

DAIMLERCHRYSLER



Zusammenschluß des Wachstums

Geschäftsjahr 1998

DaimlerChrysler-Konzern

	98 DM ¹⁾	98 US \$ ²⁾	98 €	97 €	96 €
Werte in Millionen					
Umsatz	257.744	154.615	131.782	117.572	101.415
Europa	94.794	56.868	48.468	42.115	37.270
USA	127.716	76.616	65.300	56.615	49.485
Übrige Märkte	35.234	21.136	18.014	18.842	14.660
Beschäftigte (am Jahresende)			441.502	425.649	418.811
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	13.090	7.853	6.693	6.501	5.751
Sachinvestitionen	15.950	9.568	8.155	8.051	6.721
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	32.625	19.571	16.681	12.337	9.956
Operating Profit	16.807	10.082	8.593	6.230	6.212
Net Operating Income	12.862	7.716	6.576	5.252	-
Konzern-Jahresüberschuß	9.428	5.656	4.820	4.057 ³⁾	4.022
Je Aktie	10,09	6,05	5,16	4,28 ³⁾	4,24
Konzern-Jahresüberschuß bereinigt ⁴⁾	10.212	6.126	5.221	4.057	-
Je Aktie bereinigt ⁴⁾	10,90	6,55	5,58	4,28	-
Dividendensumme	4.608	2.764	2.356	-	-
Dividende je Aktie	4,60	2,76	2,35	-	-

¹⁾ Umrechnung: 1 € = DM 1,95583

²⁾ Umrechnung: 1 € = US \$ 1,1733

(unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12.1998 von 1 US \$ = DM 1,6670 und des Umrechnungskurses von 1 € = DM 1,95583);

der durchschnittliche US \$/DM-Wechselkurs in 1998 betrug 1,7597.

³⁾ Ohne einmalige positive Steuereffekte insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 (DM 20) je Aktie.

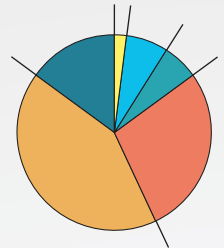
⁴⁾ Ohne Einmaleffekte: 1998 ohne Merger-Aufwendungen; 1997 ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 (DM 20) je Aktie.

PERSONENWAGEN

Mercedes-Benz
smart®

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	2.338	1.993	1.716
Umsatz ¹⁾	38.234	32.587	27.555
Sachinvestitionen	2.341	1.995	1.885
FuE-Aufwand	2.264	1.930	1.583
Absatz (Einheiten)		922.795	715.055
Beschäftigte (31.12.)		95.158	91.753

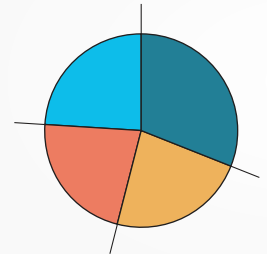
Absatzanteile



PERSONENWAGEN & NUTZFAHRZEUGE

Chrysler
Plymouth
Jeep®
Dodge

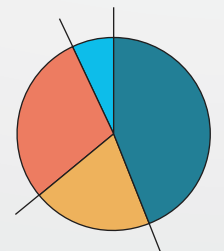
Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	4.942	4.212	3.368
Umsatz ¹⁾	66.101	56.340	51.942
Sachinvestitionen	4.599	3.920	4.501
FuE-Aufwand	1.989	1.695	1.512
Absatz (Einheiten)		3.093.716	2.886.981
Beschäftigte (31.12.)		123.180	118.639



NUTZFAHRZEUGE

Mercedes-Benz
Freightliner
Sterling
Setra

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	1.110	946	342
Umsatz ¹⁾	27.175	23.162	20.012
Sachinvestitionen	976	832	601
FuE-Aufwand	837	714	602
Absatz (Einheiten)		489.680	417.384
Beschäftigte (31.12.)		89.711	85.071



* Unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts.

	A-Klasse	15%
	C-Klasse/CLK/SLK	42%
	E-Klasse	28%
	S-Klasse/SL	6%
	M-Klasse/G-Modelle	7%
	smart	2%





CHRYSLER FINANCIAL SERVICES

Werte in Millionen	98	98	97
	US \$	€	€
Operating Profit	765	652	586
Umsatz *)	3.376	2.877	2.407
Beschäftigte (31.12.)		3.513	3.405

DIENSTLEISTUNGEN

Financial Services
IT Services
Telecom Services





Werte in Millionen	98	98	97
	US \$	€	€
Operating Profit	460	392	246
Umsatz *)	11.232	9.573	7.924
Sachinvestitionen	334	285	193
Beschäftigte (31.12.)		20.221	14.898

	Pkw	31%
	Leichte Nfz	23%
	Minivans	22%
	Geländewagen	24%

LUFT- UND RAUMFAHRT

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

Werte in Millionen	98	98	97
	US \$	€	€
Operating Profit	731	623	284
Umsatz *)	10.290	8.770	7.816
Sachinvestitionen	382	326	255
F+E-Aufwand	2.402	2.047	2.233
Beschäftigte (31.12.)		45.858	43.521

	Transporter	44%
	Leichte und mittlere Lkw/Unimogs	20%
	Schwere Lkw	29%
	Omnibusse	7%

ÜBRIGE

Werte in Millionen	98	98	97
	US \$	€	€
Operating Profit	(171)	(146)	(225)
Umsatz *)	4.019	3.426	3.896
Sachinvestitionen	935	797	635
F+E-Aufwand	360	307	571
Beschäftigte (31.12.)		32.581	37.844

W I R S I N D

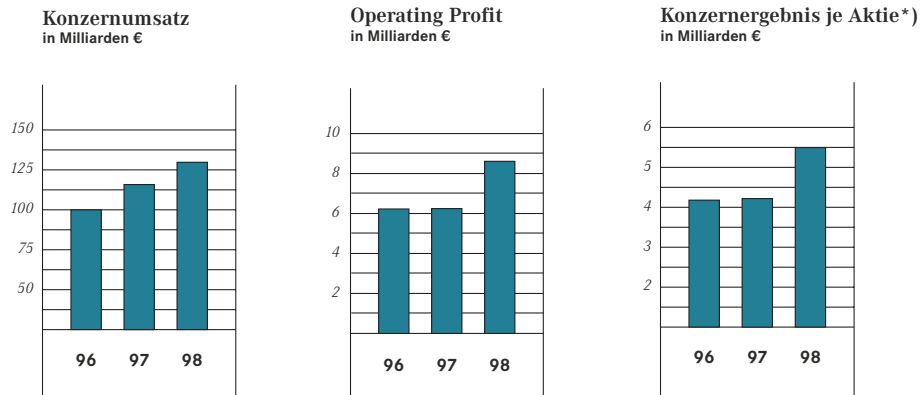
ein weltweit tätiger Anbieter von Automobilen, Transportprodukten und Dienstleistungen. Wir schaffen hervorragenden Wert für unsere Kunden, unsere Mitarbeiter und unsere Aktionäre.

W I R W O L L E N

zwei herausragende Automobil- und Transportunternehmen zu einem globalen Unternehmen zusammenführen - einem Unternehmen, das bis zum Jahr 2001 der erfolgreichste und angesehenste Anbieter von Automobilen, Transportprodukten und Dienstleistungen ist. Wir wollen unsere Kunden mit Produkten und Dienstleistungen begeistern, die sich durch hohe Qualität und Innovation auszeichnen - aufgrund hervorragender Prozesse, fähiger und motivierter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Stärke unseres Portfolios.

I N H A L T

Brief an die Aktionäre	2
Mitglieder des Vorstandes	8
Der Unternehmenszusammenschluß	10
Menschen bei DaimlerChrysler	12
Marken und Produkte	14
Das Geschäftsjahr im Überblick	18
Die DaimlerChrysler-Aktie	22
Ausblick	24
Aus den Geschäftsfeldern	26
DaimlerChrysler weltweit	48
Forschung und Technologie	50
DaimlerChrysler und die Umwelt	52
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	54
Analyse der wirtschaftlichen Situation	56
Jahresabschluß	66
Mitglieder des Aufsichtsrats	112
Bericht des Aufsichtsrats	114
Wichtige Beteiligungsgesellschaften	116
Fünf-jahres Übersicht	118
Adressen/Informationen	119



*) Um Sondereinflüsse bereinigt.

Sehr geehrte Damen und Herren,

1998 war ein historisches Jahr für Ihr Unternehmen. Ein Jahr, in dem wir zwei der erfolgreichsten Unternehmen vereint und die Weichen für eine großartige gemeinsame Zukunft gestellt haben.

Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, haben mit Ihrer überwältigenden Zustimmung den Weg geebnet. Einen Weg, der die volle Unterstützung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter findet.

DaimlerChrysler vereint stolze Traditionen und verfügt über eine einzigartige Produktpalette, starke, sich ergänzende Marken, eine ausgewogene globale Präsenz und eine hohe Finanzkraft. Sie sind Eigentümer eines Unternehmens mit hervorragenden Wachstumsperspektiven, die weder für Daimler-Benz noch für Chrysler alleine erreichbar gewesen wären.

EIN ERFOLGREICHER START. Gemeinsam haben die Menschen von DaimlerChrysler bereits im vergangenen Jahr die großartigen Potentiale Ihres Unternehmens in außergewöhnliche Ergebnisse umgesetzt:

- Der Umsatz ist um 12 % auf € 131,8 Mrd. gestiegen - gemessen an den pro forma Zahlen von 1997.
- Den Operating Profit haben wir um 38 % auf € 8,6 Mrd. gesteigert.
- Das Konzernergebnis (Net Income) - ohne Berücksichtigung der Kosten für den Zusammenschluß - verbesserte sich um 29 % auf € 5,2 Mrd.
- Der Gewinn je Aktie stieg auf € 5,58, auch dies ein Zuwachs von 30 %.
- Wir haben über 4,4 Millionen Pkw und Nutzfahrzeuge verkauft und dabei in fast allen Märkten Anteile hinzugewonnen - trotz harten Wettbewerbs.
- DaimlerChrysler Services (debis) erzielte ein Rekordergebnis und baute ihre starke Position bei Dienstleistungen aus.
- Auch DaimlerChrysler Aerospace (Dasa) verzeichnete das beste Jahr seit ihrem Bestehen.
- Aufgrund dieser erfreulichen Geschäftsentwicklung konnte DaimlerChrysler insgesamt 19.000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen.

Hinter diesen überzeugenden Ergebnissen steht die beeindruckende Leistung einer hochmotivierten Mannschaft überall auf der Welt. Daran zeigt sich, daß trotz der zusätzlichen und intensiven Arbeit für die Umsetzung des Zusammenschlusses das operative Geschäft zu keiner Zeit aus den Augen verloren wurde. Dafür gebührt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unser Dank und unsere Anerkennung.

Was wir bisher angepackt und wie wir es erreicht haben und was wir uns für die kommenden Monate und Jahre vorgenommen haben, zeigt: Wir sind bestens vorbereitet, auch zukünftig außerordentlichen Wert zu schaffen - für unsere Kunden, für unsere Mitarbeiter und für Sie, unsere Eigentümer.

NEUE WERTMASSTÄBE. Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung eine Dividende von € 2,35 je Aktie vor. Für frühere Anteilseigner von Chrysler ist dies die konsequente Fortsetzung der hohen Ausschüttungen der letzten Jahre. Für frühere Daimler-Benz Aktionäre bedeutet dies eine deutlich höhere Dividende als in der Vergangenheit - wir setzen damit bewußt neue Maßstäbe in Europa.

Als erstes Unternehmen haben wir die „Welt-Aktie“ eingeführt – ein einheitliches Wertpapier, das weltweit an 21 Börsen gehandelt wird. Auch bei der Einführung der europäischen Währung war DaimlerChrysler Vorreiter.

Wir haben mehr als 20 % von debitel – unserem Telekommunikations-Dienstleister – an die Börse gebracht. Und wir haben bei Adtranz, unserem Unternehmen für Bahnsysteme, die ausstehenden Kapitalanteile vollständig übernommen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Restrukturierung, um in diesem Geschäftsbereich die Ertragskraft nachhaltig zu steigern.

Wir haben die Kennziffer Return On Net Assets (RONA) eingeführt, mit der wir den Erfolg unserer Aktivitäten messen. Sie zeigt, inwieweit die Verzinsungsansprüche der Kapitalgeber von DaimlerChrysler erfüllt oder übertroffen werden. Von jedem unserer Geschäftsbereiche erwarten wir einen RONA von mindestens 15,5 % vor Steuern. Dies ist die Hürde, ab der ein Geschäftsbereich positiv zum Unternehmenswert beiträgt. Aber langfristig erwarten wir mehr. Daher geben wir unseren Geschäftsbereichen Zielvorgaben, die sich an den besten Wettbewerbern der jeweiligen Branche orientieren.

Für das Gesamtunternehmen haben wir eine Mindestverzinsung von 9,2 % RONA nach Steuern vorgegeben. 1998 hat DaimlerChrysler mit einem RONA von 11,6 % diese Hürde deutlich übertroffen (1997: 10,2 %) und damit Wert für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, geschaffen.



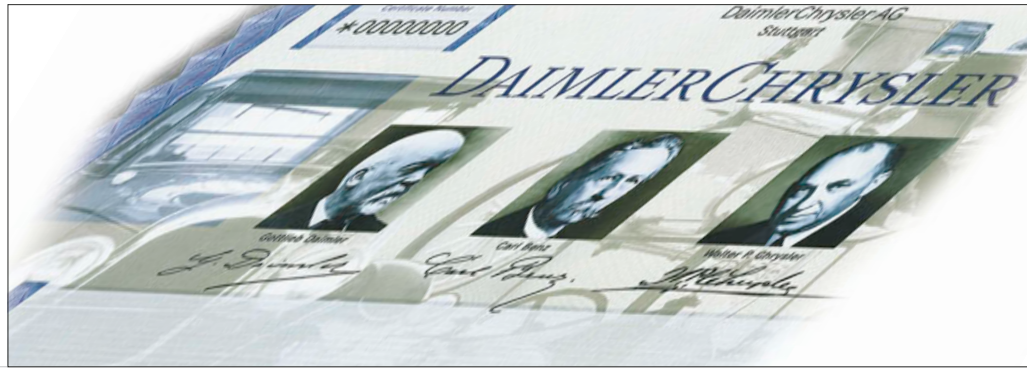
Robert J. Eaton

Jürgen E. Schrempp

DER WEG ZU EINEM GEMEINSAMEN UNTERNEHMEN. Die ersten entscheidenden Schritte sind getan. Unser Ziel ist klar: DaimlerChrysler wird das weltweit führende Automobil-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen im 21. Jahrhundert sein.

Bereits in den ersten 100 Tagen haben wir alle zentralen Aufgabenbereiche neu organisiert, damit sich unsere Teams auf die Gestaltung des neuen Unternehmens konzentrieren können. Zusammengeführt wurden:

- unsere Einkaufsbereiche – der erste wichtige Schritt, um die Vorteile unseres gemeinsamen Beschaffungsvolumens von mehr als € 80 Mrd. zu nutzen;
- unsere Vertriebs- und Marketingorganisation – die jetzt noch effizienter an der Stärkung und Erweiterung unserer Produkt- und Markenpalette arbeitet;
- alle unsere Zentralfunktionen, darunter die Qualitätssicherung, die Finanz- und Rechtsabteilungen, die Kommunikationsbereiche sowie die Informationstechnologie, die wir unter die Leitung eines Chief Information Officer gestellt haben;
- unsere weltweite Führungskräfteentwicklung, um einheitliche Beurteilungskriterien zu definieren und unsere Führungskräfte auf die anspruchsvollen Aufgaben bei DaimlerChrysler vorzubereiten;



- unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für Dieselmotoren, elektrische Antriebe und Brennstoffzellen-Fahrzeuge - damit wird in diesen Zukunftstechnologien Kompetenz an einer einzigen Stelle gebündelt; und schließlich
- unsere Finanzdienstleistungen - die neue DaimlerChrysler Services (debis) stellt damit den weltweit viertgrößten bankunabhängigen Finanzdienstleister mit einem Vertragsbestand von mehr als € 70 Mrd.

Dieses hohe Tempo werden wir im neuen Geschäftsjahr beibehalten. Wir haben sichergestellt, daß wir die angekündigten Synergie-Ziele von € 1,3 Mrd. in 1999 erreichen.

Doch DaimlerChrysler zusammenzuführen beinhaltet mehr als die Angleichung von Strukturen und Prozessen - im Mittelpunkt steht die Integration der Menschen. Denn es sind unsere Mitarbeiter, die das neue Unternehmen mit Leben und Begeisterung erfüllen. Wir sind ein einzigartiges Unternehmen, weil unsere Mitarbeiter einzigartig sind.

Täglich und überall auf der ganzen Welt arbeiten unsere Integrations-Teams am nachhaltigen Erfolg von DaimlerChrysler. Dabei geht es darum, das immense Wissen und die vielfältigen Erfahrungen, die uns in der Vergangenheit so erfolgreich gemacht haben, in eine neue Form zu gießen. Natürlich ist dies nicht immer einfach. Doch kontroverse Diskussionen sind kreativer Bestandteil bei unserer gemeinsamen Suche nach den besten Lösungen. Denn die erfolgreichsten Ideen entstehen im fairen Wettbewerb unterschiedlicher Traditionen und Meinungen.

KLARER PROZESS FÜR DIE INTEGRATION. So wie der Zusammenschluß eine Pionierleistung darstellt, gehen wir auch mit der Integration völlig neue Wege. Dazu haben wir einen klaren Prozeß und präzisen Zeitplan festgelegt: In 12 Arbeitsgruppen (Issue Resolution Teams) - beispielsweise „Forschung & Technologie“ oder „Einkauf“ - werden rund 100 zentrale Integrationsaufgaben mit fast 1300 Einzelprojekten systematisch abgearbeitet. Neben dieser funktionalen Gliederung sind die Arbeitsgruppen untereinander vernetzt und berichten an den Integrationsausschuß der beiden Vorstandsvorsitzenden. Diese Vernetzung zeigt täglich neue Integrationschancen auf und formt damit die Gestalt des neuen Unternehmens.

Die Arbeit in den Teams ist von wenigen, einfachen Prinzipien geprägt:

- Priorität für die Aktivitäten, die den höchsten Wert schaffen.
- Betroffene zu Beteiligten machen.
- Pragmatismus vor Perfektion.
- Hohes Tempo in der Umsetzung.
- Rascher Informationsaustausch zwischen den Teams.

Dieser Prozeß ist der Katalysator für das Entstehen einer neuen gemeinsamen Unternehmenskultur. In dem Maße, in dem die Integration fortschreitet, wird das eingesetzte Projektmanagement in die Linie überführt. Spätestens in zwei Jahren wollen wir einen Stand erreicht haben, bei dem die Fachbereiche im Bewußtsein des neuen Unternehmens eigenverantwortlich die verbleibenden Integrationsaufgaben umsetzen.

Was gutes Mannschaftsspiel bewirken kann, haben wir im österreichischen Graz bewiesen. Dort haben wir in Rekordzeit unser Werk neu organisiert und produzieren jetzt die Mercedes-Benz M-Klasse und den Jeep® Grand Cherokee unter einem Dach – aber mit getrennten Produktionsanlagen. Im Ergebnis werden wir Synergien in Höhe von € 280 Mio. erzielen und können zugleich die hohe Nachfrage nach unserer M-Klasse bedienen.

Wie wir anfängliche Meinungsverschiedenheiten überwunden und schließlich die beste Lösung gefunden haben, ist beispielhaft für den gesamten Integrationsprozeß.

Die Geschwindigkeit und die Präzision der Integration zahlen sich bereits jetzt aus. Mehr noch: Hier liegt das Fundament für den zukünftigen Erfolg von DaimlerChrysler als Schrittmacher in der Automobilindustrie.

PROFITABLES WACHSTUM. Ihr Unternehmen bietet beste Aussichten auf profitables Wachstum. Mit der neuen Stärke von DaimlerChrysler verbessern wir unsere Stellung in unseren angestammten Märkten und eröffnen uns zusätzliche Chancen in neuen Marktsegmenten und Regionen.

So mußten wir in der Vergangenheit die wegweisenden Innovationen von Mercedes-Benz frühzeitig für unsere Wettbewerber freigeben. Unter dem Dach von DaimlerChrysler verfügen wir jetzt über die notwendigen Stückzahlen, um diese Innovationen länger exklusiv für uns zu nutzen. Dies sichert uns strategische Wettbewerbsvorteile – nicht nur für die Premiumstellung von Mercedes-Benz, sondern für die gesamte Markenfamilie.

Durch unsere Partnerschaft mit der kanadischen Firma Ballard sind wir führend in der Entwicklung von Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb. Wir arbeiten intensiv daran, als erstes Unternehmen ein wirtschaftlich tragfähiges Serienfahrzeug auf den Markt zu bringen.

In Nordamerika wollen wir weitere Marktanteile hinzugewinnen, indem wir neue Marktsegmente öffnen. In Europa planen wir, die Verkäufe von Chrysler und Jeep® -Fahrzeugen auszuweiten, indem wir auf die Unterstützung der bestehenden Infrastruktur des Mercedes-Benz-Vertriebs zurückgreifen. In Asien, Lateinamerika und in anderen Schwellenmärkten schaffen wir ein leistungsfähiges Vertriebsnetz, um bestens vorbereitet zu sein, wenn diese Märkte wieder in eine Wachstumsphase eintreten. Auch bei Nutzfahrzeugen definieren wir neue und faszinierende Produktfelder und Marktsegmente.

Neue Chancen sehen wir ebenso für unsere Aktivitäten außerhalb des Automobilgeschäfts. Mit debis konzentrieren wir uns auf Finanzdienstleistungen, IT Services und Telekommunikationsdienste. Die weitere Internationalisierung ist ein Kernpunkt unserer Strategie. Nach der Zusammenlegung unserer Finanzdienstleistungen haben wir neue Stärke für den weiteren Ausbau unserer Position gewonnen, insbesondere in Nordamerika. Darüber hinaus übertragen wir die Erfahrung bei der Absatzfinanzierung unserer Fahrzeuge auch auf die Bereiche Bahnsysteme sowie Luft- und Raumfahrt.

Mit Dasa setzen wir den Weg fort, die starke internationale Position unserer Aerospace-Aktivitäten sowohl im Bereich Airbus als auch bei Militärflugzeugen sowie in der Raumfahrtstechnologie gezielt auszubauen. Damit stellen wir sicher, daß Dasa ein bedeutender europäischer und internationaler Kooperationspartner bleibt.

KREATIVITÄT, DIE BEGEISTERT. Die künftige Wettbewerbslandschaft in der Automobilindustrie wird sich weiter dramatisch verändern: Sie wird zunehmend durch globale Unternehmen mit einer Mehrmarken-Strategie geprägt sein. Wie wird sich DaimlerChrysler in diesem Umfeld behaupten? Was zeichnet Ihr Unternehmen gegenüber allen anderen aus?

Wir werden uns die Begeisterung erhalten, die uns in der Vergangenheit stark gemacht hat: Die Leidenschaft, Neues zu entdecken, die Begeisterung für Kreativität, das Bekenntnis zu höchster Qualität, das Streben nach vorbildlicher Kundenorientierung und höchster Profitabilität. Unsere Mitarbeiter verbindet ein gemeinsames Ziel: Hervorragende Produkte zu entwickeln – in Technik, Design und Wirtschaftlichkeit. Wir sprechen, wenn es um die Fakten, um die Faszination der gemeinsamen Aufgabe geht, eine gemeinsame Sprache.

Die neue S-Klasse ist dafür ein herausragendes Beispiel. Mit ihren eleganten Linien und ihren zahlreichen Innovationen für Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort setzt sie wiederum neue Standards im automobilen Premium-Segment weltweit.

Der neue Chrysler PT Cruiser, der im nächsten Jahr auf den Markt kommt, ist ebenfalls ein Ergebnis unserer automobilen Leidenschaft. Mit seinem unkonventionellen Design wollen wir in Europa und Nordamerika eine völlig neue und profitable Fahrzeug-Kategorie begründen.

Die Faszination und Begeisterung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind Ansporn für Innovationen – in jedem Bereich Ihres Unternehmens. Von Forschung, Entwicklung und Design zur Produktion sowie zu Marketing und Vertrieb.

Über das Resultat können wir alle stolz sein: Mehr als 80 % unserer Umsätze stammen von Produkten, die jünger als fünf Jahre sind. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Dafür stehen die mehr als € 46 Mrd., die wir in den nächsten drei Jahren in die Zukunft von DaimlerChrysler investieren. Das sind täglich € 42 Mio.

WISSEN ALS STRATEGISCHER ERFOLGSFAKTOR. Kreativität ist ein Schlüssel für Innovationen. Der andere ist Wissen. Deshalb ist für DaimlerChrysler das konsequente Wissensmanagement ein strategischer Erfolgsfaktor.

Wir werden nur dann nachhaltig zu den weltbesten Unternehmen gehören, wenn wir das riesige Potential an Ideen, Erfahrungen und kreativer Energie, das in unserem Unternehmen steckt, in Innovationen, neue Prozesse, neue Produkte und neue Marktchancen umsetzen können. Und wenn wir unsere Kernkompetenzen systematisch und funktionsübergreifend vernetzen.

Deshalb dürfen Wissen und Informationen niemals in kleinen Zirkeln unter Verschluss gehalten werden, sondern müssen frei fließen. Unsere Instrumente sind beispielsweise die Corporate University für die Führungskräfte, die konsequente Weiterbildung und Schulung unserer Mitarbeiter, Business TV oder auch der Aufbau eines der modernsten IT-Netzwerke. Auf diese Weise sorgen wir dafür, daß das Wissen von DaimlerChrysler unseren Mitarbeiter auf allen Ebenen zur Verfügung steht – jederzeit, online, rund um den Globus.

GESCHWINDIGKEIT ZÄHLT. DaimlerChrysler setzt auch weiterhin Maßstäbe bei schnellem unternehmerischen Handeln.

Unsere Erfolge der letzten Jahre haben auf beiden Seiten des Atlantiks klar gezeigt, daß es auf Geschwindigkeit ankommt. Gewinner im Wettbewerb sind die Unternehmen, die das Tempo des Wandels nicht fürchten, sondern vorgeben. Gerade weil DaimlerChrysler heute größer ist als viele unserer Wettbewerber, müssen wir beweisen, daß wir unsere Schnelligkeit und Agilität behalten haben.

Wie dies beim Dodge Durango der Fall war, der in gerade einmal 23 Monaten vom Konzept bis zur Serienproduktion gereift ist. Und damit vor allen anderen eine neue Nische für uns besetzt hat. Oder bei der Airbus-Produktion in Hamburg, wo die Teams der Dasa zusammen mit den

Partnern im Airbus-Konsortium die Produktionszeit eines Flugzeuges von achtzehn auf acht Monaten reduziert haben. Damit konnten wir innerhalb von weniger als drei Jahren die Kapazität der Fertigung pro Monat verdoppeln.

Diese Beispiele unterstreichen, wie unser schnelles Handeln direkt zum Unternehmenserfolg beiträgt. Geschwindigkeit wird unser Grundsatz bleiben. In den nächsten drei Jahren werden wir 34 neue Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle einführen – ein neues Modell pro Monat. Und auch in der Luft- und Raumfahrt, bei Dienstleistungen, Bahnsystemen, Dieselmotoren und Automobil-elektronik werden wir unsere Innovationsoffensive fortsetzen.

GLOBAL – ABER NICHT HEIMATLOS. Wir wollen die Erwartungen unserer Kunden weltweit erfüllen und übertreffen, die globalen Kapitalmärkte für uns nutzen, weltweite Technologietrends für uns gewinnen und eine weltumspannende Kommunikation führen. Dazu müssen wir ein durch und durch globales Unternehmen sein.

Auch wenn wir hierzu neue Wege gehen, werden wir nicht vergessen, woher wir kommen. Wir werden als globales Unternehmen kein heimatloses Unternehmen sein. Wer global denkt, muß lokal handeln. Und das heißt, unsere globalen Ressourcen und Fähigkeiten mit unseren bestehenden lokalen Traditionen zu verbinden.

Darüber hinaus wollen wir, daß die Menschen von DaimlerChrysler ein Verständnis entwickeln, das dem weltumspannenden Geschäft entspricht. Ihr Unternehmen ist eben nicht nur die Speerspitze bei Automobilen, Transportprodukten und Dienstleistungen, sondern steht auch für ein Höchstmaß an Verantwortung. Verantwortung in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht. Unsere Richtlinien für umweltfreundliche Produktion gelten weltweit. Wir investieren in den Regionen, in denen wir aktiv sind, arbeiten konstruktiv mit lokalen Zulieferern zusammen und schaffen damit Arbeitsplätze.

Diese internationale, auch gesellschaftliche Verantwortung steht nicht im Gegensatz zu unserem Bekenntnis zur Profitabilität: Einerseits kann nur ein profitables Unternehmen ein soziales Unternehmen sein. Andererseits ermöglicht nur ein verantwortungsvoller Umgang mit unserer globalen Umwelt Wachstum und Prosperität.

AUSSERGEWÖHNLICHE ZIELE FÜR EIN AUSSERGEWÖHNLICHES UNTERNEHMEN. Ihr Unternehmen hatte einen beeindruckenden Start. Uns ist klar, daß der vor uns liegende Weg nicht immer einfach sein wird, daß wir auch Rückschläge und Widerstände überwinden müssen. Aber DaimlerChrysler hat eine klare Vorstellung von seiner Zukunft. Wir wissen, wo wir stehen, wo wir hinwollen und wie wir unsere Ziele erreichen können. Während einige unserer Wettbewerber noch über Fusionspläne nachdenken, können wir bereits die Chancen neugewonnener Stärke nutzen.

Innovationsfähigkeit, Ingenieurskunst, Kostendisziplin, Qualitätsanspruch und das Können, Produkte in kurzer Zeit auf den Markt zu bringen, sowie unsere einzigartigen Traditionen sind die Säulen für unseren zukünftigen Erfolg. Doch über allem stehen unsere engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich für unsere gemeinsamen Ziele einsetzen.

Gewiß, was wir uns vorgenommen haben, ist außergewöhnlich. Doch genauso außergewöhnlich ist das Unternehmen – Ihr Unternehmen DaimlerChrysler. Und wir wissen, daß wir gemeinsam mit Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, das ungeheure Potential dieses stolzen Unternehmens in profitables Wachstum und Ertragsstärke umsetzen werden.

Mitglieder des Vorstands



ROBERT J. EATON

Vorstandsvorsitzender

Bestellung bis 2001

JÜRGEN E. SCHREPP

Vorstandsvorsitzender

Bestellung bis 2003



THOMAS C. GALE
*Produktstrategie, Design
 und operatives Geschäft
 Personenwagen der
 Marken Chrysler,
 Plymouth, Jeep und Dodge
 Bestellung bis 2003*



MANFRED GENTZ
*Finanzen und Controlling
 Bestellung bis 2003*



JAMES P. HOLDEN
*Markenmanagement
 Chrysler, Plymouth,
 Jeep und Dodge & Ver-
 trieb Nordamerika
 (alle Automobilmarken)
 & operatives Geschäft
 Minivans
 Bestellung bis 2003*



MANFRED BISCHOFF
*Luft- und Raumfahrt &
 Industrielle Beteiligungen
 außerhalb des
 Automobilbereichs
 Bestellung bis 2003*



ECKHARD CORDES
*Konzernentwicklung
 & IT-Management
 (einschl. Verantwortung
 für MTU/Dieselantriebe
 und Automobil-Elektronik)
 Bestellung bis 2003*



**THEODOR R.
 CUNNINGHAM**
*Vertrieb Lateinamerika
 (alle Automobilmarken)
 und operatives Geschäft
 Chrysler Trucks
 Bestellung bis 2003*



JÜRGEN HUBBERT
*Personenwagen
 Mercedes-Benz & smart
 Bestellung bis 2003*



KURT J. LAUK
*Nutzfahrzeuge
 & Markenmanagement
 Nutzfahrzeuge
 Bestellung bis 2003*



KLAUS MANGOLD
*Dienstleistungen
 Bestellung bis 2003*



THOMAS W. SIDLIK
*Einkauf für die Marken
 Chrysler, Plymouth,
 Jeep und Dodge &
 operatives Geschäft Jeep
 Bestellung bis 2003*



**THOMAS T.
 STALLKAMP**
*Personenwagen & Trucks
 Chrysler, Plymouth,
 Jeep und Dodge
 Bestellung bis 2003*



HEINER TROPITZSCH
*Personal & Arbeits-
 direktor
 Bestellung bis 2003*



GARY C. VALADE
*Weltweiter Einkauf
 Bestellung bis 2003*



**KLAUS-DIETER
 VOEHRINGER**
*Forschung & Technologie
 Bestellung bis 2003*



DIETER ZETSCHKE
*Markenmanagement
 Mercedes-Benz und
 smart & Vertrieb
 Europa, Asien, Afrika,
 Australien/Pazifik (alle
 Automobilmarken)
 Bestellung bis 2003*

AM 7. MAI 1998 ging die Nachricht um die Welt, daß Daimler-Benz und Chrysler den größten Zusammenschluß in der Geschichte der Automobilindustrie vorbereiten.

Nur fünf Monate zuvor hatten sich die Vorstandsvorsitzenden von Chrysler und Daimler-Benz, Bob Eaton und Jürgen Schrempp, am Rande der North American International Auto Show in Detroit getroffen und über die Möglichkeit einer gemeinsamen Zukunft der beiden Unternehmen diskutiert. Beide waren schnell von der Idee fasziniert: Mit Daimler-Benz und Chrysler würden zwei starke Partner mit sich ergänzenden Produktangeboten zusammenkommen und bereits mittelfristig ein erhebliches Synergiepotential erschließen können.



Der Unternehmens- zusammenschluß

Umgesetzt in weniger als 200 Arbeitstagen



12. JANUAR 1998

Jürgen E. Schrempp, Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG, besucht anlässlich der North American Detroit Auto Show Robert J. Eaton, den Vorsitzenden des Vorstands der Chrysler Corporation, um Gespräche über einen Zusammenschluß vorzuschlagen.

6. MAI 1998

»Business Combination Agreement« in London unterzeichnet.

16.-18. JUNI 1998

Daimler-Benz Vorstand besucht Auburn Hills.

MÄRZ-APRIL 1998

Arbeitsgruppen bereiten einen möglichen Zusammenschluß detailliert vor.

7. MAI 1998

Absicht zum Zusammenschluß weltweit bekanntgegeben. Daimler-Benz und Chrysler schließen sich zum weltweit führenden Automobil-, Transport- und Dienstleistungsunternehmen zusammen.

25. JUNI 1998

Chrysler Vorstand besucht Stuttgart.

14. MAI 1998

Der Daimler-Benz Aufsichtsrat stimmt den Plänen zum Zusammenschluß zu.



Unmittelbar nach der Ankündigung des Zusammenschlusses auf der Pressekonferenz am 7. Mai in London begann die Arbeit im Detail: Führungskräfte beider Unternehmen trafen sich in Auburn Hills und Stuttgart, um die für den Zusammenschluß notwendigen Maßnahmen umzusetzen, Strategien und Synergien zu diskutieren und die sogenannte PMI-Phase (Post Merger Integration) einzuleiten. In dieser Zeit wurde auch eine Kommunikations-offensive gestartet, um die Philosophie sowie die mit dem Zusammenschluß verfolgten Ziele der Öffentlichkeit und – noch wichtiger – den Aktionären und den über 430.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit näher zu bringen.

In nur 10 Monaten wurde DaimlerChrysler zum Leben erweckt. Der Integrationsprozeß läuft nun auf vollen Touren. Ein globales Unternehmen nimmt seine Arbeit auf. Innerhalb von zwei bis drei Jahren sollen die wesentlichen Aufgaben, die aus der Integration entstanden sind, von Mitarbeitern auf beiden Seiten des Atlantiks bewältigt werden. Gesteuert wird dieser Prozeß vom Post Merger Integration-Team.

27./28. AUGUST 1998

Daimler-Benz und Chrysler Management Teams besprechen in Greenbrier, West Virginia, den Stand der Vorbereitungen für den Unternehmenszusammenschluß.

17. NOVEMBER 1998

»Day One«: DaimlerChrysler-Aktien werden zum ersten Mal weltweit an den Börsen unter dem Kürzel DCX gehandelt.

18. SEPTEMBER 1998

Chrysler-Aktionäre stimmen mit 97,5%, Daimler-Benz-Aktionäre votieren zu 99,9% für den Zusammenschluß.

6. AUGUST 1998

Ankündigung, daß DaimlerChrysler-Aktien weltweit an 21 Börsenplätzen als »globally registered shares« gehandelt werden sollen. Merger Report veröffentlicht.

9. NOVEMBER 1998

Daimler-Benz Aktionäre tauschen 98% ihrer Aktien um.

21. DEZEMBER 1998

Die Verschmelzung von Daimler-Benz auf DaimlerChrysler wird ins Handelsregister eingetragen.

Menschen bei DaimlerChrysler

Mit mehr als 440.000 engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat DaimlerChrysler eine Partnerschaft talentierter und kreativer Menschen geschaffen, die eines gemeinsam haben: Die Leidenschaft, anspruchsvolle Produkte zu entwerfen und herzustellen sowie hervorragende Dienstleistungen anzubieten.

Vier Beispiele – stellvertretend für viele andere – zeigen: Jetzt geht es darum, die Menschen von DaimlerChrysler und ihre Ideen zusammenzubringen – ein Austausch auf allen Ebenen.

Jim Donlon und Jürgen Walker sind die ersten Topmanager von DaimlerChrysler, die Anfang 1999 in die jeweils andere Zentrale wechselten: Walkers neues Büro befindet sich in Auburn Hills, Donlon hat seine Zelte in Stuttgart-Möhringen aufgeschlagen.

Jim Donlons Beziehung zu Deutschland ist sehr persönlich: Immerhin hat er seine Frau in einem Deutschkurs am College kennengelernt. Beide haben jetzt Gelegenheit, das damals Erlernte praktisch anzuwenden: Donlon ist seit 1.2.99 Chef des weltweiten Konzerncontrollings mit Sitz in Stuttgart. Der ehemalige Chef-Controller aus Auburn Hills will gemeinsam mit den neuen Kollegen die besten Ideen aus Deutschland und Amerika zusammenbringen und freut sich auf diese Aufgabe: „Wenn wir die herausragenden Fähigkeiten unserer Leute zusammenführen können, bin ich fest davon überzeugt, daß uns niemand aufhalten wird. Wir haben das Potential zu einem der besten Unternehmen der Welt, wenn nicht dem besten, zu werden.“

Mit dem Erfolg der ehemaligen Chrysler Corporation hat sich Jürgen Walker als Leiter Betriebswirtschaft und Controlling Mercedes-Benz Pkw bereits vor drei Jahren im Rahmen eines Benchmarkings intensiv beschäftigt. Beide Unternehmen waren schon damals die profitabelsten im Pkw-Geschäft weltweit. „Die Erfolgsmuster beider Konzerne waren unterschiedlich, aber beide führten zu Top-Ergebnissen“ stellt Walker fest, der nun für das Controlling in Auburn Hills zuständig ist. Er zeigte sich begeistert von der offenen Arbeitsatmosphäre an seinem neuen Wirkungsort: „Die Bereitschaft, sich auf neue Rahmenbedingungen, Themenstellungen und Herausforderungen einzulassen, ist bemerkenswert. Diese Einstellung garantiert unseren langfristigen Erfolg.“





In den Post-Merger Integration-Teams treiben Experten aus Stuttgart und Auburn Hills den Zusammenschluß mit Hochdruck voran. Fragestellungen aus den Bereichen Produktstrategie, Einkauf und Vertrieb stehen genauso auf der Liste wie die Integration der Unternehmenskulturen. Stephanie Dickes aus Stuttgart und William E. Burrell aus Auburn Hills arbeiten gemeinsam am Thema ‚Vision Roll-Out‘: Wie wird die Vision von DaimlerChrysler transparent für alle Mitarbeiter kommuniziert?

Als Beraterin im Bereich ‚Management Consulting‘ der DaimlerChrysler AG befaßt sich Stephanie Dickes mit der Implementierung unternehmensstrategischer Ziele. Der Erfolg der Vision Rollout hängt für sie davon ab, daß der Prozeß die Ziele und Werte des jungen Unternehmens eng mit den strategischen Anforderungen in den Geschäftsbereichen verknüpft. „Reine Kommunikation über soft facts und Verhalten wäre hier zu wenig. Der Vision Rollout dient dazu, die Integration des Unternehmens voranzutreiben“, so Stephanie Dickes. Begeistert

ist sie von der Arbeitsweise des PMI-Teams: „Die Zusammenarbeit mit den Kollegen aus Auburn Hills funktioniert hervorragend. Trotz aller Unterschiedlichkeit in der Arbeitsweise ist es gelungen, neue Wege zu beschreiten und gemeinsame Ergebnisse zu erzielen, die nicht mehr danach fragen, ob nun der deutsche oder der amerikanische Ansatz der bessere ist, sondern danach, was die beste Lösung ist, die schnellen Erfolg garantiert. Speed als einer der neuen Werte aus der DaimlerChrysler Vision ist dabei ein ganz wesentlicher Faktor.“

Auch William E. Burrell, der als Organisations-Entwickler auf amerikanischer Seite den ‚Vision Roll-Out‘ begleitet, fasziniert die neue Aufgabe: „Die Integration der Kulturen ist ein Erfolgsfaktor für die Fusion – das haben wir erkannt und handeln entsprechend“ sagt er. Neben den transatlantischen Konferenzen und den häufiger gewordenen Reisen nach Stuttgart liest und schreibt Burrell „eMails in Massen“. Für ihn ist die Arbeit im PMI-Team ein Stück Neuland: „Niemals zuvor haben sich zwei so große, erfolgreiche Unternehmen zusammengeschlossen, dazu auch noch transatlantisch. Wir haben keine Vorbilder für unsere Arbeit – das macht es so interessant.“ Inhaltlich sieht er seine Aufgabe auch als Beitrag zum gegenseitigen Kennenlernen: „Es geht nicht um Gleichmacherei, sondern um ein gemeinsames Verständnis über die Zukunft von DaimlerChrysler. Wenn wir unsere Stärken bewahren, aber gleichzeitig offen sind für neue Ansätze und Ideen – dann ist der Erfolg von DaimlerChrysler garantiert.“

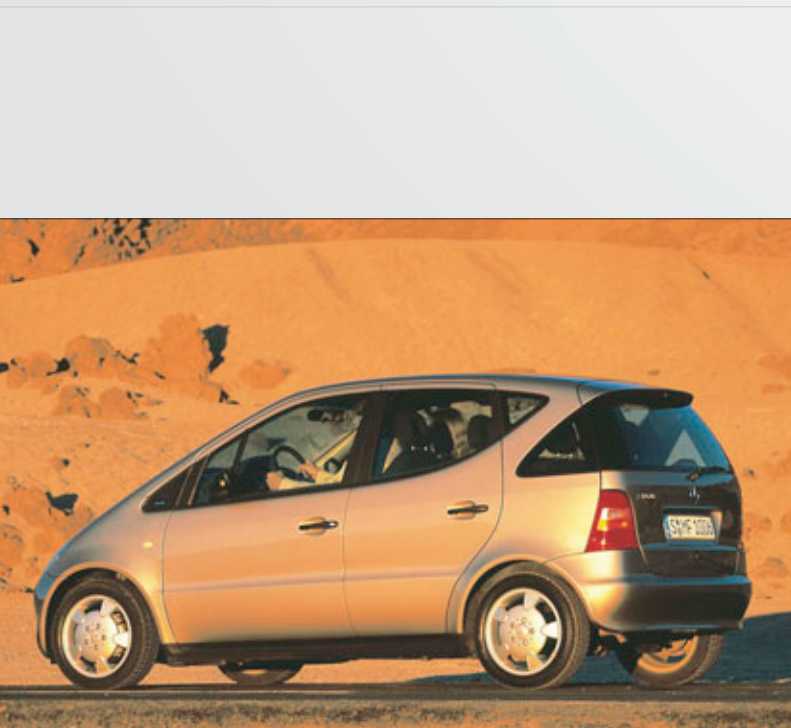
MERCEDES-BENZ Der Mercedes-Stern gilt weltweit als Symbol für Automobile höchster Qualität und Sicherheit. Das Ansehen der Personenwagen der Marke Mercedes-Benz und ihre sprichwörtlichen Werte sind das Ergebnis der mehr als hundertjährigen Erfahrung im Automobilbau.

Heute wird unter der Marke Mercedes-Benz in über 190 Ländern der Welt ein breiteres Produktprogramm angeboten als jemals zuvor. Ob Dieselmotor, „Knautschzone“, Servolenkung, ABS, Airbag oder Electronic Stability Program (ESP), alle diese wegweisenden Entwicklungen feierten ihre Weltpremiere in einem Auto der Marke mit dem Stern. Jüngste Mitglieder der Familie sind die M-Klasse, der extrem erfolgreiche Offroader mit Mercedes-typischen Fahreigenschaften, sowie die innovative A-Klasse mit ihrem revolutionären Raum- und Sicherheitskonzept. Mit der neuen S-Klasse stellt Mercedes-Benz nicht nur die Fähigkeit unter Beweis, innovative und technisch brillante Fahrzeuge, sondern auch elegante und zugleich dynamische Personenwagen zu bauen.

SMART Mit dem City-Coupé smart hat DaimlerChrysler eine neue Marke mit innovativer Technik in einem neuen Marktsegment eingeführt. Der smart ist eine intelligente und zukunftsorientierte Antwort auf Fragen urbaner Mobilität, auf optimierten Ressourceneinsatz und auf integrierte Verkehrskonzepte. Dabei steht die Marke smart für ein individuelles, ungewöhnliches Produkt, das durch technische Kompetenz überzeugt und durch sein Design-Konzept fasziniert.

Der smart benötigt bei nur 2,50 Meter Außenlänge ein Minimum an Verkehrsfläche, bietet beiden Insassen jedoch das Raumgefühl eines Mittelklasse-Fahrzeuges und ein hohes Maß an Sicherheit. Produziert wird der smart in einem neu errichteten Werk in Hambach/Frankreich.

Marken & Produkte



CHRYSLER Ob Limousine, Coupé, Cabrio oder Minivan – die Marke Chrysler bietet Fahrzeuge mit ausdrucksstarken, modernen Design-Merkmalen, die sich durch sportliche Fahreigenschaften und Fahrleistungen auszeichnen und für herausragende Ingenieurleistungen stehen.

Seit 1992 hat Chrysler jährlich mindestens ein neues Fahrzeug auf den Markt gebracht. Mit den völlig neuen Baureihen 300M, LHS und Concorde vervollständigt Chrysler seine Modellpalette und stärkt die Identität und Ausstrahlung der Marke.

PLYMOUTH In Nordamerika steht die Marke Plymouth für modernes Styling, Innovation und Qualität in vielseitig einsetzbaren Fahrzeugen, die Sicherheit und Fahrspaß bieten. Plymouth deckt die Bandbreite vom unteren bis zum mittleren Preissegment in den wichtigen Bereichen Kompakt-Pkw, Limousinen und Minivans ab. Außergewöhnlich ist der faszinierende Roadster Prowler, der seit 1998 angeboten wird.

JEEP Die Marke Jeep, deren Erfolgsgeschichte mit einem Militärfahrzeug begann, ist eine der weltweit bekanntesten und angesehensten Marken. Jeep repräsentiert heute weltweit das Marktsegment des sportlichen Geländewagens. Der neue Grand Cherokee ist das Flaggschiff der Marke. Er wartet mit einer Vielzahl von Innovationen auf und zeichnet sich durch sein exzellentes Fahrverhalten, hohen Bedienungskomfort und durchdachte Ausstattung aus.

DODGE Die Fahrzeuge der Marke Dodge decken ein breites Spektrum ab; vom Kleinwagen über Offroader bis hin zu Minivans und Pick-ups. Allen gemeinsam ist das Styling des Kühlergrills – das charakteristische Merkmal einer Marke, die sich unverändert großer Beliebtheit erfreut. Die Einführung des Viper und des Intrepid haben der Marke neue Impulse verliehen. In den letzten fünf Jahren haben sich die Verkaufszahlen verdoppelt.



DIE NUTZFAHRZEUGE UND BUSSE DER MARKEN MERCEDES-BENZ, SETRA, FREIGHTLINER UND STERLING Bei Nutzfahrzeugen und Bussen ist DaimlerChrysler weltweit mit den vier Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und Setra vertreten und Marktführer in Europa, Nordamerika sowie in Lateinamerika. Im Segment der Lastwagen ab 6t sowie bei Omnibussen über 8t zulässigem Gesamtgewicht ist DaimlerChrysler weltweit die Nummer 1.

