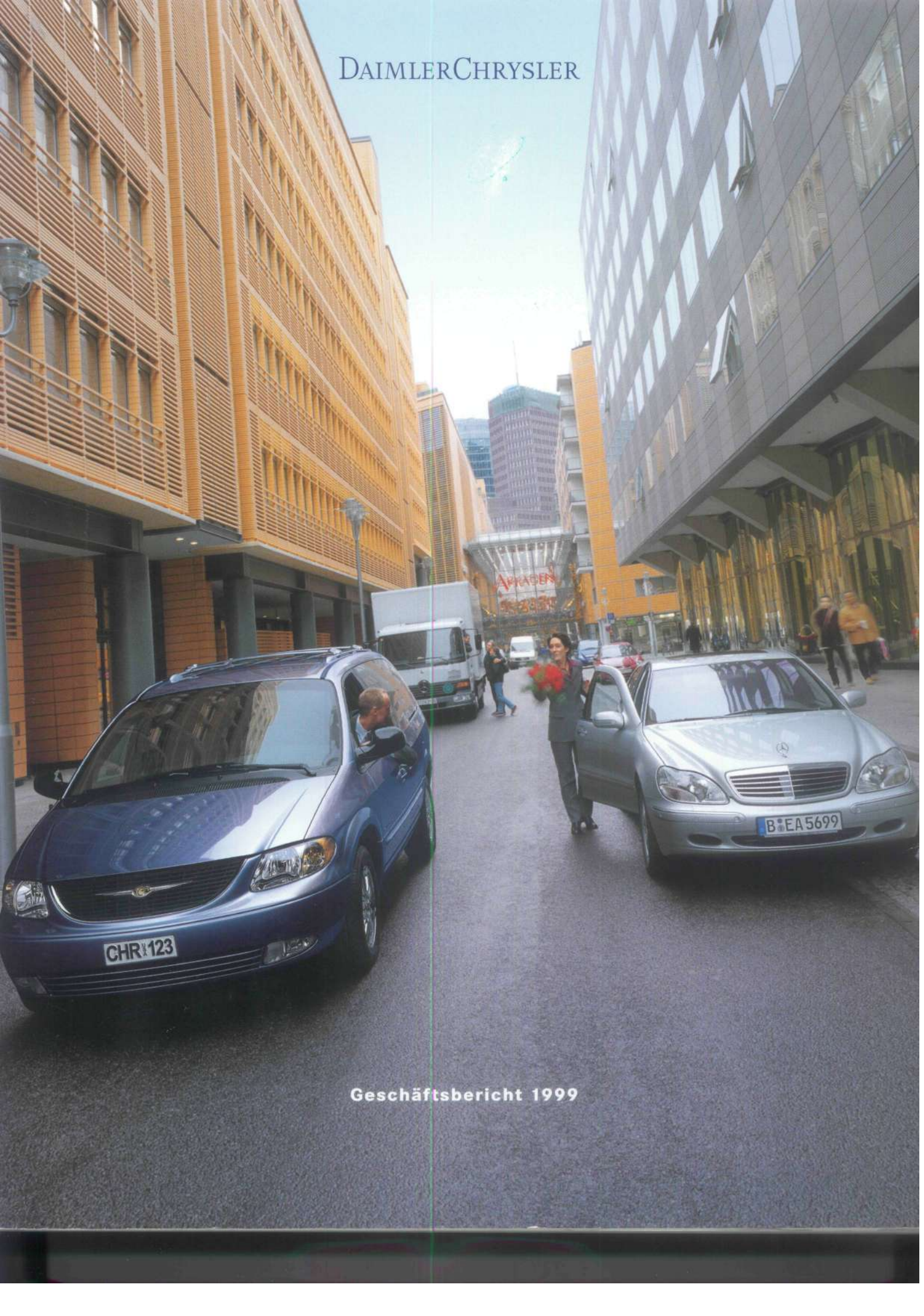


DAIMLERCHRYSLER



Geschäftsbericht 1999

## Wichtige Kennzahlen

DaimlerChrysler-Konzern	99 in Millionen US \$ <sup>1)</sup>	99 in Millionen €	98 in Millionen €	97 in Millionen €	99:98 Veränderung in %
Umsatz	151.035	149.985	131.782	117.572	+14
Europäische Union	50.310	49.960	44.990	38.449	+11
davon: Deutschland	28.592	28.393	24.918	21.317	+14
NAFTA	87.693	87.083	72.681	63.877	+20
davon: USA	78.651	78.104	65.300	56.615	+20
Übrige Märkte	13.032	12.942	14.111	15.246	-8
Beschäftigte (am Jahresende)		466.938	441.502	425.649	+6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	7.628	7.575	6.693	6.501	+13
Sachinvestitionen	9.536	9.470	8.155	8.051	+16
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	18.149	18.023	16.681	12.337	+8
Operating Profit	11.089	11.012	8.593	6.230	+28
Operating Profit bereinigt <sup>2)</sup>	10.388	10.316	8.583	-	+20
Net Operating Income	7.081	7.032	6.359	4.946	+11
Wertbeitrag	2.155	2.140	1.753	-	+22
Konzern-Jahresüberschuss	5.785	5.746	4.820	4.057 <sup>3)</sup>	+19
Je Aktie (in €/US \$)	5,77	5,73	5,03	4,28 <sup>3)</sup>	+14
Konzern-Jahresüberschuss bereinigt <sup>2)</sup>	6.270	6.226	5.350	4.057	+16
Je Aktie (in €/US \$) <sup>2)</sup>	6,25	6,21	5,58	4,28	+11
Dividendensumme	2.375	2.358	2.356	-	+0
Dividende je Aktie (in €)	2,37	2,35	2,35	-	±0

<sup>1)</sup> Umrechnung: 1 € = US \$ 1,0070 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 31.12.1999).

<sup>2)</sup> Ohne Einmaleffekte, s. Seite 60 ff.

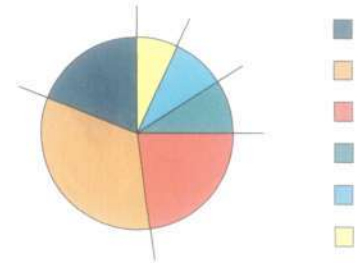
<sup>3)</sup> Ohne einmalige positive Steuereffekte insbesondere auf Grund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.



**MERCEDES-BENZ  
PERSONENWAGEN &  
SMART**

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 in Millionen €	99:98 Veränderung in %
Operating Profit	2.722	2.703	1.993	+36
Umsatz	38.367	38.100	32.587	+17
Sachinvestitionen	2.244	2.228	1.995	+12
FuE-Aufwand	2.057	2.043	1.930	+6
Absatz (Einheiten)		1.080.267	922.795	+17
Beschäftigte (31.12.)		99.459	95.158	+5

Absatzanteile

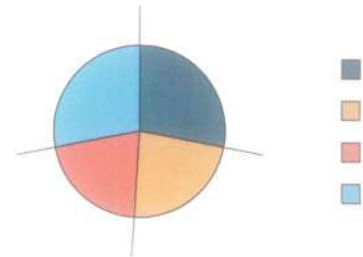


**CHRYSLER GROUP**

*Chrysler  
Jeep®  
Dodge  
Plymouth*

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 in Millionen €	99:98 Veränderung in %
Operating Profit	5.086	5.051	4.255	+19
Operating Profit bereinigt	5.226	5.190	4.255	+22
Umsatz	64.534	64.085	56.412	+14
Sachinvestitionen	5.261	5.224	3.920	+33
FuE-Aufwand	2.014	2.000	1.695	+18
Absatz (Einheiten)		3.229.270	3.093.716	+4
Beschäftigte (31.12.)		129.395	126.816	+2

Absatzanteile

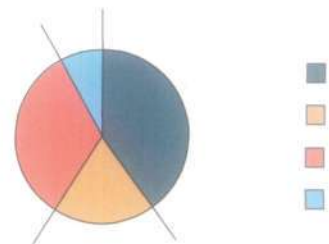


**NUTZFAHRZEUGE**


*Mercedes-Benz  
Freightliner  
Sterling  
Setra  
Thomas Built Buses*

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 in Millionen €	99:98 Veränderung in %
Operating Profit	1.075	1.067	946	+13
Umsatz	26.882	26.695	23.162	+15
Sachinvestitionen	775	770	832	-7
FuE-Aufwand	833	827	714	+16
Absatz (Einheiten)		554.929	489.680	+13
Beschäftigte (31.12.)		90.082	89.711	+0

Absatzanteile



Anmerkung: Umsatz und Operating Profit unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts.

	A-Klasse	19%
	C-Klasse/CLK/SLK	33%
	E-Klasse	23%
	S-Klasse/SL	9%
	M-Klasse/G-Klasse	9%
	smart	7%

## DIENSTLEISTUNGEN

Financial Services  
IT Services

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 <sup>1)</sup> in Millionen €	99: 98 Veränderung in %
Operating Profit	2.053	2.039	985	+107
Operating Profit bereinigt	1.033	1.026	949	+8
Umsatz	13.023	12.932	9.987	+29
Sachinvestitionen	326	324	285	+14
Beschäftigte (31.12.)		26.240	21.272	+23





1) 1998: ohne Telecom Services.

	Pkw	28%
	Leichte Nfz	23%
	Minivans	21%
	Geländewagen	28%

## LUFT- UND RAUMFAHRT

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

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 in Millionen €	99: 98 Veränderung in %
Operating Profit	735	730	623	+17
Umsatz	9.255	9.191	8.770	+5
Sachinvestitionen	338	336	326	+3
FuE-Aufwand	2.019	2.005	2.047	-2
Beschäftigte (31.12.)		46.107	45.858	+1

	Transporter	40%
	Leichte und mittlere Lkw/Unimog	19%
	Schwere Lkw	33%
	Omnibusse	8%

## ÜBRIGE

	99 in Millionen US \$	99 in Millionen €	98 in Millionen €	99: 98 Veränderung in %
Operating Profit	(402)	(399)	(130)	-206
Operating Profit bereinigt	(223)	(221)	(224)	+1
Umsatz	5.893	5.852	3.526	+66
Sachinvestitionen	592	588	797	-26
FuE-Aufwand	705	700	307	+128
Beschäftigte (31.12.)		41.522	28.945	+43

# DAIMLERCHRYSLER

## Unsere Marken im Automobilbereich

---



Mercedes-Benz

smart



Jeep

DODGE



FREIGHTLINER



STERLING

SETRA

Thomas  
BUILT BUSES



Mopar  
PARTS

POWERTRAIN

## TEMIC

## Unsere Unternehmen außerhalb des Automobilbereichs

---

debis  
Services by DaimlerChrysler

DaimlerChrysler Aerospace

ADtranz

mtu  
FRIDRICHSHAFEN

**Bilanzpressekonferenz**

28. Februar 2000  
 10.00 Uhr  
 Kultur- und Kongreßzentrum  
 Stuttgart

**Analystenkonferenz**

28. Februar 2000  
 14.30 Uhr  
 Stuttgart-Möhringen

**Hauptversammlung**

19. April 2000  
 10.00 Uhr  
 Internationales Congress Centrum Berlin

**Ergebnis 1. Quartal/Januar bis März**

19. April 2000

**Zwischenbericht 2. Quartal/Januar bis Juni**

Ende Juli 2000

**Zwischenbericht 3. Quartal/Januar bis September**

Ende Oktober 2000

**DaimlerChrysler**  
**online**

[www.DaimlerChrysler.com](http://www.DaimlerChrysler.com)



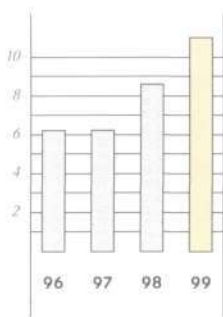
Unsere Strategie zielt darauf ab, den Wert von DaimlerChrysler kontinuierlich zu steigern durch

- *Markenführerschaft in allen unseren Märkten;*
- *bahnbrechende Technologien und innovative Produkte;*
- *das einzigartige Design und die technische Spitzenposition unserer Fahrzeuge;*
- *erstklassige Dienstleistungen, die wir unseren Kunden bieten;*
- *unsere globale Präsenz, die es uns erlaubt, weltweit die besten Mitarbeiter und Partner zu gewinnen.*

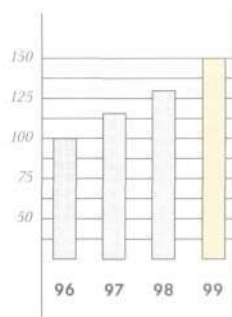
*Auf Grund der unternehmerischen Energie seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht DaimlerChrysler an der Spitze des Wettbewerbs. Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen werden wir unsere Kunden immer wieder aufs Neue begeistern.*

## turning potential into performance

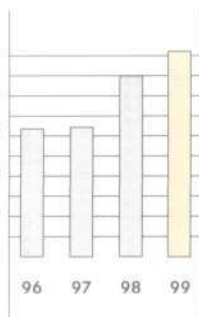
**Operating Profit**  
in Mrd. €



**Konzernumsatz**  
in Mrd. €



**Konzernergebnis\*)**  
je Aktie  
in €



\*) Bereinigt um einmalige Sondereffekte.

*Brief an die Aktionäre* **2**

*Mitglieder des Vorstands* **8**

*An der Spitze des Wettbewerbs* **10**

*Das Geschäftsjahr im Überblick* **22**

*Die DaimlerChrysler-Aktie* **26**

*Ausblick* **28**

*Aus den Geschäftsfeldern* **30**

*DaimlerChrysler weltweit* **50**

*Forschung und Technologie* **52**

*DaimlerChrysler und die Umwelt* **54**

*Weltweiter Einkauf* **56**

*Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter* **58**

*Analyse der wirtschaftlichen Situation* **60**

*Jahresabschluss* **72**

*Mitglieder des Aufsichtsrats* **109**

*Bericht des Aufsichtsrats* **110**

*Wichtige Beteiligungsgesellschaften* **112**

*Fünf-Jahres-Übersicht* **114**

*Internationale Konzernrepräsentanzen* **115**

*Adressen/Informationen* **116**



## Ein klarer Weg: Strategien für Wachstum

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,  
sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten die Gründer Ihres Unternehmens gerade erst das Automobil erfunden. Nun gehen wir ins 21. Jahrhundert als eines der führenden Unternehmen der Automobilindustrie. Wir sind zugleich eine der fünf angesehensten Firmen der Welt.<sup>1</sup>

Dieser Geschäftsbericht umfaßt das erste vollständige Jahr seit der Gründung von DaimlerChrysler. Und wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, dass wir mit dem Ergebnis des Jahres 1999 nahtlos an die 100jährige Erfolgsgeschichte des Automobils anknüpfen. Unsere Marken erzielten Umsatzrekorde. Wir konnten weitere Marktanteile erobern. Es war ein Jahr technologischer Innovationen. Und es war ein Jahr wichtiger Fortschritte auf mehreren entscheidenden Gebieten: Der Art und Weise, wie wir unsere Fahrzeuge konstruieren und fertigen, wie wir als Dienstleister für unsere Kunden da sind, und nicht zuletzt, wie wir unser Geschäftsportfolio weiterentwickeln. Für unsere großen Fahrzeugmarken Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge, Freightliner, Sterling und Setra war 1999 also ein sehr gutes Jahr. Dasselbe gilt für unser Dienstleistungsunternehmen debis und unser Luft- und Raumfahrtunternehmen Dasa.

- Umsatzwachstum um 14% auf € 150 Mrd.
- Operating Profit\* um 20% auf € 10,3 Mrd. gesteigert.
- Konzern-Jahresüberschuss\* steigt um 16% auf € 6,2 Mrd.
- Konzernergebnis je Aktie\* € 6,21 (+11%).
- Weltweit haben wir nahezu 4,9 Millionen Personenwagen und Nutzfahrzeuge abgesetzt und unsere Marktposition in fast allen Segmenten, in denen wir tätig sind, trotz des intensiven Wettbewerbs weiter ausgebaut.
- Der Wertbeitrag (oder Value Added), die Differenz zwischen Operating Profit und Kapitalkosten, erhöht sich um € 0,4 Mrd. auf € 2,1 Mrd.

\*Bereinigt um Einmaleffekte.

Einmal mehr wuchs das Ergebnis stärker als der Umsatz und auch kräftiger als wir ursprünglich erwartet hatten. Der Jahresüberschuß liegt um 19% über dem von 1998, und wir haben eine Dividende von € 2,35 pro Aktie vorgeschlagen. Bereinigt um Einmaleffekte stieg der Jahresüberschuß um 16% auf € 6,2 Milliarden. Wir sind damit eines der profitabelsten Unternehmen der Automobilindustrie.

Diese außergewöhnlich gute Entwicklung von DaimlerChrysler schlug sich allerdings nicht im Kurs der Aktie nieder. Unserer Ansicht nach liegt das vor allem an den strukturellen Veränderungen der Weltwirtschaft. Die Investoren wandten sich verstärkt Wachstumswerten aus den Bereichen Telekommunikation und Informationstechnologie zu. Entsprechend fielen Aktien, wie die der Automobilunternehmen, die sich durch Ertragskraft und Substanz auszeichnen, in der Anlegergunst zurück. Darüber hinaus befürchteten die Investo-

<sup>1)</sup> Financial Times, November 1999





*Robert J. Eaton, Jürgen E. Schrempp*

ren auch eine mögliche Verlangsamung des US-amerikanischen Wirtschaftswachstums. Unser gegenwärtiger Aktienwert spiegelt damit das hohe Potenzial dieses großartigen Unternehmens nicht wieder. Wir arbeiten deshalb unverändert daran, weiterhin überdurchschnittliche Renditen zu erwirtschaften, um den Wert von DaimlerChrysler zu steigern.

Dabei zählen nicht nur die bisher erzielten Ergebnisse. Wir werden das gewaltige Potenzial von DaimlerChrysler nutzen, um unsere Wettbewerbsposition weiter zu verbessern und unsere Ertragskraft zu steigern. Das 1999 erzielte Ergebnis ist der beste Beweis dafür.

Für diesen Erfolg danken wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der ganzen Welt. Sie können mit Stolz von sich behaupten, in einem schwierigen Jahr Großes geleistet zu haben. Die Zusammenarbeit während des Mergers war eine Herausforderung. Vor allem die Integrationsprojekte nahmen unsere Zeit und unsere Energie stark in Anspruch. Aber wir blieben bei allen Aufgaben am Ball, meisterten trotz aller Widerstände das Alltagsgeschäft und brachten gleichzeitig einen tiefgreifenden Veränderungsprozeß ins Rollen. Dem Einsatz aller ist es zu verdanken, dass wir so viel erreicht haben.

## **DIE SÄULEN FÜR PROFITABLES WACHSTUM**

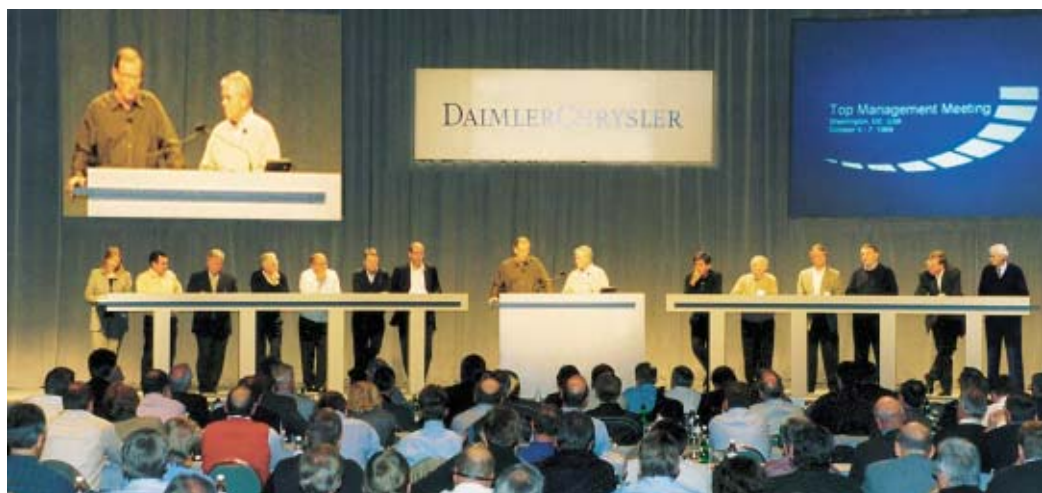
Wir haben 1999 vier Schwerpunkte für profitables Wachstum bei DaimlerChrysler gesetzt: Wir haben den Zusammenschluß erfolgreich abgeschlossen, zwei Gremien zur Zusammenführung und schnellen Umsetzung der besten Ideen eingerichtet, in unseren nicht-automobilen Geschäftsbereichen Wert für die Aktionäre freigesetzt und schließlich eine Strategie für künftiges Wachstum auf den Weg gebracht.

Was heißt das im Einzelnen?

Erstens konnten wir die Integration in nur einem statt der ursprünglich geplanten zwei Jahre abschließen: Wir sind jetzt ein Unternehmen.

Heute verbessern integrierte Bereiche und der Austausch von Ideen sowie Technologien nicht nur unsere Produkte, sondern auch die Art, wie wir unsere Geschäfte führen und unseren Kunden dienen.

Wir konnten unsere Effizienz deutlich verbessern. 1999 erreichten wir Synergien in Höhe von mehr als €1,4 Milliarden.



*Die Vorstandsvorsitzenden im Gespräch mit den Führungskräften.*

Zweitens haben wir unsere Organisation in drei markenbezogene Fahrzeuggeschäftsfelder gegliedert und damit wesentlich gestärkt. Unterstützung erhalten unsere Fahrzeuggeschäfte vom neuen Automotive Council, das übergreifend Produktdesign, Technik und Fertigung koordiniert, sowie einem Sales and Marketing Council, das für die Markenentwicklung und die Stärkung unserer Verkaufsorganisation verantwortlich zeichnet. Beide Gremien berichten direkt an den Vorstand. Sie gewährleisten, dass bei DaimlerChrysler ein Prozeß kontinuierlicher Verbesserung festgeschrieben wird, durch den sich das Unternehmen permanent fortentwickelt. Um dies zu garantieren, werden diese Gremien dafür sorgen, dass gute Ideen schnell und unbürokratisch umgesetzt werden.

Drittens haben wir unser Geschäftsportfolio umstrukturiert und Wert für die Aktionäre freigesetzt. Zu diesem Zweck haben wir durch die Fusion von DaimlerChrysler Aerospace mit Aerospaciale-Matra und CASA das nach Boeing und Lockheed drittgrößte Luft- und Raumfahrtunternehmen der Welt gegründet. Es firmiert unter dem Namen European

Aeronautic Defence and Space Company, EADS und stellt einen Meilenstein in der Europäisierung der Luft- und Raumfahrt dar. Wir werden mit einem Anteil von 30% der größte Einzelaktionär sein.

Die debis ist 1999 weiterhin stark gewachsen, so auch im Bereich der Finanzdienstleistungen rund ums Auto.

Außerdem haben wir einen großen Teil unserer Aktien an der Mobiltelefongesellschaft debitel erfolgreich verkauft und damit € 1,1 Milliarden Gewinn realisiert. Unsere ursprüngliche Investition vor neun Jahren betrug lediglich € 9 Millionen.

Diese Ausrichtung unseres Portfolios setzt Kapital für attraktive neue Investitionen frei. Und dieser Prozeß wird fortgesetzt.

Obwohl sich die Adtranz 1999 in einem schwierigen Wettbewerbsumfeld befand, konnte sie ihre globale Führungsrolle auf dem Markt für Bahnsysteme erfolgreich verteidigen. Durch ein breit angelegtes Westrukturierungsprogramm erwarten wir, dass sie 2000 die Gewinnschwelle überschreitet.

Durch die Bildung neuer Allianzen zeichnen sich außerdem hervorragende Wachstumschancen für Temic und MTU-Dieselantriebe ab.

Viertens, und das ist der wichtigste Punkt, haben wir Kernstrategien auf den Weg gebracht, die schon jetzt die Richtung für unser zukünftiges Wachstum bestimmen. Durch eine führende Marktposition aller unserer Marken wollen wir Wert für unsere Aktionäre schaffen.

