

DAIMLERCHRYSLER



Antworten für die Zukunft

Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern					
Werte in Millionen	01 US \$ ¹⁾	01	00	99	01:00 Veränd. in %
Umsatz	136.072	152.873	162.384	149.985	-6 ²⁾
Europäische Union	40.624	45.640	50.348	49.960	-9
davon Deutschland	20.612	23.157	25.988	28.393	-11
NAFTA	81.814	91.916	95.939	87.083	-4
davon USA	72.216	81.132	84.503	78.104	-4
Übrige Märkte	13.634	15.317	16.097	12.942	-5
Beschäftigte (am Jahresende)		372.470	416.501	466.938	-11
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	5.348	6.008	7.395	7.575	-19
Sachinvestitionen	7.918	8.896	10.392	9.470	-14
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.192	15.944	16.017	18.023	-0
Operating Profit (Loss)	(1.173)	(1.318)	9.752	11.012	.
Operating Profit bereinigt ³⁾	1.197	1.345	5.213	10.316	-74
Konzernergebnis	(589)	(662)	7.894	5.746	.
je Aktie (in US \$/)	(0,59)	(0,66)	7,87	5,73	.
Konzernergebnis bereinigt ³⁾	650	730	3.481	6.226	-79
je Aktie (in US \$/) ³⁾	0,65	0,73	3,47	6,21	-79
Dividendensumme	893	1.003	2.358	2.358	-57
Dividende je Aktie (in)		1,00	2,35	2,35	-57

¹⁾ Umrechnung: 1 = US \$0,8901 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12.2001).
²⁾ Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis Rückgang um 1%.
³⁾ Ohne Einmaleffekte, siehe Seiten 54-60.



Ein Fahrzeugangebot mit unendlichen Möglichkeiten

Geschäftsfelder

Mercedes-Benz Personenwagen & smart				
Werte in Millionen	01 US \$	01 €	00 €	Veränd. in %
Operating Profit	2.627	2.951	2.145	+38
Operating Profit bereinigt	2.636	2.961	2.874	+3
Umsatz	42.462	47.705	43.700	+9
Sachinvestitionen	1.834	2.061	2.096	-2
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.138	2.402	2.241	+7
Absatz (Einheiten)		1.229.688	1.154.861	+6
Beschäftigte (31.12.)		102.223	100.893	+1

Chrysler Group				
Werte in Millionen	01 US \$	01 €	00 €	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(4.701)	(5.281)	501	.
Operating Profit (Loss) bereinigt	(1.943)	(2.183)	531	.
Umsatz	56.506	63.483	68.372	-7
Sachinvestitionen	4.524	5.083	6.339	-20
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.959	2.201	2.456	-10
Absatz (Einheiten)		2.755.919	3.045.233	-10
Beschäftigte (31.12.)		104.057	121.027	-14

Nutzfahrzeuge				
Werte in Millionen	01 US \$	01 €	00 €	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(458)	(514)	1.212	.
Operating Profit bereinigt	45	51	1.253	-96
Umsatz	25.432	28.572	29.804	-4
Sachinvestitionen	1.321	1.484	1.128	+32
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	903	1.015	974	+4
Absatz (Einheiten)		492.851	548.955	-10
Beschäftigte (31.12.)		96.644	101.027	-4

Dienstleistungen				
Werte in Millionen	01 US \$	01 €	00 €	Veränd. in %
Operating Profit	545	612	2.457	-75
Operating Profit bereinigt	514	578	641	-10
Umsatz	14.999	16.851	17.526	-4
Sachinvestitionen	100	112	282	-60
Beschäftigte (31.12.)		9.712	9.589	+1

Übrige Aktivitäten				
Werte in Millionen	01 US \$	01 €	00 €	Veränd. in %
Operating Profit	1.051	1.181	3.590	-67
Operating Profit bereinigt	182	205	67	+206
Umsatz	4.012	4.507	10.615	-58
Sachinvestitionen	150	168	547	-69
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	347	390	1.753	-78
Beschäftigte (31.12.)		21.101	47.108	-55

Unsere
Pkw-Marken

MAYBACH



Mercedes-Benz

smart



DODGE



Jeep

Unsere
Nutzfahrzeug-
Marken



Mercedes-Benz



STERLING



WESTERN STAR TRUCKS

Unser
Allianzpartner



Unser strategischer
Partner



Antworten für die Zukunft



Mit seinem starken Markenportfolio, dem umfassenden Produktprogramm und seiner weltweiten Präsenz ist DaimlerChrysler ein Unternehmen mit nahezu unendlichen Möglichkeiten.

Wir wollen unsere Kunden mit faszinierenden Produkten und maßgeschneiderten Dienstleistungen begeistern und den Verkehr von morgen mit innovativer Technik noch sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher machen.

Hierzu bündeln wir das Wissen, die Erfahrung und das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und unsere weltweiten Ressourcen.

2	Brief des Vorstandsvorsitzenden
6	Mitglieder des Vorstands
8	Das Geschäftsjahr im Überblick
12	Ausblick
16	Das Executive Automotive Committee
18	DaimlerChrysler weltweit
20	Sonderkapitel: Die Vision vom „Unfallfreien Fahren“
26	Operatives Geschäft
26	Mercedes-Benz Personenwagen & smart
30	Chrysler Group
34	Nutzfahrzeuge
38	Dienstleistungen
40	Übrige Aktivitäten
44	Forschung und Technologie
46	DaimlerChrysler und die Umwelt
48	Weltweiter Einkauf
50	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
52	Die DaimlerChrysler-Aktie
54	Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation
68	Jahresabschluss
117	Mitglieder des Aufsichtsrats
118	Bericht des Aufsichtsrats
120	Wichtige Beteiligungsgesellschaften
122	Sechs-Jahres-Übersicht
123	Internationale Konzernrepräsentanzen
124	Adressen & Informationen

Sein geehrte Aktionäre und Mitarbeiter

Niemand wird das Jahr 2001 vergessen können. Wir werden die tragischen Ereignisse des 11. September wohl für immer in unserer Erinnerung behalten.

Weltweit lösten die Anschläge aber auch eine beispiellose und entschlossene Reaktion gegen den Terrorismus aus. Eine Reaktion, die geprägt war durch eine feste und unverrückbare Solidarität der internationalen Staatengemeinschaft.

DaimlerChrysler hat sofort nach den Anschlägen reagiert. Wir haben unsere Trauer und unser Mitgefühl zum Ausdruck gebracht, aber wir haben auch beträchtliche materielle Hilfe geleistet. Unserem Unternehmen ist und bleibt die schreckliche Realität dieses Tages sehr bewusst.

Doch nach einer Zeit des Innehaltens und der Trauer war es für uns wichtig, konsequent die Herausforderungen bei DaimlerChrysler anzugehen.

Die für 2001 gesteckten Ziele hatten höchste Priorität.

Ergebnis 2001. Mit einem Operating Profit von 1,3 Milliarden Euro haben wir die von uns für 2001 angekündigte Ergebnisbandbreite erreicht.

Natürlich sind wir mit diesem Ertragsniveau nicht zufrieden. Allerdings wurde dieses Ergebnis in einem sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfeld erzielt; das gilt vor allem für die letzten Monate des vergangenen Jahres.

Für Mercedes-Benz und smart war das Jahr 2001 dennoch außerordentlich gut. Bei Absatz, Umsatz und Gewinn wurden neue Bestmarken erzielt. Mit über 1,1 Millionen verkauften Fahrzeugen ist Mercedes-Benz heute die weltweit führende automobiler Luxusmarke. Der durchschlagende Erfolg der C-Klasse und die starke Nachfrage nach dem neuen SL waren zwei wichtige Erfolgsfaktoren für das erneute Wachstum und den weiteren Ausbau der Spitzenposition von Mercedes-Benz. Die Marke smart hat sich mittlerweile fest im Markt etabliert und übertraf die Absatzerwartungen.

Bei der Chrysler Group zeigt die Umsetzung unseres anspruchsvollen Turnaround-Programmes spürbare Erfolge. Trotz des äußerst wettbewerbsintensiven Marktumfeldes im Jahr 2001 übertraf die Chrysler Group die für das Kostensenkungsprogramm festgelegten Ziele. Das Ergebnis lag somit leicht oberhalb der angekündigten Bandbreite.

In einem durch hohe Rabatte und zinslose Finanzierungsangebote künstlich aufgeheizten US-Markt konnten wir es durchsetzen, die Verkaufsanreize auf bestimmte Modelle zu begrenzen.

Neue und begeisternde Produkte - zum Beispiel der Jeep Liberty, der Chrysler PT Cruiser und der Dodge Ram - sowie zahlreiche Fahrzeuge, die sich noch in der Entwicklung befinden, geben berechtigten Anlass zu Optimismus bei der Chrysler Group.

Das Ergebnis unseres Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge, dem weltweit größten Hersteller von Lkws, Transportern und Bussen, spiegelt den Konjunkturabschwung in Nordamerika und in den schwächer tendierenden Märkten Europas wider.

Bei Freightliner hat die neue Führungsmannschaft im Oktober letzten Jahres ein umfassendes Restrukturierungsprogramm vorgestellt. Bereits zum Jahresende zeigten sich erste Resultate. So wurden die Bestände neuer und gebrauchter Lastwagen deutlich zurückgeführt.

Andere Bereiche des Geschäftsfeldes Nutzfahrzeuge konnten ihre sehr guten Leistungen fortsetzen. So hat beispielsweise der Geschäftsbereich Transporter, seit langem Marktführer in Europa, seine Aktivitäten mit dem sehr erfolgreichen Sprinter nach Nordamerika ausgeweitet.



Bei DaimlerChrysler Services hat der erhöhte Margendruck auf dem US-amerikanischen Markt das Ergebnis belastet. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird durch die verstärkte Unterstützung des Automobilgeschäfts zusätzlichen Mehrwert erbringen. Die Ausgliederung nicht zum Kerngeschäft zählender Aktivitäten wird fortgeführt.

Im Jahr 2001 haben wir den Anteil an unserem strategischen Partner Mitsubishi Motors Corporation (MMC) auf 37,3% erhöht. Wir haben jetzt auch die Möglichkeit, mit Mitsubishi im Nutzfahrzeugbereich zusammenzuarbeiten. Bei MMC sind vielversprechende Ergebnisse im Turnaround-Prozess zu verzeichnen; Initiativen zur Produktivitäts- und Qualitätssteigerung sowie zur beträchtlichen Verbesserung der Kostenstruktur sind in vollem Gange. Die Unternehmensleitung von Mitsubishi Motors ist daher zuversichtlich, noch im laufenden Geschäftsjahr von MMC, das im März 2002 endet, ein ausgeglichenes Ergebnis erreichen zu können. Für den Rest des Kalenderjahres muss man allerdings die extrem schwierige Lage im japanischen Markt beachten.

Konzernausblick 2002. Inzwischen spürt die gesamte Automobilindustrie den Abschwung, von dem die Chrysler Group bereits im Jahr 2000 betroffen war. Damals, zu Beginn der wirtschaftlichen Abschwächung in den USA, haben wir darauf hingewiesen, dass die Chrysler Group als erster großer Fahrzeughersteller dieses Tal durchschreiten, es aber auch als Erster wieder verlassen wird. Dies beginnt sich aus unserer Sicht jetzt zu bewahrheiten.

Das vor uns liegende Jahr wird weitere große Herausforderungen bringen. In mehreren wichtigen Märkten droht schwächeres Wachstum. Die Weltwirtschaft steht nicht mehr auf so festem Boden wie bisher.

Folgerichtig musste auch DaimlerChrysler seine Planungsprämissen den wirtschaftlichen Gegebenheiten anpassen. Die im Februar 2001 angekündigten Ergebnisziele für 2002 und die Folgejahre basierten auf Annahmen, die zu diesem Zeitpunkt realistisch waren, jetzt aber nicht mehr zutreffen.

Die fundamentalen Wirtschaftsdaten für das Jahr 2002 haben sich erheblich verschlechtert. Wir haben daher zunächst vorsichtig geplant.

Dennoch erwarten wir für 2002 im Konzern einen Operating Profit, der das doppelte des Ergebnisses für 2001 sehr deutlich übertrifft.

Wichtig ist: Wir sind zuversichtlich, dass Ergebnisse in der im Februar 2001 angekündigten Größenordnung zu einem etwas späteren Zeitpunkt erreicht werden können.

DaimlerChrysler hat die richtigen Schritte unternommen, um für die allgemein prognostizierten, schwierigen Zeiten vorbereitet zu sein.

Wir sind davon überzeugt, dass unsere Strategie unser Unternehmen auf die führende Position der Automobilindustrie bringen wird.

Unsere Unternehmensstrategie. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen:

- Globale und starke Präsenz in allen wichtigen Automobilmärkten, um von regionalem Wachstum profitieren und neue Kunden gewinnen zu können;
- Starke und attraktive Marken, die die Loyalität unserer Kunden weiter erhöhen;
- Eine breite Produktpalette, die allen Kundenbedürfnissen gerecht wird, die neue Marktnischen und -segmente erschließt und es ermöglicht, signifikante Skaleneffekte zu erzielen; und schließlich
- Unser technologischer Führungsanspruch, mit dem wir die Position von DaimlerChrysler als weltweit innovativstem Automobilunternehmen weiter ausbauen und die Grundlage dafür schaffen, unsere Produkte gegenüber dem Wettbewerb noch stärker zu differenzieren.

Begeisternde zukünftige Produkte, sowohl bei den Personenwagen als auch bei den Nutzfahrzeugen, machen Ihr Unternehmen zu dem faszinierendsten Automobilkonzern der Welt. Unsere Produkte sind das Spiegelbild der Leistungsfähigkeit von DaimlerChrysler.

Unser Portfolio aus Premium- und Volumenmarken gehört zu den ausgewogensten der Branche. Und dank unserer hervorragenden Forschungs- und Entwicklungsleistungen verfügen diese Marken stets über die neueste Technologie im jeweiligen Segment und bieten unseren Kunden das Beste an Innovation, Design, Sicherheit, Qualität, Service und nicht zuletzt pure Freude, eines unserer Produkte zu fahren.

Umsetzung und Durchführung. Wir wissen aber: Auch die beste Strategie erfordert eine entschlossene und konsequente Umsetzung. Daher wird auch 2002 ein weiteres, wichtiges Jahr der Implementierung sein.

Was genau meinen wir mit Implementierung? Vielleicht kann man es am besten mit einem Bild beschreiben: Wir verbinden jede einzelne Faser dieses Unternehmens zu einem starken und eng geknüpften Gewebe. Der intensive Austausch zwischen den einzelnen Bereichen von DaimlerChrysler ist das Rückgrat unseres Unternehmens.

In dieser Hinsicht beginnt sich die Arbeit unseres Executive Automotive Committee (EAC) auszuzahlen. Das EAC steuert die Einführung neuer Produkte. Zusätzlich koordiniert es neue Technologien, die Produktionskapazitäten sowie die Vertriebs- und Marketingaktivitäten.

Im EAC werden ständig neue Potenziale für Kostenersparnisse und die gemeinsame Nutzung technologischen Know-hows erarbeitet. Damit können wir neue Produkte noch schneller und kosteneffizienter in den Markt bringen.

Ein weiterer Schwerpunkt im EAC ist das Thema Mehrmarkenmanagement. Die klare Positionierung unserer Marken ist für uns der zentrale Erfolgsfaktor im Automobilgeschäft.

Wir haben jede Marke eindeutig gegenüber den relevanten Wettbewerbern positioniert. Gleichzeitig haben wir dafür Sorge getragen, dass unsere Marken untereinander klar abgegrenzt sind. Wir decken – wie kein anderer – das gesamte Produktspektrum ab.

In seiner Gesamtheit ist unser Markenportfolio das stärkste in der Industrie. Diesen Vorsprung werden wir weiter ausbauen.

Auch in 2002 wird sich das EAC daher auf die weitere, konsequente Umsetzung unserer Strategie konzentrieren.

Nachhaltiges Engagement für unsere Aktionäre. DaimlerChrysler verfügt über rund 370.000 kreative und hervorragend ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denen ich an dieser Stelle ganz ausdrücklich für ihr großes Engagement danken möchte.

Ihre Kompetenz setzt Maßstäbe, die unser Unternehmen weltweit zu etwas Besonderem machen. Erstklassige Ausführung, Flexibilität, innovatives Denken und ausgezeichnetes Management sind die Qualitäten, mit denen wir die Herausforderungen des Jahres 2002 und der folgenden Jahre meistern werden.

Nach wie vor werden wir als einer der beliebtesten und attraktivsten Arbeitgeber weltweit eingestuft. Und auch deshalb zieht unser Unternehmen viele der Besten unserer Branche an – Menschen, die sich für die Interessen Ihres Unternehmens nachhaltig einsetzen.

Vorsichtiger Optimismus. Für uns sind gerade heute diese Eigenschaften von besonderer Bedeutung.

Das ungünstige Weltwirtschaftsklima setzt sich aus unserer Sicht im Jahr 2002 fort. Faktoren, auf die wir keinen oder nur begrenzten Einfluss haben, sind Bestandteil der Rahmenbedingungen für unser kurzfristiges Ergebnis sowie für die gesamte Automobilindustrie.

Trotz dieser Unsicherheiten sind wir aber davon überzeugt, dass sich Zielstrebigkeit, gepaart mit Flexibilität mittel- bis langfristig auszahlen wird.

Seit mehr als einem Jahrhundert hat sich DaimlerChrysler seinen Herausforderungen mit Besonnenheit angenommen und sie auf überzeugende Weise bewältigt.

Diese Erfahrung, unterstützt durch einzigartige Produkte und eine hervorragende Mannschaft, wird uns helfen, wieder die Rentabilität zu erreichen, die Sie als Aktionäre von DaimlerChrysler erwarten können.

Meine Vorstandskollegen und ich sind fest davon überzeugt, dass die vor uns liegenden Jahre Ihrem Unternehmen den gewünschten Erfolg bringen werden.



Ihr Jürgen E. Schrempf

Manfred Bischoff (59)

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



Manfred Gentz (60)

Finanzen & Controlling
Bestellung bis 2003



Günther Fleig (53)

Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis 2004



Eckhard Cordes (51)

Nutzfahrzeuge
Bestellung bis 2003



Jürgen Hubbert (62)

Mercedes-Benz Personenwagen & smart
Bestellung bis 2005



Rüdiger Grube (50)

Konzernentwicklung
Stellvertretendes Vorstandsmitglied
Bestellung bis 2004

Jürgen E. Schrempp (57)
Vorstandsvorsitzender
Bestellung bis 2005



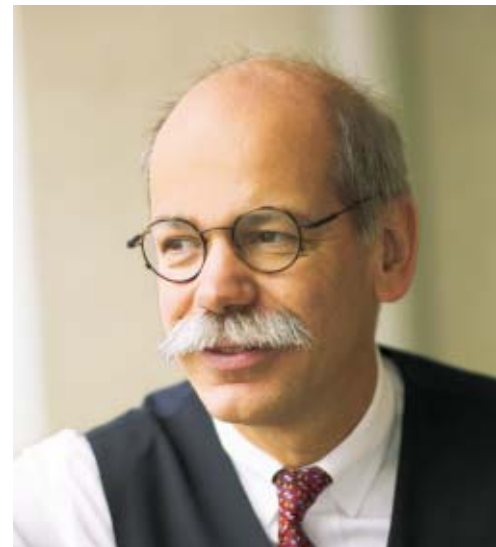
Klaus-Dieter Vöhringer (60)
Forschung & Technologie
Bestellung bis 2003



Klaus Mangold (58)
Dienstleistungen
Bestellung bis 2003



Gary C. Valade (59)
Weltweiter Einkauf
Bestellung bis 2003



Dieter Zetsche (48)
Chrysler Group
Bestellung bis 2003



Thomas W. Sidlik (52)
Einkauf Chrysler Group
Board Member Hyundai Motor Company
Bestellung bis 2003



Wolfgang Bernhard (41)
Chief Operating Officer Chrysler Group
Stellvertretendes Vorstandsmitglied
Bestellung bis 2003

Ergebnisziel trotz schwieriger Marktbedingungen erreicht

- **Restrukturierungsprogramme erfolgreich**
- **Um Einmaleffekte bereinigter Operating Profit mit € 1,3 Mrd. in der angekündigten Bandbreite**
- **Konzernergebnis mit € 0,7 Mrd. negativ (i. V. + € 7,9 Mrd.), bereinigt um Sondereffekte Jahresüberschuss von € 0,7 (i. V. € 3,5) Mrd.**
- **Dividendenvorschlag: € 1,00 (i. V. € 2,35)**

Restrukturierungsaufwendungen und Marktschwäche belasten Ergebnis. DaimlerChrysler erzielte im Jahr 2001 ein um Einmaleffekte bereinigtes operatives Ergebnis von € 1,3 Mrd. (i. V. € 5,2 Mrd.) und hat damit die im Februar 2001 angekündigte Bandbreite trotz deutlich ungünstigerer Rahmenbedingungen erreicht. Insbesondere aufgrund der Aufwendungen für die Turnaround-Aktivitäten bei der Chrysler Group, Freightliner und Mitsubishi Motors waren im Berichtsjahr insgesamt negative Einmaleffekte in Höhe von € 2,7 Mrd. zu verzeichnen. Der Operating Profit des Jahres 2000 enthielt positive Sondereffekte in Höhe von € 4,5 Mrd. Einschließlich aller Einmaleffekte belief sich der operative Verlust auf € 1,3 Mrd., während im Vorjahr ein Operating Profit von € 9,8 Mrd. ausgewiesen wurde.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart hat seinen Ergebnisbeitrag nochmals gesteigert. Die Ergebnisbeiträge der Geschäftsfelder Nutzfahrzeuge und Dienstleistungen sind hingegen zurückgegangen. Die Chrysler Group verbuchte einen operativen Verlust ohne Sondereffekte von € 2,2 Mrd. Wesentliche Gründe für den Ergebnisrückgang auf Konzernebene waren der intensive Wettbewerb bei Personenwagen, Minivans und leichten Nutzfahrzeugen in den USA, der dramatische Markteinbruch bei Schwer-Lkw in Nordamerika, der an-

haltende Margendruck im Finanzdienstleistungsgeschäft sowie die im Laufe des Jahres immer ungünstiger werdende Marktsituation in wichtigen Absatzmärkten.

Das Konzernergebnis verringerte sich von € 7,9 Mrd. auf einen Verlust von € 0,7 Mrd., je Aktie von € 7,87 auf € -0,66. Ohne Einmaleffekte war das Ergebnis positiv, ging aber auf € 0,7 (i. V. € 3,5) Mrd. und je Aktie auf € 0,73 (i. V. € 3,47) zurück. (Vgl. S. 54 ff.).

€ 1,00 Dividende. Vorstand und Aufsichtsrat schlugen der Hauptversammlung eine Dividende von € 1,00 (i. V. € 2,35) je Aktie vor. Die Dividendensumme beträgt damit € 1.003 (i. V. € 2.358) Mio. Die Höhe der vorgeschlagenen Ausschüttung ist vor dem Hintergrund des Ergebnisses im Jahr 2001 zu sehen. DaimlerChrysler ist jedoch zuversichtlich, beim Ergebnis in Zukunft wieder ein deutlich höheres Niveau erreichen zu können.

Umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft. Um die Ertragskraft von DaimlerChrysler auch bei erschwerten Marktbedingungen wiederherzustellen und nachhaltig zu sichern sowie die Wettbewerbsposition des Unternehmens zu verbessern, haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr umfassende Restrukturierungsprogramme eingeleitet.

Operating Profit (Loss)			
In Millionen	2001 US\$	2001 €	2000 €
DaimlerChrysler-Konzern	(1.173)	(1.318)	9.752
Mercedes-Benz Personenwagen & smart*)	2.636	2.961	2.874
Chrysler Group*)	(1.943)	(2.183)	531
Nutzfahrzeuge*)	45	51	1.253
Dienstleistungen*)	514	578	641
Übrige Aktivitäten*)	182	205	67
DaimlerChrysler-Konzern*)	1.197	1.345	5.213

*) bereinigt um Einmaleffekte

Beim Turnaround-Plan der Chrysler Group konnten schneller als geplant Fortschritte erzielt werden. Insgesamt wurden durch die eingeleiteten Maßnahmen im Jahr 2001 höhere Einsparungen und Ergebnisverbesserungen als geplant erzielt. Dadurch konnte die Chrysler Group trotz der negativen Auswirkungen der Absatz- und Umsatzrückgänge mit einem operativen Verlust (ohne Sondereffekte) von € 2.183 Mio. ein etwas besseres Ergebnis erzielen, als am 26. Februar 2001 angekündigt (Bandbreite für den operativen Verlust von € 2,2 bis € 2,6 Mrd.).

Bei unserer nordamerikanischen Lkw-Tochtergesellschaft Freightliner wurden die bereits im Jahr 2000 begonnenen Maßnahmen zur Kostensenkung durch einen umfassenden Turnaround-Plan, der am 12. Oktober 2001 veröffentlicht wurde, erheblich erweitert. Mit diesem Plan sollen kontinuierlich steigende positive Ergebnisverbesserungen erzielt werden, die ab dem Jahr 2004 US \$ 850 Mio. jährlich betragen sollen. Kernelemente sind Einsparungen bei den Materialkosten, den Produktionskosten und den Fixkosten. Im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden Geschäftsmodells wird sich Freightliner künftig stärker auf die Rentabilität der Geschäfte als auf steigende Marktanteile konzentrieren.

Schwächephase der Weltwirtschaft. Die Perspektiven der Weltwirtschaft haben sich im Verlauf des Jahres 2001 zunehmend eingetrübt. Gewichtet mit den jeweiligen länderspezifischen Umsatzanteilen des Konzerns ist das gesamtwirtschaftliche Wachstum der DaimlerChrysler-Absatzmärkte von 3,9% im Jahr 2000 auf 1,2% zurückgegangen. Im Sog der allgemeinen Wirtschaftsschwäche in Nordamerika und der Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September auf die Weltwirt-

schaft waren auch die Wachstumsraten in Westeuropa und Südamerika deutlich niedriger als im Jahr zuvor. Die japanische Wirtschaft fiel erneut in eine Rezession, und auch die Schwellenländer Asiens konnten nicht an die Wachstumsdynamik früherer Jahre anknüpfen.

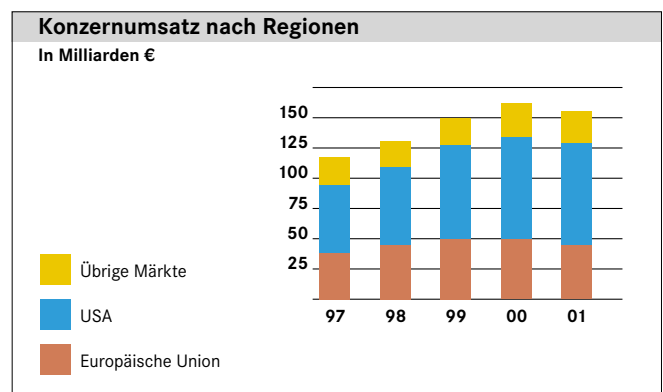
Die Wechselkursrelationen haben sich im Jahresverlauf nur geringfügig verändert. Der Euro verlor gegenüber dem US \$ nochmals 5% sowie gegenüber dem britischen Pfund 2% an Wert. Gegenüber dem japanischen Yen stieg der Wert des Euro hingegen um 8%.

Weltweit schwierige Marktsituation. Die Wettbewerbssituation in der internationalen Automobilindustrie hat sich im Jahr 2001 sowohl bei Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen in nahezu allen Marktsegmenten weiter verschärft. Ausschlaggebend dafür waren die schwächere Nachfrage in wichtigen Märkten, die dadurch sich verschlechternde Kapazitätsauslastung und zahlreiche zusätzliche Modelle in etablierten Marktsegmenten.

Der US-Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ging im Berichtsjahr trotz deutlich gestiegener Kaufanreize um 1% oder 0,2 Mio. Einheiten auf 17,1 Mio. Fahrzeuge zurück. In Westeuropa erreichten die Neuzulassungen von Personenwagen, insbesondere aufgrund der Schwäche des deutschen Marktes, nur das Vorjahresniveau; von den Märkten in Asien, Lateinamerika und Osteuropa gingen ebenfalls keine wesentlichen Impulse aus.

Die Nutzfahrzeugbranche war im Berichtsjahr durch die dramatischen Marktrückgänge in Nordamerika und Argentinien geprägt. Insbesondere in den USA ist der Markt für schwere und mittelschwere Lkw nach der Abschwächung im Vorjahr (-12%) regelrecht eingebrochen (-26%). Aber auch in Westeuropa hat sich die Nachfrage im Jahresverlauf zunehmend verringert.

Umsatz			
In Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
DaimlerChrysler-Konzern	136.072	152.873	162.384
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	42.462	47.705	43.700
Chrysler Group	56.506	63.483	68.372
Nutzfahrzeuge	25.432	28.572	29.804
Dienstleistungen	14.999	16.851	17.526
Übrige Aktivitäten	4.012	4.507	10.615



Konzernumsatz nahezu auf bereinigtem Vorjahresniveau. DaimlerChrysler erzielte im Jahr 2001 einen Umsatz von € 152,9 Mrd. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis erreichte der Konzernumsatz nahezu den bereinigten Vergleichswert des Vorjahres.

In den Vorjahreszahlen waren DaimlerChrysler Aerospace und das debis Systemhaus teilweise noch enthalten. Darüber hinaus sind die TEMIC (Automobil-Elektronik) ab April und die Adtranz (Bahnsysteme) ab Mai 2001 nicht mehr berücksichtigt.

Während das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart das Geschäftsvolumen um 9% steigern konnte, erreichten die Umsätze der Chrysler Group und des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge nicht das Vorjahresniveau. Auch bei den Dienstleistungen ging das Geschäftsvolumen leicht zurück, vergleichbar gerechnet war jedoch ein Zuwachs von 12% zu verzeichnen.

4,5 Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Der Automobilabsatz von DaimlerChrysler erreichte mit insgesamt 4,5 Mio. Fahrzeugen nicht das Vorjahresniveau (4,7 Mio.).

Weiterhin sehr erfolgreich war das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart, das den Absatz auf den Höchststand von über 1,2 Mio. (+ 6%) Fahrzeuge gesteigert und seine Position als führender Premiumanbieter in wichtigen Märkten ausgebaut hat. (Vgl. S. 26 ff.).

Der Absatz der Chrysler Group ging auf 2,8 (i. V. 3,0) Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep und Dodge zurück. (Vgl. S. 30 ff.).

Auch der Absatz des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge erreichte mit 492.900 (i. V. 549.000) Lkw, Transportern und Omnibussen nicht das hohe Vorjahresniveau. (Vgl. S. 34 ff.).

Konsolidierungsphase bei Dienstleistungen. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat seine Aktivitäten im Berichtsjahr noch stärker auf Finanzdienstleistungen rund ums Automobil ausgerichtet. Der Umsatz erreichte € 16,9 (i. V. € 17,5) Mrd. Vergleichbar gerechnet, das heißt bereinigt um den Umsatz von debis Systemhaus, der in den ersten neun Monaten des Vorjahres noch bei DaimlerChrysler Services enthalten war, ist der Umsatz des Geschäftsfeldes um 12% gestiegen. Während das Neugeschäft wie geplant auf € 54,9 (i. V. € 56,8) Mrd. begrenzt werden konnte, bewegte sich das Vertragsvolumen wechselkursbereinigt mit € 131,8 Mrd. auf Vorjahresniveau. (Vgl. S. 38 f.).

Wesentliche Beteiligungen erfüllen Erwartungen. Trotz der negativen Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September konnte die MTU Aero Engines die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fortsetzen und Umsatz und Ergebnis weiter steigern. (Vgl. S. 40 f.).

Auch die EADS wird Umsatz und Ergebnis in ihrem ersten vollen Geschäftsjahr voraussichtlich deutlich steigern. Der Auftragsbestand erhöhte sich zum Jahresende 2001 auf das neue Höchstniveau von € 183,7 Mrd. Mit einem Auftragsbestand von 1.575 Flugzeugen konnte Airbus seine starke Position auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge weiter ausbauen. (Vgl. S. 41 f.).

Bei Mitsubishi Motors sind Umsatz und Absatz im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2001/2002, das am 31. März 2002 endet, erwartungsgemäß zurückgegangen. Die Restrukturierungsmaßnahmen werden planmäßig umgesetzt; das Management erwartet für das Geschäftsjahr 2001/2002 ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis. Mit einer umfangreichen Produkt-offensive soll die Wettbewerbsposition langfristig gestärkt werden. (Vgl. S. 42 f.).

Konzentration auf das Automobilgeschäft. Unsere Strategie der Fokussierung auf das Automobilgeschäft und damit verbundene Dienstleistungen haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt.

Im Januar 2001 haben wir die noch von uns gehaltenen 10% der Anteile an der debitel AG an das Schweizer Telekommunikationsunternehmen Swisscom verkauft.

Am 3. April haben die europäischen Kartellbehörden den Verkauf des Geschäftsbereichs Bahnsysteme (Adtranz) an den Luft- und Bahntechnik-Konzern Bombardier genehmigt, den wir bereits im August 2000 vereinbart hatten. Die Adtranz ist daraufhin zum 1. Mai 2001 aus dem DaimlerChrysler-Konzern ausgeschieden.

Am 9. April 2001 wurde der Verkauf von vorerst 60% der TEMIC an Continental vereinbart. Die verbleibenden 40% können wir ab dem Jahr 2002 bis zum Jahr 2005 zu einem bereits vereinbarten Preis an Continental veräußern. Die TEMIC ist zum 1. April aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden und wird seither, entsprechend unserem Anteil von 40%, at equity einbezogen. Mit dem Verkauf haben wir die TEMIC in eine starke Automobil-Zuliefergruppe mit einem breiten Produktportfolio eingebunden und ihr dadurch neue Wachstumsspielräume eröffnet.

Im Januar 2002 haben wir unsere vertraglich vereinbarte Option zum Verkauf unseres Anteils von 49,9% an der T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus AG) an die Deutsche Telekom AG ausgeübt. Der Verkauf der Beteiligung soll bis März 2002 abgeschlossen werden.

Starke Marken

effiziente Prozesse und innovative Technologien

Ebenfalls im Januar 2002 haben sich DaimlerChrysler und GE Capital darauf verständigt, dass GE Capital einen Teil des Capital Services Portfolios in den USA von DaimlerChrysler Services übernehmen wird. Das an GE Capital zu übertragende Portfolio umfasst vor allem gewerbliche Immobilien sowie das „Asset-Based Lending Portfolio“.

Position in Asien ausgebaut. Unsere Position in den Wachstumsmärkten Asiens haben wir im Berichtsjahr gezielt gestärkt.

Im Juni 2001 haben wir von AB Volvo deren 3,3%-Anteil an Mitsubishi Motors einschließlich aller Rechte aus der bisherigen Zusammenarbeit von Mitsubishi Motors und Volvo im Nutzfahrzeugbereich erworben und damit die Voraussetzungen geschaffen, um im Nutzfahrzeuggeschäft in Asien eine starke Wettbewerbsposition aufzubauen. DaimlerChrysler ist nunmehr mit 37,3% an Mitsubishi Motors beteiligt. Im Rahmen unserer Zusammenarbeit mit Mitsubishi FUSO, dem Nutzfahrzeug-Bereich von Mitsubishi Motors, haben wir im Dezember 2001 den Vertrieb des leichten FUSO-Lkw Canter in einzelnen europäischen Märkten übernommen.

Mit der Hyundai Motor Company (HMC) in Südkorea, an der DaimlerChrysler mit 10% beteiligt ist, haben wir im Juni die Gründung eines Joint Ventures zur Produktion von mittelschweren Nutzfahrzeugmotoren der Mercedes-Benz Baureihe 900 in Südkorea vereinbart. Mit dem Bau der Produktionsstätte wurde direkt nach Vertragsunterzeichnung begonnen.

372.470 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zum Jahresende beschäftigte DaimlerChrysler 372.470 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert zum einen daraus, dass TEMIC und Adtranz in den Personalzahlen des DaimlerChrysler-Konzerns nicht mehr enthalten sind. Zum anderen wurde im Rahmen der Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung

insbesondere bei der Chrysler Group und bei Freightliner die Beschäftigtenzahl verringert. (Vgl. S. 50 f.).

Intensive Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie.

DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von € 106,5 Mrd. eingekauft. 33% des Einkaufsvolumens entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart, 43% auf die Chrysler Group, 19% auf die Nutzfahrzeuge und 5% auf die übrigen Bereiche. In enger Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie ist es uns gelungen, die Materialpreise deutlich zu senken. Parallel dazu haben wir gemeinsam mit unseren Partnern daran gearbeitet, die Qualität unserer Produkte weiter zu verbessern. (Vgl. S. 48 f.).

€ 14,9 Mrd. in die Zukunft investiert. DaimlerChrysler hat im Berichtsjahr konzernweit € 8,9 Mrd. in Sachanlagen investiert und € 6,0 Mrd. für Forschung und Entwicklung aufgewendet. Durch eine effizientere und Geschäftsfeld übergreifende Bündelung der Ressourcen konnte der Mitteleinsatz im Rahmen der Turnaround-Aktivitäten verringert werden. Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart waren die Produktionsvorbereitungen für die neue E-Klasse und den neuen SL. Bei der Chrysler Group zählten die Vorbereitungen für den Jeep Liberty und den neuen Dodge Ram zu den wichtigsten Projekten. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge standen Investitionen für die Produktion des Vaneo und des Axor im Vordergrund.

In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren zum Jahresende 2001 bei DaimlerChrysler über 28.000 Personen beschäftigt. Schwerpunkte waren – neben der Entwicklung neuer Produkte – auch neue Antriebstechnologien und elektronische Systeme zur Steigerung der Verkehrssicherheit. (Vgl. S. 20 ff. und S. 44 f.).

Sachinvestitionen			
In Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
DaimlerChrysler-Konzern	7.918	8.896	10.392
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1.834	2.061	2.096
Chrysler Group	4.524	5.083	6.339
Nutzfahrzeuge	1.321	1.484	1.128
Dienstleistungen	100	112	282
Übrige Aktivitäten	150	168	547

Forschungs- und Entwicklungsaufwand			
In Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
DaimlerChrysler-Konzern	5.348	6.008	7.395
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.138	2.402	2.241
Chrysler Group	1.959	2.201	2.456
Nutzfahrzeuge	903	1.015	974
Übrige Aktivitäten	347	390	1.753

Kontinuierliche Steigerung der Ertragskraft

- **DaimlerChrysler-Konzern: Deutliche Ergebnisverbesserung im Jahr 2002 und in den Folgejahren erwartet**
- **Executive Automotive Committee (EAC) als Implementierungsplattform für die Konzernstrategie etabliert**
- **Weiteres Wachstum bei Mercedes-Benz Personenwagen & smart**
- **Turnaround-Programme bei Chrysler Group und Freightliner intensiviert**
- **Weitere Fokussierung der Dienstleistungen auf das Automobilgeschäft**
- **Investitionen in Produkt und Innovation sichern Wettbewerbsfähigkeit**

Langsame Erholung der Weltwirtschaft. Als Folge der insgesamt schwierigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die nach den Terroranschlägen in den USA noch ungünstiger geworden sind, haben wir unsere Annahmen für die Entwicklung der Weltwirtschaft insbesondere für das Jahr 2002 überprüft und angepasst. Wir gehen nun davon aus, dass die ursprünglich bereits zum Jahresende 2001 erwartete Belebung der Weltwirtschaft erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2002 einsetzen und in den Folgejahren an Fahrt gewinnen wird. Insgesamt erwarten wir, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2002 um 1,4%, im Jahr 2003 um 3,4% und in 2004 um 3,2% wachsen wird. Insbesondere die US-Wirtschaft und Westeuropa sollten im Planungszeitraum wieder auf einen stabilen Wachstumspfad zurückkehren können, während Japan die Rezession voraussichtlich nur langsam überwinden dürfte. Auch in den asiatischen Schwellenländern, in Südamerika und in den Ländern Osteuropas rechnen wir erst ab 2003 wieder mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Verschärfter Wettbewerb in der Automobilindustrie.

Vor diesem gesamtwirtschaftlichen Hintergrund haben wir auch unsere Einschätzungen zur Entwicklung der Automobilmärkte zurückgenommen. So erwarten wir im Jahr 2002 einen deutlichen Rückgang des Markts für

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika sowie eine moderate Abschwächung in Westeuropa und auch in Japan. Bei Nutzfahrzeugen über 6 t ist in Westeuropa mit einer deutlich schwächeren Nachfrage zu rechnen, und in den USA dürfte der Lkw-Markt nochmals zurückgehen. Eine für die zweite Jahreshälfte 2002 erwartete weltweite Konjunkturbelebung sollte dann auch den Automobilmärkten Impulse geben und in den Jahren 2003 und 2004 wieder steigende Verkaufszahlen ermöglichen. Die insgesamt schwierigen Marktbedingungen, kürzere Produktlebenszyklen und hohe Produktionskapazitäten werden den Wettbewerb und den Kostendruck in allen Marktsegmenten verschärfen und damit die Konsolidierung der Branche weiter vorantreiben.

Kontinuierliche Ergebnisverbesserung bei

DaimlerChrysler. Um der ungünstigen Entwicklung der für unser Geschäft maßgeblichen Rahmenbedingungen entgegenzuwirken, werden wir die im Jahr 2001 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen weiter fortsetzen und in einzelnen Bereichen noch verstärken. Aufgrund der aktuellen Entwicklung ist das wirtschaftliche Umfeld für DaimlerChrysler jedoch erheblich schwieriger geworden. Dennoch erwartet DaimlerChrysler für das Jahr 2002 einen Operating Profit ohne Einmal-

Das Kapitel „Ausblick“ und andere Kapitel dieses Geschäftsberichts enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen und Informationen über zukünftige Entwicklungen, die auf Überzeugungen des Managements der DaimlerChrysler AG sowie auf Annahmen und Informationen beruhen, die der DaimlerChrysler AG gegenwärtig zur Verfügung stehen. Sofern in diesen Unterlagen die Begriffe „erwarten“, „einschätzen“, „annehmen“, „beabsichtigen“, „planen“, „sollten“ und „projizieren“ oder ähnliche Ausdrücke benutzt werden, sollen sie vorausschauende Aussagen kennzeichnen, die insoweit gewissen Unsicherheitsfaktoren unterworfen sind. Viele Faktoren können dazu beitragen, dass die tatsächlichen Ergebnisse des DaimlerChrysler Konzerns sich wesentlich von den Zukunftsprognosen unterscheiden, die in solchen vorausschauenden Aussagen ihren Niederschlag finden, wie z. B. Veränderungen der allgemeinen Wirtschaftsbedingungen, insbesondere einer möglichen wirtschaftlichen Rezession in Europa oder Nordamerika; Veränderungen der Wechselkurse und Zinssätze; die Produkteinführung von Wettbewerbern; eine mangelnde Kundenakzeptanz bezüglich neuer Produkte oder Dienstleistungen, einschließlich eines wachsenden Wettbewerbsdrucks, u.a. durch Rabatte; Änderungen bei der geplanten Restrukturierung von Chrysler Group und Freightliner hinsichtlich der vorgesehenen Zeit und der vorgesehenen Ergebnisse, insbesondere bezüglich geplanter Ertragssteigerungen, Leistungssteigerungen und Kostenreduzierungen; die erfolgreiche Umsetzung des Restrukturierungsplans durch Mitsubishi Motors; sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten eintreten oder sich die den Aussagen zugrundeliegenden Annahmen als unrichtig herausstellen, könnten die Ergebnisse wesentlich von den abgegebenen Erklärungen abweichen. Die DaimlerChrysler AG beabsichtigt nicht, solche vorausschauenden Aussagen und Informationen laufend zu aktualisieren und übernimmt auch keine diesbezügliche Verpflichtung. Die vorausschauenden Aussagen und Informationen gehen von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung aus.

Mit neuen Konzepten in eine erfolgreiche Zukunft

effekte, der das Doppelte des Vorjahresniveaus sehr deutlich übertrifft. Wir sind zuversichtlich, Ergebnisse in der im Februar 2001 angekündigten Größenordnung nun zu einem etwas späteren Zeitpunkt erreichen zu können. Beitragen werden dazu neben den Turnaround-Programmen auch die zunehmende Vernetzung unserer globalen Aktivitäten und die daraus resultierenden Kosteneinsparungen, eine wieder etwas günstigere Marktsituation sowie die zahlreichen neuen attraktiven Produkte.

€ 156 Mrd. Umsatz im Jahr 2004. Auf der Basis der aktuellen Auftragssituation und der Markterwartungen planen wir für das Jahr 2002 einen Umsatz von € 142 Mrd. (2001: € 153 Mrd.). Der im Vergleich zum Vorjahr erwartete Rückgang um 7% ist insbesondere auf die ungünstigen Marktperspektiven, von denen vor allem die Chrysler Group und das Nutzfahrzeuggeschäft betroffen sein werden, sowie auf Veränderungen im Konsolidierungskreis und die geplanten Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Im Zuge der sich verbessernden Marktbedingungen, vor allem aber aufgrund der Einführung neuer attraktiver Fahrzeugmodelle erwarten wir bis zum Ende des Planungszeitraums im Jahr 2004 wieder einen Anstieg des Geschäftsvolumens auf € 156 Mrd. Dabei haben wir eine moderate Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem japanischen Yen unterstellt. Die größten Wachstumsraten werden wir voraussichtlich in Asien, Südamerika und Osteuropa erzielen.

Strategische Implementierungsplattform EAC. Das Executive Automotive Committee (EAC) ist die Implementierungsplattform unserer Strategie mit den vier Säulen Globale Präsenz, Starke Marken, Breites Produktspektrum und Technologieführerschaft. Seit

Anfang 2001 koordiniert es unter der gemeinsamen Führung von Jürgen E. Schrempp und Jürgen Hubbert das Automobilgeschäft des Konzerns.

Ziel ist der konsequente Austausch von Technologien, Innovationen, Komponenten und Prozessen zwischen den Unternehmensbereichen. Gleichzeitig wird die Kostenposition des gesamten Automobilgeschäfts kontinuierlich verbessert, bei strikter Wahrung der Markenidentitäten.