In Europa ist DaimlerChrysler bei Transportern und Lkw mit der Marke Mercedes-Benz sowie bei Bussen mit den Marken Mercedes-Benz und Setra am Markt. Das Angebot reicht von Transportern ab 2t über Busse bis zu schweren Lkw. Eine Erweiterung der Transporter-Produktpalette um einen Stadtlieferwagen unter 2t ist geplant. DaimlerChrysler wird damit in Europa ein „Full Line Supplier“, also Anbieter mit einem Komplettprogramm in allen Gewichtsklassen.

Die Freightliner Corporation, eine hundertprozentige Tochter von DaimlerChrysler mit Sitz in Portland, Oregon, ist Marktführer bei schweren Lkw der Klasse 8 in Nordamerika. Freightliner produziert in den USA, Kanada und Mexiko Nutzfahrzeuge der Klasse 6, 7 und 8. Darüber hinaus fertigt DaimlerChrysler Lkws der Klasse 8 mit der Marke Sterling für den Lieferverkehr, das Speditionsgewerbe und die Bauindustrie.

Neben den Nutzfahrzeugen reicht das Programm der DaimlerChrysler AG von Einzelkomponenten bis hin zu kompletten Antriebssträngen.

DAIMLERCHRYSLER SERVICES Die DaimlerChrysler Services (debis) AG mit Sitz in Berlin konzentriert ihre Dienstleistungsaktivitäten auf die Geschäftsbereiche Financial Services, IT Services und Telecom Services.

Die Internationalisierung der Aktivitäten ist ein Kernpunkt der Strategie: Alle Geschäftsbereiche erschließen weltweit neue Märkte. Nach dem Zusammenschluß der Chrysler Financial Company L.L.C. mit den Finanzdienstleistungsaktivitäten der debis ist DaimlerChrysler Services weltweit zum viertgrößten Finanzdienstleister außerhalb des Banken- und Versicherungssektors aufgestiegen. Durch die ständige Verbesserung des bestehenden Angebotes und neue attraktive Dienstleistungen bauen alle Geschäftsbereiche von debis ihre Marktposition weltweit weiter aus.

DAIMLERCHRYSLER AEROSPACE Heute ist die Dasa das größte deutsche Luft- und Raumfahrtunternehmen und ein bedeutender europäischer und internationaler Kooperationspartner.



Weltweit ist das Unternehmen in den Bereichen Militärflugzeuge, Hubschrauber, Raumfahrt, Antriebe und Verteidigungselektronik tätig. Der als DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH für die Airbusaktivitäten verantwortliche Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge, ist der größte innerhalb der Dasa. DaimlerChrysler hält einen Anteil von 37,9 Prozent am europäischen Konsortium Airbus Industrie, weltweit die Nummer zwei bei Verkehrsflugzeugen.

BAHNSYSTEME Zur umfangreichen Produktpalette von Adtranz zählen Elektro- und Diesellokomotiven, ICE- und X 2000-Hochgeschwindigkeitszüge sowie Intercity- und Regionalzüge, Straßenbahnen und U-Bahnen. Personenbeförderungssysteme, Signal- und Verkehrskontrollsysteme, Bahnfahrwegsysteme und nicht zuletzt auch Service und Wartungsdienstleistungen runden das Angebot der Adtranz ab. Das Unternehmen ist der weltweit größte Anbieter von Bahnsystemen. Mit Produktions-, Entwicklungs- und Vertriebsstandorten in über 60 Ländern sowie Niederlassungen in weiteren 40 Ländern ist die Gruppe ein echter „Global-Player“.

AUTOMOBIL-ELEKTRONIK TEMIC deckt mit ihrer Produktpalette einen Großteil des Angebots an elektronischen Komponenten in der Automobilindustrie ab. Zu den technischen Entwicklungen, die TEMIC in den vergangenen Monaten vorangebracht hat oder die kurz

vor der Serieneinführung stehen, zählen unter anderem die Neuentwicklung eines Crashesensors oder das Abstandsregelsystem auf Basis von Radar- und Infrarotmessungen. Die TEMIC verfügt über ein globales Netzwerk in Europa, Nord-Amerika und in Teilen von Asien. Die Kfz-Elektronik-Fabrik im amerikanischen Huntsville, Alabama, entstand aus der Beteiligung der Chrysler Corporation am Raumfahrtprogramm der amerikanischen Regierung. Heute produziert Huntsville Electronics an zwei Standorten Elektronikkomponenten für Fahrzeuge.

DIESELANTRIEBE Die MTU Friedrichshafen, die zusammen mit ihren Tochterunternehmen den Geschäftsbereich Dieselantriebe bildet, zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Großdieselmotoren und komplexen Antriebssystemen. MTU schließt mit ihren Dieselmotoren dort an, wo Lkw-Hersteller leistungsmäßig aufhören. So hat der Bereich Dieselantriebe auf Basis der Lkw-Baureihe 500 gemeinsam mit dem amerikanischen Kooperationspartner Detroit Diesel Corporation (DDC) die neuen Baureihen 2000 und 4000 in einer 12- und 16-Zylinder-Version entwickelt. Bei Schiffsantrieben hat MTU eine führende Marktposition. Im Bereich dezentraler Energieversorgung liefert MTU Notstromaggregate, die auf Bohrinseln, Flughäfen, in Rechenzentren oder in Kernkraftwerken höchste Sicherheitsstandards erfüllen.



DaimlerChrysler hat das Geschäftsjahr 1998 sehr erfolgreich abgeschlossen. Die Ertragskraft des Konzerns haben wir weiter verbessert:

So stiegen der Operating Profit um € 2,4 Mrd. auf € 8,6 Mrd. und das Net Operating Income von € 5,3 auf € 6,6 Mrd.

Die Kapitalrendite (nach Steuern) erreichte 11,6% nach 10,2% im Vorjahr. Unser Geschäftsvolumen erhöhte sich um 12% auf € 131,8 Mrd.

Zu diesem Wachstum haben nahezu alle Geschäftsbereiche beigetragen. Auf der Basis dieser günstigen Geschäftsentwicklung schlagen wir der Hauptversammlung vor, für das Jahr 1998 eine Dividende von € 2,35 pro Aktie auszuschütten.

ERTRAGSKRAFT GESTEIGERT. DaimlerChrysler hat im Jahr 1998 einen Operating Profit von € 8,6 Mrd. erzielt. Gegenüber dem vergleichbaren Wert für 1997 von € 6,2 Mrd. ist das ein Anstieg um 38%. Das Net Operating Income, die Basis für die Berechnung der Kapitalverzinsung auf Konzernebene (nach Steuern), erhöhte sich von € 5,3 auf € 6,6 Mrd. Damit haben wir die zur Deckung der Kapitalkosten bzw. zur Steigerung des Unternehmenswertes erforderliche Mindestrendite von 9,2% mit 11,6 (i. V. 10,2)% deutlich übertroffen. Da wir die Steuerungsgrößen im DaimlerChrysler-Konzern den internen Anforderungen und die Mindestrendite den Entwicklungen der internationalen Kapitalmärkte entsprechend angepaßt und vereinheitlicht haben, sind diese Werte mit den im Vorjahr von Daimler-Benz und Chrysler publizierten Zahlen nicht vergleichbar.

Zum Anstieg des Operating Profit haben nahezu alle Bereiche des Konzerns beigetragen. Besonders deutlich waren die Zuwächse bei den Nutzfahrzeugen und in der Luft- und Raumfahrt. Rund 83% des Operating Profit wurden im Personenwagen- und Nutzfahrzeuggeschäft erwirtschaftet, 17% steuerten die anderen Geschäftsfelder bei. (Vgl. S. 56 ff)

€ 2,35 DIVIDENDE. Aufgrund der günstigen Ergebnisentwicklung im operativen Bereich schlagen wir der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1998 eine Dividende von € 2,35 (DM 4,60) je Aktie auszuschütten. Die ehemaligen Daimler-Benz-Aktionäre erhalten damit eine deutlich höhere Ausschüttung als in den zurückliegenden Jahren, während die Dividende für die ehemaligen Chrysler-Aktionäre an das hohe Niveau der Vorjahre anknüpft.

WACHSTUM DER WELTWIRTSCHAFT ABGESCHWÄCHT. Weniger günstig als der Geschäftsverlauf bei DaimlerChrysler war die Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds. So ist die Weltwirtschaft nach 3,4% im Jahr 1997 im Berichtsjahr nur noch um 1,8% gewachsen; das ist die niedrigste Wachstumsrate seit 1982. Ausschlaggebend hierfür waren die Rezession in Japan sowie die Wirtschafts- und Finanzkrise in verschiedenen asiatischen Schwellenländern und in Rußland. Auch in Südamerika und hier vor allem in Brasilien hat sich das Konjunkturklima deutlich eingetrübt.

Nach wie vor stabil waren hingegen die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Westeuropa und in Nordamerika. Getragen von einem anhaltend lebhaften privaten Konsum und der weiterhin regen Investitionstätigkeit ist die US-Wirtschaft wie schon im Vorjahr nochmals um 3,9% gewachsen. In Westeuropa stieg die Wirtschaftsleistung um 2,8%. Die wesentlichen Impulse kamen dabei aus den Ländern, in denen zum 1. Januar 1999 der Euro eingeführt wurde. Triebfeder des Wachstums war in Westeuropa zunehmend auch die inländische Nachfrage.

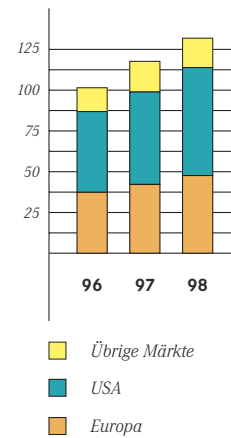
Trotz gewisser Schwankungen im Jahresverlauf zwischen Dollar, Yen und den Euro-Währungen, war das internationale Wechselkursgefüge im Jahresdurchschnitt relativ stabil. Der Einfluß von Wechselkursveränderungen auf die Geschäftsentwicklung bei DaimlerChrysler war deshalb geringer als in den Vorjahren.

KONZERNUMSATZ UM 12% AUF € 131,8 MRD. GESTIEGEN. Trotz der insgesamt angespannten Situation der Weltwirtschaft konnte DaimlerChrysler den Umsatz um 12% auf € 131,8 Mrd. steigern.

Operating Profit
in Millionen

	98 US \$	98 €	97 €
DaimlerChrysler-Konzern	10.082	8.593	6.230
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2.338	1.993	1.716
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	4.942	4.212	3.368
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1.110	946	342
Chrysler Financial Services	765	652	586
Dienstleistungen	460	392	246
Luft- und Raumfahrt	731	623	284
Übrige	(171)	(146)	(225)

Konzernumsatz
in Milliarden €



Besonders kräftig war das Wachstum in den USA (+ 15% auf € 65,3 Mrd.) und in der Europäischen Union außerhalb Deutschlands (+ 26% auf € 20,3 Mrd.). Aber auch in Deutschland stiegen unsere Erlöse um 19% auf € 24,9 Mrd. In den übrigen Märkten erreichte unser Geschäftsvolumen trotz der ungünstigen Wirtschaftsentwicklung in Japan, in zahlreichen Schwellenländern und in Rußland mit € 21,2 Mrd. nahezu das Vorjahresniveau.

Insgesamt 83% unserer Erlöse wurden im Fahrzeuggeschäft erwirtschaftet. Die Dienstleistungen und die Luft- und Raumfahrt steuerten 6% bzw. 7% zum Konzernumsatz bei.

KRÄFTIGES WACHSTUM IN ALLEN GESCHÄFTSFELDERN. Zum Wachstum der Erlöse haben nahezu alle unsere Geschäfte mit zweistelligen Zuwachsraten beigetragen.

Im Fahrzeuggeschäft haben wir zusammengekommen € 112,1 Mrd. umgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 13% übertroffen. Insgesamt hat DaimlerChrysler im Berichtsjahr über 4,4 (i. V. 4,0) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt: davon rund 3,1 (i. V. 2,9) Mio. Fahrzeuge der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge, 923.000 (i. V. 715.000) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart sowie 490.000 (i. V. 417.000) Nutzfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und Setra.

Den Absatz von Personenwagen der Marke Mercedes-Benz haben wir mit Ausnahme des asiatischen Raums in allen wichtigen Märkten deutlich gesteigert. Die neue S-Klasse, die wir im Oktober 1998 eingeführt haben, unterstreicht unsere Führungsposition im oberen Marktsegment. Mit dem smart bieten wir unseren Kunden nicht nur ein völlig neues Fahrzeug, sondern auch ein neues Mobilitätskonzept an. (Vgl. S. 26 ff)

Der Fahrzeugabsatz der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge, stieg um 7% auf 3.094.000 Pkw, Pick-ups, Geländefahrzeuge und Minivans. Im nordamerikanischen Markt haben wir damit unsere Marktposition weiter verbessert. Besonders erfolgreich waren weiterhin die Geländewagen, Pick-ups und

Minivans. Unter den zahlreichen Produktneuheiten des Jahres 1998 sind der Chrysler 300M, der neue Jeep Grand Cherokee sowie der kompakte Dodge und Plymouth Neon hervorzuheben. Auch die Chrysler Financial Corporation, die schwerpunktmäßig Finanzdienstleistungen für die Kunden und Händler der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge anbietet, konnte ihr Geschäftsvolumen weiter ausdehnen. (Vgl. S. 30 ff)

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzte seinen profitablen Wachstumskurs mit den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und Setra im Jahr 1998 fort: Umsatz, Absatz und Produktion erreichten neue Höchstwerte. Besonders günstig war die Geschäftsentwicklung in Nordamerika. Dort hatte die neue Marke Sterling einen hervorragenden Start. (Vgl. S. 36 ff)

Das dynamische Wachstum der DaimlerChrysler Services hat sich auch im neunten Jahr in Folge fortgesetzt. Die Geschäftsbereiche Financial Services, IT Services sowie Telecom Services, haben sich hervorragend entwickelt und ihr Geschäftsvolumen kräftig gesteigert. Insgesamt erhöhte sich der Umsatz um 21% auf € 9,6 Mrd. (Vgl. S. 42 f)

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt steigerte den Umsatz um 12% auf € 8,8 Mrd. Der Auftragseingang erreichte mit € 13,8 (i. V. € 9,9) Mrd. ein neues Rekordniveau. Träger des Wachstums war hier vor allem der Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge aufgrund des Markterfolges von Airbus. (Vgl. S. 44 f)

Zu den Erlösen der übrigen Geschäfte in Höhe von € 3,4 Mrd. haben die Bahnsysteme € 1,7 Mrd. (+2%), die Automobil-Elektronik € 0,8 Mrd. (+35%) und die Dieselantriebe € 0,9 Mrd. (+5%) beigetragen. (Vgl. S. 46 f)

DIENTLEISTUNGSGESCHÄFT NEU STRUKTURIERT. Nur kurze Zeit nachdem am 21. Dezember 1998 als abschließender rechtlicher Schritt des Zusammenschlusses die Verschmelzung der Daimler-Benz AG auf die DaimlerChrysler AG ins Handelsregister eingetragen worden war, haben wir unser Dienstleistungsgeschäft neu geordnet. So wurde bereits im Januar 1999 bekanntgegeben, daß DaimlerChrysler sein weltweites

Umsatz in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
DaimlerChrysler-Konzern	154.615	131.782	117.572
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	38.234	32.587	27.555
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	66.101	56.340	51.942
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	27.175	23.162	20.012
Chrysler Financial Services	3.376	2.877	2.443
Dienstleistungen	11.232	9.573	7.924
Luft- und Raumfahrt	10.290	8.770	7.816
Übrige	4.019	3.426	3.896

Sachinvestitionen in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
DaimlerChrysler-Konzern	9.568	8.155	8.051
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2.341	1.995	1.885
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	4.599	3.920	4.501
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	976	832	601
Dienstleistungen	334	285	193
Luft- und Raumfahrt	382	326	255
Übrige	935	797	635

Finanzdienstleistungsgeschäft unter dem Dach der DaimlerChrysler Services (debis) AG in Berlin zusammenführt. Durch die Integration der Chrysler Financial Company L.L.C. und des Geschäftsbereichs Finanzdienstleistungen der debis entsteht der viertgrößte Finanzdienstleister der Welt außerhalb des Banken- und Versicherungssektors mit einem Vertragsbestand von über € 70 Mrd.

Ebenfalls im Januar haben wir gemeinsam mit unserem Partner Metro angekündigt, mindestens 20 Prozent des Aktienkapitals der debitel im Frühjahr 1999 an der Börse zu platzieren. Die Aktien werden zu gleichen Teilen von Metro und debis angeboten. Die debitel ist die größte netzunabhängige Telefongesellschaft in Europa. Auch nach dem Börsengang bleibt debis größter Gesellschafter der debitel.

KONZERNPORTFOLIO GEZIELT WEITERENTWICKELT. Um die Wettbewerbsfähigkeit und die Ertragskraft unserer Geschäfte zu stärken, haben wir auch im Berichtsjahr unser Geschäftsportfolio unter Ertrags- und Risikoaspekten weiterentwickelt.

Mit dem Ziel, die strategischen Chancen der Marke smart als eine der sechs Pkw-Marken im DaimlerChrysler-Konzern besser ausschöpfen zu können, haben wir am 31. Oktober 1998 die von „The Swatch Group AG“ gehaltenen Anteile an der Micro Compact Car (MCC) AG, Biel (Schweiz) in Höhe von 19% übernommen. MCC ist damit eine hundertprozentige Tochter der DaimlerChrysler AG.

Mit dem Erwerb der Thomas Built Buses Corporation mit Sitz in North Carolina, USA, haben wir unsere Position im nordamerikanischen Markt für mittelschwere Nutzfahrzeuge weiter ausgebaut.

Die Dasa hat im Berichtsjahr die Siemens Sicherungstechnik übernommen und dadurch ihre Position in der europäischen Verteidigungsindustrie deutlich gestärkt. Darüber hinaus ist die britisch-französische Matra BAE Dynamics seit Anfang 1998

mit 30% an der LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH beteiligt. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Internationalisierung unserer Verteidigungstechnik.

Auf dem Weg zu europäischen Strukturen in der Raumfahrt haben wir uns mit der britischen GEC, der französischen Lagardère-Gruppe und der Finmeccanica darauf geeinigt, die Raumfahrtbereiche zusammenzuführen.

Im Januar 1999 wurde vereinbart, daß DaimlerChrysler den Anteil von ABB am 50/50 Joint-venture Adtranz zum Preis von 472 Mio. US \$ erwirbt. Durch die volle Integration des weltweit führenden Bahntechnik-Unternehmens in unser Geschäftsportfolio und unsere Geschäftsstrategie werden wir die Restrukturierung der Adtranz noch gezielter und schneller vorantreiben können.

ÜBER 19.000 NEUE ARBEITSPLÄTZE. Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung in allen Bereichen des DaimlerChrysler-Konzerns konnten wir im Berichtsjahr, bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis, 19.000 neue Arbeitsplätze schaffen. Die Zahl der Beschäftigten stieg auf insgesamt 441.502 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bei der debis waren rund 5.000 Personen mehr als zum Jahresende 1997 beschäftigt. Zusätzliches Personal haben wir aber auch im Fahrzeuggeschäft und in der Luft- und Raumfahrt eingestellt, um die gestiegene Nachfrage bedienen zu können. In Deutschland erhöhte sich die Beschäftigtenzahl um 7.764 auf 233.030, in den USA um 5.785 auf 117.048 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

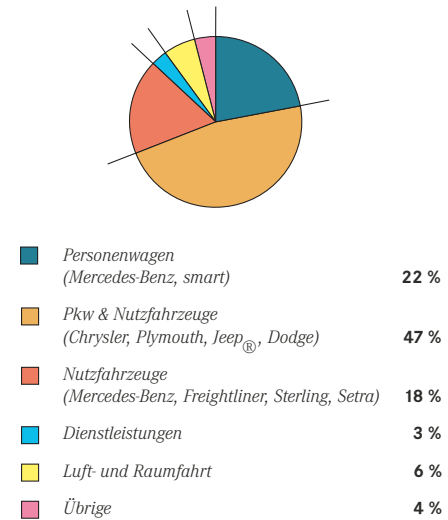
WERTSCHÖPFUNGSPARTNERSCHAFTEN WELTWEIT AUSGEBAUT. Der DaimlerChrysler-Konzern hat 1998 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von insgesamt € 79,6 (i. V. 75,8) Mrd. eingekauft.

Entsprechend unserer Philosophie der ganzheitlichen Wertschöpfungspartnerschaften haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferunternehmen weiter intensiviert und in zahlreichen Produkt- sowie Investitionsprojekten sehr gute Resultate

**Forschungs- und
Entwicklungsaufwand
in Millionen**

	98 US \$	98 €	97 €
DaimlerChrysler-Konzern	7.853	6.693	6.501
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2.265	1.930	1.583
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	1.989	1.695	1.512
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	837	714	602
Luft- und Raumfahrt	2.402	2.047	2.233
Übrige	360	307	571

**Einkaufsvolumen
€ 79,6 (i. V. 75,8) Milliarden**



erzielt. Die sich ergänzenden Programme Tandem und SCORE (Supplier Cost Reduction Effort) wurden unter dem gemeinsamen Dach von Extended Enterprise zusammengeführt. Damit ist eine überzeugende Basis geschaffen worden, auf der langfristige Partnerschaften mit exzellenten Zulieferern entwickelt und weitergeführt werden können. Im neu geschaffenen Ressort Global Procurement & Supply wurden die sich aus dem Unternehmenszusammenschluß ergebenden Synergiepotentiale konkretisiert. Die Erschließung dieser Synergien wird nun in zahlreichen Projekten vorangetrieben. Eine zentrale Rolle in diesem Prozeß spielen die Entwicklung von konzernübergreifenden Materialgruppen- und Lieferantenstrategien sowie gemeinsamer operativer Prozesse, die anschließend lokal in der weltweiten Einkaufsorganisation umgesetzt werden.

€ 8,2 MRD. IN SACHANLAGEN INVESTIERT. Zur Sicherung der Zukunft von DaimlerChrysler haben wir im Berichtsjahr Mittel in Höhe von € 14,9 Mrd. in Sachanlagen sowie in Forschung und Entwicklung investiert.

Die Investitionen in Sachanlagen sind im Berichtsjahr konzernweit auf € 8,2 (i. V. € 8,1) angestiegen. Mehr als 82% dieser Mittel wurden im Fahrzeuggeschäft eingesetzt. Wesentliche Projekte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz und smart (€ 2,0 Mrd.) waren das neue Technologiezentrum in Sindelfingen, das neue Werk für die A-Klasse in Brasilien sowie die Produktionsvorbereitungen für die neue S-Klasse. Zu den Schwerpunkten bei den Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge (€ 3,9 Mrd.) zählten die Produktionsvorbereitungen für die zahlreichen Modellanläufe, ein neues Getriebewerk in Kokomo/Indiana und ein neues Montagewerk für den Dodge Dakota in Campo Largo, Brasilien. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge (€ 0,8 Mrd.) standen neben der Modernisierung der Werke Investitionen im Zusammenhang mit der Einführung des Atego im Vordergrund.

Bei der DaimlerChrysler Aerospace haben wir insgesamt € 0,3 (i. V. € 0,3) Mrd. in Sachanlagen investiert. Ein Schwerpunkt war hier die Erweiterung der Kapazitäten im Airbus-Programm.

Das Investitionsvolumen im Geschäftsfeld Dienstleistungen in Höhe von € 0,3 Mrd. wurde zum größten Teil bei den IT-Services eingesetzt.

€ 6,7 MRD. FÜR FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG. In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren bei DaimlerChrysler im Berichtsjahr weltweit über 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Dies unterstreicht die große Bedeutung von Forschung und Entwicklung im Rahmen unserer wertorientierten Unternehmensführung. Zielsetzung ist dabei, die Effizienz des Mitteleinsatzes durch neue Formen der interdisziplinären Zusammenarbeit und eine verstärkte Einbindung der Zulieferindustrie konzernweit zu steigern. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand, die Basis für neue und erfolgreiche Produkte, stieg auf insgesamt € 6,7 (i. V. € 6,5) Mrd. Davon entfielen € 1,7 (i. V. € 2,1) Mrd. auf Projekte, die insbesondere im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt im Auftrag Dritter durchgeführt wurden.

Mehr als 85% der Mittel für eigene Projekte haben wir für die Zukunftssicherung des Fahrzeuggeschäftes eingesetzt. Auf das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt entfielen 7% und auf die übrigen operativen Geschäftsbereiche 4% unserer Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen. Bei der Adtranz wurden im Jahr 1998 € 82 Mio., in der Automobilelektronik € 47 Mio. und bei den Dieselantrieben € 56 Mio. für Forschungs- und Entwicklungsprojekte aufgewendet.

Schwerpunkte unserer Aktivitäten in den Fahrzeugbereichen waren die Nachfolgemodelle für die C-Klasse und das S-Klasse-Coupe von Mercedes-Benz sowie der neue Chrysler Sebring, ein völlig neuer Minivan und der Nachfolger für den Jeep Cherokee. Der größte Teil der Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge wurde für die Produkterneuerung in den Geschäftsbereichen Lkw-Europa, Transporter Europa und Antriebstrang eingesetzt. In der Luft- und Raumfahrt stand die Weiterentwicklung des Airbus-Programms, die Entwicklung neuer Triebwerke sowie neuer Führungs- und Kommunikationssysteme im Vordergrund.

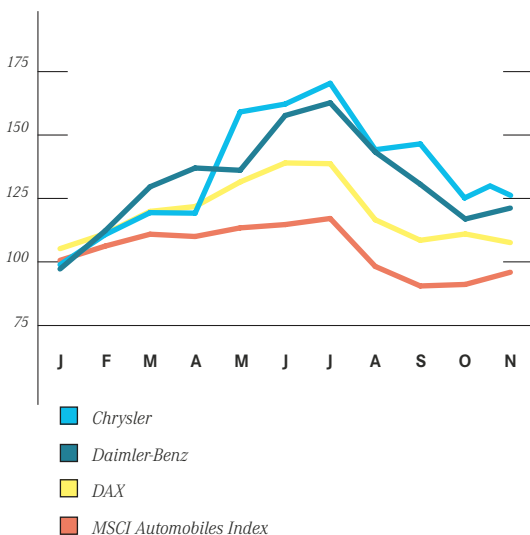
In einem turbulenten Börsenjahr 1998 wiesen sowohl die Daimler-Benz- als auch die Chrysler-Aktie eine erfreuliche Entwicklung auf; sie schlossen im November ihre Notierungen mit einem Anstieg gegenüber Jahresultimo 1997 von über 20%. Am 17. November 1998 wurde die DaimlerChrysler-Aktie erstmals notiert. Als erste globale Namensaktie wird sie in acht Ländern an 21 Börsenplätzen gehandelt. Das Aktienkapital von rund € 2,6 Mrd. wird von über 1,4 Millionen Aktionären gehalten.

STARKE KURSAUSSCHLÄGE AN DEN AKTIENMÄRKTEN. Die Börsen in Westeuropa und Nordamerika setzten 1998 ihren seit Jahren anhaltenden Aufschwung fort. Dagegen waren die Indices der asiatischen Märkte im dritten Jahr rückläufig. In der ersten Jahreshälfte bewirkten hohe Liquidität und niedrige Zinsen eine unerwartet starke Hausse an den westlichen Aktienmärkten. Die darauf folgende Talfahrt der Kurse wurde durch die finanzpolitischen Schwierigkeiten in Rußland eingeleitet, die zusammen mit der Finanzkrise in Lateinamerika und der bereits länger schwelenden Asienkrise zu einer Verunsicherung der Anleger führten. Nach den Zinssenkungen in den USA und in Europa setzte ab Oktober in den westlichen Aktienmärkten wieder eine deutliche Erholung ein. In New York stieg der Dow Jones im Jahresverlauf um 16%, der Londoner FTSE-100-Index erhöhte sich um 15%. Der Deutsche Aktienindex (DAX) kletterte um 18,5%. Dagegen fiel der japanische Nikkei-Index um 9% und damit auf den niedrigsten Jahresschlußwert seit 1985.

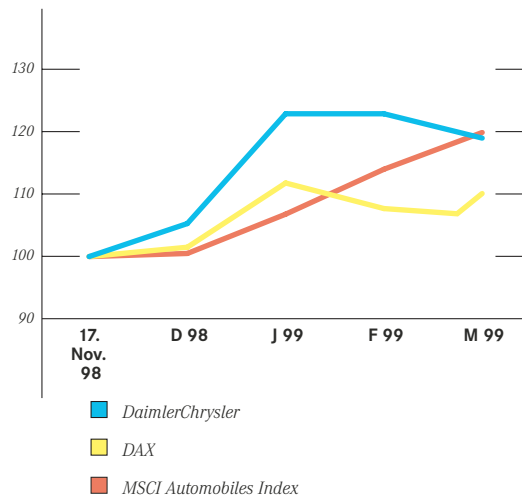
ENTWICKLUNG DER DAIMLER-BENZ- UND DER CHRYSLER-AKTIE. Die Performance der Daimler-Benz-Aktie lag seit Ende Februar 1998 stets über der des DAX. In Folge der Ankündigung des Zusammenschlusses von Daimler-Benz und Chrysler am 7. Mai notierte die Aktie bei Kursen von über 200 DM (entsprechend etwa € 102). Bereinigt um die Sonderausschüttung von DM 20 (€ 10,2) pro Aktie und um die Kapitalerhöhung vom Juni 1998 erzielte die Aktie Ende Juli einen neuen historischen Höchststand.

Die Chrysler-Aktie stieg nach der Ankündigung des Zusammenschlusses noch stärker als die Daimler-Benz-Aktie und erreichte Ende Juli das Jahreshoch von knapp US \$61. Danach folgten beide Aktien fast parallel dem Abwärtstrend der internationalen Börsen. Kurzfristigen Druck auf die Kurse löste auch die Entscheidung von Standard & Poor's aus, die DaimlerChrysler-Aktie nicht in den S & P 500-Index aufzunehmen. Nachdem sich

**Börsenkursentwicklung
Daimler-Benz und Chrysler 1998
(indiziert)**



**Börsenkursentwicklung
seit Erstnotierung in Frankfurt
(indiziert)**



Kennzahlen je Aktie

	98 US \$	98 €
Konzern-Jahresüberschuß (ohne Merger-Aufwendungen)	6,55	5,58
Konzern-Jahresüberschuß	6,05	5,16
Konzern-Jahresüberschuß, verwässert	5,91	5,04
Dividende	2,76	2,35
Eigenkapital (31.12.)	35,57	30,31
Anzahl der Aktien (31.12.) in Mio. Stück		1.001,7
Börsenkurs Jahresende	96 1/16	83,60
Höchst ¹⁾	108	94,20
Tiefst ¹⁾	83 7/8	70,60

¹⁾ Im Zeitraum 17. November 1998 bis 15. März 1999.

die Kurse erneut konsolidiert hatten, wies Mitte November die Chrysler-Aktie gegenüber Jahresresultimo 1997 einen Anstieg um 26% auf, die Daimler-Benz-Aktie kam auf ein Plus von 21%.

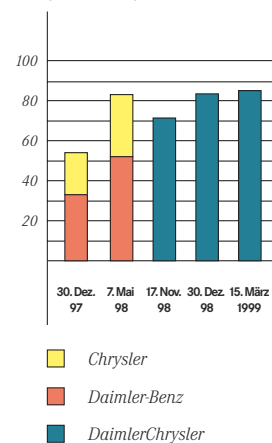
17. NOVEMBER 1998: DAY ONE. Am 17. November 1998 wurde an den internationalen Börsen der Handel der DaimlerChrysler-Aktie aufgenommen. Als erste globale Namensaktie wird sie in acht Ländern an 21 Börsenplätzen gehandelt. Die Aktionäre werden mit Namen, Adresse, Nationalität und Beruf in einem elektronischen Aktienbuch geführt.

Am 17. November 1998 hatte die DaimlerChrysler-Aktie mit einem Kurs von DM 139,30 (umgerechnet € 71,20) in Frankfurt und US \$83 13/16 in New York einen guten Start. Sie stieg zunächst stärker als der DAX und der international zusammengesetzte Morgan Stanley Capital International (MSCI) Automobiles Index. Am 15. März 1999 erreichte der Kurs in Frankfurt € 84,75, das war eine Zunahme gegenüber dem ersten Börsentag im November 1998 um 19%. In New York notierte die DaimlerChrysler-Aktie am 15.3.1999 mit US \$92 5/16 (+ 10%).



„Day One“ für die DaimlerChrysler-Aktie am 17. November 1998 an der New York Stock Exchange.

Börsenkurswerte (Milliarden €)



Die DaimlerChrysler-Aktie wird im Deutschen Aktienindex (DAX) mit 12,1%, und damit als höchster Einzelwert gewichtet (Stand Mitte März 1999). Im europäischen Index Euro Stoxx 50 liegt die Gewichtung bei 5,9% und im Stoxx 50, in dem zusätzlich auch englische und schweizerische Werte enthalten sind, bei 4,1%. Das Aktienkapital unserer Gesellschaft beträgt € 2,56 Mrd. Die Zahl der Aktionäre beläuft sich auf über 1,4 Millionen; größte Aktionäre sind die Deutsche Bank mit 12% und der Staat Kuwait mit 7%. Mehr als die Hälfte des Aktienkapitals liegt in der Hand von Europäern, rund 25% sind im Besitz von US-Investoren.

INVESTOR RELATIONS WEITER AUSGEBAUT. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir die Kontakte zu Investoren und Finanzanalysten weiter intensiviert und in zunehmendem Maße auch das operative Management in die Gespräche einbezogen. Eine besondere Herausforderung ergab sich dadurch, daß Daimler-Benz und Chrysler, später dann DaimlerChrysler, vom Kapitalmarkt im Jahr 1998 außerordentlich aufmerksam beobachtet wurden. Die Gründe dafür lagen in der sehr positiven Geschäftsentwicklung, aber auch in der bei Daimler-Benz erfolgten Sonderausschüttung mit anschließender Kapitalerhöhung sowie im Unternehmenszusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler. Im Juni 1998 führten wir im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung eine weltweite Road Show durch. Mit dieser bis dahin größten Kapitalerhöhung in der deutschen Industriegeschichte im Volumen von rd. € 3,8 Mrd. erreichte das Eigenkapital von Daimler-Benz wieder den Stand vor der Sonderausschüttung. Ein weiterer Schwerpunkt war das Umtauschangebot an die Daimler-Benz-Aktionäre, das durch umfangreiche Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen begleitet wurde. Für die institutionellen Investoren haben wir im September und Oktober 1998 eine Road Show durchgeführt, in deren Verlauf in über 50 Einzelgesprächen, zahlreichen Präsentationen und Conference Calls über 1.200 institutionelle Anleger und damit fast 60% des Kapitals von Daimler-Benz direkt erreicht werden konnten.

DaimlerChrysler soll auch in den nächsten Jahren profitabel wachsen. Zu diesem Wachstum werden voraussichtlich alle Geschäftsfelder beitragen. Die aus dem Unternehmenszusammenschluß entstandenen Synergiepotentiale sowie die umfangreichen Mittel, die wir für Investitionen sowie für Forschung und Entwicklung bereitstellen, bilden dafür eine solide Grundlage. Bis zum Jahr 2001 soll das Geschäftsvolumen gegenüber 1998 um über € 20 Mrd. auf rund € 153 Mrd. ansteigen.

STABILE WELTWIRTSCHAFT. Für 1999 und die kommenden Jahre erwarten wir, daß sich das weltwirtschaftliche Umfeld insgesamt wieder stabilisiert. Zwar dürfte das Wirtschaftswachstum in Nordamerika und in Westeuropa zunächst an Dynamik verlieren, insgesamt gehen wir aber davon aus, daß diese Schlüsselmärkte für DaimlerChrysler in den nächsten Jahren ein stetiges Wachstum aufweisen werden. Trotz umfangreicher Konjunkturprogramme wird die japanische Wirtschaft die Rezession voraussichtlich nur zögerlich überwinden können. Die asiatischen Schwellenländer sollten den ökonomischen Tiefpunkt inzwischen durchschritten haben, während in Südamerika - von Brasilien ausgehend - im laufenden Jahr mit einer weiteren Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Lage gerechnet werden muß.

Die Einführung des Euro wird aus unserer Sicht zur Stabilisierung des weltweiten Wechselkursgefüges beitragen. Insgesamt erwarten wir vom Euro eine Stärkung der Position von DaimlerChrysler im internationalen Wettbewerb.

LEICHTE ABSCHWÄCHUNG DER AUTOMOBILNACHFRAGE. Nach dem außerordentlich hohen Niveau von 1998 gehen wir im laufenden Jahr von einer leichten Abschwächung der Automobilkonjunktur in Westeuropa und Nordamerika aus. In den darauffolgenden Jahren dürfte jedoch in diesen Märkten wieder ein moderates Wachstum möglich sein. Insbesondere in einzelnen Nischensegmenten wie zum Beispiel Minivans, Geländewagen, Pick-ups, Roadster oder Cabriolets eröffnen sich auch weiterhin überdurchschnittliche Perspektiven. Im asiatischen Raum sollte die Automobilnachfrage zwar inzwischen den Tiefpunkt erreicht haben, mit einer grundlegenden Verbesserung der Marktsituation ist aber erst mittelfristig zu rechnen. In Südamerika sind die Wachstumsperspektiven weiterhin günstig, im laufenden Jahr gehen wir jedoch aufgrund der Wirtschaftskrise in Brasilien von einem weiteren Rückgang der Automobilnachfrage aus.

DAIMLERCHRYSLER AUF WACHSTUMSKURS. Aufgrund der hohen Auftragsbestände und der guten Geschäftsentwicklung in den ersten Monaten rechnen wir damit, daß der Umsatz von DaimlerChrysler im laufenden Jahr auf rund € 137 Mrd. ansteigen wird. Eine Vielzahl neuer und attraktiver Produkte wird es uns in vielen unserer Geschäftsbereiche ermöglichen, besser als die Wettbewerber abzuschneiden. Ein striktes Kostenmanagement und die Synergien, die wir durch die Integration

von Daimler-Benz und Chrysler erzielen, sind günstige Voraussetzungen, um profitabel zu wachsen und die Ertragskraft des Unternehmens in den kommenden Jahren weiter zu steigern. Deutliche Wechselkursveränderungen, vor allem zwischen dem Euro und dem US \$ können sich im Umsatz und im Ertrag niederschlagen. Dies gilt auch, falls sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für uns wichtigen Märkten deutlich negativer entwickeln sollten, als wir in unseren Planungen annehmen.

WEITERES WACHSTUM IM FAHRZEUGGESCHÄFT. Das Geschäftsfeld Personenwagen Mercedes-Benz und smart geht davon aus, den Absatz bis zum Jahr 2001 kontinuierlich steigern zu können. Aufgrund seiner attraktiven Produkte wird das Geschäftsfeld auch bei stagnierender oder leicht rückläufiger Nachfrage im Gesamtmarkt Zuwächse erzielen.

Die Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge dürften das hohe Absatzniveau von 1998 auch bei einer etwas schwächeren Gesamtmarktentwicklung in Nordamerika im Jahr 1999 behaupten können. Die Modellneuheiten des Jahres 1998, wie die Chrysler-Limousine 300M, der neue Jeep Grand Cherokee oder der Kompakt-Pkw Neon, werden dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Zahlreiche weitere Produktneuheiten werden in den folgenden Jahren für einen Anstieg bei Absatz und Umsatz sorgen.

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge wird sich in den kommenden Jahren auf die Produktoffensive und die Internationalisierung konzentrieren. Ein Schwerpunkt des Wachstums ist dabei unser Geschäft in Nordamerika, das wir mit der neuen Marke Sterling und der Integration der Thomas Built Buses Corporation gezielt ausbauen. Als Systemlieferant für Aggregate und Komponenten für Nutzfahrzeuge wird der Geschäftsbereich Antriebstrang in den kommenden Jahren zu einer weiterhin positiven Entwicklung des Geschäftsfeldes beitragen.

GÜNSTIGE PERSPEKTIVEN AUCH IN DEN ANDEREN GESCHÄFTSFELDERN. Die DaimlerChrysler Services wird die günstigen Rahmenbedingungen auf den internationalen Dienstleistungsmärkten nutzen, um weiter dynamisch zu wachsen. Im laufenden Jahr erwartet das Geschäftsfeld einen Anstieg des Umsatzes auf über € 11 Mrd. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die früheren Chrysler Financial Services Erlöse von rd. € 3 Mrd. beisteuern werden, während der Umsatz der debitel (1998 € 1,5 Mrd.) aufgrund des Börsengangs nicht mehr in den geplanten Umsatz einbezogen wurde.

Umsatz in Milliarden	Plan 1999 €	Ziel 2001 €
DaimlerChrysler-Konzern	137	153
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	37	39
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	54	60
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	23	25
Dienstleistungen ¹⁾	11	15
Luft- und Raumfahrt	9	10
Übrige ²⁾	6	8

Sachinvestitionen in Milliarden	Plan 1999 €	1999-2001 €
DaimlerChrysler-Konzern	9,0	23,7
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2,2	5,9
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	4,3	11,0
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1,1	3,3
Dienstleistungen ¹⁾	0,3	0,8
Luft- und Raumfahrt	0,5	1,4
Übrige ²⁾	0,6	1,3

¹⁾ Einschließlich Chrysler Financial Services, ohne debitel.

²⁾ Einschließlich Potsdamer Platz, Zentrale Bereiche, Adtranz zu 100%.

In der Luft- und Raumfahrt haben wir unsere Ertragskraft in den vergangenen Jahren entscheidend verbessert. Weitreichende Auftragsbestände, insbesondere bei Verkehrsflugzeugen, und die Beteiligung an wichtigen internationalen Programmen in der Verteidigungstechnik und der Raumfahrt bilden ein solides Fundament für weiteres Wachstum.

Auch unsere anderen operativen Geschäftsbereiche planen bis zum Jahr 2001 eine deutliche Umsatzsteigerung. Nach der vollständigen Übernahme durch DaimlerChrysler wollen wir die Adtranz mit einer neuen Führungsstruktur und einer gestrafften Organisation auf einen profitablen Wachstumskurs führen. Der Bereich Automobil-Elektronik wird in den kommenden Jahren weiterhin vom steigenden Anteil elektronischer Komponenten in Personenwagen und Nutzfahrzeugen profitieren. Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe wird die eingeschlagene Wachstumsstrategie - die Entwicklung vom Nischen- zum Full-Line-Anbieter - weiterverfolgen.

INTEGRATIONSPROJEKTE BIS ZUM JAHR 2001 WEITGEHEND ABGESCHLOSSEN. Die Integration des neuen Unternehmens DaimlerChrysler wird vom „Post Merger Integration Team“ gesteuert. Bereits vor dem Wirksamwerden des Unternehmenszusammenschlusses hatten wir die wichtigsten Integrations-themen identifiziert. Bis zum Ende des Jahres 2001 sollen die Integrationsprojekte weitgehend abgeschlossen werden. Bereits im laufenden Jahr werden wir Synergien in einer Größenordnung von € 1,3 Mrd. realisieren. Mittelfristig erwarten wir ein Synergiepotential von über € 3 Mrd. pro Jahr.

PRÄSENZ IN ASIEN STRATEGISCH BEDEUTEND. Trotz der gegenwärtig schwierigen Marktsituation werden wir die Aktivitäten zur Erschließung der Märkte im asiatischen Raum gezielt fortsetzen. Um der langfristigen Bedeutung der asiatischen Region gerecht zu werden und eine größere Marktnähe sicherzustellen, sind 1998 fünf Regional Center (North East Asia, South East Asia I und II, Japan und Australia/Pacific) eingerichtet worden, die gemeinsam mit den Geschäftsfeldern für den Erfolg des DaimlerChrysler-Geschäftes in den Regionen verantwortlich sind.

AUFWENDUNGEN FÜR ZUKUNFTSSICHERUNG. Im Planungszeitraum 1999 bis 2001 wird DaimlerChrysler voraussichtlich rund € 40 Mrd. (einschließlich Auftragsforschung: € 46 Mrd.) bzw. jährlich rund € 13 Mrd. für Forschung und Entwicklung sowie für Sachinvestitionen aufwenden. Schwerpunkte bei den Investitionen sind Produktanläufe und Modellpflegemaßnahmen bei Personenwagen und Nutzfahrzeugen sowie die Erhöhung der Fertigungskapazitäten in den Fahrzeugbereichen und bei Verkehrsflugzeugen. Wichtige Projekte in der Forschung und Entwicklung sind die Arbeiten für die Nachfolgeprodukte der C- und E-Klasse von Mercedes-Benz, des Dakota Truck sowie des Chrysler-Minivan. Darüber hinaus wird die Luxuslimousine Mercedes-Benz Maybach entwickelt. Hohe Aufwendungen sind aber auch im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt vor allem für die Entwicklung neuer Airbus-Baureihen geplant.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand ¹⁾ in Milliarden	Plan 1999 €	1999-2001 €
DaimlerChrysler-Konzern	5,5	16,6
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	1,9	5,5
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	1,6	5,2
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	0,8	2,2
Luft- und Raumfahrt	0,5	1,6
Übrige ²⁾	0,7	2,1

¹⁾ Ohne Auftragsforschung.

²⁾ Einschließlich Zentrale Bereiche, Adtranz zu 100%.

Mercedes-Benz

P E R S O N E N W A G E N

smart

*Einsteigen und Exklusivität
genießen: In der neuen S-Klasse
läßt sich die Zukunft des Auto-
mobils schon heute erleben.
Mit mehr als dreißig Innovationen
setzt dieses Auto wieder neue
Maßstäbe in Komfort, Sicherheit
und Fahrspaß.*



Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Pkw und smart war das Jahr 1998 äußerst erfolgreich. Sowohl beim Umsatz als auch beim Absatz wurden neue Rekordwerte erreicht. Der Beitrag zum Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns ist auf € 2,0 (i. V. € 1,7) Mrd. gestiegen. Aufgrund der vielen neuen Produkte, die wir in den letzten Jahren auf den Markt gebracht haben, konnten wir unsere Marktposition weltweit deutlich verbessern. Darüber hinaus stärken dynamische und attraktive Personenwagen wie die neue S-Klasse das Image der Marke Mercedes-Benz. Unter der Marke smart haben wir im Berichtsjahr mit einem innovativen Fahrzeug ein neues Mobilitätskonzept gestartet.



Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	2.338	1.993	1.716
Umsatz	38.234	32.587	27.555
Sachinvestitionen	2.341	1.995	1.885
FuE-Aufwand	2.264	1.930	1.583
Produktion		947.517	726.686
Absatz		922.795	715.055
Beschäftigte (31.12.)		95.158	91.753

MARKTENTWICKLUNG INSGESAMT POSITIV. Die für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Pkw und smart wichtigen Märkte haben sich im Berichtsjahr unterschiedlich entwickelt. In Westeuropa insgesamt und auch in Deutschland sind die Neuzulassungen kräftig angestiegen. Davon hat insbesondere auch unsere Vergleichsklasse profitiert. Dem stand ein deutlicher Rückgang der Nachfrage nach hochwertigen Pkw in Asien und in Südamerika gegenüber. Im NAFTA-Raum lagen die Pkw-Verkäufe in der Luxusklasse leicht über dem Vorjahresniveau.

HÖCHSTWERTE BEI ABSATZ UND UMSATZ. Mit den Marken Mercedes-Benz und smart hat das Geschäftsfeld den Umsatz und den Absatz in allen wichtigen Märkten im Jahr 1998 deutlich gesteigert. Der Umsatz erreichte mit € 32,6 (i. V. € 27,6) Mrd. einen neuen Höchstwert. Das größte Wachstum verzeichneten wir in den USA, wo mit rund € 6,7 Mrd. die bisherige Bestmarke aus dem Vorjahr um 39% übertroffen wurde. Deutliche Zuwächse haben wir auch im westeuropäischen Ausland erzielt (+28% auf rund € 8,2 Mrd.). In Deutschland stieg unser Geschäftsvolumen um 14% auf € 12,6 Mrd. Mit 922.800 (i. V. 715.100) Pkw, Kombis, Geländewagen und smart City Coupés haben wir beim Absatz das Rekordniveau des Vorjahres nochmals deutlich übertroffen.