## **DIE ZUKUNFT UNSERES GESCHÄFTS – UND DAS GESCHÄFT MIT UNSERER ZUKUNFT**

In der Automobilbranche geht es nicht mehr nur darum, Metall zu bewegen. Die Kunden müssen bewegt werden – im doppelten Sinn des Wortes. Der Kunde von heute setzt Qualität und Verlässlichkeit als gegeben voraus. Was er erwartet, sind Styling, Leistung, ökologische Verantwortung, Status, Lifestyle und individuelle Betreuung. Er will sein Traumfahrzeug, egal ob Personenwagen oder Nutzfahrzeuge. Er will ein Fahrzeug, das genau auf seinen persönlichen Geschmack und seine jeweiligen Bedürfnisse zugeschnitten ist. Und er erwartet von uns nicht nur, dass wir es für ihn bauen, sondern auch dass wir ihn zugleich immer wieder überraschen und Freude bereiten.

Neue Kundenerwartungen und dramatische Veränderungen im Bereich der Automobiltechnologie, ein Feld, auf dem DaimlerChrysler schon immer führend war, bedeuten, dass sich in den nächsten zehn Jahren die Art und Weise, wie wir Fahrzeuge konstruieren und fertigen, schneller und radikaler wandeln wird als in den vergangenen 50 Jahren.

Gleichzeitig verändert sich der Verkauf von Fahrzeugen und der Kundenkontakt. Auch hier wird das Internet die Weichen neu stellen.

## **WAS WIR UNTER MARKENFÜHRERSCHAFT VERSTEHEN – UND WAS MARKENFÜHRERSCHAFT FÜR UNSERE KUNDEN BEDEUTEN WIRD**

Unser Marken- und Produkt-Portfolio und unsere Innovationsleistungen sind unerreicht. Wir haben 60 neue Modelle in der Pipeline, die wir in den nächsten fünf Jahren in den Markt einführen werden. Wir sind bei Luxusfahrzeugen Marktführer. Wir haben den Minivan erfunden und wir werden auch künftig neue Marktsegmente definieren. Wir sind heute bei Geländewagen führend, und abgesehen von Asien sind wir Marktführer bei Schwerlastwagen.

Unsere technologische Marktführerschaft brachte der Automobilindustrie den Airbag, das Antiblockiersystem und unser einzigartiges elektronisches Stabilitätssystem. Mit Active Body Control, Drive-by-Wire und der Brennstoffzelle – um nur einige zu nennen – stehen wir auch künftig an der Spitze. Kein anderes Unternehmen hat für unsere Branche mehr getan.

Aber nicht nur die großen, bahnbrechenden Entwicklungen zählen. Da sind auch noch die vielen kleinen Ideen, die sich zu einem Großen fügen. Allein im letzten Jahr haben wir 2.000 Patente angemeldet und 85 wesentliche Innovationen bei unseren Personenwagen und Nutzfahrzeugen eingeführt.

Mehr als die Hälfte der 500 Projekte, an denen unsere Forschungs- und Entwicklungsbereiche zur Zeit arbeiten, werden in nächster Zeit Eingang in zwei oder mehr Produktfamilien finden. Mit anderen Worten: der technologische Fortschritt ist unser Fundament und gewichtiger Teil unserer Stärke im Wettbewerb.

Aber die Marktführerschaft bei Produkten und Technologie reicht uns nicht aus.



Das Auto von morgen ist der Anfang einer Erlebnisswelt, die für den Kunden mit einer erstaunlichen Auswahl und faszinierenden Fahrzeug-Eigenschaften beginnt, sich mit dem Fahrspaß fortsetzt und auch mit einem leistungsstarken Service nicht aufhört. Dieser Service muß auf die zunehmenden Kundenanforderungen zugeschnitten sein und über ein weltumspannendes Netz eine persönliche Betreuung sicherstellen.

Die erste Kontaktaufnahme mit unseren Kunden ist der Beginn einer langfristigen Beziehung. Wir müssen die Kunden verstehen. Wir müssen unsere Kunden für uns begeistern. Ihnen eine echte Wahl ermöglichen. Ihre Probleme lösen. Ihnen schnelle, unproblematische Hilfe und Service bieten. Immer für sie dasein – am Telefon, im Internet, im Autohaus – wo und wann immer sie uns brauchen. Es geht um das totale Kundenerlebnis, das wir durch all unsere Produkte und Dienstleistungen mit jeder unserer Pkw- und Nutzfahrzeugmarken, mit debis, Dasa und Adtranz vermitteln.

Wir sind noch nicht ganz da, wo wir hinwollen. Aber unsere Pläne für eine stete Verbesserung weisen uns den Weg ins 21. Jahrhundert: unser Ziel ist die führende Position in der Automobilindustrie.

Es ist vor allem unser lebendiger Unternehmersgeist, der uns dieses Ziel erreichen läßt – unsere Leidenschaft für großartige Personenwagen und Nutzfahrzeuge, die sich aus unserem gemeinsamen Erbe speist.

## **2000 UND DARÜBER HINAUS**

Auch dieses Jahr müssen wir uns einem harten Wettbewerb stellen.

Erste Anzeichen deuten darauf hin, dass das Wirtschaftswachstum in Nordamerika geringer ausfallen wird als im

Jahr 1999. In Europa erwarten wir, abgesehen von Großbritannien, eine Verstärkung des Wachstums. Für Japan wird eine weitere langsame Verbesserung der Wirtschaft erwartet. Für Südostasien gehen wir von einer anhaltenden schnellen Erholung aus. Die Prognosen für Lateinamerika ergeben kein einheitliches Bild.

Diese Szenarien lassen darauf schließen, dass der Wettbewerb auf allen unseren Märkten nicht leichter wird.

Aber unsere ausgewogene Umsatzverteilung zwischen Europa und Nordamerika gewährleistet auch für das Jahr 2000 hohe Umsätze und Gewinne.

Unsere Arbeit konzentriert sich in diesem Jahr insbesondere auf folgende Kernfelder:

Bei der nachhaltigen Fahrzeugtechnologie von morgen sind wir mit der Entwicklung von Brennstoffzellen-Motoren und effizienteren Verbrennungsmotoren schon heute Vorreiter. Unsere Entwicklungsarbeit auf den Gebieten Leichtbau-Werkstoffe und Verkehrsunterstützungssysteme stärkt unsere Position.

Das Internet verändert unser Leben. 1997 haben wir der Welt das erste Fahrzeug mit Internet-Zugang vorgestellt. Heute können wir in 15 Minuten online eine komplette Fahrzeugfinanzierung anbieten. Und die Beziehung zu unseren Zulieferern wird durch die globale Vernetzung entscheidend gestärkt. Nicht zuletzt deshalb ist Daimler-Chrysler im Jahr 1999 von 81% seiner Zulieferer zum besten Unternehmen in puncto Kommunikation und Management gewählt worden.

Schon seit einigen Jahren ist E-Business ein wichtiger Bestandteil unserer Geschäftsfelder. Wir haben eine Produkt- und Service-Infrastruktur aufgebaut, mit der wir die vielseitigen Möglichkeiten des Internets auch wirklich nutzen.

Heute befinden wir uns an einem Punkt, an dem wir die verschiedenen Projekte zusammenführen. Vor unseren Augen entstehen anwenderfreundliche Möglichkeiten, von Unternehmen zu Unternehmen oder vom Unternehmen zum Kunden. Was wir bisher erreicht haben, kann sich sehen lassen.

Unsere große Stärke ist natürlich weiterhin die Entwicklung, Produktion und der Vertrieb der weltweit besten Autos. Voraussetzung dafür sind unsere Menschen: ihre Energie, ihr Erfindungsreichtum, ihr Engagement, ihre Professionalität und ihre Leidenschaft. Wir beschäftigen Menschen mit außergewöhnlichen Fähigkeiten und Einstellungen aus der ganzen Welt. Und wir stellen sicher, dass sie sich bei uns weiterentwickeln können. Mehr als zwei Drittel unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind als Aktionäre oder durch einen leistungsbezogenen Bonus direkt an unseren Gewinnen beteiligt. Nur wenige Großunternehmen haben diesen Grad von Gewinnbeteiligung. Die Interessen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind deshalb in hohem Maße identisch mit denen von DaimlerChrysler.

Vielleicht ist das der Grund, warum wir mit die geringste Fluktuation in der Branche haben und warum wir als einer der weltweit attraktivsten Arbeitgeber gelten. Gewinnbeteiligung ist ein zentrales Element unser Mitarbeiterpolitik.

Der erfolgreich abgeschlossene Integrationsprozeß hat das Management von DaimlerChrysler noch stärker gemacht. Wir haben gelernt aus kulturellen Unterschieden neue Ideen zu entwickeln. Wir können heute schneller voneinander lernen und sind dadurch flexibler, wenn es darum geht, Fusionen und Partnerschaften über nationale und regionale Grenzen hinweg mit Leben zu füllen.

Der Schlüssel zu allem heißt Globalisierung. Durch die weltweite, profitable Ausweitung unseres Geschäfts können wir unseren Technologievorsprung in immer vielfältigeren Bereichen gewinnbringend einsetzen. Unser Einkaufspotenzial setzen wir in enger Kooperation mit unseren Zulieferern ein und erzielen so Kosteneinsparungen.

Globalisierung heißt auch ein starkes Engagement für die Menschen und Regionen, in denen wir produzieren. Wir verstehen uns als guter „corporate citizen“, als Mitbürger, wo auch immer wir präsent sind.

Wir gestalten den Konsolidierungsprozeß in der Automobilindustrie. Wir werden ihn weiter anführen und wir werden die sich daraus ergebenden Wachstumschancen für uns nutzen.

Sie können von uns erwarten, dass wir die Zukunft vorwegnehmen und sie zu Ihrem Vorteil gestalten. Wie machen wir das? Durch die Konzentration der beachtlichen Ressourcen unseres Unternehmens auf unsere drei Automobilgeschäftsfelder, unsere Geschäfte außerhalb des Automobilbereichs und unsere Dienstleistungen. Durch die Vorteile, die wir aus unserer führenden Rolle bei Forschung und Technologie ziehen:

Durch die Suche nach den besten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Erfahrung und Ideenreichtum. Durch die Fortführung unserer außergewöhnlichen Tradition. Durch den Ausbau unseres globalen Marketing und durch die Optimierung unseres Portfolios, unserer Finanzkraft und unserer Vorteile im Einkauf.

Damit gehört Ihrem Unternehmen die Zukunft.

Robert J. Eaton

Jürgen E. Schrempp

# M I T G L I E D E R D E S V O R S T A N D S

## **MANFRED BISCHOFF**

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



## **ECKHARD CORDES**

*Konzernentwicklung & IT-Management  
Bestellung bis 2003*



## **GÜNTHER FLEIG**

*Personal & Arbeitsdirektor  
Bestellung bis 2004*



## **THOMAS C. GALE**

*Produktentwicklung, Design Chrysler Group  
und operatives Geschäft Pkw  
Bestellung bis 2003*



## **MANFRED GENTZ**

*Finanzen & Controlling  
Bestellung bis 2003*



## **JAMES P. HOLDEN**

*Chrysler Group  
Bestellung bis 2003*

### **Aus dem Vorstand ausgeschieden:**

Theodor R. Cunningham, 30. September 1999  
Kurt J. Lauk, 30. September 1999  
Thomas T. Stallkamp, 30. September 1999  
Heiner Tropitzsch, 30. September 1999



**ROBERT J. EATON**  
*Vorstandsvorsitzender*  
*Bis 31. März 2000*



**JÜRGEN E. SCHREMP**  
*Vorstandsvorsitzender*  
*Bestellung bis 2003*



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



**KLAUS MANGOLD**  
*Dienstleistungen (debis)*  
*Bestellung bis 2003*



**THOMAS W. SIDLIK**  
*Einkauf Chrysler Group*  
*und operatives Geschäft Jeep*  
*Bestellung bis 2003*



**GARY C. VALADE**  
*Weltweiter Einkauf*  
*Bestellung bis 2003*



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



**DIETER ZETSCHKE**  
*Nutzfahrzeuge*  
*Bestellung bis 2003*

# An der Spitze des Wettbewerbs

**Seit der Gründung im November 1998 hat DaimlerChrysler einen Prozess durchlaufen, der die Potenziale des Unternehmens erschließt und eine Vielzahl neuer Wachstumsmöglichkeiten eröffnet. Der Verfasser dieses Sonderkapitels, der Journalist Paul Bell, nennt diesen Prozess einen „Quantensprung in die Zukunft des Automobils“.**

Zielstrebig kommt er herein. Dunkelhaarig, kräftige Statur, mit einem Auftritt und einer Ausdrucksweise, die auf körperliche Stärke und einen außergewöhnlich wachen Geist schließen lassen – das ist Dirk Walliser, der das DaimlerChrysler-Geschäftsentwicklungsprogramm für die Brennstoffzellen-Technologie koordiniert. Er setzt sich an einen Tisch in der Kantine der Stuttgarter Unternehmenszentrale und erfindet seine Welt neu.

Wie die Motoren in Zukunft funktionieren werden. Welche technologischen Faktoren die Nutzung von Automobilen verändern werden. Wie sich die Menschen in den Städten von morgen fortbewegen sollen. Und nicht zuletzt, warum das Unternehmen, für das er arbeitet, die Welt ebenso ins 21. Jahrhundert führen wird, wie es sie bereits mit dem ersten Automobil in das 20. Jahrhundert geführt hat. Seine Argumente sind überzeugend: DaimlerChrysler verfügt über eine Reihe starker Marken, neue Produkte, technologische Innovationen und schließlich einen Reichtum an Wissen, den die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens unermüdlich ansammeln und austauschen.

Obwohl bis in die Haarspitzen Wissenschaftler, denkt Walliser wie ein Unternehmer: Natürlich sei es wichtig, dass das Unternehmen seine technologische Führungsposition bewahrt und auf globaler Ebene Industriestandards setzt. Dabei darf jedoch niemals das profitable Wachstum des Unternehmens und die führende Wettbewerbsposition seiner Marken aus den Augen verloren werden.







**BEI DER ARBEIT.** Die Eurostar und SFT Automobilwerke im österreichischen Graz. Auf fünf verschiedenen Montagelinien werden dort Fahrzeuge montiert und dabei täglich 300 Lastwagenladungen Bauteile verarbeitet. Im Mai letzten Jahres hat das Grazer Team ein ursprünglich nur für die Montage des Jeep Grand Cherokee eingerichtetes Fließband zusätzlich auf die Fertigung der Mercedes-Benz M-Klasse umgestellt, ohne dass es dadurch zu Produktionsausfällen für den Jeep gekommen ist. Bereits nach fünf Monaten war die Arbeit erledigt. Der Flexibilität des Werks ist es zu verdanken, dass die Fahrzeugproduktion auch bei geringeren Stückzahlen profitabel bleibt. Damit erweist sich der Grazer Standort als ein gutes Beispiel für die Vorteile, die durch die Integration im gesamten Unternehmen entstehen.





Als Walliser endet, hat sich die Kantine bereits geleert. Die Betriebsamkeit um ihn herum hat er in seiner Begeisterung gar nicht wahrgenommen. Als er aufsteht um sich zu verabschieden, nimmt das Gespräch eine persönliche Wendung. „Was für eine Ausbildung haben Sie? Ingenieur?“ „Ich bin Physiker“, antwortet er. „Ich habe mich mit den Sternen beschäftigt.“ „Von den Sternen zu den Autos mit dem Stern“, meint der Journalist nachdenklich, „eigentlich zwei grundverschiedene Dinge. Aber wie sind Sie denn zu DaimlerChrysler gekommen?“

Die Antwort liegt auf der Hand. Walliser hat einen Traum. Er träumt von einer konkret erreichbaren Zukunft – von innovativen Technologien, von demographischen Bewegungen, von sich verändernden Märkten, von den hochgesteckten Erwartungen der Aktionäre, von Dingen also, die zusammen die Automobilindustrie während der nächsten fünf, zehn oder zwanzig Jahre bestimmen werden. In seinem eigenen Fachgebiet, vermutet Walliser, ist DaimlerChrysler dem Wettbewerb etwa um zwei bis drei Jahre voraus.

„Diese Arbeit und dieses Unternehmen sind die Wirklichkeit“, sagt Walliser, als er bereits in der Tür steht. „Ich wollte eine Arbeit, mit der ich die Zukunft aktiv mitgestalten kann.“

Er hat eine gute Wahl getroffen. Seit der Fusion im November 1998 durchläuft DaimlerChrysler einen Prozess, der nicht weniger ist, als ein Quantensprung in die Zukunft des Automobils. Dabei ist das neue „Ganze“ viel mehr als nur die Summe seiner beiden, ehemals unabhängigen Teile. Für Walliser ist diese Zukunft heute schon greifbar.

**STÄNDIGE ERNEUERUNG.** Auf der anderen Seite des Atlantiks sorgt Steve Torok, verantwortlich für Sales and Marketing, dafür, dass diese Visionen mit Leben erfüllt werden. „Weil die Wachstumsrate bei den Verkaufszahlen weltweit lediglich zwei oder drei Prozent beträgt, neigt man dazu, die Autoindustrie für eine ‚reife‘ Branche zu halten. Dabei wird jedoch vergessen, dass die Fahrzeuge radikale, ja, fast revolutionäre technologische Veränderungen erfahren, und dass sich – auch wenn die Verkaufszahlen insgesamt relativ konstant bleiben – die Absatzstruktur und die Qualität der Produkte drastisch verändern. Wir selbst begreifen unseren Markt also nicht als ‚reif‘. Vielmehr wissen wir, dass er durch eine fortwährende Spirale der Veränderung gekennzeichnet ist. Man muss nur schnell genug merken, wo neue Segmente entstehen. Und genau dies ist eine der zentralen Stärken dieses Unternehmens: Der Wunsch, neue Marktsegmente zu entdecken, und der Wille, dafür die richtigen Produkte zu schaffen. – Ich denke, das gilt für die Kollegen auf beiden Seiten des Atlantiks gleichermaßen.“ Seinen Ausdruck findet dieses Streben in den fast 60 neuen Modellen, die bis zum Jahr 2005 auf den Markt kommen werden. Aber das ist nur der Anfang. Zusätzliche Marktpotenziale lassen die Wettbewerbslandschaft für die traditionellen Autohersteller in eine neue Dimension hineinwachsen. Auf den zwei größten Märkten der Welt, den Vereinigten Staaten und Europa,

## „Wir werden dem Kunden einen Rundum-Service bieten und dadurch unsere Umsätze pro Fahrzeug und Kunde deutlich steigern.“

stammen über 70% der Umsätze und Gewinne im Automobilbereich aus der sich laufend verlängernden Kette neuer, hoch profitabler Dienstleistungen rund um das Automobil, wie zum Beispiel in den Bereichen Finanzierung, Leasing, Fuhrparkmanagement, Verleih, Telematikdienste, Wartung und Reparatur sowie Versicherungen für neue und gebrauchte Fahrzeuge. All diese Dienstleistungen sind Teil des dynamisch wachsenden Geschäfts von debis, der Dienstleistungstochter von DaimlerChrysler. debis bietet weltweit Finanzdienstleistungen und IT Services an, die auf die individuellen Anforderungen der Kunden zugeschnitten sind. Ebenso wie der Beginn des elektronischen Autohandels über das Internet definieren diese Dienstleistungen das Verhältnis der Käufer zu ihrem Fahrzeug und auch das Verhältnis des Herstellers zum Kunden völlig neu. Das Abholen des Autos beim Händler markiert nicht länger das Ende der Kundenbeziehung. Es ist erst der Anfang.

Diese Dienstleistungen liegen am anderen Ende der von der Industrie so genannten „automobilen Wertschöpfungskette“ und gelten als der letztlich weit profitablere Teil des Lebenszyklus eines Personenwagens oder Nutzfahrzeugs. Bei DaimlerChrysler koordiniert Alexander Koesling aus dem Bereich Konzernstrategie die Möglichkeiten des Unternehmens, wenn es darum geht, an den richtigen Stellen der Wertschöpfungskette Chancen für profitables Wachstum aufzufindig zu machen und zu nutzen. In Zukunft, verrät Koesling, werden Kauf oder Leasing eines DaimlerChrysler-Fahrzeugs erst den Auftakt für eine Reihe von Dienstleistungen bilden. Diese werden sich über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs vom Kauf bis zur Entsorgung erstrecken und sie werden zwischen Hersteller und Kunden für eine Beziehung sorgen, die das Fahrzeug überdauert. „Wir werden dem Kunden einen Rundum-Service bieten und dadurch unsere Umsätze pro Fahrzeug und Kunde deutlich steigern.“

Auch Torok hat einiges zu diesem Thema zu sagen: „Um die Fähigkeit zur Preisdifferenzierung zu erhalten“, sagt er, „brauchen wir langfristige Kundenbeziehungen, bei denen Umsätze und Gewinne über die ganze Zeit fließen, in der der Kunde das Fahrzeug hält. Wir müssen uns deshalb neu ausrichten, und zwar nicht nur als Automobilunternehmen, sondern als ein Unternehmen, in dem das Automobil nur ein Teil ist innerhalb einer Reihe nachgelagerter Produkte wie Serviceverträge, Telematikdienste und sonstige Produkte und Dienstleistungen rund ums Automobil. Hier kommt dann auch das ‚e-commerce‘ ins Spiel. All dies ist Bestandteil einer erweiterten Wertschöpfungskette, in der wir unsere Position ausbauen, um Verbindungspunkte zu anderen Wertschöpfungsquellen zu schaffen.“



**ANTRIEBSSYSTEM DER ZUKUNFT.** In den Werkstätten und Labors des „Projekthaus Brennstoffzelle“ im Technologie-park Nabern bei Stuttgart. Hier entwickeln Ingenieure Motoren, die auf der Basis einer chemischen Reaktion von Wasserstoff und Sauerstoff arbeiten. Durch diese Reaktion wird die notwendige elektrische Antriebsenergie für das Fahrzeug produziert, wobei, von Wasserdampf abgesehen, keine Emissionen entstehen. In unserer Zeit, die von Themen wie Erderwärmung, Luftverschmutzung und knapper werdenden Rohölvorkommen geprägt ist, garantiert die Brennstoffzellentechnologie von DaimlerChrysler nachhaltige Mobilität auch für die Zukunft. Mit großem Elan steuert das Unternehmen auf die Serienproduktion von Kleinwagen und Bussen zu, die mit dieser neuen Technologie ausgerüstet sind.





So entwickelt der Bereich Sales & Marketing von Mercedes-Benz mit debis IT-Services als Softwareentwicklungspartner im Rahmen des Projektes „Digital Sales Channel“ die Plattform für e-commerce im Automobilvertrieb bei DaimlerChrysler. DSC integriert dabei unterschiedliche Geschäftsvorfälle (Neuwagen- oder Gebrauchtwagenverkaufsabwicklung, Leasing, Finanzierung und Versicherung, Inzahlungnahme etc.) unter Einbeziehung von Customer Relationship Elementen.

Darüber hinaus, betont Torok, kann das Unternehmen die Wertschöpfungskette nun mit größerer Wirkung verfolgen und seine bahnbrechenden Automobiltechnologien viel besser einsetzen, da die Entwicklungskosten im neuen Unternehmen nun auf höhere Stückzahlen verteilt werden können. Dies wird in der Zukunft zu deutlichen Wettbewerbsvorteilen für DaimlerChrysler führen.

**CALIFORNIA DREAMING.** In Kalifornien, dem Land des Fortschritts, erscheint die Zukunft immer etwas näher. Hier arbeiten die DaimlerChrysler-Ingenieure an verschiedenen wichtigen Projekten. Eines davon ist die Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie, die DaimlerChrysler zusammen mit anderen führenden Automobilherstellern, Kraftstoffproduzenten und Energieunternehmen vorantreibt. Ein anderes ist die Analyse der Gründerkultur von Silicon Valley. Oder die Beantwortung der Frage, wie sich der San Francisco „Lifestyle“ auf die Art, wie seine Bewohner leben, arbeiten und innovative Ideen entwickeln, auswirkt.

Und wir sprechen hier nur von Kalifornien! Ob Brennstoffzellen- oder Informationstechnologie in Palo Alto, Telematik in Berlin, Antriebssysteme in Stuttgart, Kommunikationstechnologie in Bangalore, Indien, Elektronik in Shanghai oder Fahrndynamik auf dem Chelsea-Testgelände in Michigan – DaimlerChrysler gestaltet die Zukunft rund um den Globus. Das Unternehmen erforscht, konstruiert und produziert Fahrzeuge, Systeme und Dienstleistungen, die definieren werden, was in der Welt von morgen Verkehr bedeutet.