Im Jahre 2001 wurden bereits viele wichtige Entscheidungen im EAC getroffen, so zum Beispiel eine einheitliche Plattform für die nächste Generation des Chrysler Neon und des Mitsubishi Lancer oder die Verwendung von Mercedes-Benz-Komponenten für den Chrysler Crossfire.

Auch 2002 wird die Arbeit des EAC die Umsetzung unserer Strategie konsequent vorantreiben. (Vgl. hierzu S. 16 f.).

Weiteres Wachstum bei Mercedes-Benz Personen-

wagen & smart. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart wird sein Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt ausbauen, neue Marktsegmente erschließen und damit seinen Wachstumskurs im Planungszeitraum fortsetzen. Zu den Produktneuerungen des Jahres 2002 zählen die neue E-Klasse-Limousine und das CLK Coupé. Darüber hinaus werden wir Ende 2002 unter der Marke Maybach eine Luxuslimousine einführen, mit der DaimlerChrysler seine Führungsposition im Premiumsegment erneut unterstreichen wird. Das Angebot der Marke smart werden wir im Jahr 2003 mit einem Roadster und im Jahr 2004 mit einem viersitzigen Kleinwagen erweitern.

Chrysler Group: Rückkehr zur Profitabilität. Aufgrund der ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen mussten wir auch die dem Turnaround-Plan der Chrysler Group zugrunde liegenden Prämissen für das Jahr 2002 anpassen. Insbesondere die Erwartungen für den US-Markt mussten von 16 Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen auf rund 15 Mio. Fahrzeuge zurückgenommen werden. Um auch unter diesen Marktbedingungen ein ausgeglichenes Ergebnis im Jahr 2002 erreichen zu können, hat die Chrysler Group den am 26. Februar 2001 vorgestellten Turnaround-Plan in einzelnen Bereichen intensiviert und beschleunigt.

Darüber hinaus sollen verschiedene neue innovative Modelle wie die Dodge Viper, der Chrysler Crossfire, der Chrysler Pacifica oder der neue Dodge Durango dafür sorgen, dass sich die Wettbewerbsposition der Chrysler Group in einem extrem schwierigen Marktumfeld entscheidend verbessert. Durch die

Umsatz		
In Milliarden	Plan 2002 €	Ziel 2004 €
DaimlerChrysler-Konzern	142	156
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	46	50
Chrysler Group	56	59
Nutzfahrzeuge	28	33
Dienstleistungen	16	19
Übrige Aktivitäten	2	3

verstärkte Zusammenarbeit innerhalb des Daimler-Chrysler-Konzerns und mit unserem Partner Mitsubishi Motors wollen wir die Kostenposition und damit auch die Margen sowie die Innovationskraft der Chrysler Group weiter stärken.

Konsolidierung im Nutzfahrzeuggeschäft. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wird seine Kapazitäten und Kostenstrukturen im Jahr 2002 weiter an die weltweit rückläufige Nachfrage anpassen. Ein weiterer Schwerpunkt wird sein, den Freightliner Turnaround-Plan wie angekündigt umzusetzen. Um seine Position als Weltmarktführer bei Nutzfahrzeugen zu stärken, wird das Geschäftsfeld im Jahr 2002 sechs neue beziehungsweise überarbeitete Fahrzeuge vorstellen, darunter den Nachfolger der Business Class von Freightliner, das Doppelstockfahrzeug der neuen Setra Luxusbusfamilie TOPClass 400 sowie neue Versionen der Erfolgsmodelle Mercedes-Benz Actros und Sprinter. Auch im Bereich Komponenten sind wesentliche Neuerungen geplant, dazu gehört insbesondere der neue Motor OM 457 mit Turbobrake. Langfristig verfolgen wir die Strategie, unsere Position als weltweit größter Nutzfahrzeughersteller noch stärker zu nutzen, um Kostenvorteile zu erzielen. Zusätzliche Potenziale zur Senkung der Kosten und zur Erschließung neuer Märkte, insbesondere der Wachstumsmärkte in Asien, erwarten wir durch die Zusammenarbeit mit unseren Partnern Mitsubishi Motors und Hyundai.

Weitere Fokussierung bei Dienstleistungen. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen wird den Kurs der Fokussierung auf Finanzdienstleistungen rund ums Automobil fortsetzen. Um die Ertragskraft nachhaltig zu steigern, werden Prozesse und Strukturen weiter verbessert. Gleichzeitig soll das Angebot noch stärker auf die Kunden der Konzernfahrzeugmarken

ausgerichtet werden. Im Rahmen dieser Strategie wird die DaimlerChrysler Bank in Deutschland ab Mitte 2002 zusätzlich zum bisherigen Leistungsspektrum auch Einlagen- und Sparprodukte sowie Fondsgeschäfte und Kundenkreditkarten anbieten. In den Bereichen fahrzeug- und personenbezogene Versicherungsleistungen, im Fleet Management und bei Telematikangeboten wollen wir unsere Aktivitäten gezielt ausbauen.

Mitsubishi Motors: Wachstum mit neuen Produkten. Mitsubishi Motors (MMC) wird das Restrukturierungsprogramm, das bereits im Geschäftsjahr 2001/2002 wesentlich zur Ergebnisverbesserung beiträgt, konsequent weiterverfolgen. Gleichzeitig sollen neue innovative Produkte für die wichtigen Volumensegmente Profitabilität und Wachstum langfristig sicherstellen. Das Unternehmen wird hierzu in den Geschäftsjahren 2001 bis 2003 einschließlich verschiedener Varianten für Japan, die USA, Europa und Asien insgesamt 16 neue Modelle einführen. Unterstützt wird dieses anspruchsvolle Vorhaben unter anderem durch die enge Zusammenarbeit zwischen Mitsubishi Motors und DaimlerChrysler, insbesondere der Chrysler Group.

Auch zwischen dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge von DaimlerChrysler und dem Nutzfahrzeugbereich FUSO von MMC ergeben sich nun neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit, nachdem wir im Juni 2001 die Anteile der AB Volvo an MMC übernommen haben.

Verändertes Umfeld in der Luftfahrtindustrie. Die Terroranschläge am 11. September haben das wirtschaftliche Umfeld der Luftfahrtindustrie deutlich verändert.

Vor diesem Hintergrund erwartet der Geschäftsbereich MTU Aero Engines für das Jahr 2002 einen Umsatzrückgang im Zivilgeschäft. Durch Maßnahmen wie die Überprüfung geplanter Investitionen oder der

Sachinvestitionen		
In Milliarden	Plan 2002	2002-2004
	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	8,0	22,9
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2,7	8,0
Chrysler Group	3,7	10,4
Nutzfahrzeuge	1,3	3,8
Dienstleistungen	0,1	0,2
Übrige Aktivitäten	0,2	0,5

Eindrucksvolle Premieren: In Detroit stellte DaimlerChrysler Concept Cars von Mercedes-Benz, Jeep® und Dodge vor.

Linkes Bild: v.l.n.r., Jeep Willys2, Jeep Compass, Dodge Razor, und Dodge M80

Rechtes Bild: Mercedes-Benz Vision GST (Grand Sports Tourer)



Kosten- und Entwicklungsbudgets sowie die Anpassung vorhandener Kapazitäten unter Nutzung der flexiblen Personalkapazität will die MTU Aero Engines ihre Ertragskraft dennoch auch in Zukunft sichern. Die Basis wurde bereits in der Vergangenheit mit der Ausbastrategie des Maintenance-Geschäfts und dem Eintritt in neue Programme gelegt.

Auch die EADS hat konzernweit Maßnahmen ergriffen, um ihre Rentabilität aufrechtzuerhalten. Dazu gehören die Beibehaltung der Fertigungskapazitäten bei Airbus auf dem im Jahr 2001 erreichten Niveau anstelle des ursprünglich geplanten Ausbaus, vorsichtigere Personaldispositionen und die beschleunigte Umsetzung laufender Kostensenkungsprogramme. In Verbindung mit ihrem hoch flexiblen Produktionssystem sieht sich die EADS durch diese Maßnahmen in der Lage, auch bei stärkeren Schwankungen der Airbus-Produktionsraten profitabel zu bleiben. Im Jahr 2002 glaubt die EADS, insgesamt 300 Airbus-Flugzeuge ausliefern zu können (2001: 325). Die Entwicklung des A380 wird wie geplant fortgesetzt.

Investitionen sichern Wettbewerbsposition. Im Planungszeitraum 2002 bis 2004 wird DaimlerChrysler voraussichtlich € 41 Mrd. für Sachinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung aufwenden. Ein Schwerpunkt dieser Aufwendungen liegt in der Entwicklung und Produktionsvorbereitung für neue Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle. Umfangreiche Mittel sind darüber hinaus für die Modernisierung der Produktionskapazitäten im Fahrzeuggeschäft sowie für die Entwicklung neuer Technologien zur Steigerung der Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs eingeplant.

Mit unseren Investitionen und den umfangreichen Aktivitäten in Forschung und Entwicklung, den Turnaround-Programmen sowie den Geschäftsfeld übergreifenden Aktivitäten im Executive Automotive Committee schaffen wir die Basis für kontinuierlich steigende Erträge bei DaimlerChrysler.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand		
In Milliarden	Plan 2002 €	2002-2004 €
DaimlerChrysler-Konzern	5,9	17,6
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2,4	6,9
Chrysler Group	2,1	6,5
Nutzfahrzeuge	1,0	3,1
Übrige Aktivitäten	0,4	1,1

Executive Automotive Committee treibt Umsetzungsprozess

- **Zentrales Steuerungsinstrument für weltweites Automobilgeschäft**
- **Vorbereitung Konzern übergreifender Entscheidungen und Initiativen**
- **Zahlreiche Projekte definiert und adressiert; teilweise bereits erfolgreich abgeschlossen**

EAC erfolgreich gestartet. Das Executive Automotive Committee (EAC), das Anfang 2001 gegründet wurde, hat unter der gemeinsamen Führung von Jürgen E. Schrempp und Jürgen Hubbert bereits im vergangenen Jahr richtungweisende Initiativen für die Zukunft von DaimlerChrysler eingeleitet und sich als wirkungsvolles, effizientes und zielgerichtetes Instrument zur Steuerung des weltweiten Automobilgeschäfts etabliert.

Die Aktivitäten des EAC sollen das Automobilgeschäft des Konzerns in seiner Gesamtheit optimieren und stärken: Durch gemeinsame Projekte der drei Automobil-Geschäftsfelder des Konzerns sowie unseres Partners Mitsubishi Motors und durch den damit verbundenen Wissenstransfer lassen sich enorme Potenziale zur Kostensenkung ausschöpfen.

Die Vielfalt der Marken von DaimlerChrysler ist die Basis dafür, dass wir unsere Kunden – ihren jeweiligen Wünschen entsprechend – weltweit gezielt ansprechen können. Gleichzeitig soll das EAC daher auch die Einzigartigkeit und Identität der einzelnen Konzernmarken sicherstellen.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich das EAC auf folgende Aufgabenfelder:

- Koordinierung des Produktportfolios
- Entwicklung und Einsatz neuer Technologien
- Standardisierung und Geschäftsfeld übergreifender Einsatz von Komponenten
- Koordinierung der Produktionskapazitäten
- Koordinierung der weltweiten Vertriebs- und Marketingaktivitäten

Schnelle und flexible Entscheidungen. Das EAC trifft sich im monatlichen Turnus.

Insgesamt wurden im Jahr 2001 konzernweit 45 Projekte definiert, analysiert und dem Gremium regelmäßig berichtet. 19 dieser Projekte konnten bereits im ersten Jahr abgeschlossen werden oder befinden sich in der Abschlussphase. Beispiele für Erfolge des EAC betreffen dabei das gesamte Aufgabenspektrum.

Die Gesamtsteuerung des Fahrzeuggeschäfts von DaimlerChrysler erfolgt nun – unter Berücksichtigung der Allianzpartner – nach einheitlichen Regeln und Prozessen. Von Vorteil ist hierbei insbesondere auch, dass Konzern übergreifende Projekte im EAC im Detail durchgesprochen werden. Diese detaillierte Koordination soll es uns ermöglichen, mit den kommenden Fahrzeuggenerationen konzernweit besser aufgestellt zu sein als der Wettbewerb.

Produktportfolio: Konzern übergreifende Segmentstrategie. Für die Realisierung von Synergien zwischen unterschiedlichen Produkten des Konzerns wurden die Weichen für einige Fahrzeugsegmente bereits gestellt. So arbeiten Ingenieure von DaimlerChrysler und Mitsubishi Motors an einer gemeinsamen Konstruktionsbasis für einen Kleinwagen im sogenannten B-Segment. Der darauf aufbauende smart-Viersitzer sowie zwei Kleinwagen-Varianten der Marke Mitsubishi sollen bereits ab 2004 in den Markt eingeführt werden.

Darüber hinaus wurde entschieden, für den Mitsubishi Lancer und den Chrysler Neon und davon abgeleitete Produktvarianten eine gemeinsame C-Segment-Plattform mit einem geschätzten Produktionsvolumen von über 500.000 Fahrzeugen pro Jahr zu entwickeln.

Eine dritte gemeinsame Plattform haben die Chrysler Group und MMC auch bei Pkw der oberen Mittelklasse (D-Segment), genauer für die Modelle Stratus/Sebring beziehungsweise Galant, definiert.

Langfristiger Innovationskalender erstellt. In einem gemeinsamen Projekt der Forschungs- und Entwicklungsbereiche wurde ein konzernweiter Innovationsplan erstellt. Auf dieser Basis priorisiert das EAC die aktuellen Innovationsprojekte und stimmt sie aufeinander ab. Ergebnis ist ein Innovationskalender, der definiert, wann die jeweilige Innovation in welcher Marke und in welchem Produkt eingesetzt werden soll.

Standardisierung und Austausch von Komponenten.

Unter Leitung des EAC haben Entwickler und Einkäufer in interdisziplinären Component Teams bereits eine Vielzahl von Komponenten identifiziert, die künftig in großen Stückzahlen und deshalb wesentlich günstiger bezogen oder selbst hergestellt werden können. Hierzu zählen beispielsweise elektronische Steuergeräte, Batterien oder auch Benzinpumpen.

Beispielhaft für den Geschäftsfeld übergreifenden Austausch von Komponenten ist das 5-Gang-Automatikgetriebe von Mercedes-Benz, das nun in modifizierter Form auch in Fahrzeugen der Chrysler Group eingesetzt und ab dem Jahr 2004 in einem hierfür neuen Getriebewerk in Indiana, USA, gefertigt werden soll.

Ein Produktbeispiel ist der Chrysler Crossfire, in dem gleichfalls Mercedes-Benz-Komponenten eingesetzt werden. Eine entscheidende Voraussetzung war jedoch auch hier, die Interessen beider Marken, Chrysler und Mercedes-Benz, in vollem Umfang zu wahren.

Koordination der Vertriebs- und Marketingaktivitäten.

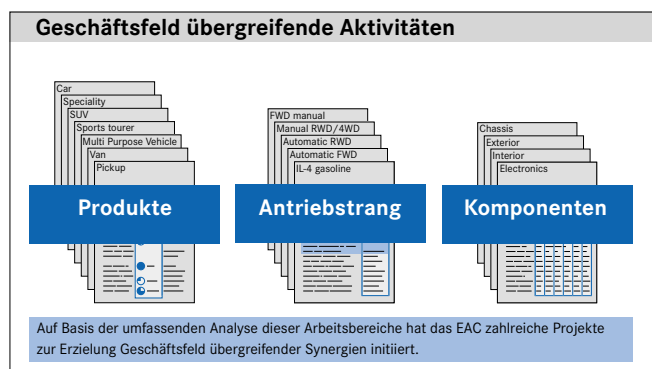
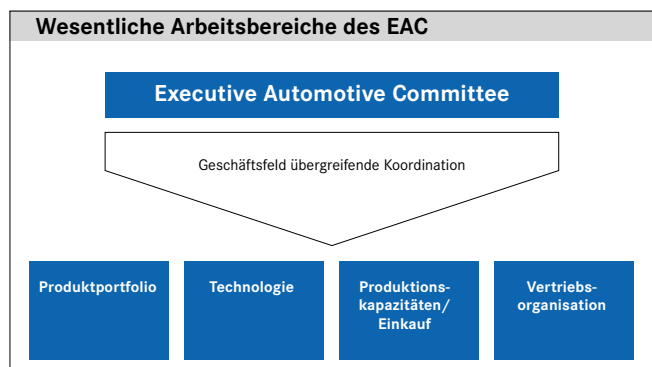
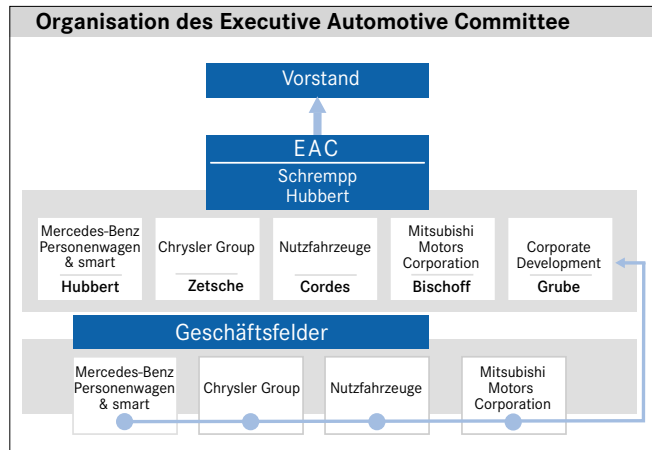
Gemeinsam mit Vertretern unserer weltweiten Vertriebs- und Marketingorganisation werden Geschäftsfeld übergreifende, regionale Strategien entwickelt.

Ziel ist einerseits die Untersuchung von Standardisierungsmöglichkeiten, andererseits aber auch die Festlegung von Bereichen, die sich aus Gründen der Markenidentität oder des Kundeninteresses unterscheiden müssen. Themengebiete sind hier beispielsweise der Ausbau des Vertriebsnetzwerkes, die Organisation von After-Sales- und Serviceangebot oder die Kundenkommunikation. Die Koordination der Vertriebs- und Marketingaktivitäten ist eine der Hauptaufgaben des EAC für 2002.

Ausblick 2002: Ein weiteres Jahr der Umsetzung.

Das EAC hat sich als zentrale Implementierungsplattform unserer Strategie bewährt, um innerhalb des Konzerns den intensiven Austausch von Technologien, Innovationen, Komponenten und Prozessen zu fördern. Damit verbessern wir kontinuierlich unsere Kostenposition und unsere Qualitätsstandards und letztlich die Attraktivität unserer Produkte für die Kunden von DaimlerChrysler.

Mit diesem Ziel wird das EAC seine Arbeit auch im Jahr 2002 erfolgreich weiterführen.



DaimlerChrysler – ein globales Unternehmen

- Vertrieb von DaimlerChrysler Produkten in mehr als 200 Ländern
- Fertigungskapazitäten in 37 Ländern
- Breiter Zugang zu den schnell wachsenden asiatischen Märkten durch unsere strategischen Partner Mitsubishi Motors und Hyundai Motor

Europa				
	Produktionsstandorte	Vertriebsstandorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	8	-	29.894	93.807
Chrysler Group	2	-	3.785	2.261
Nutzfahrzeuge	17	-	15.313	63.080
Vertrieb Fahrzeuge	-	5.012	-	35.293
Dienstleistungen	-	95	4.768	3.817
Übrige Aktivitäten	2	3	2.221	16.898

NAFTA				
	Produktionsstandorte	Vertriebsstandorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	-	11.891	2.111
Chrysler Group	41	-	58.210	101.027
Nutzfahrzeuge	19	-	9.463	18.615
Vertrieb Fahrzeuge	-	5.522	-	2.200
Dienstleistungen	-	48	11.596	5.231
Übrige Aktivitäten	2	1	2.012	4.030

Lateinamerika (ohne Mexiko)				
	Produktionsstandorte	Vertriebsstandorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	-	347	1.508
Chrysler Group	2	-	725	748
Nutzfahrzeuge	2	-	1.456	12.024
Vertrieb Fahrzeuge	-	691	-	-
Dienstleistungen	-	9	212	305
Übrige Aktivitäten	-	1	72	-



Erläuterung:

Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfeldes (Segmentumsätze)

Mit starken Marken und Produkten
weltweit präsent



Asien				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	3	-	4.236	347
Chrysler Group	2	-	443	16
Nutzfahrzeuge	2	-	1.170	1.496
Vertrieb Fahrzeuge	-	1.054	-	511
Dienstleistungen	-	3	109	76
Übrige Aktivitäten	-	2	167	173

Australien/Ozeanien				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	-	-	561	-
Chrysler Group	-	-	152	-
Nutzfahrzeuge	-	-	396	531
Vertrieb Fahrzeuge	-	343	-	729
Dienstleistungen	-	2	95	132
Übrige Aktivitäten	-	-	15	-

Afrika				
	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Belegschaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	-	776	4.450
Chrysler Group	1	-	168	5
Nutzfahrzeuge	2	-	774	898
Vertrieb Fahrzeuge	-	210	-	-
Dienstleistungen	-	3	71	151
Übrige Aktivitäten	-	-	20	-

Die Vision vom „Unfallfreien Fahren“

Unfälle werden weithin als eine unvermeidbare Begleiterscheinung des Straßenverkehrs gesehen. Aber Unfälle im Straßenverkehr müssen nicht sein. Als ein Spitzenreiter im Einsatz innovativer Technologien mit seiner Premiummarke Mercedes-Benz verfolgt DaimlerChrysler seinen Weg zur Vision vom „Unfallfreien Fahren“. Unsere Forscher und Entwickler arbeiten daran, den Sicherheitsstandard künftiger Fahrzeuggenerationen auf ein Niveau zu heben, das noch vor wenigen Jahren als unerreichbar galt: Wir wollen Unfälle möglichst vermeiden oder deren Folgen zumindest erheblich abschwächen. Beim Thema Sicherheit liegen wir international schon seit Jahrzehnten vorn. Die intensive Auseinandersetzung mit unserer Vision vom „Unfallfreien Fahren“ soll aber die gesamte Automobilindustrie bewegen. DaimlerChrysler möchte, dass der Straßenverkehr insgesamt sicherer, komfortabler und weniger umweltbelastend wird. Mindestens jeder zweite Unfall im Straßenverkehr soll sich künftig vermeiden lassen, wenn die Fahrzeuge mit entsprechenden Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind. Die Zahl der Toten und Verletzten könnte in den kommenden 15 bis 20 Jahren deshalb deutlich verringert werden. Unantastbar bleibt für uns dabei die Entscheidungsfreiheit des Fahrers: Assistenzlösungen – welcher Art auch immer – sollen den Fahrer vor allem in kritischen Situationen unterstützen und ihm keineswegs und zu keinem Zeitpunkt die Verantwortung abnehmen.

Sekundenbruchteile nutzen. Im Jahr 2000 gab es in den USA bei Verkehrsunfällen rund drei Millionen Verletzte und 42.000 Tote, die Zahlen in Deutschland lagen bei 500.000 Verletzten und 7.700 Toten. Neun von zehn Unfällen mit Personenschäden oder Todesfolge sind auf menschliches Fehlverhalten zurück zu führen. Selbst wenn der Fahrer eine gefährliche Situation erkannt hat, kann er oft aufgrund der Schrecksekunde nicht mehr rechtzeitig reagieren.

Elektronische Systeme kennen diese Schrecksekunde nicht. Bei rund zwei Dritteln aller Verkehrsunfälle wären sie in der Lage, eine fahrkritische Situation rechtzeitig und sicher zu erkennen. Dabei erfassen Sensoren das Umfeld und geben die Daten an eine spezielle Elektronik weiter. Dort werden sie ausgewertet und interpretiert. Solche Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Menschen, Situationen früher wahrzunehmen und im Straßenverkehr sicher zu handeln. Sie können den Fahrer entweder warnen, solange er noch die Zeit und die Möglichkeit hat, den Unfall selbst zu vermeiden oder aktiv eingreifen, wenn ein Handeln des Fahrers nicht mehr möglich ist.

Innovation durch Elektronik. Die Elektronik beeinflusst heute 80 Prozent aller Innovationen in der Automobilindustrie. Mit leistungsfähigen Mikrochips und einer effizienten Rechnerarchitektur hat sich die Rechengeschwindigkeit in den letzten Jahren jährlich verdoppelt. Für Assistenzsysteme ist das ein ausschlaggebender Faktor. Dazu kommt, dass ein spezieller Algorithmus, der von den DaimlerChrysler-Forschern entwickelt wurde, Bilder in Echtzeit erkennt. Der Algorithmus arbeitet mit einer besonders schnellen und effizient organisierten Datenverarbeitung: Statt aufwendige Rechen-



Die zuverlässige Erkennung von Verkehrszeichen funktioniert auch bei diffusen Lichtverhältnissen und in der Nacht auf eine Entfernung von 30 bis 40 Metern.

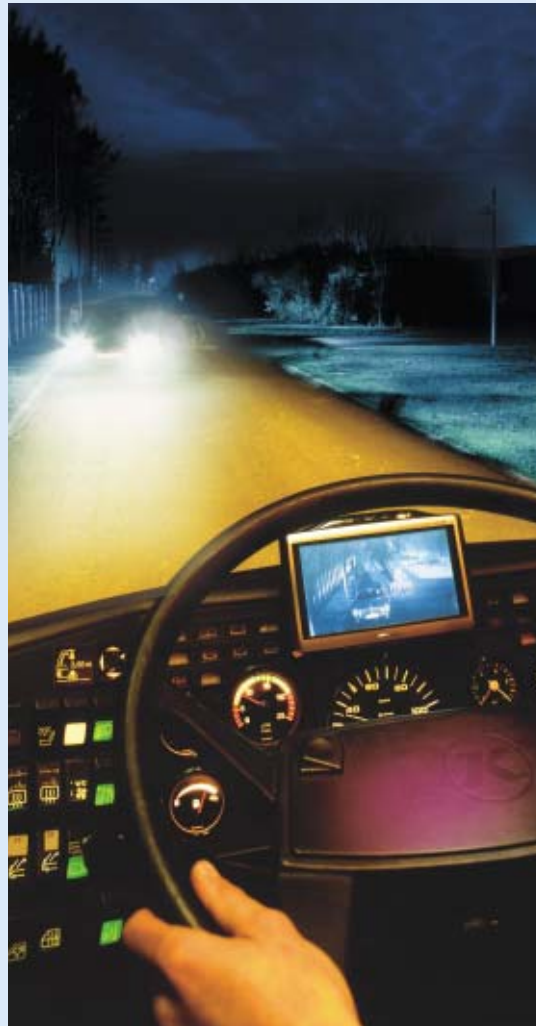
Das **Auto** von morgen
denkt mit

operationen auszuführen, greift er auf intelligent vernetzte Tabellen zurück. Auf diese Weise lassen sich Bilder wesentlich schneller erkennen als mit bisherigen Methoden.

Darüber hinaus setzen unsere Forscher auch so genannte lernende Verfahren ein. Dabei spielen nicht mehr Entwurf und Erprobung von Algorithmen die Hauptrolle, sondern die Auswahl und das Trainieren von Systemen. Die Systeme sollen – ähnlich wie der Mensch – aus Beispielen lernen und so noch flexibler und praxisnäher werden.

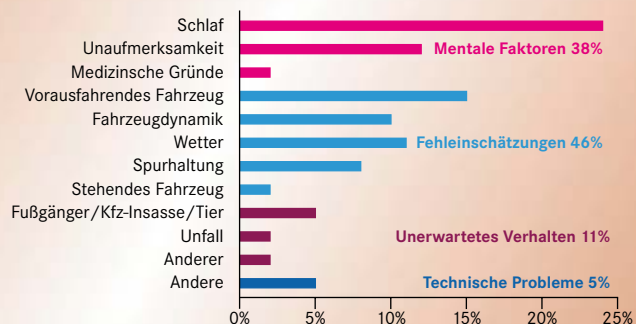
Mensch und Maschine aufeinander abstimmen. In die Forschung fließen auch Erkenntnisse aus Psychologie, Anthropologie, Ergonomie und Neurophysiologie ein. Denn der Autofahrer reagiert nicht in jeder Situation gleich. Beim Ausweichen während schneller Fahrt neigt der Mensch zum Beispiel zu übertriebenen Lenkmanövern, weil er reflexartig reagiert. Konzentriert sich der Fahrer auf das Lesen von Straßennamen oder das Kind auf dem Rücksitz, bemerkt er unter Umständen andere, objektiv wichtigere Geschehnisse nicht. Die Forschung im Bereich „Mensch-Maschine-Interaktion“ ist wichtig für die Entwicklung praxistgerechter und individualisierbarer Informationssysteme. Die Systeme müssen die Aufmerksamkeit des Fahrers wecken, dürfen ihn aber nicht unnötig vom Verkehrsgeschehen ablenken.

Night Vision: Zwei Scheinwerfer leuchten mit einem unsichtbaren Infrarot-Lichtbündel die Straße aus. Eine Infrarot-Videokamera nimmt das reflektierte Bild auf und leitet es auf einen LCD-Bildschirm.



Ursachen tödlicher Verkehrsunfälle*)

*) auf bayrischen Autobahnen im Jahr 1991. Quelle: GDV, Institut für Fahrzeugsicherheit, München.



DaimlerChrysler engagiert sich für ein ganzheitliches Sicherheitskonzept

Vorreiter in Sicherheitsfragen. Als Initiator und ständiger Innovator der Sicherheitsforschung rund um das Auto setzt DaimlerChrysler verstärkt auf Assistenzsysteme, die den Fahrer sinnvoll unterstützen, Gefahrensituationen rechtzeitig wahrnehmen und richtig interpretieren. Die Mercedes-Benz-Ingenieure arbeiten heute an neuen intelligenten Systemen, um die aktive und passive Sicherheit rund um das Auto weiter zu erhöhen.

Für DaimlerChrysler ist seit Beginn der Firmengeschichte das Thema Sicherheit von höchster Priorität. Bereits 1939 wurden erste Sicherheitselemente entwickelt. Heute sind Rückhaltesysteme wie Automatikgurte und Gurtstraffer sowie Airbags und die Sicherheitszelle mit Knautschzonen in vielen Fahrzeugen längst serienmäßig. 1966 definierte das Unternehmen erstmals alle wesentlichen Sicherheitsaspekte und prägte die Begriffe „passive“ Sicherheit zur Unfallschadensbegrenzung sowie „aktive“ Sicherheit zur Unfallvermeidung. Bereits in den 70er Jahren war für die damalige Daimler-Benz AG die Mustererkennung – die mehrdimensionale Erfassung und Interpretation

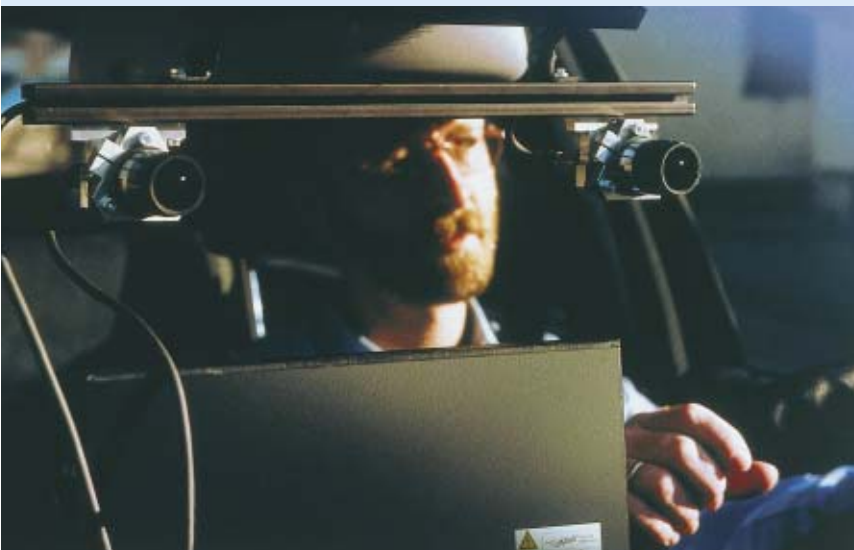
von Objekten durch Computer – ein Forschungsschwerpunkt. Fortschritte in der Bremsentechnik ermöglichten 1978 die Einführung des Anti-Blockiersystems ABS. Erstmals kamen Sensoren zum Einsatz, die jede Radumdrehung überwachen und den Bremsdruck an jedem Rad gezielt steuern können.

Es folgten Erfindungen wie die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR, der Bremsassistent und das Elektronische Stabilitäts-Programm ESP. Heute engagiert sich DaimlerChrysler für ein ganzheitliches Sicherheitskonzept, bei dem vor allem die aktive Sicherheit noch erhebliche Potenziale bietet.

Die Vision vom „Unfallfreien Fahren“ heute. Für eine größere Sicherheit bietet DaimlerChrysler bereits heute für Personewagen und Nutzfahrzeuge in Serie technisch ausgereifte Fahrerassistenzsysteme an. Durch zu zaghaftes Bremsen in Notsituationen wird oft kostbarer Bremsweg verschenkt. Der *Bremsassistent* erkennt eine Notlage an der Geschwindigkeit, mit der der Fahrer auf das Bremspedal tritt und stellt in solchen Fällen sofort die volle Bremskraft bereit.

Ein kritischer Moment ist das Schleudern. Früher und schneller als der routinierteste Autofahrer erkennt das *Elektronische Stabilitäts-Programm (ESP)*, wenn das Fahrzeug ins Schleudern zu kommen droht. In dieser Situation greift das System korrigierend ein und stabilisiert das Fahrzeug durch genau dosierte Bremsimpulse oder Verringerung der Motorleistung. ESP vereint damit die Funktionen anderer Fahrdynamik-Systeme wie Bremsassistent, ABS (Anti-Blockiersystem), und ASR (Anti-Schlupf-Regelung).

Die elektronisch gesteuerte *Bremse Sensotronic Brake Control (SBC)* ermöglicht eine zusätzliche Stabilisierung des Fahrzeugs sowie noch kürzere Bremswege. SBC überträgt die Bremsbefehle des Fahrers an einen Mikrocomputer, der je nach Fahrsituation für jedes Rad den optimalen Bremsdruck berechnet. Durch einen Hochdruckspeicher und elektronisch regelbare Ventile steht der maximale Bremsdruck außerdem noch schneller zur Verfügung. Überdies stellt die elektronische Bremse neuartige Zusatzfunktionen bereit: Die Trocken-Brems-Funktion entfernt den Wasserfilm, der bei nassem Wetter auf der Bremsscheibe entsteht und die Soft-Stop-Funktion ermöglicht ruckfreies Anhalten im Stadtverkehr.



Die Stereobildkamera ist der Sensor für den Innenstadthelfer. Das Abbild der Umgebung muss in hoher Auflösung zur schnellen Bewertung an die Bildverarbeitung weitergegeben werden.

Ein Komfortsystem, das den Fahrer entlastet, ist die *Distronic*. Mit Hilfe eines Radar-Sensors in der Kühlermaske ermittelt das System den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Bis zu 150 Meter im Voraus erfasst der Sensor das Verkehrsgeschehen. Rückt das Fahrzeug im Kolonnenverkehr zu dicht auf, nimmt die *Distronic* automatisch Gas weg und aktiviert – falls nötig – sanft die Bremse.

Unbeabsichtigte Spurwechsel auf der Autobahn bergen vor allem für Lkw und Omnibusse ein hohes Unfallrisiko. Der *Spurassistent* warnt den Fahrer, wenn er Gefahr läuft, von der Spur abzukommen, durch ein signifikantes Geräusch – das Nagelbandrattern. Es bringt ihn dazu, so zu lenken, dass das Fahrzeug wieder auf seine Bahn kommt. Ein Hochleistungsrechner analysiert dazu auf Basis von Kamerabildern und Fahrbahnmarkierungen die Position des Fahrzeugs.



Im Versuchsfahrzeug nachgewiesen: Mit Sidesticks kann der Fahrer in kritischen Situationen schneller reagieren als mit Gas- und Bremspedal.

„Unfallfreies Fahren“ morgen und übermorgen. Die Systeme, die bereits im Fahrzeug zu finden sind, haben die Unfallzahlen schon deutlich gesenkt. Weitaus mehr Unfälle sind vermeidbar, wenn der Fahrer zusätzlich unterstützende „Augen“ zur Verfügung hätte. Deswegen sollen künftige Lösungen die Sicht des Fahrers verbessern – vor allem nachts und in komplexen Verkehrssituationen.

Bei Dunkelheit, Regen, Nebel und Gegenlicht passieren besonders viele Unfälle. Das Infrarot-Nachtsichtsystem *Night Vision* bietet eine dreimal größere Sichtweite im Vergleich zu konventionellem Abblendlicht. *Night Vision* lässt den Fahrer Straßenverlauf, Hindernisse sowie dunkel gekleidete Fußgänger und Radfahrer schon in ungefähr 150 Meter Entfernung erkennen. Mit Abblendlicht beträgt die nächtliche Sichtweite nur rund 40 Meter.

Auffahrunfälle bei Lkw, die durch Müdigkeit oder Ablenkung verursacht werden, haben meist verheerende Folgen. Aber gerade im Schwerlastverkehr lassen sich durch intelligente Systeme viele Unfälle verhindern. Mit der *Elektronischen Knautschzone* könnten bis zu 80 Prozent aller Lkw-Lkw-Auffahrunfälle und über 30 Prozent aller Lkw-Unfälle auf Autobahnen vermieden oder mögliche Unfallfolgen abgeschwächt werden. Das System soll ein Fahrzeug selbstständig abbremsen, wenn es einem vorausfahrenden Fahrzeug zu nahe kommt und der Fahrer nicht rechtzeitig reagiert.

Mehr Platz auf der Straße, 15 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch und komfortablere Arbeitsbedingungen im Lkw-Cockpit soll die *Elektronische Deichsel* bieten. Das bedeutet mehr Sicherheit auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Das System koppelt zwei Nutzfahrzeuge elektronisch aneinander: Das Vorausfahrende wird gelenkt wie gewohnt, während der Nachfolger selbsttätig und ohne mechanische Verbindung der Spur des ersten Lkw folgt. Beide Lkw können den Fahrverbund jederzeit verlassen.

Auch Bagatell-Unfälle im Innenstadverkehr können vermieden werden. Der *Innenstadtassistent* soll den Fahrer in der komplexen Umgebung und im Stop-and-go-Verkehr entlasten. Das Fahrzeug soll auf Wunsch selbstständig einem Vordermann folgen und dabei einen bestimmten Abstand einhalten. Es kann Stoppschilder, Ampeln und sich bewegende Objekte wie Fußgänger erkennen. Parallel arbeitende Erkennungssysteme analysieren charakteristische Formen und Bildfolgen.



Mit dem CLK Cabriolet mit Glaskuppeldach wird der Sichtbedarf beim Autofahren ermittelt. Verschiedene A-Säulen-Varianten können simuliert und das Blickverhalten der Probanden analysiert werden.



Fußgänger werden aufgrund ihrer charakteristischen Beinbewegung erkannt. Zur Identifizierung greift das System auf Bildfolgen zurück.

Die Informationen leitet der Assistent an den Fahrer oder direkt an Bremse, Lenkung oder Tempomat weiter.

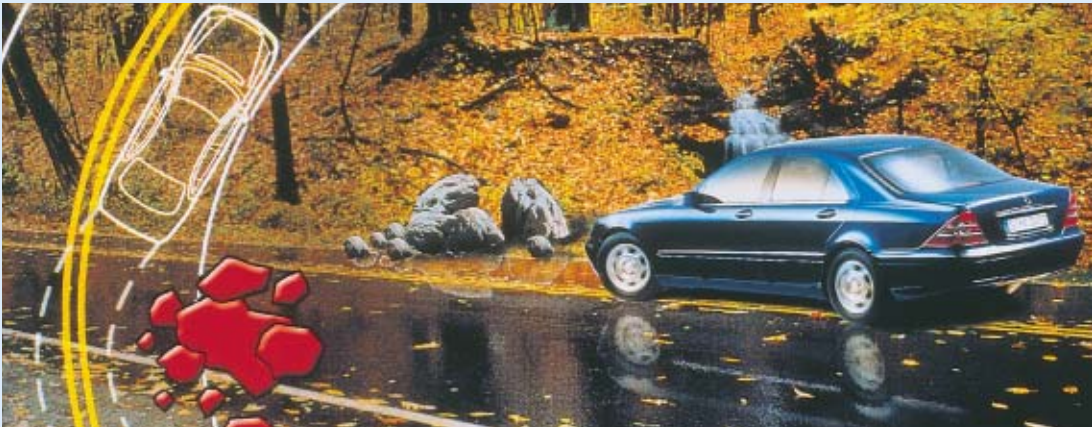
Gefährliche Spurwechsel sollen durch Anzeigen im Außenspiegel vermieden werden. Der *Spurwechselassistent* warnt den Fahrer, wenn sich überholende Fahrzeuge im Toten Winkel befinden. Dazu werden die Bilder der Videokameras, die in den Außenspiegeln und im Fahrzeuginnenraum angebracht sind, in Echtzeit ausgewertet.

Untersuchungen, wie man die Sicht im Fahrzeug verbessern kann, nehmen die Ingenieure am *Glaskuppelauto* vor. Denn 90% aller Informationen verarbeitet der Mensch visuell. In einem Mercedes-Benz CLK Cabriolet, das ein Glaskuppeldach besitzt, kann man Blickrichtung, -häufigkeit und -dauer des Fahrers messen. Mit diesen Ergebnissen können zum Beispiel die optimale Kontur der A-Säulen erforscht und die Entwicklung neuer Fahrzeugkonzepte unterstützt werden.

Das Insassenschutzkonzept PRE-SAFE von Mercedes-Benz soll einen Unfall künftig im Voraus erkennen. Die aktuellen Schutzsysteme wie Gurtstraffer müssen in Millisekunden Sicherheit gewährleisten, während sich die Unfallerkennung im Sekundenbereich abspielt. Diese Zeit zu nutzen, eröffnet eine neue Dimension zum Schutz der Insassen. So soll PRE-SAFE spezielle Schutzsysteme wie Gurtstraffer und automatisch verstellbare Sitze in kritischen Situationen aktivieren. Wenn sich kein Unfall ereignet, kehren die Systeme in ihren Ursprungszustand zurück. Außerdem sind ausfahrbare Stoßfänger, schaltbare Crashboxen oder bewegliche Innenraumeile denkbar. Das System funktioniert ähnlich wie in der Natur, wo sich eine Katze schon im Fallen so dreht, dass sie vor der Landung in einer möglichst günstigen Position ist.

Unendliche Möglichkeiten. Noch leistungsfähiger werden die Fahrerassistenzsysteme, wenn sie ortsabhängige Daten verarbeiten und weitergeben können. Das telematische System PASS (Position Aware Safety Systems) basiert auf dem automatisierten Informations-

Position Aware Safety Systems (PASS) werden die Autofahrt optimieren: Plötzlich auftauchende Hindernisse wie Felsbrocken auf der Straße wird das Fahrzeug selbständig umfahren.



austausch zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern, deren Position mit Hilfe des differenziellen Global Positioning System (DGPS) erkannt wird. Die Assistenzsysteme im Fahrzeug empfangen die Daten, werten sie aus und reagieren bei Kurvenfahrten oder Bremsen entsprechend. Die benötigten Detailinformationen über den Straßenzustand sammeln spezielle Bordcomputer in den Fahrzeugen und bauen so eine immer genauere Datenbasis auf. Auf dieser Basis werden sich Fahrzeuge künftig gegenseitig über Gefahrenstellen oder Staus informieren können: Diese Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation soll nicht nur für höchstmögliche Sicherheit sorgen, sondern gleichzeitig eine optimale Routenplanung unterstützen.

Ein weiteres Sicherheitselement liefert künftig die Elektronik mit *Drive-by-wire*. Diese Technologie ermöglicht das Beschleunigen, Bremsen und Lenken auf elektronischer Basis ohne mechanische Verbindungen. Ähnlich wie Flugzeuge lassen sich Fahrzeuge beispielsweise mit Sidesticks rein elektronisch steuern. Diese ergonomischen Steuerknüppel ersetzen die Funktion von Lenkrad und Pedalen. Mechatronische Sensoren registrieren, wie stark und in welche Richtung die Steuerknüppel bewegt werden, filtern zu starke Lenkbewegungen aus und vermitteln dem Fahrer den Eindruck direkten Straßenkontakts. Drive-by-wire soll schnelleres Bremsen oder Ausweichen und ermüdungsfreieres Fahren ermöglichen. Die elektronisch gesteuerte Bremse (Brake-by-wire) bietet Mercedes-Benz bereits in Serie an.

Die Vision des „Unfallfreien Fahrens“ bei DaimlerChrysler: Die Fahrzeuge werden lernen, ihre Umgebung immer besser zu verstehen. Sie werden den Verkehr um sich herum sehen und Mikrofone haben, damit wir mit ihnen sprechen können. Sie werden Verkehrsszenen interpretieren und notfalls selbst reagieren. Dieses „Mitdenken“ wird helfen, zahlreiche Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen abzuschwächen. Die immer aufmerksamen, nie abgelenkten Assistenzsysteme unterstützen den Fahrer und werden den Straßenverkehr deutlich sicherer machen.

Der **unfallfreie**
Straßenverkehr ist das Ziel

Erneut ein Spitzenjahr für Mercedes-Benz und smart

- **Operating Profit bereinigt um 3% auf € 3,0 Mrd. gestiegen**
- **Neuer Absatzrekord von über 1,2 Mio. Fahrzeugen (+6%)**
- **Neue SL-Klasse mit richtungweisender Technologie**
- **smart weiter auf Wachstumskurs**

Höchstwerte bei Absatz, Umsatz und Operating Profit.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart hat Absatz, Umsatz und Operating Profit weiter gesteigert. Weltweit wurden 1.229.700 (i. V. 1.154.900) Fahrzeuge abgesetzt. Der Umsatz stieg auf € 47,7 (i. V. € 43,7) Mrd. Der um Einmaleffekte bereinigte Operating Profit erreichte mit € 3,0 Mrd. (+3%) trotz hoher Aufwendungen für die Einführung und Entwicklung neuer Modelle ebenfalls einen neuen Höchstwert.