OPERATING PROFIT AUF € 2,0 MRD. GESTIEGEN. Der Operating Profit des Geschäftsfelds konnte trotz erheblicher Aufwendungen für die Einführung neuer Produkte um 16,2% auf € 2,0 Mrd. gesteigert werden. Neben den höheren Absatzzahlen waren dafür auch die weiter verbesserte Kostenstruktur sowie die anhaltend günstigen Wechselkurse maßgeblich.

MERCEDES-BENZ: MARKTPosition WELTWEIT WEITER VERBESSERT. Den Absatz von Pkw der Marke Mercedes-Benz haben wir mit Ausnahme des Fernen Ostens in allen wichtigen Märkten deutlich gesteigert und damit unseren Marktanteil weltweit auf 2,2% (i.V. 1,7%) ausgebaut. Mit dem jüngsten und attraktivsten Produktprogramm in der Geschichte der Marke Mercedes-Benz konnten zahlreiche neue Kunden erreicht werden. Die M-Klasse war mit 63.800 Fahrzeugen besonders erfolgreich. Vom CLK-Cabrio, das im Juni eingeführt wurde, konnten wir etwa 9.000 Fahrzeuge absetzen. Von der neuen S-Klasse wurden von Oktober bis zum Jahresende bereits über 10.300 Fahrzeuge an unsere Kunden ausgeliefert.



Optimale Sicherheit, höchsten Komfort, vorbildliche Solidität und - nicht zuletzt - ungetriebenen Fahrspaß. Diese hohen Ansprüche erfüllt der neue CL von Mercedes-Benz durch wegweisende Spitzentechnologie.

In Deutschland stieg unser Absatz um 26% auf den neuen Höchststand von 347.100 Fahrzeugen. Damit erhöhte sich der Marktanteil von Mercedes-Benz auf 9,6 (i. V. 8,0)%. Mit einem Plus von 38% verzeichneten wir in Westeuropa außerhalb Deutschlands das stärkste Wachstum aller großen europäischen Hersteller. In den USA steigerten wir die Verkäufe von Mercedes-Benz Pkw auf 170.200 Fahrzeuge (+39%). Damit haben wir uns beim Umsatz zur erfolgreichsten Luxusmarke in den USA entwickelt und einen Marktanteil von 7,6% in der Vergleichsklasse erreicht. In Japan war Mercedes-Benz die erfolgreichste Importmarke. Trotz der ungünstigen Marktsituation wurden dort mehr als 40.000 Mercedes-Benz Pkw neu zugelassen; unser Marktanteil in der Luxusklasse stieg auf 12,2%.

ERFOLGREICHES JAHR FÜR DIE A-KLASSE. Die A-Klasse, die serienmäßig mit dem modernsten Sicherheitspaket aller Kompakt- und Mittelklassewagen ausgerüstet ist, erfreute sich einer sehr starken Nachfrage. Das innovative Konzept und Design, verbunden mit dem sehr guten Preis-Leistungsverhältnis, führte dazu, daß wir 136.100 Fahrzeuge absetzen konnten. Damit ist die A-Klasse wie erwartet innerhalb eines Jahres zu einer festen Größe im Markt herangewachsen. In Japan wurde sie mit dem Preis für den besten Importwagen des Jahres ausgezeichnet. Für weiteres Wachstum werden im Jahr 1999 neue Motor- und Ausstattungsvarianten sorgen.

NEUE S-KLASSE SETZT MASSSTÄBE. Die neue S-Klasse ist als Technologieträger mit über 30 Innovationen ein Trendsetter für die gesamte Pkw-Technik. Spitzenwerte in der Aerodynamik in Verbindung mit einer Gewichtsreduzierung von ausstattungs-bereinigter rd. 300 kg ermöglichen im Vergleich zum Vorgängermodell eine Kraftstoffersparnis von bis zu 17 Prozent bei deutlich höheren Fahrleistungen. Mit der wählbaren automatischen Zylinderabschaltung beim S 500 kann der Kraftstoffverbrauch durchschnittlich um weitere 7% verringert werden. Die Luftfederung in Kombination mit dem adaptiven Dämpfungssystem (AIRmatic), belüftete Komfortsitze, eine Chip-Karte anstelle von Tür- und Zündschlüssel (Keyless Go) sowie der Abstandsregel-Tempomat (DISTRONIC) bieten unseren Kunden auf Wunsch zusätzlichen Fahrkomfort. Neben den klassischen Elementen jedes Mercedes wie Sicherheit und Komfort bietet das neue Modell Faszination und Fahrspaß in einer in dieser Baureihe nie dagewesenen Art und Weise, wodurch die neue S-Klasse nicht nur unsere traditionellen Kunden überzeugt, sondern, wie die ersten Marktdaten beweisen, auch ein starkes Eroberungspotential hat.

M-KLASSE ÄUSSERST ERFOLGREICH. Der überwältigende Erfolg der im September 1997 in Nordamerika eingeführten M-Klasse hat sich seit Frühjahr 1998 auch in Europa fortgesetzt. Weltweit schätzen unsere Kunden das hervorragende Preis/Leistungs-Verhältnis der M-Klasse. Ihre beispielhafte Sicherheit, das zukunftsorientierte Design sowie die Kombination von ausgeprägter Geländegängigkeit und limousinenartigen Onroad-Qualitäten prägen das Image der M-Klasse. Aufgrund der außerordentlich großen Nachfrage wurde die Kapazität der M-Klasse im amerikanischen Stammwerk in Tuscaloosa, Alabama, von 65.000 auf über 80.000 Einheiten im Jahr 1999 erhöht. Darüber hinaus sollen ab Mitte 1999 bis zu 30.000 zusätzliche Fahrzeuge pro Jahr für den europäischen Markt bei Steyr-Daimler-Puch in Graz/Österreich gefertigt werden.

A-KLASSE-PRODUKTION IN BRASILIEN. Im Februar 1999 hat die neue A-Klasse-Fabrik im brasilianischen Juiz de Fora die Serienproduktion aufgenommen. Mit dem neuen Werk haben wir die Voraussetzungen geschaffen, um den südamerikanischen Raum für die Personenwagen der Marke Mercedes-Benz zu erschließen. In der Endausbaustufe können in Juiz de Fora jährlich bis zu 70.000 Fahrzeuge gefertigt werden. Daß das Projekt innerhalb von nur zwei Jahren realisiert werden konnte, ist einer internationalen Mannschaft aus den USA, Europa und Brasilien zu verdanken. Um den hohen Qualitätsstandard von Mercedes-Benz auch in Brasilien sicherzustellen, haben wir frühzeitig mit der Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begonnen. So wurden mehr als 150 Fachkräfte aus Brasilien in unseren Werken in Rastatt, Sindelfingen und Bremen geschult; insgesamt 160 Trainer aus Deutschland werden in der Anlaufphase in Brasilien tätig sein.

INVESTITIONEN STEIGERN INNOVATIONSKRAFT. Mit einem Investitionsaufwand von € 0,7 Mrd. entsteht bis Ende 2000 in Sindelfingen ein neues Technologiezentrum für die Entwicklung von Mercedes-Benz Pkw. Die gesamte Pkw-Entwicklung wird damit von bisher 18 auf die beiden Standorte Sindelfingen und Untertürkheim konzentriert. Durch die Zusammenführung unserer Entwicklungskapazitäten und modernste Arbeitstechnologien eröffnen sich zusätzliche Möglichkeiten, die Entwicklungseffizienz zu steigern. Synergieeffekte in der Entwicklung werden sich darüber hinaus durch die Zusammenarbeit mit dem Technologiezentrum in Auburn Hills ergeben.

Auch das Mercedes-Benz Prüfgelände in Papenburg, das am 8. Oktober 1998 eröffnet wurde und eine Fläche von 600 Hektar umfaßt, bietet unseren Entwicklern neue Möglichkeiten.

So können z. B. zahlreiche Arbeitsumfänge nun blockweise anstatt sequentiell erledigt werden. Die Entwicklungszeiten werden dadurch weiter verkürzt.

LANGZEITGARANTIE MOBIL-LIFE EINGEFÜHRT. Doch nicht nur mit neuen Produkten, sondern auch in der Betreuungsqualität hat die Marke Mercedes-Benz im Berichtsjahr neue Standards gesetzt. Für Pkw, die ab dem 24. Oktober 1998 erstmals zugelassen wurden, gewährt Mercedes-Benz als erste Marke serienmäßig eine lebenslange Durchrostungs- und Mobilitätsgarantie. Die Langzeit-Garantie Mobil-Life gilt in 23 europäischen Ländern einschließlich des vierten Zulassungsjahres, sofern das Auto regelmäßig in einer Mercedes-Benz Vertragswerkstatt gewartet wird. Daran schließt sich bei entsprechender Wartung der bis zu 30jährige Langzeit-Garantieschutz an.

MERCEDES-BENZ MAYBACH – EINE NEUE DIMENSION IM AUTOMOBILBAU. Nachdem wir die Designstudie Mercedes-Benz Maybach im Oktober 1997 in Tokio erstmals der Öffentlichkeit präsentiert hatten, haben wir im Juli 1998 beschlossen, dieses Spitzenmodell zur Serienreife zu entwickeln. Der Maybach wird die Tradition der großen Chauffeur-Limousinen mit der innovativen Spitzentechnik von Mercedes-Benz Personenwagen verbinden und eine neue Dimension in der automobilen Luxusklasse eröffnen.

CITY-COUPÉ SMART IN EUROPA EINGEFÜHRT. Das smart City-Coupé wird seit Anfang Oktober 1998 in neun europäischen Ländern an die Kunden ausgeliefert. Mit der Markteinführung kam nicht nur ein völlig neuartiges Automobil auf europäische Straßen. Es war gleichzeitig der Start einer neuen Marke und eines vollkommen neuen, einstufigen Vertriebsnetzes. Die Wahl zum umweltfreundlichsten Auto des Jahres 1998 durch den Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und das mit Abstand beste Ergebnis in einem Crash-Vergleichstest im Kleinwagensegment von „AutoBild“ sind überzeugende Belege für das wegweisende Konzept des City-Coupés.

Auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 1998 wurde der smart erstmals auch als Turbodiesel mit Common Rail Direkteinspritzung (CDI) vorgestellt. Dieses Fahrzeug mit einem Kraftstoffverbrauch von lediglich 3,4 Liter auf 100 Kilometer wird ab Ende 1999 verfügbar sein. Desweiteren soll das Angebot der Marke smart um eine attraktive Cabriolet-Version erweitert werden. Im Berichtsjahr liefen in unserem Werk in Hambach/Frankreich 21.200 Fahrzeuge vom Band.

MIT SMART MOBIL. In Kooperation mit AVIS, Kommunen und anderen Verkehrsträgern entwickeln wir ein übergreifendes Mobilitätskonzept. Damit schaffen wir spezielle Vorteile für die Nutzer des smart im urbanen Umfeld. Dabei werden mit den Partnern Innovationen, wie z. B. smartmove & more (Mietfahrzeuge für smart Kunden bei besonderen Transportbedürfnissen), smartmove Parking (Kompaktparkplätze) und weitere attraktive Mobilitätsdienstleistungen angeboten.

FORMEL-1-WELTMEISTER UND FIA GT-CHAMPION. Mit 21 Siegen in 45 Rennen in drei Rennserien, war 1998 das erfolgreichste Motorsportjahr in der Geschichte der Marke Mercedes-

Benz. Herausragend war der Gewinn der Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1: Mika Häkkinen wurde Weltmeister mit acht Siegen in 16 Rennen, David Coulthard errang Platz drei in der Fahrerweltmeisterschaft. West McLaren Mercedes gewann den Konstrukteurstitel mit insgesamt neun Siegen. Auch in der CART-Serie in den USA haben wir zwei Rennen gewonnen, und in der FIA GT-Meisterschaft konnten Klaus Ludwig und Ricardo Zonta im Mercedes CLK-LM die Fahrermeisterschaft sowie AMG Mercedes, mit insgesamt zehn Siegen in zehn Rennen, den Teamtitel erringen.



smart - das konsequent zweisitzige City-Coupé. Ein Bekenntnis zur individuellen Mobilität in urbanen Ballungsräumen. Ein Auto, das Freiräume schafft - sicher und komfortabel.

Absatz 1998

1.000 PKW | 98:97 (in %)

	1.000 PKW	98:97 (in %)
Mercedes-Benz	906	+27
davon: A-Klasse	136	+
C-Klasse	384	+10
davon: CLK	62	+182
SLK	54	+17
E-Klasse	259	-6
S-Klasse/SL	58	-7
M-Klasse	64	+291
G-Klasse	4	+8
smart	17	+
Absatz Mercedes-Benz und smart weltweit	923	+29
Europa	640	+34
davon: Deutschland	355	+28
Westeuropa (o. Deutschland)	275	+42
NAFTA	183	+40
USA (retail sales)	170	+39
Lateinamerika (o. Mexiko)	8	+28
Fernost (ohne Japan)	14	-49
Japan (Neuzulassungen)	40	-3

Chrysler Plymouth

P E R S O N E N W A G E N
& N U T Z F A H R Z E U G E

Jeep® Dodge



Der neue Chrysler 300M – die Fortsetzung der traditionsreichen 300er Serie. Eine komfortable Limousine für den Fahrspaß in der Großstadt wie auf langen Strecken. Mit kraftvollem 2,7-Liter- oder 3,5-Liter V6-Motor und dem fortschrittlichen „Cab-Forward-Design“ für mehr Platz und Fahrkomfort.



Mit Absatzrekorden bei leichten Nutzfahrzeugen und Geländewagen war das Jahr 1998 das erfolgreichste Jahr in der Geschichte der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge. Der Umsatz stieg auf den neuen Höchststand von € 56,3 Mrd. nach € 51,9 Mrd. im Vorjahr. Auch der Operating Profit konnte auf € 4,2 (i. V. € 3,4) Mrd. gesteigert werden. Mit den neuen und attraktiven Produkten, die wir in den letzten Jahren auf den Markt gebracht hatten, haben wir unsere Marktpositionen weltweit weiter ausgebaut. Die Qualität unserer Fahrzeuge haben wir weiter verbessert. So wurden der Chrysler Cirrus und der Chrysler Concorde von J.D. Power and Associates als die qualitativ Besten ihrer jeweiligen Klasse für das Jahr 1998 ausgezeichnet.



Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	4.942	4.212	3.368
Umsatz	66.101	56.340	51.942
Sachinvestitionen	4.599	3.920	4.501
FuE-Aufwand	1.989	1.695	1.512
Produktion		2.982.644	2.773.264
Absatz		3.093.716	2.886.981
Beschäftigte (31.12.)		123.180	118.639

GÜNSTIGE MARKTSITUATION IN NORDAMERIKA. Das kräftige Wirtschaftswachstum, fallende Automobilpreise und das niedrige Zinsniveau haben dafür gesorgt, daß der Absatz von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika im Jahr 1998 insgesamt weiter gestiegen ist. Das Wachstum wurde vor allem von den Geländewagen und den Pick-ups getragen, während der Pkw-Absatz leicht zurückging. DaimlerChrysler ist mit den Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge in den wachstumsstarken Segmenten gut positioniert und konnte deshalb an der günstigen Marktentwicklung in Nordamerika überdurchschnittlich partizipieren. Das internationale Geschäft wurde hingegen durch die Wirtschafts- und Finanzkrise im asiatischen Raum beeinträchtigt.

NEUE HÖCHSTSTÄNDE BEI UMSATZ UND PRODUKTION. Die nordamerikanischen Märkte USA, Kanada und Mexiko sind die Hauptabsatzgebiete für die Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge. Der Umsatz des Geschäftsfelds erreichte im Berichtsjahr mit insgesamt € 56,3 (i. V. 51,9) Mrd. ein neues Rekordniveau. 93% unserer Erlöse erzielten wir in Nordamerika, 3% in Europa und 4% in den übrigen Märkten.

Weltweit haben wir im Jahr 1998 insgesamt 2.982.600 Personenwagen und Nutzfahrzeuge produziert und damit das Vorjahresniveau von 2.773.300 Einheiten deutlich übertroffen. Die Pkw-Produktion stieg auf 865.300 Fahrzeuge (i. V. 778.200 Fahrzeuge). Die Fertigung leichter Nutzfahrzeuge, also Minivans, Geländewagen und Pick-ups, haben wir von 1.995.100 Einheiten im Jahr 1997 auf 2.117.300 Fahrzeuge erhöht.

WEITERE VERBESSERUNG DER ERTRAGSLAGE. Der Operating Profit des Geschäftsfelds stieg von € 3.368 Mio. im Jahr 1997 auf € 4.212 Mio. im Berichtsjahr. Positiv wirkten vor allem das höhere Absatzvolumen, die erfolgreichen Kostensenkungsprogramme und gegenüber dem Vorjahr geringere Garantieleistungen. Dem standen höhere Kosten für Verkaufsförderungsmaßnahmen gegenüber, die aus dem intensiven Wettbewerb in Nordamerika resultieren.

WELTWEIT ÜBER 3 MILLIONEN FAHRZEUGE VERKAUFT. In den USA übertraf unser Absatzvolumen mit 2.548.900 Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 10 Prozent. Einschließlich der Minivans und Offroader haben wir 1.784.000 leichte Nutzfahrzeuge verkauft - 9% mehr als Vorjahr. Besonders gefragt waren



Der Jeep® Grand Cherokee: mit besten Off-road-Qualitäten - Vorbild für luxuriöse Geländewagen für alle Freizeitaktivitäten.

unsere Geländewagen, von denen wir mit 626.800 Fahrzeugen 20% mehr als im Vorjahr abgesetzt haben. Der Pkw-Absatz lag mit 764.900 um 12% höher als im Jahr 1997.

In Kanada erreichten wir mit 261.800 Fahrzeugen (-2%) nicht ganz das hohe Vorjahresniveau. Der Nutzfahrzeug-Absatz ging um 3% auf 174.500 Einheiten zurück, während der Pkw-Absatz mit 87.300 Fahrzeugen um 1% angestiegen ist. In Mexiko haben wir insgesamt 94.800 Pkw- und Nutzfahrzeuge abgesetzt - gegenüber dem Vorjahr ist das ein Anstieg um 34%.

Außerhalb Nordamerikas ging der Absatz gegenüber dem Rekordvolumen von 1997 um 21% auf 188.200 Einheiten zurück. Mit einem Anteil von rund 34% an den internationalen Verkäufen waren die Minivans der Marke Chrysler sehr erfolgreich. Auf den Jeep Cherokee und den Jeep Grand Cherokee entfielen jeweils 18% der Verkäufe außerhalb Nordamerikas.

MARKE CHRYSLER MIT NEUEN MODELLEN ERFOLGREICH.

Die Marke Chrysler, die wir im Marktsegment der höherwertigen Fahrzeuge positioniert haben, konnte ihr Image im Berichtsjahr weiter verbessern. Dazu haben der LHS und der 300M, die im Jahr 1998 eingeführt wurden, maßgeblich beigetragen. Der 300M, der für den Verkauf in Nordamerika und in den internationalen Märkten bestimmt ist, wurde vom Magazin „Motor Trend“ in den USA mit dem Titel „Pkw des Jahres“ ausgezeichnet. Auch bei den europäischen Medien ist der 300M auf eine äußerst positive Resonanz gestoßen.

Auf dem internationalen Automobilsalon in Detroit stellte die Marke Chrysler im Januar 1999 den PT Cruiser vor. Dabei handelt es sich um ein Fahrzeug mit einem äußerst vielseitigen Einsatzspektrum. Das unverwechselbare Design des PT Cruiser vereint charakteristische Merkmale des Pkw, des Pick-up, des Minivan und des Offroaders und definiert damit ein völlig

neues Marktsegment in den USA. Die Bezeichnung „PT“ steht für „Personal Transportation“ und spiegelt die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten dieses neuen Fahrzeugkonzepts wider. Der PT Cruiser wird als Links- und als Rechtslenkervariante im DaimlerChrysler Montagewerk in Toluca, Mexiko, produziert werden. Die Markteinführung ist für Anfang 2000 geplant.

PLYMOUTH: SPASS ZU ERSCHWINGLICHEN PREISEN.

Die Marke Plymouth, die 1998 ihr 70-jähriges Bestehen feierte, dient weiterhin als eine preiswerte Einstiegsmarke. Dies verdeutlicht nicht zuletzt der neue kompakte Neon, der im Dezember 1998 in Los Angeles der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Der Neon, den wir im Frühjahr 1999 in den Markt einführen, vereint Fahrspaß mit hoher Funktionalität. Plymouth bietet jedoch mehr als nur Wirtschaftlichkeit. Der einzigartige Roadster Prowler ist ein wichtiger Imageträger.

STEIGENDE POPULARITÄT DER MARKE JEEP. Der Jeep Grand Cherokee gehörte zu den DaimlerChrysler-Fahrzeugen, die im Jahr 1998 besonders gute Kritiken erhielten. Auszeichnungen wie der „4x4 of the Year“ von Petersons 4-Wheel & Off-Road Magazin, der „Four Wheeler of the Year“ des Four Wheeler Magazins und die Auszeichnung „North American Truck of the Year“ bei der „North American International Auto Show“ 1999 in Detroit sind kennzeichnend für den Erfolg dieses Fahrzeugs.

Auch international wurde der Grand Cherokee mehrfach ausgezeichnet: in Kanada mit dem Titel „Best new Sport-Utility“, als „Bestes Geländefahrzeug“ in Brasilien und als bester Offroad-Kombi vom Geländewagen Magazin in Deutschland.

Auf die individuelle und professionelle Betreuung der Kunden wird bei Jeep schon immer großen Wert gelegt. Nachdem Jeep bereits vor 45 Jahren mit dem „Rubicon Train Jeep Jamboree“,

das erste Erlebnisprogramm für Kunden eingeführt hatte, wurde im Jahr 1995 das „Camp Jeep“ ins Leben gerufen - ein dreitägiges, action-geladenes Familienereignis, das eigens auf Jeep-Besitzer und deren aktiven Lebensstil zugeschnitten ist. 1999 wird "Camp Jeep" bei Walton's Mountain in der Nähe des Erholungsorts Wintergreen in Virginia stattfinden.

DODGE MODELLE BETONEN SPORTLICHKEIT UND LEISTUNG.

Die Marke Dodge blieb im Jahr 1998 weiterhin auf Erfolgskurs. In den USA konnte sie mit 1.454.700 Einheiten das Vorjahresvolumen um 15 Prozent übertreffen. Bei den Dodge Nutzfahrzeugen lag der Absatz in den USA mit 1.099.900 Fahrzeugen (+ 21%) ebenfalls auf Rekordniveau.

Auf der „North American International Auto Show 1999“ in Detroit wurden neue R/T-Serien- und Konzept-Fahrzeuge vorgestellt. Der Dodge Neon debütierte bei unseren Händlern im ersten Quartal 1999 mit geändertem Erscheinungsbild, einem neuen Interieur sowie mit wesentlich verbesserten Fahreigenschaften. Der Dodge Dakota Quad Cab ist seit dem vierten Quartal 1998 erhältlich. Der größte und leistungsstärkste Kompakt-Pick-up der Branche ist mit seinen vier Türen das flexibelste Modell seiner Klasse. Die hinteren Türen lassen sich weit öffnen, ermöglichen den Passagieren komfortables Ein- und Aussteigen und erleichtern das Be- und Entladen sperrigen Gepäcks. Außerdem hat der Dakota Quad Cab den größten Innenraum in seiner Fahrzeugkategorie.

MINIVANS WEITERHIN GEFRAGT. Die Chrysler, Plymouth und Dodge Minivans gehören zu den erfolgreichsten Fahrzeugen von DaimlerChrysler. 1998 wurde ihr 15jähriges Produktionsjubiläum in den Montagewerken Windsor (Ontario, Kanada) und St. Louis South (Missouri, USA) gefeiert. Seit der Einführung des ersten Modells im Jahr 1983 wurden mehr als sieben Millionen DaimlerChrysler Minivans gefertigt.

In den USA konnten wir unseren Absatz im Berichtsjahr um 1% auf 518.900 Fahrzeuge steigern. In Kanada wurde ein neuer Absatzrekord erzielt.



Der Dodge Caravan ES: ein Familienauto der Extraklasse - mit viel Bewegungsspielraum, variabler Sitzplatzkonzeption und eingebautem Fahrvergnügen.

Auf der Auto Show in Chicago im Februar 1998 präsentierte Chrysler einen neuen Minivan, der ein Höchstmaß an Komfort bietet: den Chrysler Town & Country Limited. Diese hochwertige Ausführung des Town & Country ging im März 1998 in Serie.

In den USA erhielten die Minivans den „Best Buy Award“ der Zeitschrift Consumer's Digest. Das kanadische Carguide Magazine zeichnete den Dodge Caravan im dritten Jahr in Folge als „Best Buy“ der Minivan-Kategorie aus.

KONZEPT-FAHRZEUGE - DESIGN UND TECHNOLOGIE DER ZUKUNFT. Das Chrysler Pronto Cruiser Konzept-Fahrzeug wurde im März 1998 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Das war seit längerer Zeit das erste Mal, daß ein Konzeptfahrzeug der Marke Chrysler auf einer europäischen Autoausstellung debütierte. Die Designthemen des Pronto Cruiser sind sowohl beim äußeren Erscheinungsbild als auch bei der Innenausstattung vom amerikanischen Art Deco der 40er Jahre inspiriert. Der Pronto Cruiser verkörpert den Reiz des Klassischen und veredelt ihn durch bahnbrechendes Styling, eine durchdachte Ausstattung, handwerkliche Präzision und eine Prise Begeisterung und Fahrspaß.

Außerdem haben wir vier weitere Konzept-Fahrzeuge auf der "North American International Auto Show" in Detroit 1999 vorgestellt.

Der Jeep Commander ist ein gehobener Offroader, der mit umweltfreundlicher Brennstoffzellen-Technologie ausgerüstet ist. Er dürfte weltweit wohl das einzige Automobil mit Vierradantrieb sein, das von einem Elektromotor angetrieben wird.

Der Chrysler Citadel vereinigt die Eigenschaften einer sportlichen Luxuslimousine mit der Kraft und der Sicherheit eines Offroaders mit futuristischem Design. Der Citadel ist nicht nur eine Mischung aus verschiedenen Marktsegmenten, sondern auch hinsichtlich der Antriebstechnik, da sich seine Leistung aus zwei verschiedenen Quellen speist: Ein Benzinmotor treibt die Hinterräder an, die Vorderräder werden elektrisch betrieben.

Der Dodge Charger R/T ist eine Hommage an die klassische amerikanische Sportwagenära. Seine niedrigen Abgaswerte erfüllen die „California Air Resources Board Ultra Low Emission Vehicles“ Norm. Der Grund: Er wird von einem V8-Kompressor-Motor mit 4,7 Litern Hubraum angetrieben, der als Treibstoff komprimiertes Naturgas verwendet.

Der Dodge Power Wagon Pick-up ist eine verfeinerte Interpretation des Original Pick-up Trucks von 1946. Seine Kraft bezieht er aus einem 7,2l-Sechszylinder-Turbodiesel mit Direkteinspritzung.

CHRYSLER UND DODGE MODELLE FÜR IHRE QUALITÄT AUSGEZEICHNET. Vier Modelle von Chrysler und Dodge führten im Berichtsjahr den "Total Quality Index" (TQI) der in San Diego ansässigen Marktforschungsfirma Strategic Vision an. Der Dodge Ram, der Chrysler Town & Country, der Dodge Durango und der Chrysler Sebring gewannen in ihrer jeweiligen Kategorie. Im Juni 1998 zeichnete J. D. Power and Associates den Chrysler Concorde und den Chrysler Cirrus als die Modelle mit der besten Qualität in der jeweiligen Kategorie der „Initial Quality Rankings“ aus. Der Dodge Caravan lag an zweiter Stelle in der Kategorie Minivans.

KOSTENEINSPARUNGEN DURCH SCORE (SUPPLIER COST REDUCTION EFFORT). Die Anstrengungen, die Qualität und das Preis-Leistungsverhältnis unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern, setzen wir mit Nachdruck fort. Diesem Ziel dient unter anderem auch SCORE, eine Initiative in Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie, mit der wir neue Ideen in den Produktionsprozeß einbringen und die Qualität deutlich steigern wollen. Im Modelljahr 1998 erzielten wir mit SCORE Einsparungen in Höhe von über € 1,7 Mrd. womit das ursprünglich geplante Einsparungsvolumen um über € 400 Mio. übertroffen wurde.

WEGWEISENDE INVESTITIONEN FÜR DAS NÄCHSTE JAHRZEHNT. Im Mai 1998 wurde im Montagewerk Bramalea (Ontario, Kanada) die Produktion des Chrysler 300M und des LHS sowie des Dodge Intrepid und Chrysler Concorde aufgenommen.

Ebenfalls im Mai 1998 wurde der Grundstein für das neue Motorenwerk Mack Avenue II in Detroit, Michigan, gelegt. Die 54.000 Quadratmeter große Anlage ist eine weitere Investition des Unter-



Der Plymouth Neon Style – eine Kompakt-Limousine mit erstaunlichen Qualitäten. Ein "American way of drive" in Styling, Leistung und Sicherheit, Komfort und Fahrdynamik.

Absatz 1998

1.000 Einheiten | 98:97 (in %) |

Weltweit	3.094	+ 7
davon: Pkw	938	+ 9
Leichte Nfz	719	+ 8
Minivans	685	+ 0
Geländewagen	750	+ 13
USA	2.548	+ 10
Kanada	261	- 2
Mexico	94	+ 34
Übrige Märkte	188	- 21

nehmens in Höhe von € 640 Mio. am Standort Detroit. Im Motorenwerk Mack Avenue II werden wir einen neuen V-6-Motor mit 3,7 Litern Hubraum für die nächste Generation des Jeep Cherokee sowie für die gesamten Dodge Pick-ups und Offroader bauen. Das Werk wird voraussichtlich im Jahr 2001 eröffnet und bis zu 300.000 Motoren jährlich fertigen.

Im Juni 1998 begannen wir im Montagewerk in Cordoba in Argentinien mit der Montage des Jeep Cherokee. Die Fahrzeuge werden in den Mercosur Märkten Argentinien, Brasilien, Paraguay und in Uruguay angeboten.

Im Juli wurde das Montagewerk in Campo Largo in Brasilien eingeweiht. Dort werden die benzin- und dieselbetriebenen Dodge Dakota Pick-ups in Standard- und Langversion gebaut. Im neuen Getriebewerk in Kokomo, Indiana, fertigen wir das neue 45 RFE Getriebe, das im neuen Jeep Grand Cherokee zum Einsatz kommt.

Ebenfalls im Juli fand die Grundsteinlegung für das neue 100.000 Quadratmeter große Montagewerk in Toledo, Ohio, statt – eine Investition in Höhe von € 500 Mio. Die Bauarbeiten werden Ende 1999 abgeschlossen sein. Die Fertigung der Jeep Offroader wird Ende 2000 beginnen.

EIN STARKES MOTORSPORTJAHR FÜR DIE VIPER. Die Dodge Viper belegten die Plätze eins und zwei der GT-2 Klasse des 24-Stundenrennens von LeMans in Frankreich. Damit wurde dieses Rennen erstmalig mit einem in den Vereinigten Staaten konstruierten und hergestellten Serienmodell gewonnen. Darüber hinaus errang das Viper Team ORECA im zweiten Jahr in Folge die GT-2 Konstrukteursmeisterschaft der Federation Internationale de l'Automobile (FIA) sowie die FIA GT-2 Fahrermeisterschaft.

Chrysler Financial

Die Chrysler Financial Services steigerten den Operating Profit im Jahr 1998 auf den neuen Höchststand von € 652 (i. V. € 586) Mio. Positiv wirkten das gegenüber dem Vorjahr höhere Vertragsvolumen sowie geringere Kreditausfälle. Der Umsatz stieg von € 2,4 Mrd. im Jahr 1997 auf € 2,9 Mrd. im Jahr 1998. Neue Höchststände erreichten auch das Neugeschäft mit € 74,2 Mrd. und das verwaltete Portfolio mit € 42,5 Mrd.

EIN BREITES ANGEBOT AN FINANZDIENSTLEISTUNGEN. Chrysler Financial Services (CFS) finanziert Kraftfahrzeuge für Kunden und Händler der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge. Darüber hinaus umfaßt das Leistungsspektrum auch Sach- und Schadensversicherungen für Händler sowie die Verpachtung und Verwaltung von Vertriebsstandorten. Mit Sitz in Southfield, Michigan, ist CFS einer der größten Anbieter von Fahrzeugfinanzierungen in Nordamerika. CFS hat sich in den vergangenen zwei Jahren verstärkt auch außerhalb Nordamerikas engagiert und Niederlassungen in Belgien, Frankreich, Italien, Japan, Venezuela, Taiwan, Puerto Rico, Österreich, Deutschland und den Niederlanden eröffnet.

ZUWÄCHSE BEI DER AUTOMOBILFINANZIERUNG. Bei den Kraftfahrzeugen stieg das Vertragsvolumen auf € 80,1 Mrd. nach € 73,7 Mrd. im Vorjahr. Dieser Zuwachs ist einerseits auf den höheren Absatz zurückzuführen. Andererseits ist der Anteil finanzierter Fahrzeuge aufgrund erfolgreicher Programme zur Vermarktung des Finanzierungsangebots gestiegen. In den Vereinigten Staaten wurden 1998 fast 2,5 Millionen neue Fahrzeuge der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge von CFS finanziert – 250.000 Fahrzeuge mehr als 1997.

Die Chrysler Credit Canada Ltd., die Kunden und Händler in Kanada betreut, finanzierte im Jahr 1998 310.000 neue Fahrzeuge gegenüber 277.000 Fahrzeugen im Vorjahr.

ERFOLGREICH AUCH IN ANDEREN GESCHÄFTEN. Auch bei der im Versicherungsgeschäft tätigen Chrysler Insurance Company war die Geschäftsentwicklung günstig. Das Prämienvolumen stieg 1998 auf € 200 Mio. Im achten Jahr in Folge wurde

Services

Chrysler Insurance in die Ward's 50 Benchmark Group aufgenommen. Mit dieser Auszeichnung wurde Chrysler Insurance als eine der leistungsfähigsten Sach- und Schadensversicherer der Branche gewürdigt.

Die Chrysler Capital Company L. L. C. arbeitet mit der DaimlerChrysler Corporation sehr eng im Bereich steuerlich induzierter Investitionen zusammen. Sie verwaltete zum Jahresende 1998 durch Fremdkapital finanzierte Leasing-Verträge sowie sonstige gewerbliche Kredite und Leasing-Verträge in Höhe von € 2,5 Mrd.

Die Chrysler Realty Corporation (CRC) besitzt, verpachtet und verwaltet Immobilien der Vertriebspartner von DaimlerChrysler in den Vereinigten Staaten. Sie erwirbt oder least Verkaufsstandorte und verleast oder verpachtet diese an die Händler weiter. Zum Jahresende 1998 kontrollierte CRC 723 Standorte, von denen sich 189 in ihrem Eigentum befanden.

FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFT VON DAIMLERCHRYSLER ZUSAMMENGEFASST. Im Januar 1999 hat DaimlerChrysler angekündigt, daß die Finanzdienstleistungen der CFS und der DaimlerChrysler Services AG (debis) zusammengeführt werden. Dadurch entsteht ein im internationalen Maßstab wettbewerbsfähiger Finanzdienstleister mit einem Portfolio von über € 70 Mrd. Die DaimlerChrysler Financial Services North America L. L. C. (DCFSNA) mit Sitz in Southfield, Michigan, wird den Händlern und Kunden in den Vereinigten Staaten, Kanada und Mexiko auch in Zukunft zur Verfügung stehen. Die neue Geschäftseinheit "Global Capital Services" mit Sitz in Norwalk, Connecticut, wird das beachtliche Potential des nicht-automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts weltweit erschließen. Die entsprechenden Aktivitäten von Chrysler Capital und debis Financial Services werden in dieser Geschäftseinheit zusammengeführt.

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	765	652	586
Umsatz	3.376	2.877	2.407
Beschäftigte (31.12)		3.513	3.405

M E R C E D E S - B E N Z , F R E I G H T L I N E R ,
S T E R L I N G , S E T R A

Nutzfahrzeuge

*Die neue Atego-Baureihe für den
Verteilerverkehr sowie den
leichten Fern- und Baustellenverkehr.
1998 vorgestellt, wurde der Atego zum
„Truck of the Year '99“ gewählt.*



Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzte seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 1998 fort: Umsatz, Absatz und Produktion erreichten neue Höchstwerte; der Operating Profit stieg auf € 0,9 Mrd. (i. V. € 342 Mio.). Besonders günstig war die Geschäftsentwicklung in Nordamerika; dort hatte die neue Lkw-Marke Sterling einen hervorragenden Start. Deutliche Zuwächse waren auch beim Lkw- und Transportergeschäft in Westeuropa zu verzeichnen. In Lateinamerika war der Transporter Sprinter besonders erfolgreich. Trotz der gegenwärtig schwierigen Marktsituation werden die Aktivitäten zur Erschließung der strategisch wichtigen Märkte im asiatischen Raum gezielt fortgesetzt.

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	1.110	946	342
Umsatz	27.175	23.162	20.012
Lkw Europa	7.169	6.110	5.572
Nutzfahrzeuge NAFTA	8.307	7.080	4.965
Transporter Europa	5.823	4.963	4.435
Antriebsstrang	3.792	3.232	2.946
Omnibus Europa	2.390	2.037	1.931
Nutzfahrzeuge Lateinamerika	2.459	2.096	2.242
Unimog	329	280	320
Sachinvestitionen	976	832	601
FuE-Aufwand	837	714	602
Produktion (Einheiten)		492.643	422.438
Absatz (Einheiten)		489.680	417.384
Beschäftigte (31.12.)		89.711	85.071

NUTZFAHRZEUGE

37

GÜNSTIGE MARKTENTWICKLUNG IN WESTEUROPA UND NORDAMERIKA.

Während sich die Nutzfahrzeugmärkte in Westeuropa und Nordamerika im Berichtsjahr insgesamt sehr günstig entwickelten, blieb die Nutzfahrzeugnachfrage in den asiatischen Märkten aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise erheblich hinter dem Vorjahresvolumen zurück. Auch in verschiedenen Staaten Südamerikas, insbesondere in Brasilien, führte die Unsicherheit im gesamtwirtschaftlichen Bereich vor allem in der zweiten Jahreshälfte zu einer deutlichen Abschwächung der Nachfrage.

In Westeuropa wurde das Marktwachstum von nahezu allen Märkten und allen Marktsegmenten getragen. Besonders deutlich war die Nachfragebelebung bei den Lkw über 6 t und hier vor allem bei den schweren Fahrzeugen über 16 t. In den USA stiegen die Verkäufe im Marktsegment der Klassen 6 bis 8 (ab 8,8 t), das für die Marken Freightliner und Sterling besonders bedeutend ist, um 11% auf 345.900 Fahrzeuge.

GESCHÄFTSFELD NUTZFAHRZEUGE AUF WACHSTUMSKURS.

Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzte seinen Wachstumskurs 1998 fort. Der Umsatz stieg im Berichtsjahr um 16% auf einen neuen Höchstwert von € 23,2 Mrd. Kräftige Zuwächse wurden vor allem in den USA (+48% auf € 6 Mrd.) und in Westeuropa außerhalb Deutschlands (+15% auf € 5,4 Mrd.) erzielt. In Deutschland wurde das Vorjahresniveau mit € 6,4 Mrd. (+12%) deutlich übertroffen, während in Südamerika das Geschäftsvolumen des Vorjahres mit € 2,1 Mrd. (-2%) nicht gehalten werden konnte. Auch der Absatz erreichte mit weltweit 489.700 (i. V. 417.400) Nutzfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und Setra einen neuen Höchststand. Wachstumsträger waren vor allem die Geschäftsbereiche Nutzfahrzeuge NAFTA, Transporter Europa und Lkw Europa.



ERGEBNIS DEUTLICH VERBESSERT. Die bereits positive Ergebnisentwicklung des Vorjahres hat sich im Berichtsjahr deutlich verstärkt. Der Operating Profit des Geschäftsfelds stieg von € 342 Mio. im Jahr 1997 auf € 946 Mio. Insbesondere die neuen und kostengünstiger gefertigten Produkte, die Prozeßoptimierung in der Produktion und die gute Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie haben dazu beigetragen.

MERCEDES TRANSPORTER FÜHREND IN WESTEUROPA. Mit den erfolgreichen Modellen Vito (2,6 t), Sprinter (2,5 bis 4,6 t), Vario (4,8 bis 7,5 t) und der V-Klasse ist es dem Geschäftsbereich Transporter Europa auch im Jahr 1998 gelungen, stärker als der Markt zu wachsen. Die im Vorjahr erstmals errungene Position des Marktführers im Segment von über 2 bis 6 t in Westeuropa konnte mit einem Marktanteil von 18,7 (i. V. 18,3)% weiter gefestigt werden. In Deutschland stieg der Marktanteil auf 27,1 (i. V. 26,4)%. Der Absatz des Geschäftsbereichs erhöhte sich auf 199.500 Fahrzeuge. Damit wurde das Rekordniveau

Erster Marktauftritt des Geschäftsbereichs Antriebstrang bei der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.



des Vorjahres nochmals um 10% übertroffen. Wichtigster Markt für den Geschäftsbereich Transporter Europa ist mit 66.100 Fahrzeugen (+8%) weiterhin Deutschland. Im europäischen Ausland wurden zusammen 123.800 (+7%) und in Übersee 8.600 Fahrzeuge (+66%) abgesetzt.

Die Wahl zum „Nutzfahrzeug des Jahres 1998“ verdeutlicht die herausragende Position der Mercedes-Benz Transporter aus der Sicht der Kunden: Rang 1 für den Sprinter und den Vito sowie der 3. Platz für den Vario bei den leichten Lkw bis 7,5 t.

LKW EUROPA MIT DEUTLICHEM UMSATZANSTIEG. Das Lkw-Produktprogramm der Marke Mercedes-Benz bietet für nahezu jeden Einsatzzweck den Markterfordernissen entsprechende Fahrzeuge mit höchstem Kundennutzen. Dazu tragen auch Sonderfahrzeuge, wie der im Jahr 1998 neu vorgestellte und in Arbon (Schweiz) gefertigte Eonic, bei. Die Erfolgsfaktoren der Lkw-Palette sind die hohe Wirtschaftlichkeit, kundenfreundliche Wartungsintervalle, das umweltschonende Produktkonzept, die ergonomische Innenraumgestaltung und höchste Sicherheitsmaßstäbe. Im Jahr 1998 wurde die Produktoffensive in Europa mit dem neuen Verteiler-Lkw Atego fortgesetzt. Die in Wörth produzierte Baureihe überzeugt Fahrer und Fuhrunternehmer. Die internationale Fachpresse verlieh dem Atego die Auszeichnung „Truck of the Year 1999“, nachdem der Schwer-Lkw Actros

diesen Titel 1997 errungen hatte. Der Absatz des Geschäftsbereichs stieg um 13% auf insgesamt 87.300 Fahrzeuge. Bei den Lkw über 6 t haben wir unsere Marktführerschaft in Westeuropa mit einem Marktanteil von 23% gefestigt. Im Produktionsverbund Lkw Europa mit den Standorten Wörth, Aksaray (Türkei), Arbon (Schweiz) und Molsheim (Frankreich) liefen im Jahr 1998 insgesamt 88.700 (i. V. 78.800) Lkw vom Band.

Das Unimog-Geschäft wurde im Berichtsjahr noch stärker auf das Segment der Lkw-Geräteträger ausgerichtet und in den Geschäftsbereich Lkw Europa integriert. Insgesamt wurden 1998 rund 2.900 Unimog abgesetzt.

GESCHÄFTSBEREICH ANTRIEBSTRANG ALS WETTBEWERBSFÄHIGER SYSTEMLIEFERANT. Als Komponentenhersteller mit besonderer Systemkompetenz fertigt und vermarktet der Geschäftsbereich Antriebstrang Motoren, Getriebe, Achsen und Lenksysteme. Die wichtigsten Kunden des Geschäftsbereichs sind die Montagewerke von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen in Westeuropa. Seit 1998 werden aber auch Motoren für die Freightliner Corporation in Nordamerika gefertigt. An Kunden innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns lieferte der Geschäftsbereich 1998 Aggregate im Wert von € 2,9 Mrd. Der Umsatz mit externen Kunden erreichte eine Größenordnung von € 0,3 Mrd. Durch den eigenständigen Auftritt des Geschäftsbereichs auf der Internationalen Automobilausstellung Nutzfahrzeuge in Hannover ist es gelungen, weitere Kunden zunehmend auch außerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns anzusprechen. Im laufenden Geschäftsjahr will der Geschäftsbereich die Vertriebsorganisation und die After-Sales-Aktivitäten weiter ausbauen. Darüber hinaus wird verstärkt daran gearbeitet, die Wettbewerbsposition zu verbessern und dabei die Vorteile des weltweiten Produktionsverbundes zu nutzen.

EOBUS BAUT EUROPÄISCHE MARKTFÜHRUNG WEITER AUS. Der Geschäftsbereich Omnibus Europa, der als EvoBus GmbH firmiert, hat den Absatz im Berichtsjahr um 4% auf insgesamt fast 8.300 Omnibusse der Marken Mercedes-Benz (5.700 Komplettbusse und Busfahrgestelle) und Setra (2.600 Fahrzeuge) weiter steigern können. Damit konnte die führende Marktposition im westeuropäischen Markt (inkl. Türkei) mit 20 (i. V. 18)% für Mercedes-Benz und 9 (i. V. 9)% für Setra weiter ausgebaut werden. Zu den wichtigsten Produktneuheiten zählten im Berichtsjahr bei Mercedes-Benz der CITARO, der bei Stadtbussen zum „Nutzfahrzeug des Jahres“ gewählt wurde, und der INTEGRO in der 15-Meter-Variante sowie der innovative Midibus CITO; außerdem wurde im Jahr 1998 der 15m lange Reisebus Setra 319 GT-HD in den Markt eingeführt.

STÄRKSTES WACHSTUM IN DER NAFTA. Die Freightliner Corporation hat im Berichtsjahr ihren Wachstumskurs beschleunigt fortgesetzt und überdurchschnittlich an der positiven Marktentwicklung in Nordamerika partizipiert. Hierzu hat die neue Marke Sterling, die nach der Übernahme der Schwerlastwagensparte der Ford Motor Co. im Frühjahr 1998 in den Markt eingeführt wurde, wesentlich beigetragen. Der neue schwere Frontlenker-Lkw Argosy der Marke Freightliner wurde im Markt sehr positiv aufgenommen. Insgesamt hat Freightliner im Berichtsjahr 128.000 (i. V. 89.400) Nutzfahrzeuge abgesetzt und seine Position als führender Hersteller schwerer

Lkw in Nordamerika weiter ausgebaut. Bei den Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) erreichte der Marktanteil von Freightliner und Sterling in den USA zusammengenommen 31,3% (i. V. 28,2%). Besonders günstig war der Geschäftsverlauf bei den mittelschweren Lkw der Klassen 6 und 7 (8,8 bis 15 t). Hier stiegen die Verkäufe in den USA um 84% auf insgesamt 25.600 Fahrzeuge und der Marktanteil auf 18,2% gegenüber 11,7% im Vorjahr. Der Kauf der Thomas Built Buses Corporation ist ein wichtiger Baustein der Strategie von DaimlerChrysler, auch bei mittelschweren Nutzfahrzeugen führender Hersteller in Nordamerika zu werden und die Position im Busgeschäft weiter zu stärken. Thomas Built Buses mit Sitz in North Carolina ist mit einem Marktanteil von 33% einer der führenden Hersteller von Busaufbauten in der NAFTA.

Die Mercedes-Benz Mexico S.A. hat ihre Produktion auf 9.800 (i. V. 6.400) Nutzfahrzeuge erhöht. Die Mehrzahl der Fahrzeuge wurde nach Nordamerika exportiert.

SPRINTER BLEIBT VERKAUFSSCHLAGER IN LATEINAMERIKA. Die Struktur des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeuge Lateinamerika wurde im Berichtsjahr weiter verbessert: Die Produktionsgesellschaft in Brasilien konzentriert sich nun auf die Fertigung von Lkw und Bus-Chassis, während in Argentinien die Transporterfertigung für Südamerika zusammengefaßt wurde. Trotz des insgesamt schwierigen wirtschaftlichen Umfelds konnte der Geschäftsbereich den Absatz nach dem hohen Vorjahresniveau nochmals um 1% auf über 57.000 Nutzfahrzeuge steigern. Ausschlaggebend hierfür war der Markterfolg der bei der Mercedes-Benz Argentina produzierten Transporterbaureihe Sprinter, von der annähernd 15.000 Einheiten abgesetzt wurden. Aber auch bei den Lkw über 6 t und den Omnibussen konnte mit Marktanteilen von rund 36% bzw. 64% die führende Position in Brasilien aufrechterhalten werden. In Argentinien stieg der Marktanteil bei den Lkw über 6 t auf 37% und bei den Transportern auf 15%.