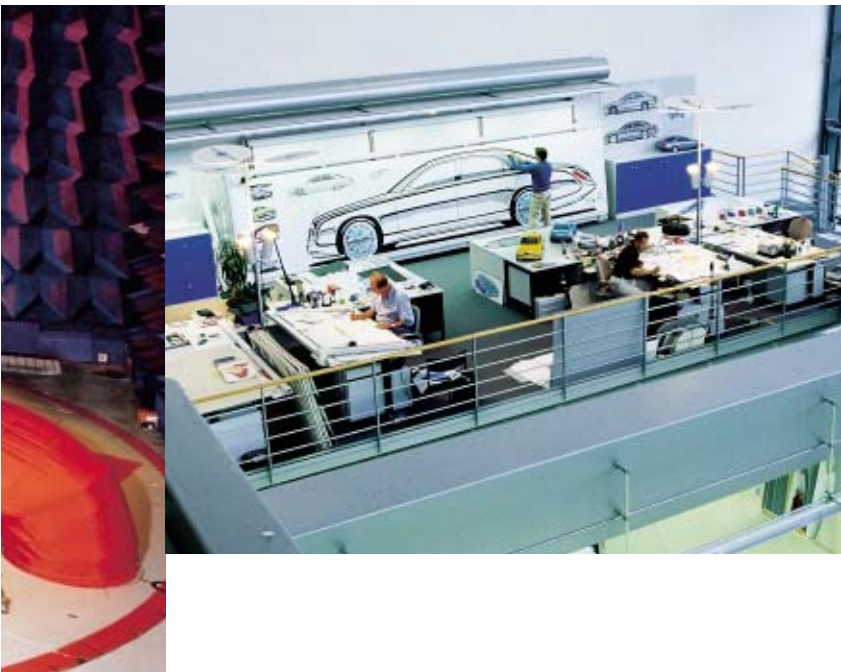
Nirgends wird dies deutlicher als in Eckhard Minx' interdisziplinärer Forschungsgruppe für gesellschaftliche und technologische Fragen STRG (Society and Technology Research Group) mit ihren Standorten in Palo Alto, Berlin und im japanischen Kyoto. Die Forschungsgruppe dient dem DaimlerChrysler-Vorstand als eine Art Frühwarnsystem für wichtige Veränderungen der Märkte und der Gesellschaft. Gleichzeitig übernimmt sie spezielle Forschungsaufträge für einzelne Unternehmensgruppen. Die STRG beobachtet Verbraucherverhalten und erforscht weltweit Wissens- und Informationstrends sowie Siedlungsstrukturen und die Verkehrsentwicklung. Der derzeitige Blickwinkel erstreckt sich dabei bis ins Jahr 2020. In DaimlerChryslers Qualitätskette ist die STRG ein wichtiges Glied. Qualitativ hochwertige Unternehmen brauchen qualitativ hochwertige Informationen.



**DIE BESTEN TESTEN.** Fahrzeugentwicklungs- und Testanlagen in Auburn Hills (oben), Papenburg (oben rechts) und Sindelfingen.

In den Entwicklungszentren in Auburn Hills und Sindelfingen arbeitet DaimlerChrysler mit modernsten Testanlagen. Sie wurden in erster Linie als Denkfabrik für Konstrukteure und Ingenieure errichtet. Hier können die findigen Köpfe ungehindert Informationen austauschen, Ideen auf ihre Tauglichkeit testen und jene Konzepte auf den Weg bringen, die den unbarmherzigen Prüfungen standgehalten haben. Dank neuer, digitaler Möglichkeiten und großer Flexibilität beim Austausch von Mitarbeitern gelingt es dem Unternehmen, seine Entwicklungszeiten noch weiter zu verkürzen – ein Faktor, der im internationalen Wettbewerb stark ins Gewicht fällt.





Ein weiteres, wenn auch völlig anderes Glied dieser Kette ist das Chelsea-Testgelände. Dort ist Michelle O'Connor Martindale tätig, eine der wenigen Frauen in der Autoindustrie, die im Bereich der Fahrdynamik eine steile Karriere gemacht haben. Während eines Fluges zwischen den DaimlerChrysler-Zentren Detroit und Stuttgart erzählt die 27-jährige, welche große Freude sie an ihrer Arbeit hat.

Jeden Wochentag testet sie das neue Chrysler Coupé auf der Teststrecke von Chelsea. Das Auto, das bald der Öffentlichkeit vorgestellt werden wird, ist eines der vielen Konzeptfahrzeuge oder „Ikonen“, wie sie Konzernvorstand Tom Gale nennt. Bei diesen Konzeptfahrzeugen handelt es sich um Autos und Projekte, die in der Automobilindustrie seit jeher für Aufsehen sorgten. Als Chrysler in den 80er Jahren durch eine schwere Krise ging, wurden sie zu Symbolen für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens. Autos wie der Portofino oder die Viper waren Fenster, die einen Blick in die Zukunft des Automobildesigns erlaubten und sie waren Katalysatoren und Symbole für die Innovationskraft des Unternehmens. Für Auburn Hills ist das Konzeptfahrzeug der Schnittpunkt, in dem die Visionen von morgen mit der Technologie von heute und einem tief in die Chrysler-Geschichte zurückreichenden klassischen Stil zusammentreffen und auf der Straße zur Realität werden.

Michelle O'Connor Martindales Leidenschaft für Autos ist Familientradition – sowohl Vater wie Großvater waren Automobilarbeiter in Detroit. Allerdings ist sie die erste, die es nach Auburn Hills zog, und die erste in der autobeegeisterten Familie, die einen Hochschulabschluss machte.

Dirk Walliser, der Wissenschaftler und Stratege mit seiner Leidenschaft für lebensverändernde Technologien, und Michelle Martindale, die Testpilotin und Tochter eines irischen Automobilarbeiters mit ihrer Begeisterung für bahnbrechendes Design, sind Menschen, denen DaimlerChrysler einzigartige Chancen und handfeste Herausforderungen bietet. Denn Menschen, die es zu DaimlerChrysler zieht, sind von Natur aus neugierig. Sie interessieren sich für die immer

**„Jeder Euro und jeder Dollar, den wir für Forschung und Entwicklung ausgeben, sorgt für noch sicherere, noch komfortablere und noch umweltfreundlichere Fahrzeuge. Diese Innovationen sind für die Sicherung und Konsolidierung des Geschäftserfolgs unseres Unternehmens von zentraler Bedeutung.“**

komplexeren und sich schnell verändernden Märkte, Kulturen und Technologien der Welt. Ihre Neugier, ihre Leidenschaft für Autos, ihr Wille, immer zu den ersten zu gehören, sind Einstellungen und Ambitionen, die wesentlich dazu beitragen, dass das Unternehmen seine führende Marktposition behauptet.

Klaus-Dieter Vöhringer, Vorstand für Forschung und Technologie, umreißt die Rolle, die das Thema Innovation für die Marken in der Gesamtstrategie des Unternehmens spielt: „Jeder Euro und jeder Dollar, den wir für Forschung und Entwicklung ausgeben, sorgen für noch sicherere, noch komfortablere und noch umweltfreundlichere Fahrzeuge. Diese Innovationen sind für die Sicherung und Konsolidierung des Geschäftserfolgs unseres Unternehmens von zentraler Bedeutung.“ Beeindruckend ist alleine schon die Zahl der Menschen und die finanziellen Mittel, die das Unternehmen zur Förderung von Innovationen einsetzt. Hier einige Zahlen, an denen sich ablesen lässt, warum DaimlerChrysler auf künftige Herausforderungen so gut vorbereitet ist. Einer von zwölf Mitarbeitern - insgesamt über 40.000 Menschen - ist in der Forschung und Entwicklung beschäftigt. Für den Planungszeitraum 2000-2002 hat das Unternehmen für Forschung und Entwicklung sowie für Investitionen in Sachanlagen ein Budget bereitgestellt, das mit rund € 50 Milliarden größer ist als das Bruttoinlandsprodukt mancher Schwellenländer. Ebenso beachtlich sind die Resultate. Allein im letzten Jahr wurde an 466 verschiedenen Forschungsprojekten gearbeitet. 70 dieser Projekte konnten in dieser Zeit abgeschlossen und die Ergebnisse an die firmeninternen „Kunden“ zur Umsetzung in Produkten und Dienstleistungen weitergereicht werden. 85 technische Weltneuheiten in Personenwagen und Nutzfahrzeugen wurden vorgestellt. Und nicht zuletzt: Rund 2.000 neue Patente wurden angemeldet, welche die Spitzenposition des Unternehmens im internationalen Wettbewerb sichern werden.

**MEGATRENDS IN DER MOBILITÄT.** In Zukunft, so glauben die Manager, Futurologen und Forscher von DaimlerChrysler, werden verschiedene „Megatrends“ die Entwicklung und den Erfolg des Unternehmens entscheidend beeinflussen.

„Der erste“, sagt Klaus-Dieter Vöhringer, „ist die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität. Wir glauben, dass Kraftstoff in nicht allzu ferner Zukunft knapper werden wird. Außerdem ist das Automobil nach wie vor ein Umweltfaktor, und die inzwischen fast grenzenlose Mobilität für Menschen und Güter hat ökologische Auswirkungen.“

Das Unternehmen setzt deshalb auf die Entwicklung von Fahrzeugen, die weniger Kraftstoff benötigen. Etwa der smart cdi für den dichten Verkehr im umweltbewussten Europa. Angetrieben von einem neu entwickelten Direkteinspritzer-Turbodiesel, bietet der smart eine Kombination aus hoher Durchzugskraft und geringem Verbrauch. Ein weiteres Beispiel ist der Dodge Durango mit Hybridantrieb. Diese Konzeptstudie ist insbesondere auf die in den USA so beliebten Sport Utility

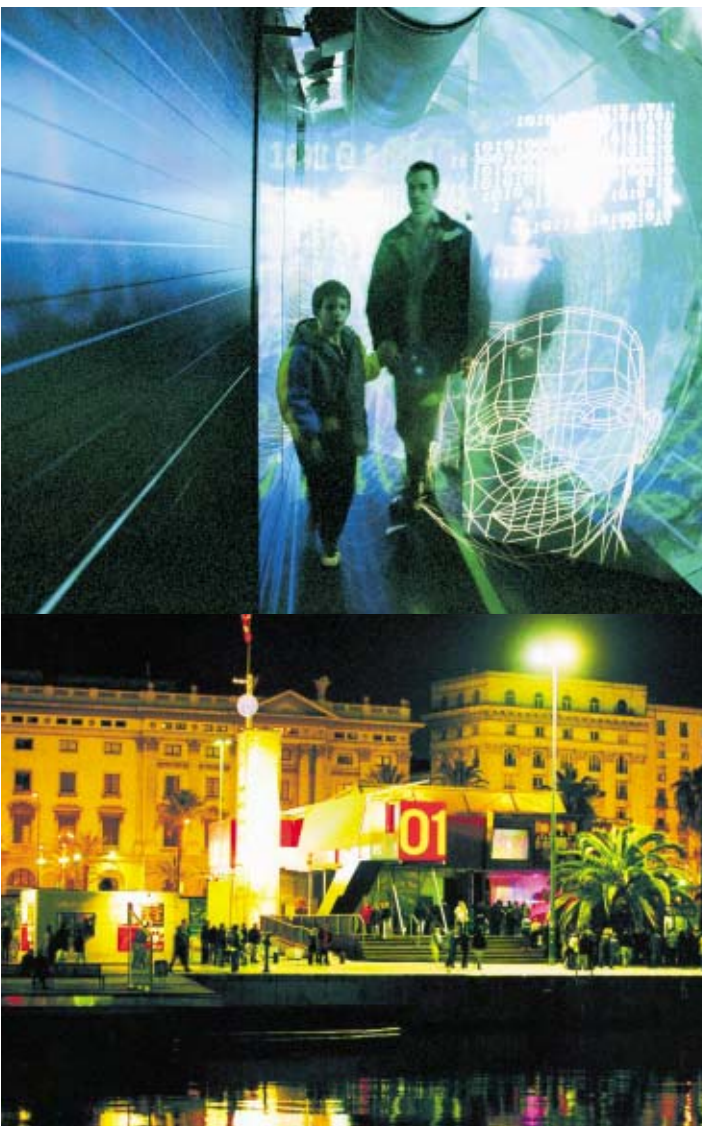


Vehicles ausgerichtet, die in der Regel nicht gerade sparsam mit Kraftstoff umgehen. Auf Grund der Kombination von konventionellem Antrieb der Hinterachse und elektrischem Antrieb der Vorderräder unterschreitet DaimlerChrysler mit diesem Konzept erstmals bisher unüberwindbare Verbrauchsgrenzen; der Elektromotor speichert Energie, um sie beim Bremsen und Beschleunigen einzusetzen. Damit erreicht der 3,9-Liter V6-Motor des Fahrzeugs die Leistungswerte eines 5,9-Liter V8 und verbraucht gleichzeitig 20% weniger Kraftstoff.

Ein anderer wichtiger Ansatz bei der Suche nach nachhaltiger Mobilität ist die Brennstoffzelle. Ferdinand Panik, Leiter des DaimlerChrysler-Brennstoffzellenprojektes, ist davon überzeugt, dass diese Technologie einen Wandel herbeiführen wird, „der weit über gewöhnliche Innovationen hinausgeht“ und der die Antriebstechnik auf eine Weise revolutionieren könnte wie einst der Mikrochip die Informationstechnologie. 60 Unternehmen - unter ihnen acht der zehn umsatzstärksten Gesellschaften der Welt - experimentieren mit der Brennstoffzelle. Allein dies zeigt ihre Bedeutung. Und auch in diesem Bereich nimmt DaimlerChrysler eine Spitzenposition ein. In den letzten fünf Jahren gelang es Ingenieuren des Unternehmens, das Gewicht dieses Antriebssystems drastisch zu reduzieren sowie Leistung und Reichweite der Testfahrzeuge erheblich zu steigern. Abgesehen vom Antrieb sorgen die Brennstoffzellen für die Energieversorgung der immer komplexeren Bordelektronik, durch die das Fahrerlebnis insgesamt revolutioniert wird.

Damit kommen wir zu einem weiteren Megatrend: Obwohl Karosserie, Antrieb und Fahrwerk nach wie vor die Kernkomponenten eines Automobils sind, werden Elektronik und Sensorik immer wichtiger. „Die Zukunft“, betont Vöhringer, „gehört Drive-by-Wire-Fahrzeugen, die Lenkrad, Gas- und Bremspedal überflüssig machen. Neue elektronische Assistenzsysteme werden den Fahrer in kritischen Situationen unterstützen oder im normalen Fahrbetrieb eintönige Routineaufgaben übernehmen.“ In diesem Sinne entwickeln DaimlerChrysler-Ingenieure z.B. autonome Bordsysteme mit Sensoren, die dank „neuronaler Netzwerke“ Muster und Signale außerhalb des Fahrzeugs erkennen können: Verkehrsschilder, Fußgänger, potenzielle Gefahren. Damit unterstützen sie die Reaktion des Fahrers und erhöhen die Sicherheit des Fahrzeugs.





**ZUKUNFTSVISIONEN.** Besucher des DaimlerChrysler-Projektes zur EXPO 2000, die ab dem 1. Juni für 153 Tage nach Hannover einlädt. Im letzten Jahr tourte LAB.01, das DaimlerChrysler-Projekt zur EXPO 2000, vorab durch sechs europäische Städte. Unser Bild zeigt eine Zwischenstation in Barcelona. Initiiert vom Kommunikationsbereich des Unternehmens, hat das Projekt LAB.01 ein ambitioniertes Ziel: Es möchte Kinder und Jugendliche durch erlebnishaftes Lernen dazu motivieren, eigene Visionen für Zukunftstechnologien und Mobilität zu entwerfen. Auf über 2.000 m<sup>2</sup> erstreckt sich die Ausstellungsfläche in Hannover, und natürlich wird mehr geboten, als nur passives Betrachten: Interaktive Exponate laden auf verschiedenen Ebenen zum Mitmachen ein und so ist es kein Wunder, dass das Projekt überall, wo es zu sehen war, großes öffentliches Interesse und Begeisterung hervorrief. Über 100.000 Besucher und hohes Medieninteresse unterstrichen den Erfolg der außergewöhnlichen Konzeption.

Dieser zweite Megatrend führt weiter zu einem dritten, bei dem Mobilität und Elektronik auf moderne Informations- und Kommunikationstechnologien treffen. Obwohl dies auf jeder Produkt- und Prozessebene stattfindet, ist es am augenscheinlichsten bei Systemen, mit denen Autofahrer direkt interagieren – also Systeme und Dienste, die sie bewusst nutzen, wie etwa die Telematik, also zum Beispiel dynamische Navigationssysteme, die Staus, Kraftstoffverbrauch und Abgas-Emissionen reduzieren und damit die Belastung städtischer Verkehrssysteme verringern.

**VON DER VIRTUELLEN REALITÄT ZU REALEN WERTEN.** Die Informationstechnologie, die unter der Kühlerhaube steckt, sieht man zwar nicht, sie ist aber im Alltag nicht mehr wegzudenken. Im DaimlerChrysler-Werk Marienfelde in Berlin betreibt Wilfried Käding den fortschrittlichsten Fahr Simulator der Autoindustrie. In Form einer großen, auf sechs hydraulischen Zylindern montierten und über Schienen laufenden Projektionskuppel kann sich der Simulator in sechs Freiheitsgraden bewegen. Im Inneren des Simulators ist ein Fahrzeug mit der Bewegungsplattform verbunden. Auf die Innenwände der Kuppel werden Bilder projiziert, die alle denkbaren Fahrbedingungen simulieren – verkehrsreiche Straßen, unterschiedliche Wetterbedingungen, Straßenoberflächen oder allgemeine Gefahrensituationen. Der „Fahrer“ erlebt dieses ganze Spektrum in Echtzeit.

Gleichzeitig werden seine eigenen Leistungen und Reaktionen gemessen. Es gibt fast nichts, was der Simulator in Bezug auf Fahrer und Fahrzeug nicht testen könnte. „Natürlich existieren auch andere Simulatoren“, meint Käding, „aber keiner kommt unserem auch nur nahe. Mit unserer Anlage können wir Fahrzeugstudien fahrfähig machen, ohne sie vorher bauen zu müssen.“

Was der Simulator und andere Technologien für Mercedes-Benz und die Automobiltechnik sind, ist das fortschrittliche CAD-System von Chrysler für die Automobilkonstruktion. In Auburn Hills demonstriert Walter Solak, Director Design Operations im Produktdesign, die Anwendungsmöglichkeiten der CATIA-Software (computer-aided three-dimensional interactive application = computergestützte dreidimensionale interaktive Anwendung), die im gesamten DaimlerChrysler-Konzern zur wichtigsten Plattform für alle Entwicklungsphasen werden könnte – vom Produktkonzept bis zur Werkskonstruktion. Fahrzeugstudien wie das Chrysler Coupé werden laut Solak mit solcher Genauigkeit vom Computer modelliert, dass die Topmanager des Unternehmens sie allein aufgrund einer CATIA-Videodemonstration zur Produktion freigeben können. Die Stärke von CATIA liegt in seiner Fähigkeit, verschiedene Schichten von Konstruktionsdaten anzusammeln, abzuspeichern und gleichzeitig in einer gemeinsamen Sprache für den gesamten Konstruktions- und



Herstellungsprozess verfügbar zu machen. Dieses Verfahren ist kürzer, flexibler und kostengünstiger als frühere und reduziert die Entwicklungs- und Produktionszeiten. Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, wie DaimlerChrysler es schafft, seine Produkte besser und schneller auf den Markt zu bringen als je zuvor. Dank CATIA konnten die Entwicklungszeiten in Stuttgart 1999 um drei Monate, d.h. um 15%, verkürzt werden. Die Zeit für den Bau eines Mercedes-Benz-Prototyps wurde sogar um 30% reduziert.

Aber damit nicht genug. Jane Priestap, verantwortlich für Werkplanung, war für ein Versuchsprogramm verantwortlich, bei dem ein neues Jeep-Werk mit CATIA konstruiert werden sollte. „Unsere Aufgabe“, sagt sie, „bestand darin, das, was wir beim Autodesign gelernt hatten, nun auch bei der Planung eines Werkes zu nutzen. Mittlerweile können wir mit Ihnen durch ein Montagewerk ‚fliegen‘. Unser Ziel ist die virtuelle Simulation der gesamten Herstellungsprozesse.“ Die Vorteile liegen auf der Hand. „Dadurch können Prozesse und Werkskonstruktion früher und effizienter optimiert werden. Auch die Inbetriebnahme erfolgt schneller. Und nicht zuletzt können Fehlerquellen lange vor der tatsächlichen Inbetriebnahme identifiziert und beseitigt werden, was wiederum zu geringeren Kosten, einer besseren Ausnutzung der Produktionskapazitäten und zu einem schnelleren Marktzugang führt. Wohlgehemt“, unterstreicht Priestap, „ich spreche nicht von Science Fiction. Mit diesen Werkzeugen arbeiten wir bereits.“

**PROZESSFÜHRERSCHAFT.** Jane Priestaps Ausführungen sind ein weiteres Beispiel für die vielen Vorteile, die aus den Synergieeffekten und der technologischen Zusammenarbeit entstehen und die den drei Automobilgeschäftsfeldern des Unternehmens und ihren Marken neue Tiefe geben. Das gleiche gilt für die „Agenten-gesteuerte Fabrik“, die in Berlin perfektioniert wird. In DaimlerChryslers Berliner Forschungseinrichtung erklärt Stefan Bussman diese neue Computersoftware. In seiner Agenten-gesteuerten Fabrik können sich eigenständige, automatisierte Komponenten zu einer Produktions- oder Zulieferkette vernetzen. Jeder Agent darin kann sich selbständig auf Änderungen im System einstellen und seine Reaktion mit den anderen Agenten abstimmen. In Sachen Fertigungseffizienz und -flexibilität wird dieses System einen Quantensprung bewirken: Der Durchsatz wird um mindestens 10 Prozent erhöht, während es gleichzeitig möglich wird, auf Veränderungen des Marktgeschehens flexibel zu reagieren.