Mercedes-Benz weiter auf Erfolgskurs. Mit 1.113.500 abgesetzten Fahrzeugen (+6%) erzielte die Marke Mercedes-Benz ein neues Rekordniveau. Besonders erfolgreich war die C-Klasse-Fahrzeugfamilie mit der Limousine, dem neuen T-Modell und dem erstmalig angebotenen Sportcoupé, von dem seit dem Verkaufsstart im Frühjahr bereits über 59.000 Autos abgesetzt wurden. Durch die Zuwächse bei der C-Klasse konnte der lebenszyklusbedingte Rückgang bei der E-Klasse mehr als ausgeglichen werden. Die A-Klasse, bei der wir im Juni eine Modellpflege durchgeführt und die wir um eine zusätzliche Variante mit verlängertem Radstand erweitert haben, hat sich gut im Markt behauptet. Trotz schwieriger Marktbedingungen in den USA erreichte der Absatz der M-Klasse, die wir im Herbst

2001 deutlich aufgewertet haben, erneut ein hohes Niveau. Mit einem weltweiten Marktanteil von über 50% war die S-Klasse in ihrem Marktsegment wiederum mit Abstand die Nummer 1.

Auch im Jahr 2001 ist der Absatz der Pkw-Marke Mercedes-Benz in nahezu allen Märkten gewachsen. In Westeuropa stieg er um 6%. In Deutschland konnte bei schwachem Gesamtmarkt das hohe Absatzniveau des Vorjahres knapp gehalten, und damit der Marktanteil weiter auf 11,9% (i. V. 11,8%) gesteigert werden. In den USA haben wir im Berichtsjahr 206.600 Pkw verkauft und damit das Rekordniveau des Vorjahres nochmals um 0,5% übertroffen. Aufgrund des Erfolgs der neuen C-Klasse hatte die Marke Mercedes-Benz in Japan einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen (+5%) zu verzeichnen. Insgesamt erfreulich war auch die Absatzentwicklung in den übrigen Märkten, vor allem in den Schwellenländern Asiens und Osteuropas.

Erster Zyklus der Produktoffensive erfolgreich abgeschlossen. Mit dem neuen SL, der seit Herbst 2001 an die Kunden ausgeliefert wird, hat das Geschäftsfeld den 1993 gestarteten ersten Zyklus der Produktoffensive abgeschlossen. Seither hat sich der Absatz des Geschäftsfelds mehr als verdoppelt. Mercedes-Benz verfügt nun

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Operating Profit	2.627	2.951	2.145
Operating Profit bereinigt	2.636	2.961	2.874
Umsatz	42.462	47.705	43.700
Sachinvestitionen	1.834	2.061	2.096
FuE-Aufwand	2.138	2.402	2.241
Produktion		1.249.951	1.161.601
Absatz		1.229.688	1.154.861
Beschäftigte (31.12.)		102.223	100.893

Weltweit die
Luxusmarke
Nummer 1

Ein Traum zum Anfassen: Der neue SL ist das Bekenntnis von Mercedes-Benz zum konsequenten Sportwagen – und zum offenen Fahr-Erlebnis auf Basis größtmöglicher Sicherheit und perfekten Komforts.



**Fortsetzung einer Leidenschaft:
Die neue E-Klasse.**



über eine der jüngsten Modellpaletten im Premiumsegment mit einem Durchschnittsalter von 2,6 Jahren (ohne G-Klasse). Modelle, für die es im Jahr 1993 keinen Vorgänger gab, machen inzwischen über 46% des Absatzes aus. Die A- und die M-Klasse steuern gemeinsam mehr als 26% des Absatzvolumens der Marke bei.

Mit dem zweiten Zyklus der Produktoffensive, der im Jahr 2002 startet, wollen wir für die Marke Mercedes-Benz neue Marktsegmente erschließen und so mit unseren Premiumfahrzeugen weiter profitabel wachsen. Das auf der Detroit Motor Show im Januar 2002 vorgestellte Konzeptfahrzeug „Vision GST“ zeigt erste Ansätze dieser Strategie.

Bahnbrechende Innovationen in der neuen SL-Klasse.

Mit einem stilistisch faszinierenden und technisch anspruchsvollen Sportwagen setzte Mercedes-Benz im Herbst 2001 die lange Tradition der SL-Roadster fort. Wichtigster technischer Meilenstein im SL ist das elektrohydraulische Bremssystem Sensotronic Brake Control (SBC), das Mercedes-Benz als weltweit erste Automobilmarke anbietet. SBC ist der Einstieg in die Welt zukünftiger „By-Wire“-Systeme, die Befehle des Autofahrers nicht mehr mechanisch oder hydraulisch, sondern elektrisch per Kabel übertragen. Es arbeitet mit dem bewährten elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und der aktiven Fahrwerksregelung Active Body Control (ABC) zusammen, die Karosseriebewegungen bei Kurvenfahrt oder beim Bremsen auf ein Minimum reduziert. (Vgl. S. 20 ff.). Dank dieser einzigartigen Kombination modernster elektronischer Fahrwerksysteme verbindet der neue SL ein beispiellos dynamisches Fahrerlebnis mit einem Höchstmaß an Fahrsicherheit.

Das neu entwickelte Variodach macht den SL darüber hinaus zu einem kompromisslosen Erlebnisauto, das sowohl das Fahrvergnügen eines offenen Roadsters als auch den hohen Komfort eines Mercedes-Benz-Coupés bietet.

Mehr Effizienz durch Mercedes-Benz-Produktionssystem (MPS).

Die Montageabläufe der SL-Produktion im Werk Bremen sind dank MPS zukunftsweisend. So erzielen wir durch höhere Standardisierung und stärkere Integration in die Fahrzeugentwicklung die notwendigen Reifegrade („Quality Gates“) in der Produktion bereits erheblich früher. Durch die verbesserten Prozesse erreichen wir die optimale Kapazität schon nach vier Monaten. Bereits im Jahr 2002 können wir deshalb 30.000 SL produzieren.

Mercedes-Benz Portal gestartet. Seit September 2001 können Kunden und Interessenten der Marke Mercedes-Benz in Deutschland umfassende Mobilitätsdienstleistungen über das neue Mercedes-Benz Portal unter www.mercedes-benz.t-online.de und via Call Center (01 90/78 88 80) abrufen. Zu den Angeboten gehören eine detaillierte Routenplanung mit aktuellen Stau- und Wettermeldungen, professionelle Bürofunktionen mit einem personalisierbaren Kalender, ein umfassendes Informationsangebot sowie verschiedene Transaktions- und Reservierungsfunktionen. Betreiber des Mercedes-Benz Portal ist die StarMobility GmbH, an der DaimlerChrysler mit 51% und T-Online mit 49% beteiligt sind.

100 Jahre Mercedes. Im Dezember 1900 hatte Emil Jellinek bei Wilhelm Maybach, dem Chefkonstrukteur der Daimler Motoren Gesellschaft (DMG), 36 Fahrzeuge zum Weiterverkauf in Auftrag gegeben. Bei Autorennen traten die Fahrzeuge Jellineks stets unter dem Pseudonym „Mercedes“, dem Namen seiner Tochter, auf. Nach zahlreichen Rennerfolgen der „Mercedes-Wagen“ wurden ab 1901 alle Autos der Daimler Motoren Gesellschaft unter diesem Markennamen verkauft. Mercedes-Benz belegt heute nach dem Markenwert-Ranking von Interbrand als wertvollste Premium-Automobilmarke weltweit den zwölften Platz unter allen Marken und im Automarxx in Deutschland die Pole Position.

Erfolge im Motorsport. Im Motorsport war Mercedes-Benz im Kampf um vordere Plätze erfolgreich. In der Konstrukteurswertung der Formel 1, die weltweit von durchschnittlich 300 Millionen Zuschauern pro Rennen mitverfolgt wurde, belegte das McLaren-Mercedes-Team den zweiten Platz. David Coulthard wurde in der

smart: Einzigartiger Fahrspaß und hoher Nutzwert

Individuell offen – vom Faltschiebedach bis zum Vollcabrio: Der smart cabrio & passion ist Sinnbild für ein zukunftsweisendes und flexibles Mobilitätskonzept.

Fahrerwertung Zweiter, Mika Häkkinen, an dessen Stelle in der nächsten Saison Kimi Räikkönen startet, wurde Fünfter. In der Deutschen Tourenwagen Masters siegte Mercedes-Benz in acht von zehn Rennen und konnte sowohl die Fahrerwertung als auch die Teamwertung souverän für sich entscheiden.

Mehr als 116.000 smart abgesetzt. Das innovative Fahrzeugkonzept des smart, das hohen Spaß- und Nutzwert mit einem kompakten, aber dennoch für zwei Insassen großzügig ausgelegten und sicheren Innenraum kombiniert, war im Jahr 2001 besonders erfolgreich. Nach 102.100 Fahrzeugen im Vorjahr wurden 2001 116.200 City-Coupés und Cabrios abgesetzt. Stark nachgefragt waren der smart cdi mit 27.700 und das smart cabrio mit 23.300 Fahrzeugen. Unter den Dreiliter-Autos in Westeuropa ist der smart cdi weiterhin das meistverkaufte und preisgünstigste Angebot. Wichtigster Markt für den smart ist Deutschland mit 46.700 Fahrzeugen, gefolgt von Italien (30.000 Fahrzeuge) und Frankreich (8.700 Fahrzeuge). Nach der erfolgreichen Markteinführung in Großbritannien und Griechenland haben wir den Vertrieb im Berichtsjahr auch auf Japan ausgedehnt. Seit Oktober 2001 bieten wir das smart City-Coupé als Rechtslenker und in Japan zusätzlich in einer Version als steuerlich begünstigtes „Kei-Car“ an.

Ausblick auf neue smart-Produkte. Nachdem die Marke smart bereits in den Jahren 1999 und 2000 die Konzeptfahrzeuge smart-roadster und roadster coupé präsentiert hatte, wurden auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt weitere zukünftige Modellvarianten vorgestellt. Das Showcar smart tridion4 zeigt das Potenzial der Marke und macht dabei deutlich, dass auch ein Fahrzeug mit vier Sitzen und fünf Türen ein typischer smart sein kann. Darüber hinaus haben wir ein alternatives Antriebskonzept unter dem Namen smart hyper vorgestellt. Durch die Kombination aus Diesel- und Elektromotor können Kraftstoffverbrauch und Emissionswerte gegenüber einem herkömmlichen Antrieb nochmals spürbar verringert werden.

Maybach: Neue Luxuswagenmarke mit Tradition.

Höchste Individualität, stilvolle Eleganz und ausdrucksstarke Exklusivität mit größtmöglichem Raumkomfort – das sind die Ziele der Automobilmarke Maybach. „Maybach“ wird als eigenständige Spitzenmarke des Luxus-Segments wieder belebt. Die Produktentwicklung liegt im Plan. Die Maybach-Manufaktur wird im Herbst 2002 ihren Betrieb aufnehmen und kann in flexibler Fertigung jährlich bis zu 1.500 Limousinen herstellen.



Pkw-Absatz 2001*)		
	1.000 PKW	01:00 (in %)
Mercedes-Benz	1.114	+ 6
davon: A-Klasse	191	- 4
C-Klasse	507	+ 30
davon: CLK	65	- 20
SLK	42	- 19
Sportcoupé	59	.
E-Klasse	201	- 18
S-Klasse/SL	107	- 2
M-Klasse	102	- 3
G-Klasse	6	+ 53
smart	116	+ 14
Mercedes-Benz und smart weltweit	1.230	+ 6
Europa	854	+ 7
davon: Deutschland	436	- 1
Westeuropa (ohne Deutschland)	402	+ 16
NAFTA	229	+ 4
USA (retail sales)	207	+ 0
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16	- 20
Asien/ Australien (ohne Japan)	58	+ 12
Japan (Neuzulassungen)	55	+ 13

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

Fortschritte des Turnaround-Programms im Plan

- **Operativer Verlust bereinigt um Sondereffekte mit € 2.183 Mio. etwas geringer als angekündigt**
- **Höhere Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen gleichen Rückgänge bei Absatz und Umsatz aus**
- **Neue Modelle Jeep Liberty und Dodge Ram erfolgreich**

Ergebnisziel erreicht. Trotz der angespannten Marktsituation in Nordamerika war der um Sondereffekte bereinigte operative Verlust der Chrysler Group mit € 2.183 Mio. (i. V. Operating Profit von € 531 Mio.) geringer als zu Beginn des Jahres angekündigt (operativer Verlust von € 2,2 bis 2,6 Mrd.). Durch die Umsetzung des Turnaround-Plans wurden im Berichtsjahr Kosteneinsparungen und Effizienzsteigerungen erreicht, die deutlich höher ausfielen als ursprünglich geplant. Dadurch konnten die negativen Auswirkungen der Absatz- und Umsatzrückgänge ausgeglichen werden. Aufgrund der wettbewerbsintensiven Marktsituation, die durch weiter steigende Verkaufsanreize geprägt war, verringerte sich der Absatz in den USA um 11% auf 2.196.000 Einheiten, und der Marktanteil sank von 14,2% im Vorjahr auf 13,0%.

Weltweit hat die Chrysler Group im Berichtsjahr 2,76 (i. V. 3,05) Mio. Personenwagen, Geländewagen, Minivans und leichte Nutzfahrzeuge abgesetzt. In dieser Entwicklung spiegelt sich auch die Strategie der Chrysler Group wider, kurzfristig vor allem auf bessere Ergebnisse statt auf Volumen und Marktanteile um jeden Preis zu setzen. Neue und zusätzliche Produkte werden mittel- und langfristig wieder für höhere Marktanteile sorgen. Der Umsatz ging um 7% auf € 63,5 Mrd. zurück.

Effizienz und Kreativität in der Produktentstehung.

Neue und attraktive Produkte, zu wettbewerbsfähigen Kosten entwickelt und produziert, sind die Voraussetzungen für den künftigen Erfolg der Chrysler Group. Bereits das 1989 ins Leben gerufene Plattform-Team-Konzept der Chrysler Group revolutionierte den Produktentstehungsprozess von Großserienherstellern. Auf diesen Erfahrungen basierend haben wir nun Product-Innovation-Teams gebildet, um die gesamte Organisation enger zu verknüpfen. Dieser neue Ansatz setzt an allen Ebenen der Produktentstehung an, um kürzere Fahrzeugentwicklungszeiten, eine bessere Qualität und eine nachhaltig höhere Rentabilität zu erzielen. Gleichzeitig wird die Chrysler Group das Gespür für neue Marktnischen und attraktives Design weiterentwickeln, für das sie bekannt ist und auf dem der Erfolg ihrer Marken beruht.

Der Chrysler Crossfire: Vom Konzept zur Realität. Mit der Fahrzeugstudie Chrysler Crossfire setzt die Chrysler Group ihre Strategie fort, bahnbrechende Konzepte zu entwickeln und schnell umzusetzen. Der Tradition von Dodge Viper, Chrysler Prowler und Chrysler PT Cruiser folgend soll der Crossfire die Marke Chrysler um ein weiteres attraktives und begehrtes Fahrzeug bereichern. Gemeinsam mit Chrysler PT Cruiser, 300M und Town & Country soll das Auto die innovative Ausstrahlung der Marke weiter steigern. Der Crossfire steht dabei für die Flexibilität und die Geschwindigkeit,

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Operating Profit (Loss)	(4.701)	(5.281)	501
Operating Profit (Loss) bereinigt	(1.943)	(2.183)	531
Umsatz	56.506	63.483	68.372
Sachinvestitionen	4.524	5.083	6.339
FuE-Aufwand	1.959	2.201	2.456
Produktion		2.679.411	2.963.822
Absatz		2.755.919	3.045.233
Beschäftigte (31.12.)		104.057	121.027

The American way of life...

Überzeugt unsere Kunden: Mit seinem außergewöhnlichen Design und zahlreichen Innovationen ist der neue Dodge Ram 1500 führend in seiner Klasse.



North American Car of the Year:
Der Chrysler PT Cruiser mit seinem
herausragenden Design ist sehr variabel
einsetzbar und sprengt den Rahmen
herkömmlicher Fahrzeugkonzepte.



mit denen die Chrysler Group ihre Entscheidungen trifft und umsetzt. DaimlerChrysler wird den Chrysler Crossfire bei dem deutschen Unternehmen Karmann in Osnabrück produzieren. Dabei werden verschiedene Komponenten von Mercedes-Benz-Pkw verwendet werden. Das Serienfahrzeug soll 2003 auf den Markt kommen, nur 18 Monate nach der Produktionsentscheidung im August 2001. Der Chrysler Crossfire ist ein gutes Beispiel dafür, welche Potenziale uns die durch das Executive Automotive Committee initiierte Geschäftsfeld übergreifende Zusammenarbeit im Konzern eröffnet.

214.300 Chrysler PT Cruiser verkauft. Um die weltweit große Nachfrage nach dem PT Cruiser bedienen zu können, haben wir die Produktion dieses innovativen und vielseitigen Fahrzeugs seit seiner Einführung Anfang 2000 ständig gesteigert. Der beliebte PT Cruiser bietet bei kompakten Außenmaßen den großzügigen Innenraum einer Limousine oder eines Geländewagens. Nach 141.200 im ersten Jahr wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 214.300 PT Cruiser verkauft.

Insgesamt erreichte der Absatz der Marke Chrysler 775.500 (i. V. 694.200) Einheiten.

Jeep® Liberty erfolgreich eingeführt. Der neue Jeep Liberty zeichnet sich durch seine Vielseitigkeit, sein großes Raumangebot und zahlreiche technische Innovationen aus. Sein unverwechselbares Design knüpft an die mehr als 60jährige Tradition der Marke Jeep an.

Seit seiner Einführung im Frühjahr 2001 hat der Jeep Liberty Monat für Monat den Absatz gesteigert – und das ohne Verkaufsanreize. Im Jahr 2001 haben wir bereits 141.700 Fahrzeuge des neuen Modells in Nordamerika abgesetzt. In Europa wurde der Liberty unter dem Namen Cherokee auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt im September 2001 vorgestellt.

Der Jeep Liberty wird im neuen Montagewerk Toledo North (TNAP) in Ohio produziert. Mit der Planung des TNAP begann DaimlerChrysler bereits 1998, dem Jahr des Unternehmenszusammenschlusses. Die im DaimlerChrysler-Konzern vorhandenen „best practices“ wurden in diesem neuen Werk zusammengeführt und umgesetzt. TNAP ist ein gutes Beispiel für die Übernahme neuer Fertigungstechnologien von Mercedes-Benz.

Insgesamt erreichte der Absatz der Marke Jeep im Berichtsjahr mit 523.000 (i. V. 607.500) Fahrzeugen nicht das Vorjahresniveau.

Wegweisende Konzeptfahrzeuge vorgestellt. Als Weiterentwicklung des preisgekrönten Konzeptfahrzeugs Jeep Willys präsentierten die Designer der Chrysler Group auf der Automobilausstellung in Tokio im Oktober 2001 die eigenwillige Fahrzeugstudie Jeep Willys2. Auch der Willys2 wurde mit viel Einfallsreichtum und Abenteuerlust gestaltet. Durch seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten und seine Umweltverträglichkeit ist er auf alle Anforderungen eines aktiven Lebensstils ausgerichtet.

Zu den Fahrzeugstudien, die auf den Automobilausstellungen Anfang 2002 vorgestellt wurden, zählen der Dodge M80 Pickup, der Dodge Razor und der Jeep Compass. Die Konzeptfahrzeuge der Chrysler Group zielen auf die jungen Fahrer der „Millennium-Generation“ ab. Dieses Design ist herausfordernd, emotional, auf das Wesentliche reduziert und praktisch. Durch die Nutzung zahlreicher Standardkomponenten des Konzerns können die Konzeptfahrzeuge bei Bedarf wirtschaftlich produziert werden.

Auch das Konzeptfahrzeug Chrysler Pacifica feierte zu Beginn des Jahres 2002 Premiere. Das allradangetriebene Fahrzeug verbindet die Geräumigkeit eines Minivans mit der Vielseitigkeit eines SUV sowie den ruhigen Fahreigenschaften einer Limousine. Eine Serienversion des Chrysler Pacifica, die der Konzeptstudie sehr ähnlich sein wird, will die Chrysler Group noch 2002 vorstellen. Die Produktion soll dann voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 2003 anlaufen.

Herausragendes Design und überzeugende Funktionalität

Neuer Ram 2002 setzt Erfolgsstory der Marke Dodge fort.

Der neue Dodge Ram 1500 des Modelljahrs 2002, der im September 2001 eingeführt wurde, setzt erneut Maßstäbe im Wettbewerb. Gegenüber dem Vorgängermodell wurde der Dodge Ram in nahezu allen Bereichen vom Design über das Handling bis zur Leistung entscheidend verbessert, ohne dabei seine Einzigartigkeit zu verlieren. Dies belegt nicht zuletzt der Gewinn der wichtigen Auszeichnung „Pickup Truck of the Year“, den das Magazin Four Wheeler in den USA vergibt.

Aufgrund des Modellwechsels und der schwierigen Marktsituation erreichte der Absatz der Marke Dodge mit insgesamt 1.457.400 nicht das Vorjahresniveau von 1.695.400 Fahrzeugen.

Über neun Millionen Minivans verkauft. 18 Jahre nachdem die Chrysler Corporation den Minivan erfunden hat, feierte die Chrysler Group im April 2001 die Fertigung des neunmillionsten Minivans. Das Jubiläumsfahrzeug lief in unserem europäischen Montagewerk in Graz / Österreich vom Band. Jährlich verkauft die Chrysler Group in mehr als 70 Ländern rund um die Welt nahezu 600.000 Minivans. In drei Minivan-Montagewerken können insgesamt über 2.700 Minivans pro Tag produziert werden. Die Marken Dodge und Chrysler halten über 35 Prozent des Minivansegments in den USA - und das bei inzwischen mehr als 15 Wettbewerbern.

Neues Fahrzeugkommunikationssystem U-Connect.

Bereits im Jahr 2002 will DaimlerChrysler ein innovatives Kommunikationssystem anbieten, das ohne manuelle Bedienung allein mit Stimmerkennung arbeitet. U-Connect wurde speziell für die Kunden der Chrysler Group entwickelt und wird zu einem vertretbaren Preis angeboten. U-Connect ist multilingual (Englisch, Spanisch und Französisch) ausgelegt und kann bis zu fünf unterschiedliche Stimmen erkennen. Anders als bei bisherigen Systemen läuft die Kommunikation über das Mobiltelefon des Kunden und funktioniert sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrzeugs. Für den nachträglichen Einbau wird das neue System ab Frühjahr 2002 erhältlich sein, in den Fahrzeugen ab Werk wird es voraussichtlich ab Frühjahr 2003 geliefert werden können.

Der unverwechselbare Geländewagen: Jeep Cherokee verbindet legendäre Off-Road-Eigenschaften mit hervorragendem Fahrkomfort auf der Straße.



Absatz 2001*)		
	1.000 Einheiten	01:00 (in %)
Weltweit	2.756	- 10
davon: Pkw	698	- 15
Leichte Nfz	596	- 16
Minivans	592	+ 1
Geländewagen**)	870	- 6
USA	2.196	- 11
Kanada	241	- 10
Mexiko	133	+ 10
Übrige Märkte	186	- 0

*) Konzernabsatz (einschließlich verleaste Fahrzeuge)

**) Einschließlich PT Cruiser

Weltweit führende Position behauptet

- **Geschäftsentwicklung durch Marktschwäche in Nordamerika erheblich beeinträchtigt**
- **Operating Profit bereinigt um Einmaleffekte mit € 51 Mio. leicht positiv**
- **492.900 Nutzfahrzeuge abgesetzt (-10%)**
- **Restrukturierung von Freightliner eingeleitet**
- **Strategische Partnerschaften sichern Marktpräsenz in Asien**

Konsolidierung des Nutzfahrzeuggeschäfts. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge hat in dem für die Branche sehr schwierigen Jahr 2001 weltweit 492.900 (i. V. 549.000) Lkw, Busse und Transporter der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Thomas Built Buses, Setra, Orion und American LaFrance abgesetzt und seine Position als weltweit größter Nutzfahrzeugehersteller verteidigt. Der Umsatz erreichte € 28,6 Mrd. (-4%). Einem nur leichten Rückgang in Westeuropa (-1% auf € 14,4 Mrd.) standen deutliche Rückgänge in Nordamerika (-9% auf € 9,5 Mrd.) und Lateinamerika (-16% auf € 1,5 Mrd.) gegenüber. Der um Einmaleffekte bereinigte Operating Profit des Geschäftsfelds verringerte sich deutlich auf € 0,1 (i. V. € 1,3) Mrd. Maßgeblich hierfür war vor allem der Verlust bei Freightliner in den USA. Dort haben wir im Oktober 2001 ein umfassendes Turnaround-Programm eingeleitet.

Full-Line Produktangebot erweitert. Mit der im September 2001 vorgestellten neuen Lkw-Baureihe Axor, die zwischen Actros und Atego angesiedelt ist, wurde das Lkw-Produktprogramm von Mercedes-Benz erweitert. Hervorragende Resonanz fand die neue Setra Luxusreisebusfamilie TopClass 400, die im Oktober mit der

wichtigsten internationalen Prämierung in der Omnibusbranche „Coach of the Year 2002“ ausgezeichnet wurde. Im Transporterbereich wurde das Erfolgsmodell Sprinter um eine Sechs-Tonnen-Variante sowie um ein Modell für den nordamerikanischen Markt ergänzt. Auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt haben wir den Compact Van Vaneo vorgestellt, der als Premiumprodukt im stark wachsenden Bereich der Compact Vans positioniert ist.

Mercedes-Benz Lkw erfolgreich in schwierigerem Marktumfeld behauptet. Mit 107.900 Einheiten lag der Absatz von Mercedes-Benz Lkw im Berichtsjahr um 11% unter dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend hierfür waren im Wesentlichen die Nachfrageausfälle in den Krisenmärkten Türkei und Argentinien sowie die rückläufige Nachfrage in Westeuropa, die teilweise durch Wachstum in außereuropäischen Märkten ausgeglichen werden konnten. Mit 67.300 (i. V. 77.700) abgesetzten Fahrzeugen und einem Marktanteil von 22% (i. V. 23%) war Mercedes-Benz jedoch erneut die führende Marke bei Lkw über 6 t zGG in Westeuropa. Auch in den wichtigsten lateinamerikanischen Märkten Brasilien und Argentinien konnte Mercedes-Benz mit Marktanteilen von 34% (i. V. 37%) bzw. 35% (i. V. 36%) im Lkw-Segment seine führende Position behaupten.

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Operating Profit (Loss)	(458)	(514)	1.212
Operating Profit bereinigt	45	51	1.253
Umsatz	25.432	28.572	29.804
Sachinvestitionen	1.321	1.484	1.128
FuE-Aufwand	903	1.015	974
Produktion (Einheiten)		494.866	552.471
Absatz (Einheiten)		492.851	548.955
Beschäftigte (31.12.)		96.644	101.027

Transportlösungen für unsere Kunden

Spezifisches Einsatzspektrum:

Die neue Sattelzugmaschine Mercedes-Benz Axor ist zugeschnitten auf Kundenanforderungen wie geringes Eigengewicht, niedrigen Kraftstoffverbrauch, günstige Anschaffungskosten und höchste Wirtschaftlichkeit.



**Der modernste Reisebus der Welt:
Die Setra-Reisebusgeneration TopClass 400
bietet innovative Technologien, hohe
Wirtschaftlichkeit und beispielhaften Komfort.**



Restrukturierung bei Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses. Aufgrund des Nachfrageeinbruchs in Nordamerika ist der Absatz unserer nordamerikanischen Marken um 34% auf 100.400 Einheiten deutlich zurückgegangen. Unsere Position als Marktführer bei schweren Lkw der Klasse 8 (ab 15t) in den USA blieb jedoch unangefochten. In der Klasse 8 erreichte unser Marktanteil 39% (i. V. 36%) und in den Klassen 6/7 (8,8 bis 15t) 27% (i. V. 24%).

Um möglichst rasch wieder nachhaltig positive Ergebnisse erwirtschaften zu können, hat Freightliner im Oktober ein umfassendes Turnaround-Programm vorgestellt. Mit diesem Plan sollen kontinuierlich steigende Ergebniseffekte erzielt werden, die ab dem Jahr 2004 US \$ 850 Mio. jährlich erreichen sollen. Eine Vielzahl der definierten Einzelmaßnahmen befindet sich bereits in der Umsetzung und zeigt erste Erfolge.

Mercedes-Benz und Setra Omnibusse verteidigen Marktposition. Der Geschäftsbereich Omnibusse hat im Jahr 2001 weltweit 26.700 (i. V. 27.500) Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt. Damit ist DaimlerChrysler mit großem Abstand weiterhin der weltweit größte Bushersteller. Aufgrund der rückläufigen Marktentwicklung insbesondere im Reisebussegment und des Zusammenbruchs des für

uns sehr wichtigen Marktes Türkei verringerte sich unser Absatz in Westeuropa (einschließlich Türkei) nach dem Rekordjahr 2000 um 16% auf 6.600 Fahrzeuge. In Lateinamerika konnten wir das hohe Absatzniveau des Vorjahres mit 11.000 (i. V. 11.900) Einheiten nicht halten. Mit Marktanteilen von 26% (i. V. 26%) in Westeuropa, 52% (i. V. 59%) in Brasilien und 72% (i. V. 68%) in Argentinien waren wir in diesen Märkten weiterhin die Nummer 1.

Mercedes-Benz Transporter zunehmend global präsent.

Weltweit haben wir im Berichtsjahr 243.200 Transporter abgesetzt und damit das Rekordniveau des Vorjahres nochmals um 1% übertroffen. In Westeuropa stieg der Absatz auf 202.100 Fahrzeuge (+ 3%), und der Marktanteil erreichte wie im Vorjahr 19%. Damit hat die Marke Mercedes-Benz die Führungsposition in der Klasse von 2 bis 6 t zGG in Westeuropa behauptet. Auch in Lateinamerika, wo der Absatz auf 7.800 (i. V. 12.000) Fahrzeuge zurückging, war Mercedes-Benz im Vergleichssegment führend. Seit Mitte 2001 wird der Mercedes-Benz Sprinter in den USA unter der Marke Freightliner verkauft. Bis Ende des Jahres erreichte der Absatz mehr als 2.200 Einheiten.

Globale Komponentenstrategie erfolgreich vorangetrieben. DaimlerChrysler ist einer der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeug-Dieselmotoren. Im Geschäftsbereich DaimlerChrysler Powersystems haben wir die weltweiten Aggregateaktivitäten von Mercedes-Benz, MTU/Dieselantriebe und der Detroit Diesel Corporation zusammengeführt. Dadurch können wir nun die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Dieselmotoren und Komponenten noch effizienter gestalten. Insbesondere im Einkauf konnten nachhaltige Synergien identifiziert und realisiert werden. Unsere globale Komponentenstrategie, die das Ziel hat, den Anteil konzerneigener Aggregate in unseren Marken zu erhöhen, haben wir im Jahr 2001 konsequent weiterverfolgt. So bezieht der Mercedes-Benz Lkw Axor seinen Motor aus dem Produktionsverbund von São Bernardo do Campo in Brasilien und Mannheim. Mit der Entscheidung, künftig in Brasilien neben Motoren und Achsen auch Getriebe und Lenksysteme zu fertigen, erschließen wir weitere Skaleneffekte. Der Aufbau einer

Weltweit größter Nutzfahrzeughersteller

Gelenkwellen- und Lenkungsfertigung verbreitert unsere Präsenz in den USA. Positiv hat sich die Integration unserer Dieselantriebsaktivitäten auch im Off-highway-Geschäft ausgewirkt. Unterstützt durch eine klare Markenstrategie sind wir im Markt mit einem attraktiven, wettbewerbsfähigen Angebot an Dieselantrieben über das ganze Leistungsspektrum vertreten.

Strategische Partnerschaft mit MMC ausgebaut. Im Juni 2001 hat DaimlerChrysler den 3,3%igen Anteil der AB Volvo an der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) einschließlich aller Rechte aus der Zusammenarbeit zwischen der Mitsubishi FUSO Truck & Bus Company (MFTB) und Volvo übernommen. Mit weltweit mehr als 140.000 verkauften Lkw und Bussen und einem Marktanteil von über 30% im japanischen Markt ist MFTB insbesondere im asiatischen Nutzfahrzeugmarkt sehr gut vertreten. Zusammen mit MFTB haben wir nun die Möglichkeit, unsere Position in Japan und anderen asiatischen Märkten nachhaltig zu stärken. Als erstes Ergebnis der Zusammenarbeit hat DaimlerChrysler seit Dezember 2001 den Verkauf und den Service für die leichte Lkw-Baureihe Canter von MMC in fünf Ländern übernommen. Das Fahrzeug wird in Großbritannien, Frankreich, Italien, Schweden und Polen über ausgewählte Mercedes-Benz Händler mit einem eigenen Markenauftritt angeboten. Teil unserer gemeinsamen Strategie wird künftig auch die Bündelung von Investitionen und Entwicklungsaktivitäten sein.

Motoren-Joint Venture mit Hyundai gegründet. In einem ersten konkreten Schritt der Zusammenarbeit mit unserem Partner Hyundai auf dem Gebiet der Nutzfahrzeuge haben wir im Juni 2001 das Gemeinschaftsunternehmen „Daimler Hyundai Truck Corporation“ gegründet. Geschäftszweck ist die Produktion von Nutzfahrzeug-Dieselmotoren der Mercedes-Benz Baureihe 900 in Südkorea. Künftig wird ein Großteil der Hyundai-Nutzfahrzeuge mit diesem Motor ausgestattet werden. Mit der Planung der Produktionsstätte in unmittelbarer Nähe des hochmodernen Hyundai-Werkes in Chonju wurde direkt nach Vertragsunterzeichnung begonnen.

**Der Stern unter den Compact-Vans:
Das multifunktional ausgerichtete Raumwunder
Mercedes-Benz VANEO ist Familien-Limousine,
Freizeitfahrzeug und Großraum-Kombi in einem.**



Nutzfahrzeug-Absatz 2001*		
	1.000 NFz	01:00 (in %)
Welt	493	-10
davon: Transporter (inklusive V-Klasse)	258	+3
Lkw	189	-24
Omnibusse	43	-12
Unimog	3	+32
Europa	293	-3
davon: Deutschland	106	-6
Westeuropa (ohne Deutschland)	170	+1
davon: Frankreich	36	+6
Großbritannien	29	+3
Italien	22	+4
NAFTA	106	-31
davon: USA	89	-32
Lateinamerika (ohne Mexiko)	43	-15
davon: Brasilien	34	-9
Asien/Australien	26	+2

*) Konzernabsatz
(einschl. verleaste Fahrzeuge)

Finanzdienstleistungen strategisch gut positioniert

- **Bereinigtes Ergebnis trotz Belastungen in Nordamerika nur leicht unter Vorjahresniveau**
- **Neugeschäft mit € 54,9 Mrd. erwartungsgemäß leicht unter Vorjahreswert**
- **Strategische Neuausrichtung eingeleitet**

Mit konzerneigenen Finanzdienstleistungen strategisch gut positioniert. DaimlerChrysler Services hat sich mit seinem Dienstleistungsangebot zukunftsweisend in den dynamischen Wachstumsmärkten Finanzdienstleistungen und Mobilitätsdiensten positioniert. Dabei konzentrierte das Geschäftsfeld seine Aktivitäten weiter auf das automobiler Kerngeschäft von DaimlerChrysler und erweiterte mit seinen innovativen Produkten die Wertschöpfungskette für die Automobilmarken des Konzerns. Daneben wurden Fuhrparkmanagementkonzepte, Mobility Services und zielgruppenbezogene Versicherungslösungen angeboten. Die Dienstleistungen unterstützten mit großem Erfolg den Fahrzeugabsatz der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Personenwagen & smart, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge. Mit über 100 operativen Gesellschaften in 38 Ländern verteilt auf die vier Regionen Nordamerika, Europa, Asien/Pazifik und Lateinamerika/Afrika/Naher Osten zählt DaimlerChrysler Services weltweit zu den führenden herstellerverbundenen Finanzdienstleistungsunternehmen.

Weiteres Umsatzwachstum bei Financial Services.

DaimlerChrysler Services erzielte im Jahr 2001 einen Umsatz von € 16,9 (i. V. € 17,5) Mrd. Bereinigt um den Umsatz des debis Systemhauses, der in den ersten neun Monaten des Vorjahres noch enthalten war, ergab sich ein Anstieg des Umsatzes um 12%. Das Neugeschäft lag erwartungsgemäß mit € 54,9 Mrd. leicht unter dem Wert des Vorjahres. Die USA blieben beim Neugeschäft mit € 35,7 (i. V. € 35,4) Mrd. der bedeutendste Markt für DaimlerChrysler Services.

Das Vertragsvolumen erreichte € 131,8 (i.V. € 126,3) Mrd.; bereinigt um Wechselkurseffekte bewegte sich das Portfolio auf dem Niveau des Vorjahres.

Auch hier entfiel mit € 95,0 Mrd. der größte Teil auf die Region Nordamerika. Durch die weltweite Präsenz der Finanzdienstleistungen wurde im Jahr 2001 jedes dritte abgesetzte Fahrzeug des Konzerns von DaimlerChrysler Services finanziert oder verleast. Im nicht-automobilen Geschäft wurde das Vertragsvolumen verringert.

Ergebnis ohne Einmaleffekte leicht unter Vorjahresstand trotz schwierigem Marktumfeld in Nordamerika.

Der Operating Profit des Geschäftsfelds lag mit € 0,6 (i. V. € 2,5) Mrd. deutlich unter dem Wert des Vorjahres, der durch Einmaleffekte von € 1,8 Mrd. positiv beeinflusst war. Der Operating Profit des Berichtsjahres enthielt einen Einmalertrag aus dem Verkauf der restlichen Anteile an der debitel AG an die Schweizer Telefongesellschaft Swisscom in Höhe von € 0,3 Mrd. sowie Einmalbelastungen in Höhe von € 0,1 Mrd. aus der Abwertung des argentinischen Peso gegenüber dem US \$ und von € 0,2 Mrd. aus dem im Januar 2002 vereinbarten Verkauf von Teilen des Capital Services Portfolios in den USA. Bereinigt um Einmaleffekte erreichte der Operating Profit € 0,6 Mrd. und lag damit leicht unter Vorjahresniveau. Der Geschäftsverlauf war durch einen anhaltenden Margendruck, die Risikoversorge für das Nutzfahrzeugportfolio sowie Restwertverluste bei Fahrzeugen der Chrysler Group gekennzeichnet. Durch den Markteintritt neuer branchenfremder Wettbewerber und Zusammenschlüsse bisheriger Wettbewerber hat sich der Wettbewerbsdruck bei den Finanzdienstleistungen weiter verschärft. Diese Belastungen konnten durch die konsequente Nutzung der zur Verfügung stehenden Refinanzierungsinstrumente sowie die Optimierung der Kostenstruktur als Folge der eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung ausgeglichen werden.

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Operating Profit	545	612	2.457
Operating Profit bereinigt	514	578	641
Umsatz	14.999	16.851	17.526
Vertragsvolumen	117.340	131.828	126.314
Sachinvestitionen	100	112	282
Beschäftigte (31.12.)		9.712	9.589

Ein Lächeln kann man hören. Freundliche und kompetente Serviceliner kümmern sich im Call Center Dallas, USA, um ihre Kunden.



Dienstleistungsangebot auf das Kerngeschäft

konzentriert. Seit Beginn des Jahres 2001 trat das Geschäftsfeld Dienstleistungen unter der Konzernmarke DaimlerChrysler auf und unterstrich damit die Bedeutung der Finanzdienstleistungen für den Absatz der Fahrzeuge der Marken im DaimlerChrysler-Konzern. Nach einer Dekade dynamischen Wachstums stand im Jahr 2001 die Konsolidierung des Geschäfts im Vordergrund. Zur weiteren Stärkung der Ertragskraft im Geschäftsfeld Dienstleistungen wurden die Aktivitäten noch stärker auf die Absatzunterstützung der Fahrzeugmarken konzentriert und dabei das Wachstumstempo im automobilen Leasing- und Finanzierungsgeschäft mit klarem Fokus auf die Profitabilität begrenzt.

Vor dem Hintergrund auftretender Kreditausfälle und Verwertungsverlusten bei Leasingrückläufern kam der Steuerung und Bewertung der Geschäftsrisiken eine besondere Bedeutung zu. Das Risk Management haben wir unter anderem durch die Vereinheitlichung der Kreditgrundsätze weiter verbessert. Im Jahr 2001 musste DaimlerChrysler Services vor allem bei der Veräußerung von gebrauchten Chrysler- und Freightliner-Fahrzeugen Verwertungsverluste hinnehmen.

Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft eingeleitet.

Um die Profitabilität zu steigern, wurden im Jahr 2001 zahlreiche Maßnahmen zur Kostensenkung, zur Steigerung der Effizienz der Geschäftsprozesse und zur Optimierung der internen Abläufe eingeleitet. Durch eine engere Zusammenarbeit zwischen den Leasing- und Finanzierungsgesellschaften sowie den Vertriebsbereichen der Fahrzeugsparten werden die kundenorientierte Abstimmung von Produkt und Dienstleistung weiter

verbessert sowie Ziele und Aktivitäten noch enger miteinander verzahnt. Darüber hinaus sind administrative Funktionen in den Backoffice-Bereichen in verschiedenen Ländern zusammengeführt und dadurch die Kosten verringert worden. Um die Vermarktung von Leasingfahrzeugen in Nordamerika zu verbessern, wurden gemeinsam mit den Händlern Programme entwickelt, die dem Kunden verschiedene Alternativen am Ende des Leasingvertrages bieten. Damit ist es gelungen, die Kundenbindung weiter zu stärken.

Aktivitäten ausgeweitet. Im Bereich Fleet Management wurde der betreute Flottenbestand weiter ausgebaut. Insbesondere in Deutschland konnten mit innovativen Fuhrparkkonzepten neue Kunden gewonnen werden. Der Umfang des betreuten Fuhrparks ist hier auf über 110.000 Einheiten angestiegen. Nachdem in Deutschland das Fahrzeugfinanzierungsgeschäft in der DaimlerChrysler Bank gebündelt worden ist, wird DaimlerChrysler Services nach Erteilung der Vollbanklizenz das Leistungsangebot erneut ausweiten. Ziel ist es, den Kunden im Laufe des Jahres 2002 eine Palette von Bankdienstleistungen anzubieten, die über das Leasing- und Finanzierungsgeschäft einer klassischen Autobank hinausgehen.

Mit der Neugründung einer Finanzdienstleistungsgesellschaft in Griechenland wurde die Präsenz im östlichen Mittelmeerraum verstärkt.

Auch der Bereich Mobility Management Services hat seine Aktivitäten weiter ausgebaut und sich dabei vor allem auf die Entwicklung und den Betrieb von Telematik-Systemen zur Gebührenerfassung für die streckenbezogene Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen konzentriert.

Übrige Aktivitäten

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Operating Profit	1.051	1.181	3.590
Operating Profit bereinigt	182	205	67

Im Segment Übrige Aktivitäten sind der Geschäftsbereich MTU Aero Engines sowie unsere Beteiligungen an der EADS, der TEMIC, der Mitsubishi Motors Corporation und bis April 2001 der veräußerte Geschäftsbereich Bahnsysteme enthalten. Darüber hinaus haben wir hier die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften zusammengefasst.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten erreichte im Geschäftsjahr 2001 € 1,2 (i. V. € 3,6) Mrd. Darin enthalten sind Einmalserträge in Höhe von € 1,0 Mrd. Diese ergaben sich aus der Veräußerung der Adtranz (€ 0,3 Mrd.), dem Verkauf von 60% unserer Anteile an der TEMIC (€ 0,2 Mrd.), dem anteiligen Einmalsertrag aus dem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei der EADS (€ 0,9 Mrd.) sowie aus dem Restrukturierungsaufwand bei Mitsubishi Motors (€ 0,4 Mrd.). Im Geschäftsjahr 2000 waren insgesamt Einmalserträge von € 3,5 Mrd. zu verzeichnen, die überwiegend aus dem Tausch von Anteilen der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS resultierten.

Der um diese Einmaleffekte bereinigte Operating Profit beträgt € 205 (i. V. € 67) Mio.

MTU Aero Engines

Werte in Millionen	2001 US \$	2001 €	2000 €
Umsatz	2.214	2.487	2.105
Auftragseingang	1.943	2.183	2.409
Beschäftigte (31.12.)		7.839	7.162

Globale Partnerschaften. Zusammen mit seinen Partnern entwickelt und fertigt der Geschäftsbereich MTU Aero Engines militärische und zivile Triebwerke. An weltweit 11 Standorten übernimmt die MTU Aero Engines zudem die Wartung und Instandsetzung von Triebwerken. Der Geschäftsbereich ist weltweit der größte unabhängige Anbieter im Bereich der Instandsetzung ziviler Triebwerke. Zu den Kunden des Unternehmens gehören Anwender und Hersteller von Flugantrieben und Industriegasturbinen auf der ganzen Welt.

Wachstumstrend bei Umsatz und Ergebnis fortgesetzt.

Trotz der negativen Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001 konnte die MTU Aero Engines die überaus positive Entwicklung der vergangenen Jahre weiter fortsetzen. So stieg der Umsatz des Geschäftsbereichs im Jahr 2001 um 18% auf € 2,5 Mrd. Hierzu haben vor allem das stark gewachsene Zivilgeschäft, die deutlich höheren Umsätze der Maintenance-Standorte, aber auch der höhere US-Dollarkurs beigetragen. Das Zivilgeschäft profitierte dabei insbesondere von Zuwächsen bei CF-6-Programmen und V2500 Triebwerken sowie der hohen Nachfrage nach LM6000 Industriegasturbinen. Im Militärgeschäft hat der Geschäftsbereich die ersten Serientriebwerke für den Eurofighter (EJ200) ausgeliefert.

