17,4
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2,3	6,9
Chrysler Group	2,0	5,9
Nutzfahrzeuge	1,0	3,0
Übrige	0,5	1,6

Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft

- Rückkehr von Chrysler Group in die Gewinnzone im Jahr 2002 erwartet
- Jährlich steigende positive Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen bei der Chrysler Group; € 7,2 (US \$ 8,1) Mrd. im Jahr 2003
- Neuausrichtung von Mitsubishi Motors eingeleitet
- Vorteile durch Entwicklung und Nutzung gemeinsamer Komponenten
- Umfangreiche Maßnahmen zur Kostensenkung bei Freightliner

Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat zusammen mit der operativen Planung ein umfassendes Restrukturierungsprogramm (Turnaround Plan) für die Chrysler Group vorgelegt und dafür am 26. Februar 2001 die Zustimmung erhalten. Darüber hinaus wurden dem Aufsichtsrat das Programm zur Neuausrichtung der Mitsubishi Motors Corporation vorgestellt sowie die Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft bei der Freightliner Corporation erörtert.

Der Chrysler Group Turnaround Plan

Der Turnaround Plan umfasst sowohl Maßnahmen zur Senkung der Kosten als auch zur Umsatzsteigerung und ist darauf ausgerichtet, die Ertragskraft und die Wettbewerbsposition der Chrysler Group zu verbessern und die Grundlagen für eine nachhaltig positive Geschäftsentwicklung zu schaffen. Ingesamt sollen mit dem Turnaround Plan ein Einsparungsvolumen und Ergebnisverbesserungen durch zusätzliche Erlöse von zusammengekommen € 3,3 (US \$ 3,1) Mrd. im Jahr 2001, € 5,2 (US \$ 5,7) Mrd. im Jahr 2002 und € 7, 2 (US \$ 8,1) Mrd. im Jahr 2003 erzielt werden. Das Programm bezieht sich auf die gesamte Wertschöpfungskette und ist mit dem Abbau von insgesamt 26.000 Arbeitsplätzen verbunden. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Produkte der Chrysler Group weiter zu verbessern, bleiben die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen auf hohem Niveau.

MATERIALKOSTEN. In einem zweistufigen Prozess sollen die Kosten für den Bezug von Material und Dienstleistungen gesenkt werden. Der erste Schritt beinhaltet eine Preisreduzierung um 5% ab dem Jahr 2001. Bis Ende 2002 sollen dann in Zusammenarbeit mit den Zulieferern Kostensenkungspotenziale von weiteren 10% realisiert werden. Im Jahr 2003 beabsichtigt die Chrysler Group damit ein Einsparvolumen von insgesamt € 3,9 (US \$ 4,4) Mrd. zu erzielen. Im Jahr 2001 sollen bereits Kosten von € 1,0 (US \$ 0,9) Mrd. eingespart werden.

FERTIGUNGSKOSTEN. Um die Produktionskapazitäten den aktuellen Marktbedingungen anzupassen und eine hohe Auslastung der Werke zu sichern, wird die Chrysler Group insgesamt sechs Werke stilllegen. Zusätzlich wird in vier Werken die Anzahl der Schichten

reduziert und in weiteren acht Werken die Bandgeschwindigkeit verringert. Im Rahmen dieser Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2003 insgesamt 19.500 Arbeitsplätze in der Fertigung entfallen. Rund 75% des geplanten Stellenabbaus sollen bereits bis zum Jahresende 2001 vollzogen sein. Über die Volumen Anpassung hinaus werden diese Maßnahmen zu einer Produktivitätsverbesserung führen, welche die für den Betrieb der Werke anfallenden Kosten im Jahr 2001 um € 0,5 (US \$ 0,5) Mrd. und bis zum Jahr 2003 voraussichtlich um € 0,6 (US \$ 0,7) Mrd. jährlich senken wird. Die zur Erreichung der Gewinnschwelle notwendige Kapazitätsauslastung wird von 113% auf bis zu 83% zurückgehen.

FIXKOSTEN. Insbesondere durch effizientere Abläufe in der Verwaltung und im Bereich Forschung und Entwicklung, beabsichtigt die Chrysler Group die fixen Kosten im Jahr 2001 um € 0,7 (US \$ 0,7) Mrd. und bis zum Jahr 2003 um € 0,8 (US \$ 0,9) Mrd. zu verringern. Im Rahmen der hierfür erforderlichen Maßnahmen soll die Beschäftigung bis zum Jahr 2003 in den Verwaltungsbereichen um 20% und in der Produktentwicklung um 10% (insgesamt 5.000 Mitarbeiter) abgebaut werden. Darüber hinaus sollen Vermögensteile, die nicht zum Automobilgeschäft gehören, veräußert werden.

MASSNAHMEN ZUR ERGEBNISVERBESSERUNG DURCH UMSATZSTEIGERUNG. Parallel zu den Maßnahmen zur Kostensenkung beinhaltet das Turnaround Programm bei der Chrysler Group auch verschiedene Initiativen zur Ergebnisverbesserung durch Umsatzsteigerung. Dazu zählen die Stärkung des internationalen Geschäfts, neue Anreizsysteme für die Händler sowie der Ausbau des Flotten- und Komponentengeschäfts. Diese Maßnahmen sowie die Reduzierung der Vertriebskosten sollen im Jahr 2001 einen Beitrag zur Ergebnisverbesserung von € 1,1 (US \$ 1,0) Mrd. und bis zum Jahr 2003 von rund € 1,9 (US \$ 2,1) Mrd. ermöglichen.

NEUE PRODUKTSTRATEGIE. Erfolgreiche neue Produkte, die unsere Kunden begeistern, sind von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der Chrysler Group. Unsere Produktstrategie besteht darin, herausragende und innovative Fahrzeuge zu entwickeln,

diese den Kunden zu einem attraktiven Preis anzubieten und durch eine günstige Kostenstruktur eine angemessene Rendite für unsere Aktionäre zu erwirtschaften. Um dies zu erreichen, wird die Chrysler Group neben anderen Maßnahmen verstärkt mit Mercedes-Benz und Mitsubishi zusammenarbeiten. Dadurch können wir im Konzern die Vorteile noch größerer Stückzahlen nutzen; die Chrysler Group kann neue Technologien in den Fahrzeugen einsetzen und anspruchsvolle Kostenziele bei hoher Qualität erfüllen. So beabsichtigen wir, für das Nachfolgefahrzeug des Modells Neon sowie für die Modelle Sebring und Stratus eine gemeinsame Plattform mit Mitsubishi Motors zu entwickeln. Darüber hinaus wollen wir verschiedene Komponenten, wie beispielsweise Getriebe, Lenksysteme oder Dieselmotoren von Mercedes-Benz in Fahrzeugen der Chrysler Group einsetzen.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS ERGEBNIS. Im Jahr 2001 erwartet die Chrysler Group einen operativen Verlust zwischen € 2,2 (US \$ 2,0) Mrd. und € 2,6 (US \$ 2,5) Mrd. Darüber hinaus wird die Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Jahr 2001 zu einem Restrukturierungsaufwand von voraussichtlich rund € 3,0 (US \$ 2,8) Mrd. führen, der bereits im 1. Quartal anfällt. In den Folgejahren können weitere Restrukturierungsbelastungen von bis zu € 1 (US \$ 1,1) Mrd. notwendig werden. Im Jahr 2002 plant die Chrysler Group ein leicht positives Ergebnis, in 2003 wird ein Operating Profit von über € 2 Mrd. erwartet.

Mitsubishi Motors Corporation – Neuausrichtung

Die gemeinsame Nutzung der Ressourcen und das Ausschöpfen von Kostenvorteilen durch höhere Stückzahlen zählt auch bei Mitsubishi Motors zu den Schlüsselementen der Allianz mit DaimlerChrysler. Unabhängig davon hat Mitsubishi Motors ein umfassendes Restrukturierungsprogramm eingeleitet, um die derzeit unbefriedigende Ertragsituation nachhaltig zu verbessern und die Produktqualität zu steigern. Im Rahmen dieses Programms beabsichtigt Mitsubishi Motors unter anderem, 9.500 Beschäftigte

oder 14% der Belegschaft abzubauen und die Produktionskapazitäten um 20% zu reduzieren. Des Weiteren sollen die Materialkosten in Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie bis zum Jahr 2003 um 15% gesenkt werden. Mit diesem Programm erwartet Mitsubishi Motors, im Geschäftsjahr 2001/2002, das am 31. März 2002 endet, die Gewinnzone und in den folgenden Jahren eine Umsatzrendite von 2,5% bzw. 4,5% zu erreichen.

Das bisher sehr umfangreiche Produktangebot von Mitsubishi Motors, das vom Mini-Car bis zum Luxus-Geländewagen reicht, soll auf eine geringere Anzahl von neuen Modellen, die im Markt erfolgreich und profitabel sind, konzentriert werden. Die Entwicklungskapazitäten können dadurch gezielter und effizienter eingesetzt werden. Durch die Zusammenarbeit mit der Chrysler Group und mit Mercedes-Benz, insbesondere durch die gemeinsame Entwicklung und Nutzung von Technologien und Komponenten sowie durch gemeinsame Fahrzeug-Architekturen, ergeben sich für Mitsubishi und auch für die Chrysler Group Möglichkeiten, um die Kosten zu reduzieren und gleichzeitig die Qualität der Fahrzeuge und das Design zu verbessern. So haben Mitsubishi und smart die gemeinsame Entwicklung einer neuen Baureihe kleiner Pkw beschlossen, die für DaimlerChrysler das Produktangebot der Marke smart um einen 4-Sitzer erweitern wird.

Freightliner – Steigerung der Ertragskraft

Die Geschäftsentwicklung der Freightliner Corporation wurde im Jahr 2000 durch den deutlichen Rückgang des Marktes für schwere Lkw in den USA beeinträchtigt. Auch für das Jahr 2001 müssen wir von einem weiteren, empfindlichen Marktrückgang ausgehen. Schon im zweiten Halbjahr 2000 hat Freightliner deshalb einzelne Werke vorübergehend geschlossen. Bereits seit Dezember 1999 wird die Anzahl der Beschäftigten um insgesamt rund 8.000 (-38%) verringert. Die Maßnahmen zum Personalabbau waren im Februar 2001 weitgehend umgesetzt. Neben der Anpassung der Kapazitäten an die aktuellen Marktbedingungen sollen im Jahr 2001 durch die Verringerung der Materialkosten um 3% und die Reduzierung der Fixkosten um 22% Kosten in einer Größenordnung von über € 300 Mio. eingespart werden.

Mit ihrem jungen und attraktiven Fahrzeugangebot und den eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft will Freightliner im Jahr 2002 wieder Gewinne erwirtschaften. Für den mittelfristig zu erwartenden Marktaufschwung ist Freightliner strategisch hervorragend positioniert. Zu den Produktneuheiten im US-Markt gehören bei Freightliner der Sprinter, der neue Owner-Operator Truck Coronado sowie das Nachfolgemodell der Business Class. Außerdem folgen der Unimog von Mercedes-Benz und der Thomas Built Niederflurbus SLF.

Turnaround Plan Chrysler Group Geplante Restrukturierungseffekte

in Milliarden € (US \$)	2001	2002	2003
Einsparung Materialkosten	1,0 (0,9)	2,3 (2,5)	3,9 (4,4)
Einsparung Fertigungskost.	0,5 (0,5)	0,6 (0,6)	0,6 (0,7)
Einsparung Fixkosten	0,7 (0,7)	0,8 (0,9)	0,8 (0,9)
Ergebnisverbesserung durch Umsatzsteigerung	1,1 (1,0)	1,6 (1,7)	1,9 (2,1)
Insgesamt	3,3 (3,1)	5,2 (5,7)	7,2 (8,1)

DaimlerChrysler weltweit

NAFTA

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	465	11.112	2.010
Chrysler Group	41	5.075	62.814	118.024
Nutzfahrzeuge	19	465	10.277	22.719
Dienstleistungen	–	47	10.643	5.360
Luft- und Raumfahrt	2	1	1.596	460
Übrige	5	31	766	7.878

Lateinamerika (ohne Mexiko)

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	513	429	1.355
Chrysler Group	4	215	998	1.201
Nutzfahrzeuge	2	513	1.722	12.078
Dienstleistungen	–	10	245	318
Luft- und Raumfahrt	–	–	8	–
Übrige	1	33	72	275

Erläuterungen:

1. Segmentumsätze.
2. Gemeinsame Vertriebsstandorte von Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie Nutzfahrzeuge.
3. Zusätzlich 36.857 Beschäftigte im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie Nutzfahrzeuge.

Asien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	3	714	3.886	329
Chrysler Group	3	267	581	23
Nutzfahrzeuge	1	714	763	1.282
Dienstleistungen	-	3	103	43
Luft- und Raumfahrt	-	-	138	-
Übrige	4	80	450	1.603

Europa

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	8	3.599	26.945	92.804
Chrysler Group	2	1.344	3.634	1.760
Nutzfahrzeuge	15	3.599	15.024	58.036
Dienstleistungen	0	95	6.328	3.609
Luft- und Raumfahrt	1	3	3.608	6.702
Übrige	42	84	4.862	35.843

Afrika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	248	800	4.395
Chrysler Group	1	48	148	19
Nutzfahrzeuge	2	248	641	881
Dienstleistungen	-	3	115	125
Luft- und Raumfahrt	-	-	33	-
Übrige	1	2	25	125

Australien/Ozeanien

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	-	150	528	-
Chrysler Group	-	117	197	-
Nutzfahrzeuge	-	150	391	3
Dienstleistungen	-	2	92	134
Luft- und Raumfahrt	-	-	4	-
Übrige	1	34	87	250

Mercedes-Benz Personenwagen & smart



Weltweite Marktposition ausgebaut

- Operating Profit bereinigt um 6% auf € 2,9 Mrd. gestiegen
- Absatz um 7% auf 1,15 Mio. Fahrzeuge gesteigert
- In den USA erstmals mehr als 200.000 Pkw verkauft
- Neue C-Klasse äußerst erfolgreich
- Mehr als 100.000 smart abgesetzt

Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Operating Profit	2.014	2.145	2.703
Operating Profit bereinigt	2.698	2.874	2.703
Umsatz	41.026	43.700	38.100
Sachinvestitionen	1.968	2.096	2.228
FuE-Aufwand	2.104	2.241	2.043
Produktion		1.161.601	1.097.142
Absatz		1.154.861	1.080.267
Beschäftigte (31.12.)		100.893	99.459



WELTWEIT FÜHREND BEI HOCHWERTIGEN PKW.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart ist der weltweit führende Hersteller hochwertiger Personenwagen. Unsere Produkte überzeugen durch innovative Technik, ein Höchstmaß an Sicherheit, Komfort und Emotionalität sowie ein wegweisendes Design. Der Bekanntheitsgrad der Marke Mercedes ist sehr hoch. Von der Rating-Agentur Interbrand wurde Mercedes-Benz als wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt bewertet. Neben dem ständigen Streben nach technischer und ästhetischer Perfektion hat für uns die Zukunftsausrichtung des Geschäfts höchste Priorität. Das Design von Mercedes-Benz verfolgt den Anspruch, Innovationskraft in trendsetzender Formgebung sichtbar zu machen und gleichzeitig durch eine zeitlose und unverwechselbare Formensprache im Detail die große Tradition der Marke fortzuführen. Dieser einzigartigen Balance ist es zu verdanken, dass auch das Design inzwischen ein bestimmendes Kaufargument für Mercedes-Benz Pkw darstellt.

Die noch junge Marke smart steht für ein hoch-emotionales, individuelles und einzigartiges Produkt. Im Kleinstwagensegment hat sich der smart inzwischen in mehreren europäischen Ländern als Marktführer etabliert.

MARKTENTWICKLUNG INSGESAM POSITIV. Die für das Geschäftsfeld Personenwagen Mercedes-Benz und smart wichtigen Märkte und Marktsegmente haben sich im Jahr 2000 unterschiedlich entwickelt. In Westeuropa erreichten die Pkw-Neuzulassungen wegen des deutlichen Marktrückgangs in Deutschland nicht ganz das hohe Vorjahresniveau. In Nordamerika übertrafen die Verkäufe im oberen Marktsegment die hohen Vorjahreszahlen. In Südamerika und in Japan hat sich die Marktsituation leicht verbessert. Kräftiges Wachstum war in den asiatischen Schwellenländern und im Osten Europas zu verzeichnen.

REKORDE BEI ABSATZ, UMSATZ UND OPERATING PROFIT. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart konnte im Jahr 2000 in nahezu allen wichtigen Märkten Absatz und Umsatz deutlich steigern. Mit € 43,7 (i. V. € 38,1) Mrd. erreichte der Umsatz einen neuen Höchstwert. Der Absatz stieg weltweit auf 1.154.900 (i. V. 1.080.300) Pkw, Geländewagen und smart City-coupés. Bereinigt um Einmaleffekte stieg der Operating Profit um 6% auf den neuen Spitzenwert von € 2,9 Mrd. Einschließlich der Einmalbelastungen durch Rückstellungen für die Altautoverwertung in der EU und die Ausbaustategie der Marke smart erreichte der Operating Profit mit € 2,1 Mrd. jedoch nicht das hohe Vorjahresniveau. (Vgl. S. 56f)

**Spitzentechnik für außergewöhnliche Dynamik und hohen Fahrspaß:
Die Modellfamilie der neuen C-Klasse mit der Limousine, dem Sportcoupé und dem T-Modell.**

REKORDJAHR FÜR MERCEDES-BENZ. Die Marke Mercedes-Benz erzielte beim Absatz mit 1.052.700 (+5%) einen neuen Höchststand. Wachstumsträger waren vor allem die M-Klasse, die weiterhin sehr erfolgreiche S-Klasse und die C-Klasse. Aber auch die E-Klasse und die A-Klasse haben sich erfolgreich im Markt behauptet. Mit einem weltweiten Marktanteil von rund 53% war die S-Klasse-Limousine erneut mit Abstand die Nummer 1 in ihrem Marktsegment.

In Westeuropa stieg der Mercedes-Benz-Absatz um 4%. Insbesondere in Deutschland konnten wir entgegen dem allgemein schwachen Markttrend deutlich zulegen. Unser Marktanteil in der Vergleichsklasse erhöhte sich damit auf 15,4 (i. V. 14,4) % in Westeuropa und auf 24,3 (i. V. 21,6)% in Deutschland. In den USA haben wir im Berichtsjahr mit 205.600 Einheiten (+9%) erstmals mehr als 200.000 Pkw verkauft und unseren Marktanteil im Segment der hochwertigen Fahrzeuge auf 7,6 (i. V. 7,4)% gesteigert, obwohl die neue C-Klasse dort erst ab Ende September ausgeliefert wurde. Da auch in Japan die neue C-Klasse erst im letzten Quartal zur Verfügung stand, erreichten die Neuzulassungen von Mercedes-Benz mit 48.500 Fahrzeugen (-4%) dort nicht das außerordentlich hohe Vorjahresniveau. Erfreulich war die Absatzentwicklung in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas und Osteuropas sowie in Australien und im Nahen Osten.

NEUE C-KLASSE HERVORRAGEND GESTARTET. Im Mai 2000 haben wir die neue C-Klasse-Limousine in den westeuropäischen Märkten eingeführt. Die Limousine zeichnet sich durch neu entwickelte Fahrwerkstechnik, leistungsstärkere Motoren, ein elegantes Design und insgesamt 20 serienmäßige Innovationen aus. Aufgrund des erfolgreichen Produktionsanlaufs konnten wir im Berichtsjahr bereits 147.900 neue C-Klasse-Limousinen absetzen. Um die erwartete hohe Nachfrage nach dem neuen Modell bedienen zu können, haben wir im September 2000 die Produktion der Rechtslenker-Version der C-Klasse-Limousine in einem neuen Werk in Südafrika mit einer Jahreskapazität von bis zu 40.000 Fahrzeugen aufgenommen. Ferner werden wir ab 2001 in Brasilien jährlich bis zu 10.000 Fahrzeuge der neuen C-Klasse fertigen. Die Markteinführung des Sportcoupés und des neuen T-Modells der C-Klasse findet im Frühjahr 2001 statt.

NÄHER AM MARKT DURCH MERCEDES-BENZ

TECHNOLOGY CENTER. Um künftig mit unseren Produktneuheiten noch näher am Markt zu sein, haben wir unser Geschäftssystem in Entwicklung, Produktion, Einkauf und Vertrieb neu ausgerichtet und die einzelnen Wertschöpfungsstufen noch stärker integriert. Im neu errichteten Mercedes-Benz Technology Center (MTC) in Sindelfingen sind jetzt alle Funktionen innerhalb der Fahrzeugprojekte unmittelbar an einem Ort konzentriert. Dadurch wollen wir künftig bei noch höherer Prozessqualität die Serienreife in kürzerer Zeit und zu geringeren Kosten erreichen.

HÖHERE FLEXIBILITÄT IN DER PRODUKTION. Um die hohen produktionstechnischen und qualitativen Anforderungen der Marke Mercedes-Benz an allen Standorten erfüllen zu können, haben wir das weltweit einheitliche Mercedes-Benz Production System (MPS) eingeführt. Damit wollen wir in den Kernprozessen unter vergleichbaren Bedingungen bei Best-Practices die Führerschaft erreichen. Auf der Basis von MPS konnte die angestrebte Tagesproduktion der neuen C-Klasse-Limousine in den Werken Sindelfingen und Bremen im Vergleich zum Vorgänger-Modell



Individuell offen – vom
Faltschiebedach bis zum
Vollcabrio. Das smart Cabrio
wurde aus dem City-Coupé
abgeleitet und steht in zwei
Ausstattungsvarianten zur
Verfügung.



Coupé-Fahrkultur auf
höchstem Niveau: Mit
serienmäßiger Exklusivität
bietet der Mercedes-Benz CL
zukunftsweisende
Spitzentechnologie.

in der Hälfte der Zeit erreicht werden. Um bei Nachfrageschwankungen einzelner Modelle Kapazitäten zeitnah umschichten zu können, haben wir unsere Produktionsanlagen weltweit auf eine höhere Flexibilität ausgerichtet.

MEHR ALS 100.000 SMART ABGESETZT. Das innovative Fahrzeugkonzept des smart, das hohen Spaß- und Nutzwert mit einem kompakten, aber dennoch für die Insassen großzügig ausgelegten und sicheren Innenraum kombiniert, hat sich in der Praxis bewährt und findet immer mehr Anhänger. Mit einem Absatz von 102.100 (i. V. 79.900) Fahrzeugen hat smart sein Jahresziel von 100.000 Autos übertroffen und sich im Marktsegment der Kleinwagen in Westeuropa hervorragend positioniert. Besonders erfolgreich waren der smart cdi mit 20.600 und das smart Cabrio mit 16.900 Fahrzeugen. Unter den Drei-Liter-Autos in Westeuropa ist der smart cdi als preisgünstigstes Angebot inzwischen eindeutig Marktführer. Wichtigster Markt für die Marke smart ist Deutschland mit 47.400 (+19%), gefolgt von Italien mit 25.900 Fahrzeugen (+35%). Im Jahr 2000 haben wir den smart auch in Großbritannien, Japan und Taiwan eingeführt.

SMART COUPÉ VORGESTELLT. Im September 2000 haben die MCC-Designer das smart roadster coupé auf dem Autosalon in Paris vorgestellt. Der sportliche Zweisitzer basiert auf dem Konzept-Roadster, der schon im September 1999 auf der Pkw-IAA in Frankfurt begeistert hat und ab 2003 auf den Markt kommen wird.

ERFOLGE IM MOTORSPORT. In der Formel 1 Rennserie, mit der das McLaren Mercedes Team weltweit über 88 Stunden lang exklusiv auf Sendung war, erreichte Mika Häkkinen nach spannendem

Zweikampf den zweiten Platz. David Coulthard belegte Rang 3 und das McLaren Mercedes Team den zweiten Platz in der Konstrukteurswertung. Im ersten Jahr der Deutschen Tourenwagen Masters siegte Mercedes-Benz mit Bernd Schneider in der Fahrerwertung und konnte auch die Teamwertung für sich entscheiden.

Pkw-Absatz 2000*)	1.000 Pkw	00:99 in %
Mercedes-Benz	1.053	+5
davon: A-Klasse	198	(4)
C-Klasse	389	+10
davon: CLK	80	(4)
SLK	52	(2)
E-Klasse	247	+0
S-Klasse/SL	109	+10
M-Klasse	106	+17
G-Klasse	4	(10)
smart	102	+28
Mercedes-Benz und smart weltweit	1.155	+7
Europa	802	+7
davon: Deutschland	440	+6
Westeuropa (ohne Deutschland)	348	+7
NAFTA	221	+4
USA (retail sales)	206	+9
Lateinamerika (ohne Mexiko)	20	+22
Asien/Australien (ohne Japan)	52	+50
Japan (Neuzulassungen)	49	(4)

*) Konzernabsatz, soweit nicht anders vermerkt (einschl. verleaste Fahrzeuge)



Neuausrichtung gestartet

- Operating Profit auf € 0,5 Mrd. (1999: € 5,1 Mrd.) zurückgegangen
- Umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Ergebnissituation eingeleitet
- Umsatz aufgrund von Wechselkurseffekten auf € 68,4 Mrd. (1999: € 64,1 Mrd.) gestiegen
- 3,05 Mio. (i. V. 3,23 Mio.) Fahrzeuge abgesetzt
- Intensiver Wettbewerb und hohe Anlaufkosten für neue Modelle
- Zahlreiche neue Produkte eingeführt

Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Operating Profit	470	501	5.051
Operating Profit bereinigt	499	531	5.190
Umsatz	64.188	68.372	64.085
Sachinvestitionen	5.951	6.339	5.224
FuE-Aufwand	2.306	2.456	2.000
Produktion		2.963.822	3.178.566
Absatz		3.045.233	3.229.270
Beschäftigte (31.12.)		121.027	124.837



ATTRAKTIVE NEUE PRODUKTE. Mit ihren Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge steht die Chrysler Group für unverwechselbare, segmentdefinierende Personenwagen, Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge. Am stärksten ist das Geschäftsfeld in den USA und Kanada vertreten, wo der Marktanteil der Chrysler Group bei 14,4% liegt. Obwohl das Jahr 2000 für die Chrysler Group insgesamt schwierig war, haben neue Produkte wie der Chrysler PT Cruiser eine sehr positive Resonanz gefunden. Auch der neue Minivan wurde von der Fachpresse hervorragend beurteilt. Weitere viel versprechende Produktneuheiten wie der Jeep Liberty und der neue Dodge Ram werden im Jahr 2001 folgen.

INTENSIVER WETTBEWERB IN NORDAMERIKA. Aufgrund der weiterhin positiven gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, aber auch gestützt durch wachsende Verkaufsanreize, ist der Absatz von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika im Berichtsjahr nochmals gestiegen. Gleichzeitig haben jedoch zahlreiche neue Modelle und die hohen Produktionskapazitäten den Wettbewerbsdruck weiter verstärkt. Nahezu alle Hersteller mussten die ohnedies schon beachtlichen Kaufanreize weiter erhöhen, um Kunden für den Kauf eines Neuwagens zu gewinnen. Auch die für die Chrysler Group besonders wichtigen Marktsegmente Minivans, Geländewagen und Pick-ups waren davon betroffen.

3,05 MIO. FAHRZEUGE ABGESETZT. Infolge der schwierigen Marktsituation in den USA und der Modellwechsel bei mehreren wichtigen Produkten erreichte der Absatz der Chrysler Group mit 3,05 Mio. Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau. Während in Nordamerika ein Rückgang um 6% auf 2.858.500 Fahrzeuge zu verzeichnen war, konnte der Absatz in den anderen Märkten auf 186.700 Einheiten (+5%) gesteigert werden. Aufgrund des hohen Dollarkurses stieg der Umsatz der Chrysler Group im Jahr 2000 um 7% auf € 68.4 Mrd. 94% des Geschäftsvolumens entfielen auf Nordamerika, 3% auf die Europäische Union und 3% auf die übrigen Märkte. In US \$ gerechnet ging der Umsatz der Chrysler Group um 8% zurück. Der Operating Profit des Geschäftsfeldes verringerte sich auf € 0,5 Mrd. (1999: € 5,1 Mrd.). Im zweiten Halbjahr, in dem das Geschäftsfeld einen operativen Verlust € 2,0 Mrd. verzeichnete, hat sich die Situation der Chrysler Group verschärft. Maßgeblich dafür waren, neben dem insgesamt härteren Wettbewerb im US-Markt, deutlich gestiegene Preisnachlässe (incentives) insbesondere für auslaufende Modelle, der marktbedingte Absatzrückgang sowie hohe Anlaufkosten für neue Produkte.

PROGRAMM ZUR NEUAUSRICHTUNG GESTARTET. Im Jahr 2001 haben wir bei der Chrysler Group ein umfangreiches Programm zur Neuausrichtung

Der neue Jeep® Liberty verbindet die legendären Off-Road-Eigenschaften von Jeep mit hervorragendem Fahrkomfort auf Straßen und überlegenem Handling.

tung gestartet. Dieses Programm beinhaltet sechs Kernbereiche: Erhöhung der Effizienz in der Materialwirtschaft und in den Werken, Reduzierung der Fixkosten, Neugestaltung der Geschäftsprozesse, Maßnahmen zur Umsatzsteigerung und Neuausrichtung des Produktportfolios. Ein wichtiges Element ist die Reduzierung der Materialkosten um 5% ab dem Jahr 2001 und eine weitere Kürzung von 10% innerhalb der nächsten zwei Jahre. Darüber hinaus wird die Chrysler Group bis zum Ende des Jahres 2002 sechs Werke stilllegen und innerhalb der nächsten drei Jahre rund 20% der Belegschaft (26.000 Beschäftigte) abbauen. Bereits Ende 2001 sollen 75% des geplanten Stellenabbaus vollzogen sein. Der Schlüssel zum Erfolg der Neuausrichtung ist die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten - angefangen bei den Mitarbeitern über die Gewerkschaften und die Händler bis hin zu den Lieferanten.

PT CRUISER STÄRKT DIE MARKE CHRYSLER. Kein Fahrzeug hat im Jahr 2000 auf dem nordamerikanischen Markt für mehr Aufsehen gesorgt als der PT Cruiser, der in Nordamerika zum „Auto des Jahres“ gewählt wurde. Dieses individuelle, segment-übergreifende Automobil hat mit einem Absatz von 141.200 Fahrzeugen dazu beigetragen, dass das Jahr 2000 mit insgesamt 694.200 abgesetzten Einheiten ein gutes Jahr für die Marke Chrysler wurde. Zum Erfolg der Marke haben aber auch weitere Produktneuheiten beigetragen. Die neuen Town&Country und Voyager Minivans, die wir unseren Kunden seit September 2000 anbieten, sind mit ihrer deutlich erweiterten Ausstattung und den optimierten Motoren auf dem besten Weg, ihre langjährige Führungsposition in ihrem Marktsegment weiterhin zu behaupten. Die neuen Chrysler Sebring Modelle (Limousine, Coupé und Cabrio) bieten nun mehr Leistung und ein noch eleganteres Design. Mit mehr als 248.400 verkauften Fahrzeugen seit seiner Markteinführung ist das Sebring Cabrio Marktführer in Nordamerika. Zusammen mit den modellgepflegten 300 M, LHS und Concorde verfügt die Marke Chrysler insgesamt über eine sehr attraktive und aktuelle Modellpalette.

JEEP® STELLT NEUE MODELLREIHE VOR. Im 60sten Jahr ihres Bestehens erweitert die Marke Jeep die Modellpalette mit dem Liberty um einen unverwechselbaren, neuen Geländewagen, der die legendären Off-Road-Eigenschaften von Jeep mit hervorragendem Fahrkomfort auf Straßen und überlegenem Handling verbindet. Der Liberty wird ab Mitte 2001 erhältlich sein und die übrigen Produkte der Marke auf ideale Weise

ergänzen. Der Grand Cherokee, der als Flaggschiff der Marke Allradantrieb mit Komfort, Technologie und höchster Sicherheit verbindet, erhielt auch in diesem Jahr wieder die begehrte Auszeichnung „Allradwagen des Jahres“ des 4-Wheel & Off-Road Magazins. Der Absatz der Marke Jeep erreichte im Berichtsjahr mit 607.500 (i. V. 680.700) Fahrzeugen nicht ganz das hohe Vorjahresniveau.

NEUE PRODUKTE UNTERSTREICHEN DAS DODGE IMAGE. Mit zwei Produktneuerungen, die Anfang 2001 vorgestellt wurden, unterstreicht die Marke Dodge ihr unverwechselbares Image für leistungsstarke und sportliche Automobile. So werden mit der vollständig neuen Viper Maßstäbe für amerikanische Hochleistungs-Sportwagen gesetzt. Der Ram Pick-up ist seit jeher für sein herausragendes Design, sein großzügiges Platzangebot und seine Motorleistung bekannt. Der völlig neue Ram baut auf den Stärken seiner Vorgänger auf und zielt mit neuen Motoren, neuem Chassis, neuer Radaufhängung und neuen Bremsen auf den komfortablen Alltagseinsatz ab. In der Klasse kompakter Pick-ups stellte der Dodge Dakota weiterhin Verkaufsrekorde auf und gewann Marktanteile.



Der Dodge Ram bietet eine optimale Kombination aus Zuverlässigkeit, Leistung, Komfort und Sicherheit. Für Freizeit und Arbeit ist er der ideale Partner.



Die legendäre Dodge Viper war immer mehr als nur ein Auto. Mit ihrem 500 PS V-10-Motor ist sie eine Klasse für sich.

teile hinzu. Nach der für die USA maßgeblichen APEAL Studie (Automotive Performance, Execution and Layout) von J. D. Power wurde der Dakota zum vierten Mal in Folge Spitzenreiter seines Segments. Im Jahre 2000 erreichte der Absatz der Marke Dodge 1.695.400 Fahrzeuge (1999: 1.810.900).

KONZEPTE FÜR DIE ZUKUNFT. Ein Ausblick auf die Zukunft der Marken Chrysler, Jeep und Dodge geben die Fahrzeugstudien, die auf den Automobilausstellungen Anfang 2001 vorgestellt wurden. Darunter das kraftvolle Coupé Chrysler Crossfire; die leistungsstarke Limousine Dodge Super 8; der Dodge PowerBox, ein Sportgeländewagen mit Hybridantrieb; sowie der Jeep Willys, ein Geländewagen, der einerseits die Tradition der Marke pflegt und sich andererseits als besonders umweltfreundlich erweist. Diese Studien zeigen erneut, warum die Chrysler Group im Design zur Weltspitze zählt. Bilder der Concept Cars können unter www.daimlerchrysler.com abgerufen werden.

SYNERGIEN IN DER FERTIGUNG. Von Kabelsatzarmierungen über Sprinkleranlagen, von virtueller Fertigung bis zum Laserschweißen gibt es immer mehr Verfahren, die konzernübergreifend eingesetzt werden. So kann die Chrysler Group dank eines flexiblen Fördersystems, das bislang nur in Mercedes-Benz-Werken eingesetzt wurde, nun im Montagewerk Sterling Heights, Michigan/USA das neue Sebring Cabrio sowie die Limousinen Chrysler Sebring und Dodge Stratus auf einem einzigen Montageband fertigen. In das Getriebewerk in Indiana sollen US \$ 455 Mio. investiert werden, um dort ein von Mercedes-Benz entwickeltes Automatikgetriebe zu produzieren, das in Produkten der Marken Chrysler, Jeep und

Dodge zum Einsatz kommen wird. Insgesamt erwarten wir, dass flexiblere Abläufe in der Produktion bis zum Jahr 2004 zu Einsparungen von mehreren hundert Millionen US \$ führen werden.

CHANCEN DURCH E-BUSINESS. Ein wesentlicher Faktor in der Produktentwicklung der Chrysler Group ist das Internet. Fast Car, ein bahnbrechendes, internetgestütztes Projekt, ermöglicht entscheidende Fortschritte bei Qualität und Geschwindigkeit, indem es die Bereiche Design, Technik, Fertigung, Qualität, Finanzen, Beschaffung und Vertrieb in Echtzeit verbindet. Darüber hinaus setzt die Chrysler Group das Internet auch zum Nutzen seiner Mitarbeiter ein. Noch im Jahr 2001 sollen die Mitarbeiter auch von zu Hause aus über „Dashboard Anywhere“ auf das Daimler-Chrysler Intranet zugreifen können. Für Händler der Chrysler Group bieten die Five Star Market Center die Möglichkeit, Produkte und Waren zu Großhandelspreisen über das Netz zu erwerben.

Absatz 2000*)	1.000 Einheiten	00:99 (in %)
Weltweit	3.045	(6)
davon: Pkw	819	(10)
Leichte Nfz	708	(5)
Minivans	589	(14)
Geländewagen**)	929	+3
USA	2.470	(8)
Kanada	267	(0)
Mexiko	121	+34
Übrige Märkte	187	+5

*) Konzernabsatz (einschl. verleaste Fahrzeuge)
**) Einschl. PT Cruiser



Globale Präsenz ausgebaut

Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Operating profit	1.042	1.110	1.067
Operating profit bereinigt	1.081	1.151	1.067
Umsatz	27.054	28.818	26.695
Mercedes-Benz Lkw	7.501	7.990	7.414
Mercedes-Benz Transporter	5.828	6.208	5.421
Mercedes-Benz / Setra Omnibusse	2.929	3.121	2.593
Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses	9.422	10.036	10.448
Powertrain	3.981	4.240	3.561
Sachinvestitionen	1.024	1.091	770
FuE-Aufwand	861	917	827
Produktion (Einheiten)		552.471	555.418
Absatz (Einheiten)		548.955	554.929
Beschäftigte (31.12.)		94.999	90.082

- Bereinigter Operating Profit auf € 1,2 (i. V. € 1,1) Mrd. gestiegen
- Umsatz mit € 28,8 Mrd. über Vorjahresniveau
- Wegen Marktschwäche in Nordamerika Absatz auf 548.955 (i. V. 554.929) Fahrzeuge leicht zurückgegangen
- Erwerb von Western Star und Detroit Diesel



WELTMARKTFÜHRER BEI NUTZFAHRZEUGEN. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra, Thomas Built Buses, Orion und American LaFrance ist der weltgrößte Hersteller von Nutzfahrzeugen. Darüber hinaus sind wir einer der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeug-Dieselmotoren. Unser globaler Produktions- und Entwicklungsverbund stützt sich vor allem auf Standorte in Europa, Nord- und Südamerika.

SCHWÄCHERE NUTZFAHRZEUGNACHFRAGE IN NORDAMERIKA. Während sich der westeuropäische Nutzfahrzeugmarkt trotz der leichten Abschwächung in Deutschland im Berichtsjahr insgesamt weiterhin günstig entwickelt hat, ging die Nachfrage nach schweren und mittelschweren Lkw in Nordamerika deutlich zurück. Die Verfassung der Märkte in Brasilien, der Türkei, den meisten südostasiatischen Ländern sowie in Osteuropa hat sich hingegen verbessert.

OPERATING PROFIT GESTIEGEN. Trotz der schwierigen Marktsituation in Nordamerika hat der Umsatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge mit € 28,8 Mrd. das hohe Vorjahresniveau übertroffen. Weiteres Wachstum erzielten wir in Lateinamerika (+28% auf € 1,7 Mrd.) und in Westeuropa (+7% auf € 14,0 Mrd.), während unser Umsatz in den

USA um 4% auf € 8,8 Mrd. zurückging. In den sonstigen Märkten ist unser Geschäftsvolumen um 41% auf € 4,3 Mrd. angestiegen. Weltweit haben wir im Berichtsjahr 549.000 (i. V. 554.900) Lkw, Transporter und Omnibusse abgesetzt und damit das außergewöhnlich hohe Vorjahresniveau fast erreicht. Trotz des deutlichen Rückgangs in Nordamerika konnten wir den Operating Profit des Geschäftsfelds insgesamt aufgrund der guten Ergebnisse in Europa und Südamerika nochmals leicht steigern.