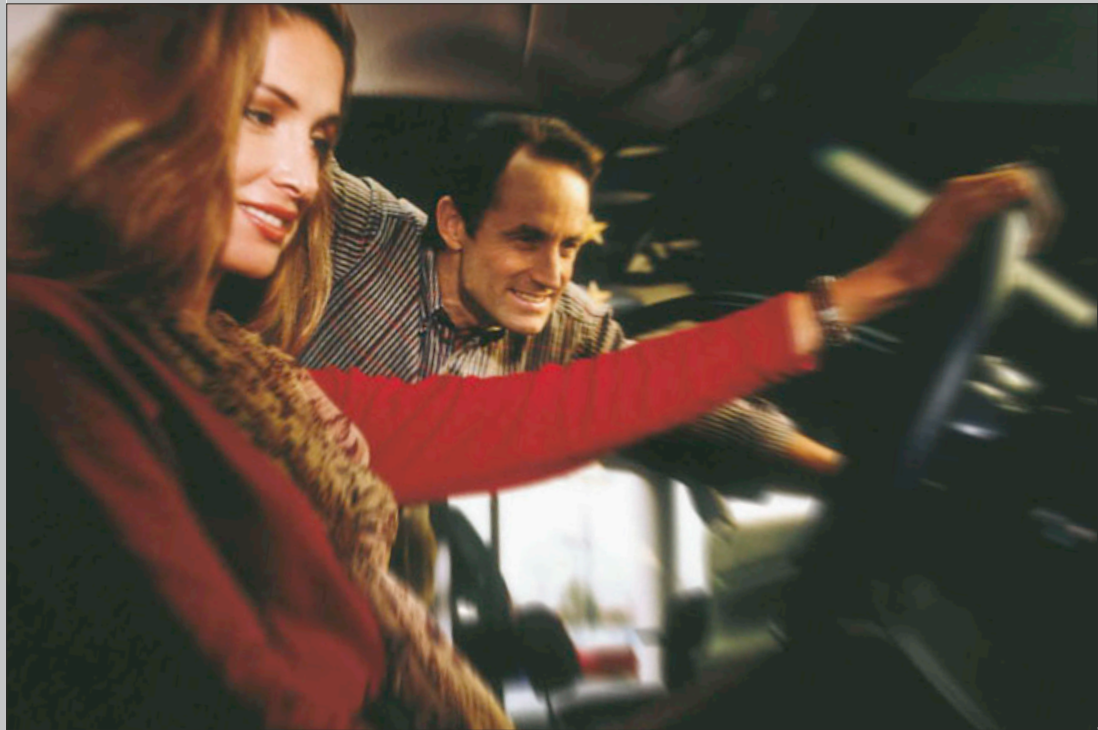
Absatz 1998	1.000 Nfz	98:97 (in %)
Welt	490	+17
davon: Transporter (inkl. V-Klasse)	217	+12
Pick-ups	4	+
Lkw	234	+23
Omnibusse	33	+6
Unimog	3	-7
Europa	277	+8
davon: Deutschland	107	+11
Westeuropa (o. Deutschland)	148	+12
NAFTA	126	+46
davon: USA	108	+49
Lateinamerika (ohne Mexiko)	58	+5
davon: Brasilien	39	+5
Asien	12	+11

WICHTIGE PROJEKTE IN ASIEN. Die Volksrepublik China ist vor allem für das Omnibusgeschäft ein interessanter Markt mit großen Wachstumspotentialen. Ein Schlüsselprojekt für DaimlerChrysler ist das im März 1997 mit der Jiangsu-Yaxing Motor Coach Group in Yangzhou gegründete Joint-venture Yaxing-Benz, das Busse und Chassis der Marken Yaxing und Mercedes-Benz fertigt. Die Komponenten für die Busfahrgerüste werden unter anderem von der Mercedes-Benz do Brasil angeliefert. Mit Nissan Diesel haben wir 1998 eine Kooperation zur gemeinsamen Entwicklung und Produktion eines neuen Leicht-Lkw vereinbart.



Freightliner und Sterling, unsere Lkw-Marken in Nordamerika, haben jetzt einen weiteren starken Partner bekommen: die Thomas Built Buses Corporation, einer der führenden Hersteller von Busaufbauten.

*Erstklassiger, zuverlässiger Service und
kompetente, freundliche Kundenbetreuung:
Auch dabei wollen wir weltweit führend sein.*



Vertrieb Fahrzeuge

Nach dem Zusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler haben wir als eines der ersten Ergebnisse des Integrationsprozesses eine neue weltweite Vertriebsstruktur beschlossen. Diese neue Organisation schafft die Voraussetzungen, um die Wachstumsziele in den Fahrzeuggeschäften zu erreichen und die durch den Zusammenschluß möglichen Synergien ausschöpfen zu können. Für das Markenportfolio des neuen Unternehmens wurden die Chancen und die Standards definiert, um auf dieser Basis den Wert jeder einzelnen Marke weiter steigern zu können. Diesem Ziel dient auch die eindeutige weltweite Zuordnung der Markenverantwortung im DaimlerChrysler Vorstand. Insgesamt wollen wir nicht nur mit unseren Produkten, sondern auch im Service und in allen Fragen der Kundenbetreuung weltweit führend zu sein.

SCHUTZ DER MARKEN IST OBERSTES GEBOT. Um das Kapital, das in den sechs Pkw-Marken des Unternehmens liegt, zu schützen, haben wir zunächst die Chancen und Grenzen jeder einzelnen Marke identifiziert. Als nächster Schritt wurde dann für das gesamte Markenportfolio die jeweilige Positionierung im Markt beschrieben sowie die Produktstrategie, die Kommunikation und die Vertriebsmodalitäten festgelegt.

Durch dieses weltweit einheitliche Markenmanagement erhält jede Marke ihre eigene, unverwechselbare Identität; gleichzeitig werden die Aufgaben innerhalb des Markenportfolios festgelegt. Aus heutiger Sicht verfügt jede Marke im Rahmen der für sie definierten Standards und Marktsegmente über beachtliche Wachstumschancen. Auf der Grundlage der vereinbarten Standards werden somit durch das Management der Marken den operativen Einheiten Vorgaben für deren strategische Entscheidungen gegeben. In einer sogenannten Markenbibel wurden die Inhalte der Markenpositionierung verbindlich für alle Bereiche des Unternehmens definiert.

WELTWEITE MARKENVERANTWORTUNG. Mit dem Ziel, die unterschiedlichen Marken weltweit aufeinander abgestimmt weiterzuentwickeln, haben wir in der neuen Organisation die Steuerung der sechs Personenwagen-Marken sowie der vier

Nutzfahrzeug-Marken neu geordnet. Es wurden drei verschiedene weltweit gültige Verantwortungsbereiche eingerichtet. Für die Pkw-Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge übernimmt Jim Holden die weltweite Markenverantwortung, für die Pkw-Marken Mercedes-Benz und smart Dr. Dieter Zetsche und für die Nutzfahrzeug-Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling und Setra Dr. Kurt Lauk. Theodor Cunningham ist für die weltweite Vereinheitlichung gemeinsamer Systeme und Prozesse in Marketing und Vertrieb verantwortlich. Dadurch werden regionale Besonderheiten und Anforderungen an die Produktentwicklung berücksichtigt, um mit markt- und kundengerechten Produkten das vorhandene Marktpotential auszuschoöpfen und zukünftiges Wachstum zu fördern.

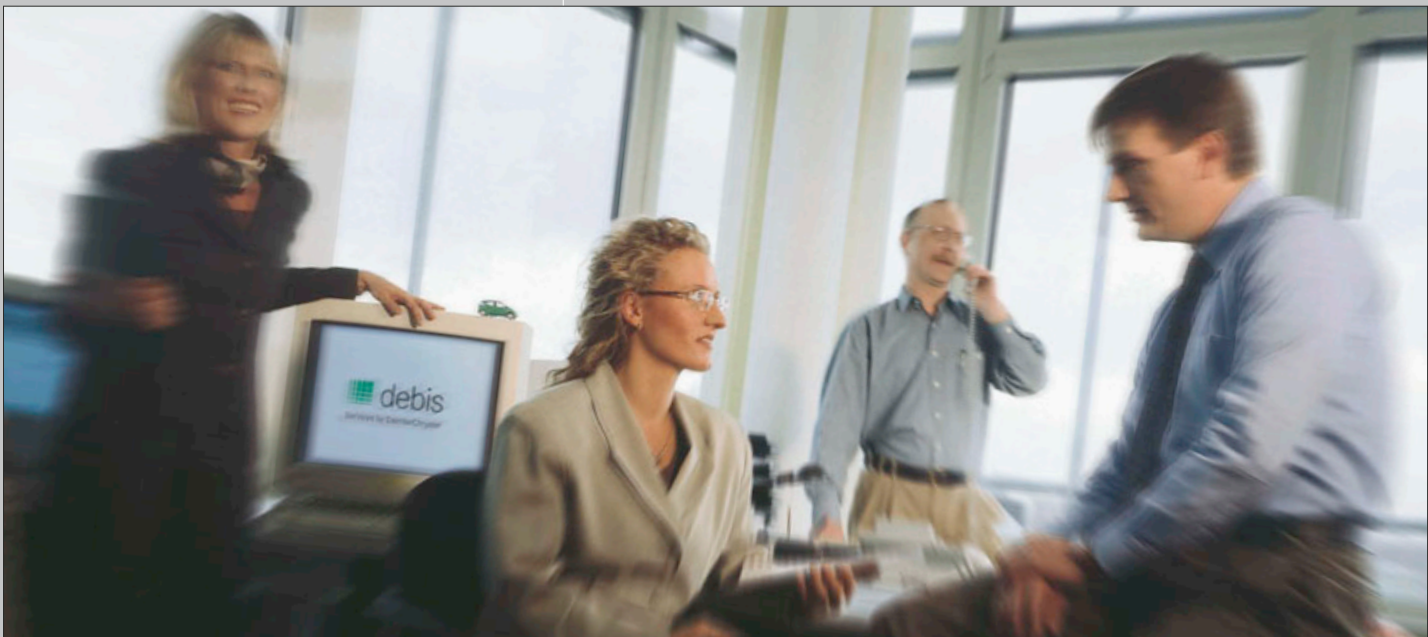
NEUE REGIONALVERANTWORTUNG. Um Wachstumsmöglichkeiten und betriebliche Synergien zügig umzusetzen, haben wir drei regionale Marktverantwortungsbereiche geschaffen. Die Marktbearbeitung und die Steuerung der Vertriebsgesellschaften wurde auf die Regionen Nordamerika, Lateinamerika und Europa/Rest of World aufgeteilt. In der Regel werden in dieser neuen Organisation die zuvor getrennten Großhandlungsstufen integriert. Innerhalb eines Landes wird die Verantwortung dann für alle Marken von einer Landesgesellschaft wahrgenommen.

Die Hauptverantwortung liegt beim jeweiligen Landeschef (CEO). Um entsprechende Einsparungen zu erzielen, werden dabei die zentralen Funktionen wie Finanzen, Controlling, Teilleistik und Verwaltung zusammengeführt. Weiterhin werden in allen Ländern oder Regionen spezielle Markenmanager für die einzelnen Marken verantwortlich sein und diese auf die jeweils unterschiedlichen Marktsegmente und Zielgruppen ausrichten.

MARKETING INTEGRATION COUNCIL. An der Spitze der neuen Matrixorganisation aus weltweiter Markenverantwortung und regionaler Vertriebsverantwortung steht ein "Marketing Integration Council". Dieses Council steuert die neue Marketing und Vertriebsstruktur und wird von den Herren Cunningham, Holden, Lauk und Zetsche gebildet. Dieses Gremium wird unter anderem Mengenziele vorgeben sowie die Einrichtung zentraler Dienste und die gemeinsame Entscheidung über Gewinnziele in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen festlegen.

Dienstleistungen

debis, das Dienstleistungsunternehmen im DaimlerChrysler-Konzern verzeichnete 1998 in allen Bereichen eine weit überdurchschnittliche Geschäftsentwicklung. Operating Profit, Umsatz und Belegschaft erreichten neue Höchststände. Mit der zum Jahresbeginn 1999 vollzogenen Zusammenlegung der Aktivitäten der Chrysler Financial Company L.L.C. haben wir die Voraussetzungen geschaffen, um die Marktposition unserer Finanzdienstleistungsaktivitäten weltweit weiter auszubauen.



Wirtschaftliche Lösungen und qualifizierte Kundenbetreuung vor Ort gehören zu unseren Grundprinzipien.

Zum Beispiel beim Car Fleet Management, der maßgeschneiderten zeit- und kostensparenden Fuhrparkverwaltung.

GESCHÄFTSVERLAUF WEITERHIN DYNAMISCH. Im Jahr 1998 hielt das dynamische Wachstum der DaimlerChrysler Services (debis) AG im neunten Jahr in Folge an. Alle Geschäftsbereiche – Financial Services, IT Services sowie Telecom Services – haben sich hervorragend entwickelt und ihr Geschäftsvolumen kräftig gesteigert. Der Umsatz erhöhte sich um 21% auf € 9,6 Mrd. Mit € 5,0 Mrd. erzielte das Geschäftsfeld mehr als die Hälfte seines Umsatzes im Ausland. Desweiteren haben wir in zehn weiteren Ländern unsere Geschäftsaktivitäten aufgenommen.

OPERATING PROFIT UM 59% GESTIEGEN. Das Ergebnis haben wir abermals deutlich gesteigert. Der Operating Profit, die Kennzahl für den Erfolg der betrieblichen Aktivitäten, übertraf mit € 392 Mio. den Vorjahreswert um 59%. Dabei haben alle unsere Geschäftsbereiche ihre Ergebnisse deutlich verbessert.

VERBESSERTER WACHSTUMSCHANCEN DURCH DAIMLER-CHRYSLER. Der Zusammenschluß der Chrysler Corporation mit der Daimler-Benz AG eröffnet auch im Dienstleistungsgeschäft hervorragende Wachstumschancen. Durch die zu Beginn dieses Jahres erfolgte Zusammenlegung der Finanzdienstleistungsaktivitäten der Chrysler Financial Company L.L.C. mit debis baut die DaimlerChrysler Services ihre strategisch wichtige Position im DaimlerChrysler-Konzern weiter aus. Mit einem Portfolio von über € 70 Mrd. ist DaimlerChrysler Services damit weltweit zum viergrößten Finanzdienstleister außerhalb des Banken- und Versicherungssektors aufgestiegen. Sie verfügt durch den Zusammenschluß über eine überaus gute Marktposition und kann mit Hilfe der Finanzkraft von DaimlerChrysler weiter wachsen. Den bisherigen Geschäftsbereich Handel haben wir als debis Trade Finance in den Geschäftsbereich Financial Services integriert. Die Aktivitäten im Bereich debis Immobilienmanagement werden seit dem 01.01.1999, nachdem das Projekt Potsdamer Platz weitgehend abgewickelt ist, direkt vom Finanzressort der DaimlerChrysler AG verantwortet. Im Jahr 1998 erzielte Immobilienmanagement ein Geschäftsvolumen von € 82 (i. V. € 112) Mio. Diese Erlöse sind im Umsatz von DaimlerChrysler Services noch enthalten.

BESCHÄFTIGTENZAHL UM MEHR ALS 5.000 GESTIEGEN. Im Geschäftsfeld Dienstleistungen waren zum Jahresende 1998 mit 20.221 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern 5.323 Personen mehr beschäftigt als ein Jahr zuvor. In unseren deutschen Gesellschaften waren 13.519 Personen (+25%) tätig, im Ausland weitere 6.702 (+66%). Auch darin spiegelt sich die zunehmende Internationalisierung unserer Aktivitäten wider. Die Beschäftigtenzahl von debis hat sich damit in den vergangenen zwei Jahren um 8.700 erhöht.

FINANCIAL SERVICES: STARKES WACHSTUM. Der Geschäftsbereich Financial Services hat mit seinen 95 operativ tätigen Gesellschaften in 29 Ländern die Umsatzerlöse um 15% auf € 5,9 Mrd. gesteigert. Gleichzeitig wurde das Neugeschäft um 24% auf € 15,5 Mrd. ausgeweitet. Der Vertragsbestand erreichte mit € 27,5 Mrd. ebenfalls einen neuen Höchstwert. Neben der erfreulichen Entwicklung in Nordamerika und Westeuropa, wo wir unser Portfolio um 15% bzw. 27% ausdehnen konnten, ist es debis auch in Asien trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	460	392	246
Umsatz	11.232	9.573	7.924
Financial Services	6.866	5.852	5.102
IT Services	2.633	2.244	1.613
Telecom Services	1.762	1.502	1.182
Sachinvestitionen	334	285	193
Beschäftigte (31.12)		20.221	14.898

gelungen, den Vertragsbestand um 23% auf € 1,5 Mrd. zu erhöhen. Im Versicherungsbereich (debis Insurance) konnten wir das Prämienvolumen um 7% auf € 0,6 Mrd. steigern. Der Bereich Trade Finance hat das Countertradevolumen um 18% auf € 341 Mio. erhöht.

IT SERVICES: AUSLANDSGESCHÄFT GEWINNT AN BEDEUTUNG. Der Geschäftsbereich IT Services hat den positiven Trend der Vorjahre fortgesetzt und seinen Umsatz um 39% auf mehr als € 2,2 Mrd. erhöht. Davon wurden 69% mit Kunden außerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns erwirtschaftet. Im Ausland konnten die Erlöse überdurchschnittlich um 97% auf € 0,6 Mrd. gesteigert werden.

IT Services bietet die komplette Palette an IT-Dienstleistungen von der Beratung (Plan) über die Entwicklung von Softwarelösungen (Build) bis zum Betrieb von Anwendungssystemen, Rechenzentren, Netzen und Desktop Services (Run) an. Parallel zur allgemeinen Geschäftsausweitung haben wir eine Reihe neuer Gesellschaften im Ausland gegründet, u.a. in Brasilien, Japan, Singapur, den Philippinen, Rußland, Ungarn, der Tschechischen Republik und Polen.

TELECOM SERVICES: ERFOLGREICHER START INS FESTNETZ. debis Telecom Services erzielte mit seinen Aktivitäten in der Telekommunikation, der Verkehrstelematik, der Verkehrsberatung und -planung und den Onlinediensten einen Umsatz von € 1,5 (i. V. € 1,2) Mrd. Mit dem Einstieg ins Festnetz ist debitel nunmehr zu einem der wichtigsten Vollsortimenter im Telekommunikationsmarkt geworden. Im Mobilfunk betreuen wir europaweit 3 (i. V. 1,7) Mio. Kunden. In Deutschland liegt debitel mit rd. 1,8 Mio. Mobilfunkteilnehmern unverändert an erster Stelle der netzunabhängigen Diensteanbieter. Auch in den Bereichen Verkehrstelematik und Electronic Commerce haben wir das Geschäftsvolumen ausgebaut.

Um debitel auch unmittelbar den Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten zu ermöglichen, haben sich die beiden Hauptanteilseigner debis und Metro entschlossen, debitel in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln und mindestens 20% des Kapitals bei privaten und institutionellen Anlegern im In- und Ausland zu platzieren.



*Das Passagierflugzeug
A321 aus der breit-
gefächerten Airbus-
Familie wird in
Hamburg endmontiert.*



Luft- und Raumfahrt

Mit einem Operating Profit von € 623 Mio. war 1998 für die DaimlerChrysler Aerospace das erfolgreichste Geschäftsjahr seit ihrer Gründung im Jahr 1989. Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt steigerte seinen Umsatz 1998 um 12% auf € 8,8 (i.V. 7,8) Mrd. Auch der Auftragseingang erreichte mit € 13,9 (i.V. 9,9) Mrd. ein neues Rekordniveau. Zu dieser günstigen Geschäftsentwicklung haben nahezu alle Geschäftsbereiche beigetragen. Bei der Neuausrichtung des Geschäftsbereichs Verteidigung und Zivile Systeme war die Integration der SI Sicherheitstechnik ein wesentlicher Meilenstein.

INSGESAMT GÜNSTIGE RAHMENBEDINGUNGEN. Das wirtschaftliche Umfeld des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt war im Berichtsjahr insgesamt günstig. Weiterhin lebhaft war die Nachfrage nach zivilen Flugzeugen und Antrieben. Zu den positiven Faktoren zählte auch die Serienfreigabe für den Eurofighter. Belastend wirkten hingegen die sehr begrenzten Ausgabenspielräume der öffentlichen Haushalte.

Der im Jahresdurchschnitt im Vergleich zu 1997 kaum veränderte Dollarkurs sorgte für stabile Rahmenbedingungen auf der Wechselkursseite. Ungeachtet der günstigen Marktsituation im kommerziellen Bereich hat sich der Wettbewerb in der Branche weiter verschärft. Die Notwendigkeit, die Kosten zu senken und die Kräfte zu bündeln, um im internationalen Maßstab konkurrenzfähig zu sein, ist daher unverändert groß.

Auf dem Weg zur Europäisierung der Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich die Dasa, die britische GEC, die französische Lagardère und die italienische Finmeccanica darauf verständigt, ihre Raumfahrtbereiche zusammenzuführen. Das neue Raumfahrtunternehmen mit dem vorläufigen Namen Newco soll, vorbehaltlich der Zustimmung der EU-Behörden, im Juni 1999 gegründet werden. Darüber hinaus verfolgen wir weiterhin das Ziel, eine europäische Airbus-Kapitalgesellschaft zu gründen.

BESTES ERGEBNIS SEIT UNTERNEHMENSGRÜNDUNG. Die günstige Ergebnissenwicklung zeigt, daß wir die Ertragskraft des Geschäftsfelds in den zurückliegenden Jahren nachhaltig gestärkt haben. So stieg der Operating Profit um € 339 Mio. auf € 623 Mio. Das Berichtsjahr ist damit das erfolgreichste Jahr seit der Gründung der Dasa. Ausschlaggebend für diese Entwicklung sind die Erfolge unserer teilweise schon vor Jahren eingeleiteten Restrukturierungs- und Optimierungsprogramme. Sie ermöglichten es uns, unsere Position in einem äußerst wettbewerbsintensiven Markt entscheidend zu verbessern.

SPITZENWERTE BEI UMSATZ UND AUFTRAGSEINGANG. Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt hat im Jahr 1998 seinen Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 12% auf € 8,8 Mrd. gesteigert und damit einen neuen Höchststand erzielt. Hierzu haben bis auf den Geschäftsbereich Satelliten, der abrechnungsbedingt mit € 0,6 (i. V. € 0,7) Mrd. unter dem außergewöhnlich hohen Vorjahresniveau blieb, alle Geschäftsbereiche beigetragen. Besonders ausgeprägt war das Umsatzwachstum in den Bereichen Verkehrsflugzeuge mit € 3,0 (i. V. € 2,4) Mrd., Verteidigung und Zivile Systeme mit € 1,7 (i. V. € 1,5) Mrd., Antriebe Luftfahrt mit € 1,7 (i. V. € 1,5) Mrd. sowie im Hubschraubergeschäft mit € 0,7 (i. V. € 0,6) Mrd. Während im Bereich Verkehrsflugzeuge höhere Auslieferungen im Airbus-Programm für diese Entwicklung maßgeblich waren, resultiert der Zuwachs im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme vor allem aus der 1998 integrierten, von Siemens übernommenen, SI Sicherungstechnik.

Der Auftragseingang erreichte im Berichtsjahr € 13,9 Mrd. und liegt damit 40% über dem Vorjahr. Der größte Anteil am Auftragseingang entfällt nach wie vor auf den Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge mit € 5,2 (i. V. € 4,6) Mrd. Die Militärflug-

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Operating Profit	731	623	284
Umsatz	10.290	8.770	7.816
Verkehrsflugzeuge	3.475	2.962	2.433
Hubschrauber	798	680	620
Militärflugzeuge	1.123	957	846
Raumfahrt Infrastruktur	683	582	565
Satelliten	757	645	741
Verteidigung und Zivile Systeme	2.029	1.729	1.453
Antriebe Luftfahrt	1.948	1.660	1.515
Sachinvestitionen	382	326	255
FuE-Aufwand	2.402	2.047	2.233
Beschäftigte (31.12.)		45.858	43.521

zeuge erzielten mit € 2,7 (i. V. € 1,0) Mrd. aufgrund der Serienfreigabe des Eurofighters den größten Zuwachs. Auch die Geschäftsbereiche Antriebe Luftfahrt mit € 2,6 (i. V. € 1,4) Mrd., Verteidigung und Zivile Systeme mit € 2,1 (i. V. € 1,6) Mrd., Raumfahrt Infrastruktur mit € 0,5 (i. V. € 0,4) Mrd. und Satelliten mit über € 0,6 (i. V. € 0,6) Mrd. konnten ihr Auftragsvolumen jeweils steigern. Das Hubschraubergeschäft erreichte mit € 744 (i. V. € 818) Mio. hingegen nicht ganz die Vorjahreszahl, die aufgrund von zwei Großaufträgen außerordentlich hoch war.

BELEGSCHAFT UND KAPAZITÄTEN VORSICHTIG ERHÖHT. Die hohen Auftragsbestände haben uns veranlaßt, in fast allen Geschäftsbereichen die Belegschaft vorsichtig zu erhöhen, um der steigenden Nachfrage entsprechen zu können. Am Ende des Berichtsjahres waren 45.858 (i. V. 43.521) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt beschäftigt. Durch die Integration der SI-Sicherungstechnik kamen 1.142 Beschäftigte neu hinzu.

Die Erteilung des Eurofighter-Auftrages durch die beteiligten Nationen hat vor allem in den Bereichen Militärflugzeuge und Antriebe Luftfahrt eine große Zahl von Arbeitsplätzen für die Zukunft gesichert.

Im Bereich Verkehrsflugzeuge haben der bis zum Ende des Berichtsjahres auf 1.300 (i. V. 1.009) Flugzeuge angewachsene Auftragsbestand und die zukünftigen Auftragserwartungen dazu geführt, daß das Airbus-Konsortium eine weitere Erhöhung der Produktionskapazitäten im Programm A319/A320/A321 von 16 Flugzeugen pro Monat im Jahr 1997 auf 22 bis zur Jahresmitte 2000 beschlossen hat.

Bahnsysteme Automobil-Elektronik MTU/Dieselantriebe



BAHNSYSTEME. Der 1998 noch über das Joint-venture Adtranz geführte Geschäftsbereich Bahnsysteme hat seine Umsatzerlöse um 2% auf € 3,3 Mrd. gesteigert. Der Auftrags- eingang erhöhte sich deutlich auf € 4,2 (i. V. € 3,8) Mrd. Dieser Anstieg resultiert vor allem aus Großaufträgen wie der Bestellung von 400 Lokomotiven für die Deutsche Bahn AG, einem kompletten Stadtbahnsystem für die portugiesische Stadt Porto, diesel- und elektrische Intercitytriebwagen für England, Straßenbahnen für die französische Stadt Nantes sowie diverse People Mover-Aufträge.

Aufgrund der Abwicklung von Aufträgen, die in früheren Jahren zu nicht kostendeckenden Preisen hereingenommen worden waren, sowie technischer Probleme entstand bei der Adtranz auch im Jahr 1998 ein erheblicher Verlust. Um die Ertragskraft nachhaltig zu steigern, haben wir umfassende Strukturmaßnahmen eingeleitet, die insbesondere die Werke in Deutschland und Skandinavien betreffen. 1998 hat Adtranz sein neues Plattformkonzept vorgestellt, mit dem künftig alle Produktbereiche von People Movern, über Straßenbahnen, U-Bahnen, Regional- und Intercityzügen bis hin zu Lokomotiven abgedeckt werden sollen. Die Marktposition in der Schweiz konnte die Adtranz durch die Akquisition der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik AG und des Eisenbahngeschäfts der Schindler AG ausbauen. Mit einem Joint-venture zur Wartung von Schienenfahrzeugen in Uganda haben wir unsere internationale Präsenz auch auf Afrika ausgedehnt. Die Adtranz ist damit in 60 Ländern mit eigenen Gesellschaften tätig.

Im Januar 1999 haben wir entschieden, den vom Joint-venture Partner ABB gehaltenen 50%-Anteil an Adtranz zu erwerben. Dabei erfüllen wir zum einen eine bestehende vertragliche Vereinbarung, zum anderen entspricht die vollständige Übernahme unserem Vorhaben und Interesse, die Restrukturierung der Adtranz künftig noch schneller und gezielter voranzutreiben.

AUTOMOBIL-ELEKTRONIK. Der Geschäftsbereich Automobil-Elektronik (TEMIC) konnte nach dem Verkauf der Halbleitersparte sein Geschäftsvolumen vergleichbar gerechnet um 35% auf € 0,8 Mrd. und seinen Auftragseingang um 22% auf € 0,8 Mrd. steigern sowie 790 neue Arbeitsplätze schaffen. Die TEMIC hat sich mittlerweile auf die sechs Produktbereiche Antrieb und Fahrwerk, ABS, Insassenschutz, Sensorsysteme, Komfort-Elektronik und Elektrische Motoren konzentriert, die als eigenverantwortliche Einheiten agieren. Neben den Unternehmen des DaimlerChrysler-Konzerns zählen nahezu alle bedeutenden Automobilhersteller zu unseren Kunden.

Im Jahr 1998 hat TEMIC 45% seines Umsatzes mit Produkten erzielt, die nicht älter als zwei Jahre waren. Zur Sicherung der Innovationsfähigkeit investieren wir jährlich rd. 10% des Umsatzes in Forschung und Entwicklung, weitere 9% werden für Sachinvestitionen aufgewendet. Bei Neufahrzeugen basieren heute bis zu 90 Prozent aller technischen Neuerungen auf Elektronik. Das führt vor allem dazu, daß Autofahren zunehmend einfacher, komfortabler und sicherer wird. So hat TEMIC in die neue S-Klasse eine Reihe richtungsweisender Innovationen eingebracht: Beide Achsen sind mit volltragenden Luftfeder- und adaptiven Dämpfungssystemen (ADS) ausgestattet,

Werte in Millionen	98 US \$	98 €	97 €
Bahnsysteme*)			
Umsatz	3.891	3.316	3.261
Auftragseingang	4.906	4.181	3.809
Beschäftigte (31.12.)		23.785	22.715
Automobil-Elektronik			
Umsatz	885	754	557
Auftragseingang	892	760	622
Beschäftigte (31.12.)		4.638	3.848
MTU/Dieselantriebe			
Umsatz	1.081	921	878
Auftragseingang	1.072	914	897
Beschäftigte (31.12.)		5.893	5.758

*) Davon 50% im DaimlerChrysler Konzernabschluß 1998.

die in der S-Klasse zur serienmäßigen AIRmatic (Adaptive Intelligent Ridecontrol) integriert wurden. Darüber hinaus wurde mit der Distronic erstmals ein elektronisches Abstandsregelsystem auf Radarbasis in die S-Klasse eingebaut. Ferner liefert TEMIC die Steuerung der Multikonturlehne, den elektronischen Zündstartschalter, Fahrwerksensoren und den Kühlerlüfter.

MTU/DIESELANTRIEBE. Für den Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe verlief das Jahr 1998 wiederum erfolgreich. Durch Umsatzzuwächse in Europa und Nordamerika gelang es, trotz der erschwerten Marktbedingungen in Ost- und Südostasien, den Umsatz um 5% auf € 0,9 Mrd. zu steigern. Insgesamt wurde die Geschäftsausweitung vom Wachstum in den kommerziellen Marktsegmenten getragen. Auf große Resonanz bei den Kunden stießen insbesondere die neuen Baureihen 2000 und 4000. Mit den neuen Motoren ist das Unternehmen in der Lage, die Forderungen des Marktes nach preisgünstigen, wartungsarmen und verbrauchsoptimierten Antriebssystemen zu erfüllen. Durch die Weiterentwicklung der MTU-Schiffsantriebe hat sich die MTU seit mehreren Jahren eine führende Position in diesem Marktsegment geschaffen. Daher bietet MTU über die debis Financial Services bereits seit längerem komplette Schiffsfinanzierungen an. Umsatzsteigerungen konnten auch bei Motoren für Schienenfahrzeugen erzielt werden.

Im Marktsegment „Dezentrale Energiesysteme“ wurden für die stationäre Stromerzeugung aus den neuen Baureihen 2000 und 4000 kostengünstige Standardaggregate entwickelt, die unter dem Marktnamen "Virtus" verkauft werden. Damit bietet die MTU hier ein Leistungsspektrum von 100 bis 2000 kW an. Weiterhin haben wir mit dem Gasturbinenhersteller AlliedSignal ein Vermarktungsabkommen geschlossen, um die Leistungslücke zwischen den großen Dieselmotoren und den Gasturbinen von General Electric zu schließen. Auch unser Tochterunternehmen L'Orange, Hersteller von leistungsfähigen Einspritzsystemen für Diesel-, Schweröl- und Gasmotoren und des innovativen Common-Rail-Systems, setzte im Geschäftsjahr 1998 seinen soliden Wachstumskurs fort.

Nordamerika

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2	711	7.200	1.793
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	41	5.233	52.272	122.602
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	9	711	6.937	17.052
Chrysler Financial Services	—	40	2.827	3.480
Dienstleistungen	—	12	2.780	1.488
Luft- und Raumfahrt	2	6	1.510	283
Übrige	5	34	273	1.773

DaimlerChrysler

W E L T W E I T

Mittel- und Südamerika

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	1	365	354	1.247
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	2	17	1.329	1.523
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	3	365	2.085	12.720
Chrysler Financial Services	—	2	10	12
Dienstleistungen	—	6	203	697
Luft- und Raumfahrt	1	2	77	113
Übrige	—	32	64	80

Erläuterungen:

1. Umsätze unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts
2. Gemeinsame Vertriebsstandorte von Personenwagen Mercedes-Benz, smart und Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra
3. Zusätzlich 37.801 Beschäftigte im gemeinsamen Vertrieb von Personenwagen Mercedes-Benz, smart und Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra sowie in Zentralfunktionen

Europa

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	7	3.456	21.301	91.774
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	2	27	2.085	2.319
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	14	3.456	12.832	55.296
Chrysler Financial Services	—	5	35	13
Dienstleistungen	—	148	6.403	17.166
Luft- und Raumfahrt	25	12	6.894	45.434
Übrige	44	83	2.486	18.909

Afrika

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2	119	633	—
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	1	8	92	14
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1	119	513	3.418
Chrysler Financial Services	—	—	—	—
Dienstleistungen	—	1	76	719
Luft- und Raumfahrt	—	2	34	—
Übrige	1	28	29	87

Asien

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	6	271	2.730	344
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	5	24	497	357
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1	271	607	1.225
Chrysler Financial Services	—	3	5	8
Dienstleistungen	—	4	78	69
Luft- und Raumfahrt	—	11	245	28
Übrige	2	77	438	1.463

Australien/Ozeanien

	Produktions- Standorte	Vertriebs- Standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg- schaft
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	—	154	369	—
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	—	2	65	1
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1	154	188	—
Chrysler Financial Services	—	—	—	—
Dienstleistungen	—	4	33	82
Luft- und Raumfahrt	—	1	10	—
Übrige	2	34	42	112

Forschung und Technologie

Das Forschungsprojekt Technisches Sehen befaßt sich mit der aktiven Sicherheit im Auto: Eine kleine Kamera am Fahrzeug und ein Rechner im Auto erfassen die Verkehrssituation und sorgen für ein intelligentes „Stop and go“, z. B. bei Verkehrszeichen, Ampeln, Fußgängern und warnen vor Stoppschildern, roten Ampeln und Kollisionsgefahr.



Innovative Produkte zu entwickeln, die sich durch hohe Qualität, Komfort, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit auszeichnen und unsere Kunden begeistern - das ist die wesentliche Herausforderung für die mehr als 36.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen von DaimlerChrysler.

DREHSCHLEIBE DES WISSENS. Die Aufgaben des Ressorts Forschung und Technologie bestehen im wesentlichen darin, die Geschäftsbereiche bei der Entwicklung ihrer Technologiestrategien zu unterstützen, ein integriertes Innovations- und Technologiemanagement sicherzustellen sowie die technologischen Grundlagen für wettbewerbsdifferenzierende Produkte zu schaffen. Zu unseren Forschungsgebieten zählen unter anderem auch die Mikroelektronik, Sensorik, Telekommunikation und die Informationsverarbeitung. Nachfolgend beschreiben wir beispielhaft einige Schlüsselprojekte aus diesen Bereichen, in denen wir im Berichtsjahr entscheidende Fortschritte gemacht haben.

STEER-BY-WIRE. Mitarbeiter des Ressorts Forschung und Technologie haben eine für Kraftfahrzeuge völlig neue Lösung für die Lenkung erfunden, die ohne mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Rad auskommt. Weil alle Befehle ausschließlich per Kabel übertragen werden, heißt dieses neuartige Konzept Steer-by-wire. Das Lenkrad fungiert nur noch als Eingabe- und Rückmeldeinstrument für den Fahrer. Die zu Fahrerwunsch, Fahrzeug- und Fahrbahnzustand optimal passende Stellung der Laufräder wird durch geeignete Regelalgorithmen berechnet und durch entsprechende elektronische Eingriffe realisiert.

Die benötigten Reglerkonzepte wurden mit Hilfe umfassender Fahrdynamiksimulationen entworfen und bereits in verschiedenen Versuchsfahrzeugen überprüft.

SICHERER DATENBUS. Voraussetzung für echte Drive-by-wire-Systeme, die ohne mechanische oder hydraulische Reservefunktionen auskommen, ist ein absolut verlässliches Elektroniksystem. Die DaimlerChrysler-Forscher haben - aufbauend auf wissenschaftlichen Grundlagen - mit dem TTP-Datenbus ein solches System entwickelt.

TTP steht dabei für Time Triggered Protocol. Das bedeutet: Der Datenbus akzeptiert Daten, die Sensoren oder Steuergeräte an andere Geräte senden wollen, nur in genau definierten Zeitsegmenten. Gleichzeitig sind alle Komponenten des Systems redundant ausgelegt. Auf diese Weise garantiert TTP höchste Sicherheit beim Erkennen von Fehlfunktionen oder bei eventuellen Übertragungsfehlern.

Ein mit dem TTP-Datenbus bestücktes Brake-by-wire-Forschungsfahrzeug mit elektronischen Bremsen hat seine Zuverlässigkeit inzwischen über mehrere Monate hinweg unter Beweis gestellt.

NEUARTIGE ASSISTENZSYSTEME. Autonome technische Assistenzsysteme eröffnen ein sehr breites Spektrum von Anwendungen, insbesondere auf den Gebieten der aktiven Sicherheit, des Komforts und der neuen Fahrzeug- und Systemfunktionen. Mit der dynamischen Zielführung DynAPS und dem Abstandsregeltempomaten Distronic hat DaimlerChrysler bereits erste solche Systeme eingeführt.

Das Ressort Forschung und Technologie arbeitet inzwischen an einer Reihe weiterführender Assistenzsysteme und hat deren technische Machbarkeit in Versuchsfahrzeugen nachgewiesen. Dazu zählen Systeme zur Straßenzustands- und Verkehrszeichenerkennung, eine Stop-and-go-Automatik und Systeme zur automatischen Einhaltung der Fahrspur. Durch die frühzeitige Einbeziehung der potentiellen künftigen Nutzer in die Untersuchungen konnten dabei insbesondere auch Fragen zur Akzeptanz solcher elektronischer Assistenten geklärt werden.

MOBILER ARBEITSPLATZ. Wie kann der Fahrer aus der so gewonnenen Entlastung Nutzen ziehen? Mit dieser Frage befaßt sich das Forschungsprojekt „Drive&Work“. Während das Fahrzeug z. B. einen Stau selbständig bewältigt, verwandelt sich der Fahrersitz in einen mobilen Büro-Arbeitsplatz.

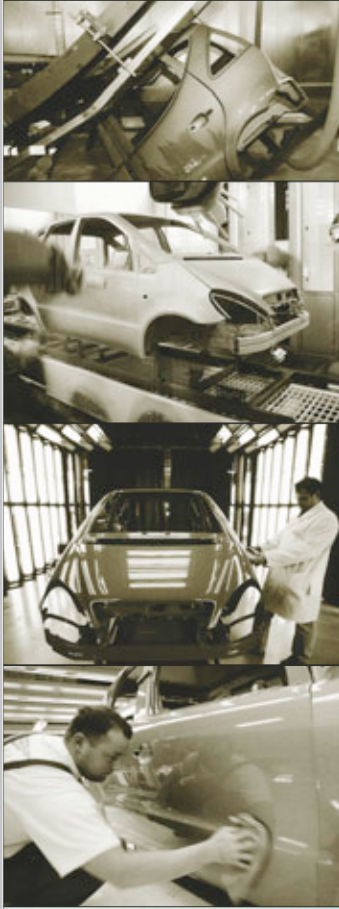
Hierzu wurde 1998 ein modifiziertes Lenkrad präsentiert, in das Trackball und Tasten eingearbeitet sind. Solange die Stop-and-go-Automatik fährt, kann der Nutzer so seine Büroanwendungen bearbeiten. Sobald das System ihn auffordert, die Fahrfunktionen wieder aufzunehmen, wird die Büroanwendung ausgeblendet und die Instrumententafel eingespielt.

Untersuchungen am Fahrsimulator haben gezeigt, daß das System keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die Reaktion des Fahrers hat.

ELEKTRONISCHE KOPPLUNG VON LASTKRAFTWAGEN. Das von Daimler-Benz initiierte europäische Verbundprojekt „Chauffeur“ verfolgt das Ziel, die Einführung automatischer Fahrfunktionen im Straßenverkehr vorzubereiten.

DaimlerChrysler hat hierzu die sog. „Elektronische Deichsel“ entwickelt, bei der zwei Siebeneinhalb-Tonner-Lkw ohne physikalische Verbindung miteinander gekoppelt werden. Das vorausfahrende Fahrzeug wird gelenkt wie gewohnt, das zweite folgt dem ersten automatisch mit einem geschwindigkeitsabhängigen Abstand von sechs bis 14 Metern. Dadurch ergeben sich erhebliche Einsparungen an Kraftstoff und Verkehrsfläche.

Die elektronische Deichsel hat erste Praxistests auf der Brenner-Autobahn erfolgreich bestanden. In Kürze sollen weitere Tests im Linienverkehr einer großen europäischen Spedition folgen.



Mit dem „Pulver-Slurry“-
Klarlack-Verfahren bei der
A-Klasse wird der Grenzwert
für Lösemittel-Emissionen
weit unterschritten und der
Lackverbrauch um 20%
reduziert. Der BDI würdigte
diese Innovation mit dem
Umweltschutzpreis 1998.

DaimlerChrysler und die Umwelt



Der Schutz unserer Umwelt gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des DaimlerChrysler-Konzerns. Qualitätsanforderungen an unsere Produkte beinhalten deshalb auch äußerst anspruchsvolle Umweltstandards und einen schonenden Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen. Unsere Maßnahmen zur umweltgerechten Gestaltung umfassen das gesamte Produktspektrum und berücksichtigen den vollständigen Produktlebenszyklus, von der Rohstoffgewinnung über die Produktentwicklung, Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung.

UMWELTMANAGEMENTSYSTEME NACH INTERNATIONALEM STANDARD. Um die Umweltphilosophie von DaimlerChrysler effizient umzusetzen, ist es erforderlich, die Anforderungen des Umweltschutzes in den Unternehmensprozessen zu verankern. Wir haben deshalb vor allem in den umweltrelevanten Produktionsstandorten frühzeitig begonnen, Umweltmanagementsysteme nach internationalen Standards aufzubauen und diese von externen Prüfern auch entsprechend zertifizieren zu lassen.

Der Schwerpunkt lag hierbei zunächst auf den europäischen und insbesondere den deutschen Standorten. So wurden seit 1998 alle deutschen Mercedes-Produktionsstandorte sowie der Jeep Produktionsstandort in Österreich entsprechend der europäischen Öko-Audit-Verordnung validiert, einige Standorte bereits zum zweiten Mal. Aufbauend auf diesen Erfahrungen werden wir in den nächsten Jahren sukzessive sowohl in den anderen Standorten als auch in den Zentralbereichen zertifizierte Umweltmanagementsysteme aufbauen.

UMWELTSCHUTZ IN DER PRODUKTION WEITER VERBESSERT. DaimlerChrysler versteht sich als Schrittmacher für umweltverträgliche Produktionstechniken. Wir fördern daher gezielt den Einsatz und die Entwicklung von Techniken, die energie- und wassersparend sind und gleichzeitig die Emissionen und das Abfallaufkommen minimieren. Dazu zählt auch die Rückführung und Mehrfachnutzung von Betriebs- und Hilfsstoffen sowie die Wiederverwertung von Produktionsrückständen. Unter Umweltgesichtspunkten sind hierbei die Lackierprozesse in unseren Automobilwerken von besonderer Bedeutung.

Bereits in der Vergangenheit wurden hier sowohl in den Mercedes-Benz Werken als auch den Werken für die Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge wegweisende Neuerungen auf den Weg gebracht. So konnte die Abwasserbelastung durch die bleifreie kathodischen Tauchlackierung deutlich vermindert werden. Ein wesentlicher Schritt war auch die Umstellung auf Wasserbasislacke in verschiedenen Lackschichten. Dadurch konnten die Lösemittlemissionen bei der Lackierung deutlich reduziert werden.

PREISGEKRÖNTES LACKIERVERFAHREN FÜR DIE A-KLASSE.

Das integrierte Lackiersystem für die A-Klasse von Mercedes-Benz, das 1998 mit dem Umweltschutzpreis des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) ausgezeichnet wurde, setzt einen neuen Standard. Hier ist es gelungen, gemeinsam mit der Zulieferindustrie ein Verfahren zu realisieren, das bei minimalen Emissionen und gleichzeitig reduziertem Energieverbrauch sowohl ökonomisch als auch ökologisch vorbildlich ist. Durch das Pulverslurry-Verfahren für den Klarlack können die Lösemittlemissionen weit unter die bislang gültigen Grenzwerte gesenkt werden. Gleichzeitig bietet das elektrostatische Auftragsverfahren die Möglichkeit, den sogenannten Overspray erheblich zu reduzieren; der Lackverbrauch verringert sich dadurch um 20%, die Lackierabfälle gehen entsprechend zurück.

WEITERE FORTSCHRITTE BEIM PRODUKTINTEGRIERTEN

UMWELTSCHUTZ. Unser Anspruch ist, Produkte zu entwickeln, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich sind.

So haben wir bei der neuen S-Klasse mit einem intelligenten Leichtbaukonzept, insbesondere beim Fahrwerk und der Karosserie, das Fahrzeuggewicht um bis zu 300 kg verringert. Im Zusammenhang mit den verbrauchsoptimierten Motoren und dem verbesserten cw-Wert ergibt sich damit ein um durchschnittlich 17% reduzierter Verbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell. Weitere Beiträge zur Ressourcenschonung sind der Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen (durchschnittlich 23 kg pro Fahrzeug) und die Freigabe von Recyclatmaterialien, deren Anteil am gesamten Kunststoffeinsatz von 6,5% beim Vorgängermodell auf nunmehr 14% gestiegen ist.

Die Steigerung des Recyclatanteils ist auch ein Schwerpunkt bei unseren Produkten der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge. Hier haben wir das Ziel, bis zum Jahr 2002 den Anteil der Kunststoffe aus Recyclatmaterial in unseren Fahrzeugen auf 30% zu erhöhen.

Im August wurde der smart mit dem ersten Platz der Auto-Umweltliste ausgezeichnet. Ausschlaggebend hierfür war neben den geringen Schadstoffemissionen und dem niedrigen Kraftstoffverbrauch das umfassende Mobilitätskonzept, das wir mit diesem Fahrzeug anbieten.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

DaimlerChrysler ist der Zusammenschluß von zwei starken Partnern. Diese Stärke basiert auf der Leistungsbereitschaft und der Kreativität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DaimlerChrysler. Das Ergebnis sind erfolgreiche Produkte und Dienstleistungen und damit sichere Arbeitsplätze, steigende Beschäftigung und eine erweiterte Ergebnis- und Kapitalbeteiligung der Belegschaft auf allen Ebenen des Konzerns.