Der Auftragseingang der MTU Aero Engines entwickelte sich mit € 2,2 Mrd. ebenfalls insgesamt weiter positiv. Erwartungsgemäß wurden die außerordentlich hohen Auftragseingänge des Vorjahres (€ 2,4 Mrd.), die unter anderem vom ersten Serienauftrag für den Militärhubschrauber Tiger geprägt waren, nicht wieder erreicht. Im Ersatzteilbereich verzeichnete der Geschäftsbereich eine starke Nachfrage bei CF-6 und V2500 Triebwerken. In der zivilen Instandsetzung konnte das Unternehmen außerdem neue Kunden im amerikanischen und arabischen Markt für V2500 Triebwerke gewinnen.

Infolge dieser überaus positiven Geschäftsentwicklung konnte die MTU Aero Engines GmbH auch das Vorjahresergebnis nochmals übertreffen.

Wettbewerbsposition gestärkt in schwierigerem Marktumfeld

Zwei Serien-Triebwerke EJ200 werden in den Eurofighter eingebaut. Die MTU ist der deutsche Systemverantwortliche für dieses Triebwerk.



Die neue Airbus-Familie unter dem Namen A380 bietet die Chance zur Einführung neuer Technologien und sichert der EADS eine stabile, langfristige Konkurrenzfähigkeit im Bereich der Großraumflugzeuge.



Neue Projekte sichern Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Um an den guten Wachstumsaussichten im Instandsetzungsbereich teilhaben zu können, baut die MTU Aero Engines ihr Maintenance-Geschäft konsequent aus. So hat die MTU Maintenance Zhuhai – ein 50:50 Joint Venture der MTU Aero Engines mit China Southern Airlines – im April 2001 die Business License erhalten. Ab November 2002 können damit im asiatischen Raum Triebwerke in unmittelbarer Kundennähe gewartet werden.

Das Unternehmen investiert auch in neue Programme und stärkt damit seine Position im Geschäft mit neuen Triebwerken. So ist MTU Aero Engines an dem Triebwerksprogramm GP 7000, dem Antrieb für den Airbus A380, beteiligt. Im Jahr 2001 hat Air France als erste Gesellschaft GP 7000 Triebwerke für ihre fest bestellten Airbusse geordert. Hier erwarten wir im Jahr 2002 Bestellungen weiterer Airlines. Das mit Pratt & Whitney entwickelte PW6000 Triebwerk wurde für den Airbus A318 zertifiziert. Der Airbus A318 hat seinen Erstflug am 15. Januar 2002 erfolgreich absolviert.

EADS

Herausforderungen des Marktes erfolgreich bewältigt.

Die EADS ist das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen der Welt und seit ihrer Gründung im Juli 2000 unserem Anteil entsprechend mit 33% at equity in den DaimlerChrysler-Konzernabschluss einbezogen. Trotz der schwierigen Marktbedingungen des Jahres 2001, insbesondere nach dem 11. September 2001, erwartet die EADS, in ihrem ersten vollständigen Geschäftsjahr ihre Umsatz- und Gewinnziele zu erreichen. Erhebliche Fortschritte konnte das Unternehmen bei den Großprojekten Airbus A380 im zivilen Bereich und Airbus A400M im militärischen Bereich erzielen. Zudem hat die EADS im Jahr 2001 zahlreiche Kooperationen und Partnerschaften vereinbart und dadurch ihre künftige Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig gestärkt.

Umsatz, Auftragseingang und Ergebnis erneut deutlich ausgeweitet.

Der Umsatz der EADS stieg im Vergleich zum Pro-forma-Umsatz des Jahres 2000 um 27% auf € 30,8 (i. V. € 24,2) Mrd. Ein wesentlicher Teil dieses Wachstums ist darauf zurückzuführen, dass im Vergleich zum Vorjahr infolge der Gründung der Airbus SAS nunmehr auch sämtliche Umsätze der ehemaligen Airbus-Aktivitäten von BAe Systems enthalten sind. Bereinigt um diesen Effekt ergab sich ein Zuwachs von 10%. Hierzu haben insbesondere die überdurchschnittlichen Umsatzzuwächse bei der Airbus SAS, die erstmals 325 (i. V. 311) Flugzeuge ausliefern konnte, und in den Geschäftsbereichen Military Transport Aircraft sowie Defence & Civil Systems beigetragen.

Ebenfalls positiv wirkten die höheren Umsätze im Geschäftsbereich Aeronautics und die Entwicklung des US-Dollarkurses. Der Geschäftsbereich Space konnte den Vorjahreswert hingegen nicht ganz erreichen.

Der Auftragseingang stieg im Jahr 2001 auf € 60,2 (i. V. € 49,1) Mrd. Bereinigt um den Konsolidierungseffekt der Airbus SAS ergab sich ein Zuwachs von 5%.

Hauptsächlich aufgrund des Wachstums im Airbusgeschäft konnte die EADS ihr operatives Ergebnis (EBIT - Ergebnis vor Zinsen und Steuern) in den ersten neun Monaten um 32% auf € 1,1 Mrd. steigern. Auch für das Gesamtjahr 2001 geht die EADS davon aus, dass das um Einmaleffekte und Goodwill-Abschreibungen bereinigte Ergebnis deutlich über dem Vorjahreswert liegen wird.

Auftragsbestand auf Rekordniveau. Der Auftragsbestand der EADS erreichte zum Jahresende 2001 die neue Rekordhöhe von € 183,7 Mrd. Das entspricht rechnerisch dem Umsatz von mehr als sechs Geschäftsjahren. Auf dem Markt für Verkehrsflugzeuge hat Airbus seine Führungsposition weiter ausgebaut und einen Rekord-Auftragsbestand von 1.575 Flugzeugen erreichen können. Gemessen an der Stückzahl des Auftragsbestands entspricht das einem Marktanteil von 54%. Im Verteidigungsbereich haben acht europäische Länder Ende Dezember 2001 beschlossen, 196 Militärtransportflugzeuge vom Typ Airbus A400M im Gesamtwert von rund € 18 Mrd. zu beschaffen.

Partnerschaften und Kooperationen stärken Wettbewerbsfähigkeit. Im Juli 2001 wurde rückwirkend zum 1. Januar die Airbus SAS gegründet. Die bisherigen Aktivitäten des Airbus-Konsortiums wurden damit in einem einzigen Unternehmen zusammengeführt. An dem neuen Unternehmen ist die EADS zu 80% und der bisherige Partner BAe Systems zu 20% beteiligt.

In der MBDA, die im Dezember 2001 gegründet wurde, sind die Lenkflugkörperaktivitäten von EADS, BAe Systems und Finmeccanica zusammengefasst. Die EADS ist an diesem Unternehmen mit 37,5% beteiligt. Die MBDA ist weltweit der zweitgrößte Lenkflugkörperhersteller, dessen Angebot alle Marktsegmente umfasst.

Eines der wichtigsten strategischen Ziele der EADS ist es, die Präsenz auf dem amerikanischen Markt auszubauen. Dazu hat die EADS mit Northrop Grumman in den in den USA überaus stark wachsenden Sektoren Verteidigungselektronik und Wartung von Airbusflotten entsprechende Vereinbarungen unterzeichnet. Zusätzlich wurden gemeinsame Projekte mit anderen US-Partnern untersucht. Im Jahr 2001 erzielte die EADS auf dem US Markt Umsatzerlöse von rd. US \$ 4 Mrd.

Mitsubishi Motors

Mitsubishi Motors weltweit vertreten. Als viertgrößter Automobilhersteller Japans entwickelt und produziert die Mitsubishi Motors Corporation (MMC) Kleinwagen, Personenwagen, Geländewagen (SUVs), leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse. Das Unternehmen produziert weltweit in 13 verschiedenen Ländern. Auf Japan entfallen insgesamt sieben Montage- und Komponentenfabriken. Mehr als 50% aller Mitsubishi Fahrzeuge werden in Regionen außerhalb Japans mit den Schwerpunkten Asien, Amerika und Europa abgesetzt.

Allianz mit MMC weiter ausgebaut. Zu Beginn des Jahres 2001 war DaimlerChrysler mit 34% an der Mitsubishi Motors Corporation beteiligt. Die Zusammenarbeit beschränkte sich zu diesem Zeitpunkt auf die Bereiche Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Im Juni 2001 haben wir den bis dahin von Volvo gehaltenen 3,3% Anteil an der Mitsubishi Motors Corporation und alle damit verbundenen Rechte aus der bisherigen Zusammenarbeit zwischen Mitsubishi Motors und Volvo bei mittleren und schweren Nutzfahrzeugen erworben. Gemeinsam mit Mitsubishi Motors war es uns dadurch möglich, unsere Allianz auf eine deutlich breitere und alle Fahrzeugsegmente umfassende Basis zu stellen. Mitsubishi Motors wird mit 37,3% at equity in den DaimlerChrysler-Konzernabschluss einbezogen.

Turnaround-Maßnahmen verbessern Ertragssituation.

In der ersten Hälfte des am 31.3.2002 endenden Geschäftsjahres 2001/2002 lag der Absatz von Mitsubishi Motors mit 658.000 Fahrzeugen - trotz stabiler Absatzzahlen in Nordamerika - aufgrund spürbarer Rückgänge in Japan, Europa und Asien unter dem Vorjahreswert von 675.000 Fahrzeugen.

Der Umsatz im nationalen Abschluss erreichte mit Yen 1.533 Mrd. (€ 14,2 Mrd.) ebenfalls nicht ganz den Vorjahreswert von Yen 1.543 Mrd. Das operative Ergebnis war im ersten Geschäftshalbjahr 2001/2002 mit Yen -13,1 Mrd. (€ -121 Mio.) erwartungsgemäß negativ, fiel jedoch gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert um 44% geringer aus (Yen -23,2 Mrd.). Zu dieser deutlichen Verbesserung haben vor allem die im Februar 2001 eingeleiteten Turnaround-Maßnahmen beigetragen.

Das Ergebnis vor Einmaleffekten und Steuern erreichte Yen -27,4 Mrd. (€ -253 Mio.) und verbesserte sich damit um 7% gegenüber dem Halbjahresergebnis des Geschäftsjahres 2000/2001 in Höhe von Yen -29,5 Mrd.

Auto des Jahres in Japan im Minicar-Segment – der im Oktober 2001 eingeführte Mitsubishi eK Wagon



Die aufregende Konzeptstudie Space Liner beschreibt die kommende Minivan-Generation bei Mitsubishi Motors



Langfristige Verbesserung der Ertragskraft. Um künftig wieder nachhaltig positive und steigende Ergebnisse erwirtschaften zu können, hat der Vorstand der Mitsubishi Motors Corporation im Februar 2001 ein umfassendes Turnaround-Programm verabschiedet. Da organisatorische und personelle Veränderungen eine wichtige Grundlage für die zügige und konsequente Umsetzung des Turnaround-Programms sind, hat Mitsubishi Motors die Anzahl der Managementebenen auf vier reduziert, die Zahl der oberen Führungskräfte um 25% verringert und rund 60% der Executive und Senior Executive Officers neu ernannt.

Parallel dazu wurden Maßnahmen eingeleitet, mit denen die Materialkosten und Fixkosten verringert werden sollen. Bei den Fixkosten liegt Mitsubishi Motors voll im Plan. Bei den Materialkosten ist das Unternehmen zuversichtlich, die für das Geschäftsjahr 2001/2002 gesetzten Ziele übertreffen zu können. Der vorgesehene Personalabbau (9.500 Beschäftigte bis zum Ende des Geschäftsjahres 2003) kommt ebenfalls schneller als erwartet voran. Zum Ende 2001 waren schon 7.500 Personen aus dem Unternehmen ausgeschieden, 3.000 mehr als bis zu diesem Zeitpunkt ursprünglich vorgesehen.

Aufgrund der bisherigen Fortschritte beim Turnaround-Plan ist der Vorstand der Mitsubishi Motors Corporation zuversichtlich, die positive Entwicklung der ersten sechs Monate auch im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2001/2002 fortsetzen zu können. Mitsubishi Motors erwartet, dass für das im März 2002 endende Geschäftsjahr 2001/2002 die gesetzten Meilensteine erreicht werden können und, wie vorhergesagt, ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis erwirtschaftet wird.

Neue Produkte sichern künftiges Wachstum. Neben den Restrukturierungsmaßnahmen will Mitsubishi Motors seine künftige Profitabilität und sein langfristiges Wachstum vor allem mit neuen, innovativen Produkten für die wichtigen Volumensegmente sicherstellen. Auf der Tokyo Motor Show im Oktober 2001 hat Mitsubishi Motors bereits einen Ausblick auf die künftige Modellpolitik gegeben. Neben den Konzeptstudien S.U.P. und Space Liner wurden mit dem CZ2 und CZ3 zwei Modelle vorgestellt, die sehr nahe an dem völlig neuen Kompaktwagen liegen, der zum Ende des Jahres 2002 in den japanischen Markt eingeführt werden wird. Mit diesem Fahrzeug ergänzt MMC sein Produktangebot im wichtigen und mittel- bis langfristig wachsenden Kompaktsegment. Das Fahrzeug verbindet Raumangebot mit Stil, setzt aber gleichzeitig eine sportlich-elegante Note. So zeichnet sich der neue Kompaktwagen dadurch aus, dass neben frischem Styling, Geräumigkeit und einem ansprechenden Innendesign auch attraktive Verbrauchswerte geboten werden.

Bereits im Jahr 2001 hat das Unternehmen den Airtrek, eine Kombination aus Limousine und Geländewagen, und den Minicar eK Wagon in Japan eingeführt. Der neue Minicar eK Wagon setzt vor allem bei der Sicherheit neue Maßstäbe in diesem für Japan überaus wichtigen Marktsegment. In den ersten drei Monaten nach der Markteinführung Anfang Oktober konnte Mitsubishi Motors schon über 45.000 Bestellungen für den eK Wagon verbuchen.

Enge Zusammenarbeit von Forschung und operativen Bereichen

- **Mit F 400 Carving weitere Konzeptstudie für das Auto der Zukunft vorgestellt**
- **Fortschritte bei Hybrid- und Brennstoffzellenantrieben**
- **Leichtere Materialien im Fokus, Verringerung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen zum Vorteil für Kunde und Umwelt**

Vorsprung durch Innovation. Für DaimlerChrysler ist die Differenzierung durch Innovation ein entscheidendes Kriterium im Wettbewerb. Die zentrale Konzernforschung und die Entwicklungsbereiche der Geschäftsfelder schaffen hierfür die technologischen Grundlagen. Im Jahr 2001 wendete DaimlerChrysler insgesamt € 6,0 (i. V. € 7,4) Mrd. für die Forschung und Entwicklung von neuen Produkten und Technologien auf. Aufgrund der Entkonsolidierung der Dasa, der TEMIC und der Adtranz lagen die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen unter dem Wert des Vorjahres. Zum Jahresende waren insgesamt 2.700 Personen in der zentralen Konzernforschung tätig, weitere 25.400 Personen arbeiteten in den diversen Entwicklungsbereichen der Geschäftsfelder.

F400 Carving setzt Reihe innovativer Forschungsfahrzeuge fort. Die auf der Tokyo Motor Show vorgestellte Konzeptstudie F 400 Carving zeichnet sich durch eine Vielzahl zukunftsweisender Innovationen aus. Der Neigungswinkel der Räder kann bis zu 20 Grad verändert werden, so dass sich größere Kräfte auf die Straße übertragen lassen. Neu entwickelte asymmetrische Reifen unterstützen diese Fahreigenschaften. In der Kurvenfahrt erreicht das Fahrzeug eine maximale Querschleunigung von 1,28 g (g ist die Maßeinheit für die Erdbeschleunigung) und übertrifft damit die Werte heutiger Sportwagen um ein Viertel. In Kombination mit den von DaimlerChrysler entwickelten aktiven Sicherheitssystemen – wie Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Active Body Control (ABC) oder Sensotronic Brake Control (SBC) – eröffnen sich weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit. Bei der Entwicklung des F 400 Carving hat die DaimlerChrysler-Forschung auf das bei früheren Konzeptstudien wie dem F 200 Imagination und dem F 300 Life-Jet gewonnenen Know-how in Bezug auf Fahrsicherheit und Fahrdynamik zurückgegriffen. Für die Fahrwerksabstimmung wird eine aktive Hydropneumatik eingesetzt, die sowohl die Federung als auch die Dämpfung des Fahrzeugs optimal an Fahrbahn und Fahrsituation anpasst.

Weiterhin besitzt der F 400 Carving ein zukunftsweisendes Lenksystem. Die elektronische Lenkung kommt ohne die übliche Lenkmechanik aus. Die Lenkbewegungen des Fahrers werden elektronisch erfasst und in Steuerbefehle für das elektrische Lenkgetriebe umgesetzt.

Verbesserte Antriebstechnik für die mobile Zukunft.

Eine höhere Kraftstoffeffizienz und geringere Emissionen sind unverändert die wesentlichen Ziele für die Antriebstechnik der Zukunft. DaimlerChrysler arbeitet parallel an der Verbesserung der Verbrennungsmotoren, an der optimalen Konfiguration von hybriden Antrieben sowie an der Brennstoffzellentechnologie.

Im Mittelpunkt der Forschungsaktivitäten stehen neue Brennverfahren, verbesserte Aufladesysteme und innovative Abgassysteme. Das intelligente Management der Systemkomponenten Aufladung, Verbrennung und Abgasnachbehandlung wird in Zukunft wesentlich an Bedeutung gewinnen.

Hybridantrieb im Test. Die Konzernforschung erprobt und erforscht derzeit hybride Antriebskonzepte, die Kraftstoffverbrauch und Emissionen verringern, ohne Fahrspaß, Komfort und Fahrzeugnutzen zu beeinträchtigen.

Beim „smart hyper“ wirken ein Elektromotor und ein CDI-Dieselmotor in unterschiedlichen Fahrsituationen optimal zusammen: So lange das Fahrzeug stoppt, ist keiner der beiden Motoren eingeschaltet, weder Kraftstoffverbrauch noch Abgasemissionen entstehen. Beim Anfahren wird der smart dann energieeffizient und lautlos durch den Elektromotor angetrieben, bei einer weiteren Beschleunigung und höheren Geschwindigkeiten schaltet sich der Dieselmotor automatisch zu. Beim Bremsen wird der Elektromotor zum Generator und lädt die Batterie. Das Hybrid-Konzept spart bei einer spürbar verbesserten Beschleunigung durchschnittlich mehr als 10% Kraftstoff. Vergleichbare Resultate werden auch bei der „A-Klasse hyper“ oder beim „Dodge Durango TTR“ erzielt.

Wegweisende Technologien und eine ausgeprägte Innovationskultur

Brennstoffzellenantrieb weiterentwickelt. Im Rahmen unserer Aktivitäten auf dem Gebiet der Brennstoffzellentechnik verfolgen wir das Ziel, die Kosten zu verringern und gleichzeitig die Zuverlässigkeit und Effizienz von Brennstoffzelle und Komponenten zu verbessern.

Neben der wasserstoffbasierten Antriebstechnologie arbeiten wir an der Entwicklung der Direkt-Methanol-Antriebstechnik. Mit dieser neuartigen Technologie lässt sich flüssiges Methanol sehr einfach in elektrische Energie umwandeln. Mit dem Brennstoffzellen-Go-Kart hat DaimlerChrysler das weltweit erste Kleinfahrzeug mit dieser Technologie vorgestellt.

Moderne Methoden in der Produktionstechnologie.

Durch den flächendeckenden Einsatz leichterer Materialien lassen sich Kraftstoffverbrauch und Emissionen kräftig verringern. Kunde und Umwelt profitieren davon gleichermaßen. Abhängig von Motorart und -leistung verringert sich pro eingesparten 100 Kilogramm Gewicht der Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer. Neben neuen, extrem leichten Materialien wie Aluminium, Magnesium, Keramik und faserverstärkten Kunststoffen bieten auch weiterentwickelte hochfeste Stähle ein großes Leichtbaupotenzial im Vergleich zum derzeit eingesetzten konventionellen Stahl.

Ein wichtiges Kriterium für den Einsatz neuer Werkstoffe sind ihre Eigenschaften bezüglich der Verarbeitung und der dafür notwendigen Fertigungsprozesse. Hierfür sind nicht nur Kompetenzen auf den Gebieten der Werkstoff- und Produktionstechnologien sowie neue Bauweisen, sondern auch deren intelligente Kombination notwendig. Die neuen Werkstoffe müssen neben den steigenden Anforderungen an Sicherheit, Komfort, Qualität und Preis auch die Umweltverträglichkeitskriterien erfüllen. Bei der Ökobilanzierung werden vor allem der Ressourcenverbrauch und der Energieaufwand bei der Herstellung des Produkts sowie die Lebensdauer und die Recyclingfähigkeit berücksichtigt.

Mit Hilfe einer neuen Simulationssoftware, die derzeit in der DaimlerChrysler-Forschung entwickelt wird, lassen sich technische Daten von Werkstoff-, Verarbeitungs- und Fertigungseigenschaften mit den Bauteilspezifikationen kombinieren. Dadurch können die vielfältigen Variationsmöglichkeiten der Werkstoffe bewertet werden, ohne dass kosten- und zeitaufwendige Prototypen entwickelt und gebaut werden müssen.

**Ein Automobil für übermorgen:
Das Forschungsfahrzeug F 400 Carving
macht zukunftsweisende Technologie
und Innovation real erlebbar.**



Nachhaltige umweltfreundliche Mobilität im Fokus

- **Senkung des Kraftstoffverbrauchs durch Hybrid- und Brennstoffzellenantriebe**
- **Weiterentwicklung neuer regenerativer Kraftstoffe**
- **Auszeichnungen für hervorragende Umweltkommunikation**

Effizienter Einsatz von Ressourcen – der Schlüssel zu nachhaltiger Mobilität. Vor dem Hintergrund der stark steigenden Energienachfrage, vor allem in den Entwicklungs- und Schwellenländern, und des fortschreitenden Klimawandels aufgrund der Nutzung fossiler Brennstoffe kommt umweltfreundlichen Energien eine herausragende Bedeutung zu. Um Mobilität nachhaltig zu sichern, müssen der Kraftstoffverbrauch kontinuierlich reduziert und gleichzeitig die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern verringert werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu stärken und diesen Anforderungen gerecht zu werden, investiert DaimlerChrysler in großem Umfang in neuartige Technologien wie die Hybrid- und Brennstoffzellentechnik.

Mit der Brennstoffzellentechnik lässt sich der Kraftstoffverbrauch deutlich verringern, denn der fahrzeuginterne Wirkungsgrad, das Maß für die Effizienz der Energieumwandlung, ist bei Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb erheblich höher als bei konventionellen Verbrennungsmotoren. Derzeit haben mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen einen um 50% höheren Wirkungsgrad als verbrauchsoptimierte Dieselmotoren. Das Ziel geht dahin, den Brennstoffzellen-Wirkungsgrad im nächsten Schritt nochmals um über 10% zu steigern.

Brennstoffzellenantrieb im Praxistest. Im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler die Brennstoffzelle weiterentwickelt und vor allem auch Brennstoffzellenfahrzeuge in der Praxis erprobt.

Ein wichtiger Meilenstein zur Entwicklung eines marktfähigen Brennstoffzellenfahrzeugs war die Übergabe des ersten durch die Brennstoffzelle angetriebenen Transporters, eines Mercedes-Benz Sprinter, an den Hermes Versand-Service. Das Fahrzeug besitzt einen Asynchron-Elektromotor im Frontbereich und Druckwasserstofftanks im Unterflurbereich. Dieses Konzept schränkt den Frachtraum nicht ein, bietet einen hohen Komfort für den Fahrer und ermöglicht eine ruhige und drehmomentstarke Anfahrbeschleunigung sowie die für die Brennstoffzellentechnik typische Null-Emission bei CO, NO_x und Partikeln.

Darüber hinaus wurde mit zehn europäischen Großstädten die Erprobung von Mercedes-Benz Stadtbusen mit Brennstoffzellenantrieb vereinbart. Die ersten Fahrzeuge werden Ende 2002 gebaut, bis Ende 2003 sollen dann insgesamt 30 Citaro Stadtbusse europaweit ausgeliefert werden. DaimlerChrysler verkauft damit als erster Fahrzeughersteller Brennstoffzellen-Fahrzeuge an seine Kunden.

Auch im Pkw-Bereich wurden Pilotprojekte vereinbart: In den Vereinigten Staaten plant DaimlerChrysler, sich mit 15 Fahrzeugen an dem California Fuell Cell Partnership Projekt zu beteiligen. Dieses Projekt hat zum Ziel, die Praxistauglichkeit von Brennstoffzellenfahrzeugen zu demonstrieren. In Japan wurde Anfang 2001 mit dem weltweit ersten Methanolfahrzeug mit einsatztauglicher Technik ein Praxistest auf öffentlichen Straßen durchgeführt. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um den auf der Mercedes-Benz A-Klasse basierenden NECAR 5.

Erste Serienfahrzeuge mit Hybridtechnik in naher Zukunft. Neben der eher längerfristig angelegten Brennstoffzellenentwicklung besitzt die Hybridtechnologie das Potenzial, den Kraftstoffverbrauch bereits kurzfristig zu senken. DaimlerChrysler treibt daher die Entwicklung einer marktgerechten Hybridantriebstechnik intensiv voran und wird deshalb verschiedene Hybridfahrzeuge wie den Dodge Durango und den „RAM Contractor Special“ produzieren. Diese Hybridfahrzeuge benötigen über 25% weniger Kraftstoff als ein vergleichbares Fahrzeug mit konventionellem Antrieb.

Aktiver Umweltschutz für nachhaltigen Unternehmenserfolg

**Praxiserprobung im Verteilerverkehr:
Der erste Mercedes-Benz Sprinter
mit einem Brennstoffzellenantrieb wurde
im Jahr 2001 an Kunden ausgeliefert**



Regenerative Kraftstoffe als Chance der Zukunft.

Doch nicht nur beim Fahrzeug, sondern auch bei den eingesetzten Kraftstoffen sind Fortschritte notwendig. Nur in einer gemeinsamen Anstrengung von Automobilindustrie, Mineralölwirtschaft und Politik wird es möglich sein, neue Kraftstoffe – vom schwefelfreien Benzin bis zu Bio-Kraftstoffen – erfolgreich im Markt zu etablieren. Der Einsatz regenerativer Kraftstoffe wie zum Beispiel von Methanol aus Biomasse, ist eine vielversprechende Alternative um den CO₂-Ausstoß erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig werden bei der Gewinnung und Weiterverarbeitung von Biomasse Arbeitsplätze geschaffen und damit ökonomische, ökologische und soziale Aspekte berücksichtigt. DaimlerChrysler unterstützt die Entwicklung von Biokraftstoffen und beteiligt sich daher auch finanziell an der Errichtung einer Pilotanlage zur Gewinnung von Biomethanol und Biodiesel.

Aber auch bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen hat DaimlerChrysler wichtige Erfolge erzielt. Im Segment der verbrauchsgünstigen Fahrzeuge, der so genannten Drei-Liter-Autos, ist die Dieselsonne des smart, der smart cdi, in Deutschland mit großem Abstand Marktführer.

Umweltengagement von DaimlerChrysler gewürdigt.

Die Anstrengungen von DaimlerChrysler für eine nachhaltige Mobilität wurden im Jahr 2001 durch verschiedene Auszeichnungen gewürdigt. So wurde der Umweltbericht zum zweiten Mal in Folge mit dem Umweltkommunikationspreis der Society of American Engineers ausgezeichnet. Für seine Umweltkommunikation erhielt DaimlerChrysler den von dem United Nations Environmental Program (UNEP) verliehenen internationalen Environmental Communication Award. DaimlerChrysler wurde ferner vom UNEP-Kooperationspartner Sustainability als das Automobilunternehmen mit der besten Nachhaltigkeitsberichterstattung ausgezeichnet. Darüber hinaus wird DaimlerChrysler im Dow Jones Sustainability Index als „Sustainability Leader“ in der Automobilbranche geführt.

Potenziale der Zuliefernetzwerke erschließen

- **Einkaufsvolumen von € 106,5 Mrd.**
- **Anzahl der Online-Bieteverfahren weiter gestiegen**
- **Optimierung der Prozesse in der Zusammenarbeit mit Lieferanten**

Enge Zusammenarbeit mit den Lieferanten.

DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 von seinen Zulieferern Waren und Dienstleistungen im Wert von € 106,5 (i. V. € 113,3) Mrd. bezogen. Für die Automobilgeschäftsfelder bezog der Zentralbereich Global Procurement & Supply (GP&S) Güter im Umfang von insgesamt € 101,2 (i. V. € 103,1) Mrd. Darin ist das nichtproduktive Material enthalten.

Aufgrund des Wettbewerbsdrucks in der Automobilindustrie standen auch im Jahr 2001 Kostensenkungen im Mittelpunkt unserer Einkaufsaktivitäten. Durch eine noch bessere Nutzung des im Konzern vorhandenen Know-how konnten wir unsere internen Prozesse straffen und dadurch beträchtliche Kostenvorteile erzielen. So wurden beispielsweise bei der Chrysler Group nach dem Vorbild von Mercedes-Benz die Funktionen Entwicklung und Einkauf stärker miteinander vernetzt.

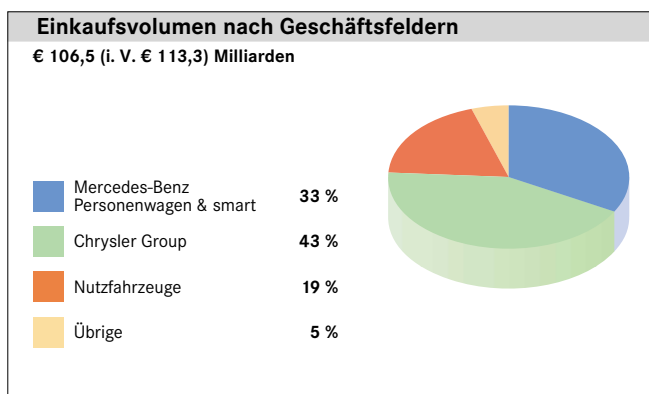
Einsparungen bei der Chrysler Group. Die im Rahmen des Turnaround-Plans für das Jahr 2001 geplanten kurzfristigen Einsparungen bei den Stückkosten wurden im Berichtsjahr noch übertroffen. Insgesamt ist es gelungen, die Materialpreise deutlich zu senken. In einer bereits eingeleiteten zweiten Phase sollen langfristig auch die Systemkosten deutlich verringert werden.

E-Business gewinnt an Bedeutung. Mit seinen E-Business-Aktivitäten verfolgt der weltweite Einkauf das Ziel, die Prozesse zu optimieren und transparenter zu gestalten sowie die Prozesszeiten zu verkürzen. Mit der Nutzung des E-Business können die Kosten in der Beschaffung deutlich gesenkt werden. Wesentliche Potenziale sehen wir insbesondere in den Bereichen elektronischer Einkauf (eProcurement) und Logistik (Supply Network Collaboration). Im Jahr 2001 ist die Anzahl der verschiedenen E-Business-Transaktionen kräftig gestiegen.

Den Online-Bieteverfahren kam im Berichtsjahr wieder eine große Bedeutung zu. Der Vorteil dieser Verfahren liegt in der Optimierung der Einkaufspreise und dem enormen Zeitgewinn. Auch für die Lieferanten sind diese Verfahren vorteilhaft, da sie dadurch ihre Position im Wettbewerb besser einschätzen können.

In einem der größten Online-Bieteverfahren wurde die Beschaffung von 1.200 Rohbauteilen für 80 verschiedene Baugruppen abgewickelt. Das Unternehmen Covisint, an dem neben DaimlerChrysler auch mehrere andere Automobilhersteller beteiligt sind, stellte die entsprechende Technik bereit und führte das Bieteverfahren durch. Covisint betreibt als Dienstleister in den USA und in Europa unter anderem den Internetmarktplatz für Online-Bidding-Events.

Der Bereich „Supply Network Collaboration“, der alle Prozesse vom Lieferanten bis zur Produktion genau und zeitnah aufzeichnet, hat vielversprechende Pilotprojekte in Nordamerika und Europa durchgeführt.



Optimierung von Einkauf und Logistik durch webbasierte Technologien

Auktion im Netz: Online-Bietverfahren als neues Instrument für den weltweiten Einkauf



Verbesserung der Kostenposition durch Commodity Strategien. Die Commodity Strategien, die Bündelung von Materialgruppen, haben im Jahr 2001 deutlich an Bedeutung gewonnen und trugen wesentlich dazu bei, unsere Ziele zu erreichen. Es handelt sich dabei um eine standardisierte Beschreibung und Festlegung von Materialgruppen. Daraus werden dann strategische Ziele für die Beschaffung abgeleitet. Im Jahr 2000 wurden 60 Materialgruppen definiert, die rund die Hälfte des Einkaufsvolumens abdecken. In 2001 sind 21 weitere hinzugekommen.

Mit der External Balanced Scorecard Methode Potenziale mit den Lieferanten ausschöpfen. Die External Balanced Scorecard Methode erlaubt es DaimlerChrysler, die Leistungen der Zulieferpartner in Bezug auf Qualität, Systemkosten, Technologie und Versorgung strukturiert zu messen, zu analysieren und – wenn nötig – Ansätze zur Verbesserung zu entwickeln. Sie unterstützt den gemeinsamen Zielvereinbarungsprozess und ist somit ein wichtiges Instrument der Performancesteuerung.

Auch das globale Informationssystem in der Beschaffung (GPSIS – Global Procurement and Supply Information System), das seine Daten weltweit aus den operativen Einkaufs-, Logistik- und Rechnungswesen-Systemen bezieht, wurde weiterentwickelt und verbessert. Es enthält wichtige Messgrößen und andere Informationen, die die Entscheidungsprozesse bei Global Procurement & Supply unterstützen.

Stärkung der Netzwerke. Der intensive Wettbewerb in der Automobilbranche wird auch weiterhin die Gestaltung der Zusammenarbeit in den Zuliefernetzwerken prägen. Das Management dieser Netzwerke ist entscheidend für den langfristigen Erfolg aller Partner. Es bleibt unsere Vision und unser Ziel, das weltweit effektivste Zuliefernetzwerk zu schaffen, um mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln die kooperative und erfolgreiche Zusammenarbeit im Sinne unseres Lieferantenprogramms Extended Enterprise® fortzusetzen.

Mit der Belegschaft erfolgreich in die Zukunft

- **Höhere Leistungsbereitschaft und Flexibilität durch Betriebsvereinbarung zu Langzeitkonten**
- **Interne E-Business-Anwendungen zunehmend von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter genutzt**
- **Weltweit 372.470 (i. V. 416.501) Mitarbeiter, Rückgang gegenüber Ende 2000 durch Konsolidierungseffekte und Turnaround-Maßnahmen**

Globale Personalstrategie umgesetzt. Im Jahr 2001 haben wir uns vor allem darauf konzentriert, die im Vorjahr verabschiedete globale Personalstrategie umzusetzen. Dabei legten wir unsere Schwerpunkte darauf, die Turnaround-Aktivitäten zu unterstützen, verschiedene Unternehmenseinheiten zu integrieren und unseren Führungskräfte-Nachwuchs durch die qualifiziertesten Talente nachhaltig zu sichern. Ebenso wichtig war es für uns, in die Zukunft zu denken und neue Personalinstrumente zu entwickeln: Für den Umgang mit einer älter werdenden Gesellschaft und Belegschaft sowie zur Unterstützung der zahlreichen Aktivitäten in Asien durch entsprechende Recruiting-Maßnahmen und Expatriate-Betreuung. Die Personalstrategie unterstützt die Mitarbeiter, Wertbeiträge für das Unternehmen zu erbringen und damit die Position von DaimlerChrysler als attraktiver Arbeitgeber zu stärken.

Flexibilisierung von Kapazitäten und Arbeitszeiten.

Eine immer wichtigere Bedeutung haben bei DaimlerChrysler Instrumente für die flexible Personalsteuerung. Mit ihnen können wir unsere Kapazitäten rasch an Nachfrageschwankungen nach oben und unten anpassen und sowohl saisonale als auch konjunkturelle Schwankungen besser ausgleichen. Im Rahmen der kurz- und mittelfristigen Kapazitätssteuerung verfügt DaimlerChrysler über ein sehr flexibles Instrumentarium, das unter anderem verschiedene Arbeits- und Betriebszeitmodelle sowie die bedarfsgerechte Nutzung von befristeten Arbeitsverhältnissen umfasst.

Damit können wir auf Auftragsschwankungen zeitnah reagieren und unsere qualifizierte Stammbeflegschaft auch bei vorübergehenden Auftragsrückgängen halten.

Ein wesentlicher Schritt bei der langfristigen Arbeitszeitgestaltung wurde mit dem Abschluss einer Rahmenbetriebsvereinbarung zu Langzeitkonten in Deutschland erreicht: Unsere Mitarbeiter haben dadurch ab dem Jahr 2002 die Möglichkeit, zusätzliche Arbeitszeit in Zeitguthaben zu sammeln, die später für Weiterbildung, früheren Ruhestand oder Freizeit genutzt werden können. Damit haben wir für alle Beschäftigtengruppen einen Weg gefunden, wie Arbeitsanfall und Arbeitszeit langfristig besser ausgeglichen werden können.

E-Business im Personalbereich vorangetrieben. Alle mitarbeiterbezogenen E-Business-Anwendungen haben wir im Jahr 2001 unter dem Schirm von „DC eLife“ gebündelt. Dadurch können unsere Mitarbeiter zukünftig mit nur einer Anmeldung über das Mitarbeiter-Portal auf alle individuellen E-Business-Anwendungen zugreifen. Derzeit wird das System nach und nach an allen Standorten in Deutschland eingeführt. Dabei profitiert die gesamte Belegschaft nicht nur von einer höheren Übersichtlichkeit, sondern wird durch die Arbeit mit dem Mitarbeiter-Portal auch für E-Business qualifiziert. Mitarbeiter aller Altersklassen werden so automatisch auf die durchgängigen E-Business-Anwendungen der Zukunft vorbereitet.

Mitarbeiter (31.12.)	2001	2000
DaimlerChrysler-Konzern	372.470	416.501
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	102.223	100.893
Chrysler Group	104.057	121.027
Nutzfahrzeuge	96.644	101.027
Vertrieb Fahrzeuge	38.733	36.857
Dienstleistungen	9.712	9.589
Übrige ¹⁾	21.101	47.108

1) MTU Aero Engines, zentrale Konzernforschung, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften

Durch Qualifikation und Motivation zum Erfolg

**Spitzenplatz in der Berufsausbildung:
Ein Grundstein für kompetente und
engagierte Mitarbeiter.**



ePeople vernetzt die Personalprozesse. Unter dem Projektnamen ePeople haben wir im Jahr 2001 zudem damit begonnen, die Personalprozesse webbasiert effizienter zu gestalten, weltweit zu vereinheitlichen sowie die Personalbereiche konsequent zu vernetzen. Die Globalisierung des Unternehmens wird so in der Personalarbeit abgebildet und unterstützt.

Führungskräftemanagement mit LEAD. Mit LEAD (Leadership Evaluation And Development) vereinheitlichen wir unsere Führungskräftebewertung und -entwicklung weltweit. So geben wir den Besten die Möglichkeit, ihr Potenzial im gesamten Unternehmen zu entwickeln. Im Jahr 2001 wurde dieses System nun erstmalig konzernweit auf allen Führungsebenen implementiert und angewendet. Mit LEAD können wir Management-Potenziale im Unternehmen rechtzeitig erkennen und bedarfsgerecht einsetzen, um unseren Führungskräftebedarf optimal zu decken. LEAD ist fest in der Führungskultur bei DaimlerChrysler verankert.

Aktive Nachwuchssicherung bei DaimlerChrysler.

Auch im Jahr 2001 hat DaimlerChrysler wieder junge Top-Talente für das Unternehmen gewinnen können. Dabei waren unsere nationalen und internationalen Standorte sehr aktiv. Der Schwerpunkt liegt auf den Kontakten zu Universitäten und Schulen, den Netzwerken zu Praktikanten und Diplomanden. Mit einer direkten Zielgruppenansprache und speziellen Bewerber-Programmen vor Ort suchen wir Kontakt zu den Besten, um sie für unser Unternehmen zu gewinnen.

Im Rahmen der Nachwuchssicherung haben 2001 auch wieder über 2.800 junge Menschen eine Ausbildung bei DaimlerChrysler in Deutschland begonnen. In rund 75 verschiedenen Berufen und Studiengängen werden damit weltweit rund 10.400 junge Menschen von DaimlerChrysler ausgebildet.

Weltweit 372.470 Beschäftigte. Zum 31. Dezember 2001 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 372.470 (i. V. 416.501) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon waren 191.158 (i. V. 196.861) in Deutschland und 104.871 (i. V. 123.633) in den USA tätig. Bedingt durch Entkonsolidierungen (im Wesentlichen Adtranz und TEMIC) und die umgesetzten Personalmaßnahmen der Turnaround-Pläne hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 44.000 verringert.

Dank an die Belegschaft. Wir danken der gesamten Belegschaft für ihre Initiative, ihr Engagement und ihre Leistung. Wir sind überzeugt, dass wir mit dem Können, der Begeisterung und der Energie unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Zukunft des Unternehmens erfolgreich gestalten werden. Unser Dank gilt ebenso den Arbeitnehmervertretern und den Vertretern der Sprecherausschüsse für die konstruktive Zusammenarbeit.

Rezessionsbefürchtungen belasten Aktienmärkte

- **Aktienmärkte zweites Jahr in Folge rückläufig**
- **Kurssturz nach Terroranschlägen im September**
- **Deutliche Erholung im vierten Quartal**
- **MSCI Welt Index Automobiles im Jahresverlauf um 9% gefallen**
- **DaimlerChrysler-Aktie im Jahr 2001 besser als DAX und MSCI Welt Index Automobiles**

Aktienmärkte erneut rückläufig. Die Hoffnungen der Anleger auf eine Erholung der Börsen wurden im Jahr 2001 enttäuscht. Das Abgleiten der US-Wirtschaft in die Rezession und die Terroranschläge vom 11. September waren dafür die Hauptursachen. Zugleich verlangsamte sich auch das Wachstum der Wirtschaft in Europa und Japan.

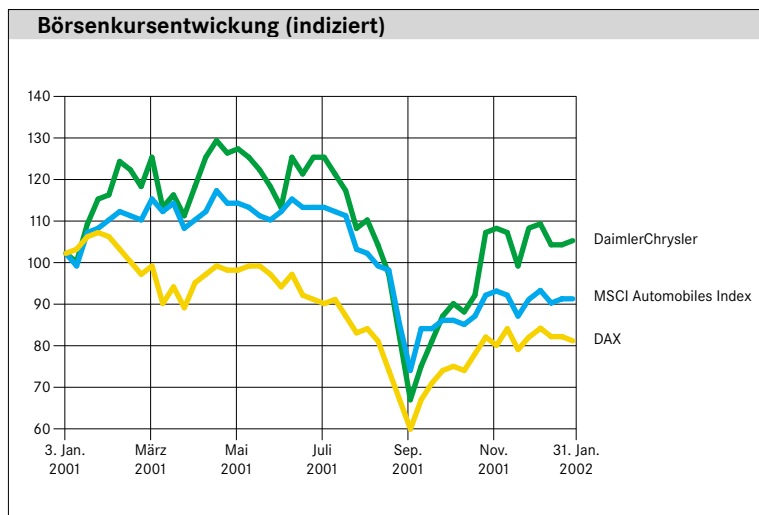
Die internationalen Aktienindices erreichten ihre Jahrestiefststände nach den Terroranschlägen in den USA. Danach wurde die Baisse von einer kräftigen Erholungsbewegung abgelöst. Denn bald setzte sich bei den Anlegern die Überzeugung durch, dass die wirtschaftlichen Folgen der Anschläge mittel- und langfristig nicht so schwerwiegend seien wie zunächst befürchtet. Positiv wurde auch gesehen, dass die amerikanische Zentralbank den kurzfristigen Leitzins (Fed Funds Rate) in elf Schritten bis auf 1,75% und damit auf den niedrigsten Stand seit 1961 gesenkt hat. Hinzu kam, dass der Ölpreis nach den Ereignissen des 11. September kräftig fiel und die Unternehmen weltweit umfangreiche Kostensenkungsmaßnahmen ergriffen haben, von denen erwartet wird, dass sie sich positiv in den künftigen Ergebnissen bemerkbar machen werden.

Trotz der kräftigen Erholung im vierten Quartal gingen die wichtigsten Aktienindices im Jahr 2001 wie schon im Vorjahr zurück. (Vgl. Tabelle auf Seite 53).

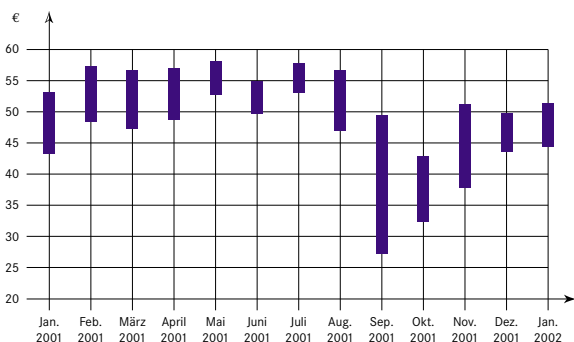
DaimlerChrysler-Aktie mit Kurs-Anstieg. Der Kurs der DaimlerChrysler-Aktie startete zu Beginn des Jahres 2001 mit € 44,41. Danach schwankte die Notiz in der ersten Jahreshälfte in einer Bandbreite zwischen € 50 und dem Jahreshoch von € 58,19, das am 3. Mai erzielt wurde. Ab Mitte Juli konnte sich der Kurs unserer Aktie jedoch dem steil abwärts gerichteten Markttrend und den Auswirkungen der Terroranschläge in den USA nicht entziehen und fiel innerhalb von zwei Monaten bis zum 21. September auf € 27,24. Die nachfolgende Erholung bis zum Jahresende war mit 77% auf € 48,35 deutlich stärker als beim DAX und beim MSCI Welt Index Automobiles, die um 46% bzw. 24% zulegten. Die DaimlerChrysler-Aktie hatte in diesem Zeitraum den zweithöchsten Kursanstieg unter den Automobilwerten zu verzeichnen. Gegenüber Jahresultimo 2000 hat der Kurs um 8% zugenommen. Die DaimlerChrysler-Aktie war damit einer der vier DAX-Werte, die das Jahr 2001 mit einem Kursgewinn abschließen konnten. Bis Ende Januar 2002 verlor unsere Aktie jedoch in einem schwachen Börsenumfeld wieder rund 3%.