MERCEDES-BENZ LKW WEITERHIN SEHR ERFOLGREICH. Der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw bietet Lastkraftwagen über 6 t zGG für den Fern- und Verteilerverkehr an. Die wichtigsten Märkte sind Westeuropa, die Türkei und Lateinamerika. Im Berichtsjahr stieg der Absatz weltweit um über 6% auf 121.100 Lkw. Mit 77.700 (i. V. 79.400) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 22,1 (i. V. 24,1)% war Mercedes-Benz erneut die führende Marke in Westeuropa bei Lkw über 6 t zGG. In der Türkei konnten wir unseren Absatz mit 5.400 Einheiten mehr als verdoppeln und in Lateinamerika mit 26.300 Fahrzeugen um 20 % steigern. Mit Marktanteilen von 37 (i. V. 36)% bzw. 35 (i. V. 36)% sind wir Marktführer auch in Brasilien und in Argentinien.

Mit den Marken Freightliner, Sterling und Western Star ist DaimlerChrysler als Marktführer bei schweren Lkw in Nordamerika hervorragend positioniert.

MERCEDES-BENZ TRANSPORTER FÜHREND IN WESTEUROPA. Weltweit haben wir im Berichtsjahr 240.000 (i. V. 221.000) Transporter abgesetzt. Die wichtigsten Märkte sind mit 70.600 Fahrzeugen (+2%) Deutschland sowie die anderen westeuropäischen Länder (126.500; +5%). Mit einem Marktanteil von 18,5 (i. V. 18,8%) in der Klasse von 2 bis 6 t zGG konnte Mercedes-Benz die Position des Marktführers in Westeuropa bestätigen. In Lateinamerika erreichte unser Absatz trotz der schwierigen Marktsituation in Argentinien mit 12.000 Transportern wieder das Vorjahresniveau.

KRÄFTIGES WACHSTUM BEI MERCEDES-BENZ UND SETRA-OMNIBUSSEN. DaimlerChrysler hat im Jahr 2000 weltweit 27.500 (i. V. 23.000) Komplettbusse und Busfahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt. Sowohl in Westeuropa (+4% auf 6.800 Einheiten) als auch in Lateinamerika (+15% auf 11.900 Einheiten) haben wir den Omnibus-Absatz deutlich gesteigert. Unser Marktanteil erreichte 26,2 (i. V. 25,0)% in Westeuropa sowie 59 (i. V. 67)% in Brasilien und 68 (i. V. 70)% in Argentinien. Damit waren wir führend in diesen Märkten.

NEUE MODELLE AUF DER IAA VORGESTELLT. Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Frankfurt stellte DaimlerChrysler den neuen Unimog-Geräteträger U500, den Schwer-Last-Transporter Actros SLT, den Minibus Medio sowie das Bus-Fahrgestell OC500 vor. Für neue Lösungsansätze im Verteilerverkehr der Zukunft steht der „Alu-Sprinter“. Bereits im Frühjahr präsentierten wir auf der Messe in Amsterdam den modellgepflegten Sprinter.

DIENSTLEISTUNGSOFFENSIVE RUND UMS NUTZFAHRZEUG. Mit Mercedes-Benz CharterWay bieten wir unseren Kunden in Europa schon seit Jahren ein umfassendes Dienstleistungspaket an. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr ein breites Spektrum zusätzlicher Dienstleistungen eingeführt. Der telematikbasierte Internetdienst FleetBoard gibt unseren Kunden die Möglichkeit, den Fahrzeug-Einsatz über eine Internet-Plattform zu optimieren. Die MercedesService-Card für Lkw und Transporter sowie die OMNIPlus Service-Card für Omnibusse sind die ersten Full-Service-Karten, welche die Anforderungen des Transportgewerbes vollständig abdecken. Auch der Actros-OnRoad-Service für in Deutschland zugelassene Lkw ist in der Branche bisher einzigartig: Dem Kunden wird kostenlos ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung gestellt, falls die Mercedes-Benz-Werkstatt länger als acht Stunden für eine Reparatur benötigen sollte.

FREIGHTLINER, STERLING, THOMAS BUILT BUSES IN SCHWIERIGEM UMFELD. Der Markt für Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) ist in den USA im Berichtsjahr um 19% auf 211.500 Fahrzeuge eingebrochen. Davon betroffen waren auch die nordamerikanischen Marken von DaimlerChrysler, deren Absatz auf insgesamt 151.100 (i. V. 191.800) Fahrzeuge zurückging. Unsere führende Marktposition in den USA blieb jedoch unangefochten. In der Klasse 8 erreichte unser Marktanteil 36,1 (i. V. 37,3) % und in der Klasse 6/7 (8,8 bis 15 t) 24,4 (i. V. 23,1) %.

Der in Europa sehr erfolgreiche Transporter Sprinter wird in der ersten Jahreshälfte 2001 unter der Marke Freightliner auch in den USA eingeführt. Damit erschließen wir dort ein zusätzliches Marktsegment.

MARKTPosition DURCH WESTERN STAR AUSGEBAUT. Um unsere Position bei schweren Lkw in Nordamerika weiter auszubauen, haben wir im Berichtsjahr den kanadischen Premium-Hersteller Western Star erworben. Die Marken Sterling und Western Star sollen künftig gemeinsam über



Alle Aktivitäten im
Komponentenbereich
werden zukünftig im neuen
Geschäftsbereich
„DaimlerChrysler
Powersystems“ gebündelt.



Im Segment von 7,5 t bis 28 t bietet die Atego-Familie ein außerordentlich differenziertes Fahrzeugprogramm für die unterschiedlichsten Transportanwendungen.

ein Händlernetz in ganz Nordamerika angeboten werden. Zu Western Star gehört auch die Bus-Marke Orion, mit der wir unser Omnibus-Angebot in Nordamerika abrunden.

KOMPONENTENSTRATEGIE STÄRKT WETTBEWERBSPOSITION. Die globale Komponentenstrategie des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge zielt darauf ab, Know-how zu bündeln, zusätzliche Wachstumschancen zu eröffnen und die Effizienz bei der Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Komponenten zu steigern.

DETROIT DIESEL STÄRKT MOTORENGESCHÄFT. Die Akquisition der amerikanischen Detroit Diesel Corporation (DDC), einem der weltweit führenden Hersteller von schweren Dieselmotoren für den On-Highway-Einsatz, ist von zentraler strategischer Bedeutung für unser Nutzfahrzeuggeschäft. Durch weltweit strengere Emissionsgesetze, steigende Entwicklungskosten und kürzere Produktzyklen wird das Motorengeschäft zu einem entscheidenden Kosten- und Erfolgsfaktor. Mit DDC werden wir die Zahl der im Konzern hergestellten Dieselmotoren deutlich steigern und dadurch Kostenvorteile erzielen. Zukünftig werden der Geschäftsbereich Powertrain, MTU/ Dieselantriebe und DDC unter dem Dach des Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge gebündelt. Alle Aktivitäten des Komponentenbereichs werden im neuen Geschäftsbereich „DaimlerChrysler Powersystems“ integriert. Dazu gehören unter anderem Motoren der Marken Mercedes-Benz, DDC und MTU ebenso wie die Produktbereiche für Getriebe, Achsen und Lenkungen sowie Kooperationen und Allianzen auf diesem Gebiet. Außerdem haben wir im November 2000 die geplante Allianz mit Caterpillar bei mittelschweren Motoren, Kraftstoffsystemen und anderen Komponenten des Antriebstrangs bekannt gegeben.

JOINT VENTURE MIT HYUNDAI. Im Rahmen der Beteiligung von DaimlerChrysler an der koreanischen Hyundai Motor Company wird derzeit über ein 50:50 Joint Venture für die Entwicklung, Herstellung und Vermarktung von Nutzfahrzeugen verhandelt. Dieses Joint Venture wäre ein wichtiger Schritt zum Ausbau unserer Position in Südkorea und im gesamten asiatischen Raum.

Nutzfahrzeug-Absatz 2000*)	1.000 Nfz	00:99 in %
Welt	549	(1)
davon: Transporter (inkl. V-Klasse)	249	+10
Lkw	249	(12)
Omnibusse	49	+10
Unimog	2	(5)
Europa	300	+5
davon: Deutschland	113	(1)
Westeuropa (ohne Deutschland)	168	+5
davon: Frankreich	34	+13
Großbritannien	28	(3)
Italien	21	+3
NAFTA	154	(20)
davon: USA	132	(23)
Lateinamerika (ohne Mexiko)	51	+14
davon: Brasilien	37	+23
Asien/Australien	25	+65

*) Konzernabsatz (einschl. verleaste Fahrzeuge)

Konzentration auf Finanzdienstleistungen

DIENSTLEISTUNGEN ENTLANG DER AUTOMOBILEN WERTSCHÖPFUNGSKETTE. Die DaimlerChrysler Services AG hat im Geschäftsjahr 2000 ihr Dienstleistungsangebot neu ausgerichtet. Nach dem Anteilsverkauf bei debitel und der 50,1%-Beteiligung der Deutschen Telekom an debis Systemhaus wird sich das Geschäftsfeld auf Finanzdienstleistungen und weitere Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette konzentrieren. Mit der Entscheidung, die Mercedes-Benz Finanz GmbH zur DaimlerChrysler Bank mit Vollbanklizenz auszubauen, wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Erweiterung unseres Angebots an Finanzdienstleistungen unternommen. Im Rahmen der Neuausrichtung des Geschäftsfelds haben wir die debis AG in „DaimlerChrysler Services AG“ umbenannt.

KRÄFTIGES WACHSTUM BEI UMSATZ, NEUGESCHÄFT UND VERTRAGSVOLUMEN. Im Jahr 2000 wuchs der Umsatz um 36% von € 12,9 auf € 17,5 Mrd. Bereinigt um den Effekt aus der Entkonsolidierung des debis Systemhauses zum 01.10.2000 war ein Umsatzanstieg von 51% zu verzeichnen. Das verantwortete Vertragsvolumen stieg um 27% auf einen neuen Höchststand von € 126,3 Mrd. Das Neugeschäft erhöhte sich ebenfalls deutlich auf € 56,8 Mrd. (+12%).

ERGEBNIS DURCH EINMALEFFEKTE GEPRÄGT. Der Operating Profit übertraf mit € 2,5 Mrd. den hohen Vorjahreswert zwar deutlich, bereinigt um Einmaleffekte lag er allerdings mit € 0,6 Mrd. unter dem Wert des Vorjahres (€ 1,0 Mrd.). Die Einmaleffekte resultieren aus einem Bewertungsertrag aus der Entkonsolidierung des debis Systemhauses in Höhe von € 2,3 Mrd. Darüber hinaus mussten wir aufgrund der gesunkenen Preise für Gebrauchtfahrzeuge insbesondere in den USA eine einmalige Wertberichtigung von € 0,5 Mrd. auf unsere Leasingfahrzeuge vornehmen. Steigende Refinanzierungskosten und ein verschärfter Wettbewerb bei den Finanzdienstleistungen führten vor allem im zweiten Halbjahr zu einem wachsenden Margendruck und zu deutlichen Ertragseinbußen in Nordamerika. Zur Begrenzung der Risiken im Leasinggeschäft

haben wir ein Aktionspaket umgesetzt, das unter anderem eine ausgewogene Gestaltung der Penetrationsraten im Nordamerikageschäft, intensive Marketingmaßnahmen zum forcierten Absatz von Gebrauchtwagen sowie den noch stärkeren Einsatz moderner Systeme zur zeitnahen Verfolgung der Restwertentwicklung umfasst.

NEUE WACHSTUMSPOTENZIALE. In Nordamerika hat sich das Neugeschäft unter anderem aufgrund von Kaufanreizprogrammen für Fahrzeuge der Marken Chrysler, Dodge und Jeep mit € 40,2 (i. V. € 35,6) Mrd. deutlich erhöht. Auch in Europa konnte DaimlerChrysler Services mit einer kräftigen Steigerung des Vertragsvolumens auf € 18,6 Mrd. einen neuen Höchststand erreichen und die führende Marktposition weiter ausbauen. Mit der DaimlerChrysler Bank werden wir unseren Kunden weitere Finanzdienstleistungen anbieten können.

CAR FLEET MANAGEMENT ERLEBT NACHFRAGEBOOM. Der Bereich Car Fleet Management verzeichnete eine steigende Nachfrage nach integrierten, markenunabhängigen Fuhrparklösungen, wie die Übernahme des Flottenmanagements für die südafrikanische Telefongesellschaft Telkom zeigt. Mit dem Erwerb von Gesellschaften in Großbritannien und Polen sowie dem Aufbau neuer Standorte in zahlreichen Märkten setzte Car Fleet Management seinen Expansionskurs fort und ist als führender markenübergreifender Pkw-Fuhrparkbetreiber Europas nun in neun Ländern tätig. Weltweit wird eine Flotte von 67.000 Fahrzeugen und 148.000 Serviceverträgen betreut.

CAPITAL SERVICES NEU AUSGERICHTET. Bei den Capital Services war das Geschäftsjahr von einer strategischen Neuausrichtung auf langfristig profitable Geschäftssegmente geprägt. Das betreute Portfolio im nicht-automobilen Finanzierungsgeschäft stieg um 58% auf € 11,8 Mrd. an. Im Bereich Flugzeugleasing ist debis AirFinance durch die Übernahme der irischen AerFi-Gruppe zum weltweit drittgrößten Anbieter von Operating Leases für große Verkehrsflugzeuge aufgestiegen.

- Umsatz um 36% auf € 17,5 Mrd. gestiegen
- Margendruck beeinträchtigt Ertragslage
- Hohes Niveau bei Neugeschäft und Vertragsvolumen
- Umfirmierung in DaimlerChrysler Services

Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Operating Profit	2.307	2.457	2.039
Operating Profit bereinigt	602	641	1.026
Umsatz	16.453	17.526	12.932
Vertragsvolumen	118.584	126.314	99.223
Sachinvestitionen	265	282	324
Beschäftigte (31. 12.)		9.589	26.240

Maßgeschneiderte Lösungen durch intensive Beratung: Car Fleet Management ist mit integrierten marken-unabhängigen Fuhrpark-lösungen in allen wichtigen Märkten Europas vertreten.



LUFT- UND RAUMFAHRT NEU STRUKTURIERT.

Am 10. Juli 2000 haben sich die DaimlerChrysler Aerospace AG (Dasa), Aerospatiale Matra S. A. und die Construcciones Aeronauticas S. A. (CASA) zum größten europäischen und weltweit drittgrößten Luft- und Raumfahrtunternehmen, der European Aeronautic Defence and Space Company EADS, zusammengeschlossen.

Nach dem Börsengang in Frankfurt, Paris und Madrid ist DaimlerChrysler mit einem Eigenkapitalanteil von rund 33% größter Einzelaktionär der EADS. Bereits im Mai 2000 wurden die Raumfahrtaktivitäten der Dasa mit denen des französisch-britischen Joint Venture Matra Marconi Space zum größten europäischen Raumfahrtunternehmen, Astrium, zusammengefasst, an dem die EADS mittelbar mit insgesamt 75% beteiligt ist.

Infolge dieser veränderten Beteiligungsstrukturen ist die bisherige Dasa seit dem 1. Juli 2000 nicht mehr im DaimlerChrysler-Konzernabschluss enthalten. Vielmehr wird die EADS entsprechend des Anteils von DaimlerChrysler an der EADS at equity einbezogen. Die nicht in die EADS eingebrachten Aktivitäten der Dasa, im Wesentlichen der Geschäftsbereich MTU Aero Engines, werden hingegen weiterhin bei DaimlerChrysler im Konzernabschluss vollkonsolidiert.

KONSOLIDIERUNGSEFFEKTE BEEINFLUSSEN

UMSATZ UND OPERATING PROFIT. Aufgrund der beschriebenen Konsolidierungseffekte weist das Geschäftsfeld Aerospace im Berichtsjahr nur einen Umsatz von € 5,4 Mrd. aus, nach € 9,2 Mrd. im Vorjahr. Bereinigt um diese Effekte ergab sich ein Umsatzanstieg von 4%. Der Operating Profit ist mit € 3,8 (i. V. € 0,7) Mrd. kräftig gestiegen. Darin sind Einmaleffekte aus der Entkonsolidierung der Dasa in Höhe von € 3,3 Mrd. enthalten. Bereinigt um diese Einmaleffekte sowie die genannten Konsolidierungseffekte ging der Operating Profit auf € 0,5 (i. V. 0,7) Mrd. zurück.

EADS – POSITIVE GESCHÄFTSENTWICKLUNG.

In ihrem ersten Geschäftsjahr verzeichnete die EADS einen insgesamt erfreulichen Geschäftsverlauf. Aufgrund höherer Auslieferungen im Airbusprogramm (+6%) und begünstigt durch den im Vergleich zum Euro weiterhin gestiegenen Dollarkurs hat sich der Umsatz der EADS gegenüber den Werten des Vorjahres auf pro-forma Basis von € 22,6 Mrd. auf € 24,2 Mrd. erhöht. Der Auftragseingang legte im gleichen Zeitraum kräftig um 51% auf € 49 Mrd. zu. Ausschlaggebend

dafür waren vor allem die hohen Aufträge im Airbusprogramm sowie die positive Auftragsentwicklung bei Hubschraubern (NH90) und in der Raumfahrt. So erreichte der Auftragsbestand bei Airbus ein Rekordniveau von 1.626 Flugzeugen.

Um die Integration und den Erfolg der EADS auch in Zukunft abzusichern, wurde ein Merger Integration Team gebildet. Die inzwischen über 600 identifizierten Projekte werden nicht nur die Integration fördern, sondern auch substanziell zusätzlichen Wert im Unternehmen schaffen.

MEILENSTEINE FÜR KÜNFTIGES WACHSTUM

DER EADS. Am 23. Juni 2000 wurde beschlossen, das Airbuskonsortium in eine Kapitalgesellschaft, die Airbus Integrated Company (AIC), umzuwandeln. Mit der zum 1. Januar 2001 rückwirkenden Gründung der AIC wird der Umwandlungsprozess voraussichtlich im Frühjahr 2001 abgeschlossen. An der Airbus Integrated Company sind die EADS mit 80% und die britische BAE Systems mit 20% beteiligt. Darüber hinaus hat Airbus am 19. Dezember 2000 entschieden, das neue Großraumflugzeug A380 (früher A3XX) zu bauen. Bis Ende 2000 lagen Airbus feste Kaufabsichten für 50 Maschinen vor, womit sich die positive Markteinschätzung von Airbus Industrie bestätigt.

MTU AERO ENGINES – PROFITABLES WACHSTUM

SETZT SICH FORT. Der Geschäftsbereich MTU Aero Engines, mit seinen zehn Standorten weltweit, entwickelt und fertigt zusammen mit seinen Partnern militärische und zivile Triebwerke und übernimmt deren Wartung sowie Instandhaltung. Im Jahr 2000 hat der Geschäftsbereich seinen Umsatz aufgrund der deutlichen Zuwächse bei zivilen Triebwerken und des expansiven Wartungs-Geschäfts um 21% auf € 2,1 Mrd. erhöht. Infolge des ersten Serienauftrags für den Militärhubschrauber Tiger, der deutlich höheren Triebwerksnachfrage für die A320-Familie (V2500) und des wachsenden Maintenance-Geschäfts stieg der Auftragseingang um 56% auf € 2,4 Mrd.

Um dieses Wachstum auch für die Zukunft abzusichern, hat der Geschäftsbereich seine Expansionsstrategie im Maintenance-Bereich im Jahr 2000 fortgesetzt und die MTU Maintenance do Brasil sowie die MTU Maintenance Zhuhai, ein Joint Venture zwischen China Southern Airlines und der MTU Aero Engines, gegründet. Außerdem wurde ein Entwicklungsstandort in den USA aufgebaut. Weitere Meilensteine im Rahmen der Expansionsstrategie sind die geplante Beteiligung am Triebwerk GP7000 für den A380 und am Triebwerk TP 400 für das Militärtransportflugzeug A400M.



Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Operating Profit	3.524	3.754	730
Operating Profit bereinigt	423	451	730
Umsatz	5.057	5.387	9.191
Sachinvestitionen	215	229	336
FuE-Aufwand	992	1.057	2.005
Beschäftigte (31.12.)		7.162	46.107

Die A380 – hier im Windkanaltest – wird das größte jemals hergestellte Verkehrsflugzeug mit einer Kapazität von bis zu 555 Sitzplätzen bzw. 150 Tonnen sein.

EADS geschaffen

- Erfolgreicher Börsenstart der EADS
- Umsatz bereinigt um Konsolidierungseffekte um 4% gestiegen
- Operating Profit durch Einmaleffekt geprägt
- Entscheidung für den Bau des A380



Bahnsysteme, Automobil-Elektronik MTU/Dieselantriebe

BAHNSYSTEME: VERKAUF AN BOMBARDIER.

Im Rahmen seiner Konzentration auf das Automobilgeschäft und damit verbundene Dienstleistungen wird DaimlerChrysler den Geschäftsbereich Bahnsysteme an den internationalen Luftfahrt- und Bahntechnik-Konzern Bombardier, Kanada, veräußern. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden wird die Transaktion voraussichtlich im ersten Halbjahr 2001 abgeschlossen werden. Die Maßnahmen zur Restrukturierung der Adtranz wurden im Jahr 2000 planmäßig fortgesetzt. Wie angekündigt konnte im Jahr 2000 ein ausgeglichenes Ergebnis erwirtschaftet werden. Die nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aktivitäten Güterwagen, Leitsysteme, Bahnfahrwegsysteme, Güterdrehgestelle und Radsätze wurden noch vor dem Übergang an Bombardier von der Adtranz veräußert.

Im Geschäftsjahr 2000 hat die Adtranz den Umsatz um 9% auf € 3,9 Mrd. ausgeweitet. Der Auftragszugang erhöhte sich um 24% auf € 4,1 Mrd. Im Bereich Regional- und Intercityzüge wurden wichtige Aufträge in Großbritannien, Israel, Schweden, Portugal und Deutschland gewonnen. In Schweden wurden die ersten Verträge für die Lieferung des neuen Adtranz Regionalfahrzeugs Itino abgeschlossen. Im Lokomotivbereich präsentierten Adtranz und DB Cargo die erste der neuen Zweifrequenz-Lokomotiven. Im Bereich der U-Bahnen baute Adtranz seine Marktführerschaft in China mit dem Großauftrag zur Lieferung von weiteren 156 Metrowagen für die Stadt Guangzhou aus. Straßenbahnaufträge erhielt Adtranz aus zahlreichen deutschen Städten sowie aus Finnland, Großbritannien und der Schweiz.

In Nantes, Frankreich, wurden die ersten Fahrzeuge der neuen modernen Straßenbahnfamilie Integro ausgeliefert und in Betrieb genommen. Im Wachstumssektor Service konnte Adtranz mit Akquisitionen sowie zahlreichen Aufträgen seine führende Position festigen und den Aufbau eines internationalen Servicenetzes vorantreiben. So erhielt die Adtranz von der Flughafen Frankfurt/Main AG den Auftrag, in den nächsten neun Jahren die automatischen Flughafen-Shuttles „Sky Line“ zu warten.

AUTOMOBIL-ELEKTRONIK: WEITERHIN DYNAMISCHES WACHSTUM.

Im Geschäftsjahr 2000 stieg der Umsatz im Geschäftsbereich Automobil-Elektronik (TEMIC) um 20% auf € 1,1 Mrd.; die Auftragseingänge nahmen ebenfalls deutlich zu (auf € 1,2 Mrd., +13%). TEMIC hat damit seinen Aufwärtstrend fortgesetzt und die führende Position als Anbieter von elektronischen Systemen für Antrieb, Sicherheit und Fahrkomfort in Kraftfahrzeugen ausgebaut. Das Spektrum von TEMIC umfasst die Bereiche Antrieb/Fahrwerk, Komfortelektronik, Insassenschutz, elektronische Bremstechnologie (ABS), Sensorsysteme, Elektromotoren sowie intelligente Abstandsregelradarsysteme.

TEMIC hat im Berichtsjahr wieder eine Vielzahl neuer innovativer Produkte entwickelt, die in zukünftigen Fahrzeuggenerationen eingesetzt werden. So hat TEMIC eine elektronische Feststellbremse entwickelt, die die mechanisch betätigte Handbremse ersetzen wird. Im Segment der Direkteinspritzer-Dieselmotoren wurden Systeme entwickelt, die Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß weiter verringern werden.



Bei den Insassenschutz-Systemen haben wir mit der PreCrash-Sensorik ein Elektroniksystem auf den Markt gebracht, das einen maximalen Insassenschutz gewährleistet. Im Segment elektronische Bremstechnologie (ABS) hat TEMIC im Oktober 2000 den 30-millionsten ABS-Regler ausgeliefert. TEMIC bietet derzeit eine neue ABS-Generation an, bei der erstmalig alle Funktionen - von der Antiblockierregelung über die Anfahrkontrolle bis zum elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) - in einem Gehäusekonzept zusammengefasst sind. Aufgrund des steigenden Anteils von Elektronikkomponenten in Kraftfahrzeugen sehen wir für TEMIC auch weiterhin günstige Wachstumsperspektiven. Unter Berücksichtigung der für TEMIC - wegen des hohen Anteils der Einkäufe in den USA - ungünstigen Dollar-kursentwicklung war das Ergebnis zufriedenstellend.

MTU/DIESELANTRIEBE: PRODUKTOFFENSIVE FORTGESETZT. Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe hat im Geschäftsjahr 2000 seinen Umsatz um 8% auf € 1,0 Mrd. gesteigert und ist damit stärker als der Markt gewachsen. Umsatz-zuwächse erzielte die MTU vor allem in den kommerziellen Anwendungen für Schiffe und Dezentrale Energiesysteme. Die überaus positive Nachfrage im asiatischen Raum sowie die Aufwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro, welche die Marktposition der MTU gegenüber ihren amerikanischen Wettbewerbern verbesserte, führten zu einem Umsatzanstieg in Asien von 29%.

Im Jahr 2000 konnte der Geschäftsbereich seine Erfahrung als Systemanbieter im Markt für Schienenfahrzeuge weiter erfolgreich umsetzen. So hat sich das von MTU angebotene Antriebsmodul „Powerpack“ - eine komplette Antriebseinheit für moderne Dieseltriebwagen - nunmehr durchgesetzt. Insbesondere in Ost- und Südostasien ist ein zunehmendes Interesse an diesem Modul zu verzeichnen.

Werte in Millionen	00 US \$	00 €	99 €
Bahnsysteme			
Umsatz	3.661	3.900	3.562
Auftragseingang	3.891	4.145	3.331
Beschäftigte (31.12.)		19.918	23.239
Automobil-Elektronik			
Umsatz	1.002	1.067	890
Auftragseingang	1.110	1.182	1.046
Beschäftigte (31.12.)		5.845	5.173
MTU/Dieselantriebe			
Umsatz	971	1.034	959
Auftragseingang	1.124	1.197	1.015
Beschäftigte (31.12.)		6.028	5.885

Die mit den Baureihen 2000 und 4000 begonnene Produktoffensive setzte die MTU im Berichtsjahr fort. Auf der Schifffahrtsmesse SMM in Hamburg wurde im September die neue Motorenbaureihe 8000 präsentiert, die das Leistungsangebot nach oben erweitert. Der Motor ist so konzipiert, dass er in Schiffen, dezentralen Energiesystemen sowie in Lokomotiven gleichermaßen eingesetzt werden kann. Insbesondere unter Wirtschaftlichkeits- und Umweltgesichtspunkten setzt er neue Standards. Auch das Tochterunternehmen L'Orange unterstrich mit der Entwicklung leistungsfähiger Einspritzsysteme für Dieselmotoren sowie des innovativen Common-Rail-Systems erneut seine technologische Kompetenz. Das Ergebnis der MTU/Dieselantriebe hat sich weiter erfreulich stabil entwickelt.

Takashi Sonobe,
Präsident von
Mitsubishi Motors,
und **Rolf Eckrodt, COO,**
am 19. Januar 2001
vor der Aktionärsver-
sammlung in Tokio.



Zugang zu neuen Segmenten und Märkten

STRATEGISCHE POSITION IN ASIEN AUSGEBAUT.

Um die globale Marktposition von DaimlerChrysler hinsichtlich der Produktpalette und der geografischen Präsenz weiter auszubauen und uns vor allem den Zugang zu den Wachstumsmärkten in Asien zu sichern, haben wir uns im Oktober 2000 über eine Kapitalerhöhung mit rund 34% an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) beteiligt. Bereits zuvor hatten wir im September 2000 9% an der Hyundai Motor Company erworben.

Diese Schritte sind Teil unserer Strategie, ein Portfolio aufzubauen,

- das regional stark vertretene, weltweit bekannte und ausbaufähige Marken beinhaltet,
- das mit seinen Produkten bereits heute die bestehenden Marktsegmente für Personenwagen und Nutzfahrzeuge weitgehend abdeckt,
- mit dem wir über zusätzliches Know-how im Kleinstwagensegment verfügen,
- das sicherstellt, dass DaimlerChrysler aufgrund seiner ausgewogenen globalen Präsenz künftig deutlich weniger anfällig gegenüber zyklischen, segmentbedingten und regionalen Absatzschwankungen ist,
- mit dem wir Technologien gemeinsam nutzen und Investitionen bündeln können,
- das uns in die Lage versetzt, in den Volumensbaureihen gemeinsame Bauteile zu verwenden,
- das uns damit die Möglichkeit gibt, Beschaffungs- und Produktionsvolumina zusammenzufassen.

Um unsere Strategie möglichst rasch umzusetzen, arbeiten wir bereits jetzt mit unseren Partnern an segmentspezifischen, gemeinsamen Plattformen und Komponenten. Wir werden die Anzahl von Varianten bei Achsen, Getrieben und Motoren verringern und haben inzwischen Programme eingeleitet, mit denen die Produktions- und Beschaffungsmengen zusammengeführt werden sollen, um die angestrebten Effizienz und Kostenvorteile im operativen Geschäft zu erreichen.

DIE ALLIANZ MIT DER MITSUBISHI MOTORS CORPORATION.

Nachdem im März 2000 die beabsichtigte Beteiligung von DaimlerChrysler an der MMC bekannt gegeben wurde, haben wir in weiteren Gesprächen mit unserem Partner bis September 2000 folgende Vereinbarungen getroffen:

- Der Kaufpreis für die 34% an der Mitsubishi Motors Corporation beträgt € 2,4 Mrd. (einschließlich dem Erwerb einer Wandelanleihe).
- DaimlerChrysler entsendet vier Vorstandsmitglieder (ein non-executive Board Member und drei executive Board Members) in den insgesamt elf Mitglieder umfassenden Vorstand von MMC, darunter den Chief Operating Officer.
- Der eigenständig verantwortlichen MMC-Führung wird DaimlerChrysler zusätzliche personelle Unterstützung gewähren.
- DaimlerChrysler hat zudem das Recht, den Anteil an MMC nach Ablauf einer Frist von drei Jahren unbegrenzt zu erhöhen.

Die Zusammenarbeit mit MMC erstreckt sich auf die Bereiche Design, Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Zu den wesentlichen Inhalten der Kooperation gehört auch die gemeinsame Entwicklung und Produktion eines Kleinwagens für den

Mitsubishi Motors Corporation

Werte in Millionen	1. Hälfte	1. Hälfte	99/00	99/00
	00/01	99/00	99/00	99/00
	Yen	Yen	Yen	€ ²⁾
Operatives Ergebnis ¹⁾	(23.222)	(1.583)	22.473	210
Konzernergebnis ¹⁾	(75.629)	(38.534)	(23.331)	(218)
Sachinvestitionen ¹⁾	25.800	24.400	50.600	473
Umsatz ¹⁾	1.542.513	1.565.505	3.334.974	31.191
Absatz	675.000	676.000	1.498.000	1.498.000

- ¹⁾ Ermittelt nach japanischen Rechnungslegungsvorschriften.
²⁾ Die €-Werte wurden nicht geprüft und nur zur Information aufgeführt. Die Umrechnung erfolgte zu folgenden Wechselkursen: €1 = Yen106,92 und €1 = Won1.177,08 (EZB-Kurs 31.12.2000).

europäischen Markt. Dieses Projekt soll über die Netherlands Car B.V. Nedcar, ein 50:50 Joint Venture vorangetrieben werden.

DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG BEI MMC. Mitsubishi Motors entwickelt und produziert als viertgrößter japanischer Automobilhersteller Kleinwagen, Personenwagen, Geländewagen (SUVs), leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse. Im Geschäftsjahr 1999/2000 hat MMC rund 1,6 (i. V. 1,7) Mio. Fahrzeuge produziert, davon etwa 40% außerhalb Japans in den Regionen Amerika, Europa, Asien und Ozeanien. Insgesamt setzte MMC in diesem Zeitraum 1.498.000 (1998/99: 1.625.000) Fahrzeuge ab; davon 577.000 in Japan, 283.000 in Europa und 261.000 in Nordamerika. MMC hat im Geschäftsjahr 1999/2000 einen Umsatz von Yen 3.335 Mrd. (€ 31,2 Mrd.) und ein operatives Ergebnis (Operating Income) von Yen 22,5 Mrd. (€ 210 Mio.) erwirtschaftet. Das Konzernergebnis (Net Income) war mit Yen -23,3 Mrd. (€ -218 Mio.) negativ.

In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2000/2001 lag der Absatz mit 675.000 (i. V. 676.000) Fahrzeugen dank der guten Entwicklung in Nordamerika und in den ASEAN-Staaten auf dem Niveau des Vorjahres. Der Umsatz erreichte mit Yen 1.543 Mrd. (€ 14,4 Mrd.) allerdings nicht ganz den Vorjahreswert von Yen 1.566 Mrd. Das operative Ergebnis im ersten Geschäftshalbjahr 2000/2001 erreichte Yen -23,2 Mrd. (€ -217 Mio.) und lag damit deutlich unter dem Vorjahresergebnis von Yen -1,6 Mrd. Das Konzernergebnis in Höhe von Yen -75,6 Mrd. (€ -707 Mio.) war durch Einmaleffekte im Zusammenhang mit Rückrufaktionen geprägt. Das Ergebnis vor Einmaleffekten und Steuern lag bei Yen -29,5 Mrd. (€ -276 Mio.) gegenüber Yen -27,2 Mrd. in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 1999/2000.

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER ERTRAGSKRAFT. Um die wirtschaftliche Situation des Unternehmens zu verbessern, hat der Vorstand der Mitsubishi Motors Corporation im

Februar einen neuen Restrukturierungsplan vorgestellt, der sicherstellt, dass Mitsubishi Motors deutlich schneller als bisher geplant in die Gewinnzone zurückkehren wird, und sich die Finanzkraft des Unternehmens nachhaltig verbessert.

DIE BETEILIGUNG AN DER HYUNDAI MOTOR COMPANY.

Im September 2000 hat sich DaimlerChrysler für einen Kaufpreis von rund € 450 Mio. mit 9% an der Hyundai Motor Company (HMC) beteiligt. Die Zusammenarbeit mit der Hyundai Motor Company umfasst unter anderem ein beabsichtigtes Gemeinschaftsunternehmen in Südkorea, das Nutzfahrzeuge entwickeln, herstellen und vermarkten soll.

Als eines der jüngsten Unternehmen in der Automobilbranche entwickelt und fertigt die Hyundai Motor Company Personenkraftwagen, Geländewagen (SUVs), Transporter, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse. Die Hyundai Motor Company hält zudem eine Beteiligung von rd. 30% an dem Automobilhersteller Kia Motors Corp. Mit 1,3 Mio. abgesetzten Fahrzeugen hat HMC auf Basis koreanischer Rechnungslegungsvorschriften im Jahr 1999 einen Umsatz von Won 14.245 Mrd. (€12,1 Mrd.²⁾ und ein Konzernergebnis (Net Income) von Won 414 Mrd. (€ 352 Mio.) erwirtschaftet.

HYUNDAI SETZT POSITIVEN TREND FORT. Der positive Entwicklungstrend des Jahres 1999, in dem HMC wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt ist, hat sich auch im Jahr 2000 fortgesetzt. Bis zum 30. Juni 2000 hat die Hyundai Motor Company 722.000 (i. V. 555.000) Fahrzeuge abgesetzt und ihren Umsatz von Won 6.055 Mrd. im ersten Halbjahr 1999 auf Won 8.471 Mrd. (€ 7,2 Mrd.) erhöht. Damit konnte im ersten Halbjahr 2000 ein operatives Ergebnis (Operating Income) in Höhe von Won 608 Mrd. (€ 517 Mio.) und ein Konzernergebnis von Won 310 Mrd. (€ 263 Mio.) erwirtschaftet werden. Die Vorjahreswerte lagen jeweils bei Won 340 Mrd. bzw. Won 110 Mrd.

Wir machen DaimlerChrysler zu einem Automobilunternehmen, das über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg vernetzt ist.

DaimlerChrysler hat früh erkannt, dass das E-Business unser Geschäft grundlegend verändern wird. Wir stellen uns darauf ein, indem wir

- E-Business als Geschäftsplattform akzeptieren,
- unsere Aktivitäten vor dem Hintergrund neuer Herausforderungen einer eingehenden Analyse unterziehen und
- die aus dem E-Business resultierenden Möglichkeiten schnell nutzen.

Im Frühjahr 2000 haben wir alle Geschäftsbereiche und Kernfunktionen des Unternehmens umfassend analysiert. Ziel dieser Analyse war es, herauszufinden, welche Chancen und Herausforderungen das E-Business bietet.

Durch diesen „eSBD“ (E-Business Strategic Business Dialog)-Prozess haben wir verschiedene Maßnahmen identifiziert, die DaimlerChrysler ergreifen muss, um in einer vernetzten Wirtschaft langfristig eine führende Rolle zu spielen. Auf dieser Basis haben wir für jeden Geschäftsbereich einen E-Aktionsplan entwickelt, der Ausgangspunkt aller weiteren Maßnahmen ist.

DIE MISSION VON DCXNET. Das Internet wirkt sich auf alle Prozesse in der Automobilindustrie aus - angefangen bei den Zulieferfirmen über Produktentwicklung, Einkauf, Logistik und Produktion bis hin zum Verkauf und damit zu unseren Kunden.

Dadurch bietet sich für DaimlerChrysler eine einmalige Chance, um die Position im internationalen Wettbewerb zu verbessern. Nur Unternehmen, welche die Potenziale des E-Business professionell ausschöpfen, werden in der weltweit

vernetzten Wirtschaft eine Führungsposition einnehmen können. Deshalb hat der Vorstand von DaimlerChrysler dem E-Business höchste Priorität eingeräumt.

Ziel ist es, DaimlerChrysler zu einem Automobilunternehmen zu machen, das über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg vernetzt ist. Um dies zu erreichen, haben wir unsere Kräfte in der DCXNET Initiative, deren Kern die DCXNET Holding ist, gebündelt.

DIE KOMPONENTEN VON DCXNET

Im Rahmen der DCXNET Initiative wollen wir die Möglichkeiten des E-Business entlang der gesamten Wertschöpfungskette nutzen und die gegenwärtigen Aktivitäten deutlich ausbauen.

Die DCXNET Initiative besteht aus vier Bausteinen:

1. B2C - CUSTOMER CONNECT - NETWORKING THE CUSTOMER

Vernetzung des Kundenstammes

- den Kunden ins Netz holen
- interaktiv werden
- das Käuferlebnis anreichern
- die Kundenbeziehung stärken
- die Wertschöpfungskette erweitern

indem wir das Internet als neue Geschäftsplattform nutzen

Im B2C-Bereich hat DaimlerChrysler die ersten Schritte unternommen, um das Internet als Verkaufskanal zu nutzen, um neue Kunden zu gewinnen und die Kundenbindung zu stärken.