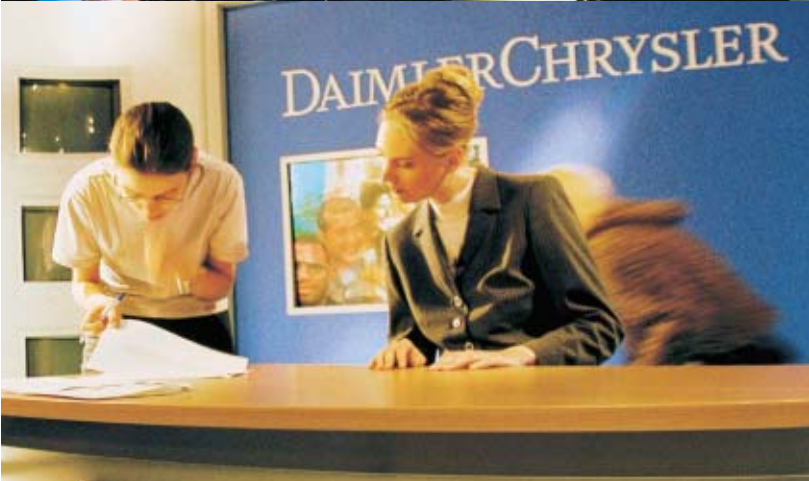
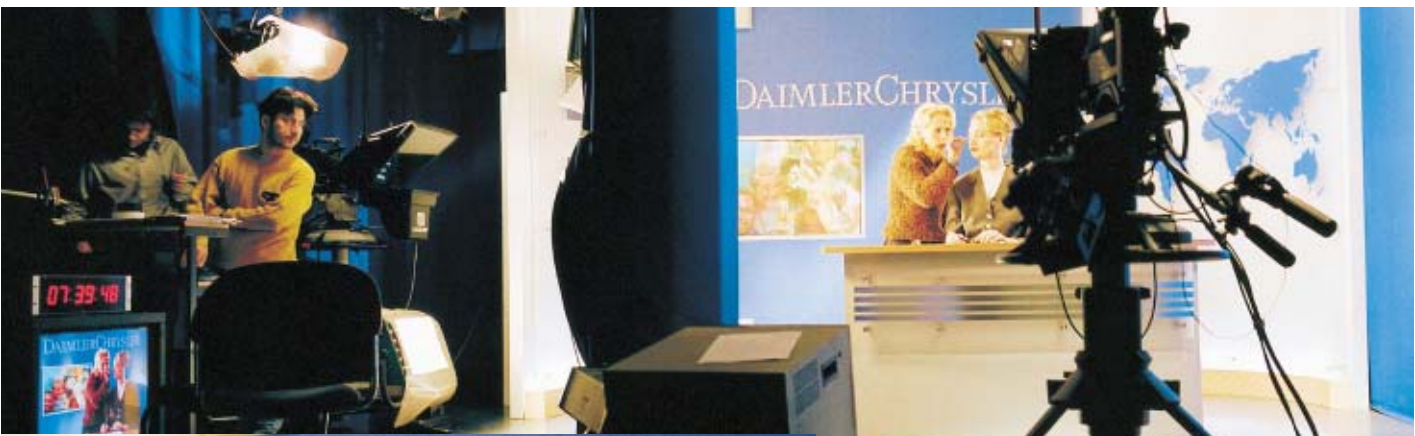
Am anderen Ende des Flurs hat Volker May sein Büro. Er erklärt Besuchern ein diagnostisches System, das seinen Ursprung im Space Shuttle-Programm von DaimlerChrysler Aerospace hat. Jetzt wird es bei Personenwagen eingesetzt. Für Fertigungsingenieure mögen Mays Ausführungen von poetischer Schönheit sein. Seinen jetzigen Besuchern schwirrt allerdings der Kopf vor lauter technischen Daten. Doch das ist nicht weiter schlimm. Mays Publikum hat viel mehr verstanden, als er mit Worten ausdrücken könnte: Etwas über die Leidenschaft, mit der ein passionierter Wissenschaftler und Ingenieur seiner Arbeit nachgeht. Etwas darüber, was dazu gehört, Zukunftsvisionen mit technischer Brillanz und nüchternem Geschäftssinn zu verbinden.

Am besten jedoch bringt Hans-Joachim Schöpf, Entwicklungschef des Geschäftsfeldes Mercedes-Benz Personenwagen & smart, das Verhältnis von Technologie, Innovation und Fahrverhalten auf den Punkt. „Erst müssen wir die Kundenerwartungen erfüllen, um dann neue zu wecken. Gleichzeitig müssen wir uns fragen, wie wir uns durch gezielte Innovationen von anderen Wettbewerbern absetzen und eine herausragende Wettbewerbsposition erringen können. Die Leute müssen sagen: ‚Da kriegt man richtig was für sein Geld‘. Natürlich sind alle drei Aspekte wichtig, Qualität, Kosten und Innovationen. Doch das Zentrum des Ganzen bilden richtungweisende Innovationen. In der Automobilindustrie rechnen wir mit einem Lebenszyklus von 6-8 Jahren, während es in der Elektronikindustrie nur 12 Monate sind. Es stellt sich also die Frage, wie wir mit der größeren Geschwindigkeit unserer Partnerindustrien Schritt halten können. „Das Wichtigste“, sagt Schöpf, „sind überlegene Prozesse, also ein Arbeitsumfeld zu schaffen, das einen schnellen Ideen- und Informationsaustausch zwischen Konstrukteuren und Ingenieuren erlaubt, einen hohen Grad an digitaler Produktentwicklung beinhaltet und die interdisziplinäre Zusammenarbeit ins Zentrum des ‚Entwicklungs-Marktplatzes‘ stellt.“

Was Schöpf an seinen Kollegen in Auburn Hills am meisten bewundert, sind Qualitäten wie Flexibilität – „sie sind im Prozess sehr beweglich“ –, hohes Kostenbewusstsein und ein tiefgreifendes Verständnis des Geschäftsentwicklungsprozesses. An seinen Stuttgarter Kollegen schätzt Schöpf vor allem ihre technologischen Stärken, ihre Innovationskraft und die hohe Qualität ihrer Endprodukte. „Für DaimlerChrysler ist es von entscheidender Bedeutung, wie schnell Stuttgart seine Technologien nach Auburn Hills transferieren kann und Auburn Hills seine Verfahren nach Stuttgart.“ Bereits jetzt ist die Transfargeschwindigkeit außerordentlich hoch. „Der Wille, voneinander zu lernen, ist enorm“, sagt Schöpf.

**KEEP ON TRUCKING.** Zwischen Nordamerika mit Freightliner und Europa mit Mercedes-Benz ist das von Dieter Zetsche geführte Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge weltweit die Nr. 1. Gerade in diesem Geschäftsfeld wird besonders deutlich, wie gut man es bei DaimlerChrysler versteht, die unterschiedlichen Stärken und Kompetenzen der einzelnen Sparten zusammenzuführen und unternehmensweites Know-how zu generieren. Das geballte Wissen über Design, Technologie und Wirtschaft können die einzelnen Geschäftsbereiche wiederum für ihre Marken-Leadership nutzen und um ihre Marktanteile auszubauen.

Wenn es um die sogenannten Wertschöpfungsketten geht, sagt Unternehmensstrategie Alexander Koesling, dann haben viele der damit zusammenhängenden Ideen ihren Ursprung im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge. Ganz besonders deutlich wird das bei der DaimlerChrysler Lkw-Tochter Freightliner, welche die Trucker in Nordamerika auf ganz besondere Art und Weise unterstützt. Das hat Tradition, denn Freightliner wurde von einem Kunden gegründet, der über die auf dem Markt verfügbaren Lkw so frustriert war, dass er beschlossen hat, den besten Truck selbst zu bauen. Soviel zum Thema Kundenorientierung! „Ich kenne kein Unternehmen, das so kundenorientiert ist wie Freightliner“, sagt Zetsche.



**EIN UNTERNEHMEN KOMMUNIZIERT.** Die Stuttgarter Studios des hauseigenen, konzernweiten Fernsehsenders DCTV. Seinen Ursprung hat DCTV in Auburn Hills. Seit 1. September 1999 sendet der Kanal in sieben Sprachen und erreicht 420.000 Mitarbeiter des Unternehmens. Dafür hat DaimlerChrysler in seinen Werken, Forschungseinrichtungen und Büros rund um die Welt über 5.000 Bildschirme installieren lassen. Eine lohnende Investition: Mit seinem täglich produzierten Nachrichtenmagazin wurde DCTV ein wichtiger Faktor, um der globalen DaimlerChrysler-Familie ein Gefühl der Zusammengehörigkeit zu vermitteln und sie über die Erfolge und technologischen Entwicklungen des Unternehmens auf dem Laufenden zu halten.

Dieses Selbstverständnis, betont Freightliner-Präsident Jim Hebe, zieht sich von der Fertigung bis hin zum Service. „Kein anderes Lkw-Sortiment ist so modern und abgerundet wie unseres. Und niemand sonst bietet einen so umfassenden Service wie wir. Wir beteiligen uns an der gesamten Wertschöpfungskette und begleiten den Kunden durch den gesamten Lebenszyklus seines Trucks. Als einziger Hersteller in Nordamerika verpflichten wir unsere Händler dazu, sieben Tage die Woche rund um die Uhr für die Kunden da zu sein. Wir haben mehr Händler, die auf dieser Basis arbeiten, als die gesamte Konkurrenz zusammen. Wir besitzen ein 24-Stunden-Call-Center. Wenn ein Kunde ein Problem mit seinem Lkw hat und keine Werkstatt findet, ruft er das Call-Center an, und wir tun alles, damit sein Problem möglichst schnell behoben wird. Wenn keine Freightliner-Werkstatt in der Nähe ist, bringen wir seinen Wagen auch in eine Werkstatt der Konkurrenz. Wir tun alles, egal, was es kostet – und wenn wir Bauteile extra liefern oder sogar aus der Fabrik holen müssen! Wir sind auch die einzigen, die ein komplettes Computersystem zur Fahrzeugdiagnose entwickelt haben. Damit können wir von unserem Call-Center aus jedes Fahrzeug in Nordamerika untersuchen und dem Mechaniker Anweisungen geben, wie er ein bestimmtes Problem beheben kann.“

Dieser reichhaltige Erfahrungsschatz in Sachen Kundenbetreuung ist Teil des Produkt- und Dienstleistungsprofils, das DaimlerChrysler im Sinne seines Wertschöpfungsketten-Gedankens entwickelt. Und umgekehrt sorgt man dafür, dass die im Pkw-Bereich erzielten technologischen Fortschritte auch dem Nutzfahrzeugsektor zugute kommen. „Abgesehen von der Größe an sich, können wir als Teil eines großen Automobilkonzerns auch von dessen Technologieführerschaft profitieren“, sagt Zetsche. „Das ist ein unglaublicher Wettbewerbsvorteil. Dank der Umsätze und Gewinne, die wir im Pkw-Bereich erwirtschaften, können wir dort viel Geld in die Entwicklung modernster Technik investieren. Die daraus resultierenden Erkenntnisse transferieren wir auch auf unsere Nutzfahrzeuge. Auf diese Weise können wir uns noch deutlicher von der Konkurrenz absetzen.“

Was kommt also als Nächstes? Anfang des Jahres 2000 führt DaimlerChrysler das für die S-Klasse entwickelte Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) bei den Lkw der Marken Mercedes-Benz und Freightliner ein. Die Leistungsfähigkeit





**ONLINE UNTERWEGS.** *Nach der Erneuerung seiner Produktpalette bietet Mercedes-Benz den Lkw-Betreibern jetzt neue Serviceleistungen an. 1999 wurde das neue Flotten-Managementsystem FleetBoard eingeführt – hier im beliebten Actros (oben und rechts). FleetBoard stellt einen bedeutenden Fortschritt in der Business-to-Business-Kommunikation für Nutzfahrzeugbetreiber dar. Das Internet-gesteuerte System umfasst Datenverwaltung, Fahrtüberwachung, Textübertragung, Fehlerdiagnose, Analyse der Fahrerleistung, Positionsangabe und digitale Straßenkarten. Insgesamt optimiert FleetBoard die Effizienz und senkt die Kosten der Betreiber durch die verbesserte Kommunikation, Terminplanung und Fahrzeugüberwachung.*





des Systems wird für die weit komplexere Aufgabe, Lkw-Züge zu kontrollieren, erweitert. Auf dem Programm stehen außerdem Fahrspursensoren und ein System zur automatischen Abstandskontrolle (Distronik).

Und welche große Entwicklung kommt sonst noch auf die Nutzfahrzeuge zu? Ganz einfach: e-commerce.

Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge nimmt e-commerce seinen Weg direkt über das Produkt. Das Wachstum im Transportgewerbe wird auch weiterhin dem Wachstum des Bruttoinlandsprodukts folgen, sagt Zetsche. Man könne der Zukunft deshalb allgemein mit positiven Erwartungen entgegen sehen. Wenn die Wirtschaftsgurus Recht haben und vor allem das e-commerce riesiges Wachstumspotenzial hat, dann sei das allerdings wirklich ein Grund zum Optimismus. Denn Einkäufe über das Netz müssen mit Nutzfahrzeugen ausgeliefert werden und dann wird der Bedarf an Transportkapazität zunehmen. Wenn also das e-business für ein Unternehmen wie Federal Express boomt... Fedex, so Zetsche, hat den Mercedes-Benz Sprinter weltweit, außer in Nordamerika und einigen asiatischen Ländern, bereits zu seinem Standardfahrzeug erklärt und testet auch gerade 80 Sprinter in den USA. Vergleichbaren Erfolg hat Hebe mit Freightliner in Nordamerika: Der Internet-Lebensmittelanbieter Homegrocer.com hat seit seiner Eröffnung vor zwei Jahren tausend leichte Lieferwagen von Freightliner bestellt. Nicht mehr lange also, und auf diesem Sektor geht „richtig die Post ab!“

**EFFIZIENTE ZULIEFERKETTEN.** Bei seinen Kollegen im Ressort „Weltweiter Einkauf“ geht es vor allem um eines: Die weltweit effizienteste Zulieferkette für ein Unternehmen zu schaffen, das von seinen rund 30.000 Zulieferern jährlich Waren im Wert von € 95 Milliarden einkauft. Hier haben es Konzernvorstand Gary Valade und sein Team geschafft, die Kostenbasis des Unternehmens um rund € 4 Milliarden zu senken. Wichtige Erfolgsfaktoren sind: Die Nutzung von Synergien, die Verringerung variabler Kosten und Kosteneinsparungen direkt beim Zulieferer. Und dazu kommt noch das Internet. Dies ist ein wichtiger Teil des ersten Abschnitts der Wertschöpfungskette eines Automobils, der seinen Abschluss findet, wenn ein Fahrzeug fertig im Ausstellungsraum zum Verkauf steht. Durch innovatives Denken über die Art und Weise, wie Geschäftsfelder des Unternehmens einkaufen, oder wie die Nachfrage für Komponenten in ihren Produkten entsteht, können die 600 Mitarbeiter des Beschaffungs- und Logistik-Teams mit der Unterstützung von Tausenden von Kollegen in der Zulieferkette eine niedrigere Kostenbasis für den Konzern schaffen.

Unterstützt wird der Einsparungsprozess durch eine gestärkte Einkaufsposition auf Grund der neuen Größe des Unternehmens. Valade und sein Team haben die besten Prozesse zusammengeführt, mit denen auf beiden Seiten des Atlantiks gearbeitet wurde. Gleichzeitig fügten sie neue Elemente hinzu, die DaimlerChrysler noch besser als bisher in die Lage versetzen, die weltbesten Zulieferer zu finden und, falls erforderlich, auch deren interne Technologie- und Innovationsprogramme zu unterstützen. Mit den Zulieferern wird auf einheitliche Art und Weise zusammengearbeitet und in allen Geschäftsbereichen werden neue Synergien aufgespürt bzw. geschaffen, und der Informationsfluss im gesamten Unternehmen bis hinein in die Zulieferbasis globalisiert.

Von vorn bis hinten – oder in diesem Fall eher von hinten bis vorn –, von den Einzelteilen eines On-Board-Diagnosesystems bis zum Wunschauto mit hohem Sicherheitskomfort und durchgehend geringem Verbrauch, einem Wagen, der je nach Route oder Fahrweise eigenständig den besten Weg nach Hause findet: DaimlerChrysler arbeitet an Produkten von außerordentlicher Qualität, die ein Maximum an Fahrvergnügen sicherstellen. Das Unternehmen ist zur ultimativen Traumfabrik geworden – allerdings sind diese Träume keine Luftschlösser. Sie sind, wie die Visionen von Dirk Walliser, greifbar und sehr real.

**„Erst müssen wir die Kundenerwartungen erfüllen, um dann neue zu wecken. Gleichzeitig müssen wir uns fragen, wie wir uns durch gezielte Innovationen von anderen Wettbewerbern absetzen und eine herausragende Wettbewerbsposition erringen können.“**

# Ertragskraft weiter gestärkt

- Neue Höchststände bei Ergebnis, Absatz und Umsatz
- Operating Profit wächst um 28% auf € 11,0 Mrd. stärker als Umsatz
- Net Income von € 4,8 Mrd. auf € 5,7 Mrd. erhöht
- Synergieziele mit € 1,4 Mrd. deutlich übertroffen
- Dividende von € 2,35 (i. V. € 2,35) vorgeschlagen
- Nahezu 4,9 (i. V. 4,5) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt
- Zusammenschluss Dasa, Aérospatiale Matra und CASA zur EADS

**ERTRAGSKRAFT GESTÄRKT.** DaimlerChrysler hat seinen Kurs des profitablen Wachstums im Jahr 1999 erfolgreich fortgesetzt. Der Operating Profit, die Kennzahl für die Ertragskraft des operativen Geschäfts, erhöhte sich auf € 11,0 (i. V. € 8,6) Mrd. Auch bereinigt um Sondereffekte, wie zum Beispiel die Erträge aus der Veräußerung der debitel-Anteile, stieg der Operating Profit um 20% auf € 10,3 Mrd. und damit stärker als der Umsatz. Besonders deutlich waren die Ertragszuwächse bei den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie bei der Chrysler Group. Der Konzern-Jahresüberschuss (Net Income) nahm um 19% zu und erreichte den Rekordwert von € 5,7 Mrd., bereinigt um Einmaleffekte stieg das Net Income auf € 6,2 Mrd. (+16%).

Das Net Operating Income, die Basis für die Berechnung der Kapitalverzinsung auf Konzernebene, erhöhte sich auf € 7,0 Mrd. (i. V. € 6,4 Mrd.). Die zur Deckung der Kapitalkosten bzw. zur Steigerung des Unternehmenswertes erforderliche Mindestrendite von 9,2% haben wir mit 13,2 (i. V. 12,7)% erneut deutlich übertroffen und sind damit weiter profitabel gewachsen. In absoluten Zahlen ausgedrückt stieg die Differenz zwischen Operating Profit und Kapitalkosten, der sogenannte Wertbeitrag (oder Value Added), um € 0,4 Mrd. auf € 2,1 Mrd. Damit haben wir den Unternehmenswert wiederum deutlich gesteigert; DaimlerChrysler zählt somit zu den profitabelsten Unternehmen in der internationalen Automobilindustrie. (Vgl. S. 60ff)

**€ 2,35 DIVIDENDE.** Wir schlagen der Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1999 eine Dividende von € 2,35 (i. V. € 2,35) je Aktie auszuschütten. Mit € 2.358 Mio. weist DaimlerChrysler die höchste Dividendensumme unter den im DAX 30 vertretenen Unternehmen auf und liegt auch in der Spitzengruppe der internationalen Automobilunternehmen.

**GERINGERES WACHSTUM DER WELTWIRTSCHAFT.** Die Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft hat sich im Berichtsjahr

leicht abgeschwächt. Gewichtet mit den jeweiligen länderspezifischen Umsatzanteilen des Konzerns ist das gesamtwirtschaftliche Wachstum in den Absatzmärkten für DaimlerChrysler-Produkte von 3,2% im Jahr 1998 auf 2,9% zurückgegangen. Dafür waren vor allem die Wachstumschwäche in Westeuropa, insbesondere auch in Deutschland, sowie die Wirtschaftskrise in Südamerika ausschlaggebend. Positiv wirkte hingegen, dass sich die wirtschaftliche Lage in Japan und anderen asiatischen Ländern nach der Rezession im Vorjahr inzwischen wieder leicht verbessert hat. Nach wie vor günstig war die Konjunktur in Nordamerika. Getragen von einem anhaltend lebhaften privaten Konsum und der weiterhin regen Investitionstätigkeit ist die US-Wirtschaft wie schon im Vorjahr nochmals um 4% gewachsen.

Die Wechselkursentwicklung, insbesondere die Stärke des US-Dollar, des britischen Pfund und des japanischen Yen gegenüber dem Euro, hat sich insgesamt vorteilhaft auf unsere operativen Geschäfte ausgewirkt.

Operating Profit in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
DaimlerChrysler-Konzern	11.089	11.012	8.593
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.722	2.703	1.993
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	5.086	5.051	4.255
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	1.075	1.067	946
Dienstleistungen	2.053	2.039	985
Luft- und Raumfahrt	735	730	623
Übrige	(402)	(399)	(130)
DaimlerChrysler-Konzern bereinigt	10.388	10.316	8.583

Umsatz in Millionen	99	99	98
	US \$	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	151.035	149.985	131.782
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	38.367	38.100	32.587
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	64.534	64.085	56.412
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	26.882	26.695	23.162
Dienstleistungen	13.023	12.932	11.410
Luft- und Raumfahrt	9.255	9.191	8.770
Übrige	5.893	5.852	3.526

#### KONZERNUMSATZ UM 14% AUF € 150,0 MRD. GESTIEGEN.

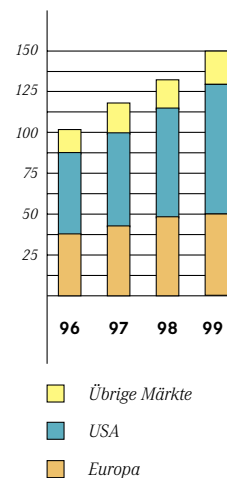
Ungeachtet des schwächeren Wachstums der Weltwirtschaft hat DaimlerChrysler den Umsatz um 14% auf € 150,0 Mrd. gesteigert. Besonders deutlich waren die Zuwächse in den USA (+ 20% auf € 78,1 Mrd.). In Deutschland konnten wir unser Geschäftsvolumen um 14% auf € 28,4 Mrd. ausdehnen und in der Europäischen Union außerhalb Deutschlands um 7% auf € 21,6 Mrd. Trotz der ungünstigen Wirtschaftssituation in Südamerika stieg unser Umsatz in den übrigen Märkten um 2% auf € 21,9 Mrd.

**KRÄFTIGES WACHSTUM IM FAHRZEUGGESCHÄFT.** Insbesondere auf Grund der günstigen Absatzentwicklung in Westeuropa und Nordamerika haben wir im Fahrzeuggeschäft insgesamt € 127,3 Mrd. umgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 14% übertroffen. Der Absatz stieg auf nahezu 4,9 (i. V. 4,5) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge: davon entfielen rund 3,2 (i. V. 3,1) Mio. auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Chrysler, Jeep, Dodge und Plymouth, 1.080.000 (i. V. 923.000) auf Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart sowie 555.000 (i. V. 490.000) auf Nutzfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra und Thomas Built Buses.

Die Personenwagen der Marke Mercedes-Benz erreichten in nahezu allen wichtigen Märkten zweistellige Wachstumsraten. Besonders erfolgreich war die neue S-Klasse, mit der wir unsere Führungsposition in der automobilen Luxusklasse deutlich ausbauen konnten. Aber auch die A-Klasse, die M-Klasse und das CLK Coupé haben maßgeblich zum Absatzwachstum beigetragen. Das City-coupé smart hat sich im Laufe des Berichtsjahres im vergleichbaren Marktsegment in den westeuropäischen Märkten auf die vordersten Plätze vorgearbeitet. (Vgl. S. 30ff)

Die Chrysler Group mit den Marken Chrysler, Jeep, Dodge und Plymouth konnte den Absatz in den USA um 6% auf 2,7 Mio. Fahrzeuge steigern. Auf Grund des Markterfolgs des Jeep Grand Cherokee war das Wachstum bei den Geländewagen besonders ausgeprägt.