Der Umsatz in DaimlerChrysler-Aktien belief sich im Jahr 2001 weltweit auf 1,3 (i. V. 1,0) Mrd. Stück. Davon entfielen 130 (i. V. 127) Mio. auf die US-amerikanischen Börsen und 1.169 (i. V. 888) Mio. auf die deutschen Aktienmärkte.

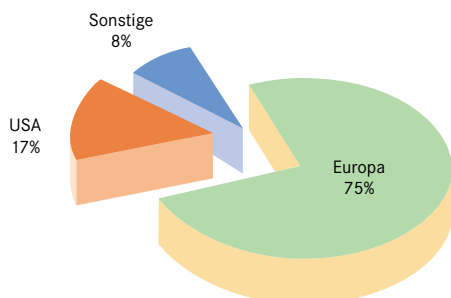
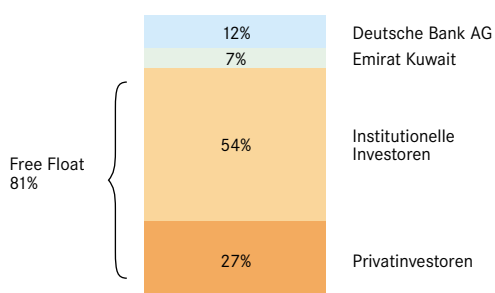
Preis für beste Kommunikation mit Investoren. Ende Oktober 2001 wurde DaimlerChrysler mit dem „Investor Relations Magazine Euro Award 2001“ für die beste Kommunikation mit privaten Investoren ausgezeichnet. Der Preis würdigt die intensive Betreuungsarbeit von Investor Relations im individuellen Dialog und durch Vortragsveranstaltungen sowie die Qualität des Investor Relations Auftritts auf der Konzernwebsite, die sowohl von privaten als auch von institutionellen Investoren und Analysten stark genutzt wird.



Höchst- und Tiefsturse DaimlerChrysler in €



Aktionärsstruktur per 31.12.2001



Entwicklung wichtiger Börsenindizes

	Stand Ende 2001	Stand Ende 2000	Veränderung in %
Dow Jones Industrial Average	10.022	10.787	-7
Nasdaq Composite	1.950	2.471	-21
FTSE 100	5.217	6.223	-16
Nikkei	10.543	13.786	-24
Dow Jones Euro Stoxx 50	3.806	4.772	-20
DAX 30	5.160	6.434	-20
Dow Jones Stoxx Auto Europa	224	226	-1
MSCI Welt Index Automobiles	83	91	-9
Zum Vergleich:			
DaimlerChrysler-Aktie (in €)	48,35	44,74	+ 8

Kennzahlen

31. Dezember	01 us \$	01 €	00 €
Gezeichnetes Kapital (in Millionen)	2.322	2.609	2.609
Anzahl der Aktien (in Millionen)		1.003,3	1.003,3
Börsenkurswert (in Milliarden)	41,81	48,51	44,89
Anzahl der Aktionäre (in Millionen)		1,9	1,9
Indexgewichtung			
DAX 30		6,8%	5,1%
DJ Euro Stoxx 50		2,2%	1,8%
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's		BBB+	A
Moody's		A3	A2

Kennzahlen je Aktie

	01 us \$	01 €	00 €
Konzern-Jahresüberschuss ¹⁾	0,65	0,73	3,47
Konzern-Jahresüberschuss (verwässert) ¹⁾	0,65	0,73	3,45
Dividende		1,00	2,35
Eigenkapital (31. Dez)	34,60	38,88	42,27
Börsenkurs: Jahresende	41,67 ³⁾	48,35 ²⁾	44,74 ²⁾
Höchst	52,72 ³⁾	58,19 ²⁾	79,97 ²⁾
Tiefst	25,60 ³⁾	27,24 ²⁾	42,70 ²⁾

¹⁾ Ohne Einmaleffekte.

²⁾ Kurse der Deutsche Wertpapierbörse Frankfurt.

³⁾ Kurse der New York Stock Exchange.

Analyse der finanzwirtschaftlichen Situation

- **Operating Loss € 1,3 Mrd. (i. V. € 9,8 Mrd. Operating Profit);
bereinigt um Sondereffekte Operating Profit € 1,3 (i. V. € 5,2) Mrd.**
- **Ergebnisentwicklung durch Restrukturierungsmaßnahmen und intensiven Wettbewerb
in Nordamerika deutlich beeinflusst**
- **Jahresergebnis mit € 0,7 Mrd. negativ (i. V. € 7,9 Mrd. Jahresüberschuss);
bereinigt um Sondereffekte Rückgang des Jahresüberschusses auf € 0,7 (i. V. € 3,5) Mrd.**

Operating Loss durch Einmaleffekte und intensiven Wettbewerb in Nordamerika geprägt. In 2001 verzeichnete DaimlerChrysler einen Operating Loss von € 1,3 Mrd. gegenüber einem Operating Profit von € 9,8 Mrd. im Vorjahr. Das abgelaufene Geschäftsjahr war insbesondere durch hohe Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und den intensiven Wettbewerb in Nordamerika beeinträchtigt. Die Ergebnisse beider Jahre sind stark durch Sondereffekte geprägt.

Im Februar 2001 stimmte der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG dem Turnaround-Plan der Chrysler Group zu, der das Ergebnis im Berichtsjahr mit einem einmaligen Aufwand von € 3,1 Mrd. belastete. Darüber hinaus entstanden im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses Einmalaufwendungen von insgesamt € 0,5 Mrd., die durch Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen im Zusammenhang mit unvorhersehbaren Marktentwicklungen verursacht wurden. Für die Beteiligung an Mitsubishi Motors

waren ebenfalls Aufwendungen für Strukturmaßnahmen von anteilig € 0,4 Mrd. zu berücksichtigen. Im Geschäftsfeld Dienstleistungen belasteten außerplanmäßige Wertberichtigungen auf das Leasingportfolio von Capital Services mit € 0,2 Mrd. das Ergebnis. Im Zusammenhang mit den E-Business Aktivitäten entstanden einmalige Aufwendungen in Höhe von insgesamt € 0,1 Mrd., die den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart, Chrysler Group und Nutzfahrzeuge zugeordnet wurden. Die durch die argentinische Regierung veranlasste Neuordnung des Finanz- und Kreditwesens mit der Freigabe des Wechselkurses gegenüber dem U.S. Dollar im Januar 2002 führte zu Aufwendungen von insgesamt € 0,1 Mrd., die noch im Berichtsjahr zu berücksichtigen waren und insbesondere die Geschäftsfelder Dienstleistungen und Nutzfahrzeuge betrafen.

Positiv beeinflusste ein Einmalsertrag aus dem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS in Höhe von € 0,9 Mrd. den Operating Profit des abgelaufenen Jahres. Weitere Einmalserträge resultierten aus der Veräußerung des Geschäftsbereichs Bahnsysteme an Bombardier (€ 0,3 Mrd.), aus dem Verkauf der restlichen debitel-Anteile an Swisscom (€ 0,3 Mrd.) sowie aus der Veräußerung von 60% der Anteile an TEMIC an Continental (€ 0,2 Mrd.).

Der Operating Profit des Vorjahres war durch einmalige Ergebniseffekte von insgesamt € 4,5 Mrd. positiv beeinflusst.

Die in den Geschäftsjahren 2001 und 2000 berichteten Einmaleffekte sind pro Segment in der Tabelle auf Seite 55 dargestellt.

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

in Millionen	01	01	00
	US \$	€	€
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.627	2.951	2.145
Chrysler Group	(4.701)	(5.281)	501
Nutzfahrzeuge	(458)	(514)	1.212
Dienstleistungen	545	612	2.457
Übrige Aktivitäten	1.051	1.181	3.590
Eliminierungen	(237)	(267)	(153)
DaimlerChrysler-Konzern	(1.173)	(1.318)	9.752
Bereinigt um Einmaleffekte	1.197	1.345	5.213

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.

Bereinigt um Sondereffekte ergab sich im Berichtsjahr ein Operating Profit von € 1,3 Mrd., der damit deutlich unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis von € 5,2 Mrd. lag. Der Rückgang war im Wesentlichen auf den bereits im Februar 2001 angekündigten operativen Verlust der Chrysler Group und das insgesamt nur noch leicht positive Ergebnis des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge zurückzuführen. Hier wirkten sich insbesondere die schwierigen Wettbewerbsbedingungen in den nordamerikanischen Märkten aus. Eine weitere Verschlechterung des Operating Profit ergab sich durch das anteilig einzubeziehende Ergebnis von Mitsubishi Motors, welches durch rückläufige Absätze belastet war.

Operating Profit von Mercedes-Benz Personenwagen & smart über dem Vorjahresniveau. Der Ergebnisbeitrag des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Personenwagen & smart lag bei € 3,0 Mrd. und übertraf damit sein sehr gutes Vorjahresergebnis um € 0,8 Mrd. Der Operating Profit des abgelaufenen Jahres enthielt Einmalaufwendungen im Zusammenhang mit den E-Business Aktivitäten des Konzerns, die dem Geschäftsfeld zugeordnet wurden. Das Vorjahresergebnis berücksichtigte per Saldo einmalige Aufwendungen von € 0,7 Mrd., die überwiegend aus der Neuausrichtung der smart-Produktpalette und der erstmaligen Berücksichtigung der EU-Altautoverordnung resultierten.

Bereinigt um diese Sondereffekte lag das operative Ergebnis leicht über dem Vorjahresniveau. Die weiterhin hervorragende Marktakzeptanz der S-Klasse und die erfolgreiche Markteinführung des neuen SL trugen ebenso wie die C-Klasse mit ihren stark gestiegenen Absatzzahlen bei der Limousine und des im März 2001 am Markt eingeführten Sportcoupés und T-Modells zum positiven Geschäftsverlauf bei. Gegenläufig wirkte sich der lebenszyklusbedingte Absatzrückgang bei der E-Klasse aus.

Der operative Verlust im Geschäftsbereich smart konnte aufgrund weiterer Absatzerfolge bei City Coupé und smart Cabrio deutlich vermindert werden.

Ergebnisentwicklung der Chrysler Group durch Restrukturierung und harten Wettbewerb geprägt.

Der Operating Loss von € 5,3 Mrd. (i. V. € 0,5 Mrd. Operating Profit) war durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan in Höhe von € 3,1 Mrd. belastet. Vor dem Hintergrund des intensiveren Wettbewerbs und des sich abzeichnenden schwächeren US-Automobilmarktes wurden umfassende Restrukturierungsmaßnahmen mit dem Ziel beschlossen, die Ertragskraft wiederherzustellen und die Wettbewerbsposition der Chrysler Group zu verbessern. Die Restrukturierungsaufwendungen umfassten überwiegend Aufwendungen in Verbindung mit dem Stellenabbau, außerplanmäßige Abschreibungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit Abnahmeverpflichtungen gegenüber Lieferanten. Weitere Einmalaufwendungen resultierten aus den dem Geschäftsfeld zugeordneten E-Business Aktivitäten des Konzerns. Das Vorjahresergebnis enthielt Aufwendungen aufgrund der erstmaligen Berücksichtigung der EU-Altautoverordnung.

Einmaleffekte im Operating Profit (Loss)

nach Segmenten	01	01	00
in Millionen	US \$	€	€
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	(9)	(10)	(729)
Chrysler Group	(2.758)	(3.098)	(30)
Nutzfahrzeuge	(503)	(565)	(41)
Dienstleistungen	30	34	1.816
Übrige Aktivitäten	870	976	3.523
Eliminierungen	-	-	-
DaimlerChrysler-Konzern	(2.370)	(2.663)	4.539

Operating Profit (Loss) bereinigt um Einmaleffekte

in Millionen	01	01	00
	US \$	€	€
Industriegeschäft	696	782	4.621
Financial Services	501	563	592
DaimlerChrysler-Konzern	1.197	1.345	5.213

Bereinigt um diese Sondereffekte belief sich der Operating Loss auf € 2,2 Mrd. (i. V. € 0,5 Mrd. Operating Profit). Wesentliche Ursachen für den Rückgang waren geringere Fahrzeugauslieferungen, ein veränderter Produkt-Mix, höhere Preisnachlässe (Incentives) sowie höhere produktbezogene Kosten. Die geringeren Fahrzeugauslieferungen, die höheren Preisnachlässe sowie die rückläufigen Marktanteile waren überwiegend auf den harten Wettbewerb in Nordamerika zurückzuführen. Dies betraf insbesondere die für die Chrysler Group besonders wichtigen Marktsegmente der höherwertigen Sport Utility Vehicles und Pick-up-Fahrzeuge. Der Rückgang des operativen Ergebnisses konnte teilweise durch Kosteneinsparungen und andere Maßnahmen in Verbindung mit dem Turnaround-Plan kompensiert werden. Darüber hinaus konnte den gewährten Preisnachlässen teilweise durch höhere Preise entgegengewirkt werden.

Markt in Nordamerika belastete das Ergebnis bei Nutzfahrzeuge. Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge verzeichnete in 2001 einen Operating Loss von € 0,5 Mrd. gegenüber einem Operating Profit von € 1,2 Mrd. im Vorjahr. Im Operating Loss des abgelaufenen Geschäftsjahres sind Einmalaufwendungen des Geschäftsbereichs Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses in Höhe von € 0,5 Mrd. enthalten, die durch Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen im Zusammenhang mit unvorhersehbaren Marktentwicklungen verursacht wurden. Weitere Aufwendungen von zusammen € 0,1 Mrd. resultierten überwiegend aus der Währungs- und Wirtschaftskrise in Argentinien sowie aus den dem Geschäftsfeld zugeordneten E-Business Aktivitäten des Konzerns. Im Vorjahr ergaben sich Einmalaufwendungen aus der erstmaligen Berücksichtigung der EU-Altautoverordnung.

Bereinigt um diese Sondereffekte verzeichnete das Geschäftsfeld mit € 0,1 Mrd. ein leicht positives Ergebnis (i. V. € 1,3 Mrd.). Der Rückgang des operativen Ergebnisses war insbesondere durch den Einbruch des Nutzfahrzeugmarktes in Nordamerika verursacht, der zu einem deutlichen Preisverfall bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen und zu einem Absatzrückgang von 34% im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses führte.

Zudem wirkten sich Nachfrageausfälle aufgrund der Wirtschaftskrisen in Argentinien und der Türkei sowie die geringer werdende Nachfrage auf den westeuropäischen Lkw-Märkten ergebnisbelastend aus.

Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe – zuvor im Segment Übrige Aktivitäten enthalten – wurde mit Beginn des Geschäftsjahres in den neuen Geschäfts-

bereich Powersystems innerhalb des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge eingebracht. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse herzustellen, wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

Operatives Ergebnis bei Dienstleistungen leicht unter Vorjahresniveau. Das Geschäftsfeld Dienstleistungen weist einen Operating Profit von € 0,6 (i. V. € 2,5) Mrd. aus. Der Vergleich der Ergebnisse ist durch Sondereffekte in beiden Geschäftsjahren geprägt. Im Operating Profit 2001 sind ein Einmalsertrag von € 0,3 Mrd. aus dem Verkauf des restlichen 10%igen debitel-Anteils an Swisscom sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der argentinischen Währungsanpassung von € 0,1 Mrd. enthalten. Darüber hinaus wurden mit dem beabsichtigten Verkauf eines Teils des Capital Services Portfolios in 2002 außerplanmäßige Wertberichtigungen auf die Leasingforderungen in Höhe von € 0,2 Mrd. erforderlich. Im Operating Profit des Vorjahres waren insgesamt positive Einmaleffekte von € 1,8 Mrd. berücksichtigt, die sich aus einem Bewertungsertrag im Zusammenhang mit der Beteiligung der Deutsche Telekom an debis Systemhaus und durch außerplanmäßige Abschreibungen auf Leasingfahrzeuge ergaben.

Nach Bereinigung des Operating Profit um diese Sonderfaktoren belief sich das Ergebnis auf € 0,6 Mrd. und lag damit leicht unter dem Vorjahresniveau. Belastet wurde das operative Ergebnis primär durch den anhaltenden Margendruck, durch die Risikovorsorge für das Nutzfahrzeugportfolio in Nordamerika und durch Restwertverluste bei Fahrzeugen der Chrysler Group. Diese Belastungen konnten jedoch durch die konsequente Nutzung der zur Verfügung stehenden Refinanzierungsinstrumente und -möglichkeiten sowie durch die Optimierung der Kostenstruktur als Folge der eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung ausgeglichen werden.

EADS und Mitsubishi Motors beeinflussten Operating Profit-Entwicklung im Segment Übrige Aktivitäten.

Mit Beginn des neuen Geschäftsjahres wurde das bisherige Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt, das zuletzt aus der at equity bilanzierten EADS und dem vollkonsolidierten Geschäftsbereich MTU Aero Engines bestanden hat, dem Segment Übrige Aktivitäten zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Darüber hinaus beinhaltet dieses Segment unsere Beteiligungen an Mitsubishi Motors und TEMIC, die Holding- und Finanzgesellschaften, die Immobilienaktivitäten sowie die zentrale Konzernforschung. Der Geschäftsbereich Bahnsysteme war bis zur Veräußerung an Bombardier diesem Segment zugeordnet.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen	01 US\$	01 €	00 €
Umsatzerlöse	136.072	152.873	162.384
Umsatzkosten	(114.283)	(128.394)	(134.370)
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(16.317)	(18.331)	(18.303)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.281)	(5.933)	(6.337)
Sonstige betriebliche Erträge	1.079	1.212	946
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(2.727)	(3.064)	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	(1.457)	(1.637)	4.320
Finanzergebnis	137	154	156
Ergebnis vor Ertragsteuern	(1.320)	(1.483)	4.476
Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland	-	-	(263)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	692	777	(1.736)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag gesamt	692	777	(1.999)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	39	44	(12)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	(589)	(662)	2.465
Außerordentliche Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern	-	-	5.516
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern	-	-	(87)
Konzern-Jahresergebnis	(589)	(662)	7.894
Konzern-Jahresergebnis bereinigt um Einmaleffekte¹⁾	650	730	3.481

¹⁾ 2001: Turnaround-Plan Chrysler Group, Restrukturierung des Geschäftsbereichs Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses, Restrukturierungsplan Mitsubishi Motors, Wertberichtigungen auf das Capital Services Portfolio, Aufwendungen im Zusammenhang mit den E-Business Aktivitäten und der Währungs- und Wirtschaftskrise in Argentinien, Ertrag aus einem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS, Verkauf des restlichen 10%igen debitel-Anteils, Veräußerung von 60% der Anteile an TEMIC, Verkauf Adtranz.

2000: Tausch von Anteilen der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS, Beteiligung der Deutsche Telekom 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.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten in Höhe von € 1,2 Mrd. lag deutlich unter dem Vorjahresniveau von € 3,6 Mrd. Die Ergebnisse beider Jahre waren jedoch stark durch Sondereffekte geprägt. Im Berichtsjahr resultierten Einmalserträge aus dem Anteilstausch im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS (€ 0,9 Mrd.), aus der Veräußerung von 60% der Anteile an TEMIC an Continental (€ 0,2 Mrd.) sowie aus dem Verkauf des Geschäftsbe-

Überleitung zum Operating Profit (Loss)

in Millionen	01 US\$	01 €	00 €
Ergebnis vor Finanzergebnis	(1.457)	(1.637)	4.320
+ Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(401)	(450)	(228)
+ Operatives Beteiligungsergebnis	459	516	(35)
+ Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten	260	292	5.832
+ Übriges nicht operatives Ergebnis	(34)	(39)	(137)
Operating Profit (Loss)	(1.173)	(1.318)	9.752

reichs Bahnsysteme (€ 0,3 Mrd.). Gegenläufig belasteten Aufwendungen von € 0,4 Mrd. aus dem Restrukturierungsprogramm bei Mitsubishi Motors das Ergebnis. Im Geschäftsjahr 2000 sind insgesamt Einmalserträge von € 3,5 Mrd. zu verzeichnen gewesen, die aus dem Tausch von Anteilen der DaimlerChrysler Aerospace in Anteile an der EADS sowie aus der Veräußerung der Bahnfahrwegsysteme beim Geschäftsbereich Bahnsysteme entstanden waren.

Bereinigt um Sonderfaktoren erzielte das Segment Übrige Aktivitäten im Geschäftsjahr 2001 ein positives Ergebnis von € 0,2 (i. V. € 0,1) Mrd. Die positiven Beiträge der MTU Aero Engines sowie der EADS, bei der die Erträge im Wesentlichen aus den gestiegenen Airbus-Auslieferungen resultierten, konnten dabei das anteilige negative Ergebnis von Mitsubishi Motors vollständig kompensieren.

Finanzergebnis auf Vorjahresniveau. Das Finanzergebnis lag mit € 0,2 Mrd. auf dem Niveau des Vorjahres. Insgesamt war das Finanzergebnis im Berichtsjahr durch Sondereffekte in Höhe von € 0,7 Mrd. beeinflusst. Das Beteiligungsergebnis, welches insbesondere durch die at equity bilanzierten Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors geprägt war, verbesserte sich in erster Linie durch den Einmalertrag im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS bei EADS. Gegenläufig wirkte das anteilig negative Ergebnis von Mitsubishi Motors, das durch den Restrukturierungsaufwand belastet war.

Aufgrund der Währungs- und Wirtschaftskrise in Argentinien sind Aufwendungen von € 0,1 Mrd. entstanden.

Der Rückgang des Zinsergebnisses stand im Zusammenhang mit der gestiegenen Verschuldung im Industriegeschäft.

Die Ergebnisse der operativen Beteiligungen wurden dem Operating Profit des jeweiligen Geschäftsfelds zugeordnet. Im Berichtsjahr ergab sich hieraus ein insgesamt positiver Beitrag zum Operating Profit von € 0,5 Mrd., wovon € 0,7 Mrd. auf die Beteiligungen an EADS und Mitsubishi Motors entfielen. Negative Ergebnisbeiträge von € 0,2 Mrd. resultierten aus sonstigen Beteiligungen.

Bereinigt um Einmaleffekte positives Konzernergebnis.

Das Geschäftsjahr 2001 schloss mit einem Konzern-Jahresfehlbetrag von € 0,7 Mrd. gegenüber einem Konzern-Jahresüberschuss von € 7,9 Mrd. im Vorjahr. Auf Basis des ausgewiesenen Jahresfehlbetrags ergab sich ein Verlust je Aktie von € 0,66 gegenüber einem Gewinn je Aktie von € 7,87 in 2000.

Die im Zusammenhang mit dem Operating Profit und dem Finanzergebnis beschriebenen Sondereinflüsse schlugen sich im Konzern-Jahresüberschuss mit einem Nachsteuerbetrag von insgesamt € 1,4 Mrd. ergebnismindernd (i. V. € 4,8 Mrd. ergebniserhöhend) nieder. Zudem resultierten im Vorjahr aufgrund der Steuerreform in Deutschland einmalige Aufwendungen aus der Abwertung von aktivierten latenten Steuern; darüber hinaus waren Ergebniseffekte mit Einmalcharakter aus der Erstanwendung von Rechnungslegungsstandards (SFAS 133 und EITF 99-20) gesondert darzustellen. Aufgrund der Vorschriften zur Anwendung der Pooling-of-Interest-Methode waren im Jahr 2000 Erträge aus der Veräußerung von Unternehmens-einheiten als außerordentliches Ergebnis auszuweisen.

Bereinigt um diese Einmaleffekte verminderte sich der Konzern-Jahresüberschuss um € 2,8 Mrd. auf € 0,7 Mrd.; das bereinigte Ergebnis je Aktie erreichte € 0,73 gegenüber € 3,47 in 2000.

Ausschüttung von € 1,00 pro Aktie. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der am 10. April 2002 stattfindenden Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 2001 eine Dividende von € 1,00 je Aktie auszuschütten. Bei einem dividendenberechtigten Kapital in Höhe von € 2.609 Mio. beträgt die Ausschüttungssumme € 1.003 Mio.

Steuerungsinstrumente als wichtiger Bestandteil der Unternehmensführung. Das implementierte Steuerungsinstrumentarium fördert die Dezentralisierung von Verantwortung, eine bereichsübergreifende Transparenz sowie eine kapitalmarktorientierte Investitionssteuerung in allen Bereichen des DaimlerChrysler-Konzerns. Damit unterstützt das Steuerungssystem das Management bei der Führung und Weiterentwicklung des Gesamtunternehmens sowie der einzelnen Geschäftsfelder.

Im Rahmen der Steuerung des DaimlerChrysler-Konzerns wird zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene der Geschäftsfelder und -bereiche unterschieden. Auf Konzernebene wird dabei aus der Nachsteuer-Ergebnisgröße Net Operating Income abzüglich der durchschnittlichen Kapitalkosten der Wertbeitrag als absolute Ergebnisgröße ermittelt. Zur Berechnung der Konzern-Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) wird das Net Operating Income zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Umfang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft. 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, risikofreie festverzinsliche Wertpapiere sowie von einer Risikoprämie für Anlagen in Aktien bestimmt. Auf Konzernebene wurde für das Jahr 2001 mit einem seit 1998 unveränderten Kapitalkostensatz von 9,2% gerechnet. Auf der Ebene der industriell tätigen Geschäftsfelder und -bereiche wird mit dem Operating Profit eine Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern verwendet, 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 betrug 15,5% vor Steuern. Für unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten wird branchenüblich die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen. Hierfür wurde ein anzustrebendes Mindest-Renditeziel von 17% vor Steuern definiert. Die Absenkung gegenüber dem Vorjahr um 3%-Punkte resultierte aus einem geringeren durchschnittlichen Steuersatz für Financial Services.

Entwicklung der Kapitalrenditen. Das Net Operating Income, das aus dem um Einmaleffekte bereinigten Konzern-Jahresüberschuss abgeleitet wird, belief sich im Berichtsjahr auf € 1,6 (einschließlich Einmaleffekte € 0,3) Mrd. In Verbindung mit einem Zuwachs der Net Assets von € 6,4 Mrd. auf € 65,9 Mrd. (Jahresdurchschnitt) führte dies zu einem Return on Net Assets für den DaimlerChrysler-Konzern von 2,5% nach Steuern. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart hat wiederum den Mindestverzinsungsanspruch von 15,5% vor Steuern deutlich übertroffen. Bei Chrysler Group, im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge und bei Financial Services wurde vor allem aufgrund der unbefriedigenden wirtschaftlichen Situation in Nordamerika der Mindestverzinsungsanspruch nicht erreicht. Bei Chrysler Group und im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses wurden in 2001 umfangreiche Programme zur Verbesserung der Profitabilität eingeleitet.

Entwicklung der Kapitalrenditen¹⁾

	01 (Jahresdurchschnitt in Mrd. €)		00	
	Net Assets	Return on Net Assets	%	%
DaimlerChrysler-Konzern, nach Steuern	65,9	59,5	2,5	7,4
Industriegeschäfte, vor Zinsen und Steuern	54,7	48,8	1,4	9,5
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	11,1	10,9	26,7	26,3
Chrysler Group	26,6	25,0	(8,2)	2,1
Nutzfahrzeuge	9,2	7,6	0,6	16,5
Dienstleistungen ²⁾	2,2	1,1	1,9	9,5
Übrige industrielle Aktivitäten ³⁾	5,6	4,2	7,2	10,8
	Eigenkapital		Return on Equity ⁴⁾	
Financial Services	9,6	6,2	5,9	9,6

¹⁾ Ohne Einmaleffekte.

²⁾ Ohne Financial Services (aufgrund der Beteiligung der Deutsche Telekom an debis Systemhaus sind die Werte mit dem Vorjahr nicht vergleichbar).

³⁾ Aufgrund des Erwerbs beziehungsweise der Veräußerung verschiedener Beteiligungen sind die Werte mit dem Vorjahr nicht vergleichbar. Die übrigen industriellen Aktivitäten beinhalten die Anteile an Mitsubishi Motors (ab Oktober 2000) und EADS (ab Juli 2000) sowie den Geschäftsbereich MTU Aero Engines. Der verkaufte Geschäftsbereich Bahnsysteme war bis Ende April 2001 enthalten, der Geschäftsbereich Automobil-Elektronik wurde bis März 2001 vollständig einbezogen und ist danach at equity berücksichtigt.

⁴⁾ Vor Steuern.

Aufgrund des rückläufigen Net Operating Income sowie der gestiegenen Net Assets weist der DaimlerChrysler-Konzern einen negativen Wertbeitrag von € 4,4 Mrd. aus (berechnet auf Basis eines Kapitalkostensatzes von 9,2 % nach Steuern).

Die Net Assets werden – wie in der nachfolgenden Tabelle dargestellt – aus der Konzernbilanz abgeleitet.

Net Assets¹⁾ (Nettovermögen) des DaimlerChrysler-Konzerns		
in Millionen	01 €	00 €
Eigenkapital ²⁾	39.184	42.713
Anteile in Fremdbesitz	417	519
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	15.701	9.508
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	12.608	11.114
Net Assets (Nettovermögen)	67.910	63.854

¹⁾ Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: € 65,9 (i. V. € 59,5) Mrd.

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

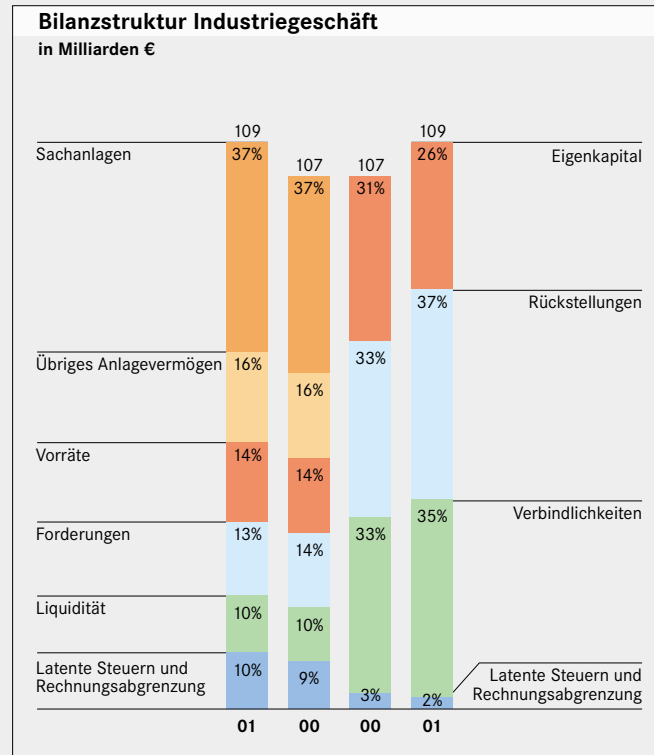
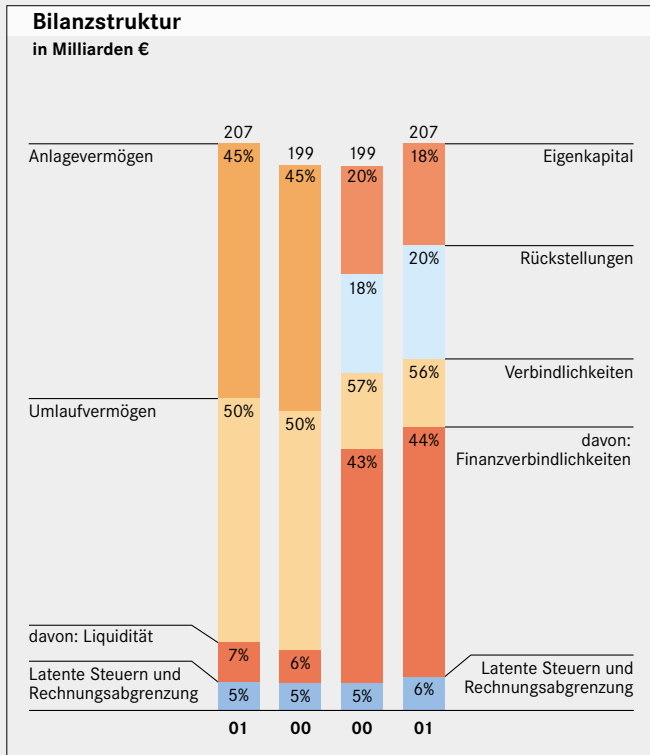
Überleitung zum Net Operating Income

in Millionen	01 €	00 €
Konzernergebnis	(662)	7.894
Einmaleffekte	1.392	(4.413)
Konzernergebnis bereinigt um Einmaleffekte	730	3.481
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(44)	12
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	422	241
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	539	649
Net Operating Income	1.647	4.383

Im Hinblick auf eine Reihe von Veränderungen sowohl in unserer Kapitalstruktur als auch in den Kapitalmarktanforderungen wurden beginnend mit dem Jahr 2002 die Kapitalkosten neu berechnet. Die verschiedenen geänderten Parameter der nach dem Capital Asset Pricing-Modell ermittelten Kapitalkosten haben insgesamt zu einer Senkung des Konzernkapitalkostensatzes auf 8% nach Steuern geführt. Daraus ergibt sich für die industriell tätigen Geschäftsfelder zukünftig ein Mindestverzinsungsanspruch von 13% (vor Steuern) sowie für den Finanzdienstleistungsbereich von 14% (vor Steuern). Die Anforderungen an die Geschäftsbereiche werden jeweils aus Benchmarks mit den besten vergleichbaren Unternehmen abgeleitet. Sie übertreffen in aller Regel die Mindestanforderungen erheblich und verändern sich durch die Neubestimmung der Kapitalkosten nicht. Mit einem adäquaten Kapitalkostensatz sollen wertsteigernde Investitionsprojekte gefördert und entsprechende Wachstumsmöglichkeiten genutzt werden. Damit wird weiterhin das Ziel verfolgt, nachhaltig Werte für unsere Anteilseigner zu schaffen.

Anstieg der Bilanzsumme. Die Bilanzsumme des Konzerns erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4% auf € 207,4 Mrd. Ausschlaggebend dafür war im Wesentlichen 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 31.12.2001 mit einem Wechselkurs von € 1 = US-Dollar 0,881 (i. V. € 1 = US-Dollar 0,931) umzurechnen. Dies hat sich in entsprechend höheren Bilanzständen in Euro niedergeschlagen. Vom Anstieg der Konzernbilanzsumme sind insgesamt € 6,2 Mrd. auf Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen. Die Veräußerung des Geschäftsbereichs Bahnsysteme an Bombardier führte im Berichtsjahr zur Entkonsolidierung der Adtranz-Gruppe und dadurch bedingt zu einer Bilanzverkürzung um rund € 1,9 Mrd.

Auf der Aktivseite war der Anstieg der Vermieteten Gegenstände (7%) und der Forderungen aus Finanzdienstleistungen (2%) überwiegend auf die geänderten Wechselkursparitäten zurückzuführen. Insgesamt machte das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft € 85,5 Mrd. und damit 41% unserer gesamten Aktiva aus. Auf der Passivseite stehen dem € 90,9 Mrd. an Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Der Anstieg der Finanzverbindlichkeiten war mit € 3,0 Mrd. währungsbedingt.



Die Sachanlagen nahmen im Berichtsjahr um 3% auf € 41,2 Mrd. zu, wobei der Anstieg überwiegend auf positive Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen war. Gegenläufig wirkten höhere Abschreibungen insbesondere bei der Chrysler Group im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen.

Die Finanzanlagen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht und erreichten einen Bilanzwert von € 12,4 (i. V. € 12,1) Mrd. Die Zunahme resultierte im Wesentlichen aus dem im Zusammenhang mit der Gründung der Airbus SAS entstandenen Einmalertrag bei EADS, der entsprechend den at equity bilanzierten Beteiligungsbuchwert an EADS erhöhte. Gegenläufig reduzierte sich infolge des negativen Ergebnisses von Mitsubishi Motors der at equity Bilanzansatz für diese Beteiligung.

Die Vorräte - abzüglich der erhaltenen Anzahlungen - sind in der Konzernbilanz mit € 16,8 (i. V. € 16,3) Mrd. ausgewiesen. Neben positiven Währungsumrechnungseffekten (€ 0,2 Mrd.) war die Erhöhung insbesondere durch anstehende Markteinführungen neuer Produkte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart bedingt (€ 0,9 Mrd.). Einen gegenläufigen Effekt bewirkte die Entkonsolidierung der Adtranz-Gruppe (€ 0,5 Mrd.).

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Sonstigen Forderungen nahmen leicht auf € 22,6 (i. V. € 22,4) Mrd. zu. Hierbei standen einem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von € 1,6 Mrd., der im Wesentlichen durch die Entkonsolidierung der Adtranz-Gruppe (€ 0,7 Mrd.) und durch einen Forderungsabbau im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart (€ 0,3 Mrd.) bedingt war, eine Zunahme bei den sonstigen Vermögensgegenständen (€ 2,2 Mrd.) gegenüber. Die Zunahme der sonstigen Vermögensgegenstände war neben positiven Währungsumrechnungseffekten überwiegend durch höhere Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten sowie durch gestiegene Sicherungseinbehalte im Zusammenhang mit der Verbriefung von Forderungen verursacht.

Der Bestand an liquiden Mitteln stieg um 16% auf € 14,5 Mrd. Maßgeblich hierfür war die Zunahme der Zahlungsmittel auf € 11,4 (i.V. € 7,1) Mrd., die insbesondere auf höhere Mittelzuflüsse aus verkauften Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie auf Umschichtungen von Wertpapieren in Zahlungsmittel zurückzuführen war. Gegenläufig sank der Bestand an Wertpapieren um 43% auf € 3,1 Mrd.

Auf der Passivseite verminderte sich das Konzern-eigenkapital um 8% auf € 39,0 (i. V. € 42,4) Mrd. Der Rückgang war überwiegend durch die für das Geschäftsjahr 2000 ausgeschüttete Dividende (€ 2,4 Mrd.) sowie durch das negative Konzernergebnis in Höhe von € 0,7 Mrd. bedingt. Die Eigenkapitalquote, bereinigt um die Dividendenzahlungen, war um 1,8%-Punkte auf 18,3% rückläufig. Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,7 (i.V. 31,2)%. Ausschlaggebend für die Verminderung war neben dem negativen Ergebnis eine bei Financial Services durchgeführte Kapitalerhöhung, die das Eigenkapital des Industriegeschäfts entsprechend reduzierte.

Der Bilanzansatz der Rückstellungen stieg um € 5,1 Mrd. auf € 41,6 Mrd. Die Steigerung resultierte insbesondere aus höheren Garantierückstellungen, aus Rückstellungszuführungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan bei der Chrysler Group sowie aus höheren Rückstellungen für Risiken im Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses. Darüber hinaus nahmen die Rückstellungen durch Währungseinflüsse um insgesamt € 1,1 Mrd. zu.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen Verbindlichkeiten gingen um € 0,5 Mrd. auf € 24,4 Mrd. zurück. Bereinigt um Einflüsse aus der Währungsumrechnung (€ 0,7 Mrd.) war der Rückgang im Wesentlichen auf die Entkonsolidierung der Adtranz-Gruppe (€ 0,8 Mrd.) sowie auf den Abbau von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart und Nutzfahrzeuge zurückzuführen.

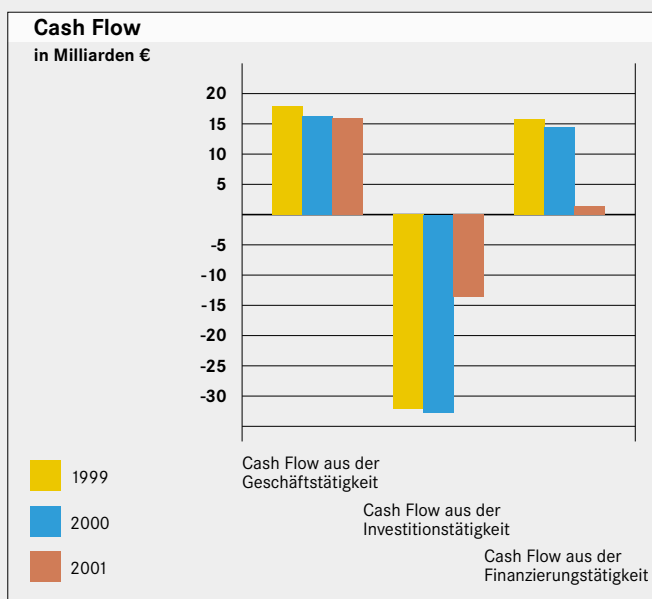
Kapitalflussrechnung durch Finanzdienstleistungs-geschäft geprägt.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit lag im Berichtsjahr mit € 15,9 (i. V. € 16,0) Mrd. auf Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür war die Verschlechterung des finanzwirtschaftlichen Ergebnisses, die durch den positiven Effekt beim Working Capital nahezu kompensiert wurde.

Der starke Rückgang des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit auf € 13,3 (i. V. € 32,7) Mrd. war auf die beabsichtigt niedrigeren Wachstumsraten unseres Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Im Finanzdienstleistungsgeschäft verminderte sich der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit um € 12,6 Mrd. auf € 7,5 (i. V. € 20,1) Mrd. Hier wirkten im Wesentlichen die um € 7,6 Mrd. geringeren Nettowachse bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der um € 3,4 Mrd. geringere Nettoanstieg im Vermietvermögen. Der Rückgang des Cash Flow aus der Investitionstätigkeit im Industriegeschäft war vor allem auf die im Vorjahr vorgenommenen Beteiligungserwerbe zurückzuführen.

Aufgrund des geringeren Wachstums im hauptsächlich kreditfinanzierten Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft ging der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit von € 14,5 Mrd. auf € 1,4 Mrd. zurück.

Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Ursprungslaufzeit bis zu drei Monaten nahm im Berichtsjahr von € 7,1 Mrd. auf € 11,4 Mrd. zu. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere zählen, stieg von € 12,5 Mrd. auf € 14,5 Mrd.



Refinanzierung im DaimlerChrysler-Konzern. Am 26. Februar 2001 wurde das Unternehmens-Rating von DaimlerChrysler von der Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) von A auf A- und von Moody's Investors Service (Moody's) von A2 auf A3 gesenkt. Die gleichzeitige Herabstufung der kurzfristigen Ratings von A-1 auf A-2 (S&P) und von P-1 auf P-2 (Moody's) bewirkte nicht nur eine Verteuerung der kurzfristigen Mittelaufnahmen (Commercial Paper), sondern auch eine Verringerung des platzierbaren Commercial Paper-Volumens insbesondere in den USA. Daher wurde bereits im Januar 2001 mit der Begebung einer Multi-Currency Multi-Tranche-Anleihe im Gegenwert von US-Dollar 7,1 Mrd. der bereits im zweiten Halbjahr 2000 begonnene Weg verstärkt fortgesetzt, kurzfristige Finanzierungen durch länger laufende Anleihen zu ersetzen. Im März 2001 wurde dies mit der Begebung einer Multi-Tranche-Anleihe in einem Gesamtvolumen von € 6,5 Mrd. weitergeführt und im Wesentlichen abgeschlossen.

Nach diesen beiden großen Transaktionen konnte DaimlerChrysler im weiteren Jahresverlauf den laufenden Finanzierungsbedarf durch kleinere Kapitalmarkttransaktionen decken. Diese erfolgten unter den Medium Term Note Programmen in Form von öffentlichen Anleihen und Privatplatzierungen. Im öffentlichen Bereich konnte DaimlerChrysler durch die erstmalige Begebung von Anleihen in Polnischen Zloty, Slowakischen Kronen und Ungarischen Forint im internationalen Kapitalmarkt und durch die Begebung einer Anleihe in Südafrikanischen Rand im lokalen Kapitalmarkt neue Marktsegmente und Investorenkreise erschließen.

Die 364-Tage Tranche der globalen Kreditfazilität wurde im Jahr 2001 in eine 2-jährige Working Capital-Linie umstrukturiert. Insgesamt umfasst die in 1999 etablierte Fazilität drei Tranchen mit unterschiedlichen Laufzeiten in einem Gesamtumfang von US-Dollar 18 Mrd. Diese Kreditfazilität wurde auch in 2001 nicht in Anspruch genommen.

Insbesondere aufgrund der Nachfrageschwäche im US-Automobilmarkt senkte Standard & Poor's Ende Oktober 2001 unser langfristiges Rating um eine weitere Stufe von A- auf BBB+. Moody's Investors Services hat dagegen keine Veränderung der Bonitätseinstufung (A3) vorgenommen.

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 dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum richtigen Umgang mit bestehenden Risiken sind wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die im Hinblick auf die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst und ausgebaut wurden. Das Risikomanagementsystem ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses 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 ist so gestaltet, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennen und gegensteuernde 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 deutlich verschlechtert, und die Aussichten für das Gesamtjahr 2002 sind eher verhalten. Angesichts der ungewöhnlich hohen Unsicherheit über die weitere konjunkturelle Entwicklung bestehen Risiken für die Ergebnissituation von DaimlerChrysler, sofern die von uns für die zweite Jahreshälfte 2002 erwartete konjunkturelle Erholung nicht oder deutlich schwächer eintreten sollte.

Mögliche Auslöser einer – über die prognostizierte konjunkturelle Wachstumsschwäche hinaus – anhaltend rezessiven Entwicklung in den USA wäre ein erneuter Vertrauensverlust bei Konsumenten und Investoren. Die damit verbundene abwärts gerichtete Erwartungsspirale würde einen stärkeren Einbruch der US-amerikanischen Inlandsnachfrage sowie deutliche Verluste an den Aktienmärkten mit sich bringen. Aufgrund der handels- und kapitalmäßigen Verflechtungen dürfte bei einem solchen Szenario dann auch die unterstellte Konjunkturerholung in den für den Konzern so wichtigen Märkten Westeuropas ausbleiben. Auch in Asien und Lateinamerika wären spürbare Wachstums-einbußen wahrscheinlich.