E-Business verbindet
Menschen und Prozesse -
über die gesamte
Wertschöpfungskette
hinweg.

Besuchen Sie unsere
homepage unter:

www.dcx.net

2. B2B - BUSINESS CONNECT - NETWORKING THE VALUE CHAIN

Vernetzung der Wertschöpfungskette

- die Geschwindigkeit erhöhen
- die Wirtschaftlichkeit verbessern
- die Qualität erhöhen
- die Kosten senken
- Ressourcen schonen

indem alle Funktionen im Unternehmen integriert werden.

Um das volle B2B-Potential auszuschöpfen, überprüfen wir alle Prozesse von Einkauf und Entwicklung bis hin zu Produktion und Vertrieb. Durch die Restrukturierung dieser Prozesse optimieren wir die einzelnen Wertschöpfungsstufen. B2B verschafft Vorteile wie verringerte Lagerhaltung, schnellere Verfügbarkeit von Gütern, höhere Planungssicherheit und größere Flexibilität.

3. B2E/IB - WORKFORCE CONNECT/INTERNAL BUSINESS - NETWORKING OUR EMPLOYEES

Vernetzung der Belegschaft

- Steigerung der Prozess-Effizienz
- Verringerung von Gemeinkosten und administrativem Aufwand
- Qualifizierung der Mitarbeiter, um die Vorteile des E-Business zu nutzen
- Motivation und Anreize zur E-Arbeit

indem alle Mitarbeiter die neuen Medien nutzen.

Wenn es um die Wettbewerbsfähigkeit geht, spielt die Vernetzung innerhalb des Unternehmens eine wichtige Rolle. Deshalb haben wir den Umfang unserer B2E-Aktivitäten erweitert.

Bereits heute ist fast jeder Mitarbeiter via Internet erreichbar. Gleichzeitig können die Mitarbeiter von DaimlerChrysler auf über eine Million Service- und Informationsseiten im DaimlerChrysler Intranet zugreifen. Zu den Diensten im Intranet gehören Versicherungspläne, Fahrzeugreservierungen und Reiseangebote.

4. TELEMATIK - VEHICLE CONNECT - NETWORKING OUR PRODUCTS

Vernetzung des Fahrzeugs

- neue Dienstleistungen anbieten
- die Kundenbeziehung erweitern
- das Fuhrparkmanagement unterstützen
- Wartung- und Logistik unterstützen
- die Wertschöpfungskette ausdehnen

durch Integration mobiler Dienstleistungen.

Seit einigen Jahren setzt DaimlerChrysler auf dem Feld der Telematik technologische Standards. In den USA sind bereits mehr als 200.000 Personenwagen der Marke Mercedes-Benz mit Telematikdiensten ausgestattet. Dieser Service wird dem Kunden beim Kauf eines Neuwagens für das erste Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt. Rund 94% unserer Kunden entscheiden sich danach für eine Verlängerung der Serviceleistung.

Unsere Nutzfahrzeuge der Marke Freightliner werden mit dem Telematik System Truck Productivity Computer™ ausgestattet. Dieser Onboard-Computer bietet dem Fahrer eine Vielzahl von Serviceleistungen rund um das Fahrzeug. Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten, wird das System über ein Sprachinterface gesteuert.



Differenzierung durch Innovation

- Insgesamt € 7,4 Mrd. für Forschung und Entwicklung im Jahr 2000 aufgewendet
- Bis 2003 Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen von € 17,4 Mrd. geplant
- Mit NECAR 5 erhebliche Fortschritte in der Brennstoffzellentechnologie erzielt
- Unfallfreier Verkehr als Vision für die Zukunft
- Wettbewerbsvorsprung durch innovative Antriebs- und Fahrwerkskonzepte

INNOVATIONS- UND TECHNOLOGIEFÜHRERSCHAFT. Für DaimlerChrysler ist die Differenzierung durch Innovation ein entscheidendes Kriterium im Wettbewerb. Hierfür gemeinsam mit den Geschäftsbereichen die technologischen Grundlagen zu erarbeiten, ist die Aufgabe des Ressorts Forschung & Technologie. Dabei folgen wir der Philosophie, dass nur derjenige, der einen Vorsprung immer wieder aufs Neue herausarbeitet, Innovations- und Technologieführer sein kann. Diese Innovations- und Technologieführerschaft für DaimlerChrysler zu sichern, ist das Ziel, an dem die mehr als 2.500 Forscher im

Ressort und die über 28.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder arbeiten.

Um unsere Ziele zu erreichen, haben wir im Jahr 2000 konzernweit € 7,4 (i. V. 7,6) Mrd. aufgewendet (vgl. S. 15). Der Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass die F&E-Aufwendungen für die auf die EADS übertragenen Aktivitäten im zweiten Halbjahr 2000 nicht mehr in den Konzernabschluss einbezogen wurden. Damit wir auch in der Zukunft mit unseren Produkten Maßstäbe setzen können, werden wir bis zum Jahr 2003 weitere € 17,4 Mrd. für Forschung und Entwicklung einsetzen.



Das von DaimlerChrysler-Forschern entwickelte Infrarot-Laser-Nachtsichtsystem für Kraftfahrzeuge ermöglicht eine deutlich größere Sichtweite bei Nachtfahrten. Damit wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht.

ANTRIEBSTECHNOLOGIE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT. Mit dem NECAR 5 und dem Konzeptfahrzeug Jeep Commander 2 hat DaimlerChrysler auch im Jahr 2000 wieder Meilensteine auf dem Gebiet des Brennstoffzellen-Antriebs gesetzt. Beide Fahrzeuge werden mit Methanol betankt, das an Bord über einen Reformier in Wasserstoff umgewandelt wird. Beim NECAR 5 haben wir das Brennstoffzellen-System erstmals so kompakt gestaltet, dass es im Unterboden der Mercedes-Benz A-Klasse untergebracht werden konnte. Damit ist das Platzangebot vergleichbar mit einer konventionell angetriebenen A-Klasse – ein wichtiger Schritt hin zur Einsatztauglichkeit.

Um den Hybridantrieb für den Kunden attraktiv zu machen, ist es erforderlich, die höheren Anschaffungskosten nicht nur über den geringeren Kraftstoffverbrauch, sondern auch durch zusätzliche Produktvorteile auszugleichen. Hierzu haben wir im Berichtsjahr zwei Prototypen vorgestellt: Die „HyPer“, auf Basis der Mercedes-Benz A-Klasse, zeichnet sich durch ihre gute Beschleunigung und Allradfähigkeit aus. Der Dodge RAM stellt im Stillstand elektrischen Strom bereit, der zur Versorgung von Geräten im Handwerks- und Freizeitbereich genutzt werden kann.

Bei den Verbrennungsmotoren haben wir unsere Kompetenz vor allem auf dem Gebiet der Aufladung ausgebaut. Dazu haben wir Mitte 2000 einen neuen, weltweit einzigartigen thermischen

Strömungsprüfstand in Betrieb genommen. Dieser Prüfstand bildet für unsere Forschung die Grundlage, um innovative aufgeladene Antriebsaggregate systemisch zu entwickeln und zu optimieren.

DIE VISION „UNFALLFREIER VERKEHR“. Auf Basis unserer heutigen Erkenntnisse könnten „mitdenkende“ Fahrzeuge die Vision des unfallfreien Straßenverkehrs in greifbare Nähe rücken lassen. Unsere Forscher haben dazu bereits jetzt zwei neue Assistenz-Systeme entwickelt:

Im Jahr 2000 haben wir die „automatische Fahrspurüberwachung“ für Nutzfahrzeuge eingeführt. Mit einem Nagelbandrattern, wie man es von den Markierungspunkten an Autobahnbaustellen kennt, warnt sie den Fahrer vor einem unbeabsichtigten Spurwechsel. Rund 38% der Unfälle geschehen, weil der Fahrer abgelenkt ist oder einschläft. Der Spurassistent kann viele solcher Unfälle verhindern.

Das zweite System, die „elektronische Knautschzone“, ist ein vorausschauendes Bremssystem. Mittels Radar erkennt es, wie weit der Lkw von einem vorausfahrenden Fahrzeug entfernt ist. Bremsen der Fahrer nicht, greift das System selbstständig ein. Damit können 80% aller Auffahrunfälle zwischen Lkw und 32% aller Lkw-Unfälle auf Autobahnen vermieden werden.

AKTIVE FAHRWERKE UND CRASHOPTIMIERTE STRUKTURKONZEPTE. Nach der Markteinführung des Active Body Control im Mercedes-Benz CL arbeiten wir an der weiteren Entwicklung aktiver Fahrwerke. Ein Schwerpunkt sind elektrohydraulische Systeme, die bedarfsorientiert betrieben werden können. Sie versprechen eine deutlich effizientere Kraftstoffnutzung bei gleichzeitig höherer Sicherheit und verbessertem Komfort. Ihre Bewährungsprobe in Versuchsfahrzeugen haben die Komponenten bereits bestanden.

Darüber hinaus arbeiten wir an crashoptimierten Strukturkonzepten, um den Insassen- und Partnerschutz aller Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern. Außerdem verbessern wir die Materialien und Bauweisen bezüglich Verformungsverhalten im Crashfall. Unterstützt werden die Materialuntersuchungen durch spezielle Simulationswerkzeuge, die zukünftig eine schnelle, kostengünstige und gewichtsoptimierte Strukturentwicklung ermöglichen.

Umweltpreise für DaimlerChrysler

- Nachhaltiger Umweltschutz als Unternehmensziel vereinbart
- Naturfaserprojekt in Südafrika erfüllt ökonomische, ökologische und infrastrukturelle Zielsetzungen
- „European Environmental Reporting Award“ und „Deutschen Umwelt-Reporting Award“ gewonnen
- Ersten weltweiten internen Umweltwettbewerb (ELA) durchgeführt

NACHHALTIGKEIT ALS GRUNDWERT. Nach dem Selbstverständnis von DaimlerChrysler werden sowohl die Unternehmensstrategie als auch die unternehmerischen Entscheidungen an der langfristigen Wertsteigerung des Unternehmens ausgerichtet. Von besonderer Bedeutung ist dabei vor allem das Kriterium der Nachhaltigkeit. Langfristige Unternehmenswertsteigerung ist ohne ausreichende gesellschaftliche Akzeptanz und damit ohne Berücksichtigung sozialer und ökologischer Gesichtspunkte nicht möglich. Dementsprechend geht es uns nicht nur darum, die Aspekte Wirtschaftlichkeit, soziale Verantwortung und Umweltschutz integrativ über alle Wertschöpfungsstufen hinweg zu betrachten. Vielmehr wollen wir sicherstellen, dass die aus den jeweils eingeleiteten Maßnahmen resultierenden Effekte – wie Effizienzsteigerungen, Qualifikationsniveaus und Emissionsreduktionen – anhaltend nutzbar bzw. verfügbar und somit wiederkehrend sind.

Der Umweltschutz genießt daher bei DaimlerChrysler einen hohen Stellenwert. Dies belegen auch die finanziellen Aufwendungen, die wir für den Schutz unserer Umwelt leisten. So liegen die laufenden Aufwendungen und die Investitionen für den Umweltschutz jährlich bei insgesamt etwa € 1 Mrd.

DAS NATURFASERPROJEKT IN SÜDAFRIKA.

Die Nachfrage nach umweltfreundlichen Produkten in den hochentwickelten Industrieländern ist die Triebkraft für die weltweite Naturfaserinitiative. Gleichzeitig sind auch die Entwicklungsländer an Technologien interessiert, die ein nachhaltiges Wachstum sichern, ohne die natürlichen Ressourcen dieser Länder zu erschöpfen.

Vor diesem Hintergrund hat DaimlerChrysler 1997 das Naturfaserprojekt in Südafrika im Rahmen der „Initiative Südliches Afrika der Deutschen Wirtschaft“ (SAFRI) gestartet.

Im Rahmen des Projekts wurde Sisal als die für die Verwendung im Automobilbau am besten geeignete Naturfaser identifiziert. Sisal hat sehr gute Fasereigenschaften, ist in Südafrika weit verbreitet und besitzt dort eine höhere Qualität als in anderen Regionen der Welt.

Dieses wirtschaftlich rentable und wettbewerbsstarke Naturfaserprojekt schafft Arbeitsplätze in Südafrika und lässt auch die ländlichen Gemeinden an der globalen Wirtschaftsentwicklung teilhaben. So ermöglicht der Zustrom von Kapital den Gemeinden, ihre Infrastruktur zu verbessern und somit ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Die Menschen vor Ort können sich moderne Agrartechnologien aneignen und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen durch diese neuen Technologien erhalten. Das erste serienmäßig aus Sisal produzierte Bauteil in der Automobilindustrie ist die Hutablage, die wir in die in East London produzierten neuen Mercedes-Benz C-Klasse-Wagen einbauen.

Ein ähnliches Projekt betreiben wir auch in Brasilien. Das Ziel des Projekts in Brasilien ist es, Matten und Füllstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen herzustellen, um sie beispielsweise in der Kopfstützen- und Sitzkissenfertigung als Füll- und Polstermaterial zu verwenden.

NATURFASERN ERSTMALS IN AUSSENBAUTEILEN EINGESETZT. Während in Südafrika und Brasilien Naturfasern im Innenraum von Fahrzeugen eingesetzt werden, sind unsere Forscher in Deutsch-



DaimlerChrysler hat im September 2000 damit begonnen, in Südafrika Sisalfasern im Fahrzeugbau einzusetzen. Dafür transferierte der Konzern Technologie und Know-how für die gesamte Prozesskette nach Südafrika.

land bereits eine Stufe weiter. Hier werden Naturfasern erstmals zur Verstärkung von Außenbauteilen eingesetzt. So wird die schalldämmende Motor- und Getriebekapselung im neuen Mercedes-Benz Reisebus Travego mit Flachsfasern verstärkt. Der serienmäßige Einsatz von Außenbauteilen aus Naturfasern gilt als Meilenstein in der Materialforschung, da Bauteile im Außenbereich wesentlich stärkeren Belastungen standhalten müssen als Innenbauteile.

EUROPÄISCHER UMWELTPREIS FÜR DAIMLERCHRYSLER-UMWELTBERICHT.

Im Sommer 2000 wurde DaimlerChrysler mit dem „European Environmental Reporting Award“ der europäischen Wirtschaftsprüferkammern für eine besonders kreative, interessante und offene Gestaltung des Umweltberichts 1999 ausgezeichnet. Hierbei kamen insgesamt 17 Umweltberichte aus zehn europäischen Ländern in die Endauswahl.

Die internationale Jury lobte vor allem die Kombination aus klassischem Datenteil und magazinartiger Aufbereitung von zusätzlichen Hintergrundinformationen zu Umweltthemen im DaimlerChrysler-Konzern. Die dadurch entstandene Verknüpfung von informativen und unterhaltenden Elementen ermöglichte es nach Ansicht der Jury, eine breitere Leserschaft mit dem DaimlerChrysler-Umweltbericht zu erreichen und

somit für dieses wichtige Thema zu sensibilisieren. Zuvor wurde DaimlerChrysler bereits der „Deutsche Umwelt-Reporting Award“ überreicht.

ENVIRONMENTAL LEADERSHIP AWARD (ELA).

Mit dem ELA hat DaimlerChrysler im Jahr 2000 erstmals einen weltweiten, internen Projektwettbewerb zum Thema Umweltschutz durchgeführt. Die ELA-Initiative verfolgt dabei nicht nur das Ziel, das Umweltengagement der Mitarbeiter zu honorieren und zu fördern. Vielmehr geht es auch darum, Best Practices im Umweltschutz zu identifizieren, diese auf möglichst breiter Basis im Unternehmen zu implementieren und damit auch einen Beitrag zu leisten, um die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit von DaimlerChrysler zu verbessern.

Von den vielen eingereichten Bewerbungen für den ersten konzernweiten Umweltpreis richteten sich fast alle Projekte auf die Symbiose von Ökonomie und Ökologie. Bei der Projektbewertung waren allerdings auch die erreichbaren Fortschritte in der Wirtschaftlichkeit, der Umfang der technologischen Innovation und die Transferfähigkeit der Projekte in die Praxis entscheidende Kriterien. Aus den weit über 100 eingereichten Projekten aus allen Unternehmensteilen wählte eine hochrangig besetzte internationale Jury aus internen und externen Experten insgesamt fünf Preisträger aus.

Weltweit vernetzte Wertschöpfungsketten

- Beachtliche Kosteneinsparungen realisiert
- Zentrale Funktionen ausgebaut
- Total-Cost-of-Ownership-Ansatz eingeführt
- Erhebliche Potenziale durch E-Business

GLOBALE ORGANISATION WEITERENTWICKELT. Im Jahr 2000 stieg das Einkaufsvolumen unserer drei Automobilgeschäftsfelder, das vom Ressort Weltweiter Einkauf (Global Procurement & Supply/ GP&S) verantwortet wird, auf insgesamt € 103,1 (i. V. € 84,5) Mrd. Die vier Einkaufsbereiche innerhalb des Ressorts, PS (Einkauf nichtproduktives Material Dienstleistungen, Deutschland), MEN (Materialeinkauf Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge), MEP (Materialeinkauf Mercedes-Benz Personenwagen & smart) und P&S (Materialeinkauf DaimlerChrysler Corporation) arbeiteten sehr erfolgreich und konnten die Qualität der zugekauften Teile weiter steigern. Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit unseren Zulieferern die Programme zur Senkung der Kosten weiterentwickelt und dadurch beachtliche Einsparungen erzielt.

Um die Potenziale konzernübergreifender Beschaffungs- und Logistikstrukturen weltweit intensiver nutzen zu können, haben wir die zentralen Funktionen im Bereich Global Procurement & Supply (GP&S) im Berichtsjahr gestärkt. So wurden eine zentrale E-Business-Organisation, ein zentraler Verantwortungsbereich für die Entwicklung neuer Kostenmanagementsysteme sowie eine Stabsfunktion für Kommunikation und globale Strategieprojekte eingerichtet.

VERNETZTE WERTSCHÖPFUNGSKETTEN. Grundlage für die Geschäftsbeziehungen zu unseren Lieferanten ist die Extended Enterprise®-Initiative. Extended Enterprise® regelt die Zusammenarbeit mit allen Zulieferpartnern, wobei der Netzwerkgedanke ganz im Vordergrund steht. Die Vernetzung beschränkt sich nicht auf die erste Lieferantenebene, sondern umfasst auch alle

nachgelagerten Partner und damit die gesamte Wertschöpfungskette. Es ist ein wesentliches Element von Extended Enterprise®, die guten Beziehungen zu unseren Lieferanten ständig zu verbessern. Dabei verfolgen wir das Ziel, zusammen mit unseren Zulieferpartnern ein hocheffizientes Wertschöpfungsnetzwerk aufzubauen. Um dies zu erreichen, haben wir vier Werttreiber definiert – Qualität, Systemkosten, Technologie und Versorgung. Diese Werttreiber sind für die Ausrichtung unserer weltweiten Einkaufsstrategie bestimmend.

NEUER ANSATZ FÜR KOSTENMANAGEMENT.

Besonders offensiv sind wir im Jahr 2000 das Thema Kostenmanagement angegangen. Unter dem Begriff TCO (Total Cost of Ownership) verbirgt sich ein neuer Ansatz, der anstelle des Teilpreises die Gesamtkosten, also die Kosten für Entwicklung, Design, Transport, Einbau, Garantie usw. über den gesamten Lebenszyklus eines Teiles in den Vordergrund stellt. Durch eine höhere Transparenz über alle Kostenblöcke können wir die Kostentreiber besser identifizieren und damit unsere Kosten insgesamt deutlich verbessern. Im Jahr 2000 wurden 48 Pilotprojekte gestartet und damit bereits beachtliche Einsparungen erzielt.

MATERIALGRUPPENSTRATEGIEN DEFINIERT.

Im Berichtsjahr haben wir Strategien für über 60 Materialgruppen für produktives und nichtproduktives Material festgelegt und dadurch die Hälfte des Einkaufsvolumens abgedeckt. Ziel ist es dabei, Volumina zu bündeln, die geeigneten Lieferanten festzulegen und neue Möglichkeiten zur Kostensenkung zu schaffen.

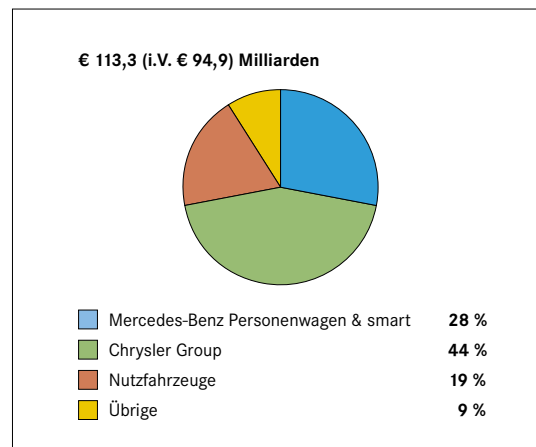


Die Zusammenführung von Marken und Märkten unter einem Unternehmensdach eröffnet auch den Zulieferern neue Wachstumsmöglichkeiten, verlangt aber auch weltweit exzellente Leistungen aller Beteiligten.

E-BUSINESS AKTIVITÄTEN AUSGEBAUT. Im E-Business konzentrieren sich unsere Aktivitäten auf die Beschaffung auf elektronischem Weg (e-Procurement) und das elektronische Management der Logistikprozesse (e-Supply-Chain-Management). Durch transparentere, schnellere und wirtschaftlichere Prozesse sehen wir in diesen Bereichen große Potenziale zur Verbesserung unserer Kosten- und Wettbewerbsposition. Mit den über 100 durchgeführten online-Auktionen im Jahr 2000 haben wir gemeinsam mit unseren Lieferanten sehr wertvolle Erfahrungen auf dem Gebiet des elektronischen Beschaffungsmanagements sammeln können. Für die Beschaffung von Nicht-Serienmaterial haben wir im Jahr 2000 erstmals Internet-basierte Kataloge eingesetzt, aus denen die Mitarbeiter direkt Verbrauchsmaterialien bestellen können. Seit Oktober 2000 arbeiten wir bei der elektronischen Beschaffung mit der Business-to-Business (B2B) Internet-Plattform Covisint, die von einem Joint Venture der Automobilhersteller DaimlerChrysler, Ford, General Motors und Renault/Nissan betrieben wird. Unsere E-Business Aktivitäten sind wichtiger Bestandteil der konzernweiten DCXNET-Initiative von DaimlerChrysler. (Vgl. S. 46f)

PERSPEKTIVEN FÜR DIE ZUKUNFT. Durch die Akquisition der Detroit Diesel Corporation und die Kooperation mit unseren Partnern Mitsubishi Motors Corporation und Hyundai Motor Company ergeben sich insbesondere auch im Einkauf zahlreiche neue Möglichkeiten. Mit dem Ziel, die jeweils besten Standards zu definieren und die Leistungskraft unserer weltweiten Zulieferbasis zu steigern, werden derzeit konkrete Projekte entwickelt.

Einkaufsvolumen



Mitarbeiter (31.12.)	00	99
DaimlerChrysler-Konzern	416.501	466.938
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	100.893	99.459
Chrysler Group	121.027	124.837
Nutzfahrzeuge	94.999	90.082
Vertrieb Fahrzeuge	36.857	34.133
Dienstleistungen	9.589	26.240
Luft- und Raumfahrt	7.162	46.107
Übrige ¹⁾	45.974	46.080

¹⁾ Übrige Geschäftsbereiche und zentrale Bereiche

Globale Personalarbeit

- Personalarbeit weltweit vernetzt
- Führungskräfteplanung und -entwicklung mit LEAD weltweit vereinheitlicht
- Über 3.300 Nachwuchskräfte eingestellt und Anzahl der Auszubildenden um 500 erhöht

Globale Personalstrategie verabschiedet.

Um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch zielgerichteter auf ihre Aufgaben in dem global agierenden Unternehmen DaimlerChrysler vorbereiten zu können, haben wir im Jahr 2000 eine für alle Personalbereiche einheitliche Strategie verabschiedet. Die globale Personalarbeit wird sich danach an sieben Herausforderungen orientieren: Beitrag zur Profitabilität, Leadershipentwicklung, Aufbau von E-Business-Kompetenz, Ausbau des Images als attraktiver Arbeitgeber, Förderung der Chancengleichheit, Unterstützung von Merger & Acquisitions und Früherkennung zukünftiger Trends. Im Rahmen dieser Strategie wurden konkrete Maßnahmen erarbeitet, die sich inzwischen in der Umsetzung befinden. Unser klares Ziel ist eine einheitliche Personalpolitik im gesamten Konzern, abgestimmt auf die gemeinsamen Belange aller Geschäftsbereiche.

PROJEKT E-PEOPLE. Um die Personalarbeit und -verwaltung künftig stärker zu vernetzen und E-Business-fähig zu machen, wird DaimlerChrysler die web-basierte Standardsoftware Peoplesoft und PAISY IPW einführen. Zu den bereits über Peoplesoft verwalteten 43.000 Mitarbeitern in den USA werden bis 2003 weitere 167.000 in Deutschland hinzukommen. Im Rahmen des Projekts e-People werden auch die sogenannten „Self-Services“ für Mitarbeiter, wie sie beispielsweise bereits in Form von Stellenbörsen, Belegschaftsaktienprogrammen und Mitarbeiterfonds existieren, weiter ausgebaut.

E-BUSINESS FÜR MITARBEITER. Im vergangenen Jahr konnten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zahlreiche Bildungsangebote zu E-Business-Themen wahrnehmen. Zudem haben wir beschlossen, im Jahr 2001 eine weitere Qualifizierungsoffensive durchzuführen und den Zugang zu Intranet- und Internet-Informationen weiter zu verbessern. Bereits jetzt können die zahlreichen Serviceangebote der Personalbereiche direkt über das Intranet von unserer Belegschaft genutzt werden.



Die Internationale Nachwuchsgruppe von DaimlerChrysler ist ein Personal-Programm mit internationaler und konzernweiter Ausrichtung, das die Fähigkeiten exzellenter Nachwuchskräfte professionalisiert.

LEAD - NEUES INSTRUMENT IN DER PERSONAL-ENTWICKLUNG. Mit LEAD (Leadership Evaluation And Development) haben wir weltweit einheitliche Grundsätze und transparente Prozesse für die Führungskräfteplanung und -entwicklung eingeführt. LEAD deckt dabei das gesamte Spektrum von der Zielvereinbarung, über die Leistungsbewertung, die Potenzialeinschätzung bis zur Entwicklungsplanung ab. LEAD ermöglicht somit die Steuerung des künftig benötigten Management-Potenzials.

VIELFALT UND CHANCENGLEICHHEIT. Im Jahr 2000 haben wir zahlreiche Maßnahmen beschlossen, um die Chancengleichheit in unserem Unternehmen weiter zu fördern. Eines unserer Ziele ist es dabei, die Vielfalt unserer Kunden und Absatzmärkte auch stärker in unseren Belegschaftsstrukturen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang hat das Unternehmen gemeinsam mit den Arbeitnehmervertretern in Deutschland unter anderem eine „Erklärung zur Chancengleichheit“ vereinbart, nach der beispielsweise der Anteil von Frauen im Management signifikant erhöht werden soll.

ÜBER 3.300 NACHWUCHSKRÄFTE EINGESTELLT. Als einer der weltweit attraktivsten Arbeitgeber konnte DaimlerChrysler im Jahr 2000 erneut über 3.300 hochqualifizierte Nachwuchskräfte einstellen; davon waren etwa 70% Ingenieure und Naturwissenschaftler. Neben den klassischen Recruiting-Maßnahmen hat DaimlerChrysler

durch den Auftritt bei der Internet-Messe „jobfair 24“ und beim „International E-Day“ vermehrt neue Wege genutzt, um den direkten Kontakt zu den High Potentials aufzubauen und diese für das Unternehmen gewinnen zu können.

AUSBILDUNGSZAHLEN WEITER GESTEIGERT. Im Jahr 2000 konnte die Zahl der Auszubildenden noch einmal um 500 auf 10.600 erhöht werden. Dabei haben wir insbesondere in den neuen Berufen wie dem Mechatroniker, dem/der Automobilkaufmann/-frau und dem Fertigungsmechaniker deutliche Zuwächse erzielt. Insgesamt konnten rund 200 Auszubildende während ihrer Ausbildung im Jahr 2000 an einem Auslandseinsatz teilnehmen.

WELTWEIT 416.500 BESCHÄFTIGTE. Zum 31. Dezember 2000 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 416.501 (i. V. 466.938) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; davon waren 196.861 (i. V. 241.233) in Deutschland und 123.633 (i. V. 123.928) in den USA tätig. Bereinigt um die Veränderungen im Konsolidierungskreis (im Wesentlichen Dasa und debis Systemhaus) hat sich die Anzahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von 417.753 auf 416.501 verringert.

DANK AN DIE BELEGSCHAFT. Wir danken der gesamten Belegschaft für ihren Einsatz und ihre Leistung. Unser Dank gilt gleichermaßen den Arbeitnehmervertretern für die konstruktive Zusammenarbeit.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

- **Konzern-Operating Profit mit € 9,8 Mrd. unter Vorjahresniveau; bereinigt um Einmaleffekte Rückgang auf € 5,2 (i. V. € 10,3) Mrd.**
- **Operatives Ergebnis durch intensiven Wettbewerb in Nordamerika beeinträchtigt**
- **Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder Chrysler Group und Dienstleistungen durch Margendruck und gestiegene Refinanzierungskosten rückläufig**
- **Anstieg des Konzern-Jahresüberschusses um 37% auf € 7,9 Mrd.; bereinigt um Einmaleffekte Rückgang auf € 3,5 (i. V. € 6,2) Mrd.**

OPERATING PROFIT DES DAIMLERCHRYSLER-KONZERNS

UNTER HOHEM VORJAHRESNIVEAU. Der Konzern-Operating Profit verringerte sich um € 1,3 Mrd. auf € 9,8 Mrd. Die Ergebnisse beider Jahre sind in erheblichem Maße durch Einmaleffekte geprägt.

Positiv beeinflusst wurde der Operating Profit des abgelaufenen Jahres durch den Tausch von Anteilen der Daimler-Chrysler Aerospace in Anteile an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS); dies führte zu einem Ertrag in Höhe von € 3,3 Mrd. Darüber hinaus beteiligte sich die Deutsche Telekom AG im Oktober 2000 mittels einer Kapitalerhöhung zu 50,1% an debis Systemhaus; hieraus resultierte ein einmaliger Bewertungsertrag von € 2,3 Mrd. Weiterhin haben sich der Verkauf der Bahnfahrwegsysteme beim Geschäftsbereich Bahnsysteme und die Nichtteilnahme an der Kapitalerhöhung bei Ballard mit insgesamt € 0,2 Mrd. ergebniserhöhend ausgewirkt.

Aufwendungen im Zusammenhang mit der strategischen Neupositionierung des smart sowie Rückstellungsbildungen zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Rücknahme- und Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge (EU-Altautoverordnung) belasteten das Ergebnis mit € 0,8 Mrd. Außerdem waren im Geschäftsfeld Dienstleistungen außerplanmäßige Abschreibungen auf die Restbuchwerte bei Leasingfahrzeugen in Höhe von € 0,5 Mrd. vorzunehmen.

Der um diese Einmaleffekte bereinigte Operating Profit ging auf € 5,2 (i. V. € 10,3) Mrd. zurück. Ursache hierfür sind vor allem geringere Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder Chrysler Group und Dienstleistungen. Hier spiegelt sich insbesondere die verschärfte Wettbewerbssituation in Nordamerika wider. Die anderen Geschäftsfelder konnten ihre starke Marktposition festigen.

Der Operating Profit des Vorjahres war durch insgesamt positive einmalige Ergebniseffekte von € 0,7 Mrd. beeinflusst (vgl. S. 48).

Anmerkung: Die Kapitel „Das Geschäftsjahr im Überblick“, „Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation“ und „Ausblick“ entsprechen zusammen dem Lagebericht des DaimlerChrysler-Konzerns, der auf einem nach den Grundsätzen der US-amerikanischen Rechnungslegung (US-GAAP) erstellten Konzernabschluss basiert.

MERCEDES-BENZ PERSONENWAGEN & SMART. Der Ergebnisbeitrag des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Personenwagen & smart lag mit € 2,1 Mrd. unter dem des Vorjahres (€ 2,7 Mrd.). Hierin enthalten sind einmalige Aufwendungen in Höhe von € 0,5 Mrd. aufgrund der Neuausrichtung der smart-Produktpalette im Rahmen der Z-Car-Kooperation mit der Mitsubishi Motors Corporation (MMC). Weiterhin sind durch das Inkrafttreten der EU-Altautoverordnung Rückstellungsbildungen in Höhe von € 0,3 Mrd. erforderlich gewesen. Dem stand ein einmaliger Ertrag aus der Reduzierung unseres Anteils an Ballard in Höhe von € 0,1 Mrd. gegenüber.

Bereinigt um diese Einmaleffekte verbesserte sich der Operating Profit des Geschäftsjahres um 6,3% auf € 2,9 Mrd. Hierzu haben vor allem die erfolgreiche Markteinführung der neuen C-Klasse Limousine und die hervorragende Marktakzeptanz der S-Klasse (einschließlich CL-Coupé) beigetragen. Darüber hinaus konnte insbesondere in Europa der Absatz von M-Klasse Fahrzeugen deutlich gesteigert werden. Auch die E-Klasse behauptete sich im Markt erfolgreich. Bei smart konnte der operative Verlust durch den gestiegenen Absatz, unterstützt durch die erfolgreiche Markteinführung des smart cabrio und cdi, gemindert werden.

CHRYSLER GROUP. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Chrysler Group lag mit € 0,5 Mrd. deutlich unter dem Vorjahr (€ 5,1 Mrd.). Der intensive Wettbewerb im nordamerikanischen Markt führte zu rückläufigen Absatzzahlen der Chrysler Group sowie deutlich höheren modellspezifischen Preisnachlässen (Incentives). Davon betroffen waren insbesondere die für die Chrysler Group wichtigen Marktsegmente der Minivans, Sport Utility Vehicles und Pick-up-Fahrzeuge. Darüber hinaus war der Operating Profit durch einen veränderten Produkt-Mix und gestiegene Kosten aufgrund der Einführung des neuen Minivan, des PT Cruiser, des Dodge Stratus sowie der Chrysler Sebring Limousine und des Sebring Cabriolet belastet. Durch höhere Preise und geringere Mitarbeiter-Erfolgsbeteiligungen konnte der Rückgang teilweise kompensiert werden. Um die Ertragskraft der Chrysler Group wiederherzustellen, sind umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen geplant, die das Jahr 2001 belasten werden.

NUTZFAHRZEUGE. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge profitierte von der stark gestiegenen Nachfrage nach Transportern in Europa und der Erholung des Nutzfahrzeuggeschäfts in Lateinamerika und der Türkei. Insbesondere in Brasilien, unserem wichtigsten Markt in Lateinamerika (ohne Mexiko), stieg der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 23%. Der Absatzrückgang in Nordamerika für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse 8 wirkte sich auch bei Freightliner aus und führte zu einem stark rückläufigen Ergebnisbeitrag in 2000. Dennoch konnte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge an das hohe Ertragsniveau des Vorjahres anknüpfen und einen Operating Profit von € 1,1 Mrd. erwirtschaften. Mit der strategischen Weiterentwicklung des Geschäftsfelds durch die vollständige Übernahme der Detroit Diesel Corporation und den Erwerb von Western Star Trucks ist die Wettbewerbsposition weiter ausgebaut worden.

DIENSTLEISTUNGEN. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen weist einen Anstieg des Operating Profit um € 0,4 Mrd. auf € 2,5 Mrd. aus. Der Vergleich der Ergebnisse ist aufgrund von Einmaleffekten in beiden Geschäftsjahren beeinträchtigt. Im Oktober 2000 beteiligte sich die Deutsche Telekom AG mittels einer Kapitalerhöhung zu 50,1% an debis Systemhaus; hieraus resultierte ein einmaliger Bewertungsertrag von € 2,3 Mrd. Ergebnismindernd wirkten hingegen Belastungen in Höhe von € 0,5 Mrd. infolge notwendiger Sonderabschreibungen auf die Restbuchwerte von Leasingfahrzeugen. Für diesen Einmalaufwand waren im Wesentlichen wettbewerbsbedingt rückläufige Preise für Gebrauchtfahrzeuge in Nordamerika und modellspezifische Preisnachlässe auf Neufahrzeuge der Chrysler Group verantwortlich. Auch der Operating Profit des Vorjahres war durch Einmaleffekte von insgesamt € 1,0 Mrd. positiv beeinflusst; diese resultierten überwiegend aus dem Verkauf von 42,4% der debitel-Anteile.

Nach Berücksichtigung aller Sonderfaktoren ist ein Rückgang des Operating Profit um € 0,4 Mrd. auf € 0,6 Mrd. zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür waren der hohe Margendruck aufgrund des verschärften Wettbewerbs in Nordamerika sowie die gestiegenen Refinanzierungskosten.

Das debis Systemhaus wird nach der Übernahme der Mehrheit der Anteile durch die Deutsche Telekom AG nunmehr „at equity“ einbezogen; die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit dem Vorjahr wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

LUFT- UND RAUMFAHRT. Der signifikante Anstieg des Operating Profit im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt um € 3,0 Mrd. auf € 3,8 Mrd. ist in erster Linie auf den Ertrag aus dem Tausch von Anteilen an der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS zurückzuführen. Bereinigt um diesen einmaligen Ertrag verminderte sich das operative Ergebnis um € 0,3 Mrd. auf € 0,5 Mrd. Dabei setzt sich der Operating Profit des abgelaufenen Jahres aus dem Ergebnis des ehemaligen Dasa-Konzerns für die ersten sechs Monate und dem at equity-Ergebnis der EADS für weitere sechs Monate zusammen. Hinzu kommen für die zweite Jahreshälfte die Ergebnisse der nicht in die EADS

Operating Profit nach Segmenten in Millionen	00	00	99
	US \$	€	€
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.014	2.145	2.703
Chrysler Group	470	501	5.051
Nutzfahrzeuge	1.042	1.110	1.067
Dienstleistungen	2.307	2.457	2.039
Luft- und Raumfahrt	3.524	3.754	730
Übrige	(58)	(62)	(399)
Eliminierungen	(144)	(153)	(179)
DaimlerChrysler-Konzern	9.155	9.752	11.012
Bereinigt um Einmaleffekte	4.894	5.213	10.316

Operating Profit bereinigt um Einmaleffekte in Millionen	00	00	99
	US \$	€	€
Industriegeschäft	4.338	4.621	9.377
Financial Services	556	592	939
DaimlerChrysler-Konzern	4.894	5.213	10.316

eingebrachten Aktivitäten. Dies ist im Wesentlichen der Geschäftsbereich MTU Aero Engines, der weiterhin in den DaimlerChrysler-Konzernabschluss voll einbezogen und dem Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt zugerechnet wird. Mit der Beteiligung an der EADS partizipiert das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt seit Juli 2000 anteilig auch an den Ergebnissen der ebenfalls in die EADS eingebrachten Aktivitäten der Aerospatiale Matra-Gruppe sowie der CASA. Aufgrund der beschriebenen Umstrukturierungen sind die Ergebnisse beider Geschäftsjahre nicht vergleichbar.

ÜBRIGE. Das Segment Übrige, das einen negativen Ergebnisbeitrag von € 0,1 Mrd. ausweist, verbesserte sich um € 0,3 Mrd. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis des abgelaufenen Jahres durch einmalige Erträge in Höhe von € 0,2 Mrd.; diese stammten hauptsächlich aus dem Verkauf der Bahnfahrwegsysteme beim Geschäftsbereich Bahnsysteme. Das Vorjahresergebnis war hingegen durch einmalige Aufwendungen von € 0,2 Mrd. im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung bei Bahnsysteme belastet.