*Lernen ein Leben lang:
Überall bei Daimler-
Chrysler fördern wir
unsere Mitarbeiter in
Kursen, Seminaren,
Gesprächsrunden.
Die Standorte Auburn
Hills und Stuttgart
verbinden wir dafür
auch mittels Video-
Konferenz.*



ÜBER 19.000 NEUE ARBEITSPLÄTZE GESCHAFFEN. Zum 31. Dezember beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 441.502 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (i. V. 300.068 Daimler-Benz und 125.581 Chrysler). Davon sind ca. 233.000 in Deutschland und 117.000 in den USA beschäftigt. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis hat DaimlerChrysler damit insgesamt mehr als 19.000 neue Arbeitsplätze im Berichtsjahr geschaffen.

EINE GEMEINSAME KULTUR ALS ZIEL. Internationale Ausrichtung und weltweite Integration der Personalarbeit gewinnen weiter an Bedeutung. Themen wie Unternehmenskultur, Austauschprogramme und Vergütung stehen dabei für uns im Vordergrund. Im Rahmen der Integration ist es unser Ziel, eine gemeinsame DaimlerChrysler-Kultur zu schaffen, bei der die regionalen Besonderheiten und Stärken des Konzerns und seiner Belegschaft bewahrt bleiben.

LEADERSHIP IN DER MANAGEMENTENTWICKLUNG. Das Ziel unserer internationalen Personalentwicklung ist die berufliche und persönliche Weiterentwicklung unserer Mitarbeiter. Mit unseren Maßnahmen haben wir 1998 die Führungsqualität des Managements weiter verbessert, den Managementnachwuchs gefördert sowie ein zukunftsorientiertes Qualifikationsniveau und Teamgeist entwickelt. Mit unseren Entscheidungen zur Besetzung von Führungspositionen haben wir ausgewählte Potentialträger gezielt gefördert.

Unsere Corporate University unterstützt die Weiterentwicklung der Führungskräfte bei DaimlerChrysler mit vier wesentlichen Elementen: Executive Education, Leadership Development, Strategiedialoge und Wissensmanagement. Mit ihren weltweiten Programmen ist die DCCU gleichzeitig ein wichtiges Element des Integrationsprozesses.

NACHWUCHS- UND AUSBILDUNGSOFFENSIVE GESTARTET. Mit einer 1998 gestarteten Nachwuchsoffensive schaffen wir die Voraussetzungen für kontinuierliches und erfolgreiches Wachstum auch in der Zukunft. In diesem Zusammenhang haben wir die regionalen Nachwuchsgruppen ausgebaut und in verstärktem Maße Hochschulabsolventen neu eingestellt, insbesondere aus den Fachbereichen Maschinenbau, Elektrotechnik und Informatik.

In Deutschland haben wir die Zahl der neu eingestellten Auszubildenden noch einmal um 10% auf 3.300 gesteigert – damit sind insgesamt mehr als 10.000 Auszubildende konzernweit in der Berufsausbildung.

BREITE AKZEPTANZ UNSERER ALTERSTEILZEITREGELUNG. Ein attraktives Altersteilzeitmodell verstehen wir als ein Instrument zur Sicherung einer wettbewerbsfähigen Belegschaftsstruktur, das einen wichtigen Beitrag zur Nachwuchssicherung leistet. DaimlerChrysler hat seiner Belegschaft in Deutschland als erstes Unternehmen in der deutschen Automobilindustrie ein Altersteilzeitmodell angeboten. Die fast 2.000 im Berichtsjahr abgeschlossenen Altersteilzeitverträge belegen den Erfolg und die breite Akzeptanz unserer Regelung.

Beschäftigte	1998	1997
DaimlerChrysler Konzern	441.502	425.649
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	95.158	91.753
Pkw & Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	123.180	118.639
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	89.711	85.071
Vertrieb Fahrzeuge ¹⁾	31.280	30.518
Chrysler Financial Services	3.513	3.405
Dienstleistungen	20.221	14.898
Luft- und Raumfahrt	45.858	43.521
Übrige ²⁾	32.581	37.844

¹⁾ Mercedes-Benz und smart, Nutzfahrzeuge.

²⁾ Zentrale Bereiche, sonstige Geschäftsbereiche.

LEISTUNGS- UND ERGEBNISORIENTIERTE VERGÜTUNGSPOLITIK

FORTGESETZT. Mit einer leistungsorientierten Vergütungsphilosophie sichert DaimlerChrysler weltweit wettbewerbsfähige Löhne und Gehälter, mit denen hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Unternehmen gewonnen werden. Darüber hinaus gehört zu unserem Konzept der wertorientierten Führung, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Kapital und am Ergebnis des Unternehmens zu beteiligen. Die Ergebnisbeteiligung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei DaimlerChrysler spiegelt den Erfolg der Geschäftstätigkeit und den beträchtlichen Beitrag der Belegschaft dazu wider. Ein wichtiger Bestandteil unserer Vergütungsphilosophie ist auch, den variablen Anteil der Vergütung unserer Führungskräfte zu erhöhen.

VIelfALT UND CHANCENGLEICHHEIT ALS HANDLUNGSPRINZIP.

Die Vorstandsvorsitzenden von DaimlerChrysler unterzeichneten am Day One eine Erklärung, die das engagierte Eintreten für Vielfalt und Chancengleichheit bekräftigt. Dieses sogenannte "Diversity Statement" verdeutlicht unser Engagement zur Schaffung von Rahmenbedingungen, die weltweit Chancengleichheit ermöglichen.

DANK AN UNSERE BELEGSCHAFT. Wir danken unseren qualifizierten und engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihre Leistung und ihren Einsatz. Unser Dank gilt gleichermaßen den Arbeitnehmervertretern für die konstruktive Zusammenarbeit.

A N A L Y S E D E R

W I R T S C H A F T L I C H E N S I T U A T I O N

Das Geschäftsjahr 1998 war von einer erfreulichen Geschäftsentwicklung und einer nachhaltigen Stärkung der Ertragskraft geprägt.

Der Operating Profit erhöhte sich um 38% auf € 8,6 Mrd. und der um die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses bereinigte

Konzernjahresüberschuß erreichte € 5,2 (i. V. 4,1) Mrd. Auf Basis der weiterentwickelten und vereinheitlichten Steuerungsgrößen

errechnet sich für den DaimlerChrysler-Konzern ein Return on Net Assets von 11,6%; die Kapitalrendite liegt damit deutlich

über dem Kapitalkostensatz von 9,2%. Auch der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit hat sich weiter verbessert. Die Struktur der

Kapitalflußrechnung und die Bilanzrelationen bleiben geprägt von der anhaltenden Ausweitung des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

BILANZIERUNG DES ZUSAMMENSCHLUSSES NACH DER POOLING OF INTERESTS-METHODE. Nachdem im Verlauf des freiwilligen Umtauschangebots vom Herbst 1998 die ehemaligen Aktionäre der Daimler-Benz AG mehr als 98% ihrer Aktien freiwillig in DaimlerChrysler-Aktien getauscht hatten, waren alle Bedingungen erfüllt, damit DaimlerChrysler in der Rechnungslegung die Pooling of Interests-Methode (Interessenzusammenführung) anwenden konnte. Eine Besonderheit dieser Bilanzierungsmethode ist es, im Konzernabschluß die Daten auch für die Vorjahre so darzustellen, als hätte DaimlerChrysler schon immer als gemeinsames Unternehmen bestanden.

ERTRAGSKRAFT WEITER GESTEIGERT. DaimlerChrysler konnte seine Ertragskraft im Jahr 1998 deutlich steigern und erzielte einen Operating Profit in Höhe von € 8,6 Mrd. Gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert von € 6,2 Mrd. entspricht dies einem Zuwachs von 38%. Aufgrund ihres Einmalcharakters sind die Aufwendungen für den Unternehmenszusammenschluß in Höhe von € 685 Mio. nicht im Operating Profit enthalten. Besonders erfreulich war, daß im Berichtsjahr nahezu alle Bereiche ihren Operating Profit nochmals verbessern konnten. Mit € 4,2 (i. V. 3,4) Mrd. kam der größte Ergebnisbeitrag vom Geschäftsfeld Personenwagen und Nutzfahrzeuge Chrysler, Plymouth, Jeep, Dodge; die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte im wesentlichen aus einem höheren

Verkaufsvolumen und geringeren Gewährleistungskosten. Der Operating Profit des Vorjahres war außerdem durch die Folgen eines Arbeitskampfes mit € 0,5 Mrd. belastet. Das Geschäftsfeld Personenwagen Mercedes-Benz, smart konnte trotz erheblicher Vorleistungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel bei der S-Klasse und der Markteinführung des smart mit € 2,0 (i. V. 1,7) Mrd. das hohe Ergebnisniveau der vergangenen Jahre nochmals steigern. Einen Ergebnissprung erzielte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge; dessen Operating Profit stieg von € 0,3 auf 0,9 Mrd. Das gesamte Fahrzeuggeschäft profitiert nun davon, daß die Produktpalette in den letzten Jahren grundlegend erneuert und systematisch um attraktive zusätzliche Modelle erweitert worden ist. Dies trägt neben einer Volumenausweitung auch zu einer insgesamt deutlichen Steigerung der Umsatzrendite bei. Darüber hinaus leisten die in allen wichtigen Bereichen laufenden Programme zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Ertragskraft.

Auch bei unseren Dienstleistungsaktivitäten setzte sich 1998 die dynamische Geschäfts- und Ergebnisentwicklung der letzten Jahre unvermindert fort. Das Geschäftsfeld Chrysler Financial Services konnte den Operating Profit um 11% auf € 0,7 Mrd. steigern. Bei den in der debis zusammengefaßten Dienstleistungen führte die weitere Volumenausweitung im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft sowie das anhaltende Wachstum bei IT Services und Telecom Services zu einem Ergebnissprung um 59% auf € 0,4 Mrd.

Anmerkung: Die Kapitel „Überblick“, „Analyse der wirtschaftlichen 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.

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt profitierte weiterhin von der lebhaften Nachfrage nach zivilen Verkehrsflugzeugen und dem herausragenden Markterfolg des Airbus-Programms, insbesondere in der A320-Familie. Die DaimlerChrysler

Aerospace hat im Berichtsjahr vereinbart, rd. € 0,9 Mrd. zur Abgeltung der in der Vergangenheit empfangenen Entwicklungskostenzuschüsse an die Bundesrepublik Deutschland zurückzuzahlen. Nachdem bereits im letzten Jahr eine Zahlung in Höhe von € 0,7 Mrd. geleistet worden war, sind damit sämtliche Rückzahlungsverpflichtungen abgelöst, die im Zusammenhang mit erhaltenen Zuschüssen aus der Aufbauphase des Airbus-Programms bestanden hatten. Vom Rückzahlungsbetrag wurden im Berichtsjahr € 0,2 Mrd. sofort aufwandswirksam; der restliche Teil ist aktiviert und wird nach Maßgabe zukünftig auszuliefernder Flugzeuge abgeschrieben. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Luft- und Raumfahrt stieg von € 0,3 auf 0,6 Mrd.

Während sich die Ergebnisse der im Segment Übrige enthaltenen Geschäftsbereiche Automobil-Elektronik und MTU/Dieselantriebe weiter verbessern konnten, blieb die Situation bei den Bahnsystemen auch im abgelaufenen Jahr unbefriedigend. Hier waren weitere Strukturmaßnahmen und außerplanmäßige Goodwill-Abschreibungen erforderlich. Wir haben im Januar 1999 mit ABB vereinbart, deren 50%-Anteil an der Adtranz zu übernehmen und glauben, die notwendigen Strukturmaßnahmen schneller und konsequenter umsetzen und dadurch die Ertragskraft des weltweit führenden Bahntechnik-Unternehmens zügig verbessern zu können. Im Ergebnis dieses Segments sind darüber hinaus Veräußerungsgewinne aus der Aufgabe der Halbleiter-Aktivitäten und dem Verkauf von zwei Gebäuden am Potsdamer Platz enthalten. Außerdem wird hier auch der Aufwand für die Konzernforschung erfaßt.

Operating Profit nach Segmenten

in Millionen

	98 US \$	98 €	97 €
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	2.338	1.993	1.716
Personenwagen und Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	4.942	4.212	3.368
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	1.110	946	342
Chrysler Financial Services	765	652	586
Dienstleistungen	460	392	246
Luft- und Raumfahrt	731	623	284
Übrige	(171)	(146)	(225)
Eliminierungen	(93)	(79)	(87)
DaimlerChrysler-Konzern	10.082	8.593	6.230

ZUWACHS BEIM FINANZERGEBNIS. Das Finanzergebnis erreichte im Berichtsjahr € 0,8 Mrd. und lag damit um 21% über dem Vorjahreswert. In seiner Zusammensetzung gab es jedoch erhebliche Veränderungen. So ist das Beteiligungsergebnis um € 0,6 Mrd. zurückgegangen und betrug nur noch - € 0,1 Mrd. Im Vorjahr war darin der Ertrag aus der Veräußerung des Anteils an Cap Gemini Sogeti enthalten. Darüber hinaus war das Ergebnis von Airbus Industrie abrechnungsbedingt deutlich rückläufig. Während beim Zinsergebnis mit € 0,7 Mrd. der Vorjahreswert nicht mehr erreicht wurde, liegt das vornehmlich an Währungsveränderungen geknüpfte übrige Finanzergebnis mit € 0,1 (i. V. - 0,8) Mrd. wieder im positiven Bereich. Im Jahr 1997 hatten sich hier - bedingt durch den Kursanstieg des US-Dollar in Relation zur D-Mark - erhebliche Belastungen aus der Einlösung und Bewertung von nicht geschlossen bilanzierten Währungssicherungskontrakten ergeben. Aufgrund der Aufwertung der D-Mark zum Jahresende 1998 entstand im Berichtsjahr ein gegenläufiger Effekt.

VERGLEICHBARER KONZERNJAHRESÜBERSCHUSS DEUTLICH VERBESSERT.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Konzernjahresüberschuß liegt bei € 4,8 Mrd. und damit rechnerisch um € 1,7 Mrd. unter dem Vorjahreswert. Beide Ergebnisgrößen sind jedoch durch Sondereinflüsse geprägt und daher materiell nicht vergleichbar. Das letztjährige Net Income enthielt einmalige Steuererträge in Höhe von € 2,5 Mrd., die aus der Sonderausschüttung von € 10,23 (DM 20,-) pro Aktie der Daimler-Benz AG und aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf die aktive Steuerlatenz im Daimler-Benz-Konzern resultierten. Das Konzernergebnis des Jahres 1998 ist mit Aufwendungen für die Durchführung des Unternehmenszusammenschlusses in Höhe von € 401 Mio. (nach Steuern) belastet. Bereinigt um die dargestellten Einmal-effekte beider Jahre liegt das Ergebnis 1998 mit € 5,2 Mrd. um 29% über dem vergleichbaren Vorjahreswert von € 4,1 Mrd. Das außerordentliche Ergebnis des Jahres 1998 in Höhe von € 129 Mio. resultierte aus der vorzeitigen Tilgung hochverzinslicher Fremdmittel der DaimlerChrysler Corporation, die noch eine Laufzeit bis zum Jahr 2020 gehabt hätten. Bereinigt um diese Sondereinflüsse steigt das Ergebnis pro Aktie von € 4,28 auf € 5,58.

AUSSCHÜTTUNG VON 2,35 EURO PRO AKTIE. Aufgrund der günstigen Ergebnisentwicklung im operativen Bereich schlagen wir der am 18. Mai 1999 stattfindenden Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1998 eine Dividende von € 2,35 (DM 4,60) je Aktie auszuschütten. Bei einem dividendenberechtigten Kapital in Höhe von € 2.561 Mio. beträgt die Ausschüttungssumme € 2.356 Mio.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen

	98 US \$	98 €	97 €
Umsatzerlöse	154.615	131.782	117.572
Umsatzkosten	(121.692)	(103.721)	(92.953)
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(19.041)	(16.229)	(15.621)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.833)	(4.971)	(4.408)
Sonstige betriebliche Erträge	1.425	1.215	957
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	(803)	(685)	–
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	8.671	7.391	5.547
Finanzergebnis	896	763	633
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	9.567	8.154	6.180
Ertragsteuern	(3.607)	(3.075)	482
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(153)	(130)	(115)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	5.807	4.949	6.547
Außerordentliches Ergebnis, nach Steuern	(151)	(129)	–
Konzernjahresüberschuß	5.656	4.820	6.547
Konzernjahresüberschuß bereinigt um Einmaleffekte¹⁾	6.126	5.221	4.057

¹⁾ 1998: Kosten des Unternehmenszusammenschlusses (nach Steuern); 1997: Steuerminderung aufgrund der Sonderausschüttung von € 10,23 (20,- DM) je Daimler-Benz-Aktie (€ 1.487 Mio.) und Verminderung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern (€ 1.003 Mio.)

WEITERENTWICKLUNGEN BEIM OPERATING PROFIT UND DER SEGMENTBERICHTERSTATTUNG. Im Sommer 1997 hat das Financial Accounting Standards Board (FASB) mit dem neu erlassenen Standard SFAS 131 Art und Umfang der Segmentberichterstattung neu geregelt. In diesem Zusammenhang wurde auch die bislang vorgegebene Definition des Operating Profit aufgegeben. Entsprechend dem nun zugrunde liegenden „Management Approach“ ist für die Segmentberichterstattung die Ergebnisgröße zu verwenden, die auch für die Unternehmenssteuerung herangezogen und im internen Berichtssystem abgebildet wird.

Wir haben die Anwendung dieses Standards genutzt, die Segmentberichterstattung und die Definition des Operating Profit weiterzuentwickeln, um eine bessere Vergleichbarkeit im internationalen Kontext zu erreichen und gleichzeitig die wirtschaftlichen Verhältnisse bestmöglich darzustellen.

In der nachfolgenden Tabelle ist eine Überleitung von dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern zum Operating Profit neuer Definition dargestellt.

Überleitung zum Operating Profit	98 €	97 €
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	7.391	5.547
+ Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand	688	721
+ Operatives Beteiligungsergebnis	(15)	74
+ Einlösungsergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstrumenten	(156)	(112)
+ Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	685	–
Operating Profit	8.593	6.230

In der Ausgestaltung und Finanzierung der betrieblichen Altersvorsorge gibt es grundsätzliche Unterschiede zwischen deutschen und US-amerikanischen Unternehmen. Während in den USA die betriebliche Altersversorgung in der Regel über externe Pensionsfonds abgewickelt wird, treffen deutsche Unternehmen hierfür normalerweise Vorsorge in ihrer Bilanz, indem sie Rückstellungen für künftige Pensionszahlungen bilden. Diese strukturellen Unterschiede schlagen sich auch im Konzernabschluß nieder. Bei US-Unternehmen ist lediglich die an den Pensionsfonds abzuführende Prämie in den Funktionskosten enthalten. Die Zuführung zu Pensionsrückstellungen in einem deutschen Konzernabschluß umfaßt dagegen neben dem Prämienanteil auch einen Zinsanteil. Um eine bessere internationale Vergleichbarkeit zu erreichen, haben wir uns daher entschieden, den Operating Profit um die Zinsanteilkomponente zu bereinigen.

Darüber hinaus beziehen wir die Ergebnisse der Beteiligungsgesellschaften in den Operating Profit ein, die wir nicht nur als Finanzanlage betrachten, sondern bei denen wir eine unternehmerische Zielsetzung verfolgen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Einlösungsergebnisse der Finanzinstrumente, die nach den US-amerikanischen Bilanzierungsregeln nicht unmittelbar einem Grundgeschäft zugeordnet werden dürfen. Da diese – offenen bilanzierten – Finanzkontrakte (Hedges) allein der Absicherung unseres operativen Geschäfts dienen, sind sie auch im operativen Ergebnis zu berücksichtigen.

Im Unterschied zur bisherigen Vorgehensweise rechnen wir die Zinsen auf Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung nicht mehr dem Operating Profit zu, wohingegen wir die Forschungskosten der DaimlerChrysler AG nunmehr als operativ betrachten und den Operating Profit des Konzerns

nicht mehr um diese Aufwendungen bereinigen. Die geänderte Ermittlungsmethode führt im DaimlerChrysler-Konzern insgesamt zu einem leicht erhöhten Ergebnisausweis. Ein Vergleich zwischen alter und neuer Ermittlungsmethode ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt.

Überleitung

Operating Profit 1998

in Millionen €

DaimlerChrysler Konzern *Personenwagen Mercedes-Benz, smart* *Personenwagen u. Nutzfahrzeuge Chrysler, Plymouth, Jeep, Dodge* *Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra* *Chrysler Financial Services* *Services* *Aerospace*

	7.613	1.913	4.007	865	652	374	537
Operating Profit nach SFAS 14 (alt)							
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand	688	179	165	106	-	12	143
Operatives Beteiligungsergebnis *)	80	27	40	5	-	6	33
Einlösungsergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstrumenten	(156)	(126)		(30)	-	-	-
Zinsen auf Anzahlungen bei langfristiger Auftragsfertigung	(154)	-	-	-	-	-	(90)
Forschungskosten der DaimlerChrysler AG	(163)	-	-	-	-	-	-
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	685	-	-	-	-	-	-
Operating Profit nach SFAS 131 (neu)	8.593	1.993	4.212	946	652	392	623

*) Das Ergebnis von Airbus Industrie war bereits in der bisherigen Definition des Operating Profit enthalten.

STEUERUNGSTRUMENTARIUM KONZERNEINHEITLICH

GESTALTET. Zur Führung und Steuerung des DaimlerChrysler-Konzerns und seiner Geschäftsbereiche haben wir unmittelbar nach dem Unternehmenszusammenschluß die bisherigen Steuerungsgrößen beider Unternehmen auf eine einheitliche Basis gestellt. Diese Anpassung wurde dadurch erleichtert, daß die Steuerungsgrößen der beiden Partner bereits auf den Prinzipien der wertorientierten Unternehmensführung beruhten und sich in ihren Ausprägungen ähnelten. Das neue Steuerungssystem erlaubt und fördert die dezentrale Verantwortung, bereichsübergreifende Transparenz und eine kapitalmarkt-orientierte Investitionssteuerung in allen Bereichen des DaimlerChrysler-Konzerns.

Für Steuerungs-zwecke unterscheiden wir zukünftig zwischen der Konzern-ebene und der operativen Ebene. Auf der Konzern-stufe verwenden wir mit dem Net Operating Income eine kapitalmarkt-orientierte Nachsteuer-Ergebnisgröße, die für die Ermittlung der Konzern-Rendite-kennziffer Return on Net Assets (RONA) zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt wird. Daraus wird ersichtlich, in welchem Um-

fang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft. Als Verzinsungsanspruch bzw. als durchschnittliche Kapitalkosten des Konzerns werden hierbei die Mindestrenditen definiert, die Anleger für das investierte Eigen- und Fremdkapital erwarten. Diese Kapitalkosten werden im wesentlichen vom Zinssatz für langfristige Wertpapiere und von einer Risikoprämie für Anlagen in Aktien bestimmt. Für den Konzern rechnen wir zur Zeit mit gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten in Höhe von 9,2% nach Steuern.

Auf der Ebene der industriell tätigen Geschäftsbereiche verwenden wir mit dem Operating Profit weiterhin eine Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern, da diese den Verantwortungsbereich des operativen Managements zutreffend abbildet. Als Kapitalbasis fungieren auch hier die Net Assets, also die Aktiva abzüglich der nicht-verzinslichen Verbindlichkeiten; der Mindestverzinsungsanspruch beträgt 15,5%. Die Kapitalkosten in der neuen Berechnungsweise entsprechen in ihrem Anspruchsgrad weitgehend den 12% auf das Capital Employed, die den Geschäftsbereichen des Daimler-Benz-Konzerns bisher als

Mindestverzinsungserfordernis vorgegeben waren. Bei den Finanzdienstleistungen wird branchenüblich die Eigenkapitalverzinsung (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen.

Neben dem Mindestverzinsungsanspruch auf das eingesetzte Kapital werden die einzelnen Geschäftsbereiche auf der Basis von strategischen Zielrenditen und Wachstumszielen geführt, die sich am besten Wettbewerber in der jeweiligen Branche orientieren. Darüber hinaus dient der Wertbeitrag, definiert als absolute Ergebnisgröße nach Abzug der durchschnittlichen Kapitalkosten, als weitere Erfolgsgröße zur Steuerung unseres profitablen Wachstums. In den einzelnen Geschäftsbereichen haben wir zudem spezifische Werttreiber definiert, die sich konsistent in die Konzernsteuerungsgrößen einfügen, sie ergänzen und den operativen Einheiten als Stellhebel zur gezielten Unternehmenswertsteigerung dienen.

Entwicklung der Kapitalrenditen

	1998 1997		1998 1997	
	(Jahresdurchschn.; Mrd. €)		%	
	Net Assets	Net Assets	Return on Net Assets	Return on Net Assets
DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)	56,5	51,4	11,6	10,2
Industriegeschäfte (vor Zinsen und Steuern)				
Personenwagen (Mercedes-Benz, smart)	8,0	7,2	25,1	23,8
Personenwagen und Nutzfahrzeuge (Chrysler, Plymouth, Jeep®, Dodge)	17,7	16,1	23,8	20,9
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra)	5,5	5,3	17,1	6,5
Dienstleistungen ¹⁾	0,7	0,5	17,5	17,4
Luft- und Raumfahrt ²⁾	1,4	0,8	43,0	36,2
Bahnssysteme, Automobil-Elektronik, MTU/Dieselantriebe	1,2	1,2	(18,4)	(11,2)
Finanzdienstleistungen				
Chrysler Financial Services	3,0	2,9	21,8	20,0
debis Financial Services	1,6	1,2	17,4	16,3

¹⁾ Ohne Financial Services

²⁾ Aufgrund der Struktur der Geschäftsabwicklung in der Luft- und Raumfahrtindustrie, in der üblicherweise ein Teil des gebundenen Kapitals durch Anzahlungen finanziert wird, ergibt sich eine relativ geringe Kapitalbasis und dementsprechend ein hoher RONA-Wert, der mit anderen industriellen RONA-Werten nicht direkt vergleichbar ist.

³⁾ Vor Steuern

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

**Net Assets¹⁾
(Nettovermögen)
des DaimlerChrysler-Konzerns**

in Millionen	98	98
	US \$	€
Eigenkapital	35.629	30.367
Anteile in Fremdbesitz	810	691
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	10.869	9.264
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	19.394	16.530
Net Assets (Nettovermögen)	66.702	56.852

¹⁾ Jahresendwerte; Jahresdurchschnitt: € 56,5 Mrd. (US \$ 66,3 Mrd.)

Für die einzelnen Industriegeschäfte werden die Net Assets von der Aktivseite her abgeleitet, da diese häufig keine rechtliche Einheit sind und daher auch keine gewachsene Finanzierungsstruktur besitzen. Die Ableitung erfolgt durch Abzug der nicht zinstragenden Verbindlichkeiten von den Aktiva. Wertmäßig kommen passivische und aktivische Herleitung zum selben Ergebnis.

Die Kapitalrendite des DaimlerChrysler-Konzerns stieg im Geschäftsjahr 1998 auf Basis eines Net Operating Income in Höhe von € 6,6 Mrd. auf 11,6 (i.V. 10,2)% und lag damit deutlich über den durchschnittlichen Kapitalkosten. Besonders erfreulich war, daß sämtliche Geschäftsfelder ihren Return on Net Assets bzw. ihren Return on Equity gegenüber dem Vorjahr verbessern und die industriellen Bereiche insgesamt den Mindestverzinsungsanspruch von 15,5% klar übertreffen konnten. Die Kapitalrendite der Bahnssysteme war aufgrund der wirtschaftlichen Probleme bei der Adtranz negativ.

**Überleitung zum
Net Operating Income**

in Millionen	98 €	97 €
Konzernjahresüberschuß	4.820	6.547
Einmaleffekte ¹⁾	401	(2.490)
Konzernjahresüberschuß bereinigt um Einmaleffekte	5.221	4.057
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	130	115
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	476	406
Zinsanteil am Alters- versorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	748	674
Net Operating Income	6.576	5.252

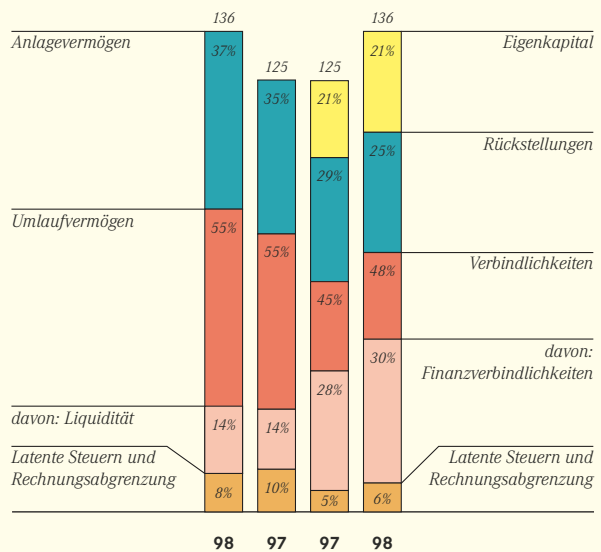
¹⁾ 1998: Kosten des Unternehmenszusammenschlusses (nach Steuern);
1997: Steuermindern auf Grund der Sonderausschüttung von
€ 10,23 (DM 20,-) je Daimler-Benz-Aktie (€ 1.487 Mio.) und Vermin-
derung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern (€ 1.003 Mio.)

DEUTLICHER ANSTIEG DER BILANZSUMME. Der Vergleich der Bilanzstände zum 31.12.1998 und dem Vorjahres-Ultimo ist in erheblichem Ausmaß von der Umrechnung der auf andere Währungen als Euro bzw. DM lautenden Vermögensgegenstände und Schulden beeinflusst. So ist der für die Umrechnung der Bilanzen unserer US-amerikanischen Konzerngesellschaften maßgebliche Kurs des US-Dollar zum Jahresende 1998 auf 1,67 DM zurückgegangen, nachdem er ein Jahr zuvor noch bei 1,79 DM gelegen hatte. Für den Wechselkurs des Euro zum US-Dollar ergab sich korrespondierend dazu ein Anstieg von 1,09 auf 1,17 Dollar. Dadurch fällt das Wachstum der Konzernbilanzsumme - um 9% auf € 136,1 Mrd. - insgesamt etwas geringer aus, als dies in den zugrunde liegenden lokalen Abschlüssen unserer Konzerngesellschaften der Fall ist. Die Ausweitung der Bilanzsumme resultiert in erster Linie aus der anhaltenden Expansion des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Auf der Aktivseite haben die Vermieteten Gegenstände um € 3,6 Mrd. und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen um € 4,8 Mrd. zugenommen. Zusammen machen diese Positionen € 41,1 Mrd. und damit rd. 30% unserer gesamten Aktiva aus. Dem stehen auf der Passivseite € 40,4 (i. V. 34,4) Mrd. an Finanzverbindlichkeiten gegenüber.

Das Anlagevermögen stieg um 12% auf € 49,6 Mrd. Dies ist vor allem durch das Wachstum bei den Vermieteten Gegenständen begründet, während die Sachanlagen nur um 3% auf € 29,5 Mrd. zugenommen haben. Die Vorräte - abzüglich der Erhaltenen Anzahlungen - sind in der Konzernbilanz mit € 11,8 Mrd. ausgewiesen. Ihr Anteil an der Bilanzsumme ist mit 8,7% nahezu unverändert geblieben. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Sonstigen Forderungen gingen insgesamt um € 0,3 auf 18,4 Mrd. zurück. Hier waren im Vorjahr Steuerforderungen in Höhe von € 1,5 Mrd. im Zusammenhang mit der Sonderausschüttung der Daimler-Benz AG enthalten. Die liquiden Mittel erreichten zum 31.12.1998 rd. € 19,1 Mrd. und übertrafen damit den Vorjahreswert um € 1,8 Mrd.

Auf der Passivseite hat das Konzerneigenkapital von € 28,0 auf 30,4 Mrd. zugenommen. Trotz erheblicher negativer Effekte aus der Währungsumrechnung verblieb die Eigenkapitalquote bereinigt um die Dividendenzahlungen mit 21% auf dem Niveau des Jahres 1997. Ohne Berücksichtigung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts lag die Eigenkapitalquote wie im Vorjahr bei 28%. Insgesamt ist der Bilanzansatz der Rückstellungen um € 1,2 auf 34,6 Mrd. gesunken, da die DaimlerChrysler Corporation einen Teil ihrer Altersversorgungsverpflichtungen auf einen Pensionsfonds übertragen hat und infolgedessen die Pensionsrückstellungen zurückgenommen werden konnten.

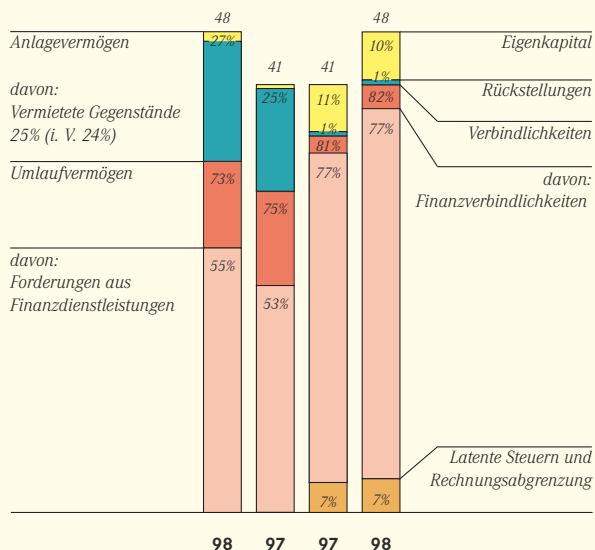
**Bilanzstruktur
in Milliarden €**



WACHSTUM DES FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFTS HÄLT WEITER AN. Im Berichtsjahr wurden die Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten im DaimlerChrysler-Konzern im wesentlichen durch die Chrysler Financial Services und die debis Financial Services betrieben. Diese beiden Bereiche werden 1999 in der DaimlerChrysler Services (debis) AG zusammengeführt. Um den Einfluß dieses schnell wachsenden Geschäfts auf unseren Konzernabschluß transparent zu machen, stellen wir in der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflußrechnung zusätzlich zu den Werten für den Gesamtkonzern auch konsolidierte Werte für unsere Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten dar. Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit anderen Finanzdienstleistungsunternehmen bilden wir unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten so ab, als würden sie in einer eigenständigen Gesellschaft betrieben (Stand-Alone-Betrachtung). Folglich werden beispielsweise die in den Vermieteten Gegenständen enthaltenen Fahrzeuge zu Marktwerten und nicht zu Konzernherstellungskosten angesetzt; die innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns überlassenen Mittel (Inter-Company-Loans) sind als Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

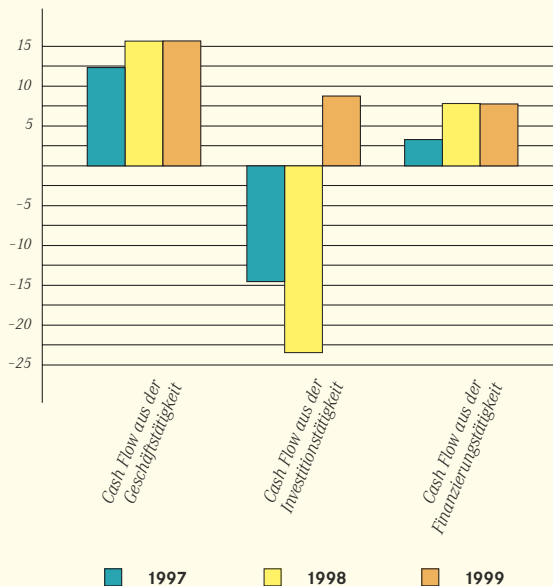
Das Finanzdienstleistungsgeschäft weist insgesamt ein Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern von € 936 (i. V. 792) Mio. aus. In diesem Ergebnisanstieg schlägt sich im wesentlichen das weiterhin sehr lebhaftes Geschäft in Deutschland und den USA nieder, wo wir insbesondere vom höheren Absatzvolumen unserer Fahrzeuge und gleichzeitig vom gestiegenen Anteil finanziert Fahrzeuge am Gesamtabsatz profitieren konnten. Die Bilanzsumme des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts hat gegenüber dem 31.12.1997 um 18% auf € 47,9 Mrd. zugenommen. Dabei machen unverändert die Forderungen aus Absatzfinanzierung mit € 26,5 (i. V. 21,7) Mrd. den größten Anteil aus. Diesen stehen auf der Passivseite überwiegend Finanzverbindlichkeiten gegenüber, die im

Bilanzstruktur Finanzdienstleistungen
in Milliarden €



Berichtsjahr infolge des anhaltenden Volumenwachstums um € 5,4 auf 36,8 Mrd. zugenommen haben. Das im Finanzdienstleistungsgeschäft eingesetzte Eigenkapital betrug zum Jahresende € 4,6 Mrd. und entsprach damit rd. 10% der Bilanzsumme.

Cash Flow
in Milliarden €



HÖHERER CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT. Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit stieg im Berichtsjahr - bereinigt um Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkurseffekte - um 35% und erreichte € 16,7 (i. V. 12,3) Mrd. Ausschlaggebend hierfür war in erster Linie das bessere finanzwirtschaftliche Ergebnis (vor zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen). Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von € 23,4 (i. V. 14,5) Mrd. war von der anhaltenden Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts geprägt. So stiegen allein die Nettozugänge zum Vermietvermögen gegenüber dem Vorjahr um € 2,1 auf 5,3 Mrd.; gleichzeitig nahm die Kapitalbindung für die Forderungen aus Finanzdienstleistungen um € 2,8 Mrd. zu. Darüber hinaus haben wir unseren Bestand an Geld- und Kapitalmarktanlagen weiter erhöht. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit hat sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt und erreichte € 6,8 Mrd. Zu diesem Anstieg trug eine höhere Netto-Fremdfinanzierung in Höhe von € 7,9 (i. V. 6,2) Mrd. bei. Der letztjährige Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit war noch mit € 1,9 Mrd. durch das Aktienrückkaufprogramm der Chrysler Corporation beeinflusst. Die Sonderausschüttung der Daimler-Benz AG führte in Verbindung mit der Steuerrückerstattung und der nachfolgenden Kapitalerhöhung zu erheblichen Zahlungsströmen, die sich im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit jedoch wieder ausgleichen. Insgesamt führte die Entwicklung der einzelnen Cash Flows zu einem Rückgang der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten um € 0,4 auf 6,3 Mrd., während gleichzeitig die Liquidität, in der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere enthalten sind, von € 17,3 auf 19,1 Mrd. zugenommen hat.

FINANZIERUNGSAKTIVITÄTEN GEPRÄGT VON SCHÜTT-AUS-HOL-ZURÜCK-AKTION BEI DAIMLER-BENZ. Im Berichtsjahr haben wir steuerrechtliche Veränderungen zum Anlaß genommen, Gewinnrücklagen der Daimler-Benz AG in Höhe von € 3,8 Mrd., die im wesentlichen in den ertragstarken 80er Jahren entstanden waren, an die Aktionäre auszuschütten. Dies führte zu einer Sonderausschüttung von € 10,23 (20 DM) je Daimler-Benz-Aktie; einschließlich der daraus resultierenden Körperschaftsteuerminderung erhielten die ehemaligen Daimler-Benz-Aktionäre eine Gesamtausschüttung in Höhe von € 5,3 Mrd. Um die ursprünglichen Bilanzrelationen bei Daimler-Benz wieder herzustellen, haben wir daran anschließend eine Kapitalerhöhung im Gesamtvolumen von € 3,8 Mrd. durchgeführt. Dabei machten unsere Aktionäre zu mehr als 90% von ihrem Bezugsrecht Gebrauch.

Der Refinanzierungsbedarf des Konzerns wird auch nach dem Unternehmenszusammenschluß durch das anhaltende Wachstum des Finanzdienstleistungsgeschäfts geprägt. Zur Deckung dieses Bedarfs und zur Optimierung der Kapitalkosten greifen wir überwiegend auf die internationalen Geld- und Kapitalmärkte zurück. Das Instrument der Asset Backed Securities haben wir auch im Berichtsjahr wiederum genutzt, um mit der Verbriefung von Forderungen aus dem Absatzfinanzierungsgeschäft die Verschuldung des Konzerns zu begrenzen.

ZENTRALES REFINANZIERUNGSMANAGEMENT. Im DaimlerChrysler-Konzern werden wir die Refinanzierungen zentral vornehmen und hierzu grundsätzlich unsere Regionalholding- und Finanzgesellschaften als mittelaufnehmende Stellen an den Geld- und Kapitalmärkten einsetzen. Längerfristige Finanzierungen an den internationalen Kapitalmärkten werden wir generell nur mit Emissionen durchführen, die von der DaimlerChrysler AG garantiert sind. Hierdurch wird gewährleistet, daß wir mit einer einheitlichen Bonität an den Finanzmärkten auftreten und so für den Konzern die kostengünstigsten Konditionen erhalten.

CREDIT RATING AUF HOHEM NIVEAU. Die DaimlerChrysler AG verfügt sowohl für ihre kurz- als auch für die langfristigen Kapitalaufnahmen jeweils über ein Rating der internationalen Agenturen Moody's Investors Service und Standard & Poor's. Die von den beiden Rating-Agenturen vergebenen Einstufungen im langfristigen Bereich mit A1 bzw. A+ und im kurzfristigen Bereich mit Prime-1 sowie A-1 liegen im internationalen Vergleich auf hohem Niveau. Das von Moody's vergebene Kurzfrist-Rating von Prime-1 entspricht sogar der besten zu vergebenen Kategorie. Da die DaimlerChrysler AG die von unseren Konzerngesellschaften emittierten Anleihen garantiert, profitieren auch diese von der vergleichsweise hohen Bonitätseinstufung. Im Zusammenhang mit dem Unternehmenszusammenschluß haben wir auch die ausstehenden längerfristigen Schuldverschreibungen der ehemaligen Chrysler Corporation und der Chrysler Financial Company mit einer Garantie der DaimlerChrysler AG unterlegt. Daraufhin haben beide Rating-Agenturen die Einstufung dieser Verbindlichkeiten, deren Langfrist-Rating leicht unterhalb der oben genannten Kategorien lag, auf das nun einheitliche Niveau von A1 bzw. A+ angehoben.

AKTIVES ZINSMANAGEMENT. Die im DaimlerChrysler-Konzern verfügbaren liquiden Mittel werden unter Beachtung sowohl der jederzeitigen Zahlungsbereitschaft des Konzerns als auch des Ziels einer Rendite-Optimierung zu einem Teil im Geldmarkt und zum größeren Teil im Kapitalmarkt angelegt; die Aufteilung zwischen beiden Anlageschwerpunkten (Asset Allocation) ist Basis unseres Zinsmanagements.

Die Kapitalmarktanlagen werden nach einem vom Gesamtvorstand festgelegten Risikolimit, abgeleitet nach der Value-at-Risk-Methode, gesteuert. Unter Nutzung der Instrumente des modernen Portfolio-Managements werden die liquiden Mittel in festverzinslichen Wertpapieren und Aktien angelegt. Derivative Finanzinstrumente werden im Gesamtkonzern grundsätzlich nur zur Absicherung der Marktrisiken im Asset- und Devisenmanagement eingesetzt. Zur laufenden Ermittlung und Überwachung der Bestände und Marktwerte sowie der Ergebnisse setzen wir ein zentrales Front-End-System ein.

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

EURO ALS KONZERNWÄHRUNG EINGEFÜHRT. Nachdem Anfang Mai 1998 die bilateralen Wechselkurse zwischen den Währungen der elf Teilnehmerstaaten durch den Europäischen Rat der Staats- und Regierungschefs festgelegt worden waren, wurde der Euro ab 1. Januar 1999 offiziell als gemeinsame Währung eingeführt. Aufgrund der globalen Ausrichtung unserer Aktivitäten begrüßen wir diesen Schritt, da für unsere im Euro-Raum hergestellten und verkauften Waren und Dienstleistungen die erzielten Produktivitätszuwächse künftig nicht mehr durch Wechselkursschwankungen vermindert werden können.

Wir haben den Euro bereits zum 1. Januar 1999 als konzernweite Hauswährung eingeführt und die D-Mark als Recheneinheit abgelöst. Zu diesem Zweck wurden unsere Abrechnungs- und Berichtssysteme auf Euro umgestellt. Die Kosten der Umstellung, die hierfür in den letzten Jahren angefallen sind, liegen bei rd. € 100 Mio. Dem stehen jedoch langfristig wirkende jährliche Einsparungen in Höhe von rd. € 50 Mio. infolge verringerter Transaktions- und Kurssicherungskosten gegenüber.

ABSICHERUNG DER WECHSELKURSRISIKEN. Aus der internationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten resultieren Lieferungs- und Zahlungsströme in unterschiedlichen Währungen. Da insbesondere die Exporte aus Deutschland die gegengerichteten Importströme aus anderen Währungsräumen übersteigen, ist das Unternehmen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Das Netto-Exposure, das sich aus der Saldierung der Exporte mit den Importen in den einzelnen Währungen ergibt, wird im Rahmen des zentralen Devisenmanagements regelmäßig erfaßt und anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurs-erwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Dabei werden die gegenläufigen Währungsrisiken der DaimlerChrysler Corporation mit den Währungsrisiken der Daimler-

Chrysler AG genettet. Das im Ausland in Beteiligungsgesellschaften gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert.

Durch die Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 entfallen in Zukunft die Währungsrisiken für die Währungen der Euro-Teilnehmerstaaten. Ein Wechselkursexposure für den Konzern

besteht danach im wesentlichen noch für die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Währungen. Diese zeigt, welche Belastungen sich unter Berücksichtigung der bis zum 31.12.1998 abgeschlossenen Kurssicherungen aus einer 10%-igen Aufwertung des Euro für den Cash Flow vor Steuern in den Jahren 1999 und 2000 ergeben würden.

Wechselkurs-sensivitäten 1999

in Mrd. €	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	11,5	5,5	3,1	1,8	2,1	24,0
Netting ¹⁾	4,3	5,7	0,2	0,6	0,4	11,2
Netto-Währungsexposure	7,2	(0,2)	2,9	1,2	1,7	12,8
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10% ²⁾	0,11	-	0,05	-	0,03	0,19

Wechselkurs-sensivitäten 2000

in Mrd. €	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	11,6	5,7	3,3	1,7	3,4	25,7
Netting ¹⁾	6,0	5,9	0,3	0,3	1,3	13,8
Netto-Währungsexposure	5,6	(0,2)	3,0	1,4	2,1	11,9
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10% ²⁾	0,24	-	0,13	0,06	0,16	0,59

¹⁾ Dem Brutto-Währungsexposure gegenlaufende Zahlungsströme

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

RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG. Der Daimler-Chrysler-Konzern ist im Rahmen seiner globalen Aktivitäten naturgemäß einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit unternehmerischem Handeln verbunden sind. Die aus der Zins- und Währungsentwicklung resultierenden Risiken einschließlich der Maßnahmen, die wir ergreifen, um uns dagegen abzusichern, haben wir in diesem Kapitel beschrieben. Zusätzliche Unsicherheiten entstehen aus der weiteren konjunkturellen Entwicklung in den für uns wichtigen Volkswirtschaften, die durch den stark zyklischen Nachfrageverlauf in einem Teil der für uns relevanten Märkte noch verstärkt werden. Insbesondere der Automobilsektor ist durch einen dynamischen Wettbewerb gekennzeichnet, der aufgrund weltweit bestehender Überkapazitäten in Zukunft noch an Intensität gewinnen dürfte. Der DaimlerChrysler-Konzern ist wie alle international tätigen Automobilunternehmen auch von den sich verschärfenden gesetzlichen Auflagen hinsichtlich der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs der angebotenen Fahrzeuge sowie der Sicherheitsstandards in den jeweiligen Absatzmärkten betroffen. Durch den Zusammenschluß zweier starker Partner und durch die gezielte Förderung unserer

Innovationskraft glauben wir jedoch, auf diese Entwicklungen gut vorbereitet zu sein. Wir sind zuversichtlich, unseren Kunden auch in Zukunft attraktive und in hohem Maße wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen anbieten zu können.