Ein weiteres Risikopotenzial liegt in einem noch tiefer und länger als prognostiziert anhaltendem Fall der japanischen Wirtschaft. Dies würde nicht nur einen wichtigen Absatzmarkt betreffen, sondern auch die strukturellen Anpassungsprozesse bei Mitsubishi Motors erschweren. Eine länger anhaltende Rezession der japanischen Konjunktur würde zudem die Lage in einigen asiatischen Schwellenländern verschärfen, was auch das gemeinsame Engagement mit Hyundai Motor Company negativ beeinflussen könnte.

Ein eher regional begrenztes Risikopotenzial wären nachhaltige Krisen in einzelnen Schwellenländern von Südamerika, Asien und Osteuropa.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken.

Neben der generellen wirtschaftlichen Entwicklung und sich abschwächenden Absatzmärkten liegt ein Risikofaktor im gestiegenen Wettbewerbsdruck. Es sind nicht mehr allein die klassischen Produkteigenschaften, sondern im verstärkten Maß auch der Preis und absatzfördernde Finanzierungsangebote, die über den Verkauf eines Produktes entscheiden. Gerade im US-amerikanischen Automobilmarkt wurden nach den Ereignissen des 11. September 2001 die Preisnachlässe auf Neuwagen (Incentives) deutlich erhöht und die Konditionen der Finanzierungsangebote verbessert. Während auf diese Weise ein stärker zu erwartender Marktrückgang verhindert werden konnte, besteht die Gefahr von dauerhaften Erlösminderungen verbunden mit einer Verringerung der Profitabilität. Sollte sich die Konjunktur nicht wie erwartet erholen, besteht darüber hinaus das Risiko, mit zusätzlichen Verkaufsanreizen die Nachfrage lediglich zeitlich vorzuziehen, so dass die Wahrscheinlichkeit von Absatzrückgängen in der Folgeperiode zunimmt. Dies könnte auch zu einer weiteren Anpassung von Kapazitäten sowohl im Personenwagen- als auch im Nutzfahrzeug-Bereich führen.

Der künftige Erfolg von DaimlerChrysler hängt insbesondere auch davon ab, inwieweit traditionelle Produkt- und Marktsegmente ausgebaut und mit innovativen Produkten neue Märkte erschlossen werden können. Dabei beeinflusst nicht zuletzt die Gesetzgebung hinsichtlich Verbrauch und Emissionen sowie der Energiepreis das Wachstum der verschiedenen Segmente. Sollte sich eine Nachfrageverschiebung hin zu kleinen Fahrzeugen mit geringeren Gewinnspannen oder auch die Notwendigkeit deutlich höheren technischen Aufwands ergeben, würde dies die Profitabilität von DaimlerChrysler beeinträchtigen.

Ein weiteres Erlösrisiko könnte durch stärkeren länderübergreifenden Wettbewerb mit gleichzeitig steigender Preistransparenz entstehen, z.B. durch alternative Vertriebskanäle wie dem Internet oder der Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung in Europa. Die Gruppenfreistellungsverordnung, die Ende September 2002 ausläuft, erlaubt Automobilherstellern die Einrichtung von selektiven und exklusiven Vertriebsnetzen. Die Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung wird bis Mitte des Jahres 2002 erwartet.

Diesen Risiken begegnen DaimlerChrysler wie auch andere Automobilhersteller unter anderem durch Effizienzsteigerungen in allen Bereichen der Wertschöpfungskette, einschließlich Strukturveränderungen in der Vertriebsorganisation. Qualitätsrisiken aufgrund von Kosteneinsparungen bei den Zulieferern können nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Der Erfolg der Turnaround-Pläne für die Chrysler Group, den Geschäftsbereich Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses sowie Mitsubishi Motors ist entscheidend davon abhängig, inwiefern das Management die geplanten Maßnahmen auch bei verschlechterten Marktbedingungen weiterhin erfolgreich umsetzen kann.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft von DaimlerChrysler besteht im Wesentlichen aus dem Verleasen und der Finanzierung von Konzernprodukten, in erster Linie von Fahrzeugen. Dabei refinanziert sich DaimlerChrysler zu einem erheblichen Teil über die externen Kapitalmärkte, womit Zinsänderungsrisiken verbunden sind. Darüber hinaus bestehen Ausfallrisiken im Finanzierungsgeschäft sowie Restwertrisiken, die sich bei der Vermarktung von zurückgegebenen Leasingfahrzeugen ergeben können.

Durch die 33%ige Beteiligung an der EADS partizipiert DaimlerChrysler 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 und Abnahme neuer Flugzeuge weltweit entscheidend von der Profitabilität und den Flottenerneuerungszyklen der Fluggesellschaften geprägt ist.

Risiko-Transparenz im Währungs-, Asset- und Liability-Management. DaimlerChrysler ist Marktrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen ausgesetzt. Diese Veränderungen können einen negativen Einfluss auf die Liquiditäts- und Ertragslage haben. Der Konzern steuert diese Risiken im Rahmen seiner laufenden Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Volkswirtschaftliche Analysen und Marktinformationen zu Wechselkursentwicklungen, Zinssätzen und Aktienkursen fließen kontinuierlich in den Risikomanagementprozess ein.

In Anlehnung an die Empfehlungen der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BIZ) quantifiziert DaimlerChrysler die Risikopositionen aus Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen regelmäßig in Form von Value-at-Risk-Berechnungen. Der Value-at-Risk weist dabei einen möglichen Marktwertverlust aus, der bei einer Wahrscheinlichkeit von 99% und einem Zeithorizont von fünf Tagen nicht überschritten wird. Methodische Grundlage ist der Varianz-Kovarianz-Ansatz auf Basis des RiskMetrics™-Modells. Die von RiskMetrics™ bereitgestellten Daten zu Volatilitäten und Korrelationen werden ergänzt um weitere Marktdaten zu Wechselkursen, Zinssätzen und Aktienkursen.

Derivative Finanzinstrumente werden im DaimlerChrysler-Konzern nur zur Absicherung von Marktrisiken im Währungs-, Zins- und Aktienkursmanagement eingesetzt.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling.

Währungsmanagement. Aus der internationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen, wobei sich gegenläufige Zahlungsströme in den einzelnen Währungen ausgleichen. Das Währungsexposure wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfasst und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignisse mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Das bei den ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der EURO-Zone gebundene Nettovermögen wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert. In Ausnahmefällen werden jedoch bestimmte langfristige Investitionen gegen Wechselkursrisiken abgesichert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die derivativen Währungssicherungskontrakte in 2001 und 2000.

in Millionen €	Jahresdurchschnitt 2001		Jahresdurchschnitt 2000	
	31.12.2001	2001	31.12.2000	2000
Währungssicherungskontrakte ¹⁾	368	430	541	574

¹⁾ Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Währungsoptionen.

Der Value-at-Risk der Währungssicherungskontrakte hat im Jahresdurchschnitt und zum Jahresende 2001 abgenommen, was in erster Linie auf geringere Währungsvolatilitäten und einen geringfügig niedrigeren Bestand an Währungssicherungsgeschäften zurückzuführen ist.

DaimlerChrysler hat die Berichterstattung der Währungsrisiken von der Sensitivitätendarstellung zu einem Value-at-Risk-Risikoausweis geändert, um ein einheitliches Verfahren für die Messung von Wechselkurs-, Zins- und Aktienkursrisiken anzuwenden, mit dem die verschiedenen Formen des Marktrisikos vergleichbar werden.

Asset- und Liability-Management. DaimlerChrysler benutzt eine Vielzahl von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um den Erfordernissen der operativen und strategischen Liquiditätssteuerung gerecht zu werden. Zusätzlich hierzu verfügt der Finanzdienstleistungsbereich – basierend auf vornehmlich festverzinslichen Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Kunden – über einen großen Bestand an zinssensitiven Aktiva, die grundsätzlich fristenkongruent refinanziert werden. Für einen begrenzten Teil des Forderungsportfolios werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

DaimlerChrysler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft zentral. Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps, Forward Rate Agreements, Swaptions, Caps und Floors werden eingesetzt, um die gewünschten Zinsbindungen und Asset-Liability-Strukturen zu erreichen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für die zinssensitiven Finanzinstrumente des DaimlerChrysler-Konzerns in 2001 und 2000.

Value-at-Risk in Millionen €	Jahres- durchschnitt		Jahres- durchschnitt	
	31.12.2001	2001	31.12.2000	2000
Zinssensitive Finanzinstrumente	334	272	126	128

Der Value-at-Risk der zinssensitiven Finanzinstrumente bei DaimlerChrysler hat sich im Durchschnitt und zum Jahresende 2001 aufgrund stark angestiegener Volatilitäten und der Ausweitung des Anteils der fristeninkongruenten Refinanzierung im Finanzdienstleistungsgeschäft deutlich erhöht.

Aktienportfoliomanagement. DaimlerChrysler besitzt Anlagen in Aktien, die ein Aktienkursrisiko beinhalten. Mit Hilfe von derivativen Finanzinstrumenten wie Futures und Optionen werden die Risiken aus den Aktienkursveränderungen gesteuert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt als Value-at-Risk-Werte ermittelte mögliche Marktwertschwankungen für das Aktienportfolio des DaimlerChrysler-Konzerns in 2001 und 2000.

Value-at-Risk in Millionen €	Jahres- durchschnitt		Jahres- durchschnitt	
	31.12.2001	2001	31.12.2000	2000
Aktien und Aktienderivate	3	22	87	95

Zu Beginn des Jahres 2001 wurde beschlossen, die Investmentstrategie zu verändern und die Anlage in Aktien zu reduzieren. Infolge der Reduktion der Aktienbestände ist der Value-at-Risk für Aktien und Aktienderivate im Durchschnitt und zum Jahresende deutlich gesunken.

Ratings. Im Jahr 2001 wurde das langfristige Unternehmens-Rating von DaimlerChrysler von der Ratingagentur Standard & Poor's (S&P) von A auf BBB+ und von Moody's Investor Service (Moody's) von A2 auf A3 gesenkt. Gleichzeitig wurde auch das kurzfristige Rating von A-1 auf A-2 (S&P) und von P-1 auf P-2 (Moody's) angepasst.

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, insbesondere aufgrund von Produkthaftungsansprüchen, anhängig. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die betroffenen Unternehmen des DaimlerChrysler-Konzerns zur Leistung erheblicher Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

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 setzt sich dagegen energisch zur Wehr.

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

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2001.

Gemäß eines Beschlusses des Vorstands der DaimlerChrysler AG in 2001 haben DaimlerChrysler und GE Capital im Januar 2002 vereinbart, dass GE Capital einen Teil des Capital Services Portfolios von DaimlerChrysler in den USA übernehmen wird. Für den Verkauf, der einen weiteren Schritt der Fokussierung auf das Automobilgeschäft darstellt, wird DaimlerChrysler rund € 1,3 Mrd. erhalten. Die Transaktion wird voraussichtlich im ersten Quartal 2002 abgeschlossen sein.

Nachdem im Januar 2002 die vertraglich vereinbarte Verkaufsoption ausgeübt wurde, wird das Joint Venture debis Systemhaus im März 2002 beendet, indem die Deutsche Telekom von DaimlerChrysler den 49,9%igen Anteil an T-Systems ITS (vormals debis Systemhaus) zum Preis von € 4,7 Mrd. übernimmt.

Darüber hinaus sind nach Ablauf des Geschäftsjahres 2001 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 2001 und 2000, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 2001, 2000 und 1999) 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 § 292a 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 2001 gemäß § 292a 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 Vorstands

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.

Unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorschriften 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 uneingeschränkten 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. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.



Jürgen E. Schrempp



Manfred Gentz

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An den Aufsichtsrat der
DaimlerChrysler AG:

Wir haben die Konzernbilanzen der DaimlerChrysler AG einschließlich der Tochterunternehmen („DaimlerChrysler“) zum 31. Dezember 2001 und 2000, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzern-eigenkapitals sowie die Konzernkapitalflussrechnungen der Geschäftsjahre 2001, 2000 und 1999 (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 für die Jahre 2000 und 1999 der DaimlerChrysler Corporation und einiger ihrer konsolidierten Tochterunternehmen („DaimlerChrysler Corporation“). Die Aktiva der DaimlerChrysler Corporation betragen zum 31. Dezember 2000 29% und die Umsatzerlöse der Geschäftsjahre 2000 und 1999 42% bzw. 43% der jeweiligen Werte des DaimlerChrysler-Konzerns. Diese Rechnungslegungen sind von anderen Abschlussprüfern geprüft worden, deren Bestätigungsvermerke uns vorgelegen haben. Soweit sich unser Bestätigungsvermerk auf die Werte für die Jahre 2000 und 1999 bezieht, die die DaimlerChrysler Corporation betreffen, beruht er ausschließlich auf den Bestätigungsvermerken 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 die Bestätigungsvermerke der anderen Abschlussprüfer eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bilden.

Auf der Grundlage unserer Prüfung und der Bestätigungsvermerke der anderen Abschlussprüfer stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung nach unserer Überzeugung in allen wesentlichen Belangen die Vermögens- und Finanzlage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 2001 und 2000 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2001, 2000 und 1999 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 8. Februar 2002

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Wiedmann
Wirtschaftsprüfer



Schmid
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

DaimlerChrysler-Konzern

(in Millionen)	Anmerkung	2001 (Anm. 1) \$	2001 €	2000 €	1999 €
Umsatzerlöse	32	136.072	152.873	162.384	149.985
Umsatzkosten	5	(114.283)	(128.394)	(134.370)	(119.688)
Bruttoergebnis vom Umsatz		21.789	24.479	28.014	30.297
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(16.317)	(18.331)	(18.303)	(16.063)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.281)	(5.933)	(6.337)	(5.737)
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.079	1.212	946	827
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	7	(2.727)	(3.064)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis		(1.457)	(1.637)	4.320	9.324
Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)	8	137	154	156	333
Ergebnis vor Ertragsteuern		(1.320)	(1.483)	4.476	9.657
Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland		-	-	(263)	(812)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		692	777	(1.736)	(3.721)
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	9	692	777	(1.999)	(4.533)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		39	44	(12)	(18)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		(589)	(662)	2.465	5.106
Außerordentliches Ergebnis:	11				
Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen i. H. v. € 2.418 Mio. in 2000)		-	-	5.516	659
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern		-	-	-	(19)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern	10	-	-	(87)	-
Konzernergebnis		(589)	(662)	7.894	5.746
Ergebnis je Aktie (in \$ bzw. €)	33				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		(0,59)	(0,66)	2,46	5,09
Außerordentliches Ergebnis		-	-	5,50	0,64
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		-	-	(0,09)	-
Konzernergebnis		(0,59)	(0,66)	7,87	5,73
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		(0,59)	(0,66)	2,45	5,06
Außerordentliches Ergebnis		-	-	5,44	0,63
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20		-	-	(0,09)	-
Konzernergebnis		(0,59)	(0,66)	7,80	5,69

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft*)			Financial Services*)			
2001	2000	1999	2001	2000	1999	
€	€	€	€	€	€	(in Millionen)
136.020	147.260	139.929	16.853	15.124	10.056	Umsatzerlöse
(113.342)	(120.474)	(111.274)	(15.052)	(13.896)	(8.414)	Umsatzkosten
22.678	26.786	28.655	1.801	1.228	1.642	Bruttoergebnis vom Umsatz
(16.756)	(17.059)	(15.063)	(1.575)	(1.244)	(1.000)	Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
(5.933)	(6.337)	(5.737)	-	-	-	Forschungs- und Entwicklungskosten
1.160	842	691	52	104	136	Sonstige betriebliche Erträge
(3.064)	-	-	-	-	-	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(1.915)	4.232	8.546	278	88	778	Ergebnis vor Finanzergebnis
146	166	327	8	(10)	6	Finanzergebnis (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen durch assoziierte Unternehmen i. H. v. € 747 Mio. in 2001)
(1.769)	4.398	8.873	286	78	784	Ergebnis vor Ertragsteuern
						Auswirkungen von Steuerreformen in Deutschland
						Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
743	(2.152)	(4.340)	34	153	(193)	Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)
46	(11)	(16)	(2)	(1)	(2)	Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
(980)	2.235	4.517	318	230	589	Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
						Außerordentliches Ergebnis:
-	5.516	659	-	-	-	Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen, nach Steuern (einschließlich Gewinne aus der Ausgabe von Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen i. H. v. € 2.418 Mio. in 2000)
-	-	(19)	-	-	-	Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern
-	10	-	-	(97)	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20, nach Steuern
(980)	7.761	5.157	318	133	589	Konzernergebnis
						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
-	-	-	-	-	-	Konzernergebnis
						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
-	-	-	-	-	-	Konzernergebnis

*) Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Konzernbilanz

	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember			Industriegeschäft*) 31. Dezember		Financial Services*) 31. Dezember	
		2001 (Anm. 1) \$	2001 €	2000 €	2001 €	2000 €	2001 €	2000 €
Aktiva								
Immaterielle Anlagewerte	12	2.548	2.863	3.113	2.662	2.907	201	206
Sachanlagen	12	36.641	41.165	40.145	41.016	40.043	149	102
Finanzanlagen	18	11.015	12.375	12.107	11.349	10.967	1.026	1.140
Vermietete Gegenstände	13	32.046	36.002	33.714	3.004	3.047	32.998	30.667
Anlagevermögen		82.250	92.405	89.079	58.031	56.964	34.374	32.115
Vorräte	14	14.913	16.754	16.283	15.338	15.333	1.416	950
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15	5.723	6.430	7.995	6.134	7.617	296	378
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	44.071	49.512	48.673	26	30	49.486	48.643
Übrige Forderungen	17	14.409	16.188	14.396	7.512	6.414	8.676	7.982
Wertpapiere	18	2.739	3.077	5.378	2.636	4.195	441	1.183
Zahlungsmittel	19	10.172	11.428	7.127	8.057	6.445	3.371	682
Umlaufvermögen		92.027	103.389	99.852	39.703	40.034	63.686	59.818
Latente Steuern	9	2.679	3.010	2.436	2.930	2.350	80	86
Rechnungsabgrenzungsposten	20	7.660	8.606	7.907	8.480	7.782	126	125
Summe Aktiva (davon kurzfristig 2001: € 68.676 Mio.; 2000: € 71.300 Mio.)		184.616	207.410	199.274	109.144	107.130	98.266	92.144
Passiva								
Gezeichnetes Kapital		2.322	2.609	2.609				
Kapitalrücklage		6.485	7.286	7.286				
Gewinnrücklagen		23.536	26.441	29.461				
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		2.374	2.668	3.053				
Eigene Anteile		-	-	-				
Eigenkapital	21	34.717	39.004	42.409	29.009	35.825	9.995	6.584
Anteile in Fremdbesitz		371	417	519	403	506	14	13
Rückstellungen	23	37.001	41.570	36.441	40.534	35.772	1.036	669
Finanzverbindlichkeiten	24	80.917	90.908	84.783	15.701	9.508	75.207	75.275
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25	12.601	14.157	15.257	13.773	14.875	384	382
Übrige Verbindlichkeiten	26	9.135	10.262	9.621	7.431	7.068	2.831	2.553
Verbindlichkeiten		102.653	115.327	109.661	36.905	31.451	78.422	78.210
Latente Steuern	9	4.318	4.851	5.480	(2.212)	(639)	7.063	6.119
Rechnungsabgrenzungsposten	27	5.556	6.241	4.764	4.505	4.215	1.736	549
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 2001: € 80.874 Mio.; 2000: € 81.516 Mio.)		149.899	168.406	156.865	80.135	71.305	88.271	85.560
Summe Passiva		184.616	207.410	199.274	109.144	107.130	98.266	92.144

*) Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

(in Millionen €)	Kumuliertes übriges Comprehensive Income (Loss)								
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrech- nung	Markt- bewertung von Wert- papieren	Derivative Finanzin- strumente	Anpassung der Pensions- verpflich- tungen	Eigene Anteile	Gesamt
Stand am 1. Januar 1999	2.561	7.274	20.533	(509)	528	-	(20)	-	30.367
Konzernergebnis	-	-	5.746	-	-	-	-	-	5.746
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	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
Konzernergebnis	-	-	7.894	-	-	-	-	-	7.894
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	1.363	(149)	(408)	6	-	812
Comprehensive Income, gesamt									8.706
Kapitalerhöhung aus Gesellschafts- mitteln	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
Konzernergebnis	-	-	(662)	-	-	-	-	-	(662)
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	565	(137)	71	(884)	-	(385)
Comprehensive Loss, gesamt									(1.047)
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(66)	(66)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	66	66
Dividenden	-	-	(2.358)	-	-	-	-	-	(2.358)
Stand am 31. Dezember 2001	2.609	7.286	26.441	3.850	61	(337)	(906)	-	39.004

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

DaimlerChrysler-Konzern

	2001 (Anm. 1) \$	2001 €	2000 €	1999 €
(in Millionen)				
Konzernergebnis	(589)	(662)	7.894	5.746
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	(39)	(44)	12	18
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(684)	(768)	(5.568)	(1.181)
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	6.457	7.254	6.487	3.315
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.250	7.022	7.131	6.035
Veränderung der latenten Steuern	(942)	(1.058)	1.220	2.402
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(86)	(97)	244	(23)
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	-	-	87	-
Veränderung der Finanzinstrumente	(364)	(409)	(90)	247
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(534)	(600)	(455)	(1.215)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	(4)	(4)	22	495
Veränderung der Rückstellungen	2.515	2.825	1.778	4.001
Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group	2.727	3.064	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(325)	(365)	-	-
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(645)	(725)	(876)	(2.436)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	552	620	(731)	(733)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(746)	(838)	(424)	1.331
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	649	729	(714)	21
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.192	15.944	16.017	18.023
Zugänge zum Anlagevermögen:				
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(15.978)	(17.951)	(19.117)	(19.336)
- Erwerb von Sachanlagen	(7.918)	(8.896)	(10.392)	(9.470)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(583)	(655)	(480)	(645)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	9.828	11.042	8.285	6.575
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	928	1.043	862	507
Erwerb von Beteiligungen	(731)	(821)	(4.883)	(1.289)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.495	1.680	311	1.336
Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen	-	-	(1.351)	-
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(116.481)	(130.863)	(116.507)	(102.140)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:				
- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	47.399	53.251	44.276	41.928
- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	68.237	76.662	63.649	51.843
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(400)	(449)	(7.786)	(4.395)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	2.250	2.528	10.224	3.719
Veränderung sonstiger Geldanlagen	127	142	200	(743)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(11.827)	(13.287)	(32.709)	(32.110)
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	(11.065)	(12.431)	(3.238)	9.333
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	23.661	26.582	29.257	13.340
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(9.252)	(10.394)	(9.152)	(4.611)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(2.107)	(2.367)	(2.379)	(2.378)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	67	75	112	164
Erwerb eigener Anteile	(59)	(66)	(88)	(86)
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.245	1.399	14.512	15.762
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	230	259	501	805
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	3.840	4.315	(1.679)	2.480
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	6.304	7.082	8.761	6.281
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	10.144	11.397	7.082	8.761

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Industriegeschäft*)			Financial Services*)			
2001	2000	1999	2001	2000	1999	
€	€	€	€	€	€	
(980)	7.761	5.157	318	133	589	Konzernergebnis
(46)	11	16	2	1	2	Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
(762)	(5.568)	(1.181)	(6)	-	-	Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen
290	207	68	6.964	6.280	3.247	Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
6.917	7.047	5.966	105	84	69	Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
(1.595)	590	1.496	537	630	906	Veränderung der latenten Steuern
(90)	185	(10)	(7)	59	(13)	Ergebnis aus assoziierten Unternehmen
-	(10)	-	-	97	-	Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20
(365)	(76)	247	(44)	(14)	-	Veränderung der Finanzinstrumente
(600)	(454)	(1.213)	-	(1)	(2)	Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
3	22	495	(7)	-	-	Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
2.472	1.742	3.913	353	36	88	Veränderung der Rückstellungen
3.064	-	-	-	-	-	Aufwendungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(365)	-	-	-	-	-	Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group
(549)	(725)	(2.387)	(176)	(151)	(49)	Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
540	(698)	(541)	80	(33)	(192)	- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
(831)	(498)	1.222	(7)	74	109	- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
(1.444)	(623)	(147)	2.173	(91)	168	- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
5.659	8.913	13.101	10.285	7.104	4.922	- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
						Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit
(3.617)	(3.566)	(2.935)	(14.334)	(15.551)	(16.401)	Zugänge zum Anlagevermögen:
(8.785)	(10.340)	(9.407)	(111)	(52)	(63)	- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
(564)	(422)	(524)	(91)	(58)	(121)	- Erwerb von Sachanlagen
3.951	3.374	3.007	7.091	4.911	3.568	- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
991	836	411	52	26	96	Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
(801)	(4.723)	(1.145)	(20)	(160)	(144)	Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
1.456	298	1.336	224	13	-	Erwerb von Beteiligungen
-	(1.351)	-	-	-	-	Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
207	133	(28)	(131.070)	(116.640)	(102.112)	Veränderung der Zahlungsmittel aus der Einbringung von Beteiligungen
-	-	-	53.251	44.276	41.928	Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen
-	-	-	76.662	63.649	51.843	Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:
(229)	(5.594)	(3.958)	(220)	(2.192)	(437)	- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen
1.378	8.355	3.333	1.150	1.869	386	- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen
267	385	(462)	(125)	(185)	(281)	Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
(5.746)	(12.615)	(10.372)	(7.541)	(20.094)	(21.738)	Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
						Veränderung sonstiger Geldanlagen
						Cash Flow aus der Investitionstätigkeit
1.264	(393)	(260)	(13.695)	(2.845)	9.593	Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
3.100	2.523	918	23.482	26.734	12.422	Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
(347)	2.324	439	(10.047)	(11.476)	(5.050)	Tilgung von Finanzverbindlichkeiten
(2.356)	(2.370)	(2.373)	(11)	(9)	(5)	Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)
(88)	(224)	82	163	336	82	Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)
(66)	(88)	(86)	-	-	-	Erwerb eigener Anteile
1.507	1.772	(1.280)	(108)	12.740	17.042	Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit
						Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
206	471	750	53	30	55	Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)
1.626	(1.459)	2.199	2.689	(220)	281	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang
6.400	7.859	5.660	682	902	621	Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende
8.026	6.400	7.859	3.371	682	902	

*) Die ergänzenden Informationen zu Industriegeschäft und Financial Services stellen keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und sind ungeprüft.

Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens

(Werte in Mio. €)	Anschaffungs-/Herstellungskosten						
	01.01.2001	Änderung Währungs- änderungen	Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2001
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	880	17	(104)	248	52	59	1.034
Geschäftswerte	4.413	170	(724)	137	-	16	3.980
Immaterielle Anlagewerte	5.293	187	(828)	385	52	75	5.014
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	20.306	384	(532)	483	600	242	20.999
Technische Anlagen und Maschinen	33.734	1.034	(615)	1.162	3.475	1.844	36.946
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	20.880	627	(313)	1.118	3.386	1.964	23.734
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7.301	295	(40)	6.143	(7.513)	272	5.914
Sachanlagen	82.221	2.340	(1.500)	8.906	(52)	4.322	87.593
Anteile an verbundenen Unternehmen	912	33	(5)	254	15	150	1.059
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	137	(4)	-	105	-	95	143
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	8.196	(122)	105	1.072	(3)	674	8.574
Beteiligungen	1.769	42	(56)	490	(12)	362	1.871
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	305	11	-	51	-	26	341
Wertpapiere des Anlagevermögens	917	-	-	-	-	548	369
Sonstige Ausleihungen	193	4	(56)	251	-	24	368
Finanzanlagen	12.429	(36)	(12)	2.223	-	1.879	12.725
Vermietete Gegenstände²⁾	42.607	2.105	(1)	17.951	-	14.274	48.388

¹⁾ Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

²⁾ Ohne direkte Vertragsabschlusskosten.

Die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens ist Bestandteil des Konzernanhangs.

01.01.2001	Abschreibungen					Buchwerte ¹⁾			
	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.2001	31.12.2001	31.12.2000	
453	9	(58)	172	-	34	542	492	427	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten
1.727	63	(359)	184	-	6	1.609	2.371	2.686	Geschäftswerte
2.180	72	(417)	356	-	40	2.151	2.863	3.113	Immaterielle Anlagewerte
8.602	100	(163)	745	(9)	101	9.174	11.825	11.704	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
20.834	497	(383)	3.611	(6)	1.499	23.054	13.892	12.900	Technische Anlagen und Maschinen
12.634	299	(224)	3.101	20	1.756	14.074	9.660	8.246	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
6	2	-	123	(5)	-	126	5.788	7.295	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
42.076	898	(770)	7.580	-	3.356	46.428	41.165	40.145	Sachanlagen
120	23	(7)	3	-	9	130	929	792	Anteile an verbundenen Unternehmen
-	-	-	13	-	13	-	143	137	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
-	-	(8)	2	-	(4)	(2)	8.576	8.196	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
192	-	(30)	51	-	3	210	1.661	1.577	Beteiligungen
-	-	1	-	-	-	1	340	305	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
1	-	-	-	-	-	1	368	916	Wertpapiere des Anlagevermögens
9	1	-	1	-	1	10	358	184	Sonstige Ausleihungen
322	24	(44)	70	-	22	350	12.375	12.107	Finanzanlagen
9.073	488	(1)	7.254	-	4.216	12.598	35.790	33.534	Vermietete Gegenstände²⁾

(Werte in Mio. €)

Konzernanhang

Grundlagen und Methoden**1. Grundsätze der Rechnungslegung**

Allgemeines. 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. Alle Beträge werden in Euro („€“) angegeben. Darüber hinaus ist das Jahr 2001 - ungeprüft und als Ergänzung für den Leser - in US-Dollar („\$“ bzw. „USD“) dargestellt. Die Umrechnung von Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = 0,8901 \$, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 2001.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die aktuelle Darstellung angepasst worden.

Um den Vertrieb der im DaimlerChrysler-Konzern hergestellten Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch 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 nicht geprüfte Informationen zu 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 von 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 den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

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 20% bis 50% der Stimmrechte verfügt oder einen maßgeblichen Einfluss auf deren Geschäfts- und Finanzpolitik ausübt („assozierte Unternehmen“). Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt („purchase accounting“).

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 bzw. die Kapitalflussrechnungen 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.

Wegen der wirtschaftlichen und politischen Situation in Argentinien erfolgte die Umrechnung von Vermögensgegenständen und Schulden der argentinischen Tochtergesellschaften zum 31. Dezember 2001 in Euro mit dem ersten Wechselkurs, zu dem nach dem Bilanzstichtag in argentinische Peso („ARP“) umgetauscht werden konnte (€ 1 = ARP 1,498). Darüber hinaus berücksichtigte DaimlerChrysler Aufwendungen im Zusammenhang mit gesunkenen voraussichtlichen Beträgen aus der Einlösung von Vermögensgegenständen, die auf argentinische Peso lauten, und der Umbewertung von Vermögensgegenständen bzw. Verbindlichkeiten argentinischer Tochtergesellschaften. Der Gesamtbetrag dieser Anpassungen vor Steuern betrug € 177 Mio. in 2001.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse wesentlicher, nicht in der Europäischen Währungsunion verteilter Währungen haben sich wie folgt entwickelt:

Währung:	Mittelkurs am 31. Dezember		Jahresdurchschnittskurs		
	2001	2000	2001	2000	1999
	€ 1 =	€ 1 =	€ 1 =	€ 1 =	€ 1 =
Brasilien BRL	2,05	1,84	2,11	1,69	1,93
Großbritannien GBP	0,61	0,62	0,62	0,61	0,66
Japan JPY	115,33	106,92	108,69	99,47	121,25
USA USD	0,88	0,93	0,90	0,92	1,07

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 nicht konsolidierten Trust. Der Konzern betreibt weiterhin das „Servicing“ (u. a. Inkasso) und erhält hierfür Gebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang aus den in Dienstleistung verwalteten Forderungen realisiert werden. In geringerem Umfang behält der Konzern Anteilsrechte an den verkauften Forderungen zurück (Anrechte auf Residual-Cash-Flows, nachrangige Wertpapiere) und stellt Bausicherheiten zur Absicherung des Erwerbers. 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 Marktes 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 einer voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderung ist generell dann vorzunehmen, wenn die erwarteten Cash Flows unter die Cash Flows sinken, die dem Buchwert der jeweiligen zurückgehaltenen Forderungen zu-

grunde gelegt worden sind (nach Forderungsgruppen). Eine Wertberichtigung aufgrund einer voraussichtlich nicht vorübergehenden Wertminderung wird von den Erlösen abgesetzt.

Erwartete Forderungsausfälle. Die Wertberichtigung auf zweifelhafte Forderungen entspricht der Einschätzung der Unternehmensleitung hinsichtlich Werthaltigkeit der Forderungen aus Finanzdienstleistungen bzw. der Forderungen aus Lieferung und Leistung sowie der sonstigen Forderungen. Der Konzern ermittelt die Wertberichtigung von zweifelhaften Forderungen auf Grundlage von regelmäßigen Überprüfungen sowie Bewertungen im Rahmen der Kreditüberwachung, der Beobachtung historischer Forderungsausfälle, der Größe und Zusammensetzung der Portfolios, der aktuellen Wirtschaftsentwicklung, der Marktwerte bzw. Angemessenheit von Sicherheiten, und anderen relevanten Faktoren. Forderungen werden gegen diese Wertberichtigung ausgebucht, wenn sie als uneinbringlich zu betrachten sind.

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, sowie 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.

Verkauf neu ausgegebener Anteile 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 („Verwässerung“), 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; das Konzernergebnis wird durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße „Ergebnis je Aktie (voll verwässert)“ („diluted earnings per share“) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 33 dargestellt. Das Konzernergebnis stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile bereits abgesetzt oder hinzugerechnet wurden.

Immaterielle Anlagewerte. Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und, sofern deren Nutzung zeitlich begrenzt ist, linear über ihre Nutzungsdauer von 2 bis 10 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben sind aktiviert und über einen Zeitraum von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben worden. Die Geschäftswerte werden regelmäßig auf Basis geschätzter zukünftiger, nicht diskontierter Cash Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft.

Geschäftswerte, die im Rahmen von Unternehmenserwerben nach dem 30. Juni 2001 erworben wurden, und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, die nach dem 30. Juni 2001 angeschafft wurden, werden gemäß Statement of Financial Accounting Standards („SFAS“) 142 „Goodwill and Other Intangible Assets“ (vgl. *Neue Rechnungsvorschriften*) nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Geschäftswerte, die aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben stammen, und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, deren Anschaffung vor dem 1. Juli 2001 erfolgte, wurden noch bis 31. Dezember 2001 planmäßig abgeschrieben.

Sachanlagen. Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven Abschreibungsmethode wird auf die lineare 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: 10 bis 50 Jahre für Gebäude, 5 bis 33 Jahre für Grundstückseinrichtungen, 3 bis 30 Jahre für technische Anlagen und Maschinen, 2 bis 33 Jahre für Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Bei deutschen Tochtergesellschaften werden Sachanlagen, die vor dem 1. Januar 2001 in Betrieb genommen wurden, entweder linear oder degressiv abgeschrieben bis die lineare Abschreibung zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Sachanlagen, die nach dem 31. Dezember 2000 in Betrieb genommen wurden, werden linear abgeschrieben. Die Änderung der Bilanzierungsmethode für Zugänge ab 1. Januar 2001 wurde vorgenommen, um Verbesserungen bei Konstruktion, Flexibilität und Wartung von Produktionsanlagen und Betriebsausstattung gerecht zu werden. Da diese Verbesserungen zu gleichmäßigeren Produktionskapazitäten und Instandhaltungsaufwendungen während der Nutzungsdauer der Anlagen führten, ist die lineare

Abschreibung unter diesen Umständen vorzuziehen. Die Auswirkung dieser Umstellung auf das Konzernergebnis war in 2001 unwesentlich.

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 1 bis 30 Jahre linear abgeschrieben.

Langfristiges Vermögen. DaimlerChrysler bewertet langfristiges Vermögen entsprechend 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 langfristigen 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 der Beträge, 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 von Steuern, im übrigen Comprehensive Income ausgewiesen. Die sonstigen Wertpapiere werden mit ihren Anschaffungskosten bewertet. Auf alle Wertpapiere oder Beteiligungen werden bei nicht vorübergehenden Wertminderungen Abschreibungen vorgenommen.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Marktpreisen angesetzt; dabei kommt im Allgemeinen das Durchschnittsverfahren 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 (vgl. Anmerkung 10). SFAS 133 fordert, 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 im Ergebnis oder im Eigenkapital (als Bestandteil des übrigen Comprehensive Income) berücksichtigt, je nachdem, ob es sich um einen Fair Value Hedge oder einen Cash Flow Hedge handelt. Bei einem Fair Value Hedge werden die Veränderungen 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) berücksichtigt. 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 von 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-, Aktienkurs- und Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträge dienten, wurden nach Zuordnung erst bei Realisierung des Grundgeschäfts ergebniswirksam.

Weitere Informationen zu den derivativen Finanzinstrumenten sind in Anmerkung 30 enthalten.

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 einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen. Aufgrund der aktuellen Konjunkturlage und den Ereignissen in 2001 ist es möglich, dass sich daraus wesentliche Auswirkungen auf die Schätzungen der Unternehmensleitung ergeben.

Neue Rechnungslegungsvorschriften. Im September 2000 hat das Financial Accounting Standards Board („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 regelt die Vorschriften zur Bilanzierung von Verbriefungen sowie anderen Übertragungen von Finanzaktiva und von Sicherheiten neu und fordert zusätzliche Anhangangaben. Die neuen Vorschriften sind auf Übertragungen anzuwenden, die nach dem 31. März 2001 erfolgten. Die Erstanwendung dieser Vorschrift hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss (siehe auch Anmerkung 31).

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 wurde von DaimlerChrysler auf Abschlüsse angewendet, die nach dem 1. April 2001 erstellt wurden. DaimlerChrysler hat EITF 00-14 prospektiv in 2001 angewendet. Die Einführung des EITF 00-14 hatte keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Im Juli 2001 hat das FASB die Bilanzierungsstandards SFAS 141 „Business Combinations“ und SFAS 142 veröffentlicht. SFAS 141 verlangt die Anwendung der Erwerbsmethode („Purchase Method“) für alle Unternehmenserwerbe, die nach dem 30. Juni 2001 initiiert wurden. SFAS 141 unterscheidet außerdem zwischen erworbenen immateriellen Vermögensgegenständen, die getrennt von einem Geschäftswert zu aktivieren bzw. zu berichten sind und solchen, die in den Geschäftswert einbezogen werden. SFAS 142 verlangt, dass Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben werden, sondern mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit zu untersuchen sind. SFAS 142 regelt weiterhin, dass aktivierte immaterielle Vermögensgegenstände mit bestimmbarer Nutzungsdauer planmäßig über ihre geschätzte Nutzungsdauer abzuschreiben und gemäß SFAS 121 bzw. zukünftig, nach erfolgter Einführung gemäß SFAS 144 (siehe unten) auf Wertberichtigungsbedarf zu untersuchen sind. Aktivierte immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern gemäß SFAS 142 auf ihre Werthaltigkeit untersucht, bis festgestellt wird, dass die Nutzungsdauer nicht mehr unbestimmbar ist.

DaimlerChrysler wendet die Regelungen aus SFAS 141 zum 1. Juli 2001 an und SFAS 142 ist ab 1. Januar 2002 gültig. Geschäftswerte von nach dem 30. Juni 2001 erworbenen Unternehmen und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, die nach dem 30. Juni 2001 angeschafft wurden, wurden nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Geschäftswerte aus vor dem 1. Juli 2001 abgeschlossenen Unternehmenserwerben und immaterielle Vermögensgegenstände mit unbestimmter Nutzungsdauer, deren Anschaffung vor dem 30. Juni 2001 erfolgte, wurden noch bis 31. Dezember 2001 planmäßig abgeschrieben.

SFAS 142 verpflichtet den Konzern dazu, seine bestehenden immateriellen Vermögensgegenstände und Geschäftswerte dahingehend zu beurteilen, ob sie den neuen Unterscheidungskriterien zum Tag der Erstanwendung entsprechen. Mit Einführung von SFAS 142 ist der Konzern zudem verpflichtet, die Nutzungsdauern und Restwerte aller immateriellen Vermögensgegenstände zu überprüfen und gegebenenfalls deren Abschreibungsdauern bis zum 31. März 2002 anzupassen.

SFAS 142 schreibt vor, dass DaimlerChrysler im Rahmen der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung beurteilen muss, ob Anzeichen für eine Wertminderung von Geschäftswerten zum 1. Januar 2002 vorliegen. Hierzu bestimmt DaimlerChrysler derzeit (1) die Berichtseinheiten, (2) das jeweilige Nettovermögen der Berichtseinheiten nach Zuordnung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten einschließlich bestehender Geschäftswerte und immaterieller Vermögensgegenstände zu diesen Berichtseinheiten und (3) die Zeitwerte der Berichtseinheiten. Diese erste Stufe der erstmaligen Werthaltigkeitsuntersuchung muss bis zum 30. Juni 2002 abgeschlossen sein. Sofern das Nettovermögen einer Berichtseinheit deren Zeitwert übersteigt, sind die einzelnen Zeitwerte aller zugeordneten Vermögensgegenstände (ohne Geschäftswert) und Verbindlichkeiten zu bestimmen, um den Betrag der gegebenenfalls notwendigen Wertminderung zu berechnen. Diese zweite Stufe ist umgehend, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2002, abzuschließen. Jede aus der Erstanwendung resultierende außerplanmäßige Abschreibung ist als Anpassung aus Erstanwendung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen. Aufgrund der umfangreichen Arbeiten, die zur Umsetzung dieser Bilanzierungsstandards erforderlich sind, lässt sich derzeit mit vertretbarem Aufwand die Auswirkung der Erstanwendung dieser Standards auf den Konzernabschluss nicht zuverlässig schätzen.

Im Juni 2001 hat das FASB SFAS 143 „Accounting for Asset Retirement Obligations“ herausgegeben. Dieser Standard ist auf rechtliche Verpflichtungen anzuwenden, die im Zusammenhang mit dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens entstehen und aus der Anschaffung, der Konstruktion, der Entwicklung und (oder) dem geschäftsüblichen Betrieb der Anlagen resultieren. Hiervon ausgenommen sind bestimmte Verpflichtungen von Leasingnehmern. SFAS 143 schreibt vor, dass der Zeitwert einer Verpflichtung aus dem Abgang von Anlagevermögen in der Periode anzusetzen ist, in der die Verpflichtung entsteht, wenn eine zuverlässige Schätzung des Zeitwertes möglich ist. Die mit dem Abgang anfallenden Aufwendungen werden als Bestandteil der Anschaffungskosten der Anlage aktiviert und über deren Nutzungsdauer abgeschrieben. Der Konzern wird SFAS 143 voraussichtlich zum 1. Januar 2003 anwenden. DaimlerChrysler bestimmt derzeit die Auswirkungen aus der Anwendung von SFAS 143.

Im August 2001 wurde vom FASB SFAS 144 „Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived Assets“ veröffentlicht. SFAS 144 behält die bestehende Regelung bei, dass eine Wertberichtigung nur dann zu berücksichtigen ist, wenn der Buchwert des Anlagegegenstandes nicht mehr durch die Summe der für die Zukunft aus dessen weiterer Nutzung erwarteten undiskontierten Cash Flows gedeckt ist.

Geschäftswerte sind bei der Bestimmung der Buchwerte nicht mehr zuzuordnen. SFAS 144 schreibt vor, dass eine zur Stilllegung vorgesehene Anlage, eine zum Tausch für eine funktionsgleiche Produktionsanlage bestimmte Anlage oder eine im Rahmen einer Abspaltung an die Anteilseigner zurückgegebene Anlage bis zu ihrem Abgang wie eine weiterhin genutzte Anlage zu bilanzieren ist. SFAS 144 verlangt, dass die Restnutzungsdauer einer Anlage anzupassen ist, wenn diese außer Betrieb genommen werden soll. SFAS 144 regelt für Gegenstände des Anlagevermögens, die zum Verkauf stehen, dass diese mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich Aufwendungen für den Verkauf anzusetzen sind und dass die planmäßige Abschreibung zu beenden ist. Somit sind aufgegebene Aktivitäten nicht mehr zum Nettoveräußerungserlös zu bewerten und zukünftige Verluste aus der weiteren Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivität nicht anzusetzen, bevor sie nicht eingetreten sind. Der Konzern wendet SFAS 144 erstmals zum 1. Januar 2002 an. Aus der Erstanwendung von SFAS 144 wird keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss erwartet.

2. Konsolidierungskreis

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfasst - neben der DaimlerChrysler AG - 470 (i. V. 485) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 1 (i. V. 1) Gemeinschaftsunternehmen. Darüber hinaus haben wir 102 (i. V. 108) Unternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 98 Tochterunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 113 Tochterunternehmen 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 296 (i. V. 255) Tochterunternehmen („verbundene Unternehmen“), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengefasst von untergeordneter Bedeutung ist. Der Einfluss dieser nicht konsolidierten Tochterunternehmen auf die Konzernaktiva, den Konzernumsatz und das Konzernergebnis lag für alle dargestellten Perioden bei ungefähr 1%. 5 (i. V. 6) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegen, werden nicht konsolidiert. Im Konzernabschluss werden Beteiligungen an 96 (i. V. 74) 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.

3. Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen

Zum 31. Dezember 2001 sind die folgenden wesentlichen Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen:

Gesellschaft	Beteiligungsquote
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. („EADS“)	33,0%
Mitsubishi Motors Corporation („MMC“)	37,3%

Weitere Informationen zu EADS und MMC sind in Anmerkung 4 (*Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen*) und in Anmerkung 11 (*Außerordentliches Ergebnis*) dargestellt. Der Marktwert der Anteile an EADS und MMC hat zum 31. Dezember 2001 € 3.637 Mio. bzw. € 1.056 Mio. betragen.