Bereinigt um diese Einmaleffekte verminderte sich der Operating Profit im Segment Übrige um € 0,1 Mrd. Der Ergebnisrückgang ist überwiegend auf Aufwendungen für zukunftsorientierte Projekte zurückzuführen, die u. a. für den Aufbau der E-Business-Aktivitäten auf Konzernebene anfielen. Aus der erstmaligen Einbeziehung unseres Anteils an der Mitsubishi Motors Corporation resultierte ein negativer Ergebnisbeitrag von € 46 Mio. Der Geschäftsbereich Bahnsysteme, der im Vorjahr noch Verluste schrieb, trug

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
in Millionen

	00 US \$	00 €	99 €
Umsatzerlöse	152.446	162.384	149.985
Umsatzkosten	(126.558)	(134.808)	(120.082)
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(16.772)	(17.865)	(15.669)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.949)	(6.337)	(5.737)
Sonstige betriebliche Erträge	889	946	827
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.056	4.320	9.324
Finanzergebnis	146	156	333
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.202	4.476	9.657
Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland	(247)	(263)	(812)
Ertragsteuern	(1.630)	(1.736)	(3.721)
Ertragsteuern gesamt	(1.877)	(1.999)	(4.533)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(11)	(12)	(18)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	2.314	2.465	5.106
Außerordentliches Ergebnis, nach Steuern			
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	5.179	5.516	659
Verlust aus der vorzeitigen Tilgung von Verbindlichkeiten	-	-	(19)
Anpassung aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern	(82)	(87)	-
Konzern-Jahresüberschuss	7.411	7.894	5.746
Konzern-Jahresüberschuss bereinigt um Einmaleffekte¹⁾	3.268	3.481	6.226

¹⁾ 2000: Tausch von Anteilen der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS, Beteiligung der Deutsche Telekom AG an debis Systemhaus, Verkauf Bahnfahrwegsysteme, Reduzierung des Anteils an Ballard, Neupositionierung smart, Rückstellungsbildung für EU-Altautoverordnung, außerplanmäßige Abschreibung auf Restbuchwerte der Leasingfahrzeuge, Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland

1999: Veräußerung von 42,4% der Anteile an der debitel AG, Struktur-aufwendungen bei Adtranz, Altersversorgungsaufwendungen für künftige Ausgleichszahlungen an die Pensionäre der DaimlerChrysler Corporation, Verkauf von Finanzdienstleistungsforderungen vergangener Jahre, vorzeitige Tilgung von Verbindlichkeiten, Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland

mit einem leicht positiven Ergebnis bei. MTU/Dieselantriebe konnte auch in diesem Jahr seinen Operating Profit gegenüber dem Vorjahr weiter steigern. Der positive Ergebnisbeitrag des Geschäftsbereichs Automobil-Elektronik liegt geringfügig unter dem Vorjahreswert.

Überleitung zum Operating Profit
in Millionen

	00 US \$	00 €	99 €
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.056	4.320	9.324
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(264)	(281)	379
+ Operatives Beteiligungsergebnis	(33)	(35)	17
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	5.475	5.832	1.140
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	(79)	(84)	152
Operating Profit	9.155	9.752	11.012

FINANZERGEBNIS UNTER VORJAHRESNIVEAU. Das Finanzergebnis ging im Berichtsjahr um € 0,1 Mrd. auf € 0,2 Mrd. zurück. Dabei enthält das Beteiligungsergebnis erstmals Ergebnisbeiträge der at equity bilanzierten Beteiligungen EADS (seit Juli 2000), Mitsubishi Motors Corporation sowie debis Systemhaus (beide seit Oktober 2000). Die operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen werden anteilig dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Berichtsjahr ergab sich hieraus eine Belastung in Höhe von insgesamt € 43 Mio. Die übrigen operativen Beteiligungen steuerten einen positiven Beitrag von € 8 Mio. bei.

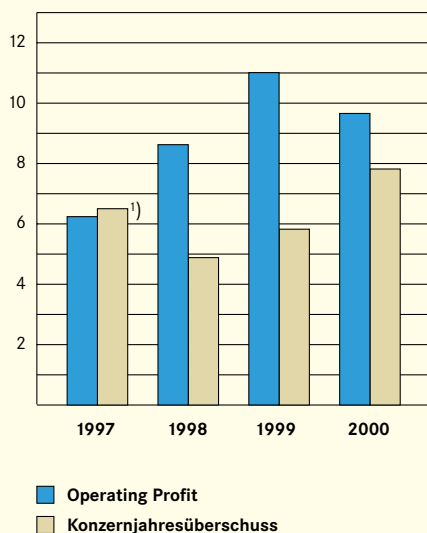
Das Zinsergebnis zeigt einen erheblichen Rückgang, der im Zusammenhang mit der Gründung des DaimlerChrysler Pension Trust steht. Ende 1999 und zu Beginn des Jahres 2000 sind liquide Mittel in Höhe von € 5,5 Mrd. auf den DaimlerChrysler Pension Trust übertragen worden. Die mit dieser Liquidität erwirtschafteten Zinsgewinne schlugen sich nicht mehr im Zinsergebnis des Konzerns nieder, sondern mindern die Altersversorgungsaufwendungen und fallen damit in der Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis vor Finanzergebnis an. Im Rahmen der Ermittlung des Operating Profit werden die Zinsbestandteile des Altersversorgungsaufwands wieder herausgerechnet.

Außerdem verminderte sich das Zinsergebnis aufgrund der gestiegenen Verschuldung im Industriegeschäft.

Weiterhin ist die Entwicklung des Finanzergebnisses durch die Einführung des neuen Rechnungslegungsstandards SFAS 133 stark beeinflusst. Im Vorjahr führten die Wechselkursentwicklungen zu hohen Belastungen aus

der Einlösung und Bewertung von Währungssicherungsgeschäften, bei denen für Zwecke der Bilanzierung keine unmittelbare Zuordnung zu einem operativen Grundgeschäft hergestellt werden konnte (offene Bilanzierung). Seit der Einführung von SFAS 133 können auch die Sicherungsgeschäfte für geplante Zahlungsströme in Fremdwährung geschlossen bilanziert werden, so dass sich Wechselkurschwankungen nicht mehr im bisherigen Ausmaß auswirken. Die Belastung aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente konnte im Vorjahr durch hohe Wertpapiererträge teilweise kompensiert werden.

Ergebnisentwicklung in Milliarden €



¹⁾ Konzernjahresüberschuss 1997 einschließlich außerordentlicher Steuererträge in Höhe von € 2,5 Mrd.

KONZERN-JAHRESÜBERSCHUSS EINSCHLIESSLICH SONDEREFFEKTE GESTIEGEN. Der Konzern-Jahresüberschuss beträgt € 7,9 Mrd. und übertrifft damit den Vorjahreswert um 37%. Auf Basis des ausgewiesenen Konzern-Jahresüberschusses stieg das Ergebnis je Aktie von € 5,73 auf € 7,87.

Die im Zusammenhang mit dem Operating Profit beschriebenen Sondereinflüsse schlagen sich im Konzern-Jahresüberschuss mit einem Nachsteuerbetrag von € 4,8 (i. V. € 0,4) Mrd. nieder. Da die inländischen Konzerngesellschaften insgesamt einen deutlichen Überhang an aktiven latenten Steuern aufweisen, entstand aus der im Rahmen der Steuerreform verabschiedeten Reduzierung des Steuersatzes von 40% auf 25% (i. V. von 45% auf 40%) ein Aufwand in Höhe von € 0,3 (i. V. € 0,8) Mrd. aus der Abwertung dieser aktiven Steuerlatenz. Im Außerordentlichen Ergebnis waren aufgrund der Vorschriften zur Anwendung der Pooling-of-Interest-Methode Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten in Höhe von € 5,5 (i. V. € 0,7) Mrd. auszuweisen. Weitere Ergebniseffekte mit Einmalcharakter, die gemäß den US-GAAP Regeln gesondert offenzulegen sind,

ergaben sich aus der Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards SFAS 133 (€ 12 Mio.) sowie aus der Umsetzung einer Verlautbarung der Emerging Issues Task Force (EITF) (- € 99 Mio.). Gemäß EITF 99-20 waren im Zuge der Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückbehaltene Forderungen abzuwerten.

Bereinigt um diese Einmaleffekte verminderte sich der Konzern-Jahresüberschuss um € 2,7 Mrd. auf € 3,5 Mrd.; das bereinigte Ergebnis je Aktie erreichte € 3,47 gegenüber € 6,21 in 1999.

AUSSCHÜTTUNG VON € 2,35 PRO AKTIE. Wir schlagen der am 11. April 2001 stattfindenden Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2000 eine Dividende von € 2,35 je Aktie auszuschütten. Bei einem dividendenberechtigten Kapital in Höhe von € 2.609 Mio. beträgt die Ausschüttungssumme € 2.358 Mio.

STEUERUNGSMITTEL ALS WICHTIGER BAUSTEIN DER UNTERNEHMENSFÜHRUNG. Das im DaimlerChrysler-Konzern entwickelte Steuerungsinstrumentarium unterstützt das Management bei der Führung und Steuerung des Gesamtunternehmens sowie der einzelnen Geschäftsfelder. Dabei erlauben und fördern die Steuerungsgrößen die Dezentralisierung von Verantwortung, eine bereichsübergreifende Transparenz sowie eine kapitalmarktorientierte Investitionssteuerung in allen Bereichen des DaimlerChrysler-Konzerns.

Für Steuerungszwecke unterscheiden wir zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene der Geschäftsfelder und -bereiche. Auf der Konzernebene verwenden wir mit dem Net Operating Income eine kapitalmarktorientierte Nachsteuer-Ergebnisgröße. Abzüglich der durchschnittlichen Kapitalkosten ergibt sich daraus der Wertbeitrag als absolute Ergebnisgröße. Darüber hinaus wird das Net Operating Income für die Ermittlung der Konzern-Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Umfang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet. Der Verzinsungsanspruch bzw. die durchschnittlichen Kapitalkosten des Konzerns werden hierbei aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für das investierte Eigen- und Fremdkapital erwarten. Diese Kapitalkosten werden im Wesentlichen vom Zinssatz für langfristige Wertpapiere und von einer Risikoprämie für Anlagen in Aktien bestimmt. Für den Konzern rechnen wir seit dem Zusammenschluss Daimler-Benz/Chrysler in 1998 mit gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten in Höhe von 9,2% nach Steuern. Dieser Kapitalkostensatz dürfte unter heutigen Kapitalmarktanforderungen zu hoch sein, wurde aber bewusst für die interne Steuerung beibehalten, um den Anspruch an die Geschäftsbereiche nicht zu verändern. Im Laufe des Jahres 2001 wollen wir die Kapitalkosten erneut überprüfen und dann gegebenenfalls an die veränderten Kapitalmarktverhältnisse anpassen.

Entwicklung der Kapitalrenditen¹⁾

	00 99		00 99	
	(Jahresdurchschnitt; Mrd. €)		%	
	Net Assets		Return on Net Assets	
DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)	59,5	53,2	7,4	13,2
Industriegeschäfte (vor Zinsen und Steuern)	48,8	39,0	9,5	24,0
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	10,9	9,6	26,3	28,2
Chrysler Group	25,0	19,5	2,1	25,9
Nutzfahrzeuge	7,2	6,0	16,0	17,8
Dienstleistungen ²⁾	1,1	0,8	9,5	15,0
Luft- und Raumfahrt ³⁾	2,7	2,2	16,7	33,8
Übrige Industriegeschäfte ⁴⁾	1,9	1,0	5,0	(29,1)
	Eigenkapital		Return on Equity ⁵⁾	
Financial Services	6,2	5,1	9,6	18,4

¹⁾ Ohne Einmaleffekte

²⁾ Ohne Financial Services

³⁾ Aufgrund des Tauschs von Anteilen der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS sind die Werte mit dem Vorjahr nicht vergleichbar.

⁴⁾ Bahnsysteme, Automobil-Elektronik, MTU/Dieselantriebe, Mitsubishi Motors Corporation (ab Oktober 2000); Werte sind mit dem Vorjahr nicht vergleichbar

⁵⁾ Vor Steuern

Auf der Ebene der industriell tätigen Geschäftsfelder und -bereiche verwenden wir mit dem Operating Profit eine im internationalen Kontext gebräuchliche und akzeptierte Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern, die den Verantwortungsbereich des operativen Managements zutreffend abbildet. Als Kapitalbasis dienen auch hier die Net Assets, also die Aktiva abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten; der Mindestverzinsungsanspruch beträgt 15,5%. Für unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten wird branchenüblich die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen. Hierfür wurde ein anzustrebendes Mindest-Renditeziel von 20% (vor Steuern) definiert.

Das aus dem Konzern-Jahresüberschuss abgeleitete Net Operating Income belief sich im Berichtsjahr ohne Einmaleffekte auf € 4,4 Mrd. (€ 8,8 Mrd. inklusive Einmaleffekte). In Verbindung mit einem Zuwachs der Net Assets von € 53,2 Mrd. auf € 59,5 Mrd. führte dies zu einem Return on Net Assets für den DaimlerChrysler-Konzern von 7,4% nach

Steuern. Besonders erfreulich war, dass das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart den Mindestverzinsungsanspruch von 15,5% vor Steuern wieder deutlich übertroffen hat. Auch die Rendite des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge lag über dem Mindestverzinsungsanspruch. Bei Chrysler Group und Financial Services wurde vor allem aufgrund der unbefriedigenden wirtschaftlichen Situation in Nordamerika der Mindestverzinsungsanspruch nicht erreicht.

Aufgrund des rückläufigen Net Operating Income sowie der gestiegenen Net Assets weist der DaimlerChrysler-Konzern einen negativen Wertbeitrag in Höhe von € 1,1 Mrd. aus (berechnet auf Basis eines Kapitalmarktzinssatzes von 9,2% nach Steuern).

Die Net Assets werden – wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt – auf Basis von Buchwerten ermittelt.

Net Assets¹⁾ (Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns in Millionen

	00	99
	€	€
Eigenkapital ²⁾	42.713	36.060
Anteile in Fremdbesitz	519	650
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	9.508	4.400
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	11.114	14.014
Net Assets (Nettovermögen)	63.854	55.124

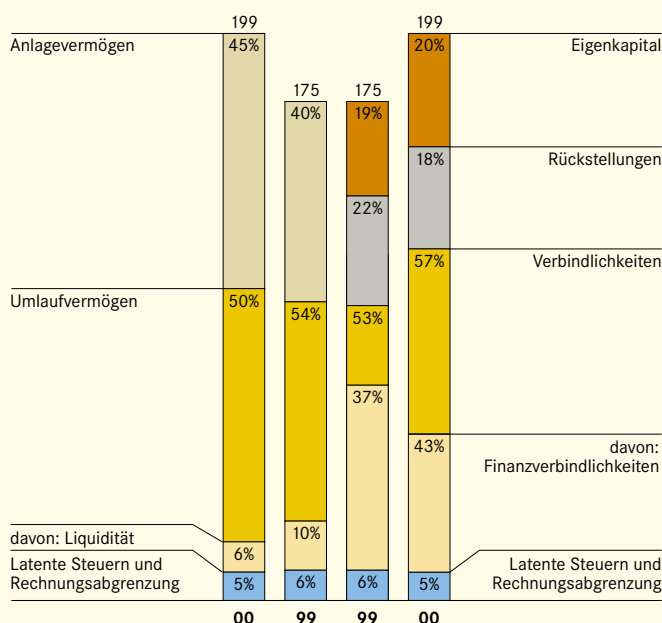
¹⁾ Jahresendwerte, Jahresdurchschnitt: € 59,5 Mrd. (i.V. € 53,2 Mrd.)

²⁾ Bereinigt um die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 133.

Überleitung zum Net Operating Income in Millionen

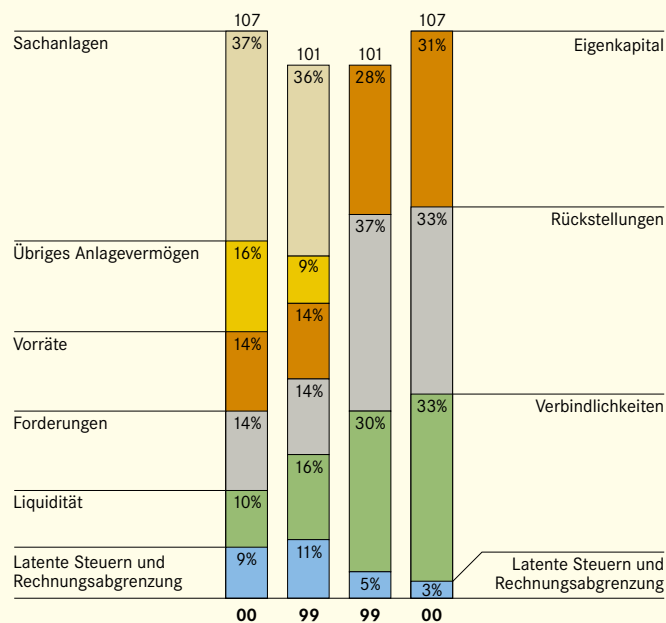
	00	99
	€	€
Konzern-Jahresüberschuss	7.894	5.746
Einmaleffekte	(4.413)	480
Konzern-Jahresüberschuss bereinigt um Einmaleffekte	3.481	6.226
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	12	18
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	241	127
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	649	661
Net Operating Income	4.383	7.032

Bilanzstruktur in Milliarden €



ANSTIEG DER BILANZSUMME. Die Bilanzsumme des Konzerns wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 14% auf € 199,3 Mrd. Ausschlaggebend dafür waren das höhere Geschäftsvolumen im Industriegeschäft, die Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie die im Vergleich zum Vorjahr höhere Bewertung des US-Dollar. So waren die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften nach der weiteren Aufwertung des US-Dollar zum 31.12.2000 mit einem Wechselkurs von € 1 = \$ 0,931 (i. V. € 1 = \$ 1,005) umzurechnen. Dies hat sich in entsprechend höheren Bilanzständen in Euro niedergeschlagen. Vom Anstieg der Konzernbilanzsumme sind insgesamt € 8,2 Mrd. auf Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine Bilanzverlängerung um € 0,8 Mrd. aufgrund der Einführung des neuen Rechnungslegungsstandards SFAS 133, da nunmehr alle derivativen Finanzinstrumente mit Marktwerten zu bilanzieren sind. Demgegenüber waren bisher nur derivative Finanzinstrumente zu Marktwerten anzusetzen, die nicht die Voraussetzungen zur Bildung von Bewertungseinheiten erfüllten. Gegenläufig ergaben sich eine Bilanzverkürzung um rund € 1 Mrd. und strukturelle Verschiebungen innerhalb der Konzernbilanz durch die Änderung der Konsolidierungsmethode hinsichtlich der Einbeziehung der in die EADS eingebrachten Teile der

Bilanzstruktur Industriegeschäft in Milliarden €



DaimlerChrysler Aerospace und der debis Systemhaus Gruppe, die nunmehr at equity bilanziert werden. Unser Anteil am Vermögen dieser Beteiligungen wird unter Anteile an assoziierten Unternehmen innerhalb der Finanzanlagen zusammengefasst. Die einzelnen Vermögensgegenstände und Schulden sind somit nicht mehr in der Konzernbilanz enthalten.

Auf der Aktivseite führte das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu hohen Zuwachsraten bei den Vermieteten Gegenständen (+ 24%) und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen (+ 26%). Beide Posten machen insgesamt € 82,4 Mrd. und damit 41% unserer gesamten Aktiva aus. Auf der Passivseite stehen dem € 84,8 (i. V. € 64,5) Mrd. an Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Bei der Summe aus Vermietvermögen und Finanzdienstleistungsforderungen trugen die geänderten Wechselkursparitäten € 3,8 Mrd. zum Zuwachs bei.

Die Sachanlagen nahmen um 10% auf € 40,1 Mrd. zu. Dabei ist rund die Hälfte des Anstiegs auf positive Effekte aus der Währungsumrechnung zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich gestiegene Sachinvestitionen der Chrysler Group und anderer ausländischer Produktionsgesellschaften erhöhend aus.

Die Finanzanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdreifacht und erreichen nunmehr einen Bilanzwert von € 12,1 Mrd. Die Zunahme ist überwiegend auf die at equity Einbeziehung der EADS, der debis Systemhaus Gruppe und der Mitsubishi Motors Corporation zurückzuführen.

Die Vorräte - abzüglich der Erhaltenen Anzahlungen - sind in der Konzernbilanz mit € 16,3 (i. V. € 15,0) Mrd. ausgewiesen. Neben positiven Währungsumrechnungseffekten (€ 0,5 Mrd.) ist die Erhöhung insbesondere durch gestiegene Gebrauchtfahrzeugbestände bei Nutzfahrzeugen - vor allem in Nordamerika - bedingt. Auch die Geschäftsausweitung sowie anstehende Markteinführungen neuer Produkte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart trugen zu einem Anstieg der Vorräte bei. Der Anteil der Vorräte an der Bilanzsumme ist von 9% auf 8% zurückgegangen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Sonstigen Forderungen haben um 4,6% auf € 22,4 Mrd. zugenommen. Dabei stand einem Rückgang aufgrund des Übergangs von der Vollkonsolidierung auf die at equity Einbeziehung von EADS und debis Systemhaus ein höheres Geschäftsvolumen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart und Nutzfahrzeuge gegenüber. Außerdem erhöhten sich die in den Forderungen enthaltenen sonstigen Vermögensgegenstände aufgrund der Einführung von SFAS 133 um € 0,8 Mrd. sowie infolge gesteigener Sicherungseinbehalte im Zusammenhang mit der Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts um € 0,9 Mrd. Der Bestand an liquiden Mitteln ging von € 18,2 Mrd. auf € 12,5 Mrd. zurück. Maßgeblich dafür waren im Berichtsjahr vorgenommene Anteilerwerbe, der Abfluss von Liquidität im Zusammenhang mit der Einbringung der Anteile an der DaimlerChrysler Aerospace in die EADS sowie ein weiterer Transfer von liquiden Mitteln in den DaimlerChrysler Pension Trust.

Auf der Passivseite nahm das Konzerneigenkapital um 18% auf € 42,4 (i. V. € 36,1) Mrd. zu. Sowohl das Konzernergebnis in Höhe von € 7,9 Mrd. als auch positive Effekte aus der Währungsumrechnung in Höhe von € 1,4 Mrd. trugen zum Anstieg bei. Die erstmalige erfolgsneutrale Bilanzierung der derivativen Finanzinstrumente gemäß SFAS 133 führte zu einer Verminderung des Eigenkapitals um € 0,4 Mrd. Die Eigenkapitalquote bereinigt um die Dividendenzahlungen stieg von 19,3% auf 20,1% an. Für das Industriegeschäft allein errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 31,2% nach 27,8% im Vorjahr.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen verminderte sich - trotz eines Anstiegs aus der Währungsumrechnung - um € 1,3 Mrd. auf € 36,4 Mrd. Der Rückgang resultierte hauptsächlich aus dem Übergang auf die at equity Bilanzierung der in die EADS eingebrachten Gesellschaften der DaimlerChrysler Aerospace sowie des debis Systemhauses. Außerdem sind weitere liquide Mittel in den DaimlerChrysler Pension Trust eingelegt worden, so dass sich die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen wiederum verminderten. Gegenläufig waren höhere sonstige Rückstellungen aufgrund eines gestiegenen Geschäftsvolumens sowie infolge der erstmaligen Anwendung von SFAS 133 zu bilanzieren.

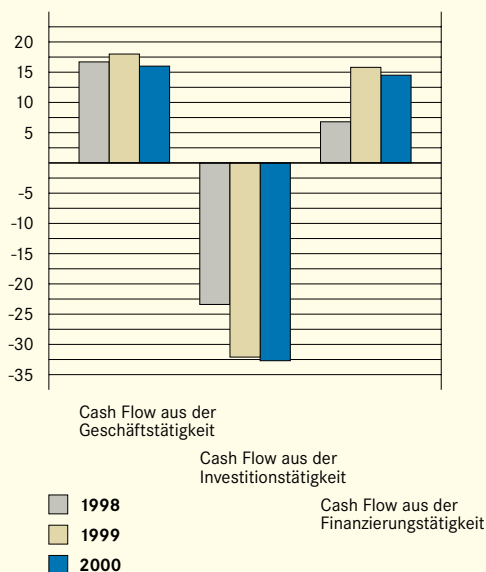
Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen Verbindlichkeiten gingen um € 1,2 Mrd. auf € 24,9 (i. V. € 26,1) Mrd. zurück. Bereinigt um Einflüsse aus der Währungsumrechnung und Konsolidierungseffekte durch die at equity Bilanzierung von EADS und debis Systemhaus ergab sich ein geschäftsbedingter Anstieg in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie Nutzfahrzeuge.

CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT DURCH HÖHERES WORKING CAPITAL NEGATIV BEEINFLUSST.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ging im Berichtsjahr - bereinigt um Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkurseffekte - im Vergleich zu dem sehr hohen Niveau des Vorjahres um 11,1% zurück, erreichte aber mit € 16,0 (i. V. € 18,0) Mrd. nahezu die Höhe des Jahres 1998. Ursache hierfür waren hauptsächlich der geringere Beitrag von Chrysler Group sowie das gestiegene Working Capital.

Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von € 32,7 (i. V. € 32,1) Mrd. blieb auch im Berichtsjahr hauptsächlich von der anhaltenden Ausweitung unseres Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts geprägt. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft allein errechnet sich ein Cash Flow aus der Investitionstätigkeit von € 20,1 Mrd.; er ist damit 7,6% niedriger als im Jahr zuvor. Dies war insbesondere auf die um € 2,2 Mrd. geringeren Nettoinvestitionen zum Vermietvermögen zurückzuführen, die zum Teil durch höhere Forderungen aus Finanzdienstleistungen (plus € 0,4 auf € 8,7 Mrd.) kompensiert wurden. Im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit unseres Industriegeschäfts wirkten sich die im Berichtsjahr vorgenommenen Anteilerwerbe (Mitsubishi Motors Corporation, Detroit Diesel Corporation, Western Star Trucks, Hyundai Motor Company und TAG McLaren) sowie der Abfluss von Liquidität im Zusammenhang mit der Einbringung der DaimlerChrysler Aerospace in EADS aus.

Cash Flow in Milliarden €



Insbesondere zur Deckung des Kapitalbedarfs für unser wachsendes Finanzdienstleistungsgeschäft haben wir langfristige Finanzverbindlichkeiten in erheblichem Umfang aufgenommen. Die Nettokreditaufnahme war um € 1,2 Mrd. niedriger als im Vorjahr, so dass der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit um € 1,3 auf € 14,5 Mrd. zurückging.

Aus der Entwicklung der einzelnen Cash Flows ergab sich nach Bereinigung um Wechselkurseffekte eine Verminderung der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten um € 1,7 auf € 7,1 Mrd. Die Liquidität, in der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere enthalten sind, ging von € 18,2 auf € 12,5 Mrd. zurück.

WEITERE INTERNATIONALISIERUNG DER REFINANZIERUNG.

Die Refinanzierungsaktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns haben auch im abgelaufenen Geschäftsjahr als Folge des unverändert hohen Wachstums vor allem unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts weiter zugenommen. Zur Deckung des Bedarfs wurde ein breites Spektrum von Geld- und Kapitalmarktinstrumenten genutzt, die im Wesentlichen über das weltweite Netz unserer Regionalholding- und Finanzierungsgesellschaften eingesetzt worden sind.

Im Jahr 2000 sind neben der Begebung von Globalanleihen in US-Dollar sowie Benchmark-Anleihen in Euro auch die Finanzierungsaktivitäten im asiatischen Raum zur Erschließung neuer Investorenkreise verstärkt worden. Neben einer Transaktion in Singapore Dollar haben wir eine Anleihe am japanischen Kapitalmarkt (Samurai-Anleihe) in einem Gesamtvolumen von Yen 220 Mrd. (rund € 2,4 Mrd.) erfolgreich platziert. Des Weiteren konnte im Juni der weltweit erste e-bond eines Unternehmens begeben werden, für den neben einer Zeichnung im Internet auch der Sekundärhandel im World Wide Web möglich war. In Abhängigkeit von den jeweiligen Marktgegebenheiten sind darüber hinaus Mittelaufnahmen auch in Australischen Dollar, Kanadischen Dollar, Norwegischen Kronen, Pfund Sterling und Schweizer Franken durchgeführt worden. Auch ist die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsbereichs insbesondere in den USA zur Refinanzierung des Konzerns kontinuierlich genutzt worden.

Die 364-Tage Tranche der globalen Kreditfazilität wurde in 2000 zu unveränderten Konditionen um weitere 364 Tage verlängert und um US-\$ 1 Mrd. aufgestockt. Insgesamt umfasst diese in 1999 etablierte Fazilität drei Tranchen mit unterschiedlichen Laufzeiten in einem Gesamtumfang von nunmehr US-\$ 18 Mrd. Diese Kreditfazilität ist bislang nicht in Anspruch genommen worden.

Aufgrund des Ergebnismrückgangs bei der Chrysler Group und der Notwendigkeit, eine umfassende Restrukturierung in diesem Geschäftsfeld durchzuführen, sowie der zurückgenommenen Absatzerwartung für die Automobilmärkte in Nordamerika, stuften die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's Investors Service unser Langfrist-Rating von A+ auf A bzw. von A1 auf A2 herab.

FRÜHZEITIGE ERKENNUNG UND KONSEQUENTES MANAGEMENT VON RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG.

Die Geschäftsbereiche des DaimlerChrysler-Konzerns sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs naturgemäß einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit unternehmerischem Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum richtigen Umgang mit bestehenden Risiken haben wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme entwickelt und eingesetzt. Im Hinblick auf die Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) haben wir die im Konzern bestehenden Früherkennungssysteme zu einem Risikomanagementsystem zusammengefasst und erweitert. Das Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Reportingprozesses und zielt auf die systematische Identifikation, Beurteilung, Kontrolle und Dokumentation von Risiken. Dabei werden – unter Heranziehung von vordefinierten Risikokategorien – Risiken vom Management der Geschäftsfelder und -bereiche identifiziert und hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichen Schadenshöhe bewertet. Die Berichterstattung über relevante Risiken wird durch vom Management festgelegte Schwellenwerte geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements werden Maßnahmen zur Risikovermeidung, -reduzierung und -absicherung entwickelt und durchgeführt. Weiterhin werden Risiken im Rahmen eines Risikomonitorings überwacht.

Das Risikomanagementsystem des DaimlerChrysler-Konzerns bezweckt, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und entsprechende Maßnahmen einleiten kann. Die Einhaltung der konzerneinheitlichen Richtlinien, wie sie im Risikomanagement-Handbuch definiert sind, wird durch die interne Revision überprüft. Daneben prüfen externe Wirtschaftsprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können, frühzeitig zu erkennen.

RISIKEN AUS DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG. Die Weltwirtschaft hat sich im Berichtsjahr günstig entwickelt. Gleichwohl könnten sich Risiken für die Ergebnissituation von DaimlerChrysler ergeben, wenn sich die ohnehin für 2001 erwartete Konjunkturverlangsamung in Westeuropa und vor allem in Nordamerika weiter verschärfen würde, da der Konzern den überwiegenden Teil seines Geschäfts in diesen beiden Märkten tätigt.

Mögliche Auslöser einer, über den prognostizierten konjunkturellen Rückgang hinaus, rezessiven Entwicklung in den USA wären ein nachhaltiger Vertrauensverlust und eine abwärts gerichtete Erwartungsspirale von Konsumenten und Investoren, was einen stärkeren Einbruch der Inlandsnachfrage sowie deutliche Verluste an den Aktienmärkten mit sich bringen könnte. Die Finanzierung des immens hohen Leistungsbilanzdefizits stellt ein zusätzliches Risiko dar. Gleiches würde für einen neuerlichen Anstieg der Rohölpreise gelten. Aufgrund der handels- und kapitalmäßigen Verflechtungen dürfte es bei einem Konjunkturunbruch bzw. einer Rezession in den USA auch zu spürbaren Wachstumseinbußen in Westeuropa, Asien und Lateinamerika kommen.

Ein weiteres Risikopotenzial liegt in einem erneuten Rückfall der japanischen Wirtschaft. Damit würde nicht nur ein wichtiger Absatzmarkt, sondern auch die strategische Beteiligung an Mitsubishi Motors Corporation beeinträchtigt. Ein Einbruch der japanischen Konjunktur würde zudem die Lage in einigen asiatischen Schwellenländern verschärfen, was auch das gemeinsame Engagement mit Hyundai Motor Company negativ beeinflussen könnte.

BRANCHEN- UND UNTERNEHMENSPEZIFISCHE RISIKEN. Die Automobilbranche ist durch einen intensiven und globalen Wettbewerb charakterisiert, in dem Produktattribute wie Preis, Qualität, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Verbrauch, aber auch Kundenservice und begleitende Finanzierungsangebote zunehmend an Bedeutung gewonnen haben.

Der Wettbewerb in der Automobilbranche erfordert, Kundenwünsche zu antizipieren und zeitnah über sich ständig verkürzende Entwicklungszyklen zu bedienen. Der zukünftige Erfolg von DaimlerChrysler hängt insbesondere auch davon ab, inwieweit es dem Management gelingt, traditionelle Produkt- und Marktsegmente zu stärken und mit innovativen Produkten in neue Märkte zu expandieren. Während die Margen für Premium- und Nischenprodukte im Allgemeinen gut sind, würde eine durch Steuergesetzgebung und rechtliche Auflagen, steigende Energiekosten und zunehmende Umweltauflagen ausgelöste Nachfrageverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen mit geringeren Gewinnspannen die Profitabilität von DaimlerChrysler beeinträchtigen.

Sollte es zu konjunkturzyklischen Nachfragerückgängen kommen, so würde dies wegen bestehender Überkapazitäten in der Automobilbranche zu einer Verschärfung des Wettbewerbs insbesondere auf den europäischen und nordamerikanischen Märkten führen. Erhöht wird der Wettbewerbsdruck voraussichtlich auch durch Preistransparenz und -harmonisierung im Zuge der Euro-Einführung oder durch alternative Vertriebskanäle, die sich aus dem Internet oder der in 2002 möglichen Aufhebung der Gruppenfreistellungsverordnung ergeben könnten. Um Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität in einem zunehmend schwierigen Marktumfeld langfristig zu sichern, ist DaimlerChrysler, wie auch andere Automobilhersteller, darauf angewiesen, Effizienzsteigerungen durch Kosteneinsparungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu erzielen. Qualitätsrisiken aufgrund von Kosteneinsparungen bei den Zulieferern können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Darüber hinaus könnten sich DaimlerChrysler und andere Automobilhersteller unter Wettbewerbs- und Konjunkturlagen gezwungen sehen, weiterhin modellspezifische Preisnachlässe zu gewähren, die Produktion zu verringern und Produktionskapazitäten abzubauen.

Für die Chrysler Group sind umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen geplant, die die Ertragskraft wiederherstellen sollen. Die künftige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Chrysler Group wird entscheidend davon abhängen, inwiefern das Management die geplanten Maßnahmen erfolgreich umsetzen kann. Hiervon wäre auch die Profitabilität des DaimlerChrysler-Konzerns betroffen.

Im Rahmen unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts verlesen oder finanzieren wir Konzernprodukte - in erster Linie Fahrzeuge - und refinanzieren uns zu einem erheblichen Teil über die externen Kapitalmärkte. Dadurch entstehen neben Zinsänderungs- und Ausfallrisiken auch Restwert Risiken für die Fahrzeuge, die uns nach Ablauf des Leasingvertrages zur weiteren Vermarktung übergeben werden.

Durch die 33%-ige Beteiligung an der EADS partizipieren wir auch indirekt an deren Risiken. Der Erfolg der EADS hängt im Wesentlichen von Markterfolg und Wettbewerbsfähigkeit der Airbus Flugzeuge ab. Der Markt für Verkehrsflugzeuge ist zyklischen Schwankungen ausgesetzt, da die Bestellung neuer Flugzeuge weltweit entscheidend von der Profitabilität und den Flottenerneuerungszyklen der Fluggesellschaften abhängt.

RISIKO-TRANSPARENZ IM WÄHRUNGS-, ASSET- UND LIABILITY-MANAGEMENT.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement haben wir die Handelsbereiche organisatorisch, räumlich und systemtechnisch von den administrativen Funktionen der Abwicklung, Finanzbuchhaltung und des Finanzcontrolling getrennt. Derivative Instrumente werden im DaimlerChrysler-Konzern grundsätzlich nur zur Absicherung von Marktrisiken im Zins-, Aktien- und Währungsmanagement eingesetzt.

ASSET- UND LIABILITY-MANAGEMENT. DaimlerChrysler benutzt eine Vielzahl von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um den Erfordernissen der operativen und strategischen Liquiditätssteuerung gerecht zu werden. Darüber hinaus werden aktivische und passivische Zinsinstrumente im Finanzdienstleistungsbereich eingesetzt. Dort werden mit unseren Kunden in der Regel längerfristige Finanzkontrakte mit einem festen Zinssatz abgeschlossen. Die Finanzierung dieser Forderungen erfolgt durch die Ausgabe von verschiedenartigen Schuldverschreibungen im Geld- oder Kapitalmarkt, aber auch durch Bankkredite. Diese Finanzinstrumente beinhalten zu einem großen Teil variable Zinsbindungen, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

In Anlehnung an die moderne Portfoliotheorie erfolgt darüber hinaus eine Kapitalanlage in Aktien, um für die vorhandene Liquidität eine Zusatzrendite gegenüber einer reinen Geldmarktanlage zu erzielen.

Zur Quantifizierung und Steuerung des Risikos, das mit den im Konzern gehaltenen Finanzinstrumenten verbunden ist, verwenden wir im Einklang mit den Regelungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) ein vom Vorstand festgelegtes Risikolimit, das nach der Value-at-Risk-Methodik abgeleitet ist. Hierbei greifen wir auf den Varianz-Kovarianz-Ansatz auf Basis des Risk Metrics®-Modells und die dafür bereitgestellten Daten zurück. Neben den historischen Volatilitäten und Korrelationen fließen über weitere Informationsquellen laufend Zins- und Kursinformationen, die zur Bewertung sämtlicher Positionen erforderlich sind, in das Financial Risk Controlling System ein.

In der nachfolgenden Tabelle sind als Value-at-Risk die auf Basis eines Konfidenzniveaus von 99% und einer Haltdauer von 5 Tagen ermittelten möglichen Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente und das Aktienportfolio des DaimlerChrysler-Konzerns ausgewiesen. Risikomindernde Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Marktparametern sind ursächlich dafür, dass der Gesamtwert geringer ist als die Summe der Einzelrisiken.

Value-at-Risk in Millionen €	Jahres- durchschnitt 2000		
	31.12.2000	31.12.2000	31.12.1999
Zinssensitive Finanzinstrumente	126	128	81
Aktien und Aktienderivate	87	95	105
Gesamt	137	156	127

Der starke Anstieg des Volumens im Bereich der Finanzdienstleistungen begründet den Anstieg des Value-at-Risk in 2000 bei den zinssensitiven Finanzinstrumenten. Die Ende 1999 vorgenommene Übertragung von Aktien in den DaimlerChrysler Pension Trust führt zu einem deutlich gesunkenen Risikoniveau im Bereich Aktien und Aktienderivate in 2000.

WECHSELKURSRISIKEN REDUZIERT. Aus der internationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen. Das Netto-Währungsexposure, das sich aus der Saldierung gegenläufiger Zahlungsströme in den einzelnen Währungen ergibt, wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfasst und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignisse mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundene Nettovermögen wird im Allgemeinen nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert.