Zur Erfassung und zum Umgang mit den bestehenden Risiken nutzen wir wirksame 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. Die bestehenden Frühwarnsysteme werden im Rahmen der Fusion zu einem Risikomanagementsystem weiterentwickelt, welches den Anforderungen des KonTraG entspricht. Damit wird der Vorstand in die Lage versetzt, mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

UMSTELLUNG AUF DAS JAHR 2000. Wir haben eine Bestandsaufnahme der Maßnahmen durchgeführt, die zur Umstellung der Informations- und Kommunikationssysteme auf das Jahr 2000 erforderlich sind. Die Untersuchung der Jahr-2000-Fähigkeit konzentriert sich dabei nicht nur auf die EDV-Systeme, sondern auch auf die technischen Anlagen und Maschinen in unseren Werken und Ersatzteilzentren, die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, aber auch auf unsere Zulieferer und die Händlerorganisationen. Die notwendigen Anpassungsschritte erfolgen im Schwerpunkt dezentral innerhalb der operativen Geschäftseinheiten. Eine bereichsübergreifende Projektorganisation soll für den unternehmensweiten Austausch von Know-how sorgen sowie die Umsetzung koordinieren. Auf der Basis eines eigens dafür eingerichteten Berichtswesens wird der Vorstand in regelmäßigen Abständen über den Projektfortschritt und die kritischen Handlungsfelder unterrichtet.

Im Hinblick auf einen reibungslosen Datumswechsel sollen – soweit dies nicht schon geschehen ist – bis zum dritten Quartal des laufenden Jahres alle noch nicht auf das Jahr 2000 ausgerichteten Systeme modifiziert oder ersetzt werden. Gemeinsam mit den übrigen Automobilherstellern in Deutschland und den Vereinigten Staaten soll sichergestellt werden, daß auch unsere Zulieferer die notwendigen Vorbereitungen auf den Übergang ins Jahr 2000 treffen. Wir gehen davon aus, daß der weit überwiegende Teil der Lieferanten, die den Umstellungsprozeß derzeit noch nicht abgeschlossen haben, die entsprechenden Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig vornehmen wird.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Stand der Systemanpassungen zum 31.12.1998 und die angestrebten Zeitpunkte für den Abschluß der Umstellungsarbeiten:

	Anteil der umgestellten Systeme per 31.12.1998	Angestrebter Abschlußzeitpunkt der Umstellungsarbeiten
Zentrale Datenverarbeitung	99%	Dezember 1998
Produktions- und Haustechnik	65%	September 1999
Zulieferanten	67%	Juni 1999
Fahrzeugkomponenten	100%	September 1999
Individuelle Datenverarbeitung	33%	September 1999
Händler	65%	September 1999

Die Kosten für den gesamten Umstellungsprozeß werden sich voraussichtlich auf rd. € 240 Mio. belaufen.

EREIGNISSE NACH ABLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 1998.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 1998 sind über die bereits dargestellten Entwicklungen hinaus keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für DaimlerChrysler von wesentlicher Bedeutung sind und zu einer veränderten Beurteilung des Unternehmens führen. Der Geschäftsverlauf in den ersten Monaten bestätigt die im Kapitel Ausblick getroffenen Aussagen.

V O R B E M E R K U N G

Die nachfolgend dargestellte Konzernrechnungslegung (Konzernbilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1997, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflußrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1998, 1997 und 1996) wurde 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 in DM aufgestellt und um einen Konzernlagebericht sowie weiteren Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende Konzernabschluß und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf die Stellungnahme des Kontaktausschusses für Richtlinien der Rechnungslegung gestützt, die auch von der EU-Kommission und dem Bundesministerium der Justiz gebilligt worden sind.

Im Rahmen der Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 haben wir unsere interne und externe Berichterstattung auf Euro umgestellt und dementsprechend die Konzernrechnungslegung sowie den Konzernlagebericht einschließlich der Vorjahresangaben mit dem Kurs vom 1. Januar 1999 umgerechnet (siehe Anmerkung 1 des Konzernanhangs). Mit Zustimmung der US-amerikanischen Börsenaufsichtsbehörde Securities and Exchange Commission (SEC) wird die Berichterstattung in der Form 20-F ebenfalls in Euro vorgenommen.

Der zum 31. Dezember 1998 gemäß § 292 a HGB in DM aufgestellte Konzernabschluß und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

E R K L Ä R U N G D E S V O R S T A N D S


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.

Die bestehenden Frühwarnsysteme werden im Rahmen des Zusammenschlusses zu einem Risikomanagementsystem weiterentwickelt, welches den Anforderungen des KonTraG entspricht. Damit wird der Vorstand in die Lage versetzt, mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten.

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

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern hat der Bilanzausschuß des Aufsichtsrats die Konzernrechnungslegung, den Konzernlagebericht sowie den Prüfungsbericht eingehend erörtert. Anschließend hat sich der gesamte Aufsichtsrat mit den Jahresabschlußunterlagen befaßt.



Robert J. Eaton



Jürgen E. Schrempp



Manfred Gentz

B E S T Ä T I G U N G S V E R M E R K D E S
A B S C H L U S S P R Ü F E R S

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS. Wir haben die Konzernbilanzen zum 31. Dezember 1998 und 1997, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Konzernkapitalflußrechnungen sowie die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1998, 1997 und 1996 (Konzernrechnungslegung) der DaimlerChrysler AG geprüft. Die Konzernrechnungslegung liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über die Konzernrechnungslegung abzugeben. Nicht geprüft haben wir die Konzernrechnungslegung der DaimlerChrysler Corporation, eines vollständig im Eigentum der DaimlerChrysler AG befindlichen Tochterunternehmens, die von einem anderen Abschlußprüfer geprüft worden ist und dessen Bestätigungsvermerk uns vorgelegen hat. Soweit sich unser Bestätigungsvermerk auf die Werte bezieht, die die DaimlerChrysler Corporation betreffen, beruht er ausschließlich auf dem Bestätigungsvermerk des anderen Abschlußprüfers. Die Aktiva der DaimlerChrysler Corporation betragen zum 31. Dezember 1998 und 1997 43 bzw. 44 Prozent und die Umsätze der Geschäftsjahre 1998, 1997 und 1996 45, 46 bzw. 47 Prozent der jeweiligen Werte des DaimlerChrysler-Konzerns.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der deutschen und 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 Mängeln ist. Im Rahmen der Prüfung werden Nachweise für die Wertansätze und Angaben in der Konzernrechnungslegung auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfaßt die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und wesentlicher Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Konzernrechnungslegung. Wir sind der Auffassung, daß unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil bildet.

Der Vorstand hat verschiedene Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in die Konzernrechnungslegung einbezogen, wie sie nach den Regelungen der Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften zugelassen ist und nach den Standards des International Accounting Standards Committee empfohlen wird. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätten diese Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in die Konzernrechnungslegung einbezogen werden müssen. Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (SEC) hat jedoch ausdrücklich bestätigt, daß sie gegen die von der DaimlerChrysler AG in der Anmerkung 3 des Konzernanhangs beschriebene und in ihren Auswirkungen erläuterte Quotenkonsolidierung keine Einwendungen erhebt.

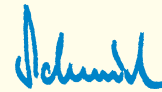
Gestützt auf unsere Prüfung und auf den Bestätigungsvermerk des anderen Abschlußprüfers stellt die oben genannte Konzernrechnungslegung nach unserer Überzeugung die Vermögenslage des DaimlerChrysler-Konzerns zum 31. Dezember 1998 und 1997 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 1998, 1997 und 1996 in allen wesentlichen Belangen angemessen dar und entspricht mit Ausnahme der Auswirkungen der im vorstehenden Absatz erläuterten Anwendung der Quotenkonsolidierung den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen (United States Generally Accepted Accounting Principles).

Frankfurt am Main, den 15. März 1999

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Zielke
Wirtschaftsprüfer



Schmid
Wirtschaftsprüfer

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DaimlerChrysler-Konzern
31. Dezember

Finanzdienstleistungen
31. Dezember

(in Millionen)	Anmerkung	1998			1997			1996	
		(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€	
Umsatzerlöse	30	154.615	131.782	117.572	101.415	7.908	6.545	5.548	
Umsatzkosten	5	(121.692)	(103.721)	(92.953)	(78.995)	(6.157)	(5.075)	(4.347)	
Bruttoergebnis vom Umsatz		32.923	28.061	24.619	22.420	1.751	1.470	1.201	
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungs- kosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(19.041)	(16.229)	(15.621)	(13.902)	(921)	(760)	(652)	
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.833)	(4.971)	(4.408)	(4.081)	-	-	-	
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.425	1.215	957	848	106	82	58	
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	1	(803)	(685)	-	-	-	-	-	
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern		8.671	7.391	5.547	5.285	936	792	607	
Finanzergebnis	7	896	763	633	408	23	4	-	
Ergebnis vor Ertragsteuern und Außerordentlichem Ergebnis		9.567	8.154	6.180	5.693	959	796	607	
Steuerertrag aus Sonderausschüttung				1.487 ¹⁾					
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag				(1.005) ²⁾					
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	8	(3.607)	(3.075)	482	(1.547)	(361)	(307)	(234)	
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(153)	(130)	(115)	23	(2)	(1)	(2)	
Ergebnis vor Außerordentlichem Ergebnis		5.807	4.949	6.547	4.169	596	488	371	
Außerordentliches Ergebnis: Verlust aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern	9	(151)	(129)	-	(147)	-	-	-	
Konzern-Jahresüberschuß		5.656	4.820	6.547³⁾	4.022	596	488	371	
Ergebnis je Aktie (in €)	31								
Ergebnis je Aktie									
Ergebnis vor Außerordentlichem Ergebnis		6,05	5,16	6,90	4,24	-	-	-	
Außerordentliches Ergebnis		(0,16)	(0,13)	-	(0,15)	-	-	-	
Konzern-Jahresüberschuß		5,89	5,03	6,90 ³⁾	4,09	-	-	-	
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)									
Ergebnis vor Außerordentlichem Ergebnis		5,91	5,04	6,78	4,20	-	-	-	
Außerordentliches Ergebnis		(0,16)	(0,13)	-	(0,15)	-	-	-	
Konzern-Jahresüberschuß		5,75	4,91	6,78 ³⁾	4,05	-	-	-	

¹⁾ Stellt die Steuerentlastung auf die Sonderausschüttung dar (vgl. Anmerkung 20).

²⁾ Enthalten sind einmalige Steuererträge aus der Verminderung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern innerhalb der deutschen Organschaft zum 31. Dezember 1997 in Höhe von € 1.003 Mio.

³⁾ Ohne die einmaligen Steuererträge hätte sich 1997 ein Konzern-Jahresüberschuß von € 4.057 Mio. ergeben. Das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) hätte € 4,28 bzw. € 4,21 betragen.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluß wurde von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

KONZERNBILANZ

(in Millionen)	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern			Finanzdienstleistungen		
		1998		31. Dezember		31. Dezember	
		(Anm. 1)	1998	1997	1998	1997	
		\$	€	€	€	€	
Aktiva							
Immaterielle Anlagewerte	10	3.004	2.561	2.422	104	51	
Sachanlagen	10	34.649	29.532	28.558	53	39	
Finanzanlagen	16	3.344	2.851	2.397	632	631	
Vermietete Gegenstände	11	17.203	14.662	11.092	12.001	9.571	
Anlagevermögen		58.200	49.606	44.469	12.790	10.292	
Vorräte	12	13.840	11.796	10.897	654	505	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	8.922	7.605	7.265	654	761	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	31.054	26.468	21.717	26.460	21.658	
Übrige Forderungen	15	12.642	10.775	11.376 ¹⁾	5.936	6.214	
Wertpapiere	16	14.267	12.160	10.180	597	418	
Zahlungsmittel	17	7.731	6.589	6.809	681	702	
Umlaufvermögen		88.456	75.393	68.244	34.982	30.258	
Latente Steuern	8	5.885	5.016	5.688	17	14	
Rechnungsabgrenzungsposten	19	7.197	6.134	6.430	133	71	
Summa Aktiva (davon kurzfristig 1998: € 57.953 Mio.; 1997: € 54.370 Mio.)		159.738	136.149	124.831	47.922	40.635	
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		3.005	2.561	2.391			
Kapitalrücklage		8.534	7.274	2.958			
Gewinnrücklagen		24.091	20.533	21.892 ¹⁾			
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		(1)	(1)	1.143			
Eigene Anteile		-	-	(424)			
Vorzugsaktien		-	-	.			
Eigenkapital	20	35.629	30.367	27.960	4.639	4.379	
Anteile in Fremdbesitz		810	691	782	17	28	
Rückstellungen	22	40.629	34.629	35.787	412	508	
Finanzverbindlichkeiten	23	47.436	40.430	34.375	36.810	31.381	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	15.074	12.848	12.026	242	90	
Übrige Verbindlichkeiten	25	10.851	9.249	7.912	2.366	1.610	
Verbindlichkeiten		73.361	62.527	54.313	39.418	33.081	
Latente Steuern	8	4.886	4.165	2.502	2.665	2.366	
Rechnungsabgrenzungsposten	26	4.423	3.770	3.487	771	273	
Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 1998: € 58.181 Mio.; 1997: € 50.918 Mio.)		124.109	105.782	96.871	43.283	36.256	
Summe Passiva		159.738	136.149	124.831	47.922	40.635	

¹⁾ Einschließlich Steuerforderung/Steuerertrag aus der Sonderausschüttung (vgl. Anmerkung 20) in Höhe von rd. € 1,49 Mrd.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.
Der Konzernabschluß wurde von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

(in Millionen)	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember				Finanzdienstleistungen 31. Dezember		
	1998 (Anm. 1)	1998	1997	1996	1998	1997	1996
	\$	€	€	€	€	€	€
Konzern-Jahresüberschuß	5.656	4.820	6.547	4.022	596	488	371
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	153	130	115	(22)	2	1	2
Steuerertrag aus Sonderausschüttung	-	-	(1.487)	-	-	-	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(347)	(296)	(569)	(182)	-	-	7
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	2.314	1.972	1.456	1.159	1.784	1.429	1.215
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.287	5.359	4.847	4.233	38	27	23
Veränderung der latenten Steuern	2.298	1.959	(706)	112	399	288	83
Außerordentliches Ergebnis: Verlust aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern	151	129	-	147	-	-	-
Veränderung der Finanzinstrumente	(224)	(191)	146	200	-	-	2
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(432)	(368)	(204)	(65)	(51)	13	-
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	294	251	(387)	(171)	-	-	-
Veränderung der Rückstellungen	1.665	1.419	840	1.416	44	3	21
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva							
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.145)	(976)	(744)	(427)	64	(140)	(49)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(807)	(688)	(555)	53	124	23	4
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.144	1.827	1.709	231	159	1	(30)
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.564	1.334	1.329	(750)	1.107	1.187	(369)
Cash flow aus der Geschäftstätigkeit	19.571	16.681	12.337	9.956	4.266	3.320	1.280
Zugänge zum Anlagevermögen:							
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(9.733)	(8.296)	(5.914)	(4.045)	(7.238)	(4.889)	(3.458)
- Erwerb von Sachanlagen	(9.568)	(8.155)	(8.051)	(6.721)	(37)	(24)	(12)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(358)	(305)	(264)	(215)	(60)	(38)	(13)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	3.466	2.954	2.632	1.730	2.270	1.905	1.794
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	604	515	576	660	15	21	6
Erwerb von Beteiligungen	(1.006)	(857)	(607)	(236)	(43)	(64)	(83)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	804	685	1.336	1.105	3	-	283
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(95.264)	(81.196)	(70.154)	(56.880)	(81.259)	(71.221)	(58.126)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:							
- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	39.638	33.784	22.257	15.892	33.784	23.114	17.042
- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	48.046	40.950	44.336	39.474	40.950	44.336	39.474
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(5.418)	(4.617)	(5.190)	(4.024)	(2.602)	(1.701)	(1.475)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	3.208	2.734	3.828	4.649	2.487	1.763	2.382
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(1.926)	(1.641)	685	(134)	(187)	(739)	(656)
Cash flow aus der Investitionstätigkeit	(27.507)	(23.445)	(14.530)	(8.745)	(11.917)	(7.537)	(2.842)
Veränderung bei Commercial Papers und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	2.937	2.503	1.781	2.828	3.639	1.679	1.389
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	11.135	9.491	9.057	2.440	9.169	7.037	3.174
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(4.841)	(4.126)	(4.612)	(5.228)	(5.073)	(3.844)	(3.035)
Gezahlte Dividenden (Finanzdienstleistungen: einschließlich Ergebnisabführung)	(7.572)	(6.454)	(1.267)	(746)	(589)	(491)	(479)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	4.782	4.076	231	231	515	176	248
Erwerb eigener Anteile	(198)	(169)	(1.888)	(1.570)	-	-	-
Steuererstattung aus der Sonderausschüttung	1.744	1.487	-	-	-	-	-
Cash flow aus der Finanzierungstätigkeit	7.987	6.808	3.302	(2.045)	7.661	4.557	1.297
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(466)	(397)	646	351	(28)	36	24
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(415)	(353)	1.755	(483)	(18)	376	(241)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	7.783	6.634	4.879	5.362	699	323	564
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	7.368	6.281	6.634	4.879	681	699	323

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluß wurde von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

(in Millionen €)	Kumuliertes übriges Comprehensive Income								
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Markt- bewertung von Wert- papieren	Unterschieds- betrag aus Pensions- Bewertung	Eigene Anteile	Vorzugs- aktien	Gesamt
Stand am 1. Januar 1996	2.525	5.596	13.335	(2.006)	74	(36)	-	.	19.488
Konzern-Jahresüberschuß	-	-	4.022	-	-	-	-	-	4.022
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	1.034	38	16	-	-	1.088
Comprehensive Income, gesamt									5.110
Ausgabe von Aktien	5	68	-	-	-	-	-	-	73
Erwerb und Einziehung eigener Anteile	(93)	(1.477)	-	-	-	-	(53)	-	(1.623)
Dividenden	-	-	(808)	-	-	-	-	-	(808)
Sonstige	7	23	32	-	-	-	53	.	115
Stand am 31. Dezember 1996	2.444	4.210	16.581	(972)	112	(20)	-	.	22.355
Konzern-Jahresüberschuß	-	-	6.547	-	-	-	-	-	6.547
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	1.865	157	1	-	-	2.023
Comprehensive Income, gesamt									8.570
Ausgabe von Aktien	4	85	-	-	-	-	-	-	89
Erwerb und Einziehung eigener Anteile	(59)	(1.430)	-	-	-	-	(462)	-	(1.951)
Dividenden	-	-	(1.276)	-	-	-	-	-	(1.276)
Sonstige	2	93	40	-	-	-	38	.	173
Stand am 31. Dezember 1997	2.391	2.958	21.892	893	269	(19)	(424)	.	27.960
Konzern-Jahresüberschuß	-	-	4.820	-	-	-	-	-	4.820
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	(1.402)	259	(1)	-	-	(1.144)
Comprehensive Income, gesamt									3.676
Ausgabe von Aktien	163	3.913	-	-	-	-	-	-	4.076
Erwerb und Einziehung eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(169)	-	(169)
Ausgabe eigener Anteile	-	538	-	-	-	-	482	-	1.020
Dividenden	-	-	(1.086)	-	-	-	-	-	(1.086)
Sonderausschüttung	-	-	(5.284)	-	-	-	-	-	(5.284)
Sonstige	7	(135)	191	-	-	-	111	.	174
Stand am 31. Dezember 1998	2.561	7.274	20.533	(509)	528	(20)	-	-	30.367

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluß wurde von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS

Anschaffungs-/Herstellungskosten

(Werte in Mio. €)	01.01.1998	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1998
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	654	(8)	10	216	19	154	737
Geschäftswerte	3.253	(150)	148	329	-	16	3.564
Immaterielle Anlagewerte	3.907	(158)	158	545	19	170	4.301
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	16.918	(497)	69	851	1.170	493	18.018
Technische Anlagen und Maschinen	26.376	(972)	(471)	2.761	268	1.717	26.245
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.285	(649)	2	2.922	183	1.608	17.135
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.016	(263)	(44)	1.681	(1.640)	211	4.539
Sachanlagen	64.595	(2.381)	(444)	8.215	(19)	4.029	65.937
Anteile an verbundenen Unternehmen	414	(3)	(16)	407	2	86	718
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5	(2)	8	18	1	1	29
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	217	(10)	8	91	93	41	358
Beteiligungen	1.249	(50)	(1)	154	(94)	80	1.178
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	52	-	(1)	22	(1)	1	71
Wertpapiere des Anlagevermögens	523	(.)	-	159	-	6	676
Sonstige Ausleihungen	374	(3)	(196)	49	(1)	28	195
Finanzanlagen	2.834	(68)	(198)	900	-	243	3.225
Vermietete Gegenstände ²⁾	13.846	(842)	31	10.245	-	5.151	18.129

¹⁾ Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

²⁾ Ohne direkte Vertragsabschlußkosten (vgl. Anmerkungen 11).

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluß wurde von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

01.01.1998	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abschreibungen		Buchwerte ¹⁾	
					Abgänge	31.12.1998	31.12.1998	31.12.1997
341	(6)	2	137	-	88	386	351	313
1.144	(6)	-	227	-	11	1.354	2.210	2.109
1.485	(12)	2	364	-	99	1.740	2.561	2.422
8.245	(174)	21	561	6	237	8.422	9.596	8.673
16.845	(531)	(291)	2.185	-	1.449	16.759	9.486	9.531
10.945	(440)	25	2.191	(5)	1.492	11.224	5.911	5.340
2	-	-	-	(2)	-	-	4.539	5.014
36.037	(1.145)	(245)	4.937	(1)	3.178	36.405	29.532	28.558
83	(2)	-	32	-	21	92	626	331
-	-	4	-	-	-	4	25	5
-	-	-	10	-	2	8	350	217
254	(8)	-	13	1	46	214	964	995
37	-	-	1	-	-	38	33	15
3	(1)	-	-	-	1	1	675	520
60	-	(41)	2	(1)	3	17	178	314
437	(11)	37	58	-	73	374	2.851	2.397
2.832	(118)	-	1.972	1	1.124	3.563	14.566	11.014

GRUNDLAGEN UND METHODEN

1. DAS UNTERNEHMEN UND DER ZUSAMMENSCHLUSS

Der Zusammenschluß („Unternehmenszusammenschluß“) der Daimler-Benz Aktiengesellschaft („Daimler-Benz“) mit der Chrysler Corporation („Chrysler“) zur DaimlerChrysler AG („DaimlerChrysler“ oder „der Konzern“) ist im November 1998 erfolgt. Der Konzernabschluß von DaimlerChrysler ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen („United States Generally Accepted Accounting Principles“ oder „US-GAAP“) aufgestellt worden. Abweichend davon haben wir bestimmte Joint Ventures quotal in den Konzernabschluß einbezogen (vgl. Anmerkung 3). DaimlerChrysler hatte bisher den Konzernabschluß in Deutsche Mark („DM“) erstellt und veröffentlicht. Im Zuge der Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 hat sich DaimlerChrysler für die Darstellung dieses Konzernabschlusses in Euro („€“) entschieden. Entsprechend ist der in Deutsche Mark erstellte Konzernabschluß einschließlich der Vergleichszeiträume auf Basis des Umrechnungsverhältnisses am 1. Januar 1999 von 1 € = 1,95583 DM dargestellt. DaimlerChryslers in Euro umgerechneter Konzernabschluß zeigt die selben Entwicklungen auf, die bei einer Darstellung in Deutsche Mark ersichtlich wären. Dieser Konzernabschluß wird jedoch nicht mit in Euro veröffentlichten Abschlüssen anderer Unternehmen, die zuvor in einer anderen Währung als der DM bilanziert haben, vergleichbar sein. Alle Beträge werden in Millionen Euro („Mio. €“) angegeben. Darüber hinaus stellen wir - ungeprüft und als Ergänzung für den Leser - das Jahr 1998 in Millionen US-Dollar („Mio. \$“ bzw. „Mio. USD“) dar. Die Umrechnung der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzernbilanz und der Konzern-Kapitalflußrechnung ist zum Kurs von 1,6670 DM = 1 \$, der sog. Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 1998, erfolgt.

Entsprechend dem zwischenzeitlich geänderten und ergänzten Vertrag über den Unternehmenszusammenschluß vom 7. Mai 1998 wurden je Daimler-Benz-Aktie 1,005 sowie je Chrysler-Aktie, Chrysler Stock Option und Performance Share 0,6235 nennwertlose DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben. In diesem Zusammenhang hat DaimlerChrysler insgesamt 1.001,7 Mio. Aktien ausgegeben.

Der Unternehmenszusammenschluß wurde nach der Pooling of Interests-Methode bilanziert. Dementsprechend sind die früheren Konzernabschlüsse von Daimler-Benz und Chrysler zusammengerechnet worden, als ob beide Unternehmen in den dargestellten Perioden bereits zusammengeschlossen gewesen wären. Hierbei sind Anpassungen vorgenommen worden, um die Quellensteuer auf antizipierte Ausschüttungen ausländischer Tochtergesellschaften des Konzerns zu berücksichtigen. Umgliederungen wurden vorgenommen, um den Konzernabschluß von Chrysler dem Ausweis bei DaimlerChrysler anzupassen. Vor dem Unternehmenszusammenschluß bestanden keine wesentlichen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Daimler-Benz und Chrysler.

In der folgenden Übersicht werden die Umsatzerlöse, das Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis und der Konzern-Jahresüberschuß der einzelnen Unternehmen auf die entsprechenden Werte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für 1997 und 1996 sowie für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 1998 (Abschlußperiode unmittelbar vor Zusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler) übergeleitet.

Mio. €	1. Januar bis 30. September		
	1998	1997	1996
	ungeprüft		
Umsatzerlöse:			
Daimler-Benz	52.610	63.426	54.371
Chrysler	44.364	54.146	47.044
Gesamt	96.974	117.572	101.415
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis:			
Daimler-Benz	3.251	2.173	1.002
Chrysler	3.988	4.059	4.710
Anpassung (Währungsänderung bzgl. Quellensteuer)	26	(52)	(19)
Gesamt	7.265	6.180	5.693
Konzern-Jahresüberschuß:			
Daimler-Benz	1.678	4.112	1.412
Chrysler	2.507	2.487	2.715
Anpassung (Quellensteuer)	26	(52)	(105)
Gesamt	4.211	6.547	4.022

Im Zusammenhang mit dem Zusammenschluß entstanden Kosten in Höhe von € 685 Mio. (€ 401 Mio. nach Steuern), welche 1998 als Aufwand berücksichtigt wurden. Die Kosten beinhalten insbesondere Vergütungen für Investmentbanken, Anwälte und Wirtschaftsprüfer, Druckkosten für Veröffentlichungen, aufgrund des Unternehmenszusammenschlusses vorzeitig anfallende Vergütungsbestandteile sowie weitere mit dem Zusammenschluß verbundene Aufwendungen.

Um den Vertrieb der im DaimlerChrysler-Konzern hergestellten Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluß ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der

konzernerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den Konzernabschluß um Informationen zu den Geschäftstätigkeiten auf dem Gebiet Finanzdienstleistungen ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Geschäftsbereiches Finanzdienstleistungen im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Zahlenangaben beziehen sich nur auf das Finanzdienstleistungsgeschäft und enthalten keine Eliminierungen von Transaktionen mit anderen verbundenen Unternehmen des Konzerns.

2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

Konsolidierung. Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen oder faktischen Kontrolle der DaimlerChrysler AG stehen, sind in den Konzernabschluß einbezogen. Wesentliche Beteiligungen werden nach der Equity-Methode bilanziert, wenn DaimlerChrysler zwischen 20 und 50% der Anteile hält („assoziierte Unternehmen“). Joint Ventures, bei denen eine gemeinschaftliche Leitung vorliegt, werden grundsätzlich quotaal konsolidiert (vgl. Anmerkung 3). Übrige Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten angesetzt.

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

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

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

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

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

Währung:	Mittelkurs am Bilanzstichtag		Jahresdurchschnittskurs		
	31.12.1998	31.12.1997	1998	1997	1996
	DM	DM	DM	DM	DM
Brasilien 1 BRL	1,37	1,61	1,51	1,61	1,50
Frankreich 1 FRF	0,30	0,30	0,30	0,30	0,29
Großbritannien 1 GBP	2,80	2,98	2,91	2,84	2,35
Italien 1000 ITL	1,01	1,02	1,01	1,02	0,98
Japan 100 JPY	1,45	1,38	1,35	1,44	1,38
Spanien 100 ESP	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
USA 1 USD	1,67	1,79	1,76	1,73	1,50

Umsatzrealisierung. Umsätze werden nach dem Gefahrenübergang bzw. der Erbringung der Leistung abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten erfaßt. Verkäufe von Produkten, für die die Gesellschaft eine Restwertgarantie abgibt, werden als „operating leases“ bilanziert; die damit verbundenen Umsatzerlöse und Umsatzkosten werden über die Laufzeit der Restwertgarantie abgegrenzt. 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 Annuitätenmethode einbezogen. Erlöse aus Leasingverträgen werden linear abgegrenzt und realisiert.

Der Konzern veräußert unter begrenztem Delcredere-Risiko wesentliche Umfänge seiner Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Automobilbereichs. Im allgemeinen veräußert der Konzern die Forderungen an einen Trust. Der Konzern betreibt weiterhin das Inkasso und erhält hierfür prozentual Inkassogebühren, die entsprechend dem Zahlungseingang realisiert werden. In geringerem Umfang wird dem Konzern bei Forderungsverkäufen nicht sofort der volle Betrag erstattet. Der Restbetrag dient der Absicherung des Erwerbers und wird erst bei Zahlungseingang vergütet. Gewinne und Verluste aus dem Verkauf von Finanzforderungen werden zum Zeitpunkt der Veräußerung angesetzt. Zur Ermittlung des Gewinns bzw. Verlusts aus dem Verkauf einzelner Finanzforderungen erfolgt eine Aufteilung in zurückbehaltene und in veräußerte Forderungen entsprechend deren anteiliger Zeitwerte.

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

Ergebnis je Aktie. 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; grundsätzlich wird der Konzern-Jahresüberschuß 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 31 dargestellt. Der Konzern-Jahresüberschuß stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile abgesetzt oder hinzugerechnet sind. Das Ergebnis pro Aktie und das Ergebnis pro Aktie (voll verwässert) wurden an die Bedingungen des Vertrags über den Unternehmenszusammenschluß (vgl. Anmerkung 1) sowie aufgrund der mit Abschlag auf den Marktwert durchgeführten Kapitalerhöhung bei Daimler-Benz (vgl. Anmerkung 20) angepaßt.

Immaterielle Anlagewerte. Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und linear über ihre Nutzungsdauer von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben. Geschäftswerte sind aktiviert und über einen Zeitraum von 3 bis 40 Jahren abgeschrieben. Die Geschäftswerte werden regelmäßig auf der Basis geschätzter zukünftiger Cash

Flows auf ihre Werthaltigkeit überprüft. Die immateriellen Anlagewerte beinhalten auch immaterielle Vermögensgegenstände im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

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

Leasing. DaimlerChrysler nutzt als Leasing-Nehmer Sachanlagen und vermietet als Leasing-Geber vor allem Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Die US-GAAP enthalten Regeln, nach denen auf der Basis von Chancen und Risiken beurteilt wird, ob dem Leasing-Nehmer (sog. „capital lease“) oder dem Leasing-Geber (sog. „operating lease“) das wirtschaftliche Eigentum am Leasing-Gegenstand zuzurechnen ist. Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und gewöhnlich über 3 bis 7 Jahre linear abgeschrieben.

Umlaufvermögen. Das Umlaufvermögen umfaßt die Vorräte, Forderungen, Wertpapiere und Zahlungsmittel einschließlich Beträgen, die nach einem Jahr fällig werden. In den Anmerkungen sind jeweils die Beträge mit einer Fälligkeit von über 1 Jahr vermerkt.

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

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

Finanzinstrumente. Derivative Finanzinstrumente werden bei DaimlerChrysler grundsätzlich nur für Sicherungszwecke eingesetzt. Finanzinstrumente einschließlich ihrer Derivate (vor allem Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Wertpapieroptionsgeschäfte, Zins- und Währungsswaps), die nicht eindeutig bestimmten Vermögensgegenständen oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträgen zugeordnet werden können, werden zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Gewinne oder Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt. Besteht ein unmittelbarer Zusammenhang und eine Zuordnung zwischen einem derivativen Finanzinstrument und einem Grundgeschäft, wird eine Bewertungseinheit gebildet. Gewinne und Verluste aus diesen Bewertungseinheiten, die der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken genau zugeordneter Vermögensgegenstände oder Verbindlichkeiten bzw. Aufträge dienen, werden nach Zuordnung erst dann ergebniswirksam, wenn das Grundgeschäft realisiert wird (vgl. Anmerkung 29 d).

Rückstellungen. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen bzw. der Zuschußverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge und Lebensversicherungsleistungen beruht auf dem im Statement of Financial Accounting Standards („SFAS“) 87 bzw. SFAS 106 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. Preissteigerungseffekte werden berücksichtigt. Rückstellungen im Personal- und Sozialbereich werden – soweit die ihnen zugrunde liegenden Verbindlichkeiten einen Zinsanteil enthalten – zum Barwert angesetzt.

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

Neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Geschäftsjahr 1998 hat DaimlerChrysler erstmals die Regelungen des SFAS 130 umgesetzt, die sich mit dem Ausweis und der Darstellung des Comprehensive Income und seiner Bestandteile befassen. Das Comprehensive Income umfaßt den Konzern-Jahresüberschuß,

den Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung, unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Marktbewertung von Wertpapieren und den Unterschiedsbetrag aus der Pensionsbewertung. Die Darstellung erfolgt in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals. SFAS 130 fordert lediglich zusätzliche Darstellungen im Konzernabschluß; die Regelung hat keinen Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Vorjahre sind entsprechend dargestellt.

Im Geschäftsjahr 1998 hat der Konzern das SFAS 131 zur Segmentberichterstattung erstmals angewendet. Die Vorjahre sind entsprechend dargestellt (vgl. Anmerkung 30).

Zum 1. Januar 1998 hat der Konzern die Regelung des SFAS 132 erstmals angewendet. SFAS 132 erfordert eine geänderte Darstellung der Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen im Anhang. SFAS 132 hat keinen Einfluß auf die Bilanzierung und Bewertung (vgl. Anmerkung 22a).

Zum 1. Januar 1998 hat der Konzern das Statement of Position („SOP“) 98-1 „Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use“ erstmals angewendet. Die Regelung fordert, bestimmte Aufwendungen für selbstgenutzte Software zu aktivieren, sobald gewisse Kriterien erfüllt sind. Die erstmalige Anwendung dieser Vorschrift hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluß von DaimlerChrysler.

Im April 1998 hat das American Institute of Certified Public Accountants das SOP 98-5 „Reporting on the Costs of Start-Up Activities“ verabschiedet. Die Erstanwendung dieser Vorschrift ist zum 1. Januar 1999 verpflichtend. SOP 98-5 befaßt sich mit der Behandlung der Aufwendungen für die Inangasetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebs und fordert eine sofortige aufwandsmäßige Erfassung bei Anfall. Die Erstanwendung dieser Regelung wird aus heutiger Sicht keinen wesentlichen Einfluß auf den Konzernabschluß von DaimlerChrysler haben.

Im Juni 1998 hat das FASB das SFAS 133 zur Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte verabschiedet. Die Regelung fordert den Ansatz derivativer Finanzinstrumente unter den Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten sowie eine Bewertung zum Zeitwert. Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Zeitwerts der derivativen Finanzinstrumente werden entsprechend dem Verwendungszweck des Derivats und abhängig von der Erfüllung der Voraussetzungen für eine geschlossene Bilanzierung angesetzt. Die Anwendung dieses Statements ist verpflichtend für nach dem 15. Juni 1999 beginnende Geschäftsjahre. DaimlerChrysler plant eine Erstanwendung dieses Standards zum 1. Januar 2000.

3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis umfaßt – neben der DaimlerChrysler AG – 481 (i. V. 494) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 82 (i. V. 92) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden grundsätzlich quotaleinbezogen. Darüber hinaus haben wir 27 Tochterunternehmen at equity nach der Buchwertmethode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 54 Tochterunternehmen sowie 6 Gemeinschaftsunternehmen

erstmals in den Konzernabschluß einbezogen worden. 67 Tochterunternehmen sowie 16 Gemeinschaftsunternehmen sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Wesentliche Auswirkungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises auf die Konzernbilanz und auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind bei den einzelnen Abschlußposten erläutert. Nicht konsolidiert werden 313 (i. V. 285) Tochterunternehmen, deren

Einfluß auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengenommen von untergeordneter Bedeutung ist, sowie 7 (i.V. 7) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Beschränkungen unterliegt. Im Konzernabschluß werden Beteiligungen an 127 assoziierten Unternehmen bilanziert. 17 assoziierte Unternehmen haben wir zum 31. Dezember 1998 at equity nach der Buchwertmethode in den Konzernabschluß einbezogen. Die verbleibenden assoziierten Unternehmen werden unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

Adtranz-Joint Venture. Das auf dem Gebiet Bahnsysteme tätige Joint Venture Adtranz zwischen dem Konzern und Asea Brown Boveri („ABB“) wird mit 65 (1997: 63) Gemeinschaftsunternehmen quotall in den Konzernabschluß einbezogen. Demnach werden seine Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil in den Konzernabschluß aufgenommen. Die Anwendung dieser Konsolidierungsmethode, die nach den Regelungen der siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft erlaubt und den Standards des International Accounting Standards Committee empfohlen ist, soll dem Leser des Konzernabschlusses einen zutreffenderen Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ermöglichen.

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

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

Angaben zur Bilanz in Mio. €:	31. Dezember	
	1998	1997
Anlagevermögen ¹⁾	728	808
Umlaufvermögen	842	941
Summe Aktiva	1.570	1.749
Eigenkapital	385	712
Anteile in Fremdbesitz	7	6
Rückstellungen	542	496
Verbindlichkeiten	636	535
Summe Passiva	1.570	1.749

¹⁾ Enthält den Geschäftswert aus der Kapitalkonsolidierung der Adtranz im DaimlerChrysler-Konzernabschluß in Höhe von € 348 (i. V. 435) Mio.

Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €:	31. Dezember		
	1998	1997	1996
Umsatzerlöse	1.658	1.631	1.450
Operating Loss ¹⁾	(322)	(222)	(69)
Konzernergebnis	(316)	(154)	(49)

¹⁾ Im Operating Loss 1998 sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Geschäftswert in Höhe von € 64 (i. V. 61) Mio. enthalten.

Angaben zur Kapitalflußrechnung in Mio. €:	31. Dezember		
	1998	1997	1996
Cash flows aus der:			
Geschäftstätigkeit	(130)	72	(231)
Investitionstätigkeit	(84)	(12)	64
Finanzierungstätigkeit	161	(50)	41
Einfluß von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(2)	.	4
Veränderung der Zahlungsmittel (< 3 Monate)	(55)	10	(122)
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	155	145	268
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresende	100	155	146

In den Zahlungsmitteln von bis zu 3 Monaten sind Forderungen gegen die DaimlerChryslerAG im Rahmen des konzern-internen Cash-Concentration-Verfahrens in Höhe von € 30 (1997: 51; 1996: 59) Mio. enthalten.

In Zusammenhang mit der Bildung von Adtranz wurden zwischen dem Konzern und ABB Übernahmeoptionen vereinbart. Danach hat der Konzern zu bestimmten Zeitpunkten zwischen 1998 bis 2005 das Recht, den von ABB gehaltenen Anteil an Adtranz von 50% für 1.800 Mio. USD zuzüglich eines Aufpreises zu übernehmen, der sich nach dem Erreichen bzw. Überschreiten fixierter zukünftiger Jahresergebnisse bemißt („Call Option“). Andererseits kann ABB in der Zeit von 1998 bis

2005 zu bestimmten Zeitpunkten vom Konzern verlangen, ihren Anteil von 50% an Adtranz zu kaufen („Put Option“). Der Preis für das Ausüben der Put Option berechnet sich grundsätzlich nach zukünftigen Erträgen und den gleichen Kriterien wie für das Ausüben der Call Option; allerdings ist der sich ergebende Preis niedriger.

Im Januar 1999 hat DaimlerChrysler den Erwerb des 50%-Anteils der ABB an Adtranz zum Preis von 472 Mio. USD beschlossen. Bei Erwerb entfällt die oben beschriebene Call und Put Option. Die Übernahme wird voraussichtlich im zweiten Quartal 1999 abgeschlossen sein. Der Vollzug des Erwerbs ist u.a. noch von der Zustimmung der Behörden abhängig.

4. WESENTLICHE ERWERBE UND VERÄUSSERUNGEN

Im März 1998 wurde der Bereich Halbleiter an das amerikanische Unternehmen Vishay Intertechnology Inc. veräußert. Aus dem Verkauf ist im Konzernabschluß 1998 ein Ertrag in Höhe von € 143 Mio. (vor Steuern) entstanden. Darüber hinaus hat sich aus der Veräußerung von 30% der Anteile an LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH, allen Anteilen an CMS Inc. sowie an zwei Immobilien-Objektgesellschaften ein Ertrag von insgesamt ca. € 153 Mio. ergeben.

Im Januar 1997 veräußerte DaimlerChrysler seine Beteiligungen an AEG Electrocom GmbH und AEG ElectroCom International, Inc. (Erkennungs- und Sortiersysteme) an die Siemens AG. Aus dem Verkauf war im Konzernabschluß 1997 ein Ertrag in Höhe von € 110 Mio. (vor Steuern) entstanden.

Im Juli 1997 hat debis AG, ein Tochterunternehmen der DaimlerChrysler AG, die strategische Partnerschaft mit Cap Gemini Sogeti S.A. aufgrund der unterschiedlichen zukünftigen strategischen Orientierung der beiden Unternehmen beendet. Der Ertrag aus der Veräußerung der 24,4%-igen Beteiligung an Cap Gemini Sogeti S.A. beträgt € 420 Mio.

Im Dezember 1997 hat DaimlerChrysler den Börsengang der Dollar Thrifty Automotive Group, Inc. („DTAG“), vormals Pentastar Transportation Group, Inc., abgeschlossen, woraus ein Nettoerlös von € 343 Mio. (387 Mio. USD) resultierte. In Verbindung mit dem Börsengang ist ein Gewinn vor und nach Steuern in Höhe von € 65 Mio. (73 Mio. USD) entstanden. Der

Gewinn wurde abgegrenzt und über die verbleibende Laufzeit der Lieferverträge mit DTAG, die im Jahr 2001 endet, erfolgswirksam vereinnahmt. Der steuerliche Effekt dieser Transaktion spiegelt den permanenten Unterschied zwischen handelsrechtlichem und steuerlichem Ansatz der Beteiligung an DTAG wider, für den gemäß SFAS 109 keine latenten Steuern angesetzt wurden. Außerdem enthalten die Erträge € 86 Mio. bzw. 97 Mio. USD (€ 53 Mio. bzw. 60 Mio. USD nach Steuern) aus zuvor abgegrenzten Gewinnen aus Fahrzeugverkäufen von DaimlerChrysler an DTAG.

Im Jahr 1996 beschloß der Konzern einen Veräußerungsplan für Thrifty, eine Tochtergesellschaft von DTAG, und verbuchte einen Verlust vor Steuern in Höhe von € 50 Mio. bzw. 65 Mio. USD (€ 77 Mio. bzw. 100 Mio. USD nach Steuern) aus der Abschreibung des fortgeführten Buchwerts auf den niedrigeren Marktwert abzüglich Veräußerungskosten. Der Verlust nach Steuern ist von der Tatsache beeinflusst, daß die Verluste aus der Veräußerung steuerlich nicht ansetzbar waren.

Im Januar 1996 entschied DaimlerChrysler, die finanzielle Unterstützung für den niederländischen Flugzeughersteller NV Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek („Fokker“) einzustellen. Anschließend wurde im Rahmen des gerichtlichen Vergleichsverfahrens die Leitung auf einen unabhängigen Vergleichsverwalter übertragen. Am 15. März 1996 wurde über das Vermögen von Fokker das Konkursverfahren nach niederländischem Recht eröffnet. Die aus der Beendigung dieses Engage-

ments resultierenden Belastungen wurden in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 1995 berücksichtigt. Aus dem Verkauf von in diesem Zusammenhang wertberichtigten Vorräten des Konzerns wurden 1996 Erträge von ca. € 51 Mio. realisiert.

Im Juni 1996 stimmte die Hauptversammlung der AEG der Verschmelzung mit der DaimlerChrysler AG zu; die Eintragung ins Handelsregister erfolgte im September 1996 mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1996. Im Zuge der Verschmelzung übernahm der Konzern ausstehende Anteile von Minderheitsaktionären der AEG. Die Maßnahmen belasteten das Ergebnis des Jahres 1996 mit ca. € 153 Mio.

Im Jahr 1996 brachte der Konzern das Flugzeuggeschäft von Dornier in eine neu gegründete Holding-Gesellschaft ein, deren Anteile zu 80% vom amerikanischen Flugzeughersteller Fairchild Industries Corporation gehalten werden. In diesem Zusammenhang entstanden in 1996 Aufwendungen von € 222 Mio., die zum Teil aus der Übernahme der bis zur Einbringung entstandenen Verluste resultierten. Die 20%-Beteiligung des Konzerns an der Holding-Gesellschaft wird nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Jahr 1996 veräußerte der Konzern Electrospace Systems, Inc. („ESI“) und Chrysler Technologies Airborne Systems, Inc. („CTAS“) zu einem Nettoerlös in Höhe von € 366 Mio. (476 Mio. USD). ESI und CTAS waren vorwiegend auf dem Gebiet der Herstellung von Verteidigungssystemen sowie der Umrüstung von Flugzeugen tätig; diese Unternehmen umfaßten nahezu alle Geschäftsgebiete der Chrysler Technologies Corporation („CTC“), einem 100%-igen Tochterunternehmen des Konzerns. Aus dem Verkauf ist ein Gewinn vor Steuern in Höhe von € 78 Mio. bzw. 101 Mio. USD (€ 67 Mio. bzw. 87 Mio. USD nach Steuern) entstanden. In 1996 unterzeichnete der Konzern eine Übereinkunft zum Verkauf von Pentastar Electronics, Inc. („PEI“) zu einem Nettoerlös in Höhe von € 13 Mio. (17 Mio. USD). Aus der Veräußerung ist ein Verlust vor Steuern in Höhe von € 59 Mio. bzw. 77 Mio. USD (€ 39 Mio. bzw. 51 Mio. USD nach Steuern) aus der Abschreibung des fortgeführten Buchwerts der PEI auf den niedrigeren Marktwert abzüglich Veräußerungskosten entstanden. PEI umfaßte die restlichen Geschäftsgebiete der CTC. Der Verkauf von PEI wurde am 10. Januar 1997 vollzogen.

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. €:	31. Dezember		
	1998	1997	1996
Vertriebskosten	10.100	9.663	8.383
Allgemeine Verwaltungskosten	5.217	4.709	4.125
Abschreibungen von Firmenwerten	227	210	135
Andere Aufwendungen	685	1.039	1.259
	16.229	15.621	13.902

In den anderen Aufwendungen sind im Jahr 1998 Aufwendungen aus der Rückzahlung von Entwicklungskostenzuschüssen in Höhe von € 229 (1997: 369) Mio. enthalten (vgl. Anmerkung 28).

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

Angaben in Mio. €:	1998	1997	1996
Löhne und Gehälter	19.982	18.656	17.143
Soziale Abgaben	2.990	2.817	2.527
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 22a)	1.126	1.076	1.228
Netto-Aufwendungen der Zuschuß- verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 22a)	866	755	673
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	69	66	77
	25.033	23.370	21.648

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl:	1998	1997	1996
Arbeiter	268.764	261.426	262.048
Angestellte	152.415	147.882	146.006
Auszubildende/Praktikanten	12.760	12.353	11.704
	433.939	421.661	419.758

In Gemeinschaftsunternehmen sind 36.024 (1997: 34.448; 1996: 34.655) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen in 1998 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 41 Mio. und für den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG € 2 Mio. Ferner haben Mitglieder des Vorstands im Rahmen des Stock-Option-Plans 1998 Wandelschuldverschreibungen im Nennwert von € 613.550 gezeichnet. Darüber hinaus wurden Mitgliedern des Vorstands 1.755.000 Optionen und Mitgliedern des Aufsichtsrats 12.000 Optionen zum Erwerb von Chrysler-Aktien gewährt (vgl. hierzu Anmerkung 21). Zur Ermittlung des Wertes der Optionsrechte können Optionspreismodelle herangezogen werden.

Der danach zu ermittelnde Wert unterliegt starken Schwankungen in Abhängigkeit von den getroffenen Annahmen. Ein allgemein verbindlicher Wert ist deshalb nicht bestimmbar. Bezüglich des Ergebnisses der nach US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen vorgenommenen Bewertung der Optionsrechte, deren Konditionen sowie der Bedingungen zur Ausübung der Wandlungsrechte wird auf die Erläuterungen in Anmerkung 21 verwiesen. Zum 31. Dezember 1998 bestehen keine Vorschüsse und Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

6. SONSTIGE ERTRÄGE

In den sonstigen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 99 (1997: 95; 1996: 130) Mio., Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen in Höhe von € 389 (1997: 117; 1996: 197) Mio., Mieterträge in Höhe von € 138

(1997: 87; 1996: 52) Mio., Erträge aus Fremdwährungsumrechnungen in Höhe von € 116 (1997: 109; 1996: 21) Mio. und Erträge aus der Auflösung verschiedener Verpflichtungen in Höhe von € 199 (1997: 154; 1996: 114) Mio. enthalten.

7. FINANZERGEBNIS

Angaben in Mio. €:	1998	1997	1996
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € (20) (1997: 17; 1996: 20) Mio.	(111)	66	217
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	37	459	(9)
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(55)	(76)	(55)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unter- nehmen und sonstigen nicht konsolidierten Unternehmen	59	36	(68)
Beteiligungsergebnis	(70)	485	85
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 13 (1997: 10; 1996: 12) Mio.	1.409	1.595	1.161
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(702)	(640)	(581)
Zinsergebnis	707	955	580
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	17	16	9
Erträge aus dem Abgang von Wertpapieren	132	85	57
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(10)	(10)	(3)
Ergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstrumenten	145	(794)	(390)
Sonstiges Finanzergebnis	(158)	(104)	70
Übriges Finanzergebnis	126	(807)	(257)
	763	633	408

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinsen in Höhe von € 186 (1997: 207; 1996: 145) Mio. aktiviert worden.

8. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Vom Ergebnis vor Ertragsteuern, Außerordentlichem Ergebnis und Anteilen von Fremden in Höhe von € 8.154 (1997: 6.180; 1996: 5.693) Mio. wurden € 2.229 (1997: 1.450; 1996: 594) Mio. in Deutschland erwirtschaftet.

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

Angaben in Mio. €:	1998	1997	1996
Laufende Steuern			
Deutschland	(267)	(1.472)	207
Ausland	1.383	1.695	1.228
Latente Steuern			
Deutschland	967	(910)	(654)
Ausland	992	205	766
	3.075	(482)	1.547

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 1998 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 45% zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% (1997 und 1996: 7,5%) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 47,475% (1997 und 1996: 48,375%). Bei Ausschüttung an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% (1997 und 1996: 7,5%) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld von 30%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 31,65% (1997 und 1996: 32,25%) übersteigende Betrag erstattet wird. Bei Ausschüttung von Gewinnen erhalten in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre darüber hinaus eine Steuergutschrift auf ihre Einkommensteuer in Höhe der zuvor von der Gesellschaft gezahlten Körperschaftsteuer.

Bei inländischen Gesellschaften wurde 1998 und 1997 für die Berechnung der latenten Steuern ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 47,475% zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 8,525% angewandt. Die oben genannte Steuersatzänderung wurde 1997 ergebniswirksam berücksichtigt. Die Auswirkung der Steuersatzänderung wurde in der Überleitungsrechnung für das Jahr 1997 angegeben.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr 1998 gültige Gesamtsteuersatz von 56% (1997 und 1996: 57%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser besteht aus einem effektiven Körperschaftsteuersatz von 47,475% zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 8,525%.

Angaben in Mio. €:	1998	1997	1996
Erwarteter Steueraufwand	4.566	3.522	3.245
Änderung Steuersatz für Latente Steuern im Inland	-	68	-
Herstellung der Ausschüttungsbelastung	(515)	(1.624)	(85)
Besteuerungsunterschied Ausland	(985)	(797)	(993)
Auflösung der per 31. 12. 1997 für die inländische Organschaft verbleibenden Wertberichtigungen	-	(1.003)	-
Sonstige Veränderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei inländischen Gesellschaften	112	(465)	(533)
Steuerlich abweichend behandelte Beteiligungsabschreibungen	(18)	(240)	(106)
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	78	55	29
Sonstiges	(163)	2	(10)
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	3.075	(482)	1.547

Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung beträgt im Berichtsjahr € 515 Mio. und resultiert im wesentlichen aus der auf die normale Ausschüttung (€ 2,35 je Aktie) entfallende Steuerentlastung.

In 1997 betrug der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung € 1.624 Mio. Er war im wesentlichen bedingt durch die auf die Sonderausschüttung entfallende Steuerentlastung in Höhe von € 1.487 Mio. Aufgrund der Ausschüttung an die Aktionäre wurde der Körperschaftsteuersatz von 50% auf 30% reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz übersteigende Betrag erstattet wurde.

In 1997 war die Verminderung der Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern im Inland mit € 465 Mio. i.w. auf die Nut-

zung steuerlicher Verlustvorträge zurückzuführen. Darüber hinaus wurden die - für die inländische Organschaft - per 31.12.1997 verbleibenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern vollständig aufgelöst. Aufgrund der gegenüber den Vorjahren deutlich verbesserten Ertragsaussichten, die auch steuerlich zu einer nachhaltigen Ergebnisverbesserung führen werden, bestand für diese Wertberichtigung keine Grundlage mehr. Hieraus ergab sich 1997 ein Einmaleffekt von € 1.003 Mio.

Weil die in den Vorjahren vorgenommenen handelsrechtlichen Beteiligungsabschreibungen an Cap Gemini Sogeti S.A. steuerlich nicht angesetzt wurden, stand 1997 dem handelsrechtlichen Veräußerungsgewinn in Höhe von € 420 Mio. aus dem Verkauf des Aktienpakets an Cap Gemini Sogeti S.A. kein Steueraufwand gegenüber.

Während des Jahres 1996 verminderten sich die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern um € 538 Mio. In den Vorjahren waren in Gesellschaften des Geschäftsfeldes Luft- und Raumfahrt wegen anhaltender operativer Verluste aktive Steuerlatenzen auf steuerliche Verlustvorträge vollständig wertberichtigt worden. Einige dieser Verlustvorträge waren in ihrer Nutzbarkeit begrenzt. Die Nutzung solcher steuerlicher Verlustvorträge führte 1996 jedoch zu steuerlichen Vorteilen und daher zu einer Abnahme der Wertberichtigungen von € 344 Mio. Eine weitere Abnahme der Wertberichtigungen resultierte aus der

Verschmelzung der AEG auf die Daimler-Benz AG, durch die vororganschaftliche Verlustvorträge der AEG für die deutsche steuerliche Organschaft nutzbar wurden. Vor der Verschmelzung waren aktive Steuerlatenzen aus den vororganschaftlichen Verlustvorträgen der AEG in Höhe von € 118 Mio. zu 100 % wertberichtigt, da sie steuerlich nicht geltend gemacht werden konnten. Weiterhin wurden 1996 Steuerlatenzen aktiviert, die aus in Vorjahren vorgenommenen Beteiligungsabschreibungen resultierten.

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

In 1998 wurde der Verlustvortrag der inländischen Organschaft durch einen konzerninternen Verkauf im wesentlichen verbraucht. In gleicher Höhe, wie sich die aktive Latenz auf steuerliche Verlustvorträge verminderte, führte der Verkauf zu einer aktiven latenten Steuer auf temporäre Differenzen im wesentlichen bei Sachanlagen, so daß sich kein ergebniswirksamer Steuereffekt aus diesem konzerninternen Verkauf ergab.

Zum 31. Dezember 1998 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 1.724 (i.V. 6.141) Mio. sowie gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 2.156 (i.V. 6.346) Mio. Der Großteil der im Konzern vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfällt auf Nicht-Organengesellschaften sowohl im In- und Ausland und ist teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern veränderten sich in der Bilanz um € 143 Mio. Die heutige Einschätzung kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Angaben in Mio. €:	1998	1997
Sachanlagen	2.063	484
Vermietete Gegenstände	1.068	992
Vorräte	1.328	1.259
Forderungen	527	700
Steuerliche Verlustvorträge	1.056	3.367
Pensionsrückstellungen	3.880	4.601
Sonstige Rückstellungen	4.166	3.761
Verbindlichkeiten	846	774
Passive Rechnungsabgrenzung	1.144	1.049
Sonstige	549	504
	16.627	17.491
Wertberichtigungen	(411)	(268)
Aktive latente Steuern	16.216	17.223
Sachanlagen	2.743	2.541
Vermietete Gegenstände	4.252	3.601
Vorräte	483	504
Forderungen	3.645	3.257
Aktive Rechnungsabgrenzung	450	908
Pensionsrückstellungen	2.069	1.891
Sonstige Rückstellungen	367	410
Ausländische Quellensteuer	297	390
Sonstige	1.059	535
Passive latente Steuern	15.365	14.037
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	851	3.186

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1998		31. Dezember 1997	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	5.016	3.979	5.688	4.400
Passive latente Steuern	4.165	2.884	2.502	1.609
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	851	1.095	3.186	2.791

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 297 (i.V. 390) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 5.948 (i.V. 7.789) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 6.016 (i.V. 4.907) Mio. sind nicht berechnet worden,

weil diese Gewinne permanent investiert bleiben sollen. Die Ermittlung der nicht angesetzten latenten Steuern wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

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

Angaben in Mio. €:	1998	1997	1996
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	3.075	(482)	1.547
Im außerordentlichen Aufwand enthaltener Steuerertrag	(78)	-	(90)
Steuerertrag auf höhere steuerliche Aufwendungen aus Stock options	(212)	(39)	(32)
Steueraufwand für Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	296	176	64
	3.081	(345)	1.489

9. AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Im Dezember 1998 tilgte Chrysler einen weiteren Nominalbetrag in Höhe von € 257 Mio. (300 Mio. USD) seiner Auburn Hills Trust Guaranteed Exchangable Certificates mit einer Laufzeit bis 2020 durch Zahlung in Höhe von € 454 Mio. (530 Mio. USD). Aus der vorzeitigen Tilgung resultierte ein außerordentlicher Verlust nach Steuern in Höhe von € 129 Mio. bzw. 143 Mio. USD (nach Abzug des Steuerertrages in Höhe von € 78 Mio. bzw. 87 Mio. USD). Zum 31. Dezember 1998 bestanden noch Zertifikate in Höhe von nominal € 214 Mio. (250 Mio. USD). Die verbleibenden mit 12% verzinslichen Zertifikate sind nicht vor Ablauf der Laufzeit rückzahlbar.

Im Dezember 1996 tilgte Chrysler vorzeitig € 437 Mio. (550 Mio. USD) bzw. 50% des ausstehenden Nominalbetrages seiner Auburn Hills Trust Guaranteed Exchangable Certificates mit einer Laufzeit bis 2020 durch Zahlung in Höhe von € 683 Mio. (859 Mio. USD). Die vorzeitige Tilgung führte zu einem außerordentlichen Verlust nach Steuern in Höhe von € 147 Mio. bzw. 191 Mio. USD (nach Abzug des Steuerertrages in Höhe von € 90 Mio. bzw. 118 Mio. USD).

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-BILANZ

10. IMMATERIELLE ANLAGEWERTE UND SACHANLAGEN

Zur Veränderung der immateriellen Anlagewerte und Sachanlagen verweisen wir auf die Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens. Die immateriellen Anlagewerte beinhalten insbesondere die Geschäftswerte aus der Erstkonsolidierung von Adtranz und dem Erwerb der American Motors Corporation. Des weiteren beinhalten die immateriellen Anlagewerte einen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen stehenden

Unterschiedsbetrag. Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 394 (i.V. 376) 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 € 38 (1997: 29; 1996: 44) Mio.

11. VERMIETETE GEGENSTÄNDE

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 14.078 (i.V. 10.496) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren „operating-lease“-Verträgen sind zum 31. Dezember 1998 wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €:

1999	3.166
2000	1.933
2001	952
2002	286
2003	98
danach	151
	6.586

12. VORRÄTE

Angaben in Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.278	1.911
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen davon aus langfristigen Aufträgen € 919 (i. V. 705) Mio.	4.568	4.414
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	7.631	6.789
Geleistete Anzahlungen	312	337
	14.789	13.451
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 578 (i. V. 769) Mio.	(2.993)	(2.554)
	11.796	10.897

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 € 549 (i.V. 547) Mio. höhere Vorräte ergeben.

13. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1998	1997
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.020	7.841
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	442	243
	8.462	8.084
Wertberichtigungen	(857)	(819)
	7.605	7.265

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 399 (i.V. 440) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

14. FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1998	1997
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	20.635	17.015
Finanzierungsleasing	9.542	8.151
	30.177	25.166
Aktiviertete Vertragsabschlußkosten	96	85
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(4.245)	(4.003)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	804	870
	26.832	22.118
Wertberichtigungen	(364)	(401)
	26.468	21.717

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 1998 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten.

Angaben in Mio. €:	
1999	12.903
2000	6.019
2001	4.599
2002	1.996
2003	1.059
danach	3.601
	30.177

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

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 14.733 (i.V. 12.336) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

15. ÜBRIGE FORDERUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1998	1997
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	480	375
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht ¹⁾	804	717
Sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Forderungen	10.740	11.490
	12.024	12.582
Wertberichtigungen	(1.249)	(1.206)
	10.775	11.376

In den sonstigen Vermögensgegenständen und sonstigen Forderungen sind noch nicht erstattete Teilbeträge aus Forderungsverkäufen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen von insgesamt € 3.046 (i.V. 3.357) Mio. sowie in 1997 eine Steuererminderung aus der Sonderausschüttung von rd. € 1,5 Mrd. enthalten.

Von den übrigen Forderungen weisen € 4.199 (i.V. 4.305) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

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

16. WERTPAPIERE UND FINANZANLAGEN

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

Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Schuldtitel	4.565	4.259
Aktien	971	1.131
Anteile an Aktienfonds	1.970	1.038
Anteile an Rentenfonds	4.654	3.752
	12.160	10.180

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

Mio. €	Anschaf-		31. Dezember, 1998		Anschaf-		31. Dezember, 1997	
	fungskosten	Marktwert	Gewinn	Verlust	fungskosten	Marktwert	Gewinn	Verlust
Anlagebestand	10.501	11.183	706	24	8.603	8.952	356	6
Handelsbestand	934	977	44	1	1.218	1.228	10	-
Wertpapiere des Umlaufvermögens	11.435	12.160	750	25	9.821	10.180	366	6
Anlagebestand/Wertpapiere des Anlagevermögens	278	675	397	-	282	520	238	-
	11.713	12.835	1.147	25	10.103	10.700	604	6

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

Mio. €	Anschaf-		31. Dezember, 1998		Anschaf-		31. Dezember, 1997	
	fungskosten	Marktwert	Gewinn	Verlust	fungskosten	Verlust	Gewinn	Verlust
Aktien	1.116	1.623	513	5	693	1.063	371	1
Schuldtitel von Bund und Ländern	93	93	-	-	-	-	-	-
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	418	418	-	-	59	59	-	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	892	893	5	3	1.360	1.362	5	2
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	1.459	1.478	32	12	1.404	1.412	10	3
Anteile Aktienfonds	1.761	1.970	208	-	834	1.038	205	-
Anteile Rentenfonds	4.309	4.654	345	-	3.750	3.752	2	-
Dinglich gesicherte Schuldverschreibungen	597	595	-	3	761	761	-	-
Andere börsengängige Wertpapiere	134	134	-	1	24	25	1	-
Anlagebestand	10.779	11.858	1.103	24	8.885	9.472	594	6
Handelsbestand	934	977	44	1	1.218	1.228	10	-
	11.713	12.835	1.147	25	10.103	10.700	604	6

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 Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Fällig innerhalb von einem Jahr	975	930
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	2.122	1.839
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	129	355
Fällig nach 10 Jahren	385	495
	3.611	3.619

Die Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren des Anlagebestands betragen € 2.734 (1997: 1.432; 1996: 1.237) Mio. Die dabei realisierten Gewinne belaufen sich auf € 98 (1997: 92; 1996: 11) Mio., während die realisierten Verluste € 8 (1997: 1; 1996: 3) Mio. betragen. Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne oder Verluste erfolgt bei DaimlerChrysler nach der tatsächlichen Verbrauchsfolge.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 4,6 (1997: 3,9) Mrd. sind unter den Zahlungsmitteln ausgewiesen und umfassen vor allem Kaufkontrakte, Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate.

17. ZAHLUNGSMITTEL

Die Zahlungsmittel umfassen Guthaben bei Kreditinstituten, Kassenbestände, Bundesbankguthaben, Schecks und € 308 (i.V. 175) Mio. Festgelder mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten.

18. KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

in Mio. €	31. Dezember		
	1998	1997	1996
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	6.281	6.634	4.879
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	308	175	683
Wertpapiere des Umlaufvermögens	12.160	10.180	7.031
Sonstige	324	336	258
	19.073	17.325	12.851

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

in Mio. €	1998	1997	1996
Gezahlte Zinsen	2.553	1.953	1.773
Gezahlte Ertragsteuern	993	1.699	1.211

19. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich zusammen aus:

in Mio. €:	31. Dezember	
	1998	1997
Überdeckung von Pensionsverpflichtungen	5.309	4.696
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	825	1.734
	6.134	6.430

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 5.280 (i. V. 4.511) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

20. EIGENKAPITAL

Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Anzahl der am 31. Dezember 1998 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.001.733.220. Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von € 2,56. Vorjahresangaben sind entsprechend der Regelungen des Vertrags über den Unternehmenszusammenschluß („Business Combination Agreement“) angepaßt worden.

Sonderausschüttung

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

Kapitalerhöhung

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

Eigene Anteile

Im November 1998 hat Chrysler 23,5 Mio. Chrysler-Aktien in den Chrysler Corporation Retirement Master Trust, einen Fonds zur Finanzierung der Altersversorgungsansprüche bei Chrysler, eingebracht.

Vorzugsaktien

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

Genehmigtes und bedingtes Kapital der DaimlerChrysler AG

Der Vorstand ist ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 30. April 2003 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um

insgesamt bis zu € 256 Mio. (genehmigtes Kapital I) zu erhöhen und Aktien bis zu € 26 Mio. (genehmigtes Kapital II) in Form von Belegschaftsaktien auszugeben. Der Vorstand kann mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital in der Zeit bis zum 31. Dezember 1999 um insgesamt € 77 Mio. durch Ausgabe neuer Aktien erhöhen, wobei zur Zeichnung nur Aktionäre der früheren Daimler-Benz Aktiengesellschaft zugelassen sind (genehmigtes Kapital III).

Im Hinblick auf die unten beschriebene mit 4,125 % verzinsliche DM-Optionsanleihe und die mit 5,75 % verzinslichen DM-Inhaber-Teilschuldverschreibungen (Pflichtwandelanleihe) konnte in der Zeit vom 1. Juli 1998 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Fusion mit der Daimler-Benz Aktiengesellschaft das Grundkapital bis zu € 43,7 Mio. (bedingtes Kapital IV) und nach dieser Zeit um € 43,7 Mio. (bedingtes Kapital I) erhöht werden. Eine bedingte Erhöhung des Grundkapitals kann darüber hinaus aus den Stock Option Plänen 1996, 1997 und 1998 resultieren, die in Anmerkung 21 erläutert werden. Zu diesem Zweck waren Beträge in Höhe von jeweils bis zu € 40,0 Mio. für die Zeit vom 1. Juli 1998 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Fusion mit der Daimler-Benz Aktiengesellschaft (bedingtes Kapital V), bzw. nach dieser Zeit (bedingtes Kapital II) reserviert. Zusätzlich ist DaimlerChrysler ermächtigt, das Grundkapital in Zusammenhang mit den bis zum 30. April 2003 auszugebenden bzw. zu garantierenden Options- bzw. Wandelanleihen um bis zu € 102 Mio. bedingt zu erhöhen (bedingtes Kapital III).

Options- und Wandelanleihen

Im Jahr 1996 hat die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A. (vormals Daimler-Benz Capital (Luxembourg) AG), ein Tochterunternehmen von DaimlerChrysler, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von € 383 Mio. (im Nennwert von € 511 je Papier) begeben. Die Anleihe berechnete die Inhaber zum Bezug von insgesamt 7.690.500 auf den Inhaber lautende Aktien der Daimler-Benz AG. Der Optionspreis pro Aktie beträgt bei Inzahlungsgabe (nach Unternehmenszusammenschluß) € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Im Geschäftsjahr 1998 sind durch die Ausübung von Optionsrechten 5.027.002 (1997: 1.785, 1996: 36) neue Daimler-Benz-Aktien ausgegeben worden.

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 (nach Unternehmenszusammenschluß) 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 Handelsta-

gen vor dem 8. Juni 2002 ergebenden Durchschnittsaktienkurses bestimmt wird und davon abhängig zwischen 1,25625 und 0,86631 Aktien je Wandlungsrecht liegt. Im Jahr 1998 sind aufgrund von Wandlungen 3.713 (1997: 156) neue Daimler-Benz-Aktien ausgegeben worden.

Comprehensive Income

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

Mio. €	1998			1997			1996		
	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-effekt	Netto
Unrealisierter Gewinn (Verlust) aus der Marktbewertung von Wertpapieren:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	659	(354)	305	439	(230)	209	105	(60)	45
Realisierte Gewinne (Verluste)	(103)	57	(46)	(106)	54	(52)	(13)	6	(7)
Unrealisierter Gewinn (Verlust), gesamt	556	(297)	259	333	(176)	157	92	(54)	38
Unterschiedsbetrag aus									
der Währungsumrechnung	(1.402)	-	(1.402)	1.865	-	1.865	1.034	-	1.034
der Pensionsbewertung	(2)	1	(1)	1	(.)	1	26	(10)	16
Veränderung des übrigen Comprehensive Income	(848)	(296)	(1.144)	2.199	(176)	2.023	1.152	(64)	1.088

Sonstiges

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

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluß

gemäß HGB der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 1998 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 2.356 Mio. (€ 2,35 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

21. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Der Konzern verfügt zum Bilanzstichtag über im Sinne der APB Opinion No. 25 variable Stock-Option-Pläne, die ursprünglich bei Daimler-Benz gewährt und inzwischen auf Rechte zur Wandlung in DaimlerChrysler-Aktien umgestellt sind sowie einen sog. Stock Appreciation Rights („SAR“)-Plan. Vor Unternehmenszusammenschluß bestanden bei Chrysler im Sinne der APB Opinion No. 25 fixe Stock-Option-Pläne und eine zielabhängige Aktienvergütung. Letztgenannte Vergütungsformen sind im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses beendet worden; alle bestehenden Anrechte wurden unverfallbar und in DaimlerChrysler-Aktien gewandelt. Der Konzern bilanziert aktienorientierte Vergütungspläne gemäß APB Opinion No. 25.

Variable Stock-Option-Pläne

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

Wandelschuldverschreibung gewährt in

	<i>fällig</i>	<i>Nominal- verzinsung</i>	<i>Wandlungs- preis</i>
1996	Juli 2006	5,9 %	€ 42,62
1997	Juli 2007	5,3 %	€ 65,90
1998	Juli 2008	4,4 %	€ 92,30

1997 wurde von einem Aktionär eine Anfechtungsklage gegen die 1997 erteilte Zustimmung der Hauptversammlung zu den Stock-Option-Plänen erhoben. Das Landgericht Stuttgart hat die Klage in erster Instanz und das Oberlandesgericht

Stuttgart in zweiter Instanz abgewiesen. Gegen diese Urteile hat der Aktionär Revision eingelegt. Die Wandlungsrechte der Stock-Option-Pläne 1997 und 1998 sind abhängig vom erfolgreichen Ausgang des Rechtsverfahrens.

Entwicklung der an das Management ausgegebenen Stock-Options (angepaßt an die Regelungen des Unternehmenszusammenschlusses):

	1998		1997		1996	
	<i>Anzahl der Wandlungs- rechte Mio. Stück</i>	<i>Durchschnitt- licher Aus- übungskurs € je Stück</i>	<i>Anzahl der Wandlungs- rechte Mio. Stück</i>	<i>Durchschnitt- licher Aus- übungskurs € je Stück</i>	<i>Anzahl der wandlungs- rechte Mio. Stück</i>	<i>Durchschnitt- licher Aus- übungskurs € je Stück</i>
Bestand am Jahresanfang	7,5	65,60	0,2	42,62	-	-
gewährt	8,2	92,30	7,4	65,90	0,9	42,62
ausgeübt	(.)	42,62	(0,1)	42,62	(0,7)	42,62
Rückzahlungen	(0,2)	72,22	(.)	65,90	(.)	42,62
noch bestehend am Jahresende	15,5	79,63	7,5	65,60	0,2	42,62
ausübbar am Jahresende	0,1	42,62	0,1	42,62	0,2	42,62

Zum 31. Dezember 1998 können unter diesen Plänen keine weiteren Wandelschuldverschreibungen mehr gezeichnet werden.

Im Jahr 1998 ist im Zusammenhang mit variablen Stock-Option-Plänen ein Aufwand von € 38 (1997: 0; 1996: 0) Mio. angefallen.

Stock Appreciation Rights

Im Zuge des Vollzugs des Unternehmenszusammenschlusses hat der Konzern einen Stock Appreciation Rights („SAR“)-Plan eingeführt. SARs berechtigen den Begünstigten, ab Gewährung an Aktienkurssteigerungen teilzuhaben. Die Kurssteigerung erhält der Begünstigte als Geldbetrag ausbezahlt. 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 ausübbarer Aktienoptionen gewährt wurden, waren sofort einlösbar. Auf zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses noch nicht ausübbarer Aktienoptionen beruhende SARs werden in zwei Teilbeträgen einlösbar: 50% nach einem halben Jahr und 50% nach einem Jahr nach Unternehmenszusammenschluß.

Die SARs haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

	1998	
	Anzahl der SARs Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungskurs USD je Stück
Gewährt	22,3	75,56
Ausgeübt	(0,1)	75,56
Noch bestehend zum Jahresende	22,2	75,56
Zum Jahresende ausübbarer SARs	11,3	75,56

Der aus den SARs resultierende Aufwand bzw. Ertrag wird auf Grundlage der Kursveränderungen der DaimlerChrysler-Aktie bestimmt; die Zahl der einlösbaren SARs wird dabei voll einbezogen, noch nicht ausübbarer SARs zeitanteilig. Nach Unternehmenszusammenschluß ist für SARs im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von € 251 Mio. (279 Mio. USD) entstanden.

Fixe Stock-Option-Pläne bei Chrysler

Die von Chrysler auf Basis seiner fixen Stock-Option-Pläne gewährten Optionen zum Erwerb von Chrysler-Aktien haben sich in den Jahren 1998, 1997 und 1996 wie folgt entwickelt:

	1998		1997		1996	
	Anzahl Optionen auf Chrysler- Aktien Mio. Stück	Durch- schnittlicher Ausübungs- kurs USD je Stück	Anzahl Optionen auf Chrysler- Aktien Mio. Stück	Durch- schnittlicher Ausübungs- kurs USD je Stück	Anzahl Optionen auf Chrysler- Aktien Mio. Stück	Durch- schnittlicher Ausübungs- kurs USD je Stück
Bestand am Jahresanfang	30,7	27,71	28,5	23,68	29,4	19,40
Gewährt	9,2	39,82	10,1	33,72	9,2	28,66
Ausgeübt	(3,8)	23,38	(7,8)	20,92	(7,2)	16,11
Verfallen	(0,1)	30,60	(0,1)	26,70	(2,9)	14,79
Getauscht in DaimlerChrysler-Aktie	(36,0)	31,24	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	30,7	27,71	28,5	23,68
Ausübbar am Jahresende	-	-	13,4	23,43	13,3	20,12

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

Zielabhängige Aktienvergütung bei Chrysler

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

Da den Performance Shares kein Ausübungskurs zugrunde lag, ist in 1998 ein Aufwand in Höhe von € 65 (1997: 18; 1996: 23) Mio. bzw. 72 (1997: 20; 1996: 30) Mio. USD entstanden. Die Anzahl der noch ausstehenden und noch nicht erdienten Performance Shares hat zum Zeitpunkt des Unternehmenszusammenschlusses bzw. am Ende der vorhergehenden Berichtsperioden 1,9 (1997: 0,9; 1996: 0,8) Mio. Stück betragen. Im Zuge des Unternehmenszusammenschlusses wurden alle Performance Shares fällig gestellt und in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt.

Sonstiges

Wären die Aufwendungen der aktienorientierten Vergütungsmodelle nach der Methodik des SFAS 123 auf Basis des Zeitwerts zum Gewährungszeitpunkt bestimmt worden, hätte sich der Konzern-Jahresüberschuß um € 127 (1997: 25) Mio., das

Ergebnis je Aktie um € 0,13 (1997: 0,03) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) um € 0,13 (1997: 0,03) vermindert. Im Geschäftsjahr 1996 hätten sich nur unbedeutende Auswirkungen ergeben.

Der Zeitwert der variablen Stock Options wurde zum Gewährungszeitpunkt auf Basis eines die Ausübungshürde berücksichtigenden „trinomial-tree“-Optionspreismodells kalkuliert. Die hierbei eingeflossenen Prämissen und der sich daraus zum Gewährungszeitpunkt ergebende Zeitwert waren wie folgt:

	1998	1997
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	2,45 %	0,83 %
Erwartete Volatilität	35,2 %	26,2 %
Risikofreier Anlagezinssatz	4,09 %	3,65 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	2	2
Zeitwert je Wandlungsrecht	€ 19,38	€ 11,76

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

	1998	1997	1996
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,0 %	4,7 %	4,8 %
Erwartete Volatilität	29 %	26 %	31 %
Risikofreier Anlagezinssatz	5,7 %	6,2 %	6,7 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	5	5	5
Zeitwert je Option	\$9,20	\$6,79	\$6,87

Die von Chrysler gewährten Optionen zum Erwerb von Chrysler-Aktien waren außer im Falle des Ruhestands bzw. bei einer Veränderung der einheitlichen Leitung des Konzerns nicht verfallbar. Aus diesem Grunde wurde der entsprechende Aufwand über den Zeitraum bis zur erwarteten Optionsausübung, d.h. über fünf Jahre, berücksichtigt.

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

22. RÜCKSTELLUNGEN

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31. Dezember 1998		31. Dezember 1997	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 22 a)	16.618	15.714	17.821	16.963
Steuern	1.122	246	1.006	302
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 22 b)	16.889	6.464	16.960	7.076
	34.629	22.424	35.787	24.341

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Der Rückgang der Rückstellungen für die Zuschußverpflichtungen der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen in 1998 resultiert im wesentlichen daraus, daß Zuwendungen an die „Voluntary Employee’s Beneficiary Association“ (VEBA-Trust) in 1998, 1997 und 1996 in Höhe von insgesamt € 1.498 Mio. jetzt den künftigen Gesundheitsfürsorgeleistungen und damit dem entsprechenden Fondsvermögen zweckbindend zugeordnet wurden.

Pensionspläne

Bei DaimlerChrysler haben im wesentlichen alle Arbeiter und Angestellten Pensionszusagen. Für die Pensionspläne bilden die geleisteten Dienstjahre die Grundlage. Die nach den Pensionsplänen vorgesehenen Zahlungen können sowohl auf dem im letzten Beschäftigungsjahr oder auf dem im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bezogenen Gehalt als auch auf fixen Beiträgen beruhen, die wiederum vom erreichten Gehaltsniveau und der eingenommenen Position im Unternehmen abhängen. Zum 31. Dezember 1998 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portfeuille angelegt, die hauptsächlich aus Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 14,4 Mio. Anteile, die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses abgegeben wurden, am gezeichneten

in Mio. €

31. Dezember

1998 1997

Pensionverpflichtungen (Pensionspläne)	9.148	8.739
Zuschußverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	7.020	8.818
Übrige Pensionsverpflichtungen	450	264
	16.618	17.821

Kapital von DaimlerChrysler mit einem Marktwert von € 1.197 Mio. enthalten (vgl. Anmerkung 20).

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 U.S.-Pensionspläne sowie in übrige Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in Deutschland betreffen. Die Darstellungen entsprechen den Erfordernissen gemäß SFAS 132. Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgte unverändert nach SFAS 87.

Bei der Bewertung der deutschen Pensionsverpflichtungen in 1998 sind die neuen Heubeck-Richttafeln angewendet worden, die der Erhöhung der künftigen Lebenserwartung und den geringeren Invalidisierungswahrscheinlichkeiten Rechnung tragen und in 1998 per Saldo zu einem deutlichen Anstieg der versicherungsmathematischen Verluste geführt haben.

Mio. €

31. Dezember 1998
U.S.-Pen- Übrige Pen-
sionspläne sionspläne

31. Dezember 1997
U.S.-Pen- Übrige Pen-
sionspläne sionspläne

	31. Dezember 1998		31. Dezember 1997	
	U.S.-Pen- sionspläne	Übrige Pen- sionspläne	U.S.-Pen- sionspläne	Übrige Pen- sionspläne
Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	14.235	13.048	11.430	11.881
Kursdifferenzen	(1.001)	(211)	1.757	178
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	378	309	261	277
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	931	834	899	817
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	43	39	35	3
Versicherungsmathematische Verluste	658	849	683	450
Veränderungen aufgrund von Frühpensionierungen, Altersteilzeitregelungen u.ä.	-	1	-	-
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	(143)	132	2	(20)
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(898)	(595)	(832)	(538)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	14.203	14.406	14.235	13.048
Veränderungen des Fondsvermögens:				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	16.231	4.521	12.608	3.947
Kursdifferenzen	(1.220)	(190)	1.957	192
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	2.254	526	2.445	591
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.300	5	33	60
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	-	20	15	1
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	(115)	122	9	(60)
Pensionszahlungen der Fonds	(897)	(235)	(836)	(210)
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	17.553	4.769	16.231	4.521

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

Mio. €	31. Dezember			
	1998		1997	
	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
Finanzierungsstatus *)	(3.349)	9.637	(1.996)	8.527
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	344	(1.012)	130	(443)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(1.436)	(102)	(1.700)	(130)
Noch nicht berücksichtigte Aufwendungen/Erträge aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	(353)	(4)	(506)	(6)
Bilanzbetrag	(4.794)	8.519	(4.072)	7.948
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	(4.816)	(493)	(4.074)	(621)
Pensionsrückstellungen	136	9.012	170	8.569
Immaterielle Vermögensgegenstände	(94)	-	(135)	-
Übriges Comprehensive Income	(20)	-	(33)	-
Bilanzbetrag (Saldo)	(4.794)	8.519	(4.072)	7.948

*) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämien für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des

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

	1998		1997		1996	
	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
	%	%	%	%	%	%
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31. 12.:						
Abzinsungsfaktor	6,5	6,0	6,8	6,5	7,3	6,8
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	9,7	8,1	9,7	8,1	9,7	8,1
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	5,9	3,3	6,0	3,7	6,0	3,8

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	1998		1997		1996	
	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne	U.S.-Pensionspläne	Übrige Pensionspläne
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	378	309	261	277	246	289
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	931	834	899	817	721	802
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(1.391)	(326)	(1.265)	(305)	(1.001)	(274)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	41	37	20	33	57	23
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	165	22	176	18	120	18
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	124	2	123	2	105	2
Übrige Pensionsaufwendungen	2	(2)	18	3	116	4
Netto-Pensionsaufwendungen	250	876	232	845	364	864

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

Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	13.391	12.048
Fondsvermögen	3.497	3.283

Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften in Nordamerika 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 1998 war das Fondsvermögen in verschiedenartige Portfeuille angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden.

Die folgenden Informationen über die Pläne der Zuschußverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen von DaimlerChrysler sind unterteilt in U.S.-Pläne sowie übrige Pläne, die kanadische Gesellschaften betreffen. Die Darstellungen entsprechen den Erfordernissen gemäß SFAS 132. Die Bewertung der Verpflichtungen erfolgte unverändert nach SFAS106:

Mio. €	31. Dezember 1998		31. Dezember 1997	
	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne
Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	8.950	717	7.508	528
Kursdifferenzen	(713)	(50)	1.157	81
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	173	16	153	11
Aufzinsung der erwarteten Zuschußverpflichtungen	598	48	548	44
Geleistete Beiträge der Arbeitnehmer				
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderungen der Versorgung	279	1	(302)	2
Versicherungsmathematische Verluste	348	25	291	99
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	-	(52)	1	(27)
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(431)	(23)	(406)	(21)
Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres	9.204	682	8.950	717
Veränderung des Fondsvermögens:				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	91	-	66	-
Kursdifferenzen	(24)	-	11	-
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	13	-	12	-
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	1.498	-	5	-
Pensionszahlungen des Fonds	(4)	-	(3)	-
Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres	1.574	-	91	-

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

Mio. €	31. Dezember			
	1998		1997	
	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne
Finanzierungsstatus*)	7.629	682	8.859	717
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	(800)	(214)	(494)	(232)
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	(269)	(8)	(25)	(7)
Bilanzbetrag	6.560	460	8.340	478

*) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Der Bilanzbetrag ist die Rückstellung der Zuschußverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen.

setzten 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:

Die zur Berechnung der Zuschußverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen ge-

	1998		1997		1996	
	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne
	%	%	%	%	%	%
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31. 12.:						
Abzinsungsfaktor	6,5	6,3	6,8	6,5	7,3	6,5
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	10,0	-	8,5	-	8,5	-
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	6,0	5,1	6,5	5,9	6,0	6,0
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten im Jahr 2002	5,0	4,7	5,0	4,8	5,1	5,1

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

Mio. €	1998		1997		1996	
	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne	U.S.-Pläne	Übrige Pläne
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	173	16	153	11	147	8
Aufzinsung der erwarteten Zuschußverpflichtungen	598	48	548	44	489	38
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(6)	-	(5)	-	-	-
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	3	11	(1)	-	(6)	-
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	24	(1)	1	3	15	3
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 106	-	-	(1)	-	(24)	(1)
Übrige Pensionsaufwendungen	-	-	2	-	5	-
Netto-Aufwendungen	792	74	697	58	626	48

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

Mio. €	1%- Steigerung	1%- Verminderung
	Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	111
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1.067	(876)

Vorausbezahlte Versorgungsleistungen

Im Dezember 1998 nahm DaimlerChrysler für 1999 Zuwendungen an die „Voluntary Employee’s Beneficiary Association“ (VEBA-Trust) in Höhe von € 292 Mio. vor, die künftige Gesundheitsfürsorgeleistungen betreffen.

In 1998 wurde festgelegt, daß € 1.206 Mio. von den in 1997 und 1998 an den VEBA-Trust vorgenommenen Zuwendungen für Zahlungen der Gesundheitsfürsorgeleistungen vorgesehen sind. Damit wurden in 1998 dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen insgesamt € 1.498 Mio. zugeordnet. Im Dezember 1997 nahm DaimlerChrysler im voraus für 1998 Zuwendungen an den VEBA-Trust und an andere Versorgungspläne in Höhe von € 975 Mio. vor. Im Dezember 1996 nahm DaimlerChrysler im voraus für 1997 Zuwendungen an den VEBA-Trust und an andere Versorgungspläne in Höhe von € 846 Mio. vor.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	6.386	6.363
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	762	646
Restrukturierung	635	728
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	2.263	2.035
Andere	6.843	7.188
	16.889	16.960

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

Mio. €	Abfindungs- zahlungen	Schließungs- kosten	Gesamt
Stand zum 1. Januar 1996	832	226	1.058
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(284)	(26)	(310)
Auflösungen	(194)	(17)	(211)
Zuführungen	216	180	396
Stand zum 31. Dezember 1996	570	363	933
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(269)	(187)	(456)
Auflösungen	(45)	(37)	(82)
Zuführungen	299	34	333
Stand zum 31. Dezember 1997	555	173	728
Inanspruchnahme und Umbuchungen	(242)	(110)	(352)
Auflösungen	(12)	(19)	(31)
Zuführungen	259	31	290
Stand zum 31. Dezember 1998	560	75	635

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern in 1998 vor allem im Bereich Fahrzeuge des früheren Daimler-Benz-Konzerns und DaimlerChrysler Aerospace Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 259 (1997: 299; 1996: 216) Mio. gebildet worden. In 1997 waren vor allem das Fahrzeuggeschäft des früheren Daimler-Benz-Konzerns und in 1996 vor allem das Fahrzeuggeschäft des früheren Daimler-Benz-Konzerns, die frühere AEG DBI sowie DaimlerChrysler Aerospace betroffen. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 7.100 (1997: 6.600; 1996: 11.800) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 413 (1997: 503; 1996: 381) Mio. zur Folge, von denen € 242 (1997: 269; 1996: 284) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 1998 sind für den Abbau von ca. 9.500 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Während des Jahres 1996 stieg in der Luftfahrtindustrie die Nachfrage deutlich an. Insbesondere bei DaimlerChrysler Aerospace Airbus führten die sich dadurch abzeichnenden höheren Fertigungsraten zu einer Reduzierung der in 1995 gebildeten Vorsorgen für sachliche und personelle Strukturmaßnahmen in Höhe von ca. € 153 Mio.

Die Schließungskosten resultieren in 1998 und 1997 vor allem aus den Restrukturierungsmaßnahmen bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen. 1996 waren ausschließlich Geschäftsbereiche der früheren AEG betroffen.

23. FINANZVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	gewogener Durchschnitts- zinssatz (in %)	Fälligkeiten	31. Dezember	
			1998	1997
Anleihen	5,8		3.207	3.030
Schuldverschreibungen	5,4		11.015	8.991
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5,2		4.999	4.420
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen			158	29
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten			319	406
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien			777	465
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)			20.475	17.341
Anleihen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2.605 (i. V. 3.472) Mio.	6,1	2000– 2097	14.576	12.671
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2.185 (i. V. 1.492) Mio.	5,8	2000– 2019	4.311	3.485
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 28 (i. V. 87) Mio.			171	283
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 36 (i. V. 35) Mio.			64	55
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 228 (i. V. 307) Mio.			833	540
Langfristige Finanzverbindlichkeiten			19.955	17.034
			40.430	34.375

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf DM und US-Dollar lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypothe-

ken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.526 (i.V. 1.190) Mio. gesichert.

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

Mio. €	1999	2000	2001	2002	2003	danach
Finanzverbindlichkeiten	20.475	5.749	4.226	3.358	1.541	5.081

Am Jahresende sind kurzfristige Kreditrahmen in Höhe von € 7.984 (i.V. 11.027) Mio. ungenutzt. Die langfristigen und nicht genutzten Kreditrahmen betragen € 10.903 (i.V. 11.047) Mio.

24. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Mio. €	31. Dezember 1998			31. Dezember 1997		
	Gesamt	davon >1 Jahr	davon >5 Jahre	Gesamt	davon >1 Jahr	davon >5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.848	54	1	12.026	32	2

25. ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	31. Dezember 1998			31. Dezember 1997		
	Gesamt	davon >1 Jahr	davon >5 Jahre	Gesamt	davon >1 Jahr	davon >5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	349	-	-	553	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	665	20	11	956	19	12
Sonstige Verbindlichkeiten	8.235	587	2	6.403	815	16
	9.249	607	13	7.912	834	28

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

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung des Monats Dezember sowie Steuerverbindlichkeiten. In ihnen sind in Höhe von € 1.025 (i.V. 711) Mio. Steuern und in Höhe von € 759 (i.V. 659) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

26. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 986 (i.V. 1.321) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN**27. RECHTSSTREITIGKEITEN UND SCHADENSERSATZANSPRÜCHE**

Gegen Konzernunternehmen sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden, darunter Gemeinschaftsklagen und Klagen auf hohen Schadensersatz oder andere Entschädigungen, was zu erheblichen Ausgaben führen könnte. Rechtsstreitigkeiten sind vielen Unsicherheiten unterworfen, der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, daß DaimlerChrysler aufgrund abschließender Urteile zu einigen dieser Fälle Aufwen-

dungen 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.

28. HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

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

Mio. €	31. Dezember	
	1998	1997
Bürgschaften	2.449	2.107
Wechselobligo	103	100
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	500	829
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	307	186
	3.359	3.222

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

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen und 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 Maß-

nahme, 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 der Flugzeug-Entwicklungen hat sich die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH („DA“) gegenüber Airbus Industrie verpflichtet, Leistungsanteile selbst zu tragen. Auf die Zeit nach dem Bilanzstichtag entfallen davon, soweit sie nicht im Jahresabschluß berücksichtigt sind, € 316 Mio.

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

Durch die Beteiligung der DA am Airbus-Konsortium haftet die DA für vom Airbus-Konsortium gegebene, unwiderrufliche Zusagen zur Finanzierung bestellter oder optierter Flugzeuge, die zukünftig auszuliefern sind. Zusätzlich ergibt sich eine Haftung für Kreditgarantien und die Teilfinanzierung von Forderungen des Airbus-Konsortiums im Rahmen von bestehenden Kundenfinanzierungsprogrammen. Diese Kundenfinanzierungen wurden durch Zugriffsrechte auf die finanzierten Flugzeuge abgesichert, deren Marktwert eventuelle Verluste aus solchen Verpflichtungen abdecken würde. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen halten wir die Wahrscheinlichkeit von wesentlichen Verlusten aus diesen Kundenfinanzierungsprogrammen für gering.

Die DA haftet für die vorstehenden Finanzierungsprogramme des Airbus-Konsortiums gesamtschuldnerisch mit den anderen Konsortialpartnern. Sollte das Airbus-Konsortium trotz der bestehenden Sicherheiten nicht seinen Verpflichtungen nachkommen können, haftet jeder der Konsortialpartner nach außen gesamtschuldnerisch und unbeschränkt; im Innenverhältnis beschränkt sich seine Haftung auf seinen Anteil am Konsortium.

Im Jahre 1989 erwarb der Konzern die Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH („MBB“) einschließlich DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (vormals Deutsche Airbus GmbH), die damals wie heute den deutschen Anteil am Europäischen Airbus-Konsortium hält. Im Zusammenhang mit diesem Erwerb übernahm die Bundesrepublik Deutschland bestimmte finanzielle Verpflichtungen von MBB und DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH und stimmte weiterhin zu, auch in Zukunft für Entwicklungsprogramme und andere Teilbereiche in begrenztem Umfang finanzielle Unterstützung zu leisten. Diese Unterstützungsleistungen waren bedingt rückzahlbar und wären, beginnend im Jahr 2001, mit 40% des jeweiligen Vorjahresgewinns vor Steuern (wie in der Vereinbarung mit der Bundesregierung definiert) der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH rückzahlbar gewesen. Darüber hinaus wären bestimmte flugzeugauslieferungsabhängige Zahlungen zu leisten gewesen.

In 1998 und 1997 hat die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH diese gegenüber der Bundesrepublik Deutschland bestehenden Verpflichtungen durch Zahlung von € 895 Mio. (1997: € 716 Mio.) abgelöst. Die Ablösung im Jahr 1998, aufgrund derer sämtliche verbliebenen Verpflichtungen gegenüber der Bundesregierung endgültig abgegolten sind, bezog sich im wesentlichen auf das A300/310 und das A330/340 Programm sowie auf die nicht entwicklungsbedingten finanziellen Unterstützungen, während die Zahlung im Jahr 1997 im Hinblick auf das A320 Programm einschließlich aller Derivate

erfolgte. Von diesen Beträgen wurden € 229 Mio. (1997: € 369 Mio.) als Aufwand berücksichtigt. Die Restbeträge sind aktiviert und werden über die in der Zukunft auszuliefernden Flugzeuge der entsprechenden Programme abgeschrieben. Im Rahmen verschiedener Produktionsprogramme hat DaimlerChrysler mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge zu Marktpreisen abgeschlossen. Falls hierbei bestimmte Abnahmeverpflichtungen nicht erfüllt werden, sind Ausgleichszahlungen zu leisten.

Im geschäftsüblichen Rahmen wird ein Teil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte veräußert. Die Erlöse daraus betragen € 40.863 (i.V. 44.336) Mio. Die möglichen Risiken aus der Rückgriffshaftung aufgrund des Ausfalls von Kunden betragen € 182 (i.V. 161) Mio.