Konzernumsatz  
in Milliarden €



Unser Angebot an Pick-ups haben wir im Berichtsjahr um den Dodge Dakota Quad Cab erweitert. Auf der Detroit Motor Show wurde im Januar 1999 erstmalig der PT Cruiser vorgestellt, ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug mit unverwechselbarem Design, der ab Frühjahr 2000 an unsere Kunden ausgeliefert wird. (Vgl. S. 34ff)

Mit seiner attraktiven Produktpalette hat das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge seinen Wachstumskurs fortgesetzt. Insbesondere in Nordamerika haben wir den Absatz deutlich gesteigert und unsere Marktposition mit den Marken Freightliner, Sterling und Thomas Built Buses weiter ausgebaut. Zuwächse waren aber auch bei den Lkw, Transportern und Omnibussen der Marken Mercedes-Benz und Setra in Westeuropa zu verzeichnen, während unser Geschäft in Lateinamerika von der Wirtschaftskrise beeinträchtigt war. (Vgl. S. 38ff)

#### WACHSTUM AUCH IN DEN ANDEREN GESCHÄFTSFELDERN.

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen hat im zehnten Jahr in Folge den Umsatz deutlich gesteigert. Sowohl der Geschäftsbereich IT Services (+31% auf € 2,9 Mrd.) als auch die Financial Services (+29% auf € 10,1 Mrd.) sind weiterhin sehr stark gewachsen. Besonders erfolgreich waren wir in Nordamerika. Dort stieg der Umsatz des Geschäftsfelds um 35% auf € 6,3 Mrd. (Vgl. S. 44f)

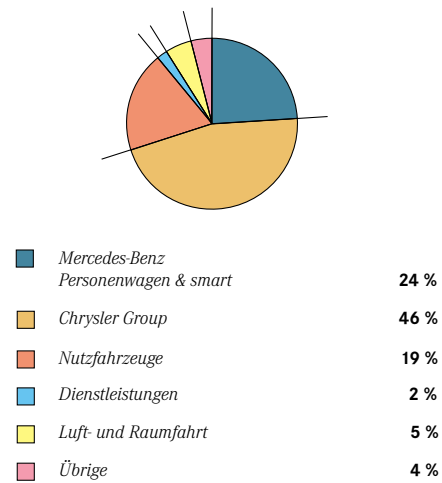
Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt erhöhte seinen Umsatz um 5% auf € 9,2 Mrd. Innerhalb des Geschäftsbereichs Verkehrsflugzeuge konnte Airbus weltweit erstmals die höchsten Auftragseingänge in der Branche verbuchen. Insgesamt übertraf der Auftragseingang der Dasa zwar weiterhin den Umsatz, erreichte aber erwartungsgemäß nicht das außerordentlich hohe Vorjahresniveau. (Vgl. S. 46f)

Zu den Erlösen der sonstigen Geschäfte in Höhe von € 5,9 Mrd. haben die Adtranz mit € 3,6 Mrd. (+7%), die Automobil-Elektronik mit € 0,9 Mrd. (+18%) und die Dieselantriebe € 1,0 Mrd. (+4%) beigetragen. (Vgl. S. 48f)



Synergien 1999 in Millionen	99 €
Einkauf	520
Gesamtintegration/ Finanzen / Dienstleistungen	370
Forschung und Entwicklung	80
Vertrieb/Höherer Absatz	420
<b>Gesamt</b>	<b>1.390</b>

**Einkaufsvolumen**  
€ 94,9 (i.V. € 79,6) Milliarden



**SYNERGIEZIELE ÜBERTROFFEN.** Der Integrationsprozess bei DaimlerChrysler ist deutlich schneller vorangeschritten als geplant. Bereits zum Ende des Geschäftsjahres 1999 haben wir die Schwerpunktthemen und Einzelprojekte bis auf wenige Ausnahmen abgeschlossen oder in die Linienorganisation überführt. Wichtige Synergie-Themen sind die gemeinsame Produktion von M-Klasse und Jeep Grand Cherokee in Graz, die Integration der Vertriebsorganisationen in allen wichtigen Märkten sowie der Austausch von Komponenten und zahlreiche Projekte im weltweiten Einkauf. Eine bisher nur im Entwicklungsbereich in Auburn Hills genutzte Software wird es ermöglichen, die Entwicklungszeiten bei Mercedes-Benz Fahrzeugen um mehr als 15% zu reduzieren. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr die im Verschmelzungsbericht angekündigten Synergien mit € 1,4 Mrd. deutlich übertroffen.

**GEZIELTE AKQUISITIONEN IM AUTOMOBILGESCHÄFT.** Um unsere Position im attraktiven Marktsegment der sportlichen Hochleistungs-Personenwagen weiter auszubauen, haben wir zum 1. Januar 1999 51% der AMG GmbH übernommen. Die restlichen Anteile sollen stufenweise bis zum Jahr 2009 an DaimlerChrysler übergehen.

Darüber hinaus sind wir seit Januar 2000 mit 40% an der TAG McLaren Group beteiligt, einem im Bereich sportlicher Hochleistungs-Fahrzeuge und Rennwagen führenden High-Tech-Unternehmen. Die Beteiligungen an AMG und TAG McLaren sind Teil einer Strategie, mit der wir die technologische Kompetenz und das Image der Marke Mercedes-Benz weiter stärken wollen.

Um unsere Führungsposition auf dem globalen Omnibusmarkt weiter auszubauen, gründete unsere Tochtergesellschaft Freightliner unter dem Namen Thomas Dennis Co. LLC. ein Joint-venture mit der Mayflower Corporation plc., Großbritannien. Das Gemeinschaftsunternehmen konzentriert sich auf die Herstellung und den Vertrieb von kommerziellen Niederflurbussen für den nordamerikanischen Markt.

Zum 1. Oktober 1999 hat sich DaimlerChrysler mit 49% am Fahrzeugausbaugeschäft der Westfalia Werke GmbH & Co. beteiligt. Dies ist ein wichtiger Schritt, um der wachsenden Nachfrage nach individuellen Freizeitfahrzeugen gerecht zu werden.

**€ 1,1 MRD. ERTRAG DURCH DEBITEL-VERÄUSSERUNG.** Unsere Beteiligung an der debitel AG haben wir im Berichtsjahr von 52% auf 10% verringert. Um die Position von debitel auf dem Telekommunikationsmarkt abzusichern und international auszubauen, wären im Festnetz umfangreiche Investitionen erforderlich gewesen. Ein solches Investment hätte jedoch im Widerspruch zur DaimlerChrysler-Strategie gestanden, sich schwerpunktmäßig im Automobilgeschäft und den damit verbundenen Dienstleistungen zu engagieren.

**NEUE DIMENSIONEN IN DER LUFT- UND RAUMFAHRT.** Mit den Verträgen zur Gründung der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) und des Raumfahrtunternehmens Astrium, die im Oktober 1999 abgeschlossen wurden, eröffnen sich neue Perspektiven für die europäische Luft- und Raumfahrtindustrie.

Durch die Zusammenführung der Dasa, der französischen Aérospatiale Matra und der spanischen CASA zur EADS entsteht mit 96.000 Beschäftigten und einem Umsatz von € 21 Mrd. Europas größtes Luft- und Raumfahrtunternehmen und das drittgrößte in der Welt. Die EADS wird voraussichtlich im Sommer 2000 ihre Geschäftstätigkeit aufnehmen. An der neuen Gesellschaft werden wir und unsere französischen Partner zu jeweils 30% beteiligt sein, 5,6% der Anteile wird die spanische Staatsholding SEPI halten, während die restlichen 34,4% der Aktien an der Börse platziert werden sollen.

Im Gemeinschaftsunternehmen Astrium sollen die Raumfahrtaktivitäten der Matra Marconi Space (MMS) und der Dasa ebenfalls im ersten Halbjahr 2000 zusammengelegt werden. Wir erwarten, dass auch Alenia Spazio, Tochtergesellschaft der Finmeccanica (Italien), dem neuen

Sachinvestitionen in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
DaimlerChrysler-Konzern	9.536	9.470	8.155
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.244	2.228	1.995
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth,	5.261	5.224	3.920
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	775	770	832
Dienstleistungen	326	324	285
Luft- und Raumfahrt	338	336	326
Übrige	592	588	797

Forschungs- und Entwicklungsaufwand in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
DaimlerChrysler-Konzern	7.628	7.575	6.693
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.057	2.043	1.930
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	2.014	2.000	1.695
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	833	827	714
Luft- und Raumfahrt	2.019	2.005	2.047
Übrige	705	700	307

Unternehmen beiträgt. Als größtes Raumfahrtunternehmen Europas wird Astrium auch weltweit zu den führenden Unternehmen der Branche zählen.

**12.000 NEUE ARBEITSPLÄTZE.** Auf Grund des Markterfolgs unserer Produkte und Dienstleistungen konnten wir bei DaimlerChrysler, bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis, im Berichtsjahr die Zahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um nahezu 12.000 auf 466.938 erhöhen. Rund 3.600 neue Stellen entstanden im Geschäftsfeld Dienstleistungen. Zusätzliches Personal haben wir aber auch in den Automobil-Geschäftsfeldern eingestellt, um die gestiegene Nachfrage bedienen zu können. (Vgl. S. 58f)

**EINKAUFSAKTIVITÄTEN WELTWEIT GEBÜNDELT.** DaimlerChrysler hat 1999 weltweit Güter und Dienstleistungen im Wert von € 94,9 (i. V. 79,6) Mrd. eingekauft. Im Berichtsjahr haben wir unsere weltweiten Einkaufsaktivitäten im neuen Ressort Global Procurement & Supply gebündelt. Die bisherigen Zulieferprogramme Tandem und SCORE wurden zusammengeführt. Dadurch ist eine Plattform entstanden, auf der langfristige Partnerschaften mit exzellenten Zulieferern weltweit entwickelt und intensiviert werden. Auf der Basis zahlreicher Projekte, mit denen wir die Potenziale des Unternehmenszusammenschlusses erschließen, konnten wir im Einkauf bereits im Berichtsjahr Synergien in Höhe von € 520 Mio. realisieren. (Vgl. S. 56f)

**NEUE VORSTANDSSTRUKTUR.** Im September 1999 haben wir den Vorstand der DaimlerChrysler AG von 17 auf 14 Mitglieder verkleinert und neu geordnet. Mit der neuen Struktur sind wir effizienter und schlagkräftiger geworden und können deshalb noch schneller und flexibler auf die Erfordernisse der Märkte eingehen. Um den Know-how-Transfer innerhalb des Fahrzeuggeschäfts zu fördern, haben wir das Automotive Council gegründet. Dieses Gremium gewährleistet einerseits die Abstimmung und den Austausch von Technologien, Produktideen und Produktstrategien, andererseits aber auch die klare Abgrenzung der einzelnen Fahrzeugmarken.

Darüber hinaus wurde das Sales and Marketing Council eingerichtet, in dem die weltweiten Vertriebsaktivitäten koordiniert werden. (Vgl. S. 42f)

**€ 9,5 MRD. INVESTIERT.** Die Investitionen in Sachanlagen sind im Berichtsjahr konzernweit auf € 9,5 (i. V. 8,2) Mrd. angestiegen. Mehr als 86% dieser Aufwendungen wurden im Fahrzeuggeschäft eingesetzt. Wesentliche Projekte im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart waren das neue Technologiezentrum Sindelfingen und die Produktionsvorbereitungen für die neue C-Klasse. Zu den Schwerpunkten bei der Chrysler Group zählten das neue Jeep Montagewerk in Toledo, Ohio, ein neues Werk für 6-Zylinder-Motoren in Detroit sowie die Produktionsvorbereitungen für den PT Cruiser und die neue Minivan-Generation. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge standen die Modernisierung der Werke und der Ausbau der Kapazitäten in Nordamerika 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 für das Airbus-Programm. Die Investitionen im Geschäftsfeld Dienstleistungen in Höhe von € 0,3 Mrd. wurden zum größten Teil bei den IT Services eingesetzt.

**€ 7,6 MRD. FÜR FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG.** In den Forschungs- und Entwicklungsbereichen waren bei DaimlerChrysler im Berichtsjahr weltweit über 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Unser Ziel ist es, neue attraktive Produkte möglichst schnell und kostengünstig zur Marktreife zu bringen und uns damit die entscheidenden Vorteile im Wettbewerb zu verschaffen. Der Forschungs- und Entwicklungsaufwand stieg auf insgesamt € 7,6 (i. V. 6,7) Mrd. Davon entfielen € 1,8 (i. V. 1,7) Mrd. auf Projekte, die wir insbesondere im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt im Auftrag Dritter durchgeführt haben. Rund 85% der Mittel für eigene Projekte haben wir für die Zukunftssicherung des Fahrzeuggeschäfts eingesetzt. Auf das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt entfielen 8% und auf die übrigen operativen Geschäftsbereiche 5% dieser Aufwendungen.

# Aktionärsbasis verbreitert

- **Aufwärtsentwicklung der internationalen Aktienmärkte**
- **Börsenkurse der Automobilaktien bleiben jedoch hinter internationalen Indizes zurück**
- **Günstige Geschäftsentwicklung bei DaimlerChrysler schlägt sich nicht im Aktienkurs nieder**
- **Höchste Dividendenrendite in der Automobilindustrie**

## INTERNATIONALE AKTIENMÄRKTE IM AUFWÄRTSTREND.

Nach beachtlichen Kursausschlägen im Jahresverlauf schlossen die Börsen in Nordamerika und Europa zum Jahreswechsel 2000 mit historischen Höchstständen. Auf Grund einer kräftigen Jahresendhausse stieg der DAX im Jahresverlauf um 39% auf 6.958 Punkte. Der Dow Jones Industrial Average-Index legte im Vergleich zum Jahresende 1998 um 25% zu, der Dow Jones Euro Stoxx 50-Index um 47% und der englische FTSE-100 um 18%. In Japan erhöhte sich der Nikkei zwar um 37% auf 18.934 Punkte, lag damit aber immer noch etwas mehr als 50% unter seinem historischen Höchststand von Ende 1989. Auch bis Mitte Februar 2000 setzte sich die positive Kursentwicklung an den Börsen fort. Sowohl der DAX mit 7.812 am 11. Februar als auch der Dow-Jones-Index mit 11.750 am 14. Januar erreichten neue Rekordmarken.

Maßgeblich für den Aufwärtstrend der Aktienmärkte waren neben der hohen, anlagensuchenden Liquidität weltweit niedrige Zinsen und insgesamt günstige Perspektiven für ein beschleunigtes Wachstum der Weltwirtschaft. Darüber hinaus erwiesen sich große internationale Unternehmenszusammenschlüsse und Fusionsphantasien in verschiedenen Wirtschaftszweigen als Stimulanz für die Aktienmärkte. Zu den Gewinnern an der Börse zählten insbesondere Werte aus der Telekommunikations- und IT-Branche sowie Finanztitel, während die Automobilwerte weltweit hinter der allgemeinen Kursentwicklung zurückblieben.

**ENTWICKLUNG DER DAIMLERCHRYSLER-AKTIE.** Ungeachtet der guten Ergebnisentwicklung bei DaimlerChrysler im Jahr 1999, die sich auch in den Kennzahlen je Aktie widerspiegelt (vgl. Tabelle), konnte unsere Aktie im Jahresverlauf nicht von der insgesamt günstigen Börsenentwicklung profitieren. Nach ihrem Start am 17. November 1998, dem „Day One“, hatte sich die DaimlerChrysler-Aktie zwar zunächst relativ rasch vom Durchschnitt der deutschen Aktiengesellschaften abgesetzt. Die Finanzwelt räumte DaimlerChrysler auf Grund des Unternehmenszusammenschlusses und der günstigen Automobilkonjunktur in Nordamerika zu diesem Zeitpunkt eine Sonderstellung ein. Ausschlaggebend für den darauf folgenden Rückgang waren die allgemein schwächere Entwicklung an den Börsen sowie zurückgenommene Erwartungen der Analysten im Hinblick auf die mittelfristige Entwicklung der Automobilmärkte.

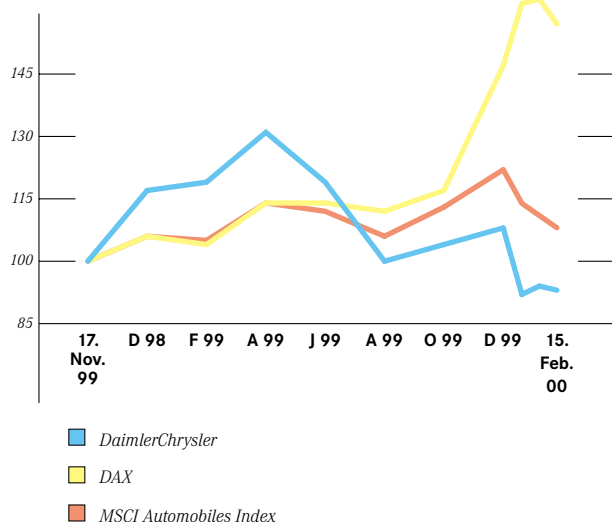
Ende Juli brach unser Kurs trotz guter Halbjahreszahlen stark ein. Bei einigen Investoren überwog die Befürchtung, dass die amerikanische Automobilkonjunktur deutlich an Schwung verlieren würde mit entsprechenden Konsequenzen für die Erträge von DaimlerChrysler. Der Kurs von DaimlerChrysler erreichte Ende September sein Jahrestief von € 63,26 bzw. US \$ 65 5/16. Zum Jahresende konnte unsere Aktie kurzfristig von der Aufwärtsbewegung profitieren; sie schloss bei € 77 bzw. US \$ 78 1/4. Am 15. Februar 2000 notierte sie mit € 66,29 bzw. US \$ 66.

## LEBHAFTER HANDEL IN DAIMLERCHRYSLER-AKTIEN.

Im deutschen Aktienindex DAX 30 war DaimlerChrysler am Jahresende 1999 mit einem Gewicht von 7,5% vertreten und damit viertschwerster Wert. Im Dow Jones Euro Stoxx 50-Index standen wir als einziger Automobilwert mit einem Gewicht von 2,9% an neunter Stelle. Unter den weltweit führenden Automobilherstellern hat DaimlerChrysler nach Toyota die höchste Marktkapitalisierung.

Der Umsatz in DaimlerChrysler-Aktien belief sich 1999 weltweit auf rund 1,1 Mrd. Stück. Davon entfielen ca. 196 Mio. Stück auf die US-amerikanischen und 872 Mio. Stück auf die deutschen Aktienmärkte (einschließlich Xetra-Handel).

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





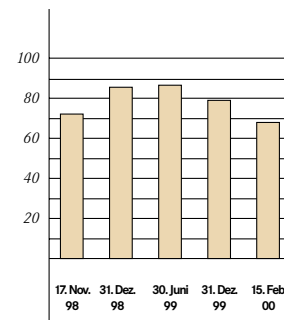
## Kennzahlen je Aktie

	99 US \$	99 €	98 €
Konzern-Jahresüberschuss <sup>1)</sup>	6,25	6,21	5,58
Konzern-Jahresüberschuss verwässert <sup>1)</sup>	6,20	6,16	5,45
Dividende		2,35	2,35
Eigenkapital (31.12.)	36,19	35,94	30,31
Anzahl der Aktien (31.12.) in Mio. Stück		1.003,3	1.001,7
Börsenkurs Jahresende	78 1/4	77,00	83,60
Höchst	108 5/8	95,79	85,90 <sup>2)</sup>
Tiefst	65 5/16	63,26	70,61 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Ohne Einmaleffekte.

<sup>2)</sup> Ab dem 17. November 1998.

## DaimlerChrysler Börsenkurswerte in Mrd. €



DaimlerChrysler lag an den deutschen Börsen mit diesem Umsatz in der Spitzengruppe. Auch beim Handel an der Eurex (vormals Deutsche Terminbörse) wiesen die auf unser Unternehmen gehandelten Kontrakte mit die höchsten Umsätze auf.

Mit einer Dividendenrendite von rund 5% (einschließlich Steuerguthaben) weist die DaimlerChrysler-Aktie innerhalb der internationalen Automobilindustrie sowie unter den im DAX 30 vertretenen Unternehmen den höchsten Wert auf.

### STIEGENDE ZAHL VON DAIMLERCHRYSLER-AKTIONÄREN.

Die Aktionärsbasis von DaimlerChrysler hat sich 1999 um über 30% von 1,4 Millionen auf 1,9 Millionen Anteilseigner deutlich verbreitert. Dies beweist das ungebrochene Vertrauen und die Aktualität einer langfristigen Anlage in die DaimlerChrysler-Aktie. Zusammen mit den Großaktionären Deutsche Bank (12%) und dem Emirat Kuwait (7%) halten institutionelle Anleger rund 75% des Aktienkapitals. 25% des Kapitals befinden sich im Besitz von Privatinvestoren. Der Anteil der europäischen Aktionäre hat sich weiter auf etwa 65% erhöht. Rund 22% unseres Grundkapitals liegen in US-amerikanischen Händen.



### VERSTÄRKT NUTZUNG NEUER MEDIEN FÜR INVESTOR

**RELATIONS.** Im Jahr 1999 haben wir erfolgreich die DCX-Investor Relations-Homepage eingerichtet. DCX ist das Tickersymbol unserer Aktie an den weltweiten Börsen. Neben umfangreichen Informationen über das Unternehmen und über die Aktie finden Anleger darauf sämtliche Geschäfts- und Zwischenberichte, die bei der SEC eingereichten Unterlagen, Unternehmenspräsentationen sowie Videoaufzeichnungen dieser Präsentationen. Mittlerweile verzeichnen wir täglich mehr als 10.000 Zugriffe auf dieses Informationsangebot - mit deutlich steigender Tendenz.

Darüber hinaus haben wir unser Informationsangebot erheblich erweitert. Wir veröffentlichen vierteljährlich ein umfassendes Kennzahlenpaket für den gesamten Konzern sowie monatlich ein aktualisiertes Produktionsprogramm für die Chrysler Group. Unabhängig davon informieren wir die Top-1.500 Investoren und Analysten durch unsere Investor Relations Releases über wichtige Ereignisse bei DaimlerChrysler per E-Mail und Fax. Diese Informationen geben wir zeitgleich an die Presse und stellen sie auf das Internet, um auch die privaten Aktionäre simultan und gleichberechtigt über alle wesentlichen Entwicklungen in Kenntnis zu setzen.

Auch den direkten Kontakt mit institutionellen Anlegern und Investoren haben wir weltweit intensiviert. In über 300 one-on-one-Gesprächen haben wir institutionellen Investoren Fragen über DaimlerChrysler persönlich beantwortet; darunter waren natürlich unsere 150 größten Aktionäre. Etwa ein Drittel dieser Gespräche wurde auf Vorstandsebene durchgeführt. Daneben präsentieren wir unser Unternehmen der Investment Community an allen wichtigen Börsenplätzen.

*Mehr als 16.000 Aktionärinnen und Aktionäre haben sich bei der 1. ordentlichen Hauptversammlung der DaimlerChrysler AG im Mai 1999 über ihr Unternehmen informiert.*

# Profitables Wachstum

- Weiterhin hohes Ertragsniveau
- Deutlicher Umsatzanstieg auf rund € 167 Mrd. im Jahr 2002
- € 50 Mrd. Investitionen in die Zukunft bis zum Jahr 2002
- Nahezu 60 neue Fahrzeugmodelle bis zum Jahr 2005

**GÜNSTIGE ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT.** Für den Planungszeitraum der Jahre 2000 bis 2002 erwarten wir in unseren wichtigsten Märkten insgesamt günstige gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen. Zwar dürfte sich das Wirtschaftswachstum in Nordamerika auf hohem Niveau etwas abschwächen, dafür sind aber höhere Wachstumsraten in Westeuropa wahrscheinlich. Die japanische Wirtschaft hat die Rezession inzwischen überwunden, wird aber auch in den kommenden Jahren nicht an die frühere Dynamik anknüpfen können. Die Perspektiven für die asiatischen Schwellenländer haben sich hingegen wieder deutlich verbessert, und in Südamerika gehen wir bereits im Jahr 2000 von einer Konjunkturbelebung aus. Auf Grund der Angleichung der Wachstumsraten und der Zinsen in den USA und Westeuropa ist in den kommenden Jahren mit einer Stärkung des Euro im internationalen Wechselkursgefüge zu rechnen.

**AUTOMOBILNACHFRAGE AUF HOHEM NIVEAU.** Ausgehend von den stabilen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen erwarten wir auch in den Automobilmärkten im Zeitraum 2000 bis 2002 insgesamt ein weiterhin hohes Absatzniveau. Nach den Rekorden im Jahr 1999 gehen wir allerdings von einer leichten Normalisierung der Automobilkonjunktur in Nordamerika und Westeuropa aus. Mit einem deutlichen Anstieg der Nachfrage ist hingegen in den asiatischen Ländern und in Südamerika zu rechnen. Die zunehmende Globalisierung in der Automobilindustrie, kürzere Produktlebenszyklen und der wachsende Druck zur Kostensenkung werden den Konsolidierungsprozess in der Branche vorantreiben.

**PROFITABLES WACHSTUM BEI DAIMLERCHRYSLER.** Auf Grund unseres attraktiven Produktangebots und der insgesamt hohen Auftragsbestände planen wir, den Umsatz im laufenden Jahr auf ca. € 153 Mrd. zu steigern. Bis zum Jahr 2002 erwarten wir trotz des intensiven Wettbewerbs im Automobilbereich einen weiteren Anstieg unseres Geschäftsvolumens auf € 167 Mrd. Dabei haben wir eine moderate Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem japanischen Yen zugrunde gelegt. Die größten Wachstumsraten wollen wir in Asien, Südamerika und Osteuropa erzielen. Eine Vielzahl neuer und attraktiver Produkte dürfte es uns auch in den kommenden Jahren in nahezu allen Geschäftsbereichen ermöglichen, schneller als der Markt zu wachsen. Zusammen mit unserem strikten Kostenmanagement in allen Geschäftsfeldern und weiteren Synergien durch den Unternehmenszusammenschluss sind somit die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum gegeben. Dabei gehen wir von den dargestellten Markt- und Währungsentwicklungen aus.