Ein Wechselkursexposure für den DaimlerChrysler-Konzern besteht im Wesentlichen für die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Währungen. Diese zeigen, welche Belastungen sich unter Berücksichtigung der bis zum 31.12.2000 abgeschlossenen Kurssicherungen aus einer 10%-igen Aufwertung des Euro für den Cash Flow vor Steuern in den Jahren 2001 und 2002 ergeben würden. In den Tabellen zu den Wechselkurssensitivitäten sind die in die EADS eingebrachten Luft- und Raumfahrt-Aktivitäten nicht mehr enthalten.

Wechselkurssensitivitäten 2001 in Milliarden €

	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	11,4	7,7	3,7	2,1	3,0	27,9
Netting ¹⁾	(6,3)	(7,9)	(0,3)	(0,2)	(0,7)	(15,4)
Netto-Währungsexposure	5,1	(0,2)	3,4	1,9	2,3	12,5
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10 % ²⁾	0,09	-	0,13	0,05	0,12	0,39

Wechselkurssensitivitäten 2002 in Milliarden €

	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	11,8	7,5	3,5	2,3	2,9	28,0
Netting ¹⁾	(6,8)	(7,5)	(0,3)	(0,2)	(0,7)	(15,5)
Netto-Währungsexposure	5,0	-	3,2	2,1	2,2	12,5
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10 % ²⁾	0,17	-	0,21	0,08	0,16	0,62

¹⁾ Dem Brutto-Währungsexposure gegenlaufende Zahlungsströme

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

RATING. Aufgrund des Ergebnisrückgangs bei der Chrysler Group und der Notwendigkeit, eine umfassende Restrukturierung in diesem Geschäftsfeld durchzuführen, sowie der zurückgenommenen Absatzerwartung für die Automobilmärkte in Nordamerika, stuften die Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's Investors Service unser Langfrist-Rating von A+ auf A bzw. von A1 auf A2 herab. Eine weitere Herabstufung würde zu steigenden Kapitalkosten führen.

RECHTLICHE RISIKEN. Der DaimlerChrysler-Konzern ist wie alle international tätigen Automobilunternehmen von den sich verschärfenden gesetzlichen Auflagen hinsichtlich der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs der angebotenen Fahrzeuge sowie der Sicherheitsstandards in den jeweiligen Absatzmärkten betroffen. Darüber hinaus sind gegen Unternehmen des DaimlerChrysler-Konzerns einige Schadensersatzklagen sowie ein Beschwerdeverfahren der Europäischen Kommission anhängig.

In den USA ist eine Anzahl von Aktionärsklagen gegen DaimlerChrysler sowie gegen bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands anhängig, in denen gegen die Beklagten ein Verstoß gegen amerikanisches Wertpapierrecht sowie eine Täuschung der Chrysler-Aktionäre hinsichtlich deren Zustimmung zum Zusammenschluss zwischen Chrysler und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vorgebracht wird. Die geltend gemachten Ansprüche erstrecken sich vom Ersatz wesentlicher Vermögensschäden bis hin zu einer Rückgängigmachung des Zusammenschlusses. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen energisch zur Wehr zu setzen.

GESAMTRISIKO. Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind nicht erkennbar.

EREIGNISSE NACH ABLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 2000.

Im Januar 2001 veräußerte der Konzern den verbliebenen 10%-igen Anteil an debitel AG zu einem Preis von rund € 0,3 Mrd. an Swisscom.

Am 18. Januar 2001 hat der Konzern in fünf getrennten Tranchen auf Euro, Pfund Sterling und US-Dollar lautende Anleihen begeben. Die Anleihen sind mit Fälligkeiten zwischen 2004 und 2031 und einer Verzinsung zwischen 6,0% und 8,5% versehen. Der Erlös aus der Ausgabe der Anleihen hat rund € 7,5 Mrd. betragen.

Im Januar 2001 hat DaimlerChrysler die Entscheidung getroffen, die betrieblichen Prozesse der Chrysler Group zu restrukturieren. Im Verlaufe des Januar wurden Gespräche mit den Chrysler betreffenden Gewerkschaften, Zulieferern und bestimmten Gesprächspartnern geführt und die erzielten Verhandlungsergebnisse am 29. Januar veröffentlicht. DaimlerChrysler geht von einem Stellenabbau von rund 26.000 Mitarbeitern aus, der durch eine Kombination aus Ruhestandsvereinbarungen, Sonderprogrammen, Entlassungen und Fluktuation erreicht werden soll. Darüber hinaus beabsichtigt das Management die Stilllegung von sechs Fertigungsstandorten innerhalb der nächsten zwei Jahre sowie eine Reduzierung der Arbeitsschichten und Bandgeschwindigkeiten an weiteren Produktionsstandorten. Sobald das Maßnahmenpaket zur Restrukturierung hinreichend konkretisiert ist, werden wir dieses veröffentlichen und im Konzernabschluss entsprechend berücksichtigen.

Darüber hinaus sind nach Ablauf des Geschäftsjahres 2000 über die bereits dargestellten Entwicklungen keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen könnten. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten bestätigt die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen.

Vorbemerkung

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanzen zum 31. Dezember 2000 und 1999, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2000, 1999 und 1998) wurden nach den Rechnungslegungsvorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika (US-GAAP) erstellt.

Zur Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht wurde er um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf die Auslegung der Richtlinie durch das Deutsche Rechnungslegungs Standards Committee e.V. gestützt.

Der zum 31. Dezember 2000 gemäß § 292 a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

Erklärung des Vorstandes

Für die Aufstellung der nachfolgenden Konzernrechnungslegung ist der Vorstand der DaimlerChrysler AG verantwortlich.

Um die Einhaltung der Rechnungslegungsgrundsätze und die Ordnungsmäßigkeit der Unternehmensberichterstattung zu gewährleisten, nutzen wir wirksame interne Steuerungs- und Kontrollsysteme. Diese beinhalten die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Personals sowie laufende Prüfungen unserer internen Revision.

Im Hinblick auf die Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) haben wir die im Konzern bestehenden Frühwarnsysteme zu einem Risikomanagementsystem zusammengefasst. Damit wird der Vorstand in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

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

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern hat der Bilanzausschuss des Aufsichtsrats die Konzernrechnungslegung sowie den Prüfungsbericht eingehend erörtert. Anschließend hat sich der gesamte Aufsichtsrat mit den Jahresabschlussunterlagen befasst.


Jürgen E. Schrempp


Manfred Gentz

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An den Vorstand
der DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen („DaimlerChrysler“) zum 31. Dezember 2000 und 1999, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Konzernkapitalflussrechnungen sowie die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2000, 1999 und 1998 (Konzernrechnungslegung) geprüft. Die Konzernrechnungslegung nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles) liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Konzernrechnungslegung abzugeben. Nicht geprüft haben wir die Rechnungslegungen der DaimlerChrysler Corporation und einiger ihrer konsolidierten Tochterunternehmen („DaimlerChrysler Corporation“). Die Aktiva der DaimlerChrysler Corporation betragen zum 31. Dezember 2000 und 1999 jeweils 29 % und die Umsatzerlöse der Geschäftsjahre 2000, 1999 und 1998 42 %, 43 % bzw. 45 % der jeweiligen Werte des DaimlerChrysler-Konzerns. Diese Rechnungslegungen sind von anderen Abschlussprüfern geprüft worden, deren Bestätigungsvermerk uns vorgelegen hat. Soweit sich unser Bestätigungsvermerk auf die Werte bezieht, die die DaimlerChrysler Corporation betreffen, beruht er ausschließlich auf dem Bestätigungsvermerk der anderen Abschlussprüfer.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der US-amerikanischen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Konzernrechnungslegung frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben in der Konzernrechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnungslegung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung und der Bestätigungsvermerk des anderen Abschlussprüfers eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bilden.

Im Geschäftsjahr 1998 hat DaimlerChrysler ein bedeutendes Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in die Konzernrechnungslegung einbezogen, wie sie nach den Regelungen der Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften und den Standards des International Accounting Standards Committee zugelassen ist. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätte ein solches Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in die Konzernrechnungslegung einbezogen werden müssen. Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (SEC) hat jedoch ausdrücklich bestätigt, dass sie gegen die von DaimlerChrysler in der Anmerkung 3 des Konzernanhangs beschriebene und in ihren Auswirkungen erläuterte Quotenkonsolidierung keine Einwendungen erhebt.

Auf der Grundlage unserer Prüfung und des Bestätigungsvermerks des anderen Abschlussprüfers stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung mit Ausnahme der Auswirkungen der im vorstehenden Absatz erläuterten Anwendung der Quotenkonsolidierung in 1998 nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2000 und 1999 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2000, 1999 und 1998 in Übereinstimmung mit den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles) angemessen dar.

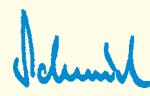
Wie in Note 10 des Konzernanhangs erläutert, hat DaimlerChrysler in 2000 das Statement of Financial Accounting Standards No. 133 „Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities“ sowie das Emerging Issues Task Force Issue No. 99-20 „Recognition of Interest Income and Impairment on Purchased and Retained Beneficial Interests in Securitized Financial Assets“ erstmalig angewandt.

Stuttgart, den 9. Februar 2001

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Wiedmann
Wirtschaftsprüfer



Schmid
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

DaimlerChrysler-Konzern

(in Millionen)	Anmerkung	2000	2000	1999	1998
		(Anm. 1)	€	€	€
		\$			
Umsatzerlöse	33	152.446	162.384	149.985	131.782
Umsatzkosten	6	(126.558)	(134.808)	(120.082)	(105.303)
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.888	27.576	29.903	26.479
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	6	(16.772)	(17.865)	(15.669)	(14.592)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.949)	(6.337)	(5.737)	(4.971)
Sonstige betriebliche Erträge	7	889	946	827	1.099
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	1	-	-	-	(685)
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.056	4.320	9.324	7.330
Finanzergebnis	8	146	156	333	763
Ergebnis vor Ertragsteuern		4.202	4.476	9.657	8.093
Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland		(247)	(263)	(812)	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		(1.630)	(1.736)	(3.721)	(3.014)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	9	(1.877)	(1.999)	(4.533)	(3.014)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(11)	(12)	(18)	(130)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		2.314	2.465	5.106	4.949
Außerordentliches Ergebnis:	11				
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmens-einheiten, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Geschäftsjahres 2000 i. H. v. € 2.418 Mio.)		5.179	5.516	659	-
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern		-	-	(19)	(129)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern	10	(82)	(87)	-	-
Konzern-Jahresüberschuss		7.411	7.894	5.746	4.820
Ergebnis je Aktie (in \$ bzw. €)	34				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		2,31	2,46	5,09	5,16
Außerordentliches Ergebnis		5,16	5,50	0,64	(0,13)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		(0,08)	(0,09)	-	-
Konzern-Jahresüberschuss		7,39	7,87	5,73	5,03
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		2,30	2,45	5,06	5,04
Außerordentliches Ergebnis		5,10	5,44	0,63	(0,13)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		(0,08)	(0,09)	-	-
Konzern-Jahresüberschuss		7,32	7,80	5,69	4,91

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft			Financial Services			
2000	1999	1998	2000	1999	1998	
€	€	€	€	€	€	
147.260	139.929	124.010	15.124	10.056	7.772	(in Millionen)
(120.912)	(111.668)	(99.129)	(13.896)	(8.414)	(6.174)	Umsatzerlöse
26.348	28.261	24.881	1.228	1.642	1.598	Umsatzkosten
						Bruttoergebnis vom Umsatz
(16.621)	(14.669)	(13.714)	(1.244)	(1.000)	(878)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(6.337)	(5.737)	(4.971)	-	-	-	Forschungs- und Entwicklungskosten
842	691	993	104	136	106	Sonstige betriebliche Erträge
-	-	(685)	-	-	-	Kosten des Unternehmenszusammenschlusses
4.232	8.546	6.504	88	778	826	Ergebnis vor Finanzergebnis
						Finanzergebnis
166	327	740	(10)	6	23	Ergebnis vor Ertragsteuern
4.398	8.873	7.244	78	784	849	Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland
						Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
(2.152)	(4.340)	(2.732)	153	(193)	(282)	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)
(11)	(16)	(128)	(1)	(2)	(2)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
2.235	4.517	4.384	230	589	565	Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
						Außerordentliches Ergebnis:
5.516	659	-	-	-	-	Erträge aus der Veräußerung von Unternehmens-einheiten, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen des Geschäftsjahres 2000 i. H. v. € 2.418 Mio.)
-	(19)	(129)	-	-	-	Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern
10	-	-	(97)	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern
7.761	5.157	4.255	133	589	565	Konzern-Jahresüberschuss
						Ergebnis je Aktie (in \$ bzw. €)
						Ergebnis je Aktie
-	-	-	-	-	-	Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Außerordentliches Ergebnis
-	-	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Konzern-Jahresüberschuss
						Ergebnis je Aktie (voll verwässert)
-	-	-	-	-	-	Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Außerordentliches Ergebnis
-	-	-	-	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
-	-	-	-	-	-	Konzern-Jahresüberschuss

Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember			Industriegeschäft 31. Dezember		Financial Services 31. Dezember		
	Anmerkung	2000 (Anm. 1)	2000 €	1999 €	2000 €	1999 €	2000 €	1999 €
		\$						
(in Millionen)								
Aktiva								
Immaterielle Anlagewerte	12	2.922	3.113	2.823	2.907	2.632	206	191
Sachanlagen	12	37.688	40.145	36.434	40.043	36.338	102	96
Finanzanlagen	18	11.366	12.107	3.942	10.967	3.079	1.140	863
Vermietete Gegenstände	13	31.651	33.714	27.249	3.047	2.518	30.667	24.731
Anlagevermögen		83.627	89.079	70.448	56.964	44.567	32.115	25.881
Vorräte	14	15.286	16.283	14.985	15.333	14.036	950	949
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	7.506	7.995	8.840	7.617	8.522	378	318
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	45.694	48.673	38.735	30	38	48.643	38.697
Übrige Forderungen	17	13.515	14.396	12.571	6.414	6.323	7.982	6.248
Wertpapiere	18	5.049	5.378	8.969	4.195	8.250	1.183	719
Zahlungsmittel	19	6.691	7.127	9.099	6.445	8.197	682	902
Umlaufvermögen		93.741	99.852	93.199	40.034	45.366	59.818	47.833
Latente Steuern	9	2.287	2.436	3.806	2.350	3.710	86	96
Rechnungsabgrenzungsposten	21	7.423	7.907	7.214	7.782	7.076	125	138
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2000: € 71.300 Mio.; 1999: € 70.111 Mio.)		187.078	199.274	174.667	107.130	100.719	92.144	73.948
Passiva								
Gezeichnetes Kapital		2.449	2.609	2.565				
Kapitalrücklage		6.840	7.286	7.329				
Gewinnrücklagen		27.659	29.461	23.925				
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		2.866	3.053	2.241				
Eigene Anteile		-	-	-				
Eigenkapital	22	39.814	42.409	36.060	35.825	30.318	6.584	5.742
Anteile in Fremdbesitz		487	519	650	506	637	13	13
Rückstellungen	24	34.211	36.441	37.695	35.772	37.155	669	540
Finanzverbindlichkeiten	25	79.594	84.783	64.488	9.508	4.400	75.275	60.088
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26	14.323	15.257	15.786	14.875	15.484	382	302
Übrige Verbindlichkeiten	27	9.033	9.621	10.286	7.068	7.655	2.553	2.631
Verbindlichkeiten		102.950	109.661	90.560	31.451	27.539	78.210	63.021
Latente Steuern	9	5.145	5.480	5.192	(639)	1.227	6.119	3.965
Rechnungsabgrenzungsposten	28	4.471	4.764	4.510	4.215	3.843	549	667
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2000: € 81.516 Mio.; 1999: € 83.315 Mio.)		147.264	156.865	138.607	71.305	70.401	85.560	68.206
Summe Passiva		187.078	199.274	174.667	107.130	100.719	92.144	73.948

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

(in Millionen €)	Kumuliertes übriges Comprehensive Income								Gesamt
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklage	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrech- nung	Markt- bewertung von Wert- papieren	Derivative Finanz- instrumente	Unter- schieds- betrag aus Pensions- bewertung	Eigene Anteile	
Stand am 1. Januar 1998	2.391	2.958	21.892	893	269	-	(19)	(424)	27.960
Konzern-Jahresüberschuss	-	-	4.820	-	-	-	-	-	4.820
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	(1.402)	259	-	(1)	-	(1.144)
Comprehensive Income, gesamt									3.676
Ausgabe von Aktien	163	3.913	-	-	-	-	-	-	4.076
Erwerb und Einziehung eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(169)	(169)
Ausgabe eigener Anteile	-	538	-	-	-	-	-	482	1.020
Dividenden	-	-	(1.086)	-	-	-	-	-	(1.086)
Sonderausschüttung	-	-	(5.284)	-	-	-	-	-	(5.284)
Sonstige	7	(135)	191	-	-	-	-	111	174
Stand am 31. Dezember 1998	2.561	7.274	20.533	(509)	528	-	(20)	-	30.367
Konzern-Jahresüberschuss	-	-	5.746	-	-	-	-	-	5.746
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	2.431	(181)	-	(8)	-	2.242
Comprehensive Income, gesamt									7.988
Ausgabe von Aktien	4	63	-	-	-	-	-	-	67
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(86)	(86)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	86	86
Dividenden	-	-	(2.356)	-	-	-	-	-	(2.356)
Sonstige	-	(8)	2	-	-	-	-	-	(6)
Stand am 31. Dezember 1999	2.565	7.329	23.925	1.922	347	-	(28)	-	36.060
Konzern-Jahresüberschuss	-	-	7.894	-	-	-	-	-	7.894
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	1.363	(149)	(408)	6	-	812
Comprehensive Income, gesamt									8.706
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	44	(44)	-	-	-	-	-	-	-
Ausgabe von Aktien	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(88)	(88)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	88	88
Dividenden	-	-	(2.358)	-	-	-	-	-	(2.358)
Stand am 31. Dezember 2000	2.609	7.286	29.461	3.285	198	(408)	(22)	-	42.409

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

DaimlerChrysler-Konzern

(in Millionen)	2000	2000	1999	1998
	(Anm. 1)	€	€	€
	\$			
Konzern-Jahresüberschuss	7.411	7.894	5.746	4.820
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	11	12	18	130
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen (vgl. auch Anm. 11)	(5.227)	(5.568)	(1.181)	(296)
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	6.090	6.487	3.315	1.972
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.695	7.131	6.035	5.359
Veränderung der latenten Steuern	1.145	1.220	2.402	1.959
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	229	244	(23)	(59)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	82	87	-	-
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten (außerordentliches Ergebnis)	-	-	19	129
Veränderung der Finanzinstrumente	(84)	(90)	247	(191)
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(427)	(455)	(1.215)	(368)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	21	22	495	251
Veränderung der Rückstellungen	1.669	1.778	4.001	1.419
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(822)	(876)	(2.436)	(976)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(686)	(731)	(733)	(688)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(398)	(424)	1.331	1.827
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	672	(714)	2	1.393
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	15.037	16.017	18.023	16.681
Zugänge zum Anlagevermögen:				
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(17.947)	(19.117)	(19.336)	(10.245)
- Erwerb von Sachanlagen	(9.756)	(10.392)	(9.470)	(8.155)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(451)	(480)	(645)	(305)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	7.778	8.285	6.575	4.903
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	809	862	507	515
Erwerb von Beteiligungen	(4.584)	(4.883)	(1.289)	(857)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	292	311	1.336	685
Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen	(1.268)	(1.351)	-	-
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(109.377)	(116.507)	(102.140)	(81.196)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:				
- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	41.566	44.276	41.928	33.784
- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	59.754	63.649	51.843	40.950
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(7.309)	(7.786)	(4.395)	(4.617)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	9.598	10.224	3.719	2.734
Veränderung sonstiger Geldanlagen	188	200	(743)	(1.641)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(30.707)	(32.709)	(32.110)	(23.445)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	(3.039)	(3.238)	9.333	2.503
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	27.466	29.257	13.340	9.491
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(8.592)	(9.152)	(4.611)	(4.126)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(2.233)	(2.379)	(2.378)	(6.454)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	105	112	164	4.076
Erwerb eigener Anteile	(83)	(88)	(86)	(169)
Steuererstattung aus der Sonderausschüttung	-	-	-	1.487
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.624	14.512	15.762	6.808
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	470	501	805	(397)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(1.576)	(1.679)	2.480	(353)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	8.225	8.761	6.281	6.634
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	6.649	7.082	8.761	6.281

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft			Financial Services			
2000	1999	1998	2000	1999	1998	
€	€	€	€	€	€	
7.761	5.157	4.255	133	589	565	Konzern-Jahresüberschuss
11	16	128	1	2	2	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
(5.568)	(1.181)	(296)	-	-	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen (vgl. auch Anm. 11)
207	68	45	6.280	3.247	1.927	Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
7.047	5.966	5.321	84	69	38	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
590	1.496	1.560	630	906	399	Veränderung der latenten Steuern
185	(10)	(38)	59	(13)	(21)	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
(10)	-	-	97	-	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
-	19	129	-	-	-	Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten (außerordentliches Ergebnis)
(76)	247	(191)	(14)	-	-	Veränderung der Finanzinstrumente
(454)	(1.213)	(317)	(1)	(2)	(51)	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
22	495	251	-	-	-	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
1.742	3.913	1.375	36	88	44	Veränderung der Rückstellungen
(725)	(2.387)	(1.040)	(151)	(49)	64	Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
(698)	(541)	(812)	(33)	(192)	124	- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(498)	1.222	1.668	74	109	159	- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
(623)	(166)	36	(91)	168	1.357	- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
8.913	13.101	12.074	7.104	4.922	4.607	- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
						Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit
						Zugänge zum Anlagevermögen:
(3.566)	(2.935)	(2.538)	(15.551)	(16.401)	(7.707)	- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(10.340)	(9.407)	(8.118)	(52)	(63)	(37)	- Erwerb von Sachanlagen
(422)	(524)	(245)	(58)	(121)	(60)	- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
3.374	3.007	2.548	4.911	3.568	2.355	Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
836	411	500	26	96	15	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
(4.723)	(1.145)	(814)	(160)	(144)	(43)	Erwerb von Beteiligungen
298	1.336	682	13	-	3	Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
(1.351)	-	-	-	-	-	Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen
133	(28)	63	(116.640)	(102.112)	(81.259)	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	-	44.276	41.928	33.784	Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:
-	-	-	63.649	51.843	40.950	- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen
(5.594)	(3.958)	(2.015)	(2.192)	(437)	(2.602)	- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen
8.355	3.333	247	1.869	386	2.487	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
385	(462)	(1.455)	(185)	(281)	(186)	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
(12.615)	(10.372)	(11.145)	(20.094)	(21.738)	(12.300)	Veränderung sonstiger Geldanlagen
						Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
(393)	(260)	(1.136)	(2.845)	9.593	3.639	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
2.523	918	322	26.734	12.422	9.169	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
2.324	439	944	(11.476)	(5.050)	(5.070)	Tilgung von Finanzverbindlichkeiten
(2.370)	(2.373)	(5.865)	(9)	(5)	(589)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
(224)	82	3.561	336	82	515	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(88)	(86)	(169)	-	-	-	Erwerb eigener Anteile
-	-	1.487	-	-	-	Steuererstattung aus der Sonderausschüttung
1.772	(1.280)	(856)	12.740	17.042	7.664	Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit
471	750	(371)	30	55	(26)	Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
(1.459)	2.199	(298)	(220)	281	(55)	Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)
7.859	5.660	5.958	902	621	676	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang
6.400	7.859	5.660	682	902	621	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

Anschaffungs-/Herstellungskosten

(Werte in Mio. €)	Anschaffungs-/Herstellungskosten						
	01.01.2000	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2000
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	983	23	(190)	163	9	108	880
Geschäftswerte	4.061	192	81	81	40	42	4.413
Immaterielle Anlageverwerte	5.044	215	(109)	244	49	150	5.293
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.232	545	(1.977)	1.336	486	316	20.306
Technische Anlagen und Maschinen	30.673	1.247	(1.421)	3.970	741	1.476	33.734
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	20.416	870	(1.434)	3.525	300	2.797	20.880
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.100	455	(137)	1.591	(1.583)	125	7.301
Sachanlagen	78.421	3.117	(4.969)	10.422	(56)	4.714	82.221
Anteile an verbundenen Unternehmen	1.062	19	(68)	339	(35)	405	912
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	42	-	27	119	(2)	49	137
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	546	19	5.452	2.930	(4)	747	8.196
Beteiligungen	1.323	57	(106)	905	(1)	409	1.769
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	220	11	(37)	114	-	3	305
Wertpapiere des Anlagevermögens	785	-	(2)	142	-	8	917
Sonstige Ausleihungen	373	10	(89)	85	2	188	193
Finanzanlagen	4.351	116	5.177	4.634	(40)	1.809	12.429
Vermietete Gegenstände²⁾	32.678	2.082	(21)	19.117	47	11.296	42.607

1) Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

2) Ohne direkte Vertragsabschlusskosten.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

01.01.2000	Abschreibungen				Buchwerte ¹⁾			
	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2000	31.12.2000	31.12.1999
519	8	(156)	153	(5)	66	453	427	464
1.702	74	(328)	279	8	8	1.727	2.686	2.359
2.221	82	(484)	432	3	74	2.180	3.113	2.823
9.159	171	(1.435)	823	6	122	8.602	11.704	11.073
19.575	602	(1.194)	3.122	(31)	1.240	20.834	12.900	11.098
13.252	474	(1.167)	2.693	30	2.648	12.634	8.246	7.164
1	(1)	(1)	7	-	-	6	7.295	7.099
41.987	1.246	(3.797)	6.645	5	4.010	42.076	40.145	36.434
117	-	(22)	33	(2)	6	120	792	945
4	-	-	-	-	4	-	137	38
16	2	(19)	1	-	-	-	8.196	530
216	1	(24)	20	(6)	15	192	1.577	1.107
38	(1)	(37)	-	-	-	-	305	182
1	-	-	-	-	-	1	916	784
17	-	(6)	-	-	2	9	184	356
409	2	(108)	54	(8)	27	322	12.107	3.942
5.574	324	1	6.487	-	3.313	9.073	33.534	27.104

(Werte in Mio. €)

Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte
und ähnliche Rechte und Werte sowie
Lizenzen an solchen Rechten und Werten

Geschäftswerte

Immaterielle Anlagewerte

Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte
und Bauten einschließlich der Bauten
auf fremden Grundstücken

Technische Anlagen und Maschinen

Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-
ausstattung

Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau

Sachanlagen

Anteile an verbundenen Unternehmen

Ausleihungen an verbundene Unternehmen

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Beteiligungen

Ausleihungen an Unternehmen, mit denen
ein Beteiligungsverhältnis besteht

Wertpapiere des Anlagevermögens

Sonstige Ausleihungen

Finanzanlagen

Vermietete Gegenstände²⁾

Konzernanhang

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. DAS UNTERNEHMEN

Der Konzernabschluss der DaimlerChrysler AG („DaimlerChrysler“ oder „der Konzern“) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen („United States Generally Accepted Accounting Principles“ oder „US-GAAP“) aufgestellt worden. Abweichend davon hatten wir im Jahr 1998 ein wesentliches Joint Venture quotale in den Konzernabschluss einbezogen (vgl. Anmerkung 3). Alle Beträge werden in Millionen Euro („Mio. €“) angegeben. Darüber hinaus stellen wir – ungeprüft und als Ergänzung für den Leser – das Jahr 2000 in Millionen US-Dollar („Mio. \$“ bzw. „Mio. USD“) dar. Die Umrechnung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzernbilanz und der Konzern-Kapitalflussrechnung ist zum Kurs von € 1 = 0,9388 \$, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 29. Dezember 2000, erfolgt.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die aktuelle Darstellung angepasst worden.

Der Zusammenschluss („Unternehmenszusammenschluss“) der Daimler-Benz Aktiengesellschaft („Daimler-Benz“) mit der Chrysler Corporation („Chrysler“) zur DaimlerChrysler AG ist im November 1998 erfolgt. Entsprechend dem geänderten und ergänzten Vertrag über den Unternehmenszusammenschluss vom 7. Mai 1998 wurden je Daimler-Benz-Aktie 1,005 sowie je Chrysler-Aktie, Chrysler Stock Option und Performance Share 0,6235 nennwertlose DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. In diesem Zusammenhang hatte DaimlerChrysler insgesamt 1.001,7 Mio. Aktien ausgegeben.

Der Unternehmenszusammenschluss wurde nach der Pooling-of-Interests-Methode bilanziert. Dementsprechend sind die Konzernabschlüsse 1998 von Daimler-Benz und Chrysler zusammengesetzt worden, als ob beide Unternehmen in allen dargestellten Perioden bereits zusammengeschlossen gewesen wären. Im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss entstanden Kosten in Höhe von € 685 Mio. (€ 401 Mio. nach Steuern), welche 1998 als Aufwand berücksichtigt wurden. Die Kosten beinhalten insbesondere Vergütungen für Investmentbanken, Anwälte und Wirtschaftsprüfer, Druckkosten für Veröffentlichungen, aufgrund des Unternehmenszusammenschlusses vorzeitig anfallende Vergütungsbestandteile sowie weitere mit dem Zusammenschluss verbundene Aufwendungen.

Um den Vertrieb der im DaimlerChrysler-Konzern hergestellten Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den Konzernabschluss um Informationen zu den Geschäftstätigkeiten auf den Gebieten Industriegeschäft bzw. Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Geschäftstätigkeiten auf den Gebieten Industriegeschäft bzw.

Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Effekte aus den konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Konsolidierung. Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der DaimlerChrysler AG stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler über zwischen 20 und 50% der Stimmrechte verfügt und einen maßgeblichen Einfluss auf deren Geschäfts- und Finanzpolitik ausübt („assoziierte Unternehmen“). Ein wesentliches Joint Venture, bei dem eine gemeinschaftliche Leitung vorlag, wurde im Jahr 1998 quotale einbezogen (vgl. Anmerkung 3). Alle übrigen Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („purchase accounting“). Eine Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird ganz oder teilweise den Vermögensgegenständen des Tochterunternehmens zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert aktiviert und über die voraussichtliche Nutzungsdauer ergebniswirksam abgeschrieben.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Währungsumrechnung. Die Bilanzen ausländischer Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach dem Konzept der funktionalen Währung grundsätzlich mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Jahresdurchschnittskursen in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung bei den Vermögens- und Schuldposten gegenüber der Umrechnung des Vorjahres werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst.

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

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse wesentlicher, nicht in der Europäischen Währungsunion verteilter Währungen haben sich wie folgt entwickelt (die Werte für 1998 sind auf Basis des Umrechnungsverhältnisses am 1. Januar 1999 von € 1 = 1,95583 DM angepasst):

Währung:	Mittelkurs am Bilanzstichtag		Jahresdurchschnittskurs		
	31.12.2000 €1 =	31.12.1999 €1 =	2000 €1 =	1999 €1 =	1998 €1 =
Brasilien BRL	1,84	1,80	1,69	1,93	1,29
Großbritannien GBP	0,62	0,62	0,61	0,66	0,67
Japan JPY	106,92	102,73	99,47	121,25	144,96
USA USD	0,93	1,00	0,92	1,07	1,11

Umsatzrealisierung. Umsätze werden erfasst, wenn ein Vertrag wirksam zu Stande gekommen ist, die Lieferung erfolgt ist bzw. die Leistung erbracht wurde, ein Preis vereinbart und bestimmbar ist und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte ausgewiesen. Preisnachlässe vermindern die Umsatzerlöse, sobald der entsprechende Umsatz berücksichtigt wird.

Verkäufe von Produkten, für die der Konzern eine Restwertgarantie abgibt, werden als „operating leases“ bilanziert; die damit verbundenen Umsatzerlöse und Umsatzkosten werden über die Laufzeit der Restwertgarantie abgegrenzt. Erlöse aus operating leases werden linear abgegrenzt und realisiert. Bei Langfristfertigung sind die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode entsprechend dem Erreichen vertraglich vereinbarter Meilensteine bzw. dem Leistungsfortschritt erfasst. Umsätze aus Finanzforderungen sind nach der Zinsmethode einbezogen.

Forderungsverkäufe und zurückbehaltene Rechte an verbrieften Forderungen. Der Konzern veräußert wesentliche Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen. DaimlerChrysler veräußert die Forderungen an einen Trust. Der Konzern betreibt weiterhin das „Servicing“ (u. a. Inkasso) und erhält hierfür Gebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang realisiert werden. In geringerem Umfang wird dem Konzern bei Forderungsverkäufen nicht sofort der volle Betrag erstattet. Der Restbetrag umfasst zurückbehaltene Forderungen oder Anteilsrechte an den verbrieften Forderungen sowie Guthaben zur Absicherung des Erwerbers, die erst bei Zahlungseingang vergütet werden. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung angesetzt. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlustes aus dem Verkauf von Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend der anteiligen Zeitwerte.

Entsprechend der Bilanzierung von available-for-sale-Wertpapieren berücksichtigt der Konzern unrealisierte Gewinne bzw. Verluste aus Veränderungen des Marktwertes von zurückgehaltenen Forderungen nach Abzug der hierauf entfallenden Steuern bis zu deren Realisierung in einem gesonderten Posten des Eigenkapitals. Aufgrund des nicht vorhandenen Markts für den An- oder Verkauf zurückbehaltener Forderungen bestimmt der Konzern deren zu schätzenden Marktwert durch Diskontierung der erwarteten Zahlungseingänge (Cash Out-Methode) unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten Zinssatzes. Zur Bestimmung des Marktwertes der zurückgehaltenen Forderungen stellt der Konzern Schätzungen bezüglich des Anteils vorzeitiger Tilgungen, der Forderungsausfälle und der Zinsstrukturkurve an. Diese Schätzungen basieren auf der Erfahrung bei vergleichbaren Forderungen, auf spezifischen Eigenschaften der veräußerten Forderungen bzw. auf an der Konjunkturerwartung orientierten Zinsstrukturkurven. Eine Wertberichtigung aufgrund voraussichtlich dauerhafter Wertminderung ist generell dann vorzunehmen, wenn die erwarteten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die dem Buchwert der jeweiligen zurückgehaltenen Forderungen zugrunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Eine Wertberichtigung aufgrund voraussichtlich dauerhafter Wertminderung wird von den Erlösen abgesetzt.

Produktbezogene Aufwendungen. Rückstellungen für Gewährleistungen bilden wir im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte. Die entsprechenden Aufwendungen sind in den Umsatzkosten berücksichtigt. Nicht in Geld bestehende Vergünstigungen, die den Verkaufspreis nicht mindern, werden unter den Umsatzkosten ausgewiesen. Fracht- und Versandkosten werden unter den Umsatzkosten ausgewiesen. Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam.

Forschung und Entwicklung. Aufwendungen für Forschung und Entwicklung werden bei Anfall ergebniswirksam behandelt.

Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen. Werden Anteile an Tochterunternehmen oder an Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen sind, ausgegeben und vermindert sich hierdurch die Beteiligungsquote des Konzerns, so werden die entsprechenden Erträge in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Ergebnis je Aktie. Bei Vorliegen von Verwässerungseffekten sind zwei Kenngrößen für das Ergebnis je Aktie anzugeben. Bei der Kenngröße „Ergebnis je Aktie“ („basic earnings per share“) wird der Verwässerungseffekt nicht berücksichtigt; der Konzern-Jahresüberschuss wird durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße „Ergebnis je Aktie (voll verwässert)“ („diluted earnings per share“) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 34 dargestellt. Der Konzern-Jahresüberschuss stellt das

im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile abgesetzt oder hinzugerechnet sind. Im Jahr 1998 wurden das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) an die Bedingungen des Vertrags über den Unternehmenszusammenschluss (vgl. Anmerkung 1) sowie aufgrund der mit Abschlag auf den Marktwert durchgeführten Kapitalerhöhung bei Daimler-Benz (vgl. Anmerkung 22) angepasst.

Immaterielle Anlagewerte. Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und, sofern deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte sind aktiviert und werden über einen Zeitraum von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben. Die Geschäftswerte werden regelmäßig auf der Basis geschätzter zukünftiger Cash Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft.

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Sie umfassen nach US-GAAP auch Finanzierungskosten, wenn es sich um langfristige Baumaßnahmen handelt und eine direkte Zuordnung möglich ist. Es wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen: 17 bis 50 Jahre für Gebäude, 8 bis 20 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 30 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 15 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Leasing. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die US-GAAP enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. „capital lease“) oder dem Leasing-Geber (sog. „operating lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und gewöhnlich über 3 bis 14 Jahre linear abgeschrieben.

Langfristiges Vermögen. DaimlerChrysler bilanziert langfristiges Vermögen entsprechend dem Statement of Financial Accounting Standards („SFAS“) 121 „Accounting for the Impairment of Long-Lived Assets and for Long-Lived Assets to Be Disposed Of.“ Der Konzern überprüft langfristiges Vermögen und bestimmte immaterielle Vermögensgegenstände auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen beizulegende Wert überschreiten könnte. Die Werthaltigkeit des langfristig genutzten Vermögens wird durch Vergleich des Buchwertes mit den zukünftig aufgrund dessen Nutzung erwarteten Netto-Cash-Flows beurteilt. Ist ein Vermögensgegenstand nicht mehr werthaltig, so wird die vorzunehmende Abschreibung als Unterschied zwischen dem bisherigen Buchwert und dem Marktwert bestimmt. Besteht eine Veräußerungsabsicht, wird dabei der Marktwert um die Veräußerungskosten reduziert.

Umlaufvermögen. Das Umlaufvermögen umfasst die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über einem Jahr angegeben.

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

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

Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente wie z. B. Devisentermingeschäfte, Swaps, Optionen, Futures, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors werden bei DaimlerChrysler grundsätzlich nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Zum 1. Januar 2000 hat DaimlerChrysler SFAS 133 „Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities“ in der durch SFAS 137 und SFAS 138 geänderten Fassung erstmalig angewandt. SFAS 133 erfordert, dass alle derivativen Finanzinstrumente unabhängig vom Zweck oder der beabsichtigten Verwendung mit ihren Marktwerten als Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bilanziert werden. Veränderte Marktwerte des Derivats werden regelmäßig, je nachdem, ob es sich um einen Fair Value Hedge oder einen Cash Flow Hedge handelt, im Ergebnis oder im Eigenkapital (als Bestandteil des übrigen Comprehensive Income) berücksichtigt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Ergebnisse aus der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam gebucht. Die Marktwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income) gebucht. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung des abgesicherten Grundgeschäfts. Der hedge-ineffektive Teil der Marktwertveränderungen wird unmittelbar im Ergebnis berücksichtigt. Darüber hinaus sieht SFAS 133 vor, dass bestimmte in Trägerkontrakten eingebettete derivative Instrumente separat bilanziert werden.

Vor Anwendung des SFAS 133 wurden derivative Finanzinstrumente, die nicht eindeutig bestimmten Vermögensgegenständen oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen zugeordnet werden konnten, zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Gewinne oder Verluste wurden ergebniswirksam berücksichtigt. Bestand ein unmittelbarer Zusammenhang und eine Zuordnung zwischen einem derivativen Finanzinstrument und einem Grundgeschäft, wurde eine Bewertungseinheit gebildet. Gewinne und Verluste aus diesen Bewertungseinheiten, die der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen, wurden nach Zuordnung erst bei Realisierung des Grundgeschäfts ergebniswirksam.

Weitere Informationen zu den derivativen Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 31 dargestellt.

Rückstellungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen bzw. der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen beruht auf dem in SFAS 87 „Employers’ Accounting for Pensions“ bzw. SFAS 106 „Employers’ Accounting for Postretirement Benefits Other Than Pensions“ vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“). Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die Inanspruchnahme wahrscheinlich und die voraussichtliche Höhe des notwendigen Rückstellungsbetrages zuverlässig schätzbar ist. Bei der Ermittlung der sonstigen Rückstellungen – insbesondere bei Gewährleistungen sowie drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften – fließen grundsätzlich alle Kostenbestandteile ein, die auch im Vorratsvermögen aktiviert werden. Rückstellungen im Personal- und Sozialbereich werden – soweit die ihnen zugrunde liegenden Verbindlichkeiten einen Zinsanteil enthalten – zum Barwert angesetzt.

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften. Im September 2000 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 140 „Accounting for Transfers and Servicing of Financial Assets and Extinguishments of Liabilities – a replacement of FASB Statement No. 125“ verabschiedet. Dieser Standard ersetzt die Vorschriften zur Bilanzierung von Verbriefungen sowie anderen Übertragungen von Finanzaktiva und von Sicherheiten und fordert zusätzliche Anhangangaben. Die neuen Vorschriften sind auf Übertragungen anzuwenden, die nach dem 31. März 2001 erfolgen. Die neuen Angabepflichten gelten für Geschäftsjahre, die nach dem 15. Dezember 2000 enden. Die Erstanwendung dieser Vorschrift wird voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben (siehe auch Anmerkung 32).

Zum 1. Juli 2000 hat DaimlerChrysler das Emerging Issues Task Force Issue No. 99-20 („EITF 99-20“) „Recognition of Interest Income and Impairment on Purchased and Retained Beneficial Interests in Securitized Financial Assets“ erstmals angewandt. EITF 99-20 legt u. a. die Bilanzierung von Zinserträgen und Wertberichtigungen fest, wenn ein Veräußerer von Finanzforderungen Anteilsrechte zurückbehält bzw. ein Unternehmen solche Anteilsrechte an verbrieften Forderungen erwirbt (vgl. Anmerkung 10).

Im Juli 2000 wurde ein endgültiger Beschluss zu EITF 00-10 „Accounting for Shipping and Handling Fees and Costs“ gefasst. EITF 00-10 verlangt, dass alle an Kunden im Rahmen von Verkäufen weiterbelasteten Fracht- und Versandkosten in den Umsatzerlösen auszuweisen sind. DaimlerChrysler hat diese Regelung zum 1. Oktober 2000 erstmals angewandt. Die Einführung des EITF 00-10 hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss. Im Zuge der Erstanwendung des EITF 00-10 hat DaimlerChrysler in allen dargestellten Jahren die Fracht- und Versandkosten von den Vertriebskosten in die Umsatzkosten umgliedert. DaimlerChrysler weist Fracht- und Versandkosten, die im Rahmen von Verkäufen an den Kunden belastet werden, unter den Umsatzerlösen aus.

Im Jahr 2000 wurde ein endgültiger Beschluss zu EITF 00-14 „Accounting for Certain Sales Incentives“ veröffentlicht. Der Beschluss verlangt, dass eine Gesellschaft Preisnachlässe und ähnliche Vergünstigungen zum jeweils späteren Zeitpunkt berücksichtigen muss, der sich aus (1) der Realisierung des zugehörigen Umsatzes durch die Gesellschaft bzw. (2) dem Zeitpunkt, zu dem der Preisnachlass dem Kunden gewährt wird, ergibt. Darüber hinaus bestimmt die Regelung, dass ein Rabatt oder eine Rückerstattung auf den Verkaufspreis des Produkts oder der Dienstleistung an den Kunden von den Umsatzerlösen abzusetzen ist. Wenn die Vergünstigung zum Zeitpunkt des Verkaufs in Form eines kostenlosen Produkts oder einer kostenlosen Dienstleistung eingeräumt wird, ist der entsprechende Aufwand in den Umsatzkosten auszuweisen. EITF 00-14 ist von DaimlerChrysler spätestens auf Abschlüsse, die nach dem 1. April 2001 erstellt werden, anzuwenden. Eine frühere erstmalige Anwendung ist zulässig. DaimlerChrysler wird EITF 00-14 prospektiv in 2001 anwenden. DaimlerChrysler prüft derzeit den Effekt aus der Einführung des EITF 00-14 auf den Konzernabschluss.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst – neben der DaimlerChrysler AG – 485 (i.V. 549) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 1 (i.V. 16) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden grundsätzlich quotal einbezogen. Darüber hinaus haben wir 108 (i.V. 55) Unternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 45 Tochterunternehmen sowie 1 Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 113 Tochterunternehmen sowie 16 Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Wesentliche Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlussposten erläutert. Nicht konsolidiert werden 255 (i.V. 343) Tochterunternehmen („verbundene Unternehmen“), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist sowie 6 (i.V. 7) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegt. Im Konzernabschluss werden Beteiligungen an 74 (i.V. 109) assoziierten Unternehmen „at cost“ bewertet und unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

Adtranz-Joint Venture. Im ersten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle restlichen Anteile an Adtranz, einem Joint Venture auf dem Gebiet Bahnsysteme, für \$ 472 Mio. (€ 441 Mio.) von Asea Brown Boveri erworben. Der Kauf wurde nach der Erwerbsmethode („purchase accounting“) bilanziert. Der Kaufpreis wurde auf die erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden auf Basis ihrer Zeitwerte aufgeteilt. Aufgrund der Zuordnung hatte sich ein Geschäftswert in Höhe von rd. € 100 Mio. ergeben, der linear über einen Zeitraum von 17 Jahren abgeschrieben wird. Vor dem vollständigen Erwerb im Jahr 1999 wurde Adtranz mit ihren 65 Tochterunternehmen quotal in den Konzernabschluss einbezogen. Demnach wurden im Konzernabschluss 1998 die Vermögensgegenstände und Schulden, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil von 50% aufgenommen.

Nach US-GAAP wäre die Beteiligung des Konzerns an Adtranz nach der Equity-Methode zu bewerten gewesen. Durch die quotal Konsolidierung hatten sich im Vergleich zur Equity-Bewertung zwar keine Auswirkungen auf das Eigenkapital und den Konzern-Jahresüberschuss ergeben. Jedoch wäre bei Anwendung der Equity-Methode der Netto-Beteiligungsbuchwert in der Bilanz unter den Finanzanlagen ausgewiesen worden und der Anteil am Jahresergebnis des Joint Ventures sowie die Abschreibung auf den erworbenen Geschäftswert in der Gewinn- und Verlustrechnung dem Finanzergebnis zugeordnet worden. Zudem hätte das Joint Venture in der Konzern-Kapitalflussrechnung lediglich den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit aufgrund einer in 1998 von DaimlerChrysler durchgeführten Kapitalerhöhung in Höhe von € 159 Mio. beeinflusst. DaimlerChrysler hat jedoch von der United States Securities and Exchange Commission die Genehmigung für diese im Jahr 1998 von den US-GAAP abweichende Darstellung erhalten.

Die nachstehenden Angaben stellen die anteiligen Werte dar, mit denen Adtranz in den Konzernabschluss 1998 einbezogen wurde; sie enthalten auch die Auswirkungen des Geschäftswerts aus der Erstkonsolidierung im DaimlerChrysler-Konzernabschluss. Die übrigen quotal konsolidierten Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €:	1998
Umsatzerlöse	1.658
Operating Loss ¹⁾	(322)
Konzernergebnis	(316)

¹⁾ Im Operating Loss 1998 sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Geschäftswert in Höhe von € 64 Mio. enthalten.

Angaben zur Kapitalflussrechnung in Mio. €:	1998
Cash flow aus der	
Geschäftstätigkeit	(130)
Investitionstätigkeit	(84)
Finanzierungstätigkeit	161
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(2)
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(55)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	155
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	100

Im Jahr 1998 sind in den Zahlungsmitteln von bis zu 3 Monaten Forderungen gegen die DaimlerChrysler AG im Rahmen des konzerninternen Cash-Concentration-Verfahrens in Höhe von € 30 Mio. enthalten.

Im August 2000 hat DaimlerChrysler einen Vertrag über die Veräußerung der Adtranz abgeschlossen (vgl. Anmerkung 35).

4. WESENTLICHE AT EQUITY EINBEZOGENE UNTERNEHMEN

Zum 31. Dezember 2000 sind die folgenden wesentlichen Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen:

Gesellschaft	Beteiligungsquote
European Aeronautic Defence and Space Company („EADS“)	33,0%
Mitsubishi Motors Corporation („MMC“)	34,0%
debis Systemhaus („dSH“)	49,9%

Weitere Informationen zu EADS, MMC und dSH sind in Anmerkung 5 (*Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen*) und in Anmerkung 11 (*Außerordentliches Ergebnis*) dargestellt. Der Marktwert der Anteile an EADS und MMC hat zum 31. Dezember 2000 € 5.974 Mio. bzw. € 1.543 Mio. betragen.

Am 31. Dezember 2000 war ein Unterschied zwischen dem Buchwert dieser Beteiligungen und dem anteiligen Reinvermögen in Höhe von € 1.268 Mio. zu verzeichnen. Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbzeitpunkt wird den Vermögensgegenständen der Beteiligung zugeordnet. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Geschäftswert berücksichtigt. Die zugeordneten stillen Reserven sowie ein entstandener Goodwill fließen in die Fortschreibung der Beteiligungsbuchwerte der assoziierten Unternehmen ein. Entsprechend der Equity-Methode werden darüber hinaus die Anschaffungskosten der Beteiligungen um anteilige Gewinne bzw. Verluste, um anteilige Eigenkapitalveränderungen sowie um erhaltene Dividenden fortgeschrieben. Geschäftswerte werden über eine voraussichtliche Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben.

Die folgende Übersicht stellt zusammengefasst die wesentlichen at equity einbezogenen Unternehmen dar (Werte in Mio. € auf der Basis von 100%):

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung (für die Zeiträume, in denen die Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wurden):

Am 31. Dezember 2000
endende Zeiträume

Umsatzerlöse	19.213
Jahresergebnis	(590)

31. Dezember
2000

Angaben zur Bilanz:

Anlagevermögen	34.161
Umlaufvermögen	43.423
Summe Aktiva	77.584
Eigenkapital	16.377
Anteile in Fremdbesitz	358
Rückstellungen	16.718
Verbindlichkeiten	44.131
Summe Passiva	77.584

5. WESENTLICHE ERWERBE UND VERÄUSSERUNGEN

Zur Darstellung der Veräußerung des Geschäftsbereichs Bahnfahrwegsysteme durch Adtranz wird auf Anmerkung 11 verwiesen.

Am 18. Oktober 2000 erwarb DaimlerChrysler einen 34%-igen Anteil an MMC zu einem Kaufpreis von rd. € 2,2 Mrd. Im Zuge des Erwerbs wurden darüber hinaus MMC-Anleihen im Nennwert von JPY 19.200 Mio. und mit einer Verzinsung von nominal 1,7% zu einem Kaufpreis von € 206 Mio. erworben, welche in MMC-Aktien gewandelt werden können. Eine Wandlung kann seitens

DaimlerChrysler nur dann erfolgen, wenn durch Wandlungen von zuvor ausgegebenen Anleihen der Anteil unter 34% sinken würde. Die bis dahin nicht gewandelten Anleihen sowie aufgelaufene Zinsen werden am 30. April 2003 fällig.

Im Oktober 2000 erwarb DaimlerChrysler die verbliebenen ausgegebenen Aktien der Detroit Diesel Corporation für rd. € 0,5 Mrd. Der Erwerb der restlichen Anteile an Detroit Diesel in Höhe von 78,6% wurde entsprechend der Erwerbsmethode bilanziert und resultierte in einem Goodwill von rd. € 250 Mio., der linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wird.

Im Oktober 2000 bündelten DaimlerChrysler und die Deutsche Telekom ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie im Rahmen eines Joint Venture. Als Teil der Vereinbarung beteiligte sich die Deutsche Telekom im Zuge einer Kapitalerhöhung mit 50,1% an debis Systemhaus (vgl. Anmerkung 11).

Im September 2000 erwarb DaimlerChrysler einen Anteil von 9% an Hyundai Motor Company zu einem Kaufpreis von rd. € 450 Mio. Der Konzern weist diese Beteiligung unter den „available for sale“-Wertpapieren aus.

Im September 2000 erwarb DaimlerChrysler 100% der ausgegebenen Aktien der kanadischen Gesellschaft Western Star Trucks Holdings Ltd. zu einem Kaufpreis von rd. € 0,5 Mrd. Der Kauf wurde entsprechend der Erwerbsmethode bilanziert und resultierte in einem Goodwill von rd. € 380 Mio., der linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wird.

Informationen zum Tausch der Mehrheitsbeteiligung an DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an EADS sowie dem damit verbundenen Börsengang der EADS sind in Anmerkung 11 enthalten.

Im Zuge eines im März 1999 durchgeführten Börsengangs sowie durch die Veräußerung eines wesentlichen Teils der verbliebenen Anteile im September 1999 reduzierte die debis AG, ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, ihren Anteil an debitel AG auf 10% (vgl. Anmerkung 11).

Der im Jahr 1999 erfolgte Erwerb der restlichen Anteile an Adtranz ist in Anmerkung 3 beschrieben.

Im März 1998 wurde der Bereich Halbleiter an das amerikanische Unternehmen Vishay Intertechnology Inc. veräußert. Darüber hinaus wurden in 1998 30% der Anteile an LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH sowie alle Anteile an CMS, Inc. und an zwei Immobilien-Objektgesellschaften veräußert. Aus den Veräußerungen war im Konzernabschluss 1998 insgesamt ein Ertrag (vor Ertragsteuern) in Höhe von rd. € 300 Mio. entstanden.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. UMSATZKOSTEN UND ÜBRIGE AUFWENDUNGEN

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

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Vertriebskosten	11.423	9.881	8.463
Allgemeine Verwaltungskosten	5.726	5.145	5.217
Abschreibungen von Firmenwerten	279	215	227
Andere Aufwendungen	437	428	685
	17.865	15.669	14.592

In den anderen Aufwendungen des Jahres 1998 ist in Höhe von € 229 Mio. eine Ablösung von gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bestehenden Verpflichtungen durch DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH enthalten.

DaimlerChrysler führte im Zusammenhang mit der im vierten Quartal 2000 erworbenen Beteiligung an MMC und der damit verbundenen strategischen Allianz eine Überprüfung der Kleinwagenstrategie im Hinblick auf das Projekt „Z-Car“ durch, aus der sich die Notwendigkeit einer Überarbeitung der aktuellen Planung für die Marke smart einschließlich einer Anpassung der Zulieferverträge ergeben hat. Als Folge wurden bestimmte langfristige Vermögensgegenstände der Marke smart außerplanmäßig abgeschrieben, da die zuordenbaren, undiskontierten künftigen Cash Flows aus deren Nutzung die entsprechenden Buchwerte unterschritten haben. Gemäß SFAS 121 führte DaimlerChrysler eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von € 281 Mio. durch. Die außerplanmäßige Abschreibung ist in Höhe des Unterschieds zwischen dem Buchwert und dem Marktwert der Vermögensgegenstände vorgenommen worden. Die außerplanmäßige Abschreibung erfolgte im Wesentlichen auf Produktionsanlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung und Werkzeuge. Darüber hinaus sind Aufwendungen im Zusammenhang mit Fixkostenübernahmeverpflichtungen gegenüber Zulieferern von MCC smart in Höhe von € 255 Mio. berücksichtigt. Die Aufwendungen sind in den Umsatzkosten (€ 494 Mio.) und in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (€ 42 Mio.) ausgewiesen.

Im Jahr 2000 hat DaimlerChrysler im Segment Dienstleistungen eine außerplanmäßige Abschreibung auf bestimmte vermietete Fahrzeuge in Höhe von rd. € 500 Mio. durchgeführt. Die entsprechenden Aufwendungen sind in den Umsatzkosten berücksichtigt. Gesunkene Wiederverkaufspreise bei Gebrauchtfahrzeugen in Nordamerika und auf dem britischen Markt erforderten eine Werthaltigkeitsüberprüfung der Buchwerte der vermieteten Fahrzeuge. Die Werthaltigkeitsüberprüfung erfolgte auf Basis produktspezifischer Cash Flow-Informationen. Die bisherigen Buchwerte dieser vermieteten Fahrzeuge haben sich als nicht mehr werthaltig herausgestellt, da die diesen Fahrzeugen zuordenbaren,

undiskontierten künftigen Cash Flows die entsprechenden Buchwerte unterschritten. Gemäß SFAS 121 sind daher außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe des Unterschieds zwischen dem Buchwert dieser Fahrzeuge und deren jeweiligem Marktwert vorgenommen worden.

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

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Löhne und Gehälter	21.836	21.044	19.982
Soziale Abgaben	3.428	3.179	2.990
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 24a)	327	931	1.126
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 24a)	830	783	866
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	79	221	69
	26.500	26.158	25.033

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl:	2000	1999	1998
Arbeiter	270.814	279.124	268.764
Angestellte	165.117	170.539	152.415
Auszubildende/Praktikanten	13.663	13.898	12.760
	449.594	463.561	433.939

In Gemeinschaftsunternehmen sind 28 (1999: 14.851; 1998: 36.024) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen im Jahr 2000 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 52,6 Mio. und für den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG € 1,2 Mio. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 29,5 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG insgesamt € 137,4 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 2000 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

7. SONSTIGE ERTRÄGE

In den Sonstigen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 106 (1999: 132; 1998: 99) Mio. sowie nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge in Höhe von € 178 (1999: 153; 1998: 138) Mio. ausgewiesen. Im Jahr 1998 waren Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen in Höhe von € 389 Mio. enthalten.

8. FINANZERGEBNIS

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € 24 (1999: 41; 1998: (20)) Mio.	73	19	(111)
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	1	41	37
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(54)	(19)	(55)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen	(244)	23	59
Beteiligungsergebnis	(224)	64	(70)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 20 (1999: 17; 1998: 13) Mio.	1.268	1.382	1.327
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(988)	(729)	(702)
Zinsergebnis	280	653	625
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	161	913	231
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(3)	(17)	(10)
Sonstiges Finanzergebnis	(58)	(1.280)	(13)
Übriges Finanzergebnis	100	(384)	208
	156	333	763

In 1999 waren im Sonstigen Finanzergebnis Aufwendungen aus nicht zugeordneten derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von € 1.078 Mio. enthalten.

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinsen in Höhe von € 181 (1999: 163; 1998: 186) Mio. aktiviert worden.

9. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Deutschland	2.729	2.688	2.229
Ausland	1.747	6.969	5.864
	4.476	9.657	8.093

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

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Laufende Steuern			
Deutschland	(45)	1.074	(267)
Ausland	1.160	1.538	1.322
Latente Steuern			
Deutschland	1.490	836	967
Ausland	(606)	1.085	992
	1.999	4.533	3.014

Im Rahmen der zum 1. Januar 2001 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde, neben anderen Änderungen, für die deutschen Konzerngesellschaften der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltenen Gewinne von 40% und auf thesaurierte Gewinne von 30% ab dem 01.01.2001 auf einheitlich 25% reduziert. Eine weitere wesentliche Steuergesetzänderung ist die Möglichkeit, Anteile an anderen Unternehmen zukünftig steuerfrei veräußern zu können. Die im Jahr 2000 berücksichtigten Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland führten zu einem einmaligen latenten Steueraufwand von € 263 Mio. Die Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes ergab einen latenten Steueraufwand von € 373 Mio. aus der Abwertung der per Saldo aktiven Steuerlatenz bei den deutschen Gesellschaften. Die Möglichkeit, Anteile an anderen Unternehmen zukünftig steuerfrei veräußern zu können, führte zu einem latenten Steuerertrag von € 110 Mio. durch Auflösung der bisher gebildeten per Saldo passiven latenten Steuern auf die unrealisierten Gewinne bzw. Verluste.

Im Rahmen der zum 1. Januar 1999 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde u. a. der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltenen Gewinne von 45% auf 40% reduziert sowie die Bemessungsgrundlage verbreitert. Die im Jahr 1999 berücksichtigten Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland ergaben einen einmaligen Steueraufwand von € 812 Mio. Die Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem Steueraufwand von € 290 Mio. aus der Abwertung der zum 31.12.1998 per Saldo aktiven Steuerlatenz bei den deutschen Gesellschaften. Darüber hinaus ergab sich durch die Verbreiterung der Bemessungsgrundlage eine zusätzliche Steuerbelastung von € 522 Mio.

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird letztmals zum 31.12.2000 bei der Besteuerung von Gesellschaften das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 2000 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40% (1999: 40%; 1998: 45%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2% (1999: 42,2%; 1998: 47,475%). Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld von 30%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 31,65% übersteigende Betrag erstattet wird. Nach dem ab 01.01.2001 geltenden Steuerrecht wird für die inländischen Konzerngesellschaften auf den 31.12.2000 ein Körperschaftsteuer Guthaben bzw. die nicht mit Körperschaftsteuer belasteten Teilbeträge des verwendbaren Eigenkapitals ermittelt. Für einen Übergangszeitraum von 15 Jahren kann bei Ausschüttungen weiterhin ein Ertrag bzw. ein Aufwand von aus in Vorjahren zuviel bzw. zu wenig bezahlter Körperschaftsteuer entstehen.

Bei inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2000 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% (1999: 40%; 1998: 45%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (1999: 9,3%; 1998: 8,525%) angewandt. Unter Berücksichtigung des Solidaritätszuschlages und der Gewerbeertragsteuer ergibt sich für die Berechnung der latenten Steuern bei den inländischen Gesellschaften ein Steuersatz von 38,5% (1999: 51,5%; 1998: 56%). Die oben genannten Steuersatzänderungen wurden in den Jahren 2000 und 1999 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr 2000 gültige Gesamtsteuersatz von 51,5% (1999: 51,5%; 1998: 56%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem effektiven Körperschaftsteuersatz von 42,2% (1999: 42,2%; 1998: 47,475%) zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten effektiven Gewerbesteuersatzes von 9,3% (1999: 9,3%; 1998: 8,525%).

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Erwarteter Steueraufwand	2.305	4.973	4.532
Auswirkungen der Steuerreformen in Deutschland	263	812	-
Herstellung der Ausschüttungsbelastung	(486)	(500)	(515)
Besteuerungsunterschied Ausland	(346)	(966)	(1.012)
Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei inländischen Gesellschaften	-	23	112
Steuerlich nicht abzugsfähige Equitybewertung	113	(12)	(30)
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	52	33	78
Sonstiges	98	170	(151)
Ausgewiesener Steueraufwand	1.999	4.533	3.014

Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung resultiert im Wesentlichen aus der auf die normale Ausschüttung von jeweils € 2,35 je Aktie entfallende Steuerentlastung in den einzelnen Jahren.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Sachanlagen	463	1.217
Vermietete Gegenstände	800	920
Vorräte	664	1.424
Forderungen	2.200	993
Steuerliche Verlustvorträge	915	1.011
Pensionsrückstellungen	3.539	3.984
Sonstige Rückstellungen	4.756	4.248
Verbindlichkeiten	1.113	1.482
Passive Rechnungsabgrenzung	1.330	1.246
Sonstige	471	568
	16.251	17.093
Wertberichtigungen	(335)	(363)
Aktive latente Steuern	15.916	16.730
Sachanlagen	(3.609)	(3.346)
Vermietete Gegenstände	(7.569)	(5.600)
Forderungen	(2.386)	(3.278)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(481)	(508)
Pensionsrückstellungen	(2.325)	(2.187)
Sonstige Rückstellungen	(1.010)	(671)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Gesellschaften	(486)	(520)
Sonstige	(1.094)	(2.006)
Passive latente Steuern	(18.960)	(18.116)
Netto-Betrag der passiven latenten Steuern	(3.044)	(1.386)

Zum 31. Dezember 2000 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorräte von € 2.309 (i.V. 2.232) Mio. sowie gewerbesteuerliche Verlustvorräte von € 1.882 (i.V. 1.352) Mio. Die im Konzern vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorräte entfallen auf Nicht-Organisationsgesellschaften sowohl im Aus- und Inland und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern verminderten sich in der Bilanz um € 28 Mio. Die heutige Einschätzung kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	2.436	1.576	3.806	2.937
Passive latente Steuern	(5.480)	(4.938)	(5.192)	(4.689)
Netto-Betrag passive latente Steuern	(3.044)	(3.362)	(1.386)	(1.752)

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 351 (i.V. 343) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 7.028 (i.V. 6.868) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Darüber hinaus ist im deutschen Steuerrecht ab 1999 pauschal ein Betrag von 5% der steuerbefreiten ausländischen Dividenden als nicht abzugsfähige Betriebsausgabe zu behandeln. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende Steueraufwand in Höhe von € 135 (i.V. 177) Mio. wurde passiviert. Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 15.543 (i.V. 13.224) Mio. sind nicht berechnet worden, weil diese Gewinne permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Unter Berücksichtigung der direkten Eigenkapitalbuchungen ergibt sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Ausgewiesener Steueraufwand	1.999	4.533	3.014
Im außerordentlichen Ergebnis enthaltener Steueraufwand (-ertrag)	324	470	(78)
Steuerertrag aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	(53)	-	-
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock Option	-	(31)	(212)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	(338)	(155)	296
	1.932	4.817	3.020

10. ANPASSUNGEN AUS DER ERSTANWENDUNG VON SFAS 133 UND EITF 99-20

Anteilsrechte an verbrieften Finanzaktiva: Erstanwendung des EITF 99-20. Zum 1. Juli 2000 hat DaimlerChrysler die Vorschriften des EITF 99-20 erstmalig angewandt. EITF 99-20 legt u. a. die Bilanzierung der Zinserträge und Wertberichtigungen bei zurückbehaltenen oder erworbenen Anteilsrechten an verbrieften Forderungen fest. Aus der erstmaligen Anwendung des EITF 99-20 ist ein Aufwand in Höhe von € 99 Mio. (nach Abzug des Steuerertrags in Höhe von € 58 Mio.) entstanden.

Derivative Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte: Erstanwendung des SFAS 133 und SFAS 138. DaimlerChrysler hat SFAS 133 zum 1. Januar 2000 erstmals angewandt. Zum Zeitpunkt der Einführung hat sich aus der Erstanwendung ein in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigender Ertrag in Höhe von € 12 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von € 5 Mio.) ergeben. Darüber hinaus war im kumulierten übrigen Comprehensive Income ein Verlust in Höhe von € 349 Mio. (nach Abzug des Steuerertrags in Höhe von € 367 Mio.) zu berücksichtigen. Die erstmalige Anwendung des SFAS 138 hatte keinen Einfluss auf den Konzernabschluss.

11. AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Im Oktober 2000 veräußerte Adtranz für € 153 Mio. den Geschäftsbereich Bahnfahrwegsysteme an Balfour Beatty. Aus dem Verkauf ist ein außerordentlicher Ertrag nach Steuern in Höhe von € 89 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von € 52 Mio.) entstanden.

Im Oktober 2000 bündelten DaimlerChrysler und die Deutsche Telekom ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie im Rahmen eines Joint Venture. Entsprechend der am 27. März 2000 angekündigten Vereinbarung beteiligte sich die Deutsche Telekom im Zuge einer Kapitalerhöhung von rd. € 4,6 Mrd. mit 50,1% an debis Systemhaus. Die Vereinbarungen sichern DaimlerChrysler eine jährliche Mindestdividende bis zum Jahr 2004 zu. Darüber hinaus wird in den Vereinbarungen sowohl der Deutschen Telekom als auch DaimlerChrysler die Option eingeräumt, die verbleibenden 49,9% der Anteile an debis Systemhaus zu erwerben bzw. zu veräußern. Die Option der Deutschen Telekom kann vom 1. Januar 2002 bis zum 1. Januar 2005 ausgeübt werden. DaimlerChrysler kann diesen Zeitraum um bis zu zwei Jahre verschieben. Die Verkaufsoption von DaimlerChrysler kann vom 1. Oktober 2000 bis zum 1. Januar 2005 ausgeübt werden. Der Preis für die Veräußerung der verbleibenden 49,9% der Anteile wird bei Optionsausübung, abhängig vom Zeitpunkt und weiteren Faktoren, zwischen rd. € 4,6 Mrd. und rd. € 4,9 Mrd. betragen. Im Jahr 2000 ist ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von € 2.345 Mio. entstanden.

Im Juli 2000 erfolgte ein Tausch der Mehrheitsbeteiligung an der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an EADS sowie ein anschließender Börsengang der EADS. Die EADS ist weltweit auf den Gebieten Luftfahrt und Verteidigung tätig und wurde durch Zusammenschluss der Aerospatiale Matra S.A., der DaimlerChrysler Aerospace AG und der Construcciones Aeronauticas S.A. („CASA“) errichtet. DaimlerChrysler bewertete die bei Errichtung erhaltenen Anteile an EADS zum Marktwert und verzeichnete einen außerordentlichen Ertrag in Höhe von € 3.009 Mio. Der Konzern bilanziert den 33%-igen Anteil an EADS nach der Equity-Methode. DaimlerChrysler hat das Recht, alle Anteile an EADS an bestimmte französische Aktionäre zu veräußern. Diese Verkaufsoption kann ohne Frist in einer Pattsituation oder zu bestimmten Zeitpunkten nach drei Jahren ausgeübt werden. Der Preis wird auf Basis des durchschnittlichen Schlusskurses der EADS-Aktie in Euro während der letzten 30 Handelstage vor Ausübung der Option festgelegt.

Im Jahr 2000 hat Ballard Inc., ein in der Entwicklung von Brennstoffzellen und damit verbundener Antriebstechnologie tätiges Unternehmen, zusätzliche Aktien an Aktionäre ausgegeben. DaimlerChrysler hat an dieser Kapitalerhöhung nicht partizipiert und verminderte hierdurch seinen Anteil an Ballard auf 19%. Aus der Verminderung der Beteiligungsquote resultierte ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von € 73 Mio.

Im März 1999 erzielte die debis AG, ein Tochterunternehmen, an dem der Konzern sämtliche Anteile hält, aus der Veräußerung eines Teils ihrer Anteile an debitel AG im Rahmen eines Börsengangs einen Erlös von € 274 Mio. Im September 1999 veräußerte die debis AG einen weiteren Teil der verbliebenen Anteile an der debitel AG an Swisscom zu einem Erlös von € 924 Mio. und reduzierte damit ihren Anteil auf 10%. Aus den Veräußerungen resultierte ein außerordentlicher Gewinn nach Steuern in Höhe von € 659 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von € 481 Mio.).

Die Erträge aus den vorgenannten Transaktionen werden als außerordentliches Ergebnis dargestellt, da US-GAAP bei Veräußerung wesentlicher Vermögensgegenstände oder Beteiligungen innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren nach Vollzug eines nach der Pooling-of-Interests-Methode bilanzierten Unternehmenszusammenschlusses diesen gesonderten Ausweis fordert.

Im Jahr 1999 hat der Konzern langfristige Schulden in Höhe von € 51 Mio. vorzeitig getilgt. Aus der vorzeitigen Tilgung resultierte ein außerordentlicher Verlust nach Steuern in Höhe von € 19 Mio. (nach Abzug des Steuerertrages in Höhe von € 11 Mio.).

Im Dezember 1998 tilgte Chrysler einen weiteren Nominalbetrag in Höhe von € 257 Mio. seiner Auburn Hills Trust Guaranteed Exchangeable Certificates mit einer Laufzeit bis 2020 durch Zahlung in Höhe von € 454 Mio. Aus der vorzeitigen Tilgung resultierte ein außerordentlicher Verlust nach Steuern in Höhe von € 129 Mio. (nach Abzug des Steuerertrages in Höhe von € 78 Mio.).

Erläuterungen zur Konzernbilanz

12. IMMATERIELLE ANLAGEWERTE UND SACHANLAGEN

Zur Veränderung der immateriellen Anlagewerte und Sachanlagen verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens. Die immateriellen Anlagewerte beinhalten insbesondere Geschäftswerte sowie einen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen stehenden Unterschiedsbetrag. Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 140 (i.V. 368) Mio., die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasing-Verträge (sog. „capital leases“) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf gemietete Anlagen entfallenden Abschreibungen des Jahres betragen € 188 (1999: 32; 1998: 38) Mio.

13. VERMIETETE GEGENSTÄNDE

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 32.639 (i.V. 26.409) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren „operating-lease“-Verträgen sind zum 31. Dezember 2000 wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €:

2001	6.924
2002	4.663
2003	1.954
2004	678
2005	241
danach	265
	14.725

14. VORRÄTE

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.495	2.602
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen davon aus langfristigen Aufträgen € 1.967 (i.V. 2.000) Mio.	5.232	6.285
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	10.726	9.887
Geleistete Anzahlungen	309	518
	18.762	19.292
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 608 (i.V. 1.166) Mio.	(2.479)	(4.307)
	16.283	14.985

Einige Tochterunternehmen in den USA wenden bei der Bewertung ihrer Vorräte das Lifo-Verfahren an („last-in-first-out“). Bei Anwendung des Fifo-Verfahrens („first-in-first-out“) hätten sich um € 1.058 (i.V. 691) Mio. höhere Vorräte ergeben.

15. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.506	8.859
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	200	779
	8.706	9.638
Wertberichtigungen	(711)	(798)
	7.995	8.840

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 261 (i.V. 469) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

16. FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	37.193	32.696
Finanzierungsleasing	19.031	11.440
	56.224	44.136
Aktivierte Vertragsabschlusskosten	177	143
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(8.021)	(5.977)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	1.183	1.032
	49.563	39.334
Wertberichtigungen	(890)	(599)
	48.673	38.735

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 28.138 (i.V. 21.194) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 2000 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten:

Angaben in Mio. €:	
2001	22.235
2002	10.416
2003	8.249
2004	5.053
2005	2.662
danach	7.609
	56.224

Die tatsächlichen Zahlungseingänge werden sich aufgrund zukünftiger Verkäufe von Finanzforderungen, Vorauszahlungen und Ausbuchungen von den vertraglichen Laufzeiten unterscheiden.

17. ÜBRIGE FORDERUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.341	850
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹⁾	1.379	1.250
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen	4.872	4.006
Sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Forderungen	7.761	7.592
	15.353	13.698
Wertberichtigungen	(957)	(1.127)
	14.396	12.571

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

Von den übrigen Forderungen weisen € 2.101 (i.V. 3.390) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

18. WERTPAPIERE UND FINANZANLAGEN

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Schuldtitel	2.791	4.347
Aktien	601	938
Anteile an Aktienfonds	397	1.191
Anteile an Rentenfonds	1.589	2.493
	5.378	8.969

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

Angaben in Mio. €:			31. Dezember 2000				31. Dezember 1999	
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust
Anlagebestand	4.859	4.918	246	187	8.114	8.486	522	150
Handelsbestand	451	460	9	-	487	483	-	4
Wertpapiere des Umlaufvermögens	5.310	5.378	255	187	8.601	8.969	522	154
Anlagebestand/Finanzanlagen	843	1.304	737	276	296	784	488	-
	6.153	6.682	992	463	8.897	9.753	1.010	154

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

Angaben in Mio. €:			31. Dezember 2000				31. Dezember 1999	
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust
Aktien	1.333	1.880	855	308	977	1.662	698	13
Schuldtitel von Bund und Ländern	122	123	1	-	159	167	8	-
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	24	25	1	-	20	20	-	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	652	656	5	1	1.682	1.654	13	41
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	536	537	6	5	1.234	1.210	-	24
Anteile an Aktienfonds	323	397	80	6	935	1.191	276	20
Anteile an Rentenfonds	1.692	1.590	14	116	2.526	2.495	15	46
Dinglich gesicherte Schuldverschreibungen	178	180	3	1	622	616	-	6
Andere börsengängige Wertpapiere	842	834	18	26	255	255	-	-
Anlagebestand	5.702	6.222	983	463	8.410	9.270	1.010	150
Handelsbestand	451	460	9	-	487	483	-	4
	6.153	6.682	992	463	8.897	9.753	1.010	154

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

Anlagebestand in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Fällig innerhalb von einem Jahr	2.704	3.968
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	735	1.806
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	430	477
Fällig nach mehr als 10 Jahren	76	166
	3.945	6.417

Die Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagebestands betragen € 9.422 (1999: 2.481; 1998: 2.734) Mio. Die realisierten Gewinne belaufen sich auf € 275 (1999: 627; 1998: 98) Mio., während die realisierten Verluste € 140 (1999: 4; 1998: 8) Mio. betragen. Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt bei DaimlerChrysler nach der tatsächlichen Verbrauchsfolge.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 4,3 (1999: 5,4) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Kaufkontrakte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

19. ZAHLUNGSMITTEL

Die Zahlungsmittel umfassen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Schecks und € 45 (i.V. 338) Mio. Festgelder mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten.

20. KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	2000	1999	1998
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	7.082	8.761	6.281
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	45	338	308
Wertpapiere des Umlaufvermögens	5.378	8.969	12.160
Sonstige	5	133	324
	12.510	18.201	19.073

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	2000	1999	1998
Gezahlte Zinsen	5.629	3.315	2.553
Gezahlte Ertragsteuern	775	1.883	993

21. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich zusammen aus:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Überdeckung von Pensionsverpflichtungen	6.799	6.236
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1.108	978
	7.907	7.214

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 6.819 (i.V. 6.118) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

22. EIGENKAPITAL

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Anzahl der am 31. Dezember 2000 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.003.271.911. Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe eines Nominalbetrags von € 2,60.

Sonderausschüttung

Eine auf der Hauptversammlung der Daimler-Benz AG am 27. Mai 1998 beschlossene Sonderausschüttung in Höhe von € 10,23 je Daimler-Benz-Aktie (dies entspräche € 10,04 je Aktie unter Berücksichtigung des im Rahmen der Kapitalerhöhung gewährten Abschlags auf den Marktwert von ca. 20%, wenn dieser Abschlag in Form von Gratisaktien eingeräumt worden wäre) wurde am 15. Juni 1998 ausbezahlt.

Kapitalerhöhung

Im Juni 1998 hat die Daimler-Benz AG ihren Aktionären und Inhabern von Wandelanleihen Rechte zum Bezug von insgesamt bis zu 52,4 Mio. Aktien eingeräumt. Am 25. Juni 1998 wurden 52,4 Mio. Daimler-Benz-Aktien zu einem Nettoerlös von € 3.827 Mio. ausgegeben. Die Bezugsrechte hatten den Aktionären Rechte zum Bezug von Daimler-Benz-Aktien zu einem um ca. 20% unter dem Marktpreis liegenden Kurs eingeräumt. Das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) sind aufgrund des Verwässerungseffekts durch diesen Abschlag angepasst worden.

Eigene Anteile

Im Jahr 2000 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienaktionen 1,4 Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben.

Während des zweiten Halbjahres 1999 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit einer Belegschaftsaktienaktion 1,2 Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben und an Mitarbeiter ausgegeben. Im November 1998 hat Chrysler 23,5 Mio. Chrysler-Aktien in den Chrysler Corporation Retirement Master Trust, einen Fonds zur Finanzierung der Altersversorgungsansprüche bei Chrysler, eingebracht.

Vorzugsaktien

Am 24. Juli 1998 hat Chrysler alle im Umlauf befindlichen Chrysler Depositary Shares, d. h. den Series A Convertible Preferred Stock, eingezogen.

Genehmigtes und bedingtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. April 2003 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um insgesamt bis zu € 256 Mio. zu erhöhen und Aktien bis zu € 26 Mio. in Form von Belegschaftsaktien auszugeben.