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

Im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von € 984 (1997: 910; 1996: 826) Mio. aufwandswirksam erfaßt. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 1998 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

Mio. €	<i>Operating leases</i>
1999	543
2000	371
2001	283
2002	218
2003	168
danach	870

29. FINANZINSTRUMENTE

a) Einsatz von Finanzinstrumenten

DaimlerChrysler nutzt im täglichen Finanzmanagement alle gängigen Finanzinstrumente wie z. B. Geldanlagen, Anlagen in variabel- und festverzinslichen Wertpapieren und Aktien, Devisentermin- und -optionsgeschäften. Die Refinanzierung erfolgt durch Festgeldaufnahmen, Eurobonds, Commercial-Paper- und Euro-Medium-Term-Note-Programme. Aus der Änderung von Zinssätzen, Aktien- und Währungskursen können sich demgemäß für den Konzern Risiken ergeben, die durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten reduziert werden. Ohne den Einsatz dieser Instrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt.

b) Nominalwerte und Kreditrisiko

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

Die Nominalwerte von derivativen Finanzinstrumenten belaufen sich auf:

Mio. €	1998	1997
Währungssicherheitskontrakte	28.204	22.912
Zinssicherungskontrakte	26.162	30.093

Die Währungssicherungskontrakte beinhalten Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen, die vor allem der Absicherung bereits bilanzierter Forderungen und Verbindlichkeiten sowie von Aufträgen und geplanten Geschäften in ausländischen Währungen dienen (hauptsächlich US-Dollar, Japanische Yen und wichtige europäische Währungen). Die Sicherungskon-

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

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

trakte werden eingesetzt, um für zukünftige Cash Flows in ausländischen Währungen das Risiko aus Kursschwankungen zu reduzieren. Währungskontrakte bestehen für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren.

Der Konzern tätigt Zinsswaps, Zins-Währungs-Swaps, Zinsterminkontrakte und Zinsoptionen zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken bei Finanzanlagen, sowie um Finanzierungskosten zu reduzieren, günstige Finanzierungsquellen zu erschließen und Zinsrisiken aus Inkongruenzen zwischen Forderungen und Verbindlichkeiten zu minimieren.

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 bedeutsames Risiko aus der Abhängigkeit von einzelnen Kontrahenten. Das allgemeine Kreditrisiko aus den eingesetzten derivativen Finanzinstrumenten wird nicht für wesentlich gehalten.

c) Marktwerte von Finanzinstrumenten

Der Marktwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer anderen Partei übernehmen würde. Die Marktwerte wurden auf der Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen und der nachstehend dargestellten, auf bestimmten Prämissen beruhenden Be-

wertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflußfaktoren können die hier aufgeführten Werte von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

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

Mio. €	31. Dezember 1998		31. Dezember 1997	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	912	912	1.485	1.485
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.468	26.460	21.717	21.818
Wertpapiere	12.160	12.160	10.180	10.180
Zahlungsmittel	6.590	6.590	6.809	6.809
Sonstige	261	261	336	336
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	40.430	40.459	34.375	35.236
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	338	744	173	367
Zinssicherungskontrakte	97	309	60	116
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	268	349	535	972
Zinssicherungskontrakte	19	303	48	222

Bei der Ermittlung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus Grundgeschäften (z. B. Aufträge und Planumsätze) nicht berücksichtigt. Zum Jahresende 1998 wurden unrealisierte Kursgewinne von € 325 (i.V. Kursverluste von 243) Mio. aus Termingeschäften und Optionen, die zur Absicherung von Verkaufsgeschäften in ausländischer Währung der nachfolgenden 3 Monate bis 2 Jahre getätigt wurden, nicht bilanziert.

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

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

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

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Buchwerte der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit variablen Zinssätzen entsprechen nahezu ihren Marktwerten, da der vereinbarte und der am Markt erzielbare Zinssatz annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit entsprechender Fristigkeit zum 31. Dezember 1998 und 1997 hätten aufgenommen werden können.

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

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

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

d) Bilanzierung und Ergebnisausweis von Finanzinstrumenten

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

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

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

Im Falle der vorzeitigen Auflösung eines Devisensicherungsgeschäftes, für das eine Bewertungseinheit bestanden hat, wird 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 wird dagegen das Ergebnis aus der Auflösung zunächst ergebnisneutral abgegrenzt und zeitanteilig über die Restlaufzeit des ursprünglich zugeordneten Grundgeschäftes im Zinsergebnis vereinnahmt.

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

Sofern Fremdwährungssicherungsgeschäfte den abzusichernden Positionen (originäre Finanzgeschäfte, Einkaufs- und Verkaufstransaktionen) nicht direkt zugeordnet werden können, beeinflussen diese Sicherungsgeschäfte das Finanzergebnis. Werden geplante Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft abgesichert, ist die Bildung von bilanziellen Bewertungseinheiten grundsätzlich nicht möglich. Die Wertschwankungen dieser Sicherungsgeschäfte gehen bis zum Zeitpunkt der Zuordnung zu einem Grundgeschäft ins Finanzergebnis und werden dort zum Zuordnungszeitpunkt mit dem dann gültigen Wertansatz festgeschrieben. Gemeinsam mit den Ergebnissen bei Realisierung der Sicherungsgeschäfte werden die zuvor festgeschriebenen Werte am Fälligkeitszeitpunkt dem Operating Profit zugeordnet, so daß im Operating Profit per Saldo der Terminus zum Zeitpunkt der Zuordnung zum Tragen kommt.

30. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Im Geschäftsjahr 1998 hat DaimlerChrysler erstmals die Angabepflichten des SFAS 131 zur Segmentberichterstattung umgesetzt. Die Vorjahre sind entsprechend dargestellt.

Die interne Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

Personenwagen Mercedes-Benz, 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.

Personenwagen und Nutzfahrzeuge Chrysler, Plymouth, Jeep, Dodge: Dieses Segment umfaßt die Erforschung, das Design, die Produktion, die Montage und den Verkauf von Personenwagen und Nutzfahrzeugen der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge sowie dazugehörige Ersatzteile und Zubehör.

Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra: 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.

Chrysler Financial Services: Dieses Segment besteht vor allem aus der Chrysler Financial Company, L.L.C., die sich hauptsächlich mit der Absatzfinanzierung von Fahrzeugen, Händlerbestandsfinanzierung, Vermögens- und Schadensversicherungen für Händler sowie der Entwicklung und dem Management von Absatzwegen, insbesondere für die Marken Chrysler, Plymouth, Jeep und Dodge, befaßt.

Dienstleistungen: Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Informationstechnologie, Finanzdienstleistungen (ohne Chrysler Financial Services), Versicherungen, Handel, Telekommunikations- und Mediendienste sowie Immobilienmanagement.

Luft- und Raumfahrt: Dieses Geschäftsfeld umfaßt Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Passagier- und Militärflugzeugen und Hubschraubern, Satelliten sowie Raumfahrtsystemen, Produkten in den Bereichen Verteidigung und Zivile Systeme, einschließlich Radar- und Sensorsystemen sowie Antriebssystemen.

Übrige: Dieses Segment beinhaltet vor allem die direkt geführten industriellen Beteiligungen, in denen unsere Tätigkeiten in den Bereichen Bahnsysteme (über eine 50%-Beteiligung an Adtranz), Automobil-Elektronik (bis 31. Dezember 1997 Mikroelektronik), Erkennungs- und Sortiersysteme (bis 31. Dezember 1996) sowie Dieselantriebe gebündelt werden. Das Segment Übrige enthält auch Corporate Research, Immobilienaktivitäten sowie Holding- und Finanzgesellschaften.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im DaimlerChrysler-Konzern basiert im wesentlichen auf den in Anmerkung 2 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (US-GAAP). Der Konzern mißt den Erfolg seiner Segmente anhand des „Operating Profit“. Der Operating Profit eines Segments wird aus dem Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern der Gewinn- und Verlustrechnung bestimmt. Nicht einbezogen werden bestimmte Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands sowie die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses; bestimmte Posten des Finanzergebnisses werden berücksichtigt.

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

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

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

Mio. €	Personen-	Personen-	Nutzfahr-	Nutzfahr-	Mercedes-	Chrysler	Dienst-	Luft- und	Übrige	Elimi-	Daimler-
	wagen	wagen	zeuge	zeuge	Benz,	Financial	leistungen	Raumfahrt		nierungen	Chrysler
	Mercedes-	Mercedes-	Freightliner,	Chrysler	Benz,	Services					Konzern
	Benz,	Benz,	Jeep,	Mercedes-	Mercedes-						
	smart	smart	Dodge	Plymouth,	Chrysler,						
				Jeep,	Chrysler,						
				Dodge	Mercedes-						
					Benz,						
					smart						
1998											
Außenumsätze	30.859	56.278	22.374	2.726	7.817	8.722	3.006	-	131.782		
konzerninterne Umsätze	1.728	62	788	151	1.756	48	420	(4.953)	-		
Umsätze gesamt	32.587	56.340	23.162	2.877	9.573	8.770	3.426	(4.953)	131.782		
Operating Profit (Loss)	1.993	4.212	946	652	392	623	(146)	(79)	8.593		
Segment-Aktiva	17.098	37.810	11.936	21.880	28.232	12.970	33.477	(27.254)	136.149		
Sachinvestitionen	1.995	3.920	832	-	285	326	797	-	8.155		
Abschreibungen	1.310	2.837	692	392	1.646	289	293	(168)	7.291		
1997											
Außenumsätze	25.874	51.939	19.481	2.207	6.681	7.751	3.639	-	117.572		
konzerninterne Umsätze	1.680	3	531	200	1.243	65	257	(3.979)	-		
Umsätze gesamt	27.554	51.942	20.012	2.407	7.924	7.816	3.896	(3.979)	117.572		
Operating Profit (Loss)	1.716	3.368	342	586	246	284	(225)	(87)	6.230		
Segment-Aktiva	15.003	38.699	11.000	17.867	24.434	11.174	23.823	(17.169)	124.831		
Sachinvestitionen	1.885	4.501	601	-	193	255	635	(19)	8.051		
Abschreibungen	1.160	2.288	687	168	1.459	306	324	(170)	6.222		
1996											
Außenumsätze	22.447	45.205	15.879	1.840	5.521	6.636	3.887	-	101.415		
konzerninterne Umsätze	1.406	3	560	120	1.199	38	211	(3.537)	-		
Umsätze gesamt	23.853	45.208	16.439	1.960	6.720	6.674	4.098	(3.537)	101.415		
Operating Profit (Loss)	1.796	4.321	(61)	471	160	25	(561)	61	6.212		
Segment-Aktiva	13.305	31.263	9.582	14.003	19.077	10.975	16.099	(13.011)	101.293		
Sachinvestitionen	1.479	3.545	797	-	120	311	486	(17)	6.721		
Abschreibungen	917	1.760	625	91	1.311	277	357	(46)	5.292		

Die Investitionen bei vermieteten Gegenständen haben im Segment Chrysler Financial Services € 2.935 (1997: 1.211; 1996: 297) Mio. und bei Dienstleistungen € 4.303 (1997: 3.678; 1996: 3.161) Mio. betragen.

Mio. €	1998	1997	1996
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	7.391	5.547	5.285
Nicht einbezogen:			
bestimmte Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands	688	721	770
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	685	-	-
Berücksichtigte Posten des Finanzergebnisses	(171)	(38)	157
Operating Profit des Konzerns	8.593	6.230	6.212

Umsatz in Mio. €	Sonstige europäische Länder		Sonstige amerikanische Länder		Asien	Sonstige Länder	Daimler-Chrysler-Konzern
	Deutschland		U.S.A.				
1998	24.918	23.550	65.300	11.519	4.311	2.184	131.782
1997	21.317	20.798	56.615	10.576	5.587	2.679	117.572
1996	20.316	16.954	49.485	7.152	5.058	2.450	101.415

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 12.953 (1997: 12.040, 1996: 11.160) Mio. auf Deutschland, € 25.344 (1997: 22.632, 1996: 18.881) Mio. auf die USA und € 11.309 (1997: 9.797, 1996: 5.808) Mio. auf übrige Länder.

31. ERGEBNIS JE AKTIE

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

Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahmen der Ergebnisse je Aktie	31. Dezember		
	1998	1997	1996
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“):			
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	4.949	6.547	4.169
Dividende auf Vorzugsaktien	-	(1)	(3)
	4.949	6.546	4.166
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	959,3	949,3	981,6
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“)	5,16	6,90	4,24
Einmalige Effekte ¹⁾	0,42	(2,62)	-
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“) ohne einmalige Effekte	5,58	4,28	4,24
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“):			
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	4.949	6.547	4.169
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuer)	20	19	4
	4.969	6.566	4.173
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	959,3	949,3	981,6
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	19,8	12,8	4,0
Aktien aus unterstellter Ausübung von verwässernden Optionen	18,3	17,7	16,5
Aus unterstellten Ausübungserlösen erwerbbar Aktien	(11,8)	(13,5)	(11,9)
Verwässerungseffekt aus Vorzugsaktien	0,2	0,8	2,7
Verwässerungseffekt aus bedingt auszugebenden Aktien	1,3	1,1	1,1
	987,1	968,2	994,0
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“)	5,04	6,78	4,20
Einmalige Effekte ¹⁾	0,41	(2,57)	-
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) ohne einmalige Effekte	5,45	4,21	4,20

¹⁾ Die einmaligen Effekte umfassen in 1998 die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses in Höhe von € 401 Mio. (nach Steuern) und in 1997 die Steuerentlastung aus der Sonderausschüttung und aus der Verminderung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern innerhalb der deutschen Organschaft in Höhe von insgesamt € 2.490 Mio.

1997 wurden die Wandelschuldverschreibungen des Stock-Option-Plans 1997 nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Börsenkurs der Aktie zum Bilanzstichtag unter der Wandlungshürde lag. Aus dem gleichen Grund waren die Wandelschuldverschreibungen des Stock-Option-Plans 1998 nicht in die Berechnung zum 31. Dezember 1998 einbezogen.

32. EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Im Januar 1999 hat DaimlerChrysler den Erwerb des 50%-Anteils der ABB an Adtranz beschlossen (vgl. Anmerkung 3). Die Übernahme wird voraussichtlich im zweiten Quartal 1999 abgeschlossen sein. Der Vollzug des Erwerbs ist u.a. noch von der Zustimmung der Behörden abhängig.

Zum 31. Dezember 1997 nicht ausgeübte Arbeitnehmer-Aktienoptionen zum Erwerb von 0,2 (1996: 0,1) Mio. DaimlerChrysler-Aktien wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) einbezogen, da der Ausübungspreis dieser Optionen höher war als der durchschnittliche Kurs der DaimlerChrysler-Aktie während der jeweiligen Periode.

DaimlerChrysler beabsichtigt, Mitarbeitern, die Optionen des Stock-Option-Plans 1997 bzw. 1998 gezeichnet haben, einen Umtausch dieser Optionen in SARs anzubieten. Die Konditionen bleiben unverändert mit der Ausnahme, daß der Inhaber eines SARs berechtigt ist, die Differenz zwischen Wandlungspreis und dem Börsenkurs zum Zeitpunkt der Wandlung in Geld zu erhalten. Vgl. hierzu auch Anmerkung 21.

Hilmar Kopper

Frankfurt am Main
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutsche Bank AG
Vorsitzender

Karl Feuerstein *)

Mannheim
Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats
im DaimlerChrysler-Konzern
Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der
DaimlerChrysler AG
Stellvertretender Vorsitzender

Robert E. Allen

Berkeley Heights
Retired Chairman of the
Board and
Chief Executive Officer
of AT & T Corp.

Willi Böhm *)

Wörth
Mitglied des Betriebsrats des
Werkes Wörth der
DaimlerChrysler AG

Sir John Browne

London
Chief Executive Officer
of BP Amoco p.l.c.

Manfred Göbels *)

Stuttgart
Mitglied des Oberen Führungs-
kreises der DaimlerChrysler AG,
Vorsitzender des Konzern-
sprecher-Ausschusses im
DaimlerChrysler-Konzern

Erich Klemm *)

Sindelfingen
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Sindelfingen der
DaimlerChrysler AG

Rudolf Kuda *)

Frankfurt am Main
Leiter der Abteilung
Besondere Aufgaben
beim Vorstand der IG Metall

Robert J. Lanigan

Toledo
Chairman Emeritus
of Owens-Illinois, Inc.

Helmut Lense *)

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats
des Werkes Untertürkheim der
DaimlerChrysler AG

Peter A. Magowan

San Francisco
Retired Chairman of the
Board of Safeway, Inc.,
President and
Managing General Partner
of San Francisco Giants

Herbert Schiller *)

Frankfurt am Main
Vorsitzender des
Konzernbetriebsrats der
DaimlerChrysler Services
(debis) AG

**Dr. rer. pol.
Manfred Schneider**

Leverkusen
Vorsitzender des Vorstands
der Bayer AG

Peter Schönfelder *)

Augsburg
Vorsitzender des Betriebsrats
der DaimlerChrysler
Aerospace AG
Werk Augsburg

G. Richard Thoman

Stamford
President and Chief
Operating Officer
of Xerox Corporation

Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Sprecher des Vorstands der
Dresdner Bank AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board
of BCE Inc.

Dr.-Ing. Mark Wössner

Gütersloh
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Bertelsmann
Aktiengesellschaft

Bernhard Wurl *)

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

Stephen P. Yokich *)

Detroit
President
of U.A.W., International
Union United Automobile,
Aerospace and Agricultural
Implement Workers
of America

**Ausschüsse des
Aufsichtsrats:**

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

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Karl Feuerstein
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Präsidialausschuß

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Karl Feuerstein
Dr. rer. pol. Manfred Schneider
Bernhard Wurl

Bilanzausschuß

Hilmar Kopper (Vorsitzender)
Karl Feuerstein
Willi Böhm
Bernhard Walter

*) Vertreter der Arbeitnehmer

**Aus dem Aufsichtsrat
ausgeschieden:**

Hans-Detlef Bösel

Langenfeld
persönlich haftender
Gesellschafter
der Sal. Oppenheim
jr. & Cie. KGaA
ausgeschieden am
12.11.1998

Joseph A. Califano, Jr.

New York
Chairman of the Board and
President of National Center
on Addiction and
Substance Abuse at
Columbia University
ausgeschieden am
15.12.1998

Dr. Martin Kohlhaussen

Frankfurt
Sprecher des Vorstands der
Commerzbank AG
ausgeschieden am
15.12.1998

**Matthias Graf von
Krockow**

Köln
Persönlich haftender
Gesellschafter
der Sal. Oppenheim
jr. & Cie. KGaA
ausgeschieden am
12.11.1998

Helmut Zahn

Rösrath
Direktor der
Sal. Oppenheim
jr. & Cie. KGaA
ausgeschieden am
12.11.1998

**Das „International Advisory Board“
von DaimlerChrysler**

Das „International Advisory Board“ (IAB) von DaimlerChrysler berät den DaimlerChrysler Konzern zu weltwirtschaftlichen, technologischen und politischen Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens. Es unterstützt den Vorstand der DaimlerChrysler AG, trifft aber keine geschäftlichen Entscheidungen.

Das IAB setzt sich aus mindestens zehn hochrangigen Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft zusammen. Es tagt in der Regel zweimal pro Jahr an verschiedenen Orten weltweit. Das letzte Treffen fand im November 1998 in Washington, D.C. statt; es war das erste nach dem Unternehmenszusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler.

Das IAB wurde 1995 als „Daimler-Benz International Advisory Board“ gegründet. Vorsitzender ist Victor Halberstadt, Professor an der Universität Leiden in den Niederlanden. Zusätzlich zur Expertengruppe werden Gastredner eingeladen, um zu aktuellen Themen zu referieren.

Die Treffen finden auf privater Ebene statt, um offene Diskussionen zu fördern. Tagungsorte zurückliegender Treffen waren Stuttgart, Peking, Sao Paulo und New York.

Die DaimlerChrysler AG wurde am 6. Mai 1998 unter der Firma Oppenheim Aktiengesellschaft mit Sitz in Düsseldorf mit einem Grundkapital DEM 100.000 gegründet. Alleinaktionär war zunächst Christopher Freiherr von Oppenheim und sodann das Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Cie. KGaA. Zu Mitgliedern des ersten Aufsichtsrats der Gesellschaft wurden Matthias Graf von Krockow (Vorsitzender) sowie die Herren Hans-Detlef Bösel und Helmut Zahn bestellt. Vorstandsmitglieder waren die Herren Johannes Josef Maret und Dr. Thomas Sonnenberg.

Durch Beschluß der Hauptversammlung vom 17. Juni 1998 wurde die Firma in DaimlerChrysler AG geändert und als Gegenstand der Gesellschaft die Zusammenführung der Unternehmen Daimler-Benz Aktiengesellschaft und Chrysler Corporation festgelegt. Seit dem 31. Juli 1998 ist die Gesellschaft als DaimlerChrysler AG im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Die entscheidenden Schritte zur gesellschaftsrechtlichen Zusammenführung der Unternehmen fanden am 12. November 1998 statt. An diesem Tag wurde das Grundkapital der DaimlerChrysler AG auf DEM 4.956.353.515 gegen Einbringung sämtlicher Anteile an der Chrysler Corporation und mehr als 98% der Aktien der Daimler-Benz Aktiengesellschaft erhöht.

Daimler-Benz und Chrysler waren damit in der DaimlerChrysler AG vereint. Der Einbringung war ein öffentliches Umtauschangebot der DaimlerChrysler AG an die Daimler-Benz-Aktionäre vorausgegangen, mit dem die Aktionäre aufgefordert worden waren, ihre Aktien auf die Deutsche Bank AG als Treuhänder zum Zweck der Durchführung der Kapitalerhöhung zu übertragen. Die Chrysler-Aktien



wurden im Wege eines Reversed Triangular Mergers nach dem Recht des US-Bundesstaates Delaware zunächst auf die Bank of New York übertragen, die die Aktien sodann als Exchange Agent in die DaimlerChrysler AG eingebracht hat. Der Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG hat an allen diesen Maßnahmen in der rechtlich vorgeschriebenen Weise teilgenommen und in den gesetzlich vorgeschriebenen Fällen seine Zustimmung erteilt.

Der Aufsichtsrat der Gesellschaft bestand während des Statusverfahrens seit dem 12. November 1998 aus den Herren Hilmar Kopper, Robert E. Allen, Sir John Browne, Peter A. Magowan, Robert J. Lanigan, Dr. Manfred Schneider, G. Richard Thoman, Bernhard Walter, Lynton R. Wilson, Dr. Mark Wössner, Dr. Martin Kohlhausen und Joseph A. Califanio jr. Ebenfalls mit Wirkung zum 12. November 1998 wurden die Herren Jürgen E. Schrempp und Robert J. Eaton als Mitglieder des Vorstands der DaimlerChrysler AG bestellt.

Mit Abschluß des Statusverfahrens und der gerichtlichen Bestellung der Arbeitnehmervertreter am 15. Dezember 1998 endete die Amtszeit der Herrn Dr. Martin Kohlhausen und Joseph A. Califanio jr. Zu Vertretern der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat wurden gerichtlich bestellt die Herren Willi Böhm, Karl Feuerstein, Manfred Göbels, Erich Klemm, Rudolf Kuda, Helmut Lense, Herbert Schiller, Peter Schönfelder, Bernhard Wurl und Stephen P. Yokich.

In seiner Sitzung vom 16. Dezember 1998 hat sich der Aufsichtsrat konstituiert und zu seinem Vorsitzenden Herrn Hilmar Kopper und zum stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Karl Feuerstein gewählt. Weiterhin wurden gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz der Vermittlungsausschuß sowie ein Präsidialausschuß und ein Bilanzausschuß gebildet und die Mitglieder der Ausschüsse gewählt. Unter Aufhebung der Bestellung vom 11. November 1998 wurden die Herren Robert J. Eaton und Jürgen E. Schrempp zu Vorsitzenden des Vorstandes der DaimlerChrysler AG mit Wirkung vom 16. Dezember 1998 – Herr Eaton bis zum 11. November 2001 und Herr Schrempp bis zum 15. Dezember 2003 – bestellt.

Zu Mitgliedern des Vorstandes wurden die Herren Dr. Manfred Bischoff, Dr. Eckhard Cordes, Theodor R. Cunningham, Thomas C. Gale, Dr. Manfred Gentz, James P. Holden, Prof. Jürgen Hubbert, Dr. Kurt J. Lauk, Dr. Klaus Mangold, Thomas W. Sidlik, Thomas T. Stallkamp, Heiner Tropitzsch, Gary C. Valade, Prof. Klaus-Dieter Vöhringer und Dr. Dieter Zetsche mit Wirkung vom 16. Dezember 1998 für die Dauer von fünf Jahren – bis zum 15. Dezember 2003 – bestellt.

In dieser Sitzung befaßte sich der Aufsichtsrat mit der allgemeinen Lage des Unternehmens sowie unter anderem mit der Situation bei Adtranz und sich daraus ergebenden Maßnahmen.

Der Jahresabschluß 1998 der DaimlerChrysler AG und der Lagebericht sind unter Einbeziehung der Buchführung von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin und Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch – mit der Einschränkung der von DaimlerChrysler AG angewandten, von der Securities and Exchange Commission (SEC) jedoch ausdrücklich erlaubten, Quotenkonsolidierung – für den Konzernabschluß nach US GAAP. Dieser ist in DM aufgestellt und anschließend in Euro umgerechnet sowie um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt worden. Der vorliegende US-GAAP-Konzernabschluß befreit gemäß § 292 a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Sämtliche Abschlußunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden von Bilanzausschuß und Aufsichtsrat geprüft und im Beisein der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlußprüfer angeschlossen und als

Ergebnis seiner eigenen Prüfung festgestellt, daß Einwendungen nicht zu erheben sind. In seiner Sitzung am 30. März 1999 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluß 1998 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluß 1998 der DaimlerChrysler AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes zugestimmt.

Aufsichtsrat und Vorstand der inzwischen erloschenen Daimler-Benz AG haben sich im Geschäftsjahr 1998 in vier ordentlichen und vier außerordentlichen Sitzungen mit der Lage des Konzerns, der strategischen Entwicklung der Geschäftsfelder und Geschäftsbereiche, einer Sonderausschüttung von verfügbarem Eigenkapital, das mit 50% Körperschaftsteuer belegt ist (VEK 50), sowie umfassend mit dem Zusammenschluß mit der Chrysler Corporation befaßt.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat in allen Sitzungen sowie im Rahmen der regelmäßigen schriftlichen Berichterstattung über die Geschäftsentwicklung und die wirtschaftliche Situation des Unternehmens umfassend informiert. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats hat sich darüber hinaus in Einzelgesprächen laufend vom Vorstand unterrichten lassen.

In der Frühjahrssitzung lag dem Aufsichtsrat turnusgemäß die Unternehmensplanung für den Zeitraum 1998 - 2000 vor. Diese wurde einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung behandelt. In der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 10. März 1998 hat der Aufsichtsrat sich eingehend mit der Ausschüttung von „VEK 50“ und einer sich anschließenden Kapitalerhöhung auseinandergesetzt. Als Ergebnis dieser Diskussion haben Aufsichtsrat und Vorstand in der Bilanzsitzung am 3. April 1998 der Hauptversammlung eine Sonderausschüttung von DM 20 je dividendenberechtigte Aktie vorgeschlagen und der entsprechenden Kapitalerhöhung zugestimmt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 6. Mai 1998 wurde im Aufsichtsrat erstmals der beabsichtigte Zusammenschluß der Daimler-Benz AG mit der Chrysler Corporation behandelt. In einer weiteren außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 14. Mai 1998 stimmte der Aufsichtsrat dem Zusammenschluß der Daimler-Benz AG mit der Chrysler Corporation zu.

Mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 1998 endete die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder Prof. Hubert Curien, Jürgen Sarrazin, Dr. Roland Schelling und Prof. Dr. Johannes Semler. Der Aufsichtsrat spricht seinen ausgeschiedenen Mitgliedern - auch im Namen der Unternehmensleitung - seinen Dank für die langjährige, engagierte Mitarbeit aus.

Für die ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglieder wählte die Hauptversammlung die Herren Sir John Browne, Jean-Marie Messier, Bernhard Walter und Dr. Mark Wössner in den Aufsichtsrat. Wiedergewählt wurden Frau Dr. Birgit Breuel und die Herren Dr. Michael Endres, Ulrich Hartmann, Dr. Martin Kohlhassen, Hilmar Kopper und Dr. Manfred Schneider. Schon am 6. Mai 1998 hatte die Delegiertenversammlung zur Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat stattgefunden. Dabei

wurden alle Arbeitnehmervertreter in ihrem Amt als Aufsichtsratsmitglied bestätigt.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG konstituierte sich am 27. Mai 1998 unter gleichzeitiger Wahl von Hilmar Kopper zu seinem Vorsitzenden und Karl Feuerstein zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden und der Bildung der Ausschüsse.

In seiner Sommersitzung am 24. Juni 1998 stimmte der Aufsichtsrat dem Erwerb der AMG Motoren- und Entwicklungs-GmbH zu und befaßte sich wiederum eingehend mit dem aktuellen Stand des Zusammenschlusses mit Chrysler.

Die außerordentliche Aufsichtsratsitzung am 31. Juli 1998 diente in erster Linie der Vorbereitung der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. September 1998. Der Aufsichtsrat schlug gemeinsam mit dem Vorstand der außerordentlichen Hauptversammlung die Zustimmung zum Zusammenschluß mit Chrysler auf der Grundlage des Business Combination Agreement sowie die Zustimmung zum Verschmelzungsvertrag zwischen der DaimlerChrysler AG und der Daimler-Benz AG vor. Darüber hinaus billigte der Aufsichtsrat die Zwischenbilanz der Daimler-Benz AG zum 30. Juni 1998.

Herr Walter Riester legte mit seiner Ernennung zum Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung am 27. Oktober 1999 sein Aufsichtsratsmandat nieder. Auch ihm gebührt unser ausdrücklicher Dank.

Die letzte Sitzung des Aufsichtsrats der Daimler-Benz AG fand am 4. November 1998 statt. Der Aufsichtsrat befaßte sich unter anderem mit der Neuordnung der Micro-Compact-Car-Gruppe und den damit verbundenen Kapitalmaßnahmen sowie der Ergänzung der Airbus-A320-Familie um einen neuen Airbus A318.

Mit Wirksamwerden der Verschmelzung der Daimler-Benz AG auf die DaimlerChrysler AG am 21. Dezember 1998 erlosch das Mandat des Aufsichtsrats der Daimler-Benz AG. Wir danken allen Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler-Benz AG für ihre Tätigkeit und insbesondere für ihr Engagement, mit dem sie den Zusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler begleitet haben.

Die Unternehmensleitung, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Arbeitnehmervertreter haben in diesem Jahr verantwortungsbewußt und konstruktiv zusammengearbeitet. Insbesondere der Zusammenschluß von Daimler-Benz und Chrysler hat vielen im Unternehmen einen hohen persönlichen Einsatz abverlangt. Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen Dank und seine Anerkennung für das Engagement und die geleistete Arbeit aus.

Stuttgart-Möhringen im März 1999

Der Aufsichtsrat

Hilmar Kopper
Vorsitzender

WICHTIGE GESELLSCHAFTEN
IM DAIMLERCHRYSLER KONZERN

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ in Millionen €	Ergebnis ³⁾ in Millionen €		Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			98	97	98	97	98	97
Personenwagen Mercedes-Benz, smart								
Mercedes-Benz Italia S.p.a.A, Rom ⁴⁾	100,0	126	8,7	3,9	2.041	1.691	628	612
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	100,0	53	7,0	3,7	667	524	278	266
Micro Compact Car AG, Biel ⁴⁾	100,0	12	(141,1)	(151,6)	133	-	1.281	812
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	19	4,5	1,7	158	127	150	144
Mercedes-Benz of North America, Inc., Montvale ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	6.775	4.939	1.352	1.263
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	1.644	411	1.699	1.296
Mercedes-Benz India Ltd., Pune	86,0	42	(4,2)	(34,9)	44	64	344	578
Mercedes-Benz Japan Co. Ltd., Tokio	100,0	147	8,7	21,4	1.498	1.587	403	405
Mercedes-Benz Group Indonesia, Jakarta ⁴⁾	95,0	14	(4,9)	6,2	27	240	1.225	1.715
Personenwagen & Nutzfahrzeuge Chrysler, Plymouth, Jeep, Dodge								
DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills ⁴⁾	100,0	11.253	2.778	2.487	59.003	54.146	130.329	125.581
Chrysler Canada Ltd., Windsor	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	11.850 ⁶⁾	9.925 ⁶⁾	17.125	15.714
Eurostar Automobilwerk GmbH & Co. KG, Graz	50,0	* 5)	* 5)	* 5)	750 ⁶⁾	783 ⁶⁾	1.555	1.675
Chrysler Pentastar Aviaton, Inc., Waterford	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	76 ⁶⁾	67 ⁶⁾	240	187
Chrysler Transport, Inc., Detroit	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	94 ⁶⁾	87 ⁶⁾	931	843
Chrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	5.313 ⁶⁾	5.037 ⁶⁾	11.125	10.363
Chrysler Financial Company L.L.C., Southfield	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	1.381 ⁶⁾	1.130 ⁶⁾	3.232	3.048
Chrysler Credit Canada Ltd., Mississauga	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	399 ⁶⁾	275 ⁶⁾	102	180
Chrysler Insurance Company, Southfield	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	142 ⁶⁾	139 ⁶⁾	179	177
Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra								
Evo Bus GmbH, Stuttgart ⁴⁾	100,0	200	29,3	41,3	1.685	1.538	9.724	9.250
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Düsseldorf	100,0	29	(2,0)	3,4	252	232	1.459	1.354
Mercedes-Benz Espana S.A., Madrid	100,0	190	80,6	12,3	2.252	1.847	4.477	4.615
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	3.080	2.631	1.034	982
Mercedes-Benz Nederland B.V., Utrecht ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	912	723	524	510
Mercedes-Benz Belgium S.A./N.V. Brüssel	100,0	59	11,0	7,1	831	689	524	529
Mercedes-Benz France SAS, Rocquencourt ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	2.165	1.716	2.049	2.040
NAW Nutzfahrzeuge AG, Arbon	100,0	15	2,1	2,1	81	67	374	414
Mercedes-Benz Danmark AS Hillerød	100,0	14	0,2	2,1	247	252	304	269
Mercedes-Benz Sverige AG, Stockholm	100,0	14	0,1	(2,6)	297	239	271	243
Freightliner Corporation, Portland ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	6.805	4.717	14.870	10.556
Mercedes-Benz Mexico S.A. de G.V., Mexico D.F. ⁴⁾	100,0	* 5)	* 5)	* 5)	420	329	2.161	1.045
Mercedes-Benz do Brasil S.A., Sao Bernardo do Campo	100,0	648	47,0	100,7	2.058	2.084	11.031	11.513
Mercedes-Benz Argentina, Buenos Aires ⁴⁾	100,0	165	27,5	6,9	649	551	1.689	1.834
Mercedes-Benz of South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria ⁴⁾	100,0	59	18,1	(33,2)	864	1.070	3.418	3.800
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	55,6	101	65,3	70,8	662	857	3.696	3.666
Mercedes-Benz (Australia) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne ⁴⁾	100,0	59	20,5	17,3	505	471	778	667

	Anteil am Kapital ¹⁾ in %	Eigen- kapital ²⁾ in Millionen €	Ergebnis ³⁾ in Millionen €		Umsatz ³⁾ in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			98	97	98	97	98	97
Dienstleistungen								
DaimlerChrysler Services (debis) AG, Berlin	100,0	990	66,4	430,4	-	-	168	293
debis Systemhaus GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	182	6,0	9,3	483	431	1.086	1.560
debitel Kommunikationstechnik GmbH & Co. KG, Stuttgart	52,4	98	63,3	31,1	1.057	900	1.330	1.136
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	405	88,0	114,0	181	163	641	627
Mercedes-Benz Finance Ltd., Milton Keynes	100,0	⁵⁾	⁵⁾	⁵⁾	130	292	188	215
Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk	100,0	⁵⁾	⁵⁾	⁵⁾	1.869	2.247	1.570	1.067
Mercedes-Benz Finanziaria S.p.A., Rom	100,0	41	3,4	0,1	62	111	125	120
Luft- und Raumfahrt								
DaimlerChrysler Aerospace AG, München	100,0	2.136	334,3	379,7	1.772	1.837	10.994	10.637
DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	866	(138,6)	(317,3)	2.970	2.394	14.645	14.087
Dornier GmbH, Friedrichshafen	57,6	205	32,8	32,5	347	321	1.933	1.960
Dornier Satellitensysteme GmbH, München	100,0	13	8,1	11,0	683	802	1.507	1.489
Eurocopter S.A., Marignane/Frankreich	75,0	596	46,9	17,2	1.179	1.036	6.198	5.903
Eurocopter Deutschland GmbH, Ottobrunn	100,0	97	(1,9)	2,5	451	406	3.206	2.995
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	100,0	124	(154,5)	138,0	1.359	1.275	5.169	4.829
LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH, München	70,0	6	(17,9)	(10,2)	348	367	1.230	1.231
Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co. KG, Friedrichshafen	50,0	71	20,9	13,3	351	238	953	816
Übrige Geschäftsbereiche⁷⁾								
ABB Daimler-Benz Transportation GmbH, Berlin ⁸⁾	50,0	74	(390)	(254)	3.316	3.261	23.785	22.715
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Heilbronn ⁸⁾	100,0	313	20	2	754	557	4.638	3.848
MTU Motoren- und Turbinen-Union GmbH, Friedrichshafen ⁸⁾	88,4	382	87	73	921	878	5.893	5.758
Regionalholdings- und Finanzgesellschaften								
DaimlerChrysler North America Holding, Corp., New York	100,0	3.053	585	270	-	-	42	36
DaimlerChrysler Nederland Holding B.V., Utrecht	100,0	92	11	12	-	-	1	1
DaimlerChrysler Schweiz Holding AG, Zürich	100,0	208	55	10	-	-	3	2
DaimlerChrysler UK Holding plc., London	100,0	169	61	56	-	-	7	6
DaimlerChrysler France Holding S.A., Rocquencourt	100,0	197	45	18	-	-	3	1
DaimlerChrysler Coordination Center S.A./N.V., Brüssel	100,0	361	17	11	-	-	21	21
DaimlerChrysler Espana Holding S.A., Madrid	100,0	206	53	-	-	-	12	12

¹⁾ Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

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

³⁾ Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

⁴⁾ Vorkonsolidierte Abschlüsse.

⁵⁾ Im konsolidierten Abschluß der Holdinggesellschaft der Region enthalten.

⁶⁾ Im Umsatz des vorkonsolidierten Abschlusses enthalten.

⁷⁾ Operating Profit-Werte statt Net Income

⁸⁾ Werte der einzelnen Geschäftsbereiche nach U.S.GAAP, ABB Daimler-Benz Transportation GmbH auf Basis Stand-Alone

F Ü N F - J A H R E S - Ü B E R S I C H T

Werte in Millionen €	94	95	96	97	98
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatz	95.965	91.040	101.415	117.572	131.782
Personalaufwand	-	-	21.648	23.370	25.033
davon: Löhne und Gehälter	-	-	17.143	18.656	19.982
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	-	-	5.751	6.501	6.693
Operating Profit	-	-	6.212	6.230	8.593
Operating Profit in % des Umsatzes	-	-	6,1%	5,3%	6,5%
Finanzergebnis	-	-	408	633	763
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	5.553	(1.171)	5.693	6.180	8.154
Net Operating Income	-	-	-	5.252	6.576
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	-	-	-	10,2%	11,6%
Konzern-Jahresüberschuß/-fehlbetrag	3.499	(1.476)	4.022	6.547	4.820
Konzern-Jahresüberschuß/-fehlbetrag je Aktie (€)	3,84	(1,40)	4,24	6,90	5,16
Konzern-Jahresüberschuß/-fehlbetrag je Aktie, verwässert (€)	3,59	(1,36)	4,20	6,78	5,04
Konzern-Jahresüberschuß (vor Sondereinflüssen) je Aktie (€)	-	-	4,24	4,28	5,58
Konzern-Jahresüberschuß (vor Sondereinflüssen) je Aktie, verwässert (€)	-	-	4,20	4,21	5,45
Dividendensumme	-	-	-	-	2.356
Dividende je Aktie (€)	-	-	-	-	2,35
Dividende und Steuergutschrift ¹⁾ je Aktie (€)	-	-	-	-	3,36
Aus der Bilanz:					
Sachanlagen	-	-	23.111	28.558	29.532
Vermietete Gegenstände	-	-	7.905	11.092	14.662
Umlaufvermögen	-	-	54.888	68.244	75.393
davon: Liquide Mittel	-	-	12.851	17.325	19.073
Bilanzsumme	91.682	91.597	101.294	124.831	136.149
Eigenkapital	23.316	19.488	22.355	27.960	30.367
davon: Gezeichnetes Kapital	-	-	-	2.391	2.561
Rückstellungen	-	-	31.988	35.787	34.629
Verbindlichkeiten	-	-	41.672	54.313	62.527
davon: Finanzverbindlichkeiten	-	-	25.496	34.375	40.430
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	-	-	114%	123%	133%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	-	-	36.989	45.952	47.601
Kurzfristiges Fremdkapital	-	-	41.950	50.919	58.181
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte zu kurzfristigem Fremdkapital	-	-	-	85%	79%
Net Assets	-	-	-	-	56.852
Langfristiges Credit Rating					
Standard & Poor's	-	-	-	-	A +
Moody's	-	-	-	-	A 1
Aus der Kapitalflußrechnung:					
Investitionen in Sachanlagen	-	-	6.721	8.051	8.155
Investitionen in Vermietete Gegenstände	-	-	4.045	5.914	8.296
Abschreibungen auf Sachanlagen	-	-	4.427	5.683	4.937
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	-	-	1.159	1.456	1.972
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-	-	9.956	12.337	16.681
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-	-	(8.745)	(14.530)	(23.445)
Börsenkennzahlen:					
Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	-	-	-	83,60
New York (US \$)	-	-	-	-	96 1/16
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	942,9	982,2	981,6	949,3	959,3
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.009,0	1.009,2	994,0	968,2	987,1
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	-	-	419.758	421.661	433.939

¹⁾ Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre.

I N T E R N A T I O N A L E
K O N Z E R N R E P R Ä S E N T A N Z E N

Berlin

Tel.: 0049 30 2554 1810
Fax: 0049 30 2554 1819

Bonn

Tel.: 0049 228 5404 100
Fax: 0049 228 5404 109

Abidjan

Tel.: 00225 25 77 96
Fax: 00225 25 44 15

Abu Dhabi

Tel.: 0097 12 436 531
Fax: 0097 12 436 650

Bangkok

Tel.: 0066 2 676 5936
Fax: 0066 2 676 5949

Beijing

Tel.: 0086 10 6590 0158
Fax: 0086 10 6590 0159

Brüssel

Tel.: 0032 2 23311 33
Fax: 0032 2 23311 80

Budapest

Tel.: 00361 451 2256
Fax: 00361 451 2237

Buenos Aires

Tel.: 0054 1 801 3585
Fax: 0054 1 808 8702

Caracas

Tel.: 0058 2 573 59 45
Fax: 0058 2 576 06 94

Hanoi

Tel.: 0084 8 8958 711
Fax: 0084 8 8958 714

Hong Kong

Tel.: 0085 2 2594 8876
Fax: 0085 2 2594 8801

Istanbul

Tel.: 0090 212 5 76 2737
Fax: 0090 212 5 65 1384

Kairo

Tel.: 0020 2 5790 197
Fax: 0020 2 5790 196

Kiew

Tel.: 0038 044 225 5251
Fax: 0038 044 225 5288

Ljubljana

Tel.: 00386 61 1883 797
Fax: 00386 61 1883 799

London

Tel.: 0044 171 839 8998
Fax: 0044 171 839 9279

Madrid

Tel.: 0034 91 484 6161
Fax: 0034 91 484 6019

Melbourne

Tel.: 0061 39 566 9266
Fax: 0061 39 566 9110

Mexiko

Tel.: 00525 57 291 376
Fax: 00525 53 331 674

Moskau

Tel.: 007 501 926 4039
Fax: 007 501 926 4038

New Delhi

Tel.: 0091 124 3473 12
Fax: 0091 124 3473 13

Paris

Tel.: 0033 1 39 23 54 00
Fax: 0033 1 39 23 54 42

Pretoria

Tel.: 0027 12 677 1502
Fax: 0027 12 666 8191

Rom

Tel.: 0039 06 41 898405
Fax: 0039 06 41 219097

Sao Paulo

Tel.: 0055 11 758 7171
Fax: 0055 11 758 7118

Seoul

Tel.: 0082 2 735 3496
Fax: 0082 2 737 8965

Singapur

Tel.: 0065 394 3811
Fax: 0065 299 2564

Taipeh

Tel.: 00886 2 2783 9745
Fax: 00886 2 2783 0593

Taschkent

Tel.: 00998 71 120 6374
Fax: 00998 71 120 6674

Tel Aviv

Tel.: 00972 3 6436 122
Fax: 00972 3 6436 122

Tokio

Tel.: 0081 3 5572 7172
Fax: 0081 3 5572 7126

Warschau

Tel.: 0048 22 6977041
Fax: 0048 22 6548633

Washington D.C.

Tel.: 001 202 414 6747
Fax: 001 202 414 6716

Windsor, Ontario

Tel.: 001 519 973 2101
Fax: 001 519 973 2226

Zagreb

Tel.: 0038 5 1 48123 21
Fax: 0038 5 1 48123 22

A D R E S S E N

DaimlerChrysler AG

70546 Stuttgart
Deutschland
Tel. 0049 711 17 1
Fax 0049 711 17 94022

DaimlerChrysler Corporation

Auburn Hills, MI 48326-2766
USA
Tel. 001 248 576 5741
Fax 001 248 576 4742

DaimlerChrysler Services AG

debis Haus am Potsdamer Platz
D-10875 Berlin
Tel. 0049 30 2554 0
Fax 0049 30 2554 2525

DaimlerChrysler Aerospace AG

D-81663 München
Tel. 0049 89 607 0
Fax 0049 89 607 26481

ABB DaimlerChrysler Transportation GmbH

13627 Berlin
Tel. 0049 30 3832 0
Fax 0049 30 3832 2000

TEMIC TELEFUNKEN

microelectronic GmbH
90411 Nürnberg
Tel. 0049 911 9526 0
Fax 0049 911 9526 354

MTU Friedrichshafen GmbH

88040 Friedrichshafen
Tel. 0049 7541 90 0
Fax 0049 7541 90 2247

I N F O R M A T I O N E N

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht DaimlerChrysler
(deutsch, englisch, französisch)
Form 20-F
(englisch)
Geschäftsbericht DaimlerChrysler Services (debis)
(deutsch und englisch)
Geschäftsbericht DaimlerChrysler Aerospace (Dasa)
(deutsch und englisch)
DaimlerChrysler Zwischenberichte
zum 1., 2. und 3. Quartal
(deutsch, englisch und französisch)
DaimlerChrysler Umweltbericht
(deutsch und englisch)
Diskette mit Finanzinformationen
(englisch; MS EXCEL-Tabellen zur Weiterbearbeitung)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluß der DaimlerChrysler Aktiengesellschaft, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneinge-

schränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die oben genannten Informationen können angefordert werden bei:

DaimlerChrysler AG
D-70546 Stuttgart

Außerdem steht zur Anforderung der Unterlagen folgende Telefon- und Telefaxnummer zur Verfügung: (49) 711-1792287

Informationen zu DaimlerChrysler sind darüber hinaus im Internet erhältlich unter:

<http://www.DaimlerChrysler.com>

Bilanzpressekonferenz:

31. März 1999
10.00 Uhr
Kultur- und Kongreßzentrum
Stuttgart

Analystenkonferenz:

31. März 1999
15.00 Uhr
Stuttgart-Möhringen

Zwischenbericht Januar bis März:

28. April 1999

Hauptversammlung:

18. Mai 1999
10.00 Uhr
Hanns-Martin-Schleyer-Halle
Stuttgart

Halbjahres-Bilanzpressekonferenz:

29. Juli 1999
New York, USA

Analystenkonferenz:

29. Juli 1999
New York, USA

Zwischenbericht Januar bis September:

Ende Oktober 1999

Investor Relations

Stuttgart:

Tel. 0049 711 17 92197, 17 92286 oder 17 92261

Fax 0049 711 17 95235 oder 17 94075

Auburn Hills:

Tel. 001 248 512 2950

Fax 001 248 512 2912

*Dieser Geschäftsbericht wurde
auf umweltfreundlichem, 100%
chlorfrei gebleichtem Papier
gedruckt.*

Konzeption und Inhalt:

DaimlerChrysler AG,
Investor Relations

Gestaltung:

DaimlerChrysler AG, K/D, BS/M
Kirchhoff Consult, Hamburg



DaimlerChrysler
Stuttgart, Deutschland
Auburn Hills, USA
www.DaimlerChrysler.com