Am 31. Dezember 2001 war ein Unterschied zwischen dem Buchwert dieser Beteiligungen und dem anteiligen Reinvermögen in Höhe von € 1.049 Mio. zu verzeichnen. Die Differenz zwischen Anschaffungskosten und anteiligem Eigenkapital zum Erwerbszeitpunkt 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. DaimlerChrysler's anteiliger Gewinn oder Verlust aus der EADS bzw. MMC werden mit einem zeitlichen Versatz von 3 Monaten berücksichtigt, weil die Konzernabschlüsse von EADS und MMC nicht rechtzeitig vorliegen, um die Equity-Methode periodengleich anzuwenden. Geschäftswerte im Zusammenhang mit den Beteiligungen an EADS bzw. MMC wurden bis zum 31. Dezember 2001 über eine unterstellte Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben. Nach dem 31. Dezember 2001 werden diese Geschäftswerte aufgrund der Anwendung von SFAS 142 nicht mehr planmäßig abgeschrieben. Die at equity Beteiligungen einschließlich Geschäftswerten werden weiterhin auf Werthaltigkeit untersucht wenn Anzeichen dafür bestehen, dass die Marktwerte die Buchwerte nicht nur vorübergehend unterschreiten.

Die folgenden Übersichten stellen die zusammengefassten U.S. GAAP Abschlüsse von EADS und MMC dar (Werte in Mio. € auf der Basis von 100%), die die Basis für die Equity-Bewertung für den DaimlerChrysler Konzernabschluss darstellen:

EADS	Zeitraum von Erwerb bis 31. Dezember	
	2001	2000
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung:		
Umsatzerlöse	27.004	10.578
Jahresergebnis	2.598	(482)

EADS	31. Dezember	
	2001	2000
Angaben zur Bilanz:		
Anlagevermögen	26.505	20.563
Umlaufvermögen	22.119	21.592
Summe Aktiva	48.624	42.155
Eigenkapital	11.409	9.262
Anteile in Fremdbesitz	598	328
Rückstellungen	11.149	10.450
Verbindlichkeiten	25.468	22.115
Summe Passiva	48.624	42.155

MMC	Zeitraum von Erwerb bis 31. Dezember	
	2001	2000
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung:		
Umsatzerlöse	30.057	7.754
Jahresergebnis	(1.209)	(124)

MMC	31. Dezember	
	2001	2000
Angaben zur Bilanz:		
Anlagevermögen	11.974	12.802
Umlaufvermögen	12.697	16.452
Summe Aktiva	24.671	29.254
Eigenkapital	1.528	2.840
Anteile in Fremdbesitz	(61)	21
Rückstellungen	5.800	5.626
Verbindlichkeiten	17.404	20.767
Summe Passiva	24.671	29.254

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

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 Juni 2001 hat Volvo AB seinen Anteil von 3,3% an MMC und seine operativen Geschäftsvereinbarungen mit MMC für \$ 297 Mio. (€ 343 Mio.) an DaimlerChrysler verkauft, womit sich der Anteil von DaimlerChrysler an MMC auf 37,3% erhöht hat.

Im August 2000 hat DaimlerChrysler mit dem kanadischen Unternehmen Bombardier Inc. eine Vereinbarung zum Verkauf der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH („Adtranz“) unterzeichnet. Mit dem Abschluss des Verkaufs am 30. April 2001 wurde die Leitung der Geschäftstätigkeit von Adtranz am 1. Mai 2001 auf Bombardier übertragen. Dementsprechend ist das operative Ergebnis von Adtranz bis einschließlich 30. April 2001 im Konzernabschluss von DaimlerChrysler enthalten. Der Verkaufspreis von \$ 725 Mio. wurde in 2001 vereinnahmt. Bombardier hat Ansprüche auf Anpassung des Kaufpreises gemäß den Bestimmungen des Kaufvertrags geltend gemacht sowie Ansprüche wegen behaupteter Verletzungen des Kaufvertrags und vertraglichen Gewährleistungen. Die behauptete Gesamtforderung auf Schadenersatz beträgt ungefähr € 1 Mrd. Der Kaufvertrag sieht einen Höchstbetrag von insgesamt € 150 Mio. für eine Kaufpreisanpassung und, soweit gesetzlich zulässig, einen Höchstbetrag von € 150 Mio. für sonstige Ansprüche vor. Der Konzern wird sich energisch gegen diese Ansprüche zur Wehr setzen. Die Vereinbarung enthält eine Schiedsgerichtsklausel und Bombardier hat DaimlerChrysler darüber benachrichtigt, dass beabsichtigt ist, die Ansprüche auf diesem Weg geltend zu machen. Aufgrund der Unsicherheit bezüglich des endgültigen Ergebnisses aus diesen Ansprüchen hat der Konzern einen Anteil des Gewinns in Höhe von € 237 Mio. nach Steuern aus dem Adtranz-Verkauf realisiert, der die oben genannten, vertraglich geregelten Maximalbeträge berücksichtigt.

Im April 2001 hat DaimlerChrysler den Verkauf von 60% der Anteile seiner Automobil-Elektronik-Aktivitäten an Continental AG für € 398 Mio. abgeschlossen. Dies führte zu einem Ertrag von € 209 Mio. vor Steuern. Die Vereinbarungen sehen hinsichtlich des verbleibenden 40%-Anteils an den Automobil-Elektronik-Aktivitäten eine Kaufoption für Continental bzw. für DaimlerChrysler eine Verkaufsoption vor.

Die Option von DaimlerChrysler kann vom 1. April 2002 bis 31. Juli 2004 ausgeübt werden. Die Option von Continental kann vom 1. November 2004 bis 31. Oktober 2005 ausgeübt werden. Der Preis für den verbleibenden 40%-Anteil beträgt zwischen € 225 Mio. und € 235 Mio. und hängt vom Zeitpunkt der Ausübung und einigen weiteren Faktoren ab. DaimlerChrysler bilanziert den verbleibenden Anteil seiner Automobil-Elektronik-Aktivitäten nach der Equity-Methode.

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 führte zu einem Goodwill von rd. € 310 Mio., der bis zum 31. Dezember 2001 linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wurde. Nach dem 31. Dezember 2001 werden die Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens jährlich auf Werthaltigkeit untersucht.

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 T-Systems ITS (ehemals debis Systemhaus; vgl. Anmerkung 11 und Anmerkung 34).

Im September 2000 erwarb DaimlerChrysler einen Anteil von 9% an Hyundai Motor Company zu einem Kaufpreis von rd. € 450 Mio. Der Konzern hält am 31. Dezember 2001 einen Anteil von 10% und 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 bis zum 31. Dezember 2001 linear über einen Zeitraum von 20 Jahren abgeschrieben wurde. Nach dem 31. Dezember 2001 werden die Geschäftswerte nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens jährlich auf Werthaltigkeit untersucht.

Informationen zum Tausch der Mehrheitsbeteiligung an DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an EADS sowie dem damit verbundenen Börsengang der EADS im Juli 2000 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 DaimlerChrysler Services AG, ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, ihren Anteil an debitel AG auf 10% (vgl. Anmerkung 11). Im Januar 2001 hat der Konzern diesen verbleibenden Anteil an debitel AG an Swisscom für einen Nettoerlös von € 305 Mio. verkauft. Der Verkauf führte zu einem Ertrag von € 292 Mio. vor Steuern, der im Finanzergebnis enthalten ist.

Im ersten Quartal 1999 erfolgte der Erwerb der restlichen Anteile an Adtranz von Asea Brown Boveri für € 441 Mio.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

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

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Vertriebskosten	11.823	11.666	10.087
Allgemeine Verwaltungskosten	5.539	5.921	5.333
Abschreibungen von Firmenwerten	184	279	215
Andere Aufwendungen	785	437	428
	18.331	18.303	16.063

Wie in Anmerkung 7 erläutert, hat der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler im Februar 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die zugehörigen Aufwendungen werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gesondert dargestellt und sind demnach nicht in den Umsatzkosten, Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten oder anderen Aufwendungen enthalten.

Im Oktober 2001 hat der Vorstand von DaimlerChrysler einem Turnaround-Plan für Freightliner, der nordamerikanischen Nutzfahrzeug-Tochtergesellschaft, zugestimmt. Der Turnaround-Plan wurde entwickelt, um Freightliner zu nachhaltiger Profitabilität zurückzuführen und besteht aus vier Kernelementen: Einsparungen bei Materialkosten, Verringerung der Produktionskosten, Reduzierung des Personalaufwands und Verbesserung des bestehenden Geschäftsmodells. Die Umsetzung des Turnaround-Plans erfordert einmalige Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von € 310 Mio., die Abfindungen für Mitarbeiter (€ 83 Mio.), Sonderabschreibungen bzw. Wertberichtigungen (€ 170 Mio.) und andere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung bestimmter Aktivitäten (€ 57 Mio.) widerspiegeln (vgl. Anmerkung 23b). Die Aufwendungen wurden in 2001 in den Umsatzkosten (€ 173 Mio.) und den Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie anderen Aufwendungen (€ 137 Mio.) berücksichtigt. Die Abfindungen resultieren aus Maßnahmen zum Personalabbau, die 4.440 Arbeiter und Angestellte betreffen.

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 Jahr 2000 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 zukünftigen 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.) für das Jahr 2000 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 hatten sich als nicht mehr werthaltig herausgestellt, da die diesen Fahrzeugen zuordenbaren, undiskontierten zukünftigen 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.

Die Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten die folgenden Personalaufwendungen:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Löhne und Gehälter	20.073	21.836	21.044
Soziale Abgaben	3.193	3.428	3.179
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 23a)	630	327	931
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 23a)	1.173	830	783
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	26	79	221
	25.095	26.500	26.158

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl:	2001	2000	1999
Arbeiter	244.938	270.814	279.124
Angestellte	122.094	165.117	170.539
Auszubildende/Praktikanten	12.512	13.663	13.898
	379.544	449.594	463.561

In Gemeinschaftsunternehmen sind 28 (2000: 28; 1999: 14.851) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen im Jahr 2001 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 22,0 Mio. und für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG € 2,4 Mio. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 14,7 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind insgesamt € 155,0 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 2001 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

6. Sonstige Erträge

In den sonstigen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 104 (2000: 106; 1999: 132) Mio. sowie nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge in Höhe von € 191 (2000: 178; 1999: 153) Mio. ausgewiesen. Im Jahr 2001 waren Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen in Höhe von € 465 Mio. enthalten.

7. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

Der Aufsichtsrat von DaimlerChrysler hat im Februar 2001 einem mehrjährigen Turnaround-Plan für die Chrysler Group zugestimmt. Die Kernmaßnahmen des Turnaround-Plans für die Jahre 2001 bis 2003 sehen den Abbau von 26.000 Arbeitsplätzen sowie den Abbau von Überkapazitäten vor. Der Arbeitsplatzabbau soll durch Frühpensionierungen, Sonderprogramme, normale Fluktuation sowie Kündigungen erreicht werden und betrifft sowohl durch Gewerkschaften vertretene als auch nicht vertretene Arbeiter und Angestellte. Zum Abbau von Überkapazitäten legt die Chrysler Group bestimmte Produktionsstätten vorübergehend still bzw. schließt oder veräußert sie. An einigen Standorten werden Schichten gestrichen und die Geschwindigkeit der Produktionsbänder vermindert sowie das Produktionsvolumen von Komponenten, Pressteilen und Antriebseinheiten angepasst.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan in 2001 haben € 3.064 Mio. (€ 1.934 Mio. nach Steuern) betragen und werden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 2.555 Mio. und € 509 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten).

Die ursprünglichen Aufwendungen von € 3.047 Mio. wurden im Februar 2001 mit der Zustimmung zum Turnaround-Plan berücksichtigt. Zusätzliche Aufwendungen in Höhe von € 268 Mio. resultierten aus Wertberichtigungen und Veräußerungskosten im Zusammenhang mit einem Komponentenwerk sowie Aufwendungen für ein Frühpensionierungsprogramm, die im weiteren Verlauf des Jahres 2001 hinzugekommen sind. Gegenläufig hat sich die Überprüfung der ursprünglichen Annahmen anhand aktuell vorliegender Informationen bzw. tatsächlich angefallener Aufwendungen mit € 251 Mio. ausgewirkt. Diese Anpassungen reflektieren geringer als erwartet angefallene Aufwendungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Personalabbau, einschließlich der Aufwendungen für Kündigungen, sowie vorteilhafte Abschlüsse hinsichtlich der Ansprüche von Zulieferfirmen aus Vertragskündigungen.

Die Aufwendungen für den Turnaround-Plan vor Steuern setzen sich wie folgt zusammen (in Mio. €):

	Personal- abbau	Außerplan- mäßige Abschrei- bungen	Sonstige Aufwen- dungen	Gesamt
Rückstellung per 1. Januar 2001	-	-	-	-
Ursprüngliche Aufwendungen	1.403	836	808	3.047
Zusätzliche Aufwendungen	93	148	27	268
Anpassungen	(122)	-	(129)	(251)
Aufwendungen, gesamt	1.374	984	706	3.064
Zahlungen	(211)	-	(154)	(365)
Wertkorrektur bei Vermögensgegen- ständen	(695)	(984)	(63)	(1.742)
Wechselkurseffekte	38	-	21	59
Rückstellung per 31. Dezember 2001	506	-	510	1.016

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals betreffen Programme zur Frühpensionierung (€ 725 Mio.) sowie Abfindungen (€ 649 Mio.). Die Programme zur Frühpensionierung wurden per 31. Dezember 2001 von 9.261 Beschäftigten angenommen. Die jeweiligen Beträge sind auf Grundlage von Einkommen, Alter und Dienstjahren berechnet worden. Zusätzlich wurde 7.174 Beschäftigten gekündigt. Insgesamt sind hierfür in 2001 Abfindungszahlungen in Höhe von € 131 Mio. geleistet worden, die die Rückstellung entsprechend vermindert haben.

Als Konsequenz aus der beabsichtigten vorübergehenden Stilllegung, Schließung oder Veräußerung von Produktionsstätten ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei Vermögensgegenständen, weil deren zuordenbare, undiskontierte zukünftige Cash Flows niedriger als die Buchwerte der betroffenen Anlagen waren. Gemäß den Bestimmungen von SFAS 121 nahm die Chrysler Group deshalb eine außerplanmäßige Abschreibung von € 984 Mio. vor. Der Abschreibungsbetrag stellt den Betrag dar, um den die Buchwerte

der Sachanlagen die jeweiligen Zeitwerte überstiegen haben. Dieser wurde durch Gutachten Dritter oder Marktuntersuchungen der Chrysler Group ermittelt.

Sonstige Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Zahlungsverpflichtungen aus der Kündigung von Verträgen mit Zulieferfirmen.

Weitere Kernmaßnahmen des Plans betreffen zusätzliche Kosteneinsparungen bzw. Maßnahmen zur Steigerung der Umsatzerlöse. Bezüglich der Einsparung von Kosten wurden die Zulieferfirmen aufgefordert, die Preise für Material und bezogene Leistungen im Zeitraum vom 1. Januar 2001 bis 2002 freiwillig zu senken. Im Rahmen der im Turnaround-Plan vorgesehenen Maßnahmen zur Steigerung der Umsatzerlöse wurde ein neues, erfolgsabhängiges Anreizsystem für Händler eingeführt, durch das diese Händler Prämienzahlungen erhalten, die vom Zielerreichungsgrad monatlicher, im Voraus vereinbarter Verkaufsziele abhängen. Hierdurch wurden verschiedene bestehende Händlerprogramme abgelöst.

8. Finanzergebnis

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € (2) (2000: 24; 1999: 41) Mio.	24	73	19
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	320	1	41
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(109)	(54)	(19)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen	97	(244)	23
Beteiligungsergebnis	332	(224)	64
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 31 (2000: 20; 1999: 17) Mio.	1.483	1.268	1.382
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(1.760)	(988)	(729)
Zinsergebnis	(277)	280	653
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	291	161	913
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(16)	(3)	(17)
Sonstiges Finanzergebnis	(176)	(58)	(1.280)
Übriges Finanzergebnis	99	100	(384)
	154	156	333

In 2001 gründete die EADS, eine nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung des Konzerns, die neue Gesellschaft Airbus SAS und brachte gegen 100% der Anteile an dieser Gesellschaft seine gesamten Airbus-Aktivitäten ein. Ebenfalls in 2001 gab Airbus SAS neue Anteile an die BAe Systems heraus, die im Gegenzug ihre Airbus-Aktivitäten einbrachte. Als Ergebnis dieser Transaktion reduzierte sich der Anteil von EADS an Airbus SAS auf 80%. Airbus SAS wird im Konzernabschluss der EADS konsolidiert. DaimlerChrysler vereinbarte nach US-GAAP einen Ertrag aus der Gründung der Airbus SAS in Höhe von € 747 Mio. im Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen.

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

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinsen in Höhe von € 275 (2000: 181; 1999: 163) Mio. aktiviert worden.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Das Ergebnis vor Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Inland	4.498	2.729	2.688
Ausland	(5.981)	1.747	6.969
	(1.483)	4.476	9.657

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

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Laufende Steuern			
Inland	793	(45)	1.074
Ausland	(512)	1.160	1.538
Latente Steuern			
Inland	637	1.490	836
Ausland	(1.695)	(606)	1.085
	(777)	1.999	4.533

Bei inländischen Gesellschaften wurde zum 31. Dezember 2001 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 25% (2000: 25%; 1999: 40%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld sowie eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (2000: 12,125%; 1999: 9,3%) 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% (2000: 38,5%; 1999: 51,5%).

Im Rahmen der zum 1. Januar 2001 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde in 2000, neben anderen Änderungen, für die inländischen Konzerngesellschaften der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltene Gewinne von 40% und auf ausgeschüttete Gewinne von 30% ab dem 1. Januar 2001 auf einheitlich 25% reduziert. Eine weitere wesentliche Steuergesetzänderung ist die Möglichkeit, Anteile an anderen Unternehmen zukünftig steuerfrei veräußern zu können bzw. Verluste zukünftig steuerlich nicht mehr geltend machen zu können. Die im Jahr 2000 zu berücksichtigenden Auswirkungen dieser Steuerreform 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 inländischen 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 einbehaltene Gewinne von 45% auf 40% reduziert sowie die Bemessungsgrundlage verbreitert. Die im Jahr 1999 berücksichtigten Auswirkungen dieser Steuerreform ergaben einen einmaligen Steueraufwand von € 812 Mio. Die Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem Steueraufwand von € 290 Mio. aus der Abwertung der zum 31. Dezember 1998 per Saldo aktiven Steuerlatenz bei den inländischen Gesellschaften. Darüber hinaus ergab sich durch die Ausweitung der Bemessungsgrundlage eine zusätzliche Steuerbelastung von € 522 Mio.

Die oben genannten Steuergesetzänderungen wurden in den Jahren 2000 und 1999 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wurde letztmals für das Geschäftsjahr 2000 bei der Besteuerung von Gesellschaften das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem in den Geschäftsjahren 2000 und 1999 geltenden Steuerrecht wurden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40% zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Hieraus ergab sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2%. Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wurde 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 wurde. Nach dem ab 1. Januar 2001 geltenden Steuerrecht wurde für

die inländischen Konzerngesellschaften auf den 31. Dezember 2000 ein Körperschaftsteuerguthaben bzw. die nicht mit Körperschaftsteuer belasteten Teilbeträge des verwendbaren Eigenkapitals ermittelt. Für einen Übergangszeitraum von 15 Jahren kann bei Ausschüttungen weiterhin ein Ertrag durch die Erstattung von nach altem Körperschaftsteuersystem entstandenem Körperschaftsteuerguthaben entstehen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand (-ertrag). Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands (-ertrags) wird der im Geschäftsjahr 2001 gültige Gesamtsteuersatz von 38,5% (2000: 51,5%; 1999: 51,5%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem Körperschaftsteuersatz von 25% (2000: 40%; 1999: 40%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuerschuld, zuzüglich eines auf Basis dieses effektiven Körperschaftsteuersatzes ermittelten, effektiven Gewerbesteuersatzes von 12,125% (2000: 9,3%; 1999: 9,3%).

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Erwarteter Steueraufwand (-ertrag)	(571)	2.305	4.973
Besteuerungsunterschied Ausland	96	(346)	(966)
Verkauf von Unternehmensanteilen (Adtranz, TEMIC, debitel)	(191)	-	-
Abweichender Gewerbesteuersatz	(50)	(28)	(24)
Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei inländischen Gesellschaften	29	-	23
Steuerlich nicht ansetzbares Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	(25)	113	(12)
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	5	52	33
Sonstige steuerfreie Einnahmen und nicht abziehbare Aufwendungen	(76)	48	36
Auswirkung der Steuerreformen in Deutschland	-	263	812
Herstellung der Ausschüttungsbelastung bei DC AG	-	(491)	(505)
Sonstiges	6	83	163
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	(777)	1.999	4.533

Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung in 2000 und 1999 resultierte aus der auf die Ausschüttung von jeweils € 2,35 je Aktie entfallenden Steuerentlastung in diesen Jahren.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Sachanlagen	365	463
Finanzanlagen	2.135	1.986
Vermietete Gegenstände	689	800
Vorräte	697	664
Forderungen	1.369	1.400
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	3.078	1.669
Pensionsrückstellungen	3.682	3.442
Sonstige Rückstellungen	6.340	4.756
Verbindlichkeiten	1.113	1.114
Passive Rechnungsabgrenzung	1.162	1.330
Sonstige	423	427
	21.053	18.051
Wertberichtigungen	(145)	(335)
Aktive latente Steuern	20.908	17.716
Sachanlagen	(4.095)	(3.609)
Vermietete Gegenstände	(8.286)	(7.569)
Vorräte	(385)	(303)
Forderungen	(2.542)	(2.341)
Wertpapiere	(448)	(33)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(482)	(481)
Pensionsrückstellungen	(4.794)	(4.409)
Sonstige Rückstellungen	(673)	(1.010)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(514)	(486)
Sonstige	(530)	(519)
Passive latente Steuern	(22.749)	(20.760)
Netto-Betrag der passiven latenten Steuern	(1.841)	(3.044)

Zum 31. Dezember 2001 bestehen gemäß US-GAAP im Konzern körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 4.668 (i. V. 4.061) Mio. sowie Steuergutschriften von € 1.552 (i. V. 776) Mio. Die im Konzern vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfallen auf ausländische Gesellschaften sowie inländische Nicht-Organgesellschaften und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern verminderten sich in der Bilanz um € 190 Mio. Diese Reduzierung der Wertberichtigung ist im Wesentlichen auf den Verkauf von Adtranz zurückzuführen. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern 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 2001		31. Dezember 2000	
	Summe	>1 Jahr	Summe	>1 Jahr
Aktive latente Steuern	3.010	425	2.436	1.576
Passive latente Steuern	(4.851)	(4.761)	(5.480)	(4.938)
Netto-Betrag passive latente Steuern	(1.841)	(4.336)	(3.044)	(3.362)

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 371 (i. V. 351) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 7.421 (i. V. 7.028) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende deutsche Steueraufwand in Höhe von € 143 (i. V. 135) Mio. wurde passiviert. Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 13.899 (i. V. 15.543) 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, des Steueraufwandes (-ertrages) im außerordentlichen Ergebnis sowie Anpassungen aus Erstanwendungen ergibt sich folgender Steueraufwand (-ertrag) im Eigenkapital:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	(777)	1.999	4.533
Im außerordentlichen Ergebnis enthaltener Steueraufwand	-	324	470
Steuerertrag aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20	-	(53)	-
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock-Options	-	-	(31)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	(507)	(338)	(155)
	(1.284)	1.932	4.817

10. Anpassungen aus Erstanwendungen

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 von 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 von 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 T-Systems ITS. Im Jahr 2000 ist daraus ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von € 2.345 Mio. entstanden. Darüber hinaus wird in den Vereinbarungen sowohl der Deutschen Telekom als auch DaimlerChrysler die Option eingeräumt, den 49,9%-Anteil an T-Systems ITS zu erwerben bzw. zu veräußern. DaimlerChrysler bilanziert seine Beteiligung an T-Systems ITS nach der Equity-Methode. Die Verkaufsoption von DaimlerChrysler wurde im Januar 2002 ausgeübt (vgl. Anmerkung 34).

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 Power Systems Inc., ein in der Entwicklung von Brennstoffzellen und damit verbundenen Antriebstechnologien tätiges Unternehmen, zusätzliche Aktien an Aktionäre ausgegeben. DaimlerChrysler hat an dieser Kapitalerhöhung nicht partizipiert und verminderte hierdurch seinen Anteil an Ballard. Aus der Verminderung der Beteiligungsquote resultierte ein außerordentlicher Ertrag in Höhe von € 73 Mio.

Im März 1999 erzielte die DaimlerChrysler Services AG aus der Veräußerung eines Teils ihrer Anteile an debitel AG im Rahmen eines Börsengangs einen Erlös von € 274 Mio. Im September 1999 veräußerte die DaimlerChrysler Services 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.). Vergleiche Anmerkung 4 zum Verkauf des verbliebenen 10%-Anteils in 2001.

Die Erträge aus den vorgenannten Transaktionen wurden in den Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen für 1999 und 2000 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.).

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 € 148 (i. V. 140) 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 € 13 (2000: 188; 1999: 32) Mio.

13. Vermietete Gegenstände

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 35.015 (i. V. 32.639) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren „operating-lease“-Verträgen sind zum 31. Dezember 2001 wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €:	
2002	8.560
2003	4.425
2004	2.528
2005	812
2006	244
danach	352
	16.921

14. Vorräte

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.251	2.495
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen davon aus langfristigen Aufträgen € – (i.V. 1.967) Mio.	3.038	5.232
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	11.904	10.726
Geleistete Anzahlungen	97	309
	17.290	18.762
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 110 (i.V. 608) Mio.	(536)	(2.479)
	16.754	16.283

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 € 1.102 (i. V. 1.058) Mio. höhere Vorräte ergeben.

15. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.052	8.506
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	24	200
	7.076	8.706
Wertberichtigungen	(646)	(711)
	6.430	7.995

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 136 (i. V. 261) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

16. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	38.882	37.193
Finanzierungsleasing	17.400	19.031
	56.282	56.224
Aktivierter Vertragsabschlusskosten	248	177
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(6.833)	(8.021)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	1.417	1.183
	51.114	49.563
Wertberichtigungen	(1.602)	(890)
	49.512	48.673

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 35.551 (i. V. 28.138) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 2001 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten:

Angaben in Mio. €:	
2002	16.820
2003	10.484
2004	9.005
2005	6.932
2006	4.310
danach	8.731
	56.282

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	
	2001	2000
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.250	1.341
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹⁾	1.041	1.379
Zurückbehaltene Rechte an verkauften Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen	5.482	4.816
Sonstige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	9.141	7.817
	16.914	15.353
Wertberichtigungen	(726)	(957)
	16.188	14.396

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 € 2.584 (i. V. 2.101) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

18. Wertpapiere und Finanzanlagen

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Schuldtitel	1.632	2.791
Aktien	120	601
Anteile an Aktienfonds	91	397
Anteile an Rentenfonds	1.234	1.589
	3.077	5.378

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 2001				31. Dezember 2000			
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust
Anlagebestand	2.645	2.613	34	66	4.859	4.918	246	187
Handelsbestand	460	464	6	2	451	460	9	0
Wertpapiere des Umlaufvermögens	3.105	3.077	40	68	5.310	5.378	255	187
Anlagebestand/Finanzanlagen	731	987	316	60	843	1.304	737	276
	3.836	4.064	356	128	6.153	6.682	992	463

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2001				31. Dezember 2000			
	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust	Anschaffungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	unrealisierter Verlust
Aktien	819	1.083	333	69	1.333	1.880	855	308
Schuldtitel von Bund und Ländern	112	112	-	-	122	123	1	-
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	27	27	-	-	24	25	1	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	131	134	3	-	652	656	5	1
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	301	305	7	3	536	537	6	5
Anteile an Aktienfonds	96	91	-	5	323	397	80	6
Anteile an Rentenfonds	1.239	1.234	-	5	1.692	1.590	14	116
Dinglich gesicherte Schuldverschreibungen	241	247	7	1	178	180	3	1
Andere börsengängige Wertpapiere	410	367	-	43	842	834	18	26
Anlagebestand	3.376	3.600	350	126	5.702	6.222	983	463
Handelsbestand	460	464	6	2	451	460	9	-
	3.836	4.064	356	128	6.153	6.682	992	463

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

Anlagebestand in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Fällig innerhalb von einem Jahr	1.412	2.704
Fällig zwischen 1 und 5 Jahren	390	735
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	422	430
Fällig nach mehr als 10 Jahren	202	76
	2.426	3.945

Die Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagebestands betragen € 2.432 (2000: 9.422; 1999: 2.481) Mio. Die realisierten Gewinne belaufen sich auf € 419 (2000: 275; 1999: 627) Mio., während die realisierten Verluste € 144 (2000: 140; 1999: 4) 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. € 7,3 (2000: 4,3) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Kaufkontrakte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

19. Liquide Mittel

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	2001	2000	1999
Zahlungsmittel*)			
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	11.397	7.082	8.761
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	31	45	338
Zahlungsmittel gesamt	11.428	7.127	9.099
Wertpapiere des Umlaufvermögens	3.077	5.378	8.969
Sonstige	20	5	133
	14.525	12.510	18.201

*) Zahlungsmittel umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbeständen sowie Schecks.

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Gezahlte Zinsen	4.616	5.629	3.315
Gezahlte Ertragsteuern (erhaltene Erstattungen)	(624)	775	1.883

20. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich zusammen aus:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Vorauszahlungen an Fondsvermögen für Pensionsverpflichtungen	7.584	6.799
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	1.022	1.108
	8.606	7.907

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 7.632 (i. V. 6.819) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

21. Eigenkapital

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Anzahl der am 31. Dezember 2001 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.003.271.998 (i. V. 1.003.271.911). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von € 2,60.

Eigene Anteile

In 2001 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,4 (2000: 1,4; 1999: 1,2) Mio. DaimlerChrysler-Aktien erworben, von denen 1,2 (2000: 1,4; 1999: 1,2) Mio. an Mitarbeiter ausgegeben und die in 2001 verbleibenden 0,2 Mio. am Markt verkauft wurden.

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 neue 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 rechnerischen Nennwerts führte zu einer Erhöhung des gezeichneten Kapitals sowie einer entsprechenden Verminderung der Kapitalrücklage in Höhe von € 44 Mio. Das bedingte 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-Aktienoptionsplans 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 11. Oktober 2002 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien bis zu einem Anteil am gezeichneten Kapital von höchstens € 260 Mio. - das sind ca. 10% des derzeitigen gezeichneten Kapitals - 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 2001 sind aufgrund von Wandlungen 87 (2000: 92; 1999: 665) 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 € 613 Mio. (im Nennwert von € 511 je Stück) begeben. Die Anleihe berechtigt die Inhaber zum Bezug von insgesamt 12.366.324 Aktien (davon 7.728.048 junge Aktien, die € 383 Mio. der Optionsanleihe repräsentieren) der DaimlerChrysler AG. Gemäß der Anleihebedingungen beträgt der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlunggabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Im Geschäftsjahr 2001 wurden keine Optionsrechte ausgeübt, so dass keine neuen DaimlerChrysler-Aktien (2000: 10.416; 1999: 1.517.468) ausgegeben wurden.

Comprehensive Income

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

Angaben in Mio. €:	2001			2000			1999		
	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)	(129)	149	20	(250)	46	(204)	292	(163)	129
Realisierte (Gewinne) Verluste	(46)	(111)	(157)	61	(6)	55	(623)	313	(310)
Unrealisierte Gewinne (Verluste), gesamt	(175)	38	(137)	(189)	40	(149)	(331)	150	(181)
Nettogewinne (-verluste) aus Derivaten zur Absicherung von Zahlungsströmen:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	(708)	257	(451)	(1.932)	978	(954)	-	-	-
Realisierte (Gewinne) Verluste	829	(307)	522	1.113	(567)	546	-	-	-
Nettogewinne (-verluste) aus Derivaten, gesamt	121	(50)	71	(819)	411	(408)	-	-	-
Unterschiedsbetrag aus									
der Währungsumrechnung	598	(33)	565	1.474	(111)	1.363	2.431	-	2.431
Anpassung der Pensionsverpflichtungen	(1.436)	552	(884)	8	(2)	6	(13)	5	(8)
Veränderung des übrigen Comprehensive Income	(892)	507	(385)	474	338	812	2.087	155	2.242

Sonstiges

Die Minderheitsgesellschafter der Dornier GmbH, einer Tochtergesellschaft der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG, haben das Recht, ihre Anteile an Dornier jederzeit gegen eine Barabfindung anzudienen oder gegen Aktien der DaimlerChrysler AG bzw. Aktien der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft, einer Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, umzutauschen. Einige Dornier Minderheitsgesellschafter haben in 2001 einen Teil ihres Dornier Anteilsbesitzes gegen Barabfindung angedient bzw. in Aktien der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft getauscht. Sofern sie von ihrem Recht zum Tausch ihrer Anteile in Aktien der DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft Gebrauch gemacht haben, können sie diese Anteile gegen Barabfindung andienen oder in Aktien der DaimlerChrysler AG umtauschen. Von diesen Rechten wurde teilweise bereits Gebrauch gemacht.

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 2001 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 1.003 Mio. (€ 1 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

22. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2001 über verschiedene sog. Stock Appreciation Rights („SAR“-Pläne, zwei Stock-Option-Pläne sowie zielabhängige Performance-Based Stock Awards.

Aktienkursabhängige Pläne

In 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 von Daimler-Benz und Chrysler hat der Konzern im Jahr 1998 einen Stock Appreciation Rights-Plan eingeführt, auf Basis dessen 22,3 Mio. SARs mit einem Ausübungspreis von \$ 75,56 je Stück ausgegeben wurden. 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 gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbar gewährte Aktienoptionen beruhende

Bestand am Jahresanfang	
Gewährt	
Umwandlung von Stock Options in SARs	
Ausgeübt	
Verfallen	
Noch bestehend am Jahresende	
Ausübbar am Jahresende	

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 2001, 2000 und 1999 wie folgt entwickelt:

	2001		2000		1999	
	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis €	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis €	Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis €
	Mio. Stück	je Stück	Mio. Stück	je Stück	Mio. Stück	je Stück
Bestand am Jahresanfang	44,5	82,87	45,8	80,25	22,2	64,58
Gewährt	-	-	-	-	11,4	89,70
Umwandlung von Stock Options in SARs	-	-	-	-	15,2	79,79
Ausgeübt	-	-	-	-	(2,2)	64,91
Verfallen	(2,0)	85,93	(1,3)	78,52	(0,8)	76,07
Noch bestehend am Jahresende	42,5	84,75	44,5	82,87	45,8	80,25
Ausübbar am Jahresende	42,5	84,75	33,6	80,63	26,8	72,77

Am Kurs der DaimlerChrysler-Aktie orientierte Performance-Based Stock Awards sind bestimmten Begünstigten mit einem Zielerreichungszeitraum von drei Jahren gewährt worden. Die am Ende des Zielerreichungszeitraums in Geld auszubezahlende Vergütung ist vom Grad der Zielerreichung abhängig. Im Jahr 2001 hat der Konzern 0,9 Mio. Performance-Based Stock Awards gewährt (2000: 0,7 Mio.; 1999: 0,7 Mio.).

Der aus den SARs und Performance-Based Stock Awards resultierende Aufwand bzw. Ertrag (Stornierung von Aufwendungen aus Vorperioden) wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie und im Falle der Performance-Based Stock Awards abhängig von der Zielerreichung bestimmt. Im Jahr 2001 ist für SARs und Performance-Based Stock Awards ein Aufwand in Höhe von € 17 Mio. entstanden (Ertrag in 2000: € 44 Mio.; Ertrag in 1999: € 106 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 vorher 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 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. Die hiergegen eingelegte Berufung hat das Oberlandesgericht Stuttgart im Juni 2001 ebenfalls zurückgewiesen. Die Aktionäre haben daraufhin im Juli 2001 gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Stuttgart Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt. Seit der Verabschiedung des Plans hat der Konzern in den Jahren 2001 und 2000 insgesamt 33,9 Mio. Optionen zu Referenzpreisen von € 55,80 bzw. € 62,30 ausgegeben.

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 sich 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	Nominal-fällig	Wand-lungspreis
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 berechnete Arbeitnehmer ausgegebenen Stock-Options:

	2001		2000		1999	
	Anzahl der Wandlungsrechte Mio.Stück	Durchschnittlicher Wandlungspreis je Stück €	Anzahl der Wandlungsrechte Mio.Stück	Durchschnittlicher Wandlungspreis je Stück €	Anzahl der Wandlungsrechte Mio.Stück	Durchschnittlicher Wandlungspreis je Stück €
Bestand am Jahresanfang	15,3	74,65	0,1	42,62	15,5	79,63
Gewährte Optionen	18,7	66,96	15,2	74,76	-	-
Gewährte Wandelschuldverschreibungen	-	-	-	-	-	-
Ausgeübt	-	-	-	-	-	-
Verfallen	(0,4)	70,08	-	-	-	-
Rückzahlungen	-	-	-	-	(0,2)	79,10
Umwandlung in SARs	-	-	-	-	(15,2)	79,79
Noch bestehend am Jahresende	33,6	70,43	15,3	74,65	0,1	42,62
Ausübbar am Jahresende	0,1	42,62	0,1	42,62	0,1	42,62

Im Jahr 2001 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen ein Aufwand in Höhe von € 19 (Aufwand in 2000: € 13) Mio. angefallen. In 1999 war kein Aufwand zu berücksichtigen.

Sonstiges

DaimlerChrysler wendet zur Bilanzierung der aktienorientierten Vergütung APB Opinion 25 „Accounting for Stock Issued to Employees“ sowie zugehörige Interpretationen an. Wären die Aufwendungen der aktienorientierten Vergütungsmodelle nach Maßgabe von SFAS 123 auf Basis des Zeitwerts zum Gewährungszeitpunkt bestimmt worden, hätte sich im Jahr 2001 das Konzernergebnis, das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) um ungefähr € 72 Mio. (Ergebnis je Aktie: € 0,07; Ergebnis je Aktie (voll verwässert): € 0,07) vermindert. Im Jahr 2000 hätte sich das Konzernergebnis, das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) um € 12 Mio. (Ergebnis je Aktie: € 0,01; Ergebnis je Aktie (voll verwässert): € 0,01) vermindert. Im Jahr 1999 hätte sich bei Anwendung von SFAS 123 kein höherer Aufwand ergeben.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler in 2001 und 2000 ausgegebenen Stock-Options wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines die Ausgabekonditionen

berücksichtigenden „trinomial-tree“-Optionspreismodells kalkuliert. Die hierbei eingeflossenen Prämien und der sich daraus zum Gewährungszeitpunkt ergebende Zeitwert waren wie folgt:

	2001	2000
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,6 %	3,8 %
Erwartete Volatilität	33 %	25 %
Risikofreier Anlageszinssatz	4,2 %	4,8 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	3	3
Zeitwert je Wandlungsrecht	€ 12,15	€ 9,50

23. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 23 a)	12.647	11.650	11.151	10.200
Steuern	2.393	651	2.192	474
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 23 b)	26.530	10.104	23.098	7.901
	41.570	22.405	36.441	18.575

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	2.612	1.838
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	9.442	8.636
Übrige Pensionsverpflichtungen	593	677
	12.647	11.151

DaimlerChrysler führte in 2001 Turnaround-Pläne bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5) und der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) ein, die u. a. einen Abbau der Belegschaft vorsehen. Die Auswirkungen aus den Abfindungen und der Anpassung von Pensionsverpflichtungen, die aus diesen Turnaround-Plänen resultieren, sind in den nachfolgenden Angaben berücksichtigt.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben im Wesentlichen alle Arbeiter und Angestellten Pensionszusagen. Für die Pensi-

onspläne 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 2001 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portefeuilles angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 2,0 Mio. Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler aus einem U.S. Plan mit einem Marktwert von € 93 Mio. enthalten. 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 inländische Pensionspläne sowie in ausländische Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den USA betreffen.

Angaben in Mio. €:

Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:

Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	9.579	21.878	13.123	19.578
Kursdifferenzen	-	1.026	-	1.403
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	198	404	242	433
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	612	1.696	696	1.570
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	1	109	2	148
Versicherungsmathematische Verluste (Gewinne)	613	563	(732)	(257)
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	(179)	(765)	(3.365)	(31)
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	140	25	144	411
Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	2	964	-	-
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(483)	(1.761)	(531)	(1.377)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	10.483	24.139	9.579	21.878

Veränderungen des Fondsvermögens:

Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	7.908	25.962	7.034	25.823
Kursdifferenzen	-	1.199	-	1.897
Tatsächliche Erträge (Verluste) des Fondsvermögens	(720)	(1.309)	458	(755)
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	713	843	1.419	30
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	-	25	-	29
Abgänge aus dem Konsolidierungskreis	-	(865)	(579)	-
Zugänge zum Konsolidierungskreis und übrige Veränderungen	-	17	(15)	303
Pensionszahlungen der Fonds	(398)	(1.747)	(409)	(1.365)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	7.503	24.125	7.908	25.962

	31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne

	9.579	21.878	13.123	19.578
	-	1.026	-	1.403
	198	404	242	433
	612	1.696	696	1.570
	1	109	2	148
	613	563	(732)	(257)
	(179)	(765)	(3.365)	(31)
	140	25	144	411
	2	964	-	-
	(483)	(1.761)	(531)	(1.377)
	10.483	24.139	9.579	21.878
	7.908	25.962	7.034	25.823
	-	1.199	-	1.897
	(720)	(1.309)	458	(755)
	713	843	1.419	30
	-	25	-	29
	-	(865)	(579)	-
	-	17	(15)	303
	(398)	(1.747)	(409)	(1.365)
	7.503	24.125	7.908	25.962

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Inlän- dische Pensions- pläne	Auslän- dische Pensions- pläne	Inlän- dische Pensions- pläne	Auslän- dische Pensions- pläne
Finanzierungsstatus*)	2.980	14	1.671	(4.084)
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(2.168)	(4.112)	(123)	1.102
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(5)	(3.261)	(8)	(3.496)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	(24)	-	(153)
Bilanzbetrag (Saldo)	807	(7.383)	1.540	(6.631)
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	-	(7.584)	-	(6.799)
Pensionsrückstellungen	2.164	448	1.540	298
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	(137)	-	(95)
Übriges Comprehensive Income	(1.357)	(110)	-	(35)
Bilanzbetrag (Saldo)	807	(7.383)	1.540	(6.631)

*) 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 Verzin-

sung 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 %:

	Inländische Pensionspläne			Ausländische Pensionspläne		
	2001	2000	1999	2001	2000	1999
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren:						
Abzinsungsfaktor	6,0	6,5	6,0	7,4	7,7	7,5
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	7,9	7,9	7,7	10,1	10,2	9,8
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	3,0	3,0	2,8	5,4	5,5	5,9

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich für die Jahre 2001, 2000 und 1999 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2001		2000		1999	
	Inlän- dische Pensions- pläne	Auslän- dische Pensions- pläne	Inlän- dische Pensions- pläne	Auslän- dische Pensions- pläne	Inlän- dische Pensions- pläne	Auslän- dische Pensions- pläne
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	198	404	242	433	267	430
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	612	1.696	696	1.570	756	1.185
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(649)	(2.750)	(625)	(2.487)	(223)	(1.872)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	-	(11)	3	(18)	1	41
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	356	1	371	-	214
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	148	-	146	-	129
Übrige Pensionsaufwendungen	-	-	1	(6)	1	2
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	161	(157)	318	9	802	129
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	1	625	-	-	-	-
Netto-Pensionsaufwendungen	162	468	318	9	802	129

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Anwartschaftsbarwert ohne Gehaltssteigerungen	10.224	1.697
Fondsvermögen	7.934	343

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 2001 war das Fondsvermögen in verschiedenartige Portefeuilles 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	
	2001	2000
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	12.857	10.527
Kursdifferenzen	652	829
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	257	208
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	1.033	873
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderungen der Versorgung	(18)	444
Versicherungsmathematische Verluste	941	523
Auswirkungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	186	-
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	(13)	107
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(800)	(654)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	15.095	12.857

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Veränderung des Fondsvermögens:		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	2.995	2.816
Kursdifferenzen	167	224
Tatsächliche Verluste der Fondsvermögen	(181)	(55)
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	9	16
Pensionszahlungen des Fonds	(8)	(6)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	2.982	2.995

In der folgenden Tabelle wird die Ableitung des Finanzierungsstatus bis zu dem in den Pensionsrückstellungen enthaltenen Betrag für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dargestellt:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Finanzierungsstatus*)	12.113	9.862
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	(1.828)	(270)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(843)	(956)
Bilanzbetrag	9.442	8.636

*) 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 %:	2001	2000	1999
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:			
Abzinsungsfaktor	7,4	7,7	7,7
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	10,5	10,4	10,0
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	6,9	7,5	5,8
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 für die Jahre 2001, 2000 und 1999 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	257	208	209
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	1.033	873	702
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(346)	(308)	(169)
Tilgung von versicherungsmathematischen (Gewinnen) Verlusten	(7)	5	10
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	82	54	31
Übrige Pensionsaufwendungen	-	(2)	-
Laufende Netto-Aufwendungen	1.019	830	783
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	154	-	-
Netto-Aufwendungen	1.173	830	783

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	170	(140)
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.681	(1.421)

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 2001 € 3.648 (i. V. € 3.586) Mio., von dem Beträge in 2001 von € 2.848 Mio. und in 2000 von € 2.864 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet wurden. 1999 erfolgten Zuwendungen in Höhe € 727 Mio. In den Jahren 2001 und 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	
	2001	2000
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	9.213	7.715
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	549	804
Restrukturierung	1.190	260
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	2.386	2.503
Verkaufsaufwendungen	3.771	3.588
Andere	9.421	8.228
	26.530	23.098

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

Angaben in Mio. €:	Abfindungszahlungen	Schlusskosten	Gesamt
Stand zum 1. Januar 1999	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
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(947)	(275)	(1.222)
Auflösungen	(135)	(144)	(279)
Zuführungen	1.504	927	2.431
Stand zum 31. Dezember 2001	573	617	1.190

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern in 2001 vor allem bei der Chrysler Group (vgl. Anmerkung 7) und bei Freightliner (vgl. Anmerkung 5), in 2000 bei Mercedes-Benz PKW & smart und Nutzfahrzeuge, in 1999 vor allem bei den industriellen Beteiligungen und bei DaimlerChrysler Aerospace Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 1.504 (2000: 16; 1999: 183) Mio. gebildet worden. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 17.700 (2000: 2.600; 1999: 2.400)

Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 269 (2000: 135; 1999: 239) Mio. zur Folge, von denen € 227 (2000: 120; 1999: 168) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 2001 sind für den Abbau von ca. 6.800 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Schließungskosten resultieren in 2001 vor allem aus den Turnaround-Plänen bei Chrysler Group und Freightliner. In 2000 und 1999 ergaben sich Schließungskosten vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen bei den industriellen Beteiligungen.