Im April 2000 haben die Aktionäre des Konzerns einer Erhöhung des rechnerischen Nennbetrags je Aktie von gerundet € 2,56 (resultierend aus der Umrechnung von DM in Euro) auf € 2,60 zugestimmt. Die Anpassung des Nennwerts führte zu einer Erhöhung des gezeichneten Kapitals sowie einer entsprechenden Verminderung der Kapitalrücklage in Höhe von € 44 Mio. Das bedingte und das genehmigte Kapital gemäß Satzung wurde entsprechend angepasst. DaimlerChrysler ist ermächtigt, bis zum 18. April 2005 Wandelschuldverschreibungen bzw. Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu € 15 Mrd. und einer Laufzeit von bis zu 20 Jahren zu begeben. Diese Schuldverschreibungen können dem Inhaber Wandel- bzw. Optionsrechte auf neue Aktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von bis zu € 300 Mio. einräumen. Darüber hinaus ist DaimlerChrysler berechtigt, im Rahmen des DaimlerChrysler-Aktionsoptionsplans bis zum 18. April 2005 Bezugsrechte auf bis zu 96 Mio. neue Aktien (dies entspricht einem Anteil am gezeichneten Kapital von rd. € 250 Mio.) zu gewähren. DaimlerChrysler ist zudem ermächtigt, bis zum 18. Oktober 2001 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens € 256 Mio. bzw. im Umfang von höchstens 10% der ausgegebenen Aktien zu erwerben.

Options- und Wandelanleihen

Im Juni 1997 hat DaimlerChrysler eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von € 66,83 je Anleihe begeben. Die

Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal € 508 Mio. repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,86631 junge Aktien gewandelt werden können. Alle bis dahin noch nicht ausgeübten Wandlungsrechte unterliegen einer Pflichtwandlung, deren Wandlungsverhältnis auf der Basis des sich in den letzten 20 Handelstagen vor dem 8. Juni 2002 ergebenden Durchschnittsaktienkurses bestimmt wird und davon abhängig zwischen 1,25625 und 0,86631 Aktien je Wandlungsrecht liegt. Im Jahr 2000 sind aufgrund von Wandlungen 92 (1999: 665; 1998: 3.713) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben worden.

Im Jahr 1996 hat die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von € 383 Mio. (im Nennwert von € 511 je Stück) begeben. Die Anleihe berechtigt die Inhaber zum Bezug von insgesamt 7.690.500 auf den Inhaber lautende Aktien der DaimlerChrysler AG. Gemäß geänderter Anleihebedingungen beträgt der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlungsgabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Im Geschäftsjahr 2000 sind durch die Ausübung von Optionsrechten 10.416 (1999: 1.517.468; 1998: 5.027.002) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben worden.

Comprehensive Income

Die Bestandteile des übrigen Comprehensive Income haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Mio. €:	2000			1999			1998		
	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	(250)	46	(204)	292	(163)	129	659	(354)	305
Realisierte (Gewinne) Verluste	61	(6)	55	(623)	313	(310)	(103)	57	(46)
Unrealisierte Gewinne (Verluste), gesamt	(189)	40	(149)	(331)	150	(181)	556	(297)	259
Nettogewinne (-verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	(1.932)	978	(954)	-	-	-	-	-	-
Realisierte (Gewinne) Verluste	1.113	(567)	546	-	-	-	-	-	-
Nettogewinne (-verluste) aus Derivaten, gesamt	(819)	411	(408)	-	-	-	-	-	-
Unterschiedsbetrag aus									
der Währungsumrechnung	1.474	(111)	1.363	2.431	-	2.431	(1.402)	-	(1.402)
der Pensionsbewertung	8	(2)	6	(13)	5	(8)	(2)	1	(1)
Veränderung des übrigen Comprehensive Income	474	338	812	2.087	155	2.242	(848)	(296)	(1.144)

Sonstiges

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

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss gemäß HGB der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2000 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 2.358 Mio. (€ 2,35 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

23. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Der Konzern verfügt zum Bilanzstichtag über verschiedene sog. Stock Appreciation Rights („SAR“-)Pläne, zwei Stock-Option-Pläne sowie zielabhängige Performance-Based Stock Awards. Vor Unternehmenszusammenschluss bestanden bei Chrysler im Sinne der APB Opinion No. 25 fixe Stock-Option-Pläne und eine zielabhängige Aktienvergütung. Letztgenannte Vergütungsformen sind im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses beendet worden; alle bestehenden Anrechte wurden unverfallbar und in eine entsprechende Anzahl von DaimlerChrysler-Aktien gewandelt. Der Konzern bilanziert aktienorientierte Vergütungspläne gemäß APB Opinion No. 25.

Aktienkursabhängige Pläne

Im ersten Halbjahr 1999 hat DaimlerChrysler einen Stock Appreciation Rights-Plan („SAR-Plan 1999“) eingeführt, der den Begünstigten das Recht einräumt, ab dem Zeitpunkt der Gewährung in Form einer Barzahlung am Kursanstieg der DaimlerChrysler-Aktie zu partizipieren. Die unter dem SAR-Plan 1999 gewährten Rechte werden je zur Hälfte nach zwei bzw. drei Jahren ausübbar. Nicht ausgeübte Rechte verfallen nach Ablauf von zehn Jahren. Der Ausübungspreis eines SARs entspricht dem Börsenkurs einer DaimlerChrysler-Aktie am Tag der Gewährung. Am 24. Februar 1999 gewährte der Konzern 11,4 Mio. SARs zu einem Ausübungspreis von € 89,70.

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler – wie weiter unten beschrieben – alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt.

Im Rahmen des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt (22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von \$ 75,56 je Stück). Die erstmalige Gewährung der SARs ersetzte Chryslers fixe Stock-Option-Pläne, da diese bei Vollendung des Unternehmenszusammenschlusses in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt wurden. SARs, die als Ersatz für zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses ausübbar Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbar Aktienoptionen beruhende SARs wurden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluss.

Die SAR-Pläne des Konzerns haben sich in den Jahren 2000, 1999 und 1998 wie folgt entwickelt:

	2000		1999		1998	
	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	45,8	80,25	22,2	64,58	-	-
Gewährt	-	-	11,4	89,70	22,3	64,58
Umwandlung von Stock Options in SARs	-	-	15,2	79,79	-	-
Ausgeübt	(.)	82,42	(2,2)	64,91	(0,1)	64,58
Verfallen	(1,3)	78,52	(0,8)	76,07	-	-
Noch bestehend am Jahresende	44,5	82,87	45,8	80,25	22,2	64,58
Ausübbar am Jahresende	33,6	80,63	26,8	72,77	11,3	64,58

Am Kurs der DaimlerChrysler-Aktie orientierte Performance-Based Stock Awards sind bestimmten Begünstigten mit einem Zielerreichungszeitraum von bis zu drei Jahren gewährt worden. Die am Ende des Zielerreichungszeitraums in Geld auszubehaltende Vergütung ist vom Grad der Zielerreichung abhängig. In den Jahren 2000 und 1999 hat der Konzern jeweils 0,7 Mio. Performance-Based Stock Awards gewährt.

Der aus den SARs und Performance-Based Stock Awards resultierende Aufwand bzw. Ertrag wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie und im Falle der Performance-Based Stock Awards abhängig von der Zielerreichung bestimmt. In den Jahren 2000 und 1999 ist für SARs und Performance-Based Stock Awards ein Ertrag in Höhe von € 44 Mio. bzw. € 106 Mio. entstanden (in 1998 Aufwand: € 251 Mio.).

Stock-Option-Pläne

Im April 2000 hat die Hauptversammlung dem DaimlerChrysler Stock-Option-Plan 2000 zugestimmt. Dieser Plan sieht vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von DaimlerChrysler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieses Plans gewährten Optionen können zu einem vom Aufsichtsrat festgelegten Referenzpreis je DaimlerChrysler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der DaimlerChrysler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%-igen Aufschlags. Im ersten Halbjahr 2000 hat der Konzern 15,2 Mio. Optionen zu einem Referenzpreis von € 62,30 gewährt. Im Mai 2000 wurde von einigen Aktionären eine Anfechtungsklage gegen die am 19. April 2000 erteilte Zustimmung der Hauptversammlung zu diesem Plan erhoben. Im Oktober 2000 hat das Landgericht Stuttgart die Klage in erster Instanz abgewiesen. Gegen dieses Urteil wurde Berufung eingelegt.

Mit Zustimmung der Hauptversammlung hatte DaimlerChrysler die Stock-Option-Pläne 1998, 1997 und 1996 eingeführt (frühere Daimler-Benz-Pläne). Die Pläne räumten bestimmten Mitgliedern des oberen Managements das Recht ein, im Zusammenhang mit der Zeichnung einer Wandelschuldverschreibung Optionen auf Aktien der DaimlerChrysler AG zu erwerben. Den nach diesen Plänen gewährten Wandlungsrechten lagen nicht übertragbare Wandelschuldverschreibungen von nominal je € 511 mit einer Laufzeit von zehn Jahren zugrunde. Jede Wandelschuldverschreibung berechnete nach einer Wartezeit von 24 Monaten (bei in 1998 und 1997 gewährten Optionen) den Inhaber jedes Jahr innerhalb bestimmter Zeiträume zum Umtausch in 201 Aktien. Voraussetzung war, dass der Kurs der Aktie bei Wandlung mindestens um 15% über dem festgelegten Wandlungspreis liegt. Die Eckdaten dieser Pläne waren wie folgt:

Wandelschuldverschreibung gewährt in	fällig	Nominal- verzinsung	Wandlungs- preis
1996	Juli 2006	5,9%	€ 42,62
1997	Juli 2007	5,3%	€ 65,90
1998	Juli 2008	4,4%	€ 92,30

Im zweiten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle unter den Stock-Option-Plänen 1997 und 1998 gewährten Optionen in SARs umgewandelt. Alle Konditionen und Bedingungen der neuen SARs entsprechen denen der umgewandelten Optionen mit der Ausnahme, dass der Inhaber eines SARs bei Ausübung statt Aktien eine Barzahlung in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen Börsenkurs und Ausübungspreis erhält.

Entwicklung der an berechnigte Arbeitnehmer ausgegebenen Stock-Options:

	2000		1999		1998	
	Durchschnitt- Anzahl der Wandlungs- rechte Mio. Stück	Durchschnitt- Wand- lungspreis € je Stück	Durchschnitt- Anzahl der Wandlungs- rechte Mio. Stück	Durchschnitt- Wand- lungspreis € je Stück	Durchschnitt- Anzahl der Wandlungs- rechte Mio. Stück	Durchschnitt- Wand- lungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,1	42,62	15,5	79,63	7,5	65,60
Gewährte Optionen	15,2	74,76	-	-	-	-
Gewährte Wandelschuldverschreibungen	-	-	-	-	8,2	92,30
Ausgeübt	-	-	-	-	(.)	42,62
Verfallen	(.)	74,76	-	-	-	-
Rückzahlungen	-	-	(0,2)	79,10	(0,2)	72,22
Umwandlung in SARs	-	-	(15,2)	79,79	-	-
Noch bestehend am Jahresende	15,3	74,65	0,1	42,62	15,5	79,63
Ausübbar am Jahresende	0,1	42,62	0,1	42,62	0,1	42,62

Im Jahr 2000 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand in Höhe von € 13 Mio. angefallen (1998: € 38 Mio.). In 1999 war kein Aufwand zu berücksichtigen.

Fixe Stock-Option-Pläne bei Chrysler

Die von Chrysler auf Basis fixer Stock-Option-Pläne gewährten Optionen zum Erwerb von Chrysler-Aktien hatten sich im Jahr 1998 wie folgt entwickelt:

	1998	
	Anzahl Optionen auf Chrysler-Aktien Mio. Stück	Durchschnittlicher Wandlungspreis USD je Stück
Bestand am Jahresanfang	30,7	27,71
Gewährt	9,2	39,82
Ausgeübt	(3,8)	23,38
Verfallen	(0,1)	30,60
Getauscht in DaimlerChrysler-Aktien	(36,0)	31,24
Noch bestehend am Jahresende	-	-
Ausübbar am Jahresende	-	-

Da es sich hierbei um im Sinne der APB Opinion No. 25 fixe Stock-Option-Pläne handelte und bei Gewährung der Wandlungspreis nicht unter dem Marktpreis der Chrysler-Aktie lag, ist im Zusammenhang mit diesen Plänen kein Aufwand entstanden.

Zielabhängige Aktienvergütung bei Chrysler

Im Rahmen der aktienorientierten Vergütungspläne bei Chrysler wurden darüber hinaus sog. „Performance Shares“ gewährt, die im Hinblick auf das Erreichen spezifischer Zielvorgaben zugewendet wurden. Performance Shares wurden den Berechtigten („Officers“ und eine eingeschränkte Anzahl von „Senior Executives“) zu Beginn eines jeden Zielerreichungszeitraums (von jeweils zwei bis drei Jahren) eingeräumt. Am Ende eines jeden Zeitraums erhielten die Berechtigten entsprechend der Zielerreichung keine oder eine bestimmte Anzahl an Performance Shares in einer Bandbreite von einem festgesetzten Minimum bis zu maximal 150% der ursprünglichen Vergütung. Die Zielerreichung wurde dabei bei Chrysler von einem Ausschuss des „Board of Directors“ festgestellt; maßgebend hierbei war die Relation der tatsächlichen Zielerreichung zu den Zielvorgaben bei Beginn.

Im Jahr 1998 ist ein Aufwand in Höhe von € 65 Mio. entstanden. Die Anzahl der noch ausstehenden und noch nicht erdienten Performance Shares hat zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses 1,9 Mio. Stück betragen. Im Zuge des Unternehmenszusammenschlusses wurden alle Performance Shares fällig gestellt und in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt.

Sonstiges

Wären die Aufwendungen der aktienorientierten Vergütungsmodelle nach Maßgabe des SFAS 123 auf Basis des Zeitwerts zum Gewährungszeitpunkt bestimmt worden, hätte sich im Jahr 2000 der Konzern-Jahresüberschuss um € 12 (1998: 127) Mio., das Ergebnis je Aktie um € 0,01 (1998: 0,13) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) um € 0,01 (1998: 0,13) vermindert. Im Jahr 1999 hätte sich bei Anwendung des SFAS 123 kein höherer Aufwand ergeben.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler im Rahmen der Stock-Option-Pläne 2000 und 1998 ausgegebenen Stock Options wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines die Ausgabekonditionen berücksichtigenden „trinomial-tree“-Optionspreismodells kalkuliert. Die hierbei eingeflossenen Prämissen und der sich daraus zum Gewährungszeitpunkt ergebende Zeitwert waren wie folgt:

	2000	1998
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	3,8 %	2,45 %
Erwartete Volatilität	25,0 %	35,2 %
Risikofreier Anlagezinssatz	4,8 %	4,09 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	3	2
Zeitwert je Wandlungsrecht	€ 9,50	€ 19,38

Der Zeitwert der im Rahmen der fixen Stock-Option-Pläne von Chrysler gewährten Optionen zum Erwerb von Chrysler-Aktien wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines Black-Scholes-Optionspreismodells bestimmt. Die hierbei eingeflossenen Prämissen sowie der sich daraus ergebende Zeitwert waren wie folgt (gewichtete Durchschnittswerte):

	1998
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,0 %
Erwartete Volatilität	29 %
Risikofreier Anlagezinssatz	5,7 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	5
Zeitwert je Option	\$ 9,20

Der Zeitwert der Performance Shares wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis des Kurses der Chrysler-Aktie bei Gewährung bestimmt. Der damit verbundene Aufwand wurde über den Zielerreichungszeitraum von jeweils zwei bis drei Jahren verteilt. Da jedoch alle noch bestehenden fixen Stock-Options und Performance Shares bei Unternehmenszusammenschluss fällig wurden, sind für Zwecke der Zusatzangaben gemäß SFAS 123 die gesamten zuvor noch nicht aufwandswirksam berücksichtigten Beträge in 1998 erfasst worden.

24. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 24 a)	11.151	10.200	14.048	13.075
Steuern	2.192	474	2.281	77
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 24 b)	23.098	7.901	21.366	7.813
	36.441	18.575	37.695	20.965

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	1.838	5.588
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	8.636	7.756
Übrige Pensionsverpflichtungen	677	704
	11.151	14.048

DaimlerChrysler gründete im vierten Quartal 1999 den DaimlerChrysler Pension Trust, der für künftige Pensionszahlungen in Deutschland vorgesehen ist. In diesen Pension Trust hat die DaimlerChrysler AG € 4.059 Mio. in Form von Wertpapieren eingelegt. Als Folge ergab sich in 1999 eine Verminderung der Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen. Im Jahr 2000 hat die DaimlerChrysler AG weitere € 1.419 Mio. in Form von Zahlungsmitteln und Wertpapieren in den Pension Trust eingelegt. Der in 2000 zu verzeichnende Rückgang der Pensionsverpflichtungen resultiert vorwiegend aus den Transaktionen im Zusammenhang mit dSH und DaimlerChrysler Aerospace.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben im Wesentlichen alle Arbeiter und Angestellten Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen.

Zum 31. Dezember 2000 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portfeuillees angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 8,2 Mio. Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler mit einem Marktwert von € 361 Mio. enthalten, die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses abgegeben wurden. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen.

Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in deutsche Pensionspläne sowie in übrige Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den U.S.A. betreffen.

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	13.123	19.578	12.599	16.010
Kursdifferenzen	-	1.403	-	2.664
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	242	433	267	430
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	696	1.570	756	1.185
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	2	148	-	1.983
Versicherungsmathematische Gewinne	(732)	(257)	(28)	(2.142)
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	(3.365)	(31)	-	-
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	144	411	68	518
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(531)	(1.377)	(539)	(1.070)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	9.579	21.878	13.123	19.578
Veränderungen des Fondsvermögens:				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	7.034	25.823	2.898	19.424
Kursdifferenzen	-	1.897	-	3.309
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	458	(755)	226	3.463
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.419	30	4.059	166
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	-	29	-	27
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	(579)	-	-	-
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	(15)	303	-	498
Pensionszahlungen der Fonds	(409)	(1.365)	(149)	(1.064)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	7.908	25.962	7.034	25.823

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
Finanzierungsstatus*)	1.671	(4.084)	6.089	(6.245)
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(123)	1.102	(691)	3.859
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(8)	(3.496)	(7)	(3.530)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	(153)	-	(252)
Bilanzbetrag	1.540	(6.631)	5.391	(6.168)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	-	(6.799)	-	(6.236)
Pensionsrückstellungen	1.540	298	5.391	197
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	(95)	-	(98)
Übriges Comprehensive Income	-	(35)	-	(31)
Bilanzbetrag (Saldo)	1.540	(6.631)	5.391	(6.168)

*) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die Bewertung der Pensionspläne erfolgt in Deutschland auf Basis des 30. September und in den USA auf Basis des 30. November bzw. 31. Dezember. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde. In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %:	Deutsche Pensionspläne			Übrige Pensionspläne		
	2000	1999	1998	2000	1999	1998
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:						
Abzinsungsfaktor	6,5	6,0	6,0	7,7	7,5	6,5
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	7,9	7,7	7,7	10,2	9,8	9,8
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	2,8	3,0	5,5	5,9	6,0

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2000		1999		1998	
	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	Deutsche Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	242	433	267	430	258	429
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	696	1.570	756	1.185	732	1.033
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(625)	(2.487)	(223)	(1.872)	(203)	(1.514)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	3	(18)	1	41	(2)	80
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	1	371	-	214	-	187
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	146	-	129	-	126
Übrige Pensionsaufwendungen	1	(6)	1	2	(3)	3
Netto-Pensionsaufwendungen	318	9	802	129	782	344

Für die Pensionspläne, bei denen der Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen das Fondsvermögen übersteigt, ergeben sich für den Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen und das Fondsvermögen folgende Werte:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	1.764	13.934
Fondsvermögen	343	7.818

Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in den USA und Kanada gewähren ihren Mitarbeitern Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen. Die Mitarbeiter können nach ihrem Ausscheiden bei DaimlerChrysler auf Dauer diese Leistungen erhalten. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können aber regelmäßig modifiziert werden.

Zum 31. Dezember 2000 war das Fondsvermögen in verschiedenartige Portfeuillees angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden.

Die folgenden Informationen betreffen die Pläne der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen des Konzerns.

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	10.527	9.886
Kursdifferenzen	829	1.645
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	208	209
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	873	702
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgung	444	246
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	523	(1.687)
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	107	51
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(654)	(525)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	12.857	10.527
Veränderung des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	2.816	1.574
Kursdifferenzen	224	273
Tatsächliche Erträge der Fondsvermögen	(55)	241
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	16	732
Pensionszahlungen des Fonds	(6)	(4)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	2.995	2.816

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Finanzierungsstatus*)	9.862	7.711
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(270)	574
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(956)	(529)
Bilanzbetrag	8.636	7.756

*) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Plan aufgestellt wurde. Es wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %:	2000	1999	1998
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:			
Abzinsungsfaktor	7,7	7,7	6,5
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	10,4	10,0	10,0
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	7,5	5,8	6,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten im Jahr 2005	5,0	5,0	5,0

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	208	209	189
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	873	702	646
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(308)	(169)	(6)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	5	10	14
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	54	31	23
Übrige Pensionsaufwendungen	(2)	-	-
Netto-Aufwendungen	830	783	866

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen, wenn sich die angenommene Steigerungsrate für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen um 1% erhöht bzw. vermindert:

Angaben in Mio. €:	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	141	(115)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.395	(1.163)

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen

In 1996 hat DaimlerChrysler die Voluntary Employees' Beneficiary Association („VEBA“-Trust gegründet, die Vorsorgeleistungen erfüllt, welche nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Das Vermögen des VEBA-Trust betrug per 31. Dezember 2000 € 3.586 (i.V. € 3.231) Mio., von dem Beträge in 2000 von € 2.864 Mio. und in 1999 von € 2.698 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet wurden. In 1999 und 1998 erfolgten Zuwendungen in Höhe von € 727 Mio. bzw. € 292 Mio. Im Jahr 2000 sind keine Zuwendungen an den VEBA-Trust geleistet worden.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	7.715	7.505
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	804	993
Restrukturierung	260	595
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	2.503	3.409
Preisnachlässe	3.588	2.429
Andere	8.228	6.435
	23.098	21.366

Im Jahr 2000 sind für Rückstellungen für Preisnachlässe Beträge in Höhe von € 8.386 Mio. zugeführt bzw. in Höhe von € 7.413 Mio. in Anspruch genommen worden.

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

Angaben in Mio. €:	Abfindungs- Schließungs-		Gesamt
	zahlungen	kosten	
Stand zum 1. Januar 1998	555	173	728
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(242)	(110)	(352)
Auflösungen	(12)	(19)	(31)
Zuführungen	259	31	290
Stand zum 31. Dezember 1998	560	75	635
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(321)	21	(300)
Auflösungen	(15)	(9)	(24)
Zuführungen	183	101	284
Stand zum 31. Dezember 1999	407	188	595
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(229)	(56)	(285)
Auflösungen	(43)	(34)	(77)
Zuführungen	16	11	27
Stand zum 31. Dezember 2000	151	109	260

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern in 2000 vor allem im Bereich Fahrzeuge des früheren Daimler-Benz-Konzerns, in 1999 vor allem im Bereich direkt geführte industrielle Beteiligungen und DaimlerChrysler Aerospace und in 1998 vor allem im Bereich Fahrzeuge des früheren Daimler-Benz-Konzerns und DaimlerChrysler Aerospace Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 16 (1999: 183; 1998: 259) Mio. gebildet worden. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 2.600 (1999: 2.400; 1998: 7.100) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 135 (1999: 239; 1998: 413) Mio. zur Folge, von denen € 120 (1999: 168; 1998: 242) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 2000 sind für den Abbau von ca. 3.700 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Schließungskosten resultieren in 2000, 1999 und 1998 vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen.

25. FINANZVERBINDLICHKEITEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	2000	1999	
Anleihen	8.094	7.892	
Schuldverschreibungen	19.917	20.879	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.294	5.941	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	345	466	
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	205	257	
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien	985	1.286	
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)	35.840	36.721	
	Fälligkeiten		
Anleihen	2002–2007	40.773	21.440
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 7.673 (i. V. 5.781) Mio.			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2002–2019	6.800	5.398
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2.088 (i. V. 2.455) Mio.			
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		149	145
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € – (i. V. –) Mio.			
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		118	192
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 51 (i. V. 53) Mio.			
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		1.103	592
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 226 (i. V. 258) Mio.			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		48.943	27.767
		84.783	64.488

Zum Bilanzstichtag betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 7,0%, bei Schuldverschreibungen 6,3% und bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 5,6%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und US-Dollar lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.858 (i.V. 1.599) Mio. gesichert.

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

Angaben in Mio. €:	2001	2002	2003	2004	2005	danach
Finanzverbindlichkeiten	35.784	16.123	8.989	4.823	7.975	10.895

Zum 31. Dezember 2000 sind kurzfristige Kreditrahmen in Höhe von € 15.216 (i.V. 12.821) Mio. ungenutzt. Die langfristigen und nicht genutzten Kreditrahmen betragen € 12.819 (i.V. 11.046) Mio. Die Kreditrahmen beinhalten eine revolvingende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von 18 Mrd. USD. Die Kreditvereinbarung erstreckt sich auf einen mehrere Währungen umfassenden, revolvingenden Kreditrahmen, der es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns

ermöglicht, bis zum Jahr 2006 bis zu 5 Mrd. USD aufzunehmen sowie auf einen revolvingenden Kreditrahmen, welcher der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem Tochterunternehmen, an dem die DaimlerChrysler AG sämtliche Anteile hält, die Aufnahme von bis zu 13 Mrd. USD (6 Mrd. USD bis zum Jahr 2004 und 7 Mrd. USD bis zum Jahr 2001) erlaubt. Der Kreditrahmen von bis zu 13 Mrd. USD dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

26. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000			31. Dezember 1999		
	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.257	33	1	15.786	26	1

27. ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000			31. Dezember 1999		
	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre	Gesamt	> 1 Jahr	> 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	536	1	1	411	56	56
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	794	-	-	1.193	3	-
Sonstige Verbindlichkeiten	8.291	1.283	161	8.682	229	9
	9.621	1.284	162	10.286	288	65

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, haben im Jahr 1999 hauptsächlich Verbindlichkeiten gegenüber Airbus Industrie G.I.E., Toulouse, betroffen.

28. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 1.057 (i.V. 907) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von € 683 (i.V. 871) Mio. Steuern und in Höhe von € 713 (i.V. 758) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

Sonstige Erläuterungen

29. RECHTSSTREITIGKEITEN UND SCHADENSERSATZANSPRÜCHE

In den USA ist eine Anzahl von Aktionärsklagen gegen DaimlerChrysler sowie gegen bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands anhängig, in denen gegen die Beklagten ein Verstoß gegen amerikanisches Wertpapierrecht sowie eine Täuschung der Chrysler-Aktionäre hinsichtlich deren Zustimmung zum Zusammenschluss zwischen Chrysler und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 vorgebracht wird. Die geltend gemachten Ansprüche erstrecken sich vom Ersatz wesentlicher Vermögensschäden bis hin zu einer Rückgängigmachung des Zusammenschlusses. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen energisch zur Wehr zu setzen.

Gegen Konzernunternehmen sind darüber hinaus verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden, darunter Gemeinschaftsklagen und Klagen auf hohen Schadensersatz oder andere Entschädigungen, was zu erheblichen Ausgaben führen könnte. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen; der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, die die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

30. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Haftungsverhältnisse sind zu Nominalwerten angesetzt und stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Bürgschaften	8.018	6.026
Wechselobligo	21	33
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	354	303
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	455	373
	8.848	6.735

Die Haftungsverhältnisse resultieren vor allem aus Bürgschaften für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter, verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen von Gemeinschaftsunternehmen. Darüber hinaus haftet DaimlerChrysler aus Beteiligungen an Gesellschaften bürgerlichen Rechts, Personen-Handelsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften gesamtschuldnerisch.

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen sowie verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen DaimlerChrysler anhängig sind oder geltend gemacht werden könnten. Schätzungen bzgl. der zukünftigen Aufwendungen in diesem Bereich sind zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, so z. B. durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien, die Erkennung von Grundstücken, für die DaimlerChrysler die Verantwortung zur Sanierung haben bzw. hierfür gesamtschuldnerisch haften könnte.

DaimlerChrysler bildet Rückstellungen für Risiken des Umweltschutzes, wenn ein Verlust wahrscheinlich und der Betrag zuverlässig schätzbar ist. Es ist nicht auszuschließen, dass DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwendungen entstehen können, die die hierfür gebildeten Vorsorgen überschreiten und deren zeitlicher Anfall sowie deren Bandbreite nicht mit Sicherheit vorausbestimmt werden können. Obwohl der Ausgang solcher Fälle in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

DaimlerChrysler führt regelmäßig freiwillige Service- und Rückrufaktionen durch, um die Kundenzufriedenheit, die Sicherheit und die Umweltstandards in Bezug auf verkaufte Fahrzeuge sicherzustellen. Der Konzern bildet bei Verkauf Gewährleistungsrückstellungen, die auch die veranschlagten Aufwendungen dieser Leistungen beinhalten. Die erwarteten Aufwendungen basieren vor allem auf früheren Erfahrungen. Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, z. B. hinsichtlich des Inkrafttretens neuer Gesetze und Regulierungen, der Zahl der betroffenen Fahrzeuge oder der Art der zu veranlassenden Maßnahme, was zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen könnte. Es ist nicht auszuschließen, dass die tatsächlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen die hierfür gebildeten Rückstellungen in nicht vorhersehbarer Weise übersteigen. Obwohl die tatsächlichen Aufwendungen in der Berichtsperiode der Rückstellungsanpassung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis von DaimlerChrysler haben können, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme hat DaimlerChrysler mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge zu Marktpreisen abgeschlossen. Falls hierbei bestimmte Abnahmeverpflichtungen nicht erfüllt werden, sind Ausgleichszahlungen zu leisten. Im Dezember 2000 wurden Aufwendungen im Zusammenhang mit Fixkostenübernahmeverpflichtungen gegenüber Zulieferern von MCC smart in Höhe von € 255 Mio. berücksichtigt (vgl. Anmerkung 6). Die finanziellen Verpflichtungen des Konzerns aus Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Produktionseinrichtungen liegen im geschäftsüblichen Rahmen.

Im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von € 881 (1999: 964; 1998: 984) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 2000 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

Angaben in Mio. €:	Operating leases
2001	590
2002	429
2003	339
2004	258
2005	194
danach	725

31. FINANZINSTRUMENTE UND DERIVATE

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkurschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt durch die Emission von Anleihen, Geldmarktpapieren und Medium-Term-Notes in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler im täglichen Finanzmanagement alle gängigen Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie Aktien. Durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert DaimlerChrysler verschiedenartige Marktrisiken. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt.

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

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

b) Marktwerte von Finanzinstrumenten

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

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2000		31. Dezember 1999	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.930	1.930	1.360	1.360
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	48.673	49.377	38.735	38.835
Wertpapiere	5.378	5.378	8.969	8.969
Zahlungsmittel	7.127	7.127	9.099	9.099
Sonstige	5	5	133	133
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	84.783	86.265	64.488	64.954
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	306	306	57	74
Zinssicherungskontrakte	556	556	34	348
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	1.257	1.257	944	2.109
Zinssicherungskontrakte	1.004	1.004	61	590

Bei der Ermittlung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus Grundgeschäften (z. B. Aufträge und Planumsätze) nicht berücksichtigt. Zum Jahresende 1999 wurden unrealisierte Kursverluste von € 1.148 Mio. aus Termingeschäften und Optionen, die zur Absicherung von Verkaufsgeschäften in ausländischer Währung der nachfolgenden 3 Jahre getätigt wurden, nicht bilanziert.

Die Buchwerte der Zahlungsmittel und Sonstigen Aktiva entsprechen aufgrund der kurzen Laufzeiten den Marktwerten dieser Finanzinstrumente.

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

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

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischer Fristigkeit zum 31. Dezember 2000 und 1999 hätten aufgenommen werden können.

Marktwerte von im Rahmen von Forderungsverkäufen nicht in vollem Umfang sofort erstatteten Beträgen und weiterer im Zusammenhang mit Forderungsverkäufen stehenden nachrangigen Beträgen sind auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen.

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

Zinssicherungskontrakte. Die Marktwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Zinsoptionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

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

c) Nominalwerte und Kreditrisiko

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

Zum 31. Dezember 1999 beliefen sich die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten auf:

Angaben in Mio. €:

Währungssicherungskontrakte	28.974
Zinssicherungskontrakte	25.911

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

d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente)

Die Erträge und Aufwendungen der originären Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Zinserträge aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie Gewinne und Verluste aus Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung gehen in die Umsatzkosten ein. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Bilanz unter den angegebenen Positionen ausgewiesen.

e) Bilanzierung und Ausweis von derivativen Finanzinstrumenten und Hedge-Accounting (SFAS 133)

Management von Währungsrisiken

Die internationale Ausrichtung von DaimlerChrysler führt zu Wechselkursrisiken zwischen dem US-Dollar, dem Euro und anderen Währungen, die das operative Ergebnis, das Finanzergebnis und die Zahlungsströme beeinflussen. Für DaimlerChrysler besteht unter anderem ein Währungsrisiko, sobald Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die dazugehörigen Kosten entstanden sind. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart ausgesetzt. In diesem Segment sind die Exportumsätze in Fremdwährung fakturiert, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro abgerechnet werden.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen ab. Der Konzern verwendet diese derivativen Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung werden zentral vom Währungsausschuss gesteuert. Der

Währungsausschuss von DaimlerChrysler setzt sich aus Mitgliedern der oberen Führungsebene der einzelnen Segmente, der Treasury sowie des Risk Controllings zusammen. Die Umsetzung der im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen erfolgt in der Treasury. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand fortlaufend über die Entscheidungen des Währungsausschusses und die von der Treasury eingeleiteten Maßnahmen.

Management von Zins- und Preisrisiko

DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinssensitiven Finanzinstrumente. Ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente bezieht sich auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen festverzinsliche und variabel verzinsliche Kundenforderungen. Die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent mittels Bankdarlehen, Anleihen und Geldmarktpapieren. Um Unterschiede der Zinsstruktur zwischen den Leasingforderungen und der Refinanzierung auszugleichen, verwendet DaimlerChrysler geeignete derivative Finanzinstrumente wie Swaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Futures, Caps und Floors. Der Konzern verwendet diese derivativen Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Marktrisiken.

Das Zinsrisiko wird im Konzern kontinuierlich überwacht, indem Veränderungen der Nettozinspositionen, welche die zukünftigen Zahlungsströme negativ beeinflussen könnten, verfolgt und geeignete Absicherungsstrategien beurteilt werden.

Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum richtigen Umgang mit bestehenden Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das sowohl die Finanzverbindlichkeiten als auch die Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der „Value-at-Risk“-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

DaimlerChrysler hat liquide Mittel in verschiedene Finanzinstrumente investiert, wie z.B. festverzinsliche Wertpapiere und Aktien, um eine höhere Rentabilität zu erzielen. Diese Wertpapiere beinhalten Marktpreisrisiken, die der Konzern teilweise absichert. Die Absicherung erfolgt in einem weitaus geringeren Umfang als die Absicherung von Zinsänderungsrisiken durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten, einschließlich Futures und Optionen.

DaimlerChrysler bewertet das Marktpreisrisiko der Wertpapiere fortlaufend, indem kontinuierlich Änderungen wirtschaftlicher Indikatoren und Marktinformationen ausgewertet werden und ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet wird, um die Risikoüberwachung von Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten durchzuführen. Zur Quantifizierung der Marktrisiken der Wertpapieranlagen verwendet DaimlerChrysler analytische Verfahren, einschließlich der „Value-at-Risk“-Methode.

Fair Value Hedges

Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von bilanzierten Vermögensgegenständen, Verbindlichkeiten und verbindlichen Vertragsvereinbarungen (firm commitments) aus operativer Tätigkeit sowie Gewinne und Verluste aus der mark-to-market-Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die zur Absicherung der bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung abgesicherter Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen derivativen Finanzinstrumente werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31.12.2000 belaufen sich die Nettogewinne in den Umsatzerlösen und im Finanzergebnis auf € 15 Mio. Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und zu einem weitaus geringeren Teil Hedge-Ineffektivität.

Cash Flow Hedges

Änderungen der Bewertung von Devisentermingeschäften, die in einen Cash Flow Hedge von zukünftigen Transaktionen (forecasted transactions) einbezogen werden, werden im Eigenkapital (kumuliertes übriges Comprehensive Income) ausgewiesen. Die im Eigenkapital enthaltene Bewertung der derivativen Finanzinstrumente wird mit der Realisierung der zukünftigen Transaktionen in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht. Bewertungsänderungen von Zinsswaps, die zur Absicherung von variablen Anleihen bzw. Forderungen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur des laufenden Zinsaufwands bzw. Zinsertrags des abgesicherten Grundgeschäftes in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht.

Zum 31.12.2000 sind Nettoverluste in Höhe von € 3 Mio. in den Umsatzerlösen und dem Finanzergebnis enthalten. Diese Nettogewinne resultieren aus Bestandteilen der derivativen Finanzinstrumente, die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossen wurden und in einem weitaus geringeren Umfang aus Hedge-Ineffektivität.

Im Berichtsjahr wurde ein Nettoverlust in Höhe von € 267 Mio. (nach Ertragsteuern in Höhe von € 268 Mio.) vom kumulierten übrigen Comprehensive Income in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Dieser Betrag war zum 1. Januar 2000 im kumulierten übrigen Comprehensive Income enthalten und bezog sich auf Grundgeschäfte, die unterjährig realisiert wurden.

Außerdem werden Gewinne in Höhe von € 2 Mio. im Ergebnis ausgewiesen, die aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht wurden. Diese Gewinne sind auf den Abbruch von Cash Flow Hedges zurückzuführen, weil die Durchführung der abgesicherten zukünftigen Transaktionen als unwahrscheinlich anzunehmen ist.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres € 301 Mio. Nettoverluste, die zum Stichtag als Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Zum 31.12.2000 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 48 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken von zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Auslandsbeteiligungen

Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko aus bestimmten Beteiligungen durch den Einsatz von derivativen und nicht-derivativen Finanzinstrumenten ab. Zum 31.12.2000 sind Nettogewinne aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen in Höhe von € 104 Mio. im Eigenkapital (Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung) enthalten.

f) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten (vor Einführung von SFAS 133)

Für Berichtsjahre vor dem 1. Januar 2000, wurden im Rahmen des Hedge-Accounting gegenläufige Geschäfte (Grund- und Sicherungsgeschäfte) zu einer bilanzierenden Einheit (Bewertungseinheit) zusammengefasst. Voraussetzung dafür war, dass die abzusichernde Position ein Preis-, Zins- oder Währungsrisiko beinhaltet und diese durch die Wertschwankungen des Sicherungsgeschäftes (derivatives Finanzinstrument) mit einer gegenläufigen Wertentwicklung ausgeglichen werden. Ergebnisse aus diesen Geschäften fielen erst bei Auflösung der Bewertungseinheit an (deferral method).

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

Im Falle der vorzeitigen Auflösung eines Devisensicherungsgeschäftes, für das eine Bewertungseinheit bestanden hat, wurde das Ergebnis aus der Auflösung bis zur Fälligkeit des ursprünglich zugeordneten Grundgeschäftes abgegrenzt und somit zeitgleich mit dem Grundgeschäft ergebniswirksam vereinnahmt. Bei der vorzeitigen Auflösung eines Zinssicherungskontraktes wurde dagegen das Ergebnis aus der Auflösung zunächst ergebnisneutral abgegrenzt und zeitanteilig über die Restlaufzeit des ursprünglich zugeordneten Grundgeschäftes im Zinsergebnis vereinnahmt.

Sofern die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich war, wurden die derivativen Finanzinstrumente mit ihren Marktwerten in der Bilanz unter den Positionen Sonstige Vermögensgegenstände/Sonstige Rückstellungen ausgewiesen. Grundsätzlich wurden die Wertschwankungen einzeln bewerteter Derivate in der Periode ihrer Entstehung erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst.