**WEITERES WACHSTUM IM FAHRZEUGGESCHÄFT.** Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart wird sein Produktangebot im Planungszeitraum gezielt abrunden und erneuern. Insbesondere die neue C-Klasse, die ab Mai 2000 in den Märkten eingeführt wird und die wir in den kommenden Jahren in fünf Modellvarianten anbieten werden, dürfte dafür sorgen, dass die Marke Mercedes-Benz ihre Marktposition weltweit weiter ausbauen kann. Durch die sparsame cdi Dieselverson und das smart City-cabrio wird die Marke smart im Jahr 2000 zusätzliche Impulse erhalten.

Um seine Stellung im wettbewerbsintensiven nordamerikanischen Automobilmarkt zu stärken, wird das Geschäftsfeld Chrysler Group in den kommenden beiden Jahren nahezu die Hälfte seines umfangreichen Produktprogramms der Marken Chrysler, Jeep und Dodge erneuern. Der innovative und eigenwillige PT Cruiser, der ab Frühjahr 2000 an die Kunden ausgeliefert wird, definiert ein neues Marktsegment und eröffnet dadurch zusätzliche Perspektiven. Mit einer neuen Modell-Generation werden wir unsere führende Position bei den Chrysler und Dodge Minivans festigen.

Um weiterhin profitabel wachsen zu können, wird das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge die Vorteile der internationalen Vernetzung noch stärker ausschöpfen. Außerdem wollen wir bei technischen Innovationen weiterhin führend sein und unser Dienstleistungsangebot rund um das Nutzfahrzeug ausbauen. Zusätzliche Potenziale wird der Kleintransporter Vaneo schaffen, mit dem wir erstmals ein Nutzfahrzeug im wachstumsstarken Marktsegment unter 2 t anbieten werden.

**STEIGENDE UMSÄTZE IN DEN ANDEREN GESCHÄFTSFELDERN.** Für das Geschäftsfeld Dienstleistungen zeichnet sich bis zum Jahr 2002 erneut ein überdurchschnittliches Wachstum ab. Der Bereich Financial Services wird das Leasing- und Finanzierungsgeschäft mit DaimlerChrysler-Fahrzeugen gezielt ausbauen und darüber hinaus das Geschäft mit konzernfremden Produkten intensivieren. Bei den IT Services erwarten wir weitere Umsatzzuwächse und wollen die internationale Präsenz ausdehnen. Darüber hinaus prüfen wir strategische Alternativen für diesen Geschäftsbereich.

Auf der Basis weitreichender Auftragsbestände wird der Umsatz im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt in den kommenden Jahren voraussichtlich kontinuierlich steigen. Um die von den Fluggesellschaften bestellten Airbus-Flugzeuge fristgerecht ausliefern zu können, wird die jährliche Produktion von 288 Flugzeugen im Jahr 1999 voraussichtlich auf über 350 im

Umsatz in Milliarden	Plan 2000	Ziel 2002
	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	153	167
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	40	43
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	63	65
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	27	30
Dienstleistungen	15	19
Luft- und Raumfahrt <sup>2)</sup>	10	11
Übrige <sup>2)</sup>	7	8

1) Ohne Berücksichtigung möglicher Effekte durch EADS.

2) Einschließlich Potsdamer Platz und Zentrale Bereiche.

Sachinvestitionen in Milliarden	Plan 2000	2000-2002
	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	10,9	27,9
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2,2	5,7
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	5,6	14,5
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	1,3	3,4
Dienstleistungen	0,4	1,0
Luft- und Raumfahrt <sup>2)</sup>	0,5	1,5
Übrige <sup>2)</sup>	0,9	1,8

Jahr 2002 erhöht. Durch den Zusammenschluss der Dasa, Aérospatiale Matra und der CASA zur European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) entsteht ein Unternehmen, das im internationalen Wettbewerb über eine wesentlich bessere Ausgangsposition verfügt als jede der Vorgängergesellschaften.

Bei der Adtranz wollen wir im Jahr 2000 die Gewinnzone erreichen, bis zum Jahr 2002 jährliche Kosteneinsparungen in Höhe von € 300 Mio. realisieren und das Produktportfolio stärker auf den Kernbereich Schienenfahrzeuge konzentrieren. Der Bereich Automobil-Elektronik wird auch in den kommenden Jahren vom steigenden Anteil elektronischer Komponenten im Automobil profitieren. Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe wird sein Geschäftsvolumen insbesondere in den kommerziellen Anwendungen weiter ausbauen. Besonders günstig sind die Perspektiven in den asiatischen Ländern nach deren ökonomischer Erholung.

**€ 50 MRD. FÜR ZUKUNFTSSICHERUNG.** Im Planungszeitraum 2000 bis 2002 wird DaimlerChrysler voraussichtlich € 45 Mrd. für Sachinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung aufwenden; einschließlich der auftragsgebundenen Forschung werden es sogar rund € 50 Mrd. sein. Ein Schwerpunkt dieser Aufwendungen liegt in der Entwicklung und Produktionsvorbereitung für insgesamt fast 60 neue Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle, die bis zum Jahr 2005 in den Markt eingeführt werden sollen. Im Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt stehen die Erweiterung der Airbus-Kapazitäten und die Entwicklung neuer Airbus-Baureihen im Vordergrund.

**STRATEGIEN FÜR DIE ZUKUNFT.** DaimlerChrysler ist ein Unternehmen, das aufgrund seiner einzigartigen Potenziale über eine hervorragende Ausgangsposition im internationalen Wettbewerb verfügt. Unseren großen Möglichkeiten stehen aber auch große Herausforderungen gegenüber, wie der fortschreitende Konsolidierungsprozess in der Automobilindustrie, die immer wichtigeren Umweltaspekte oder die Auswirkung des Internets auf unsere Geschäftsprozesse. Vor diesem Hintergrund haben wir sechs Strategien definiert:

- Erreichen der Markenführerschaft in jedem Fahrzeugsegment, in dem wir tätig sind.
- Bereitstellung von „Premium Services“ in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette.
- Sicherstellung von globalem Wachstum - Ausbau unserer weltweiten Marktpräsenz.
- Eingehen von strategischen Partnerschaften in den nicht-fahrzeugbezogenen Geschäften.
- Schaffung einer weltweit führenden Position bei Personalentwicklung und -management.
- Die Einführung des Value-Added als Steuerungsgröße, das ist der „Wertbeitrag“, definiert als Operating Profit nach Abzug der Kapitalkosten bzw. Net Operating Income nach Steuern auf Konzernebene.

Mit der Umsetzung dieser Kernstrategien schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass DaimlerChrysler seine führende Position in der internationalen Automobilindustrie nicht nur ausbauen, sondern gleichzeitig auch in der Zukunft in einem sich verstärkenden Wettbewerb profitabel wachsen kann.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand <sup>1)</sup> in Milliarden	Plan 2000	2000-2002
	€	€
DaimlerChrysler-Konzern	5,9	17,5
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1,9	5,5
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	2,0	6,0
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	0,9	2,4
Luft- und Raumfahrt <sup>2)</sup>	0,4	1,3
Übrige <sup>3)</sup>	0,7	2,3

1) Ohne Auftragsforschung in Höhe von ca. € 1,7 Mrd. p. a.

2) Ohne Berücksichtigung möglicher Effekte durch EADS.

3) Einschließlich Potsdamer Platz und Zentrale Bereiche.



Mercedes-Benz Personenwagen & smart

# Mercedes-Benz mit neuen Rekorden

*Der neue Mercedes-Benz CL ist eine einzigartige Synthese von Fahrdynamik und außergewöhnlichem Komfort. Modernste Technologie, die weltweit kein anderes Automobil bietet und ein ebenso innovatives Design prägen den exklusiven Charakter des Mercedes-Benz Coupés.*



**Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart ist der weltweit führende Hersteller hochwertiger Personenwagen. Unsere Produkte überzeugen durch innovative Technik, ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort sowie ein wegweisendes Design. Das Jahr 1999 war für uns wiederum sehr erfolgreich: Absatz, Umsatz und Operating Profit erreichten neue Höchstwerte. Noch nie zuvor konnten wir mit der Marke Mercedes-Benz weltweit ein jüngeres und vielfältigeres Modellprogramm anbieten. Und die Marke smart hat sich nach einer schwierigen Startphase im Laufe des Jahres im Kleinwagensegment einiger europäischer Märkte auf die vordersten Ränge vorgearbeitet.**

Werte in Millionen	99 US\$	99 €	98 €
Operating Profit	2.722	2.703	1.993
Umsatz	38.367	38.100	32.587
Sachinvestitionen	2.244	2.228	1.995
FuE-Aufwand	2.057	2.043	1.930
Produktion		1.097.142	947.517
Absatz		1.080.267	922.795
Beschäftigte (31.12.)		99.459	95.158



#### **MARKENMANAGEMENT ALS WICHTIGER ERFOLGSFAKTOR.**

Vor dem Hintergrund des immer härteren Wettbewerbs im Pkw-Geschäft wird neben innovativer Technik das Management unserer Marken zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor. Wir haben deshalb die Marke Mercedes-Benz in den zurückliegenden Jahren konsequent weiterentwickelt und sind nun als Premiummarke in nahezu allen Marktsegmenten vertreten: Und zwar mit Fahrzeugen, die sich durch innovative Technik, höchsten Komfort und Sicherheit sowie ein wegweisendes Design auszeichnen. Dank unserer Produkt-offensive und einer konsequenten Preis-Wert-Strategie ist der Absatz von Mercedes-Benz innerhalb von nur vier Jahren von rund 600.000 auf über eine Million Personenwagen gestiegen.

Mit dem zweisitzigen City-coupé smart haben wir im Jahr 1998 eine neue Marke mit neuer Technik in einem völlig neuen Marktsegment eingeführt. Die noch junge Marke steht für ein hoch emotionales, individuelles und einzigartiges Automobil und liefert zukunftsweisende Konzepte zu den Fragen der urbanen Mobilität und einem optimierten Ressourceneinsatz.

**MARKTENTWICKLUNG POSITIV.** Die für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart wichtigen Märkte haben sich im Jahr 1999 insgesamt positiv entwickelt. In Westeuropa sind die Pkw-Neuzulassungen nach dem hohen Vorjahresniveau nochmals gestiegen. Davon haben auch die für Mercedes-Benz und smart maßgeblichen Marktsegmente profitiert. In Nordamerika übertrafen die Verkäufe im oberen Marktsegment erneut das hohe Vorjahresniveau, während die Pkw-Nachfrage in Südamerika durch die Wirtschaftskrise nachhaltig beeinträchtigt wurde. In Japan und den asiatischen Schwellenländern hat sich die Marktsituation nur leicht verbessert. Weiterhin schwach war hingegen die Verfassung der Märkte im Osten Europas und in den arabischen Ländern.

*Das smart City-cabrio zeichnet sich durch eine innovative, mehrstufige Verdecktechnik aus. Es ist mit dem SUPREX-Turbomotor des smart City-coupés ausgestattet und erreicht eine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h.*



**REKORDE BEI ABSATZ, UMSATZ UND OPERATING PROFIT.** Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart war im Jahr 1999 weiterhin sehr erfolgreich. In nahezu allen wichtigen Märkten konnten wir Absatz und Umsatz deutlich steigern und Marktanteile gewinnen. Mit € 38,1 (i. V. 32,6) Mrd. erreichte der Umsatz einen neuen Höchstwert. Weltweit wurden im Jahr 1999 erstmals mehr als eine Million Pkw, Kombi, Geländewagen und City-coupés der Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt. Damit haben wir das hohe Niveau des Vorjahres nochmals um 157.500 Fahrzeuge übertroffen. Parallel zu der überaus günstigen Absatzentwicklung erreichte auch der Operating Profit mit € 2,7 Mrd. (+36%) einen neuen Höchstwert.

**ERFOLGREICHSTES JAHR IN DER GESCHICHTE.** Den Absatz der Marke Mercedes-Benz haben wir im Jahr 1999 um über 10% auf das Rekordniveau von 1.000.400 Pkw gesteigert.

Besonders stark zeigte sich die A-Klasse: Mit dem in ihrer Klasse einzigartigen Sicherheitsstandard, einer Fülle von Innovationen, ihrem modernen Design und nicht zuletzt mit der um den 1,9 Liter Benziner erweiterten Motorenpalette hat sie sich einen festen Platz in einem hart umkämpften Marktsegment erobert. Sehr erfolgreich war die neu eingeführte S-Klasse. Eine große Zahl von Preisen und Testsiegen, fast doppelt so hohe Neuzulassungen wie das Vorgängermodell in Deutschland und Japan und ein Marktanteil von weltweit rund 50% in der Luxusklasse: So liest sich die Erfolgsgeschichte unseres Top-Modells. Auch die M-Klasse und der CLK konnten eine starke Bilanz vorweisen. Die E-Klasse, die wir im Juli in Technik und Design deutlich aufgewertet haben, erreichte nicht ganz das hohe Vorjahresniveau. Die Modellpflege führte jedoch im zweiten Halbjahr zu einer kräftigen Absatzbelebung. Erwartungsgemäß rückläufig waren die Verkäufe der C-Klasse Limousine, die im Frühjahr 2000 durch ein neues Modell ersetzt wird.

**REKORDZAHLEN IN WICHTIGEN MÄRKTEN.** In Westeuropa und insbesondere in Deutschland erzielte die Marke Mercedes-Benz mit 8% und 9% kräftige Zuwachsraten. Hier haben wir mit der neuen S-Klasse die Top-Position im prestigeträchtigen V8-Segment zurückgewonnen. In Deutschland war Mercedes-Benz erstmalig auch im Cabriolet-Markt führend. Hierzu hat vor allem das CLK-Cabriolet beigetragen. In den USA haben wir 1999 zum sechsten Mal in Folge die Verkäufe des Vor-

jahres übertroffen. Unser Marktanteil in der Vergleichsklasse erreichte 7,4%. In Japan war Mercedes-Benz 1999 nicht nur im Luxussegment, sondern insgesamt die erfolgreichste Importmarke. In einer schwierigen Marktsituation waren dort insbesondere die neue S-Klasse, die M- und die A-Klasse sehr gefragt. Unser Anteil am vergleichbaren Marktsegment stieg auf 14,2 (i. V. 12,2)%.

**M-KLASSE AUF ERFOLGSKURS.** Seit der Markteinführung im Jahr 1997 hat unsere M-Klasse zahlreiche Auszeichnungen bekommen. Eine weitere, in den USA sehr bedeutsame Auszeichnung kam im Juli 1999 hinzu. Das amerikanische „Insurance Institute for Highway Safety“ hat Frontal-Crash-Tests mit 15 Sport-Utility-Fahrzeugen durchgeführt und die M-Klasse als Testsieger mit der bestmöglichen Bewertung ausgezeichnet. Nicht zuletzt aufgrund der umfangreichen Produktaufwertung beim Modelljahr 2000 und den attraktiven neuen Dieselmotoren ist die M-Klasse weiterhin sehr gefragt. Im Werk Tuscaloosa, Alabama, haben wir die Produktionskapazität im Jahr 1999 von 65.000 auf 80.000 Einheiten jährlich erhöht. Um darüber hinaus auch der großen Nachfrage in Europa gerecht zu werden, wird die M-Klasse seit Mai 1999 zusätzlich in Graz gefertigt. Ab dem Jahr 2000 sollen dort jährlich rund 20.000 Geländewagen der M-Klasse vom Band rollen.

**DER NEUE MERCEDES-BENZ CL – EINZIGARTIGE SYNTHESE VON FAHRDYNAMIK UND KOMFORT.** Auf dem 69. Automobilsalon in Genf feierte im Frühjahr 1999 das neue Mercedes-Benz CL-Coupé seine Weltpremiere. Seit Herbst 1999 werden die beiden Modellvarianten CL 500 und CL 600 an unsere Kunden ausgeliefert. Modernste Technologie, die weltweit kein anderes Automobil bietet, und ein sportlich elegantes Design prägen den Charakter des Mercedes-Coupés. Wichtigste Innovation: das aktiv geregelte Fahrwerk Active Body Control (ABC). Mittels Hochdruckhydraulik und zweier leistungsfähiger Mikro-Computer passt das serienmäßige System die Federung und Dämpfung sekundenschnell an die aktuelle Fahrsituation an. Dadurch werden Karosseriebewegungen beim Anfahren, bei Kurvenfahrt oder beim Bremsen fast vollständig ausgeglichen.

**VISION SLR-ROADSTER: DESIGN UND TECHNIK IN EINMALIGER SYMBIOSE.** Die Vision eines Mercedes-Benz-Supersportwagens wird Realität. Nach der Aufsehen erregenden





*Mercedes-Benz präsentiert mit der Vision SLR die Studie eines Gran Turismo für das 21. Jahrhundert, die Stilelemente des aktuellen Formel 1-Silberfeils und der SLR-Sportwagen aus den fünfziger Jahren vereint.*

Studie SLR, die Mercedes-Benz Anfang 1999 in Detroit präsentierte, gab der Vorstand der DaimlerChrysler AG im Juli 1999 grünes Licht für die Produktion dieses Sportwagens. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt/Main zeigte Mercedes-Benz erstmals die spektakuläre Studie eines SLR-Roadsters. Ebenso wie das SLR Coupé präsentiert sich der neue Roadster als Studie eines Hochleistungs-Sportwagens für das 21. Jahrhundert, die für die zukünftige Automobilentwicklung Vorbildcharakter haben wird.

**SMART CITY-COUPÉ IM MARKT ETABLIERT.** Von Verkaufsstart bis Ende Januar 2000 haben wir in Europa über 100.000 smart-Automobile ausgeliefert. Nachdem die wöchentlichen Verkaufszahlen im Jahresverlauf um ein Vielfaches angestiegen sind und die Marke smart einen weiterhin steil ansteigenden Sympathieindex verzeichnet, konnte das City-coupé beispielsweise in der Schweiz Platz eins und in Deutschland Platz zwei im Kleinwagensegment erobern. Seit 1999 sind wir neben den Märkten Deutschland, Schweiz, Österreich, Italien, Frankreich, Spanien und Benelux auch in Portugal vertreten. In Großbritannien und Japan startet der smart im Jahr 2000. Mit der erfolgreichen Dieselsonversion, dem smart cdi, bietet DaimlerChrysler seit Dezember 1999 das mit Abstand preisgünstigste Dreiliter-Fahrzeug an.

**WELTPREMIERE DES SMART CITY-CABRIOS UND DER ROADSTER-STUDIE.** Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im September 1999 begeisterte das smart City-cabrio erstmals die Öffentlichkeit. Die wichtigste technische Neuerung des ab März 2000 lieferbaren offenen Zweisitzers ist sein innovatives Verdeck, das Frischluftspaß in drei verschiedenen Stufen ermöglicht. Einen Blick in die Zukunft von smart gab die ebenfalls in Frankfurt vorgestellte Roadster-Studie. Der nur knapp 700 Kilogramm schwere, sportliche Zweisitzer verspricht pures Fahrvergnügen gepaart mit einem hohen Sicherheitsstandard.

**MIKA HÄKKINEN ERNEUT WELTMEISTER.** Mika Häkkinsens erneuter Sieg in der Formel-1-Weltmeisterschaft war der Höhepunkt des Motorsportjahres 1999 für McLaren Mercedes.

David Coulthard belegte Rang vier in der Weltmeisterschaft. Mit einem leistungsstärkeren Motor und einem neuen Chassis in der Formel 1 sind die Weichen für ein erfolgreiches Motorsportjahr 2000 gestellt. In der Tourenwagenserie DTM 2000 werden acht Mercedes-Benz CLK an den Start gehen.

#### Pkw-Absatz 1999

	1.000 Pkw	99:98 (in %)
<b>Mercedes-Benz</b>	<b>1000</b>	<b>+10</b>
davon: A-Klasse	207	+52
C-Klasse	354	-8
davon: CLK	84	+35
SLK	53	-3
E-Klasse	247	-5
S-Klasse/SL	98	+69
M-Klasse	90	+41
G-Klasse	4	+14
<b>smart</b>	<b>80</b>	<b>+368</b>
<b>Absatz Mercedes-Benz und smart weltweit</b>	<b>1080</b>	<b>+17</b>
Europa	750	+17
davon: Deutschland	417	+17
Westeuropa (ohne Deutschland)	324	+18
davon: Italien	82	+33
Großbritannien	64	+11
Frankreich	47	+10
NAFTA	212	+16
davon: USA (retail sales)	189	+11
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16	+102
Fernost (ohne Japan)	15	+7
Japan (Neuzulassungen)	50	+24

# Chrysler Group Vielversprechende Produkte

C H R Y S L E R , J E E P ® , D O D G E , P L Y M O U T H

*Der Chrysler PT Cruiser verbindet Vielseitigkeit und Leistung mit einem völlig eigenständigen Design.*

*Das Automobil ist sehr variabel einsetzbar und sprengt den Rahmen herkömmlicher*

*Kleinwagenkonzepte. Besonders hervorzuheben ist die innovative Innenraumgestaltung.*



Für das Geschäftsfeld Chrysler Group mit den Marken Chrysler, Jeep, Dodge und Plymouth war das Jahr 1999 wieder ein Rekordjahr. Auf Grund zahlreicher neuer Modelle erwarten wir im Jahr 2000 eine weiterhin günstige Geschäftsentwicklung. Hauptabsatzmarkt für unsere Personenwagen, Minivans, Geländewagen und leichten Nutzfahrzeuge ist Nordamerika; dort haben wir einen Marktanteil von 15% bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

Werte in Millionen	99 US\$	99 €	98 €
Operating Profit	5.086	5.051	4.255
Operating Profit bereinigt	5.226	5.190	4.255
Umsatz	64.534	64.085	56.412
Sachinvestitionen	5.261	5.224	3.920
FuE-Aufwand	2.014	2.000	1.695
Produktion		3.208.566	2.982.644
Absatz		3.229.270	3.093.716
Beschäftigte (31.12.)		129.395	126.816



**GÜNSTIGE MARKTSITUATION IN NORDAMERIKA.** Auf Grund der anhaltend dynamischen Wirtschaftsentwicklung ist der Absatz von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Nordamerika im Jahr 1999 weiter gestiegen. Zahlreiche neue Modelle und höhere Produktionskapazitäten haben jedoch den Wettbewerb verschärft, so dass der Verkauf branchenweit verstärkt gefördert werden musste. Auch in den wachstumsstarken Marktsegmenten der Geländewagen, Pick-ups und Minivans, in denen das Geschäftsfeld Chrysler Group besonders gut positioniert ist, hat sich der Wettbewerb verschärft.

**UMSATZ, ABSATZ UND OPERATING PROFIT GESTIEGEN.** Der Umsatz des Geschäftsfelds erreichte mit € 64,1 Mrd. (+14%) wieder einen neuen Höchstwert. 93% unseres Geschäftsvolumens erzielten wir in der Region NAFTA, 4% in Westeuropa und 3% in den übrigen Märkten. Stärker als der Umsatz stieg der Operating Profit; er konnte um 19% auf € 5,1 Mrd. gesteigert werden. Auch der Absatz erreichte ein Rekordniveau von 3,2 (i. V. 3,1) Mio. Fahrzeugen. Infolge der schwachen Marktverfassung in Südamerika und der nur zögerlichen Marktbelegung in den asiatischen Ländern war außerhalb Nordamerikas ein Rückgang um 6% auf 177.300 Einheiten zu verzeichnen.

**CHRYSLER SETZT WEITER AUF TRADITION.** Der Absatz der Marke Chrysler stieg um 3% auf 455.500 Fahrzeuge. Maßgeblich dafür war vor allem der Erfolg unseres Top-Modells, der sportlichen Limousine 300M. Auch der Absatz des Chrysler-Minivans Town & Country, eine Alternative zur Luxus-Limousine, erhöhte sich im Berichtsjahr deutlich. Die komfortable Limousine LHS und das Sebring Cabriolet wurden beim „Total Quality Awards 1999“-Wettbewerb von Strategic Vision jeweils mit dem ersten Platz in ihrer Kategorie ausgezeichnet. Bewertungsgrundlage war die von einem unabhängigen Marktforschungsinstitut durchgeführte Befragung von über 30.000 Kunden.



Der preisgekrönte Dakota Quad Cab ist der jüngste Zugang zur Pick-up-Serie der Marke Dodge. Er bietet Platz für sechs Fahrgäste, besitzt einen leistungsstarken V8-Motor und hat die größte Ladefläche aller im Handel erhältlichen viertürigen Kompakt-Pick-ups.



Der neue Chrysler PT Cruiser, der Nostalgie und aktuelles Design auf emotionale Weise verbindet, wird ab dem Frühjahr an die Händler ausgeliefert. Der Cruiser kombiniert die Wendigkeit eines Kleinwagens mit der Geräumigkeit und Funktionalität wesentlich größerer Fahrzeuge. Um unser internationales Geschäft auszubauen, werden wir den neuen PT Cruiser im Laufe des Jahres 2000 in Europa einführen. Darüber hinaus werden der 300M und der PT Cruiser auch in Japan erhältlich sein. Als Teil unserer Strategie, die Identität der einzelnen Marken stärker gegeneinander abzugrenzen und die weltweite Position der Marke Chrysler auszubauen, wird die Marke Plymouth zum Jahresende 2001 auslaufen.

**ABSATZSTEIGERUNG BEI DER MARKE JEEP.** Der Absatz der Marke Jeep erreichte 1999 mit 680.700 Fahrzeugen (+20%) einen neuen Höchststand. Mit einem überdurchschnittlichen Zuwachs von 41% hat hierzu vor allem der Grand Cherokee beigetragen. Eine Jury aus unabhängigen Fachjournalisten wählte den im September 1998 in den Markt eingeführten, komplett überarbeiteten Grand Cherokee zum „North American Truck of the Year“. Seit 1992 wurden mehr als zwei Millionen Grand Cherokee-Geländewagen produziert. Auch bei dem Modell Cherokee konnten wir den Absatz im Jahr 1999 steigern.

Der Erfolg der Marke Jeep ist dem außergewöhnlichen Produkt sowie dem Image und dem hohen Bekanntheitsgrad der Marke sowie der professionellen Kundenbetreuung zuzuschreiben. So bieten wir Jeep-Besitzern seit mehr als 40 Jahren bei den „Jeep Jamborees“ die Möglichkeit, mit ihrem Fahrzeug herausfordernde Offroad-Strecken in Nordamerika in Angriff zu nehmen. Das „Camp Jeep“, das im Jahr 2000 zum sechsten Mal stattfindet, ist ein dreitägiges action-geladenes Ereignis für Jeep-Besitzer. Darüber hinaus können sich Jeep-Fahrer und Kaufinteressenten bei den Jeep-101-Events persönlich von den Qualitäten der Jeep-Modelle überzeugen. Jährlich beteiligen sich über 50.000 Kunden an diesen Programmen.

**DODGE STEHT FÜR SPORTLICHKEIT UND LEISTUNG.** Der um 4% auf 1.810.900 Fahrzeuge gestiegene Absatz im Berichtsjahr bestätigt abermals die Popularität der Marke Dodge. Neuestes

Modell ist der Dodge Dakota Quad Cab, ein sechssitziger Pick-up mit V8-Motor und der größten Ladefläche aller viertürigen Kompakt-Pick-ups. Der Dodge Dakota wurde zum dritten Mal in Folge von J. D. Power & Associates zum attraktivsten kompakten Pick-up des Jahres gewählt und erzielte beim Strategic Vision Qualitätswettbewerb „Total Quality Awards 1999“ sowie in der Initial Quality Study von J. D. Power den ersten Platz in seiner Klasse. Die Markterfolge des Ram Pick-up, des Durango Geländewagens, des Caravan Minivans und der Intrepid Limousine, die von der Zeitschrift Family Circle mit dem Titel „Familienauto des Jahres“ ausgezeichnet wurde, verdeutlichen die Produktvielfalt der Marke Dodge. Die Viper verkörpert darüber hinaus den klassischen amerikanischen Sportwagen.

#### **UNSERE MINIVANS – MARKTFÜHRER IN IHREM SEGMENT.**

16 Jahre nachdem Chrysler den Minivan erfunden hat, feierten wir 1999 den Verkauf des achtmillionsten Fahrzeugs weltweit. Die neuen Minivans, die im Herbst 2000 in den Markt eingeführt werden, bieten ein attraktiveres Styling, neue Motoren und viele Branchenneuheiten, u.a. eine automatische Heckklappe, automatische Doppel-Schiebetüren und eine variable Mittelkonsole. In Nordamerika hält das Geschäftsfeld bei Minivans einen Marktanteil von nahezu 40%. Die neue Generation der Chrysler und Dodge Minivans wurde auf der North American International Auto Show 2000 in Detroit präsentiert. Chrysler Minivans erhielten bisher weltweit mehr als 130 Auszeichnungen.

**INVESTITIONEN FÜR WEITERES WACHSTUM.** Unsere Investitionen zielen darauf ab, die Werke zu modernisieren und zu erweitern, die Entwicklungszeiten zu verkürzen und unsere Produkte weiter zu verbessern. So wird in Toledo im US-Bundesstaat Ohio für € 1,2 Mrd. ein neues Jeep-Montagewerk gebaut. Unser Werk in St. Louis, Missouri, wird erweitert und für die Montage des Dodge Ram Quad Cab umgerüstet.

Zu den großen Investitionsprojekten zählen auch die Modernisierung des Kenosha-Motorenwerks, Wisconsin, mit einem Aufwand von € 620 Mio. und des Trenton-Motorenwerks, Michigan, (€ 258 Mio.). In der Nähe des 1998 fertig gestellten V8-Motorenwerks in Detroit errichten wir mit einem Investitionsaufwand von € 745 Mio. ein neues V6-Motorenwerk.



Wer die Off-Road-Fähigkeiten seines Jeeps mal so richtig ausreizen möchte, der findet bei Events wie den Jeep Jamborees, Camp Jeep und Jeep 101 genau das, was er sucht. Jahr für Jahr nehmen mehr als 50.000 begeisterte Jeep-Fahrer an diesen Veranstaltungen teil.

In Auburn Hills entsteht zurzeit ein neuer Luft/Akustik-Windkanal. Wir werden damit Tonmodelle bereits in einem frühen Produktentwicklungsstadium testen und dadurch die Entwicklungszeiten weiter verkürzen können. 1999 wurde in Auburn Hills außerdem der Grundstein für ein neues Qualitäts-Center gelegt, das die Synergieeffekte bei der Zusammenarbeit zwischen unseren Ingenieuren und der Zulieferindustrie fördern soll. Eine neue Anlage zur Korrosionsprüfung auf der Chelsea-Teststrecke simuliert die im Laufe von zehn Jahren auftretende Korrosion bei Karosserieteilen und Komponenten. Der bisherige Prüfzeitraum von 18 Monaten wird mit dieser neuen Anlage auf sechs Monate verkürzt.

**BLICK IN DIE ZUKUNFT.** Um die Visionen des Geschäftsfelds zum Automobil der Zukunft umzusetzen, entwickeln wir regelmäßig Konzept-Fahrzeuge für die Marken Chrysler, Jeep und Dodge. Der auf der IAA 1999 in Frankfurt vorgestellte Chrysler Java ist dafür ein Beispiel. Bei einer kompakten Länge bietet das Fahrzeug den Fahrgästen durch den großen Innenraum und die erhöhten Panorama-Sitze ein Höchstmaß an Komfort. Auf der North American International Auto Show in Detroit im Januar 2000 stellte das Geschäftsfeld vier neue Konzept-Fahrzeuge vor: Das Chrysler 300 Hemi C Cabrio mit Hinterradantrieb, den Dodge MAXXcab, ein viertüriger Pickup mit kurzer Ladefläche und Pkw-ähnlichem Interieur, den Jeep Varsity, ein kleiner Offroader mit der Eleganz eines europäischen Wagens und die Dodge Viper GTS/R, ein Schritt vorwärts zur nächsten Generation kraftvoller Sportwagen.

**WACHSTUMSCHANCEN BEIM E-COMMERCE.** Die atemberaubende Expansion des e-commerce eröffnet ungeahnte Möglichkeiten. Das Geschäftsfeld Chrysler Group baut derzeit unter dem Namen „e-Connect“ eine Plattform auf, die den Einstieg in eine Vielzahl von Business-to-Business- und Business-to-Consumer-Aktivitäten vorantreiben wird. In den letzten beiden Jahren hat das Geschäftsfeld eine integrierte Web-Infrastruktur entwickelt, die es ermöglicht, die e-commerce-Aktivitäten mit großer Effizienz gezielt auszubauen.

**SCHWERPUNKT SICHERHEIT.** Als erster Automobilhersteller bieten wir in den USA eine kostenlose Überprüfung von Kindersitzen an. In Zusammenarbeit mit Fisher Price und dem US-amerikanischen Safety Council konnten wir mit dem neuen „Fit for a Kid“-Service die Kapazitäten zur Inspektion und sachgemäßen Befestigung von Kindersitzen in den USA auf über 800.000 pro Jahr nahezu verdoppeln.

**GROSSE ERFOLGE IM MOTORSPORT.** Die Marke Dodge baut ihr Engagement im Motorsport weiter aus: Im Jahr 2001 kehrt Dodge in den NASCAR Winston-Cup zurück, der 1999 über zehn Millionen Besucher und 112 Millionen Fernsehzuschauer anlockte. Mit der Dodge Viper haben wir die nord-amerikanische Super-Touring-Rennserie gewonnen, zwei Mal im 24-Stunden-Rennen von Le Mans gesiegt und bereits drei Mal die FIA GT2-Meisterschaft errungen. Die Dodge Ram-Teams siegten erneut im NASCAR Craftsman Truck-Rennen.

Absatz 1999	1.000 Einheiten	99:98 (in %)
Weltweit	3.229	+4
davon: Pkw	906	-3
Leichte Nfz	741	+3
Minivans	682	-1
Geländewagen	900	+20
USA	2.693	+6
Kanada	268	+3
Mexiko	91	-5
Übrige Märkte	177	-6

# Nutzfahrzeuge Weiter auf Wachstumskurs

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 ,  
T H O M A S B U I L T B U S E S

*Als Lieferant für schwere Lkw ist die Freightliner Corporation in Nordamerika die Nummer 1. Das Unternehmen verfügt über die modernsten Trucks der gesamten Branche und bietet die größte Auswahl an Fahrerhäusern und Komponenten. 1998 rief die Freightliner Corporation die neue Marke Sterling ins Leben. Mit meisterhafter Technik und Liebe fürs Detail hat Sterling eine eindrucksvolle Reihe unverwüstlicher Trucks und leistungsstarker Zugmaschinen für den professionellen Einsatz entwickelt.*





Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra und Thomas Built Buses ist der weltgrößte Hersteller von Nutzfahrzeugen sowie Hersteller von Komponenten mit besonderer Systemkompetenz. Unser globaler Produktions- und Entwicklungsverbund stützt sich vor allem auf Standorte in Europa sowie Nord- und Südamerika. Im Jahr 1999 waren wir weiterhin sehr erfolgreich: Dank unserer jungen, innovativen Produktpalette haben wir beim Absatz und Umsatz im sechsten Jahr in Folge neue Rekordwerte erzielt. Den Operating Profit des Geschäftsfelds haben wir weiter gesteigert.

Werte in Millionen	99 US\$	99 €	98 €
Operating Profit	1.075	1.067	946
Umsatz	26.882	26.695	23.162
Sachinvestitionen	775	770	832
FuE-Aufwand	833	827	714
Produktion (Einheiten)		551.473	492.643
Absatz (Einheiten)		554.929	489.680
Beschäftigte (31.12.)		90.082	89.711



**GÜNSTIGE MARKTENTWICKLUNG IN WESTEUROPA UND NORDAMERIKA.** Während sich die Nutzfahrzeugmärkte in Nordamerika und Westeuropa im Berichtsjahr insgesamt weiterhin günstig entwickelt haben, ging die Nutzfahrzeugnachfrage im südamerikanischen Raum auf Grund der Wirtschaftskrise deutlich zurück. Weiterhin schwach war auch die Verfassung der Märkte in einzelnen südostasiatischen Ländern, in der Türkei sowie in Osteuropa.

**GESCHÄFTSFELD NUTZFAHRZEUGE WEITER AUF WACHSTUMSKURS.** Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge setzte seinen Wachstumskurs im Jahr 1999 fort. Beim Absatz und beim Umsatz haben wir im sechsten Jahr in Folge neue Rekordwerte erzielt. Der Umsatz stieg im Berichtsjahr um 15% auf € 26,7 Mrd. Besonders deutlich war der Zuwachs in den USA (+53% auf € 9,2 Mrd.). Aber auch in Deutschland (+11% auf € 7,0 Mrd.) und in Westeuropa außerhalb Deutschlands (+12% auf € 6,1 Mrd.) haben wir unser Geschäftsvolumen deutlich gesteigert. Unser Absatz erhöhte sich weltweit auf 554.900 (i. V. 489.700) Lkw, Transporter und Omnibusse der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra und Thomas Built Buses. Auf Grund der günstigen Geschäftsentwicklung konnten wir den Operating Profit von € 0,9 auf € 1,1 Mrd. steigern.

Im Oktober 1999 haben wir das Geschäftsfeld in fünf Geschäftsbereiche mit weltweiter Verantwortung für Marken und Produkte neu strukturiert: Mercedes-Benz Lkw; Mercedes-Benz Transporter; Mercedes-Benz/Setra Omnibusse; Freightliner/Sterling/Thomas Built Buses sowie Antriebstrang.

**MERCEDES-BENZ LKW SEHR ERFOLGREICH.** Im Segment über 6 t zGG bietet Mercedes-Benz Lastkraftwagen für den Fern- und Verteilerverkehr sowie Bau- und Sonderfahrzeuge an. Die europäische Produktpalette mit den Modellen Actros, Atego und Econic sowie dem Unimog überzeugt durch Wirtschaftlichkeit, höchste Sicherheit und Umweltverträglichkeit. Im

Das am 19.07.1999 neu eröffnete Motoren-Center Mannheim bietet Kunden beim Besuch nicht nur einen regen Informationsaustausch, sondern erlaubt auch einen Blick in die laufende Produktion. Dieses Motoren-Center setzt den Standard für Kundencenter des Geschäftsbereichs Antriebstrang.



Berichtsjahr wurde der Atego zum Truck of the Year gekürt, wie bereits 1997 der Actros. In Westeuropa wurden 1999 rund 79.400 Mercedes-Benz Lkw neu zugelassen und damit das hohe Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Mit einem Marktanteil von 25 (i. V. 24)% im Segment über 6 t konnten wir unsere führende Position in diesen Märkten weiter ausbauen.

Nachdem wir unsere europäische Produktpalette in den zurückliegenden Jahren vollständig erneuert haben, konzentrieren wir uns nun verstärkt auf den Bereich der kundennahen Dienstleistungen. So haben wir Anfang des Jahres das innovative Flottenmanagementsystem FleetBoard® eingeführt, das unseren Kunden eine neue intelligente Plattform bietet, um den Einsatz ihrer Fahrzeuge zu optimieren und dadurch noch wettbewerbsfähiger zu werden.

Auf Grund der Wirtschaftskrise ging unser Nutzfahrzeug-Absatz in Lateinamerika (ohne Mexiko) im Berichtsjahr auf 44.600 (i. V. 57.700) Fahrzeuge zurück. Mit einem Marktanteil von 36 (i. V. 36)% in Brasilien und 36 (i. V. 37)% in Argentinien haben wir unsere führende Position bei den Lkw über 6 t in diesen Märkten behauptet. Wichtigste Produktneuheit war der 1938/FSK, unser erster Frontlenker-Lkw aus brasilianischer Produktion, der im Berichtsjahr vorgestellt wurde.

#### **MERCEDES-BENZ TRANSPORTER FÜHREND IN WESTEUROPA.**

Mit den Transportern der Marke Mercedes-Benz sind wir seit 1997 Marktführer in Westeuropa. Die erfolgreichen Modelle Vito und V-Klasse (bis 2,6 t), Sprinter (2,5–4,6 t) sowie Vario (4,8–7,5 t), die sowohl für die gewerbliche als auch für die private Nutzung optimale Lösungen bieten, waren mit den Plätzen 1 für den Sprinter, 2 für den Vito und 3 für den Vario bei der Wahl zum Nutzfahrzeug des Jahres sehr erfolgreich.

1999 haben wir den Vito und die V-Klasse deutlich aufgewertet. Besonders die neuen CDI-Motoren erfreuen sich bei den Kunden großer Beliebtheit. Weltweit haben wir im Berichtsjahr 220.900 (i. V. 216.500) Transporter abgesetzt. Die wichtigsten Märkte sind mit 69.300 Fahrzeugen (+5%) Deutschland sowie die anderen westeuropäischen Länder (119.800; +7%). Mit einem Marktanteil von 18,9 (i. V. 18,4)% konnten wir unsere führende Position in Westeuropa weiter ausbauen. Bedingt durch die Wirtschaftskrise in Brasilien und Argenti-

nien ging unser Absatz außerhalb Westeuropas auf 31.800 (i. V. 38.800) Fahrzeuge zurück.

**COMPACT VAN „Vaneo“ ERWEITERT PRODUKTPALETTE.** Im stark wachsenden Segment unter 2 t werden wir unsere Produktpalette mit dem Compact Van „Vaneo“ erweitern. Der Vaneo von Mercedes-Benz ist bei sehr kompakten Außenmaßen durch seine Variabilität sowohl als Familienfahrzeug als auch im gewerblichen Umfeld einsetzbar. Die Markteinführung ist für Ende 2001 vorgesehen.

**WELTWEIT FÜHREND BEI OMNIBUSSEN.** Im Jahr 1999 hat DaimlerChrysler insgesamt 44.700 (i. V. 32.600) Komplettbusse und Busfahrgestelle abgesetzt. Zuwächsen in Westeuropa und Nordamerika stand dabei ein Absatzrückgang in Südamerika gegenüber. Weltweit waren wir auch im Jahr 1999 führender Hersteller von Omnibussen über 8 t.

Vor allem auf Grund der ungünstigen Marktsituation in der Türkei hat die für das europäische Omnibusgeschäft verantwortliche EvoBus GmbH, eine 100%-ige Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, mit insgesamt 8.000 Komplettbussen und Busfahrgestellen der Marken Mercedes-Benz (5.200; -8%) und Setra (2.800; +8%) den Vorjahresabsatz nicht ganz erreicht. Dennoch konnten wir die führende Marktposition in Westeuropa (inkl. Türkei) mit einem Marktanteil von 26% behaupten. Zu den wichtigsten Produktneuheiten im Jahr 1999 zählten der Reisebus Travego von Mercedes-Benz sowie der S 317 GT-HD von Setra. Auch unsere Busse waren bei der Wahl zum Nutzfahrzeug des Jahres mit je zwei ersten, zweiten und dritten Plätzen wieder sehr erfolgreich.

**FREIGHTLINER UND STERLING AUF WACHSTUMSKURS.** Das größte Wachstum erzielten wir im Berichtsjahr erneut im NAFTA-Raum. Aufgrund unserer attraktiven Produkte haben wir an der positiven Marktentwicklung überdurchschnittlich partizipiert und unsere Position als führender Hersteller schwerer Lkw in Nordamerika weiter ausgebaut. Insgesamt konnten wir im Berichtsjahr in der NAFTA-Region über 193.000 (i. V. 125.600) Nutzfahrzeuge absetzen. Bei den schweren Lkw der Klasse 8 (ab 15 t) stieg der Marktanteil unserer Marken Freightliner und Sterling in den USA auf 37,3 (i. V. 33,1)%. Unsere neue Marke Sterling hat dazu mit einem Marktanteil von über 5% beigetragen. Besonders erfolgreich waren wir bei den mittelschweren Lkw der Klassen 6 und 7





Der Mercedes-Benz Vito F hat sich im Markt der Freizeitmobile bereits einen festen Platz erobert. Durch den großen und sehr variablen Innenraum sowie seinen hohen Fahrkomfort eignet sich dieser Transporter für Sport- und Freizeitgestaltung ebenso wie als Bürofahrzeug.

(8,8 bis 15 t). Hier steigerten wir in den USA mit 41.400 (+45%) verkauften Fahrzeugen den Marktanteil von 19,5 auf 23,1%. Die Thomas Built Buses Corporation, die von Freightliner Ende 1998 erworben wurde, steuerte 14.500 Fahrzeuge zu unserem Absatz in Nordamerika bei. Thomas Built Buses ist einer der führenden Hersteller von Schulbusaufbauten in der NAFTA. Um die Position von DaimlerChrysler im weltweiten Omnibusgeschäft weiter zu festigen, gründete unsere Tochtergesellschaft Freightliner ein Joint-venture mit der Mayflower Corporation plc. Das Gemeinschaftsunternehmen konzentriert sich auf die Herstellung und den Vertrieb von Niederflurbussen für den nordamerikanischen Markt.

**POWERTRAIN BUSINESS UNIT ALS WETTBEWERBSFÄHIGER SYSTEMLIEFERANT.** Die Powertrain Business Unit fertigt und vermarktet Motoren, Getriebe, Achsen und Lenksysteme. Die wichtigsten Kunden des Bereichs sind die Nutzfahrzeug-Montagewerke von DaimlerChrysler. An Kunden innerhalb und außerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns lieferte der Geschäftsbereich 1999 Aggregate im Wert von € 3,2 Mrd. Infolge des ersten selbstständigen Marktauftrittes auf der Internationalen Automobilausstellung 1998 in Hannover ist es gelungen, unser Leistungsangebot zunehmend auch an Kunden außerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns zu vermarkten. Die Übernahme der Atlantis Foundries in Südafrika im Oktober 1999 ist ein weiterer Schritt zum Ausbau unseres internationalen Produktionsverbundes.

**NUTZFAHRZEUGBEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN.** Die Mercedes-Benz CharterWay, ein Gemeinschaftsunternehmen der debis Financial Services und Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge, bietet ihren Nutzfahrzeug-Kunden ein umfassendes Dienstleistungspaket, das von der Fahrzeugfinanzierung über die Reparatur und Wartung bis hin zum professionellen Fuhrparkmanagement reicht. Seit der Gründung im Jahre 1992 wurden insgesamt über 40.000 CharterWay-Fahrzeuge mit diesem Systemgeschäft vermarktet. Ende des Berichtsjahres waren wir mit unserem Angebot in 20 Ländern vertreten.

#### INTERNATIONALER PRODUKTIONSVERBUND AUSGEBAUT.

Die internationalen Produktions- und Entwicklungsaktivitäten des Geschäftsfelds haben wir im Berichtsjahr noch stärker vernetzt. Damit erschließen wir zusätzliche Potenziale, um unsere Kosten zu senken und unsere Position im Vergleich zu den direkten Wettbewerbern nachhaltig zu verbessern. So haben wir die ersten Freightliner-Modelle mit Mercedes-Benz-Motoren im März 1999 auf der Mid-American Trucking Show der Öffentlichkeit vorgestellt. Auch den neuen Sterling Acterra, der im Frühjahr 2000 in den Markt eingeführt wird, werden wir mit Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren von Mercedes-Benz anbieten. Die neue Generation der mittleren und schweren Lkw in Lateinamerika, die wir mit der Kabine des europäischen Lkw Atego ausstatten, ist ein weiteres Beispiel unserer Zusammenarbeit. Mit der neuen Geschäftsstruktur werden wir diesen Integrationsansatz weiter vorantreiben.

Nutzfahrzeug-Absatz 1999	1.000 Nfz	99:98 (in %)
<b>Welt</b>	<b>555</b>	<b>+13</b>
davon: Transporter (inkl. V-Klasse)	226	+3
Lkw	282	+20
Omnibusse	45	+37
Unimog	2	-25
Europa	287	+4
davon: Deutschland	114	+7
Westeuropa (ohne Deutschland)	161	+9
davon: Frankreich	30	+13
Großbritannien	29	+5
Italien	21	+24
NAFTA	193	+54
davon: USA	172	+59
Lateinamerika (ohne Mexiko)	45	-23
davon: Brasilien	30	-24
Asien	11	-12



# Automotive Council

## Sales and Marketing Council

**FOKUS ENTWICKLUNG UND PRODUKTION.** Die Entwicklung neuer Produkte ist einer der Kernprozesse in der Automobilindustrie. Innovative Fahrzeuge in kürzerer Zeit zu entwickeln, die ein Höchstmaß an Sicherheit und Qualität aufweisen, ist die anspruchsvolle Aufgabe, der sich jeder Hersteller zu stellen hat. Dabei muss jedoch gleichzeitig die Profitabilität des Produktes sichergestellt werden.

Im noch jungen DaimlerChrysler-Konzern kommt eine zusätzliche Herausforderung hinzu: Die drei Automobil-Geschäftsfelder des Unternehmens zu verknüpfen und die enormen Potenziale, die sich daraus ergeben, zu nutzen.

Mit den Personenwagen der Marken Mercedes-Benz und smart, den Personenwagen und Light Trucks der Marken Chrysler, Jeep und Dodge sowie dem Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge mit seinem vielseitigen Marken-Angebot an Lkw, Transportern und Omnibussen verfügt DaimlerChrysler über ein extrem breites Marken- und Produktportfolio.

Ziel des **AUTOMOTIVE COUNCIL (AC)** und seiner Mitglieder aus jedem der drei Geschäftsfelder ist es, die Aktivitäten auf allen Ebenen des Produktentstehungsprozesses zu steuern, zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Gleichzeitig wird aber die Identität und die Einzigartigkeit unserer Marken erhalten. Dazu tragen eine ganzheitliche Aggregate- und Komponentenstrategie sowie der gezielte Transfer von Innovationen bei. Ansatzpunkte sind auch die Entwicklung gemeinsamer Standards, bis hin zur Optimierung der Produktion durch Best-Practice-Vergleiche der verschiedenen Standorte und der jeweiligen Produktionsphilosophien.

**FOKUS KUNDENAUFTRAG.** Der zweite wichtige Kernprozess der Wertschöpfungskette beginnt mit dem Kundenauftrag und umfasst die Herstellung, den Vertrieb und den Service der Fahrzeuge. Dies beinhaltet auch die professionelle Betreuung und Kommunikation mit den Kunden sowie das gesamte After-Sales-Geschäft.

Auch hier lassen sich durch das geordnete Zusammenspiel der drei Automotive-Bereiche des Konzerns und durch die gemeinsame Nutzung des weltweiten Vertriebsnetzes erhebliche Synergien realisieren.

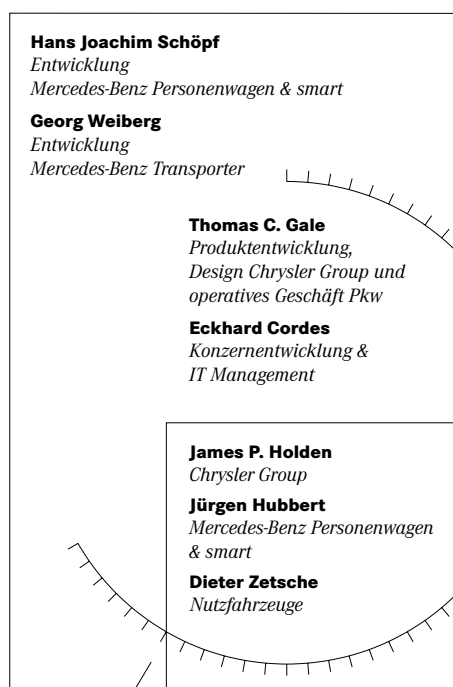
**DAS SALES AND MARKETING COUNCIL (SMC)** hat die Aufgabe – analog zum Automotive Council – alle bereichsübergreifenden Entscheidungen zu fällen, die das Vertriebsnetz, die Mehrmarken-Strategie oder ganz allgemein den Sales- und After-Sales-Bereich betreffen.

Das Sales and Marketing Council führt bzw. steuert die Vertriebsorganisation über Zielvereinbarungen.

**WERTE SCHAFFEN.** Die beiden Vorstandsausschüsse – Automotive Council und Sales and Marketing Council – werden in Zukunft maßgeblich dazu beitragen, dass wir mehr attraktive Produkte markenspezifisch und weltweit noch schneller auf den Markt bringen, die Qualität im Service und Vertrieb nochmals steigern, Produktivität und Effizienz weiter erhöhen und damit Werte schaffen, die den Wünschen unserer Kunden in jeder Hinsicht gerecht werden.

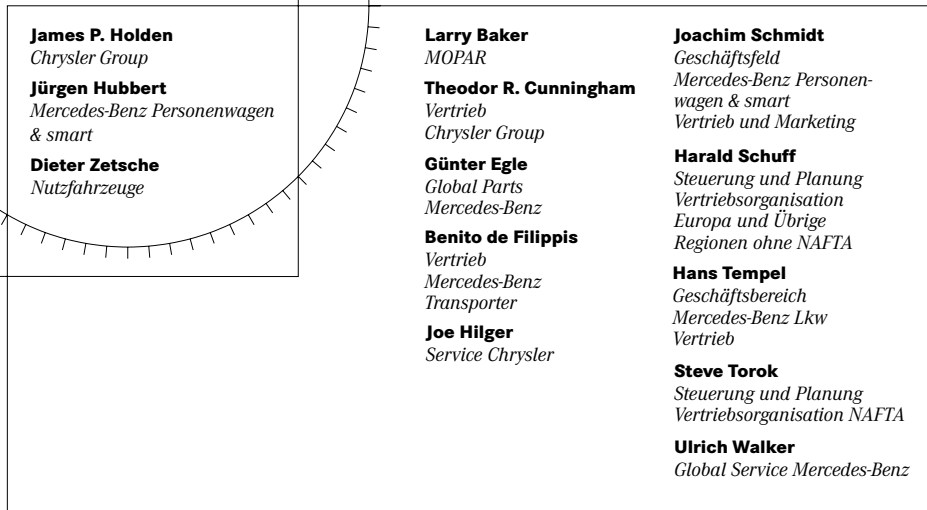
## Automotive Council

### Entwicklung und Produktion



## Sales and Marketing Council

### Vertrieb und Service



**Vorstandsmitglieder**  
DaimlerChrysler AG

# Geschäftsfeld Dienstleistungen

## Dynamisches Wachstum

*Die DaimlerChrysler Services (debis) AG setzte auch im zehnten Geschäftsjahr ihre Erfolgsgeschichte fort und erzielte in den beiden dynamischen Zukunftsfeldern Finanzdienstleistungen und IT Services erneut Rekordwerte bei Umsatz, Ergebnis und Beschäftigten. Dabei stand das Jahr 1999 ganz im Zeichen der Internationalisierung.*





**debis, das Dienstleistungsunternehmen von DaimlerChrysler, hat die Möglichkeiten des wachstumsstarken Dienstleistungsmarktes genutzt und das Geschäftsjahr 1999 sehr erfolgreich abgeschlossen. Mit einem Portfolio von € 99,2 Mrd. ist debis einer der weltweit führenden Finanzdienstleister außerhalb des Banken- und Versicherungssektors. Das debis Systemhaus ist eines der führenden herstellerunabhängigen IT-Dienstleistungsunternehmen in Europa.**

	99 US \$	99 €	98 € <sup>1)</sup>
Operating Profit	2.053	2.039	985
Operating Profit bereinigt	1.033	1.026	949
Umsatz	13.023	12.932	9.987
Financial Services	10.126	10.056	7.772
IT Services	2.962	2.941	2.244
Sachinvestitionen	326	324	285
Beschäftigte (31.12.)		26.240	21.272

1) 1998: ohne Telecom Services.

**WEITER AUF WACHSTUMSKURS.** Im zehnten Jahr in Folge ist das Geschäftsfeld Dienstleistungen dynamisch gewachsen und hat den Umsatz um 29% auf € 12,9 Mrd. gesteigert. 42% der Umsatzerlöse wurden in den USA, 32% in Deutschland und weitere 12% in den Partnerländern der Europäischen Union erwirtschaftet. Auch das Ergebnis von debis ist im Berichtsjahr weiter gestiegen. Der Operating Profit erhöhte sich auf € 2,0 (i. V. € 1,0) Mrd., bereinigt um Einmaleffekte stieg er um 8% auf € 1,0 Mrd. Hierbei wurde ein Ertrag aus der Veräußerung von 42,4% der Anteile an debitel in Höhe von € 1,1 Mrd. sowie eine Einmalbelastung im Zusammenhang mit dem Verkauf von Forderungen vergangener Jahre berücksichtigt, die im Zuge der Zusammenführung der Finanzdienstleistungsbereiche von debis und Chrysler entstand.

Um die Geschäfte des Telekommunikationsunternehmens debitel unter dem Dach von DaimlerChrysler erfolgreich fortführen zu können, wären umfangreiche Investitionen erforderlich gewesen. Im Rahmen unserer wertorientierten Unternehmensführung haben wir uns daher entschlossen, den Großteil unserer debitel-Anteile zu verkaufen und haben dadurch einen erheblichen Wert freigesetzt.

#### **UMFASSENDES ANGEBOT AN FINANZDIENSTLEISTUNGEN.**

Umfassende Finanzierungs-konzepte für alle Fahrzeugmarken des DaimlerChrysler-Konzerns bis hin zum markenübergreifenden Flottenmanagement bilden das Kerngeschäft des Geschäftsbereichs Financial Services. Ein weiterer Schwerpunkt sind die nicht-automobilen Finanzdienstleistungen. Dieses sogenannte Capital-Services-Geschäft beinhaltet Finanzierungsmodelle und Fondslösungen für Flugzeuge, Schienenfahrzeuge, Schiffe oder auch Immobilien und Infrastrukturprojekte. Außerdem bieten wir mit unseren Countertrade-Aktivitäten maßgeschneiderte Komplettlösungen im grenzüberschreitenden Handels- und Projektgeschäft an. Im Versicherungsgeschäft sind wir als Makler und als Erstversicherer tätig.

#### **INTEGRATION UND INTERNATIONALISIERUNG.**

Bereits im Januar 1999 wurden die Finanzdienstleistungen im DaimlerChrysler-Konzern unter dem Dach von debis zusammengeführt. In unseren wichtigsten Märkten haben wir die Aktivitäten der debis- und Chrysler Financial Services-Gesellschaften gebündelt und damit die Voraussetzungen für umfangreiche Synergien geschaffen. Noch in der ersten Hälfte des Jahres 2000 wird die Integration in allen Märkten,

in denen wir tätig sind, vollständig abgeschlossen sein. Parallel zur Integration wurde im Berichtsjahr die Internationalisierung unseres Geschäfts vorangetrieben. Zum Jahresende 1999 war der Geschäftsbereich mit über 100 Gesellschaften in 35 Ländern tätig.

**KRÄFTIGES WACHSTUM BEI FINANZDIENSTLEISTUNGEN.** Die für das Finanzdienstleistungsgeschäft maßgeblichen Kennziffern haben sich im Berichtsjahr weiterhin positiv entwickelt. So erreichten das verantwortete Vertragsvolumen mit € 99,2 Mrd. (i.V. € 70,0 Mrd.) und das Neugeschäft mit € 50,7 Mrd. (+44%) jeweils neue Höchststände. Bei den Capital Services stieg das Portfolio auf € 7,5 Mrd. (i. V. € 4,9 Mrd.). Hier eröffnen sich auch künftig hervorragende Perspektiven. Der Bereich Trading erhöhte sein Countertrade-Volumen um 43% auf € 486 Mio., und bei den Versicherungen konnten wir das Prämienvolumen um 16% auf € 872 Mio. steigern.

#### **IT SERVICES KOMPETENT IN BERATUNG, ENTWICKLUNG UND BETRIEB.**

Die Kunden unseres Geschäftsbereichs IT Services profitieren von einem hochwertigen Dienstleistungsangebot, das von der Beratung (Plan) über die Entwicklung von Softwarelösungen und der Systemintegration (Build) bis hin zum Betrieb von Anwendungen, Rechenzentren, Netzen und Desktops (Run) reicht. Dank der Verknüpfung dieser Kernfähigkeiten zu branchenspezifischen Komplettlösungen haben wir uns zu einem führenden europäischen Anbieter in allen Fragen der Informationstechnik entwickelt. Mit seinem innovativen Dienstleistungsangebot ist der Geschäftsbereich IT Services im Jahr 1999 erneut überaus dynamisch gewachsen. Der Umsatz stieg um 31% auf € 2,9 Mrd. Außerhalb Deutschlands konnten wir das Geschäftsvolumen von € 562 Mio. auf € 876 Mio. steigern. 75 (i.V. 69) % des Umsatzes wurden mit Kunden außerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns erwirtschaftet.

Um unser globales Dienstleistungsangebot weiter auszubauen, haben wir im Jahr 1999 gezielt Unternehmen hinzugekauft. So war der Erwerb des französischen IT-Unternehmens Soleri ein wichtiger Schritt zur Stärkung unserer Position in Frankreich. Weitere Unternehmen wurden in den USA, den Niederlanden, Belgien, Ungarn, Spanien und Österreich erworben. Die jüngste Landesgesellschaft gründete debis IT Services in Australien.

# Luft- und Raumfahrt

## Europäische Dimensionen

*Im größten Bereich der Dasa, der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, sind die Airbus-Aktivitäten zusammengefasst.*

*Das europäische Airbus-Konsortium, an dem die Dasa einen Anteil von 37,9 Prozent hält, ist die Nummer zwei auf dem Weltmarkt für Verkehrsflugzeuge und verbuchte 1999 erstmals die meisten Flugzeugbestellungen in der Branche.*

*Die Airbus-Familie, kontinuierlich um innovative Varianten erweitert, bietet Kunden in aller Welt attraktive Produkte.*



**Die DaimlerChrysler Aerospace AG war im Berichtsjahr erneut eines der profitabelsten Unternehmen der Branche. Unsere Beteiligungen bei Airbus Industrie und Eurocopter, die Produktion und Vermarktung von Triebwerken sowie das Engagement in zahlreichen europäischen Luft- und Raumfahrtprogrammen sind die Säulen unseres Geschäfts. Der Zusammenschluss der Dasa mit der französischen Aérospatiale Matra und der spanischen CASA in der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) zum größten europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen eröffnet uns neue Perspektiven im internationalen Wettbewerb.**

**RAHMENBEDINGUNGEN ANHALTEND GÜNSTIG.** Auf Grund der weiterhin hohen Auftragsbestände haben wir die Produktion von Verkehrsflugzeugen im Berichtsjahr deutlich gesteigert. Bei den Bestellungen, die das außerordentlich hohe Vorjahresniveau nicht erreichten, konnte Airbus erstmals weltweit die führende Position einnehmen. Weiterhin günstig war die Geschäftsentwicklung auch bei den Triebwerken. Im Bereich Verteidigung hat die angespannte finanzielle Situation der öffentlichen Haushalte dazu geführt, dass die Auftragseingänge teilweise deutlich niedriger ausgefallen sind. Positiv wirkte hingegen der erste abgeschlossene Serienvertrag für den Hubschrauber Tiger.

**GESCHÄFTSVOLUMEN UND ERGEBNIS GESTEIGERT.** Im Jahr 1999 hat das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt den Umsatz um 5% auf € 9,2 Mrd. erhöht. Die entscheidenden Wachstumsimpulse kamen aus dem Geschäftsbereich Verkehrsflugzeuge. Höhere Auslieferungen von Flugzeugen und Flugzeugbaugruppen im Airbus-Programm führten hier zu einem überdurchschnittlichen Zuwachs von 13%. Deutliche Zuwächse waren auch in den Bereichen Militärflugzeuge und Antriebe Luftfahrt zu verzeichnen. Auf Grund der kräftigen Ausdehnung des Geschäftsvolumens übertraf der Operating Profit des Geschäftsfelds mit € 730 Mio. nochmals das hohe Vorjahresniveau.

**AUFTRAGSEINGANG WEITERHIN HÖHER ALS UMSATZ.** Unser Auftragseingang war zwar mit € 9,9 (i. V. 13,9) Mrd. weiterhin höher als der Umsatz, lag aber deutlich niedriger als im Vorjahr. Ursächlich für den Rückgang waren insbesondere die außergewöhnlich hohen Vorjahresbestellungen bei Airbus infolge des damals stark boomenden Marktes für zivile Flugzeuge und die im Jahr 1998 erteilten Aufträge für die Serienfertigung des Eurofighters Typhoon. Erneute Kürzungen der öffentlichen Budgets ließen den Auftragseingang im Geschäftsbereich Verteidigung und Zivile Systeme erwartungsgemäß hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben. Infolge des Auftrags für das erste Serienlos des Militärhubschraubers Tiger verdoppelte sich der Auftragseingang im Geschäftsbereich Hubschrauber.

Werte in Millionen	99 US\$	99 €	98 €
Operating Profit	735	730	623
Umsatz	9.255	9.191	8.770
Verkehrsflugzeuge	3.363	3.340	2.962
Hubschrauber	710	705	680
Militärflugzeuge	1.085	1.077	957
Raumfahrt-Infrastruktur	596	592	582
Satelliten	461	458	645
Verteidigung und Zivile Systeme	1.736	1.724	1.729
Antriebe Luftfahrt	1.754	1.742	1.660
Sachinvestitionen	338	336	326
FuE-Aufwand	2.019	2.005	2.047
Beschäftigte (31.12.)		46.107	45.858

**EADS – NEUE PERSPEKTIVEN FÜR EUROPAS LUFTFAHRT.** Im vierten Quartal 1999 haben wir die Verträge zur Zusammenführung der Dasa, der Aérospatiale Matra und der spanischen CASA unterzeichnet und damit den Grundstein für Europas größtes Luft- und Raumfahrt-Unternehmen, der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), gelegt. Das neue Unternehmen soll im Sommer 2000 seine Geschäftstätigkeit aufnehmen. An der neuen Gesellschaft werden wir und unsere französischen Partner zu jeweils 30% und die spanische Staatsholding SEPI mit 5,6% beteiligt sein. Es ist beabsichtigt, die restlichen 34,4% der Aktien am Kapitalmarkt zu platzieren. Mit einem Umsatz von € 21 Mrd. und über 96.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wird das neue Unternehmen der weltweit drittgrößte Luft- und Raumfahrtkonzern sein. Die EADS wird weltweit zweitgrößter Hersteller von Verkehrsflugzeugen (80% an Airbus Industrie) und der weltweit größte Hersteller von Hubschraubern (100% an Eurocopter) sein. Zudem wird sich die EADS als Marktführer bei Trägerraketen und als ein führender Anbieter bei Satelliten, Militärflugzeugen sowie Verteidigungstechnik positionieren.

**ASTRIUM – BÜNDELUNG DER KRÄFTE IN DER RAUMFAHRT.** Ein weiterer wichtiger Schritt zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luft- und Raumfahrt waren die Vertragsabschlüsse zwischen der Dasa, Aérospatiale Matra und Marconi Electronic Systems. Die Raumfahrtaktivitäten der Matra Marconi Space (MMS) und der Dasa sollen bereits im ersten Halbjahr 2000 im Gemeinschaftsunternehmen Astrium zusammengelegt werden. Mit über 8.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von € 2,25 Milliarden wird Astrium das größte Raumfahrtunternehmen Europas sein und damit auch zu den weltweit führenden Unternehmen dieser Branche zählen. Wir erwarten, dass auch Alenia Spazio, Tochtergesellschaft der Finmeccanica (Italien), dem neuen Unternehmen beitrifft.



Übrige Geschäftsbereiche

# Bahnsysteme

# Automobil-Elektronik

# MTU/Dieselantriebe



**BAHNSYSTEME: NEU AUSGERICHTET.** Im Jahr 1999 hat der Geschäftsbereich Bahnsysteme den Umsatz um 7% auf € 3,6 Mrd. gesteigert. Das Ergebnis war jedoch weiterhin negativ. Nach der Übernahme des von ABB gehaltenen 50%-Anteils im Januar 1999 gehört Adtranz nun vollständig zum Daimler-Chrysler-Konzern. Die Restrukturierungsmaßnahmen, die erforderlich sind, um die Adtranz wieder in die Gewinnzone zu führen, können nun schneller und konsequenter umgesetzt werden. Im Dezember 1999 wurde ein umfassendes Restrukturierungskonzept beschlossen, mit dem das Unternehmen im Geschäftsjahr 2000 den Turnaround schaffen will. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes ist ein Kostensenkungsprogramm, das folgende Ziele verfolgt: Abbau von Überkapazitäten, Konzentration auf Kernkompetenzen sowie effizientere Produktions- und Organisationsstrukturen.

Im Berichtsjahr haben wir die ersten Intercity-Züge der Produkt-Familie CRUSARIS nach Norwegen, der Schweiz und Großbritannien geliefert. Beim Bau des Hochgeschwindigkeitszuges ICE3, der unter technischen Aspekten einen neuen Weltstandard setzt, ist die Adtranz für 50% des gesamten Auftragsvolumens verantwortlich. Im Bereich der automatischen Transportsysteme wurden an den Flughäfen in Rom und Singapur People Mover von Adtranz in Betrieb genommen. In China war der Geschäftsbereich an einem Großauftrag zur Elektrifizierung einer 950 Kilometer langen Bahnstrecke beteiligt. Außerdem lieferte die Adtranz Straßen- und U-Bahnen nach Lissabon, Stockholm und Bukarest sowie an verschiedene Städte in Deutschland.

**AUTOMOBIL-ELEKTRONIK: WEITER IM AUFWÄRTSTREND.** Der Geschäftsbereich Automobil-Elektronik (TEMIC) ist ein führender Anbieter elektronischer Systeme für Antrieb, Sicherheit und Fahrkomfort in Kraftfahrzeugen. Die TEMIC verfügt über Entwicklungs-, Fertigungs- und Vertriebsniederlassungen in den strategisch wichtigen Märkten Europa, Nordamerika und Asien. Nahezu alle Automobilhersteller weltweit zählen zu unseren Kunden. Dabei konzentrieren wir uns auf die sieben Bereiche Antrieb und Fahrwerk, ABS, Insassenschutz, Sensorsysteme, Komfort-Elektronik, Elektrische Motoren sowie intelligente Abstandsregelsysteme, die jeweils als eigenverantwortliche Einheiten tätig sind.

Im Geschäftsjahr 1999 steigerte der Geschäftsbereich seinen Umsatz um 18% auf € 0,9 Mrd., die Auftragseingänge nahmen um 38% auf € 1,0 Mrd. zu. Auf Grund der positiven Perspektiven für unsere weitere Geschäftsentwicklung konnten wir 535 Arbeitsplätze schaffen.

Die Elektronik ermöglicht neue Anwendungen im Automobil. Hier produziert TEMIC beispielsweise das stufenlose Automatikgetriebe (CVT), das Abstandsregelradar (Adaptive Cruise Control ACC), Telematiksysteme und Systeme, die nun elektronisch und nicht mehr per Hydraulik angesteuert werden. Hohe Wachstumsraten sehen wir auch für das Produkt Spracherkennung. Die TEMIC übernahm diesen Bereich 1999 von der Dasa. TEMIC ist im Segment der Sprachsteuerung führend auf dem Weltmarkt.

Werte in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
<b>Bahnsysteme*)</b>			
Umsatz	3.587	3.562	3.316
Auftragseingang	3.354	3.331	4.181
Beschäftigte (31.12.)		23.239	23.785
<b>Automobil-Elektronik</b>			
Umsatz	896	890	754
Auftragseingang	1.053	1.046	760
Beschäftigte (31.12.)		5.173	4.638
<b>MTU/Dieselantriebe</b>			
Umsatz	966	959	921
Auftragseingang	1.022	1.015	914
Beschäftigte (31.12.)		5.885	5.893

\*) Im Vorjahr zu 50% im Konzernabschluss enthalten; in der Tabelle vergleichbare Werte (100%).

**MTU/DIESELANTRIEBE: TECHNOLOGISCH FÜHREND BEI GROSSEN DIESELMOTOREN.** Der Geschäftsbereich MTU/Dieselantriebe steigerte im Geschäftsjahr 1999 seinen Umsatz auf € 1,0 (i. V. 0,9) Mrd. Dabei konnten wir den Umsatz innerhalb Europas um 8% auf € 600 Mio. erhöhen. Auch die langjährigen Geschäftsbeziehungen mit unseren asiatischen Handelspartnern führten zu Umsatzzuwächsen. Die Geschäftsausweitung der MTU wurde neben der programmgemäßen Abwicklung militärischer Beschaffungsvorhaben durch das Wachstum in den kommerziellen Märkten