24. Finanzverbindlichkeiten

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Anleihen	17.726	8.094
Schuldverschreibungen	7.480	19.917
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.183	6.294
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	361	345
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	86	205
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien	1.106	985
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)	33.942	35.840
Anleihen	Fälligkeiten	
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 10.712 (i.V. € 7.673) Mio.	2003–2007	47.632
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2003–2019	8.194
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2.702 (i.V. € 2.088) Mio.		71
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		149
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € – (i.V. € –) Mio.		82
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		118
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 66 (i.V. € 51) Mio.		987
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		1.103
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 209 (i.V. € 226) Mio.		56.966
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		48.943
		90.908
		84.783

Zum 31. Dezember 2001 betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 6,3%, bei Schuldverschreibungen 3,3% und bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 5,4%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und \$ lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypothesen, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.804 (i. V. 1.858) Mio. gesichert.

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

Angaben in Mio. €:	2002	2003	2004	2005	2006	danach
Finanzverbindlichkeiten	33.900	15.953	9.372	8.849	8.421	13.615

Zum 31. Dezember 2001 sind kurzfristige Kreditfazilitäten in Höhe von € 5.796 (i. V. 15.216) Mio. ungenutzt. Die langfristigen und nicht genutzten Kreditfazilitäten betragen € 20.322 (i. V. 12.819) Mio. Die Kreditfazilitäten beinhalten eine revolvingende Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von \$ 18 Mrd. Diese Kreditvereinbarung erstreckt sich auf eine revolvingende Kreditfazilität, die es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 2006 bis zu \$ 5 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Sie umfasst weiter eine revolvingende Kreditfazilität, die der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem Tochterunternehmen, an dem die DaimlerChrysler AG sämtliche Anteile hält, die Aufnahme von bis zu \$ 6 Mrd. bis zum Jahr 2004 erlaubt. Zudem beinhaltet die Kreditvereinbarung eine revolvingende Working Capital-Kreditfazilität, die

es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, bis zum Jahr 2003 bis zu \$ 7 Mrd. oder den Gegenwert in bestimmten anderen Währungen aufzunehmen. Ein Teil der \$ 18 Mrd. Fazilität dient als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen.

25. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Angaben in Mio. €:

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Gesamt	31. Dezember 2001		Gesamt	31. Dezember 2000	
	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
14.157	12	1	15.257	33	1

26. Übrige Verbindlichkeiten

Angaben in Mio. €:

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

Sonstige Verbindlichkeiten

Gesamt	31. Dezember 2001		Gesamt	31. Dezember 2000	
	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre		davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
416	-	-	536	1	1
293	-	-	794	-	-
9.553	828	232	8.291	1.283	161
10.262	828	232	9.621	1.284	162

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von € 620 (i. V. 683) Mio. Steuern und in Höhe von € 877 (i. V. 713) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

27. Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 1.911 (i. V. 1.057) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Sonstige Erläuterungen

28. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche

In den USA ist eine Anzahl von Aktionärsklagen, darunter eine Sammelklage, gegen DaimlerChrysler sowie gegen bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands anhängig. In den Klagen wird vorgebracht, dass 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 vorliege. In der Sammelklage wird zudem geltend gemacht, dass DaimlerChrysler in den Jahren 1999 und 2000 unrichtige und irreführende Aussagen bezüglich der Aussichten für das Jahr 2000 gemacht habe. Die geltend gemachten Ansprüche erstrecken sich vom Ersatz wesentlicher Vermögensschäden bis hin zu einer Rückgängigmachung des Zusammenschlusses. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und setzt sich dagegen energisch zur Wehr. Anträge auf Zurückweisung dieser Klagen sind bei Gericht eingereicht.

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 Produkthaftungsansprüche sowie andere Klagen, von denen einige Sammelklagen darstellen. Sofern diesen Klagen stattgegeben würde, könnte sich hierdurch eine Verpflichtung für die betroffenen Unternehmen des DaimlerChrysler Konzerns zur Leistung erheblicher Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben. 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.

29. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Haftungsverhältnisse, die nicht in der Konzernbilanz passiviert werden, sind zu Nominalwerten angesetzt und stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Bürgschaften	3.669	8.018
Wechselobligo	32	21
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	408	354
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	430	455
	4.539	8.848

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. 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 € 819 (2000: 881; 1999: 964) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 2001 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

Angaben in Mio. €:	Operating leases
2002	603
2003	457
2004	369
2005	307
2006	279
danach	813

30. Finanzinstrumente und Derivate

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist. Die Refinanzierung des Konzerns erfolgt durch die Emission von Anleihen, Geldmarktpapieren und Schuldverschreibungen in verschiedenen Währungen. Dadurch ist der Konzern Risiken aus der Änderung von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus nutzt DaimlerChrysler Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren sowie Aktien, aus denen Zins- und Marktpreisrisiken resultieren. Der Konzern steuert die verschiedenartigen Marktrisiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt.

Aufbauend auf Regelungen, die institutionelle Aufsichtsorgane für Banken vorgeben, hat der Konzern Richtlinien für Risiko-Controlling-Prozesse und für den Einsatz von Finanzinstrumenten festgelegt. Hierzu gehört u. a. eine klare Funktionstrennung zwischen dem Handel, der Abwicklung, der Buchhaltung und dem Controlling.

Zur Quantifizierung der Marktrisiken verwenden wir die bei Banken übliche „Value-at-Risk“-Methode. Dabei werden auf der Grundlage historischer Marktdaten mittels statistischer Verfahren mögliche Wertschwankungen berechnet, die sich aus der Veränderung von Marktpreisen ergeben können.

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 der Finanzinstrumente wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die hier aufgeführten Werte nur als Annäherung gegenüber den tatsächlich am Markt realisierbaren Werten angesehen werden.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 2001		31. Dezember 2000	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	1.209	1.209	1.930	1.930
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.512	49.678	48.673	49.377
Wertpapiere	3.007	3.007	5.378	5.378
Zahlungsmittel	11.428	11.428	7.127	7.127
Sonstige	20	20	5	5
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	90.908	94.513	84.783	86.265
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	477	477	306	306
Zinssicherungskontrakte	1.011	1.011	556	556
Sicherungsinstrumente für Aktien	4	4	3	3
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	806	806	1.257	1.257
Zinssicherungskontrakte	1.434	1.434	1.004	1.004
Sicherungsinstrumente für Aktien	4	4	1	1

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 abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischer Fristigkeit zum 31. Dezember 2001 und 2000 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 marktübliche Zinssätze. Wegen ihrer kurzen Laufzeiten wird für Schuldverschreibungen und Darlehen im Rahmen revolvingierender 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 Optionspreismodellen 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 Optionspreismodellen bewertet.

Sicherungsinstrumente für Aktien. Marktwerte der Instrumente zur Absicherung von Aktienkursen (z. B. Futures oder Optionen) werden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen ermittelt.

c) Kreditrisiko

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

Kontrahenten. Das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen 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

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 den Konzern besteht ein Währungsrisiko, wenn Umsätze in einer anderen Währung fakturiert werden als die Kosten. Diesem Risiko ist hauptsächlich das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart ausgesetzt. Mercedes-Benz Personenwagen & smart fakturiert Exportumsätze vorwiegend in der Währung des Exportlandes, während die Herstellungskosten hauptsächlich in Euro anfallen.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen zu reduzieren, bewertet DaimlerChrysler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Teil dieses Risikos durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten ab. Die Wechselkursrisiken des Konzerns sowie deren Absicherung mit Hilfe von Derivaten werden zentral vom Währungsausschuss gesteuert. Der Währungsausschuss, der aus separaten Gremien für das Fahrzeuggeschäft bzw. für MTU Aero Engines besteht, setzt sich aus Mitgliedern der oberen Führungsebene dieser Geschäftseinheiten, der Treasury sowie des Risk Controllings zusammen. Das Treasury setzt die im Währungsausschuss getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des Währungsausschusses eingeleiteten Maßnahmen.

Management von Zins- und Aktienkursrisiko

DaimlerChrysler nutzt bei der Liquiditätssteuerung des Tagesgeschäfts alle gängigen zinssensitiven Finanzinstrumente. Darüber hinaus bezieht sich ein wesentlicher Anteil dieser Finanzinstrumente auf den Bereich der Leasing- und Absatzfinanzierung, der von DaimlerChrysler Services betrieben wird. Durch das operative Geschäft der Leasing- und Absatzfinanzierung entstehen vorwiegend festverzinsliche Kundenforderungen. Die Refinanzierung dieser Finanzaktiva erfolgt grundsätzlich zins- und fristenkongruent. Für einen begrenzten Teil des Forderungsbestands werden fristeninkongruente Refinanzierungen eingesetzt, die ein Zinsänderungsrisiko mit sich bringen.

DaimlerChrysler koordiniert die Refinanzierung für das Industriegeschäft und Financial Services auf Konzernebene. Der Konzern verwendet geeignete derivative Finanzinstrumente wie Zinsswaps, Optionen auf Zinsswaps, Zinstermingeschäfte, Caps und Floors, um Unterschiede der Zinsstruktur zwischen den Leasingforderungen und der Refinanzierung auszugleichen.

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 und zur Bewertung bestehender Risiken hat DaimlerChrysler ein von der Treasury unabhängiges Steuerungs- und Kontrollsystem entwickelt, das sowohl bestehende und geplante Zinsrisiken als auch die dazugehörigen Sicherungsinstrumente überwacht. Das Steuerungs- und Kontrollsystem verwendet analytische Verfahren, einschließlich der „Value-at-Risk“-Methode, um die Auswirkung von Zinsänderungen auf zukünftige Zahlungsströme abzuschätzen.

Darüber hinaus besitzt DaimlerChrysler Anlagen in Aktien. Diese Wertpapiere beinhalten Marktpreisrisiken. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente, einschließlich Futures und Optionen, um die Risiken aus Aktienkursschwankungen zu steuern.

DaimlerChrysler bewertet das Aktienkursrisiko, 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 und Steuerung 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 dieser bilanzierten Grundgeschäfte dienen, werden grundsätzlich in den Umsatzerlösen ausgewiesen, da sie mit dem Absatz von DaimlerChrysler Produkten in Zusammenhang stehen. Nettogewinne bzw. -verluste aus der mark-to-market-Bewertung abgesicherter Finanzaktiva bzw. -passiva und der dazugehörigen derivativen Finanzinstrumente werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Zum 31.12.2001 belaufen sich die Nettoverluste in den Umsatzerlösen und im Finanzergebnis auf € 17 (Nettogewinn in 2000: € 15) Mio. Dieser Wert beinhaltet die von der Ermittlung der Hedge-Effektivität ausgeschlossenen Bestandteile der derivativen Finanzinstrumente und die Hedge-Ineffektivität.

Cash Flow Hedges

Marktwertveränderungen von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen, 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. Marktwertveränderungen von Zinsswaps, die zur Absicherung von variabel verzinslichen Anleihen in einen Cash Flow Hedge einbezogen wurden, werden ebenfalls im Eigenkapital ausgewiesen. Diese Beträge werden als zeitgleiche Korrektur der Zinsen aus dem abgesicherten Grundgeschäft in das Finanzergebnis umgebucht.

Zum 31.12.2001 sind Nettoverluste in Höhe von € 12 (Nettoverlust in 2000: € 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 aus der Hedge-Ineffektivität.

Außerdem werden für 2001 Gewinne in Höhe von € 1 (Gewinne in 2000: € 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 war.

Voraussichtlich werden während des nächsten Geschäftsjahres € 101 Mio. Nettoverluste, die zum Stichtag als Eigenkapital ausgewiesen werden, in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Zum 31.12.2001 hat DaimlerChrysler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 44 Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Auslandsbeteiligungen

Unter bestimmten Voraussetzungen sichert DaimlerChrysler das Fremdwährungsrisiko aus bestimmten Beteiligungen durch den Einsatz derivativer und nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. Zum 31.12.2001 sind Nettogewinne aus der Absicherung von Auslandsbeteiligungen in Höhe von € 53 (Nettogewinne in 2000: € 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 abzuschließenden 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.

31. Zurückbehaltene Anteilsrechte an verkauften Forderungen und Forderungsverkäufe

Der Marktwert der zurückgehaltenen Anteile an verkauften Forderungen betrug:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	2001	2000
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen (nach Berücksichtigung vorzeitiger Tilgungen, vor erwarteten Forderungsausfällen)	5.311	4.319
Erwartete Forderungsausfälle aus verkauften Forderungen	(787)	(389)
Marktwert der erwarteten Cash Flows aus verkauften Forderungen	4.524	3.930
Barsicherheiten	2	202
Zurückbehaltene Rechte in Form nachrangiger Wertpapiere	956	684
Marktwert aus zurückgehaltenen Anteilen an verkauften Forderungen	5.482	4.816

Zum 31. Dezember 2001 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. €:	Auswirkungen auf den Marktwert bei einer nachteiligen Veränderung um		
	Annahme Prozentsatz	10 Prozent	20 Prozent
Vorzeitige Tilgungen (Monatswert)	1,5%	(8)	(14)
Erwartete Ausfälle in Prozent der verkauften Forderungen	1,3%	(66)	(132)
Diskontierungssatz für erwartete Cash Flows (Jahreswert)	12,0%	(65)	(127)

Diese erwarteten Auswirkungen sind hypothetisch und dementsprechend vorsichtig zu verwenden. Der Effekt aus der Veränderung einer dieser Annahmen auf den Marktwert der zurückgehaltenen 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:	Verbrieft Forderungen aus			
	1998	1999	2000	2001
31. Dezember 2001	2,8%	2,2%	1,7%	2,4%
31. Dezember 2000	2,1%	1,1%	1,2%	
31. Dezember 1999	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 2001 noch ausstehende Salden aufgewiesen haben.

Ein- und Auszahlungen an Trusts beliefen sich auf (in Mio. €):

	2001	2000
Einzahlungen aus neuen Forderungsverkäufen	18.219	15.883
Einzahlungen aus fortlaufenden ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	56.040	46.285
Reinvestitionen in fortlaufende ABS-Maßnahmen bzgl. Händlerforderungen	(56.040)	(46.122)
Einnahmen aus Servicing-Gebühren	353	283
Einnahmen aus Anteilsrechten an verbrieften Forderungen	580	435

Die ausstehenden bzw. überfälligen Forderungen und Forderungsausfälle verkaufter und ausstehender Forderungen für die Geschäftsjahre 2000 und 2001

Angaben in Mio. €:

	Überfällige Forderungen					
	Ausstehender Betrag zum Stichtag		> 60 Tage zum Stichtag		Forderungsausfälle des Geschäftsjahres	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Forderungen gegenüber Endkunden	58.224	46.377	584	232	691	576
Forderungen gegenüber Händlern	17.448	17.747	24	19	18	2
verwaltete Forderungen gesamt	75.672	64.124	608	251	709	578
abzüglich verkaufter Forderungen	(42.763)	(37.904)	(182)	(117)	(310)	(251)
Forderungsbestand	32.909	26.220	426	134	399	327

Im Geschäftsjahr 2001 veräußerte DaimlerChrysler € 19.290 (i. V. € 17.122) Mio. bzw. € 57.372 (i. V. € 38.778) Mio. der Forderungen gegen Endkunden bzw. Händler. Aus diesen Transaktionen erzielte der Konzern Erträge von € 414 (i. V. € 181) Mio. bzw. von € 182 (i. V. € 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 wie folgt:

	Endkunden		Händler	
	2001	2000	2001	2000
Annahme vorzeitiger Tilgungen (Monatswert)	1,0-1,5%	1,0-1,5%	*)	*)
Für die Restlaufzeit erwartete Ausfälle (durchschnittlicher Prozentsatz an den verkauften Forderungen)	2,4%	1,2%	0,0%	0,0%
Diskontierungszinssatz (Jahreswert)	12,0%	12,0%	10,0%	10,0%

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

32. Segmentberichterstattung

DaimlerChrysler hat im Jahr 2001 einige seiner Segmente neu organisiert, die zu Veränderungen in der Zusammensetzung der dargestellten Segmente führten. Aufgrund der Einbringung der DaimlerChrysler Aerospace gegen eine Equity-Beteiligung an der EADS im Juli 2000 hat DaimlerChrysler die verbleibenden Aktivitäten des früheren Segments Luft- und Raumfahrt und die Beteiligung an der EADS in das Segment Übrige Aktivitäten umgegliedert. DaimlerChrysler hat im Januar 2001 die Geschäftstätigkeit der MTU/Diesel Engines, die vormals dem Segment Übrige Aktivitäten angehörte, mit dem Bereich Mercedes-Benz Antriebsstrang in dem

betragen bei den Gesellschaften des Geschäftsbereichs Financial Services, die Forderungsverkäufe tätigen:

neuen Geschäftsbereich Powersystems im Segment Nutzfahrzeuge zusammengeführt. Die Angaben zu den Vergleichsperioden wurden angepasst, um die Segmentdarstellung an die neue Struktur anzupassen. 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, 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 und Leasing von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen, Handel und Informationstechnologie. Im Oktober 2000 wurden die Aktivitäten auf dem Gebiet der Informationstechnologie in ein Joint Venture eingebracht. Der Anteil des Konzerns an T-Systems ITS in Höhe von 49,9% ist ab diesem Zeitpunkt nach der Equity-Methode berücksichtigt. Zur Ausübung der Verkaufsoption bezüglich des Anteils von DaimlerChrysler im Januar 2002 vergleiche Anmerkung 34.

Übrige Aktivitäten: Dieses Segment beinhaltet vor allem die direkt geführten industriellen Beteiligungen, in denen die MTU Aero Engines und die at equity einbezogenen Beteiligungen an MMC, EADS und Automobilelektronik gebündelt werden. Das Segment Übrige Aktivitäten 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 1 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 Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands außer Dienstzeitaufwand. Das Ergebnis vor Finanzergebnis von verbundenen und assoziierten Unternehmen sowie das Finanzergebnis aus Beteiligungen wird berücksichtigt, bestimmte sonstige Posten werden angepasst.

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 Bestimmungsländprinzip 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 2001, 2000 und 1999 wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	Mercedes-Benz Personen- wagen & smart	Chrysler- Group	Nutzfahr- zeuge	Dienst- leistungen	Übrige Aktivitäten	Elimi- nierungen	Daimler- Chrysler- Konzern
2001							
Außenumsätze	44.002	62.676	27.084	14.975	4.136	-	152.873
konzerninterne Umsätze	3.703	807	1.488	1.876	371	(8.245)	-
Umsätze gesamt	47.705	63.483	28.572	16.851	4.507	(8.245)	152.873
Operating Profit (Loss)	2.951	(5.281)	(514)	612	1.181	(267)	(1.318)
Segment-Aktiva	20.558	63.325	16.232	100.570	31.200	(24.475)	207.410
Sachinvestitionen	2.061	5.083	1.484	112	168	(12)	8.896
Abschreibungen	1.853	5.364	922	7.071	197	(217)	15.190
2000							
Außenumsätze	40.822	67.405	28.521	15.322	10.314	-	162.384
konzerninterne Umsätze	2.878	967	1.283	2.204	301	(7.633)	-
Umsätze gesamt	43.700	68.372	29.804	17.526	10.615	(7.633)	162.384
Operating Profit (Loss)	2.145	501	1.212	2.457	3.590	(153)	9.752
Segment-Aktiva	19.355	53.660	15.879	94.369	34.298	(18.287)	199.274
Sachinvestitionen	2.096	6.339	1.128	282	547	-	10.392
Abschreibungen	2.038	3.878	847	6.603	425	(204)	13.587
1999							
Außenumsätze	35.592	63.666	26.328	10.662	13.737	-	149.985
konzerninterne Umsätze	2.508	419	1.281	2.270	347	(6.825)	-
Umsätze gesamt	38.100	64.085	27.609	12.932	14.084	(6.825)	149.985
Operating Profit (Loss)	2.703	5.051	1.157	2.039	241	(179)	11.012
Segment-Aktiva	17.611	49.825	12.498	77.266	37.955	(20.488)	174.667
Sachinvestitionen	2.228	5.224	809	324	886	(1)	9.470
Abschreibungen	1.580	3.346	715	3.348	527	(187)	9.329

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen haben im Segment Dienstleistungen € 14.334 (2000: 15.551; 1999: 16.401) Mio. betragen.

Der Operating Profit des Segments Mercedes-Benz PKW & smart beinhaltet im Jahr 2000 nicht zahlungswirksame Aufwendungen in Höhe von € 470 Mio. aus der Verabschiedung der Altfahrzeug-Richtlinie durch die Europäische Union und aus Fixkostenübernahmeverpflichtungen gegenüber Zulieferern bei MCC smart.

Im Jahr 2001 sind im Operating Loss des Segments Chrysler Group € 1.715 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan enthalten, die keine Abschreibungen darstellen.

Das Segment Nutzfahrzeuge weist im Operating Loss für das Jahr 2001 € 353 Mio. nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus dem Turnaround-Plan bzw. nicht zahlungswirksame sonstige Aufwendungen aus, die keine Abschreibungen darstellen.

Am 31. Dezember 2001 beinhaltet der Operating Profit des Segments Dienstleistungen € 41 (i. V. € 1) Mio. aus der nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligung an T-Systems ITS, die den Anteil des Konzerns am Operating Profit des T-Systems ITS darstellen. Darüber hinaus wurde im Jahr 2000 im Operating Profit des Segments Dienstleistungen ein Ertrag von € 2.315 Mio. aus der Transaktion im Zusammenhang mit T-Systems ITS berücksichtigt (vgl. Anmerkung 11). Im Operating Profit des Jahres 1999 sind im Segment Dienstleistungen Erträge vor Steuern in Höhe von € 1.140 Mio. aus dem Verkauf der Anteile an debitel enthalten (vgl. Anmerkung 11). In den Segment-Aktiva des Segments Dienstleistungen sind per 31. Dezember 2001 € 2.193 (i. V. € 2.152) Mio. aus der Beteiligung an T-Systems ITS enthalten.

Die Außenumsätze stellen sich nach geographischen Regionen wie folgt dar:

Angaben in Mio. €:	Deutschland	Euro-päische Union*)	USA	Sonstige amerikanische Länder	Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler-Konzern
2001	23.157	22.483	81.132	13.585	6.208	6.308	152.873
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

*) ohne Deutschland.

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 20.584 (2000: 17.450; 1999: 14.711) Mio. auf Deutschland, € 58.850 (2000: 51.996; 1999: 43.036) Mio. auf die USA und € 12.971 (2000: 19.633; 1999: 12.701) Mio. auf übrige Länder.

Im Geschäftsjahr 2001 sind im Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten Ergebnisse der nach der Equity-Methode einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an EADS und MMC in Höhe von € 694 Mio. enthalten, wovon ein Ertrag von € 876 Mio. aus der Gründung der Airbus SAS resultiert. Für das Jahr 2000 beinhaltet der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten € 3.259 Mio. aus den Beteiligungen an EADS und MMC, darin enthalten ein Ertrag von € 3.303 Mio. im Zusammenhang mit der Einbringung der DaimlerChrysler Aerospace gegen Anteile an der EADS (vgl. Anmerkung 11). Zum 31. Dezember 2001 enthalten die Segment-Aktiva des Segments Übrige Aktivitäten fortgeschriebene Beteiligungsbuchwerte dieser wesentlichen Equity-Unternehmen in Höhe von € 5.393 (i. V. € 5.143) Mio.

Die Überleitung zum Operating Profit ergibt sich wie folgt:

Angaben in Mio. €:	2001	2000	1999
Ergebnis vor Finanzergebnis	(1.637)	4.320	9.324
Altersversorgungsaufwand außer Dienstzeitaufwand	(450)	(228)	379
Operatives Beteiligungsergebnis	516	(35)	17
Erträge aus der Veräußerung von Unternehmenseinheiten (vgl. Anmerkung 11)	292	5.832	1.140
Übriges nicht operatives Ergebnis	(39)	(137)	152
Operating Profit	(1.318)	9.752	11.012

33. 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):

	2001	2000	1999
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20 - „basic earnings (loss) per share“	(662)	2.465	5.106
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	18	18
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20 - „diluted earnings (loss) per share“	(662)	2.483	5.124
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien - „basic earnings (loss) per share“	1.003,2	1.003,2	1.002,9
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	-	10,7	10,7
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien - „diluted earnings (loss) per share“	1.003,2	1.013,9	1.013,6
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 133 und EITF 99-20:			
Ergebnis je Aktie („basic earnings (loss) per share“)	(0,66)	2,46	5,09
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings (loss) per share“)	(0,66)	2,45	5,06

Das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) für das Jahr 2001 berücksichtigt keine verwässernden Effekte aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen, weil der Konzern ein negatives Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus Erstanwendungen ausweist. Der gewogene Durchschnitt der ausgegebenen Aktien wäre potenziell durch 10,7 Mio. Aktien aus der Ausübung der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen verwässert worden, wenn der Konzern per 31. Dezember 2001 ein positives Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis und Anpassungen aus Erstanwendungen gehabt hätte.

Für die Jahre 2001 und 2000 wurden die in 2001 und 2000 gewährten Stock-Options nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis der Optionen in diesen Jahren 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).

34. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2002 hat DaimlerChrysler die Verkaufsoption für den 49,9%-Anteil an T-Systems ITS an die Deutsche Telekom zu einem Verkaufserlös von € 4,7 Mrd. ausgeübt. Die Durchführung des Verkaufs bei Beendigung des Joint Venture wird für März 2002 erwartet.

Gemäß eines Beschlusses des Vorstands der DaimlerChrysler AG in 2001 haben DaimlerChrysler und GE Capital im Januar 2002 vereinbart, dass GE Capital einen Teil des Capital Services Portfolios von DaimlerChrysler in den USA kauft. Für den Verkauf wird DaimlerChrysler rund € 1,3 Mrd. erhalten. Die Transaktion wird voraussichtlich im ersten Quartal 2002 abgeschlossen sein.

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

Manfred Göbels *)

Stuttgart
Leiter Mobilitäts- und Dienst-
leistungskonzepte, Vorsitzender
des Konzernsprecherausschusses
im DaimlerChrysler-Konzern

Earl G. Graves

New York
Chairman and CEO of
Earl G. Graves Ltd.
(seit 12.04.2001)

Prof. Victor Halberstadt

Amsterdam
Inhaber des Lehrstuhls
für Volkswirtschaft an der
Universität Leiden, Niederlande
(seit 12.04.2001)

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 DaimlerChrysler AG

Udo Richter*)

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes
Bremen der DaimlerChrysler AG
(seit 14.12.2001)

Wolf Jürgen Röder *)

Frankfurt am Main
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
der IG Metall

Dr. rer. pol. Manfred Schneider

Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands der Bayer AG

Peter Schönfelder *)

Augsburg
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes
Augsburg der EADS Deutschland GmbH

Stefan Schwaab *)

Gaggenau
Stellv. Vorsitzender des Gesamtbetriebs-
rats der DaimlerChrysler AG, Stellv.
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes
Gaggenau der DaimlerChrysler AG

G. Richard Thoman

Stamford
Former President and former 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.;
Chairman of the Board of Nortel
Networks Corporation

Dr.-Ing. Mark Wössner

Gütersloh
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und
ehemaliger Vorsitzender des Aufsichts-
rats der Bertelsmann AG

Bernhard Wurl *)

Frankfurt am Main
Leiter der Abteilung Gewerkschaftliche
Betriebspolitik beim Vorstand der IG Metall

Stephen P. Yokich *)

Detroit
President of International Union United
Automobile, Aerospace and
Agricultural Implement Workers of
America (UAW)

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
Stefan Schwaab
Bernhard Walter

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Robert E. Allen

Short Hills, N.J.
Retired Chairman of the Board and
Chief Executive Officer of AT & T Corp.
ausgeschieden am 11.04.2001

Willi Böhm *)

Wörth
Abteilungsleiter CL-Lohnwesen,
Mitglied des Betriebsrats des Werkes
Wörth der DaimlerChrysler AG
ausgeschieden am 13.12.2001

Lord Browne of Madingley

London
Group Chief Executive of BP p.l.c.
ausgeschieden am 11.04.2001

*) Vertreter der Arbeitnehmer

Bericht des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat und Vorstand haben im Geschäftsjahr 2001 in fünf Sitzungen intensiv die wirtschaftliche Lage des Konzerns und die strategische Weiterentwicklung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder sowie zahlreiche Einzelthemen beraten.

Der Präsidialausschuss tagte in 2001 vier Mal und diskutierte dabei insbesondere Vorstandsangelegenheiten und bereitete die Sitzungen des Aufsichtsrats vor. Der Bilanzausschuss kam zwei Mal zur Behandlung des Jahresabschlusses 2000 und des Halbjahresabschlusses 2001 mit den Wirtschaftsprüfern zusammen. Festgelegt wurden dabei die Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Abschlussprüfung sowie die Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2001. Die Einberufung des nach dem Mitbestimmungsgesetz gebildeten Vermittlungsausschusses war im Jahr 2001 nicht erforderlich.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in allen Sitzungen ausführlich über die Lage des Konzerns, vor allem über die Geschäfts- und Finanzlage, die Personalsituation, über den Geschäftsverlauf des Konzerns und seiner Beteiligungen sowie über Investitionsvorhaben und grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik informiert. Im Rahmen der monatlichen Berichterstattung wurden darüber hinaus regelmäßig die wichtigsten Kennzahlen dargelegt. 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 Geschäftsjahr 2001 waren geprägt von der weiteren Umsetzung der seit 1995 verfolgten Strategie einer Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft und damit verbundene Dienstleistungen. Mit der Neubestellung von Jürgen E. Schrempf und Jürgen Hubbert wurden auch in personeller Hinsicht die Weichen für die Zukunft gestellt sowie die Kontinuität und Stabilität in der Führung des Unternehmens gesichert. Die Implementierung von Restrukturierungsmaßnahmen in einzelnen Geschäftsbereichen nahm ebenfalls breiten Raum ein. Nach den Terroranschlägen des 11. September wurden die Konsequenzen für DaimlerChrysler eingehend erörtert. Zum Themenspektrum gehörten darüber hinaus Fragen der Personal- und Nachfolgeplanung sowie der Corporate Governance bei DaimlerChrysler.

In der Sitzung im Februar 2001 standen die Behandlung des Konzern- und Einzelabschlusses 2000, die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung und die mittelfristige Planung einschließlich des Refinanzierungsrahmens für 2001 auf der Tagesordnung. Einen Schwerpunkt bildete das Restrukturierungsprogramm bei der Chrysler Group. Zudem ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich über die Situation bei der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) berichten. Der aktuelle Stand der Planungen zum Bau eines Kleinwagens mit MMC wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls diskutiert. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat dem mehrheitlichen Verkauf der TEMIC Gruppe an die Continental AG zu.

In der Sitzung im April 2001 wurde die Strategie des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Personenwagen & smart intensiv erörtert. Es erfolgte außerdem ein ausführlicher Bericht zur Umsetzung des Restrukturierungsprogramms bei der Chrysler Group. Der Aufsichtsrat stimmte darüber hinaus dem Kauf eines 3,3%igen MMC-Anteils von Volvo und der Übernahme bestehender Verträge zwischen Volvo und MMC zu. Damit wurde die strategisch wichtige Ausweitung der bis dahin nur im Pkw-Bereich bestehenden Kooperation mit MMC auf das Nutzfahrzeuggeschäft möglich.

Im Juli erörterte der Aufsichtsrat die zukünftige Ausrichtung des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge.

Die Kooperationen in Asien mit MMC und der südkoreanischen Hyundai Motor Company insbesondere im Motorengeschäft bildeten dabei den Schwerpunkt. Außerdem wurde der Halbjahresbericht 2001 vorgestellt sowie über die Beauftragung der KPMG mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2001 und die Schwerpunkte dieser Prüfung informiert. Im Nachgang zur Sitzung stimmte der Aufsichtsrat einer Neustrukturierung der Brennstoffzellenallianz mit Ford und Ballard Power Systems zu, um die zukünftige Kooperation zu vereinfachen.

In der Sitzung Ende September nahm die Diskussion über die Folgen der Terroranschläge in den USA breiten Raum ein. Der Aufsichtsrat gab seiner tiefen Trauer und Bestürzung Ausdruck und unterstrich das Gefühl der Verbundenheit und Solidarität mit den Opfern der Anschläge. Die weitere politische und wirtschaftliche Entwicklung und deren Bedeutung für das Unternehmen wurde intensiv mit dem Vorstand erörtert. Dabei stand auch die Lage der Luft- und Raumfahrtaktivitäten auf der Tagesordnung. Der Aufsichtsrat wurde zudem über die Führungskräfteentwicklung

innerhalb des Konzerns unterrichtet. In seiner Sitzung bestellte der Aufsichtsrat einstimmig Jürgen E. Schrempp als Vorstandsvorsitzenden und Jürgen Hubbert als Vorstandsmitglied verantwortlich für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart bis in das Jahr 2005. Rüdiger Grube wurde für die Dauer von drei Jahren zum stellvertretenden Vorstand bestellt, verantwortlich für das Ressort Konzernentwicklung.

Im Dezember erörterte der Aufsichtsrat die Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Folgejahre, um so eine Grundlage für die Behandlung der mittelfristigen Planung im Februar 2002 zu schaffen. Außerdem erfolgte eine Darstellung der Arbeit des neu gegründeten Executive Automotive Committee (EAC). Im Mittelpunkt standen dabei vor allem die Möglichkeiten zur weiteren intensiven Kooperation zwischen den einzelnen Marken und Bereichen.

Der Jahresabschluss 2001 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 in Euro aufgestellt sowie um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292a HGB ergänzt worden. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 292a 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 19. Februar 2002 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluss 2001 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluss 2001 der DaimlerChrysler AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zugestimmt. Darüber hinaus wurde die mittelfristige Unternehmensplanung 2002 - 2004 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie der Finanzierungsrahmen für das Jahr 2002 verabschiedet.



Im April 2001 schieden die Herren Robert E. Allen und Lord John Browne als Vertreter der Aktionäre aus dem Aufsichtsrat aus. In der ordentlichen Hauptversammlung 2001 wurden die Herren Earl G. Graves und Prof. Victor Halberstadt als Nachfolger bestimmt. Im Dezember 2001 schied Herr Willi Böhm nach langjähriger Tätigkeit als Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat aus dem Gremium aus. Zu seinem Nachfolger wurde gerichtlich Herr Udo Richter bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern, der Unternehmensleitung und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den außerordentlichen persönlichen Einsatz im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Stuttgart-Möhringen im Februar 2002

Der Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hilmar Kopper'.

Hilmar Kopper
Vorsitzender

Wichtige Gesellschaften im DaimlerChrysler-Konzern

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ in Millionen €	Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2001	2000	2001	2000
Mercedes-Benz Personenwagen & smart						
Micro Compact Car smart GmbH, Renningen	100,0	76	996	775	1.037	728
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	277	3.155	3.025	1.888	1.795
DaimlerChrysler India Private Limited, Poona	100,0	60	62	42	347	329
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴⁾	100,0	221	1.807	1.325	4.450	4.395

Chrysler Group

DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills ⁴⁾	100,0	17.098	63.483	68.372	107.369	125.953
DaimlerChrysler Canada Inc., Windsor	100,0	⁶⁾	15.692	16.277 ⁵⁾	13.052	17.242
DaimlerChrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	⁶⁾	9.414	8.591 ⁵⁾	10.287	10.919

Nutzfahrzeuge

EvoBus GmbH, Stuttgart ⁴⁾	100,0	274	1.986	2.036	10.969	11.302
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	29	261	259	1.295	1.308
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	250	2.752	2.601	5.262	4.950
Detroit Diesel Corporation, Detroit	100,0	484	1.849	2.075	6.342	6.238
Freightliner LLC, Portland ⁴⁾	100,0	355	8.072	9.945	12.810	16.332
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexico-City ⁴⁾	100,0	94	626	778	967	1.197
DaimlerChrysler do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo	100,0	366	1.731	2.018	10.958	10.865
DaimlerChrysler Argentina S.A., Buenos Aires ⁴⁾	100,0	88	322	698	957	1.143
P.T. DaimlerChrysler Indonesia, Jakarta ⁴⁾	95,0	56	153	138	1.231	1.251
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	66,9	121	478	827	3.364	4.175
MTU Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	88,4	442	1.128	1.034	6.200	6.028

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigenkapital ²⁾ in Millionen €	Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			2001	2000	2001	2000
Vertrieb Fahrzeuge						
Mercedes-Benz USA, Inc., Montvale ⁴⁾	100,0	272	11.396	10.907	1.549	1.508
DaimlerChrysler France S.A.S., Le Chesnay ⁴⁾	100,0	171	3.252	3.002	2.190	1.990
DaimlerChrysler Belgium Luxembourg S.A., Brüssel	100,0	71	1.160	1.135	655	622
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	56	1.193	1.148	679	647
DaimlerChrysler UK Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	128	4.769	3.957	1.535	1.120
DaimlerChrysler Danmark AS, Kopenhagen	100,0	22	289	286	361	344
DaimlerChrysler Sverige AB, Malmö	100,0	22	459	478	439	421
DaimlerChrysler Italia S.p.A., Rom ⁴⁾	100,0	199	2.934	2.676	537	528
DaimlerChrysler Schweiz AG, Zürich	100,0	52	1.128	1.072	419	397
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	38	199	222	157	157
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	97	2.511	2.705	457	412
DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	187	967	1.001	729	834

Dienstleistungen

DaimlerChrysler Services AG, Berlin	100,0	989	0	0	314	309
DaimlerChrysler Bank GmbH, Stuttgart	100,0	545	342	280	1.483	1.024
DaimlerChrysler Services Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	36	1.712	1.557	⁵⁾	⁶⁾
DaimlerChrysler Services North America L.L.C., Southfield	100,0	7.654	11.200	4.799	4.341	4.059
Chrysler Capital Company L.L.C., Stamford	100,0	944	112	90	23	46
DaimlerChrysler Insurance Company, Southfield	100,0	173	121	207	97	134
debis Financial Services Inc., Norwalk	100,0	206	348	330	152	185

Übrige Aktivitäten

MTU Aero Engines GmbH, München ⁴⁾	100,0	489	2.487	2.106	7.839	7.162
European Aeronautic Defence and Space Company EADS, N.V., Amsterdam ⁷⁾	33,0	9.852	14.043	10.585	100.187	88.028
Mitsubishi Motors Corporation, Tokio ⁸⁾	37,3	1.990	14.176	15.296	66.700	72.000

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⁾ Im Umsatz des vorkonsolidierten Abschlusses enthalten.

⁶⁾ Im konsolidierten Abschluss der Obergesellschaft enthalten.

⁷⁾ Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.06.2001

(Eigenkapital zum 30.06.2001; Umsatz im 1. Halbjahr 2001 bzw. 2000, Belegschaft am 30.06.2001 bzw. 30.06.2000).

⁸⁾ Angaben auf Basis des publizierten Konzernabschlusses zum 30.09.2001

(Eigenkapital zum 30.09.2001; Umsatz von Apr.-Sept. 2001 bzw. 2000, Belegschaft am 30.09.2001 bzw. 30.09.2000).

Sechs-Jahres-Übersicht

Werte in Millionen €	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:						
Umsatz	101.415	117.572	131.782	149.985	162.384	152.873
Personalaufwand	21.648	23.370	25.033	26.158	26.500	25.095
davon: Löhne und Gehälter	17.143	18.656	19.982	21.044	21.836	20.073
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	5.751	6.501	6.693	7.575	7.395	6.008
Operating Profit	6.212	6.230	8.593	11.012	9.752	(1.318)
Operating Profit in % des Umsatzes	6,1%	5,3%	6,5%	7,3%	6,0%	(0,9%)
Finanzergebnis	408	633	763	333	156	154
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	5.693	6.145	8.093	9.657	4.476	(1.483)
Net Operating Income	-	4.946	6.359	7.032	4.383	1.647
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	-	10,9%	12,7%	13,2%	7,4%	2,5%
Konzernergebnis	4.022	6.547	4.820	5.746	7.894	(662)
Konzernergebnis je Aktie (€)	4,09	4,28 ¹⁾	5,03	5,73	7,87	(0,66)
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	4,05	4,21 ¹⁾	4,91	5,69	7,80	(0,66)
Konzernergebnis (ohne Einmaleffekte) je Aktie (€)	4,24	4,28	5,58	6,21	3,47	0,73
Konzernergebnis (ohne Einmaleffekte) je Aktie, verwässert (€)	4,20	4,21	5,45	6,16	3,45	0,73
Dividendensumme	-	-	2.356	2.358	2.358	1.003
Dividende je Aktie (€)	-	-	2,35	2,35	2,35	1,00
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	41.165
Vermietete Gegenstände	7.905	11.092	14.662	27.249	33.714	36.002
Umlaufvermögen	54.888	68.244	75.393	93.199	99.852	103.389
davon: Liquide Mittel	12.851	17.325	19.073	18.201	12.510	14.525
Bilanzsumme	101.294	124.831	136.149	174.667	199.274	207.410
Eigenkapital	22.355	27.960	30.367	36.060	42.409	39.004
davon: Gezeichnetes Kapital	2.444	2.391	2.561	2.565	2.609	2.609
Rückstellungen	31.988	35.787	34.629	37.695	36.441	41.570
Verbindlichkeiten	41.672	54.313	62.527	90.560	109.661	115.327
davon: Finanzverbindlichkeiten	25.496	34.375	40.430	64.488	84.783	90.908
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	114%	123%	133%	179%	200%	233%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	36.989	45.953	47.601	55.291	75.349	87.532
Kurzfristiges Fremdkapital	41.950	50.918	58.181	83.315	81.516	80.874
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte in % des kurzfristigen Fremdkapitals	-	85%	79%	66%	67%	64%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	-	45.252	50.062	53.174	59.489	65.882
Langfristiges Credit Rating						
Standard & Poor's	-	-	A +	A +	A	BBB+
Moody's	-	-	A 1	A 1	A 2	A3
Aus der Kapitalflussrechnung:						
Investitionen in Sachanlagen	6.721	8.051	8.155	9.470	10.392	8.896
Investitionen in Vermietete Gegenstände	4.891	7.225	10.245	19.336	19.117	17.951
Abschreibungen auf Sachanlagen	4.427	5.683	4.937	5.655	6.645	7.580
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	1.159	1.456	1.972	3.315	6.487	7.254
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	9.956	12.337	16.681	18.023	16.017	15.944
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)	(32.709)	(13.287)
Börsenkennzahlen:						
Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	-	83,60	77,00	44,74	48,35
New York (US \$)	-	-	96,06	78,25	41,20	41,67
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	981,6	949,3	959,3	1.002,9	1.003,2	1.003,2
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	994,0	968,2	987,1	1.013,6	1.013,9	1.003,2
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	419.758	421.661	433.939	463.561	449.594	379.544

¹⁾ Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.

²⁾ Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre. Aufgrund des Körperschaftsteuer-Systemwechsels entfällt ab 2001 die Steuergutschrift.

Internationale Konzernrepräsentanzen

Berlin

Tel. +49 30 2594 1100
Fax +49 30 2594 1109

Abidjan

Tel. +225 21 75 1001
Fax +225 21 75 1090

Abu Dhabi

Tel. +97 14 8833 200
Fax +97 14 8833 201

Bangkok

Tel. +662 676 6222 1000
Fax +662 676 5550

Brüssel

Tel. +32 2 23311 33
Fax +32 2 23311 80

Budapest

Tel. +361 451 2233
Fax +361 451 2201

Buenos Aires

Tel. +54 11 4801 3585
Fax +54 11 4808 8702

Caracas

Tel. +58 241 87 444 60
Fax +58 241 87 444 62

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 61 1883 797
Fax +386 61 1883 799

London

Tel. +44 193 28 67 350
Fax +44 193 28 60 738

Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Melbourne

Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 6210

Mexico City

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

Peking

Tel. +86 10 6590 0158
Fax +86 10 6590 6237

Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

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 2 114 016
Fax +389 2 114 754

Sofia

Tel. +359 2 91 988
Fax +359 2 945 40 14

Taipeh

Tel. +886 2 2783 9745
Fax +886 2 2788 6965

Taschkent

Tel. +998 71 120 6374
Fax +998 71 120 6674

Teheran

Tel. +98 21 204 6047
Fax +98 21 204 6126

Tel Aviv

Tel. +972 9957 9091
Fax +972 9957 6872

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 2851
Fax +1 519 973 2460

Zagreb

Tel. +38 51 489 1500
Fax +38 51 489 1501

Adressen

DaimlerChrysler AG

D-70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 9 40 22
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 25 25
www.daimlerchryslerservices.com

MTU Aero Engines GmbH

Postfach 500640
D-80976 München
Tel. +49 89 1489 0
Fax +49 89 1489 55 00
www.mtu.de

Informationen

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht DaimlerChrysler
(deutsch, englisch)

Form 20-F
(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, Wirtschafts-
prüfungsgesellschaft, mit dem uneingeschränkten
Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im
Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handels-
register 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

Finanzkalender 2002

Bilanzpressekonferenz
20. Februar 2002
10.00 Uhr
Mercedes-Benz Technology Center (MBTC)
Sindelfingen

Analysten- und Investorenkonferenz
20. Februar 2002
15.00 Uhr
Stuttgart-Möhringen

Hauptversammlung
10. April 2002
10.00 Uhr
Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2002
30. April 2002

Zwischenbericht Q2 2002
18. Juli 2002

Zwischenbericht Q3 2002
23. Oktober 2002

Investor Relations Kontakt

Stuttgart

Telefon +49 711 17 92261
17 95277

Fax +49 711 17 94075
17 94109



DaimlerChrysler AG
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.daimlerchrysler.com