Sofern Fremdwährungssicherungsgeschäfte den abzusichernden Positionen (originäre Finanzgeschäfte, Einkaufs- und Verkaufstransaktionen) nicht direkt zugeordnet werden konnten, beeinflussten diese Sicherungsgeschäfte das Finanzergebnis. Wurden geplante Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft abgesichert, war die Bildung von bilanziellen Bewertungseinheiten grundsätzlich nicht möglich. Die Wertschwankungen dieser Sicherungsgeschäfte gingen bis zum Zeitpunkt der Zuordnung zu einem Grundgeschäft ins Finanzergebnis ein und wurden dort zum Zuordnungszeitpunkt mit dem dann gültigen Wertansatz festgeschrieben. Gemeinsam mit den Ergebnissen bei Realisierung der Sicherungsgeschäfte wurden die zuvor festgeschriebenen Werte am Fälligkeitszeitpunkt dem Operating Profit zugeordnet, sodass

im Operating Profit per Saldo der Terminkurs zum Zeitpunkt der Zuordnung zum Tragen kam.

32. ZURÜCKBEHALTENE ANTEILSRECHTE AN VERKAUFTEN FORDERUNGEN, DEREN MARKTWERTE UND FORDERUNGSVERKÄUFE

Der Marktwert der zurückbehaltenen Anteile an verkauften Forderungen betrug:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2000	1999
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	4.319	3.588
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	(389)	(257)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	3.930	3.331
Barsicherheiten	202	169
Zurückbehaltene Rechte in Form nachrangiger Wertpapiere	684	268
Marktwert aus zurückbehaltenen Anteilen an verkauften Forderungen	4.816	3.768

Zum 31. Dezember 2000 sind die wesentlichen Annahmen, die für die Schätzung der zu erwartenden Cash Flows aus verkauften Forderungen angewendet wurden, und die geschätzten Auswirkungen einer nachteiligen Veränderung dieser Annahmen um 10% bzw. 20% wie folgt:

Angaben in % bzw. Mio. €:	Annahme Prozentsatz	Auswirkung auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um	
		10 Prozent	20 Prozent
Vorzeitige Tilgungen (Jahreswert)	1,3%	(3)	(6)
Erwartete Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	0,7%	(31)	(63)
Diskontierungssatz für erwartete Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(70)	(138)
Zinssatz für variabel verzinsliche Forderungen	5,9%	(38)	(71)

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend vorsichtig zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückbehaltenen Forderungen ist ohne Veränderung der anderen Annahmen berechnet. In der Realität können Veränderungen einer Annahme zu Veränderungen in anderen Annahmen führen, die die erwarteten Auswirkungen sowohl erhöhen als auch vermindern können.

Die eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle aus verbrieften Forderungen sind wie folgt:

Eingetretene und erwartete Ausfallquoten zum:	Verbrieft Forderungen aus			
	1997	1998	1999	2000
31. Dezember 2000	3,0%	2,1%	1,1%	1,2%
31. Dezember 1999	2,7%	1,6%	1,0%	

Ausfälle aus den originären Forderungspools sind aus dem Verhältnis der Summe der eingetretenen bzw. erwarteten Forderungsausfälle zum ursprünglichen Forderungsstand der einzelnen Pools berechnet. Die oben zu den jeweiligen Jahren genannten Werte stellen einen gewichteten Durchschnitt aller Forderungsverkäufe der jeweiligen Jahre dar, die zum 31. Dezember 2000 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben.

Ein- und Auszahlungen an Trusts für das Geschäftsjahr 2000 (in Mio. €):

Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	15.883
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	46.285
Reinvestitionen in fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	(46.122)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	283
Einnahmen aus Anteilsrechten an verbrieften Forderungen	435

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für das Geschäftsjahr 2000 betragen bei den Gesellschaften des Geschäftsbereichs Financial Services, die Forderungsverkäufe tätigen:

Angaben in Mio. €:	Ausstehender Betrag zum Stichtag	Überfällige Forderungen	Forderungsausfälle
		des	
		Betrag zum > 60 Tage zum Stichtag	Geschäftsjahres
Forderungen gegenüber Endkunden	46.377	232	576
Forderungen gegenüber Händlern	17.747	19	2
verwaltete Forderungen gesamt	64.124	251	578
abzüglich verkaufter Forderungen	(37.904)	(117)	(251)
Forderungsbestand	26.220	134	327

Im Geschäftsjahr 2000 veräußerte DaimlerChrysler € 17.122 Mio. bzw. € 38.778 Mio. der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von € 181 Mio. bzw. von € 156 Mio. aus Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler.

Wesentliche Annahmen (gewichteter durchschnittlicher Prozentsatz für Forderungsverkäufe des Geschäftsjahres) bei der Bewertung der zurückbehaltenen Anteile an verkauften Forderungen gegenüber Endkunden bzw. Händlern waren für das Geschäftsjahr 2000 wie folgt:

	End- kunden	Händler
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Jahreswert)	1,0-1,5%	*)
Für die Restlaufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	1,2%	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	12,0%	10,0%

*) Für die Berechnung der Erträge aus Forderungen gegenüber Händlern unterstellt der Konzern eine durchschnittliche Tilgung nach 210 Tagen.

33. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die interne Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

Mercedes-Benz Personenwagen & smart: In diesem Segment erstrecken sich die Aktivitäten vorwiegend auf die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz und smart sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.

Chrysler Group: Dieses Segment umfasst die Forschung, das Design, die Produktion, die Montage und den Verkauf von Personenwagen und Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.

Nutzfahrzeuge: Das Segment beinhaltet Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Transportern, Lastkraftwagen, Omnibussen und Unimog sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör. Die Produkte werden hauptsächlich unter den Markennamen Mercedes-Benz und Freightliner vertrieben.

Dienstleistungen: Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen, Handel, Informationstechnologie sowie Telekommunikations- und Mediendienste (im Jahr 1998). Im Oktober 2000 wurden die Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie in ein Joint Venture eingebracht. Der Anteil des Konzerns an debis Systemhaus in Höhe von 49,9% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt.

Luft- und Raumfahrt: Das Segment Luft- und Raumfahrt beinhaltet die fortgesetzten Aktivitäten des Bereichs MTU Aero Engines sowie bis zum 10. Juli 2000, dem Zeitpunkt des Tauschs der Mehrheitsbeteiligung an der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an EADS (vgl. Anmerkung 11), die übrigen Geschäftsbereiche des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt. Ab diesem Zeitpunkt ist der Anteil des Konzerns an EADS in Höhe von 33% nach der Equity-Methode berücksichtigt. In den Jahren 1999 und 1998 umfasste dieses Geschäftsfeld Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Passagier- und Militärflugzeugen und Hubschraubern, Satelliten sowie Raumfahrtsystemen, Produkten in den Bereichen Verteidigung und Zivile Systeme, einschließlich Radar- und Sensorsystemen sowie Antriebssystemen.

Übrige: Dieses Segment beinhaltet vor allem die direkt geführten industriellen Beteiligungen, in denen die Beteiligung an MMC sowie unsere Tätigkeiten in den Bereichen Bahnsysteme (im Jahr 1998 noch eine 50%-Beteiligung), Automobil-Elektronik sowie MTU/Dieselantriebe gebündelt werden. Das Segment Übrige enthält auch die zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im Wesentlichen auf den in Anmerkung 2 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des „Operating Profit“. Der Operating Profit eines Segments wird aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung bestimmt. Nicht einbezogen werden bestimmte Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands; bestimmte Posten des Finanzergebnisses werden berücksichtigt. Bestimmte sonstige Posten, im Wesentlichen die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses im Jahr 1998, werden angepasst. Im Jahr 1999 sind, entsprechend der internen Berichterstattung, die Erträge aus der Veräußerung von Anteilen an debitel AG in Höhe von € 1.140 Mio. (vor Steuern; vgl. Anmerkung 11) im Operating Profit des Segments Dienstleistungen berücksichtigt worden. Darüber hinaus sind im Operating Profit des Geschäftsjahrs 2000 insbesondere Erträge in Höhe von € 3.303 Mio. aus dem Tausch der Mehrheitsbeteiligung an DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an EADS und in Höhe von € 2.315 Mio. aus der Transaktion bzgl. debis Systemhaus in den Segmenten Luft- und Raumfahrt bzw. Dienstleistungen berücksichtigt (vgl. Anmerkung 11).

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

Die Umsätze werden den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugeordnet, langfristige Aktiva nach Standort der jeweiligen Einheiten.

Bei den Sachinvestitionen handelt es sich um den Erwerb von Sachanlagen.

Die Segmentinformationen stellen sich für die Geschäftsjahre 2000, 1999 und 1998 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	Mercedes-Benz Personenwagen & smart	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Dienst- leistungen	Luft- und Raumfahrt	Übrige	Elimi- nierungen	Daimler- Chrysler Konzern
2000								
Außenumsätze	40.822	67.405	27.621	15.322	5.368	5.846	-	162.384
konzerninterne Umsätze	2.878	967	1.197	2.204	19	416	(7.681)	-
Umsätze gesamt	43.700	68.372	28.818	17.526	5.387	6.262	(7.681)	162.384
Operating Profit (Loss)	2.145	501	1.110	2.457	3.754	(62)	(153)	9.752
Segment-Aktiva	19.355	53.660	14.826	94.369	8.435	26.916	(18.287)	199.274
Sachinvestitionen	2.096	6.339	1.091	282	229	355	-	10.392
Abschreibungen	2.038	3.878	809	6.603	166	297	(204)	13.587
1999								
Außenumsätze	35.592	63.666	25.480	10.662	9.144	5.441	-	149.985
konzerninterne Umsätze	2.508	419	1.215	2.270	47	411	(6.870)	-
Umsätze gesamt	38.100	64.085	26.695	12.932	9.191	5.852	(6.870)	149.985
Operating Profit (Loss)	2.703	5.051	1.067	2.039	730	(399)	(179)	11.012
Segment-Aktiva	17.611	49.825	11.549	77.266	11.934	26.970	(20.488)	174.667
Sachinvestitionen	2.228	5.224	770	324	336	589	(1)	9.470
Abschreibungen	1.580	3.346	677	3.348	290	275	(187)	9.329
1998								
Außenumsätze	30.859	56.350	22.374	10.371	8.722	3.106	-	131.782
konzerninterne Umsätze	1.728	62	788	1.039	48	420	(4.085)	-
Umsätze gesamt	32.587	56.412	23.162	11.410	8.770	3.526	(4.085)	131.782
Operating Profit (Loss)	1.993	4.255	946	985	623	(130)	(79)	8.593
Segment-Aktiva	17.098	38.121	11.936	49.625	12.970	20.055	(13.656)	136.149
Sachinvestitionen	1.995	3.920	832	285	326	797	-	8.155
Abschreibungen	1.310	2.837	692	2.038	289	293	(168)	7.291

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen haben im Segment Dienstleistungen € 15.551 (1999: 16.401; 1998: 7.707) Mio. betragen.

Im Geschäftsjahr 2000 sind im Operating Profit (Loss) der Segmente Dienstleistungen, Luft- und Raumfahrt bzw. Übrige Ergebnisse von wesentlichen nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen in Höhe von € 1 Mio., € 2 Mio. und € (46) Mio. enthalten (siehe auch Anmerkung 4). Die operativen Ergebnisse dieser Beteiligungen sind anteilig im Operating Profit des Konzerns berücksichtigt. Zum 31. Dezember 2000 enthalten die Segment-Aktiva der Segmente Dienstleistungen, Luft- und Raumfahrt bzw. Übrige fortgeschriebene Beteiligungsbuchwerte wesentlicher Equity-Unternehmen in Höhe von € 2.152 Mio., € 3.286 Mio. bzw. € 1.857 Mio.

Die Überleitung zum Operating Profit ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €:	2000	1999	1998
Ergebnis vor Finanzergebnis	4.320	9.324	7.330
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(281)	379	688
Operatives Beteiligungsergebnis	(35)	17	(15)
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten (vgl. Anmerkung 11)	5.832	1.140	–
Übriges nicht operatives Ergebnis	(84)	152	590
Operating Profit	9.752	11.012	8.593

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	Deutschland	Europäische Union*)	Sonstige amerikanische USA	Sonstige Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler Konzern
2000	25.988	24.360	84.503	14.762	5.892	6.879	162.384
1999	28.393	21.567	78.104	11.727	4.796	5.398	149.985
1998	24.918	20.072	65.300	11.519	4.311	5.662	131.782

*) ohne Deutschland.

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 17.450 (1999: 14.711; 1998: 12.953) Mio. auf Deutschland, € 51.996 (1999: 43.036; 1998: 25.344) Mio. auf die USA und € 19.633 (1999: 12.701; 1998: 11.309) Mio. auf übrige Länder.

34. ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20 wie folgt (Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie):

	2000	1999	1998
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20 – „basic earnings per share“	2.465	5.106	4.949
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	18	18	20
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20 – „diluted earnings per share“	2.483	5.124	4.969
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – „basic earnings per share“	1.003,2	1.002,9	959,3
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	10,7	10,7	19,8
Aktien aus unterstellter Ausübung von verwässernden Optionen	-	-	18,3
Aus unterstellten Ausübungserlösen erwerbbar Aktien	-	-	(11,8)
Verwässerungseffekt aus Vorzugsaktien	-	-	0,2
Verwässerungseffekt aus bedingt auszugebenden Aktien	-	-	1,3
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – „diluted earnings per share“	1.013,9	1.013,6	987,1
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung vom SFAS 133 und EITF 99-20:			
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“)	2,46	5,09	5,16
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“)	2,45	5,06	5,04

Für das Jahr 2000 wurden die im Rahmen des Stock-Option-Plans 2000 gewährten Optionen nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Option über dem Börsenkurs der Aktie zum Bilanzstichtag lag.

Aufgrund von Steuerreformen in Deutschland sind in den Jahren 2000 und 1999 Ertragsteueraufwendungen in Höhe von € 263 Mio. bzw. € 812 Mio. berücksichtigt worden. Dies hatte eine Verminderung des Ergebnisses je Aktie um € 0,26 bzw. € 0,81 sowie des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 0,26 bzw. € 0,80 zur Folge (vgl. Anmerkung 9). Im Jahr 1998 führten Kosten des Unternehmenszusammenschlusses in Höhe von € 401 Mio. (nach Ertragsteuern) zu einer Verringerung des Ergebnisses je Aktie bzw. des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 0,42 bzw. € 0,41.

Im Jahr 1998 wurden die Wandelschuldverschreibungen des Stock-Option-Plans 1998 nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Börsenkurs der Aktie zum 31. Dezember 1998 unter der Wandlungshürde lag.

35. SCHWEBENDE TRANSAKTIONEN

Im August 2000 unterzeichnete DaimlerChrysler und die kanadische Gesellschaft Bombardier Inc. einen Vertrag über den Erwerb der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH („Adtranz“). Gemäß den Regelungen des Kaufvertrags ist der Kaufpreis von USD 725 Mio. abhängig von Veräußerungserlösen aus potentiellen Verkäufen des Geschäftsbereichs Bahnfahrwegsysteme und des Bereichs Signalanlagen sowie von der Ertragslage der Adtranz zum Zeitpunkt des Vollzugs der Veräußerung. Der Verkauf der Adtranz an Bombardier ist noch von der Zustimmung der Europäischen Kommission abhängig.

36. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Januar 2001 hat DaimlerChrysler die Entscheidung getroffen, die betrieblichen Prozesse der Chrysler Group zu restrukturieren. Im Verlaufe des Januar wurden Gespräche mit den Chrysler betreffenden Gewerkschaften, Zulieferern und bestimmten Gesprächspartnern geführt und die erzielten Verhandlungsergebnisse am 29. Januar veröffentlicht. DaimlerChrysler geht von einem Stellenabbau von rd. 26.000 Mitarbeitern aus, der durch eine Kombination aus Ruhestandsvereinbarungen, Sonderprogrammen, Entlassungen und Fluktuation erreicht werden soll. Darüber hinaus beabsichtigt das Management die Stilllegung von sechs Fertigungsstandorten innerhalb der nächsten zwei Jahre sowie eine Reduzierung der Arbeitsschichten und Bandgeschwindigkeiten an weiteren Produktionsstandorten. Sobald das Maßnahmenpaket zur Restrukturierung hinreichend konkretisiert ist, werden wir dieses veröffentlichen und im Konzernabschluss entsprechend berücksichtigen.

Am 18. Januar 2001 hat der Konzern in fünf getrennten Tranchen auf Euro, Pfund Sterling und US-Dollar lautende Anleihen begeben. Die Anleihen sind mit Fälligkeiten zwischen 2004 und 2031 und einer Verzinsung zwischen 6,0% und 8,5% versehen. Der Erlös aus der Ausgabe der Anleihen hat rd. € 7,5 Mrd. betragen.

Im Januar 2001 veräußerte der Konzern den verbliebenen 10%-igen Anteil an debitel AG zu einem Preis von rd. € 0,3 Mrd. an Swisscom.

Mitglieder des Aufsichtsrats

Hilmar Kopper

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutsche Bank AG

Vorsitzender

Erich Klemm *)

Sindelfingen
Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern,
Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der
DaimlerChrysler AG

Stellvertretender Vorsitzender

Robert E. Allen

Short Hills, N.J.
Retired Chairman of the
Board and Chief Executive
Officer of AT & T Corp.

Willi Böhm *)

Wörth
Abteilungsleiter CL-
Lohnwesen, Mitglied des
Betriebsrats des Werkes Wörth
der DaimlerChrysler AG

Sir John P. Browne

London
Chief Executive Officer
of BP Amoco plc.

Manfred Göbels *)

Stuttgart
Leiter Mobilitäts- und
Dienstleistungskonzepte,
Mitglied des Oberen
Führungskreises der
DaimlerChrysler AG,
Vorsitzender des Konzern-
sprecherausschusses im
DaimlerChrysler-Konzern

Robert J. Lanigan

Toledo
Chairman Emeritus
of Owens-Illinois, Inc., Founder
Partner, Palladium Equity
Partners

Helmut Lense *)

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim der
DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan

San Francisco
President of
San Francisco Giants

Gerd Rheude *)

Wörth
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Wörth der
Daimler Chrysler AG

Wolf Jürgen Röder *)

Frankfurt am Main
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied der
IG Metall
(seit 14.11.2000)

Dr. rer. pol.

Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands
der Bayer AG

Peter Schönfelder *)

Augsburg
Vorsitzender des Betriebsrats
der EADS Deutschland GmbH,
Werk Augsburg

Stefan Schwaab *)

Gaggenau
Stellvertretender Vorsitzender
des Betriebsrats des Werkes
Gaggenau der
DaimlerChrysler AG
(seit 26.10.2000)

G. Richard Thoman

Stamford
Former President and Chief
Executive Officer of Xerox
Corporation, Senior Advisor to
Evercore Partners

Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemaliges Vorstandsmitglied
der Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board
of CAE Inc.

Dr.-Ing. Mark Wössner

Gütersloh
Ehemaliger Vorstands-
vorsitzender und Vorsitzender
des Aufsichtsrats der
Bertelsmann AG

Bernhard Wurl *)

Frankfurt am Main
Leiter der Abteilung
Gewerkschaftliche
Betriebspolitik beim
Vorstand der IG Metall

Stephen P. Yokich *)

Detroit
President of U.A.W.,
International Union United
Automobile, Aerospace and
Agricultural Implement
Workers of America

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Vermittlungsausschuss (Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG)

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Präsidialausschuss

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Bilanzausschuss

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Erich Klemm
Willi Böhm
Bernhard Walter

*) Vertreter der
Arbeitnehmer

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Rudolf Kuda *)

Frankfurt am Main
Ehem. Leiter der Abteilung
Besondere Aufgaben beim
Vorstand der IG Metall
ausgeschieden am 05.10.2000

Herbert Schiller *)

Frankfurt am Main
Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats der
DaimlerChrysler Services AG
ausgeschieden am 11.10.2000

Bericht des Aufsichtsrats



Aufsichtsrat und Vorstand haben im Geschäftsjahr 2000 in vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung gemeinsam über die Lage des Konzerns, die strategische Entwicklung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder sowie zahlreiche aktuelle Einzelthemen beraten.

Der Präsidialausschuss tagte in 2000 dreimal und behandelte neben Vorstandsangelegenheiten auch Fragen der Corporate Governance. Der Bilanzausschuss kam zweimal zur ausführlichen Behandlung des Jahresabschlusses 1999 und des Halbjahresabschlusses 2000 mit den Wirtschaftsprüfern zusammen. Festgelegt wurden dabei auch die Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Abschlussprüfung sowie die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres. Die Einberufung des nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildeten Vermittlungsausschusses war im Jahr 2000 nicht erforderlich.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in allen Sitzungen jeweils anhand eines ausführlichen Lageberichtes sowie im Rahmen der monatlichen schriftlichen Berichterstattung eingehend über die Geschäfts- und Finanzlage, die Personalsituation, über den Geschäftsverlauf des Konzerns und seiner Beteiligungen sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert. Über besondere Vorgänge wurde zusätzlich schriftlich berichtet. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats in Einzelgesprächen regelmäßig vom Vorstand unterrichten lassen.

Die Themen des Aufsichtsrats im abgelaufenen Geschäftsjahr waren geprägt von der strategischen Entwicklung des Unternehmens, insbesondere der Konzentration auf das Automobilgeschäft sowie der weiteren Globalisierung aller Geschäfts-

bereiche. Im Mittelpunkt standen dabei die Ausweitung der Aktivitäten in Asien vor allem durch den Erwerb von Beteiligungen an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) und der Hyundai Motor Company (HMC), die Übernahme der Detroit Diesel Corporation sowie der Western Star Holding und die geplante Kooperation mit Caterpillar. Gleichzeitig wurden die Desinvestitionen in den nicht-automobilbezogenen Geschäften erörtert. Zum breiten Themenspektrum des abgelaufenen Geschäftsjahres gehörten auch Fragen der Produktqualität und des Markenmanagements ebenso wie Diskussionen zur Ausweitung der E-Business-Aktivitäten des Konzerns und der Weiterentwicklung der Corporate Governance bei DaimlerChrysler.

In der Sitzung im Februar 2000 stand die Behandlung des Konzern- und Einzelabschlusses 1999 der DaimlerChrysler AG sowie die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung im Vordergrund. In dieser Sitzung gab der Aufsichtsrat zudem seine Zustimmung zum vorzeitigen Ausscheiden von Herrn Robert J. Eaton aus dem Vorstand mit Wirkung zum 31. März 2000.

Im März stimmte der Aufsichtsrat dem Zusammenschluss zwischen debis Systemhaus und der IT-Dienstleistungssparte der Deutsche Telekom im Rahmen eines gemeinsamen Joint Venture zu. Mit dieser Transaktion erhielt das debis Systemhaus einen starken Partner, mit dem gemeinsam das strategische Geschäftsfeld Informationstechnologie weiter ausgebaut wird.

Bei seiner im Vorfeld der Jahreshauptversammlung stattfindenden Sitzung im April gab der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Erwerb eines 34-prozentigen Anteils an der japanischen MMC sowie zum Abschluss entsprechender Verträge. Die Transaktion war auch aus Sicht des Aufsichtsrats eine gute Möglichkeit, den asiatischen Markt für das Unternehmen stärker als bisher zu erschließen und vielfältige Kooperationen, insbesondere im Kleinwagensegment, eingehen zu können. In diesem Zusammenhang wurde der Aufsichtsrat auch eingehend über die strategische Situation im Automobilgeschäft informiert. Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat das in Übereinstimmung mit den Anforderungen des KonTraG gestaltete DaimlerChrysler Risk Management System detailliert vorstellen.

In seiner Sitzung im Juli gab der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Allianz mit der koreanischen HMC durch den Erwerb eines zunächst

10-prozentigen Anteils. HMC ist ein geeigneter Partner, um die wachsende Präsenz von DaimlerChrysler in Asien weiter auszubauen, gerade auch mit Blick auf den wichtigen koreanischen Markt und das Nutzfahrzeuggeschäft im asiatischen Raum. In derselben Sitzung stimmte der Aufsichtsrat dem Erwerb der kanadischen Western Star Holding und der Detroit Diesel Corporation zu. Diese Entscheidungen wurden durch eine ausführliche Darstellung der Strategie und Geschäftsentwicklung im gesamten Nutzfahrzeugbereich der DaimlerChrysler AG ergänzt.

Im Oktober erörterte der Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Geschäftsfelds Services mit Blick auf die weitere Entwicklung des Geschäftes und die bestehenden Kundenpotentiale. In der gleichen Sitzung gab der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Verkauf der Adtranz an Bombardier Inc. sowie zum Verkauf des Bahnfahrweggeschäftes durch Adtranz an Balfour Beatty plc. Weiterhin bewilligte der Aufsichtsrat die Gründung der DCXNET als Holdinggesellschaft für die E-Business-orientierten Investitionen und Beteiligungen der DaimlerChrysler AG. In dieser Sitzung stimmte der Aufsichtsrat auch dem vorzeitigen Ausscheiden von Herrn Thomas C. Gale aus dem Vorstand der DaimlerChrysler AG zum 31. Dezember 2000 zu.

In einer außerordentlichen Sitzung im November nahm der Aufsichtsrat unter anderem Kenntnis von der geplanten Kooperation mit der Caterpillar Inc. Vor allem aber diskutierten Aufsichtsrat und Vorstand intensiv die Situation der Chrysler Group im laufenden Geschäftsjahr und dabei insbesondere die negative Entwicklung des 2. Halbjahres. Dabei stimmte der Aufsichtsrat dem vorzeitigen Ausscheiden von Herrn James P. Holden mit Wirkung zum 18. November 2000 und der Übertragung der bisher von ihm wahrgenommenen Funktion auf Herrn Dr. Dieter Zetsche zu, dessen Position im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge Dr. Eckard Cordes übernimmt. Herr Dr. Wolfgang Bernhard wurde zum stellvertretenden Vorstandsmitglied für die Dauer von drei Jahren bestellt, um die Funktion des Chief Operating Officer bei der Chrysler Group zu übernehmen. Aus Sicht des Aufsichtsrats ist damit ein Management-Team im Einsatz, das die Chrysler Group zu alter Stärke zurückführen kann. In diesem Zusammenhang betonte der Aufsichtsrat seine Übereinstimmung mit der globalen strategischen Ausrichtung des Unternehmens und sicherte dem Vorstand seine volle Unterstützung zu.

Zur Jahreswende gab der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der Markterfolge und Projektfortschritte des A380 seine Zustimmung zum Bau

des Großraumflugzeuges. Zudem wurde ein vorläufiger Finanzierungsrahmen für den Zeitraum bis zur Sitzung am 23.2.2001 beschlossen.

Der Jahresabschluss 2000 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden.

Dies gilt auch für den Konzernabschluss nach US-GAAP. Dieser ist um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt worden. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 292 a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Sämtliche Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden von Bilanzausschuss und Aufsichtsrat geprüft und im Beisein der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und im Rahmen seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind.

In seiner Sitzung am 23. Februar 2001 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluss 2000 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluss 2000 der DaimlerChrysler AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes zugestimmt. Ein zweites Hauptthema waren die mittelfristige Unternehmensplanung 2001 bis 2003 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie der Finanzierungsrahmen des Unternehmens für das Jahr 2001.

Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den starken persönlichen Einsatz.

Stuttgart-Möhringen im Februar 2001

Der Aufsichtsrat



Hilmar Kopper
Vorsitzender

Wichtige Gesellschaften im DaimlerChrysler-Konzern

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ in Millionen €	Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			00	99	00	99
Mercedes-Benz Personenwagen & smart						
Micro Compact Car smart GmbH, Renningen ⁹⁾	100,0	76	775	499	728	1.448
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	273	3.025	2.281	1.795	1.780
Mercedes-Benz India Ltd., Poona	86,0	51	42	30	329	328
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴⁾	100,0	215	1.325	985	4.395	3.503
Chrysler Group						
DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills ⁴⁾	100,0	18.751	68.372	64.085	125.953	129.395
DaimlerChrysler Canada, Inc., Windsor	100,0	* ⁷⁾	16.277 ⁶⁾	14.182 ⁶⁾	17.242	17.331
Eurostar Automobilwerk GmbH & Co. KG, Graz	100,0	* ⁷⁾	520 ⁶⁾	805 ⁶⁾	1.401	1.464
DaimlerChrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	* ⁷⁾	8.591 ⁶⁾	6.005 ⁶⁾	10.919	11.235
Nutzfahrzeuge						
EvoBus GmbH, Stuttgart ⁴⁾	100,0	333	2.036	1.887	11.302	10.337
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	31	259	256	1.308	1.387
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	267	2.601	2.448	4.950	4.992
Detroit Diesel Corporation, Detroit ⁵⁾	100,0	522	2.075	2.213	6.238	6.660
Freightliner LLC, Portland ⁴⁾	100,0	1.280	9.945	10.355	16.332	18.940
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexiko-City ⁴⁾	100,0	59	778	523	1.197	2.683
DaimlerChrysler do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo	100,0	446	2.018	1.427	10.865	10.677
DaimlerChrysler Argentina S.A., Buenos Aires ⁴⁾	100,0	265	698	469	1.143	1.209
P.T. DaimlerChrysler Indonesia, Jakarta ⁴⁾	95,0	47	138	59	1.251	1.246
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	66,9	188	827	471	4.175	3.427

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ in Millionen €	Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			00	99	00	99
Vertrieb Fahrzeuge						
Mercedes-Benz USA, Inc., Montvale ⁴⁾	100,0	270	10.907	8.607	1.508	1.457
DaimlerChrysler France S.A.S, La Chesnay ⁴⁾	100,0	162	3.002	2.577	1.990	1.751
DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A., Brüssel	100,0	76	1.135	948	622	554
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	59	1.148	1.032	647	579
DaimlerChrysler UK Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	118	3.957	3.307	1.120	937
DaimlerChrysler Danmark AS, København	100,0	21	286	262	344	310
DaimlerChrysler Sverige AB, Malmö	100,0	14	478	348	421	312
DaimlerChrysler Italia Holding S.p.A, Rom ⁴⁾	100,0	178	2.676	2.293	528	598
DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	100,0	60	1.072	777	397	307
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	42	222	174	157	153
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	37	2.705	2.222	412	597
DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	161	1001	773	834	849
Dienstleistungen						
DaimlerChrysler Services AG, Berlin	100,0	989	-	-	309	206
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	545	280	232	1.024	840
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	36	1.557	1.325	* ⁷⁾	* ⁷⁾
Chrysler Financial Company L.L.C., Southfield	100,0	526	4.799	3.016	4.059	3.846
Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk	100,0	998	2.583	1.829	* ⁷⁾	* ⁷⁾
Chrysler Capital Company L.L.C., Stamford	100,0	753	90	168	46	47
Chrysler Insurance Company, Southfield	100,0	249	207	196	134	167
debis Financial Services Inc., Norwalk	100,0	230	330	197	185	213
Weitere wichtige Beteiligungen⁸⁾						
DaimlerChrysler Rail Systems GmbH, Berlin	100,0	516	3.900	3.562	19.918	23.239
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Nürnberg	100,0	336	1.067	890	5.845	5.173
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	88,4	484	1.034	959	6.028	5.885
MTU Aero Engines GmbH, München	100,0	664	2.106	1.742	7.162	6.875

¹⁾ Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

²⁾ Eigenkapital aus landesrechtlichen Abschlüssen; umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen.

³⁾ Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

⁴⁾ Vorkonsolidierte Abschlüsse.

⁵⁾ Ab 10/2000 konsolidiert; bei Umsatz Gesamtjahreswert.

⁶⁾ Im Umsatz des vorkonsolidierten Abschlusses enthalten.

⁷⁾ Im konsolidierten Abschluss der Obergesellschaft enthalten.

⁸⁾ Werte der einzelnen Geschäftsbereiche nach US GAAP.

⁹⁾ Im Vorjahr vorkonsolidierte Abschlüsse.

Fünf-Jahres-Übersicht

Werte in Millionen €

	96	97	98	99	00
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:					
Umsatz	101.415	117.572	131.782	149.985	162.384
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.751	6.501	6.693	7.575	7.395
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752
Operating Profit in % des Umsatzes	6,1%	5,3%	6,5%	7,3%	6,0%
Finanzergebnis	408	633	763	333	156
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	5.693	6.145	8.093	9.657	4.476
Net Operating Income	-	4.946	6.359	7.032	4.383
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	-	10,9%	12,7%	13,2%	7,4%
Konzern-Jahresüberschuss	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894
Konzern-Jahresüberschuss je Aktie (€)	4,09	4,28 ¹⁾	5,03	5,73	7,87
Konzern-Jahresüberschuss je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 ¹⁾	4,91	5,69	7,80
Konzern-Jahresüberschuss (ohne Einmaleffekte) je Aktie (€)	4,24	4,28	5,58	6,21	3,47
Konzern-Jahresüberschuss (ohne Einmaleffekte) je Aktie, verwässert (€)	4,20	4,21	5,45	6,16	3,45
Dividendensumme	-	-	2.356	2.358	2.358
Dividende je Aktie (€)	-	-	2,35	2,35	2,35
Dividende und Steuergutschrift ²⁾ je Aktie (€)	-	-	3,36	3,36	3,36
Aus der Bilanz:					
Sachanlagen	23.111	28.558	29.532	36.434	40.145
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.409
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609
Rückstellungen	31.988	35.787	34.629	37.695	36.441
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.349
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	-	85%	79%	66%	67%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	-	45.252	50.062	53.174	59.489
Langfristiges Credit Rating					
Standard & Poor's	-	-	A +	A +	A
Moody's	-	-	A 1	A 1	A 2
Aus der Kapitalflussrechnung:					
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)
Börsenkennzahlen:					
Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	-	83,60	77,00	44,74
New York (US \$)	-	-	96 1/16	78 1/4	41 1/5
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	981,6	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	994,0	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594

¹⁾ Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere auf Grund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.

²⁾ Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre.

Internationale Konzernrepräsentanzen

Berlin

Tel.: +49 30 2594 1100
Fax: +49 30 2594 1109

Bonn

Tel.: +49 228 5404 100
Fax: +49 228 5404 109

Abidjan

Tel.: +225 21 75 1001
Fax: +225 21 75 1090

Bangkok

Tel.: +66 2 676 6222-1000
Fax: +66 2 676 5550

Beijing

Tel.: +86 10 6590 0158
Fax: +86 10 6590 0159

Brüssel

Tel.: +32 2 23311 33
Fax: +32 2 23311 80

Budapest

Tel.: +361 346 0303
Fax: +361 315 1423

Buenos Aires

Tel.: +54 11 4801 3585
Fax: +54 11 4808 8702

Caracas

Tel.: +58 2 573 5945
Fax: +58 2 576 0694

Dubai

Tel.: +971 4 332 7333
Fax: +971 4 332 7755

Hanoi

Tel.: +84 8 8958 710
Fax: +84 8 8958 714

Hong Kong

Tel.: +85 2 2594 8876
Fax: +85 2 2594 8801

Istanbul

Tel.: +90 212 482 3500
Fax: +90 212 482 3521

Kairo

Tel.: +20 2 524 6127
Fax: +20 2 524 6700

Kiew

Tel.: +380 44 235 5251
Fax: +380 44 235 5288

Ljubljana

Tel.: +386 1 1883 797
Fax: +386 1 1883 799

London

Tel.: +44 193 286 7350
Fax: +44 193 286 0738

Madrid

Tel.: +34 91 484 6161
Fax: +34 91 484 6019

Melbourne

Tel.: +61 39 566 9266
Fax: +61 39 566 9110

Mexiko

Tel.: +52 5081 7376
Fax: +52 5081 7674

Moskau

Tel.: +7 095 797 5350
Fax: +7 095 797 5352

Neu Delhi

Tel.: +91 1 1410 4959
Fax: +91 1 1410 5226

Paris

Tel.: +33 1 39 23 5400
Fax: +33 1 39 23 5442

Pretoria

Tel.: +27 12 677 1502
Fax: +27 12 666 8191

Rom

Tel.: +39 06 41 898405
Fax: +39 06 41 219097

São Paulo

Tel.: +55 11 4173 7171
Fax: +55 11 4173 7118

Sarajevo

Tel.: +387 33 664 376
Fax: +387 33 664 469

Seoul

Tel.: +82 2 735 3496
Fax: +82 2 737 8965

Singapur

Tel.: +65 849 8321
Fax: +65 849 8493

Skopje

Tel.: +389 91 114 016
Fax: +389 91 114 754

Sofia

Tel.: +359 2 91988
Fax: +359 2 9454014

Taipeh

Tel.: +886 2 2783 9745
Fax: +886 2 2788 6965

Taschkent

Tel.: +998 71 120 6374
Fax: +998 71 120 6674

Tel Aviv

Tel.: +972 9957 9091
Fax: +972 9957 6872

Teheran

Tel.: +98 21 204 6047
Fax: +98 21 204 6126

Tokio

Tel.: +81 3 5572 7172
Fax: +81 3 5572 7126

Warschau

Tel.: +48 22 697 7040
Fax: +48 22 654 8633

Washington D.C.

Tel.: +1 202 414 6747
Fax: +1 202 414 6716

Windsor, Ontario

Tel.: +1 519 973 2101
Fax: +1 519 973 2226

Zagreb

Tel.: +38 51 489 1500
Fax: +38 51 489 1501

Adressen

DaimlerChrysler AG
D-70546 Stuttgart
Deutschland
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 94022
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Corporation
Auburn Hills, MI 48326-2766
USA
Tel. +1 248 576 5741
www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler Services AG
D-10875 Berlin
Tel. +49 30 2554 0
Fax +49 30 2554 2525
www.daimlerchryslerservices.com

TEMIC TELEFUNKEN
microelectronic GmbH
D-90411 Nürnberg
Tel. +49 911 9526 0
Fax +49 911 9526 354
www.temic.de

MTU Friedrichshafen GmbH
D-88040 Friedrichshafen
Tel. +49 7541 90 0
Fax +49 7541 90 2247
www.mtu-friedrichshafen.com

MTU Aero Engines GmbH
Postfach 500640
D-80976 München
Tel. +49 89 1489 0
Fax +49 89 1489 5500
www.mtu.de

**DaimlerChrysler
Rail Systems GmbH**
D-13627 Berlin
Tel. +49 30 3832 0
Fax +49 30 3832 2000
www.adtranz.com

Informationen

Publikationen für unsere Aktionäre:
Geschäftsbericht DaimlerChrysler
(deutsch, englisch, Kurzfassung französisch)
Form 20-F
(englisch)
Geschäftsbericht DaimlerChrysler Services
(deutsch und englisch)
DaimlerChrysler Zwischenberichte
zum 1., 2. und 3. Quartal
(deutsch und englisch)
DaimlerChrysler Umweltbericht
(deutsch und englisch)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler Aktiengesellschaft, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die genannten Informationen können angefordert werden bei:

DaimlerChrysler AG
D-70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: +49 711 17 92287

Der gesamte Geschäftsbericht, die Form 20-F und die Zwischenberichte sind im Internet verfügbar. Darüber hinaus sind die wichtigsten Finanztabellen im Excel-Format von unserer Webseite abrufbar unter:

www.daimlerchrysler.com

DaimlerChrysler online

Weitere Informationen zu DaimlerChrysler
finden Sie im Internet:
www.daimlerchrysler.com



www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2001

Bilanzpressekonferenz
26. Februar 2001
10.00 Uhr
Mercedes-Benz Technology Center (MBTC)
Sindelfingen

Analystenkonferenz
26. Februar 2001
14.00 Uhr
Stuttgart-Möhringen

Hauptversammlung
11. April 2001
10.00 Uhr
Messe Berlin

Ergebnis 1. Quartal/Januar bis März
25. April 2001

Zwischenbericht 2. Quartal/Januar bis Juni
26. Juli 2001

**Zwischenbericht 3. Quartal/Januar bis
September**
23. Oktober 2001

Investor Relations contact

Telefon (+49) 711- 17 92286
17 92261
17 95277

Fax (+49) 711- 17 94075
17 94109

DAIMLERCHRYSLER

DaimlerChrysler AG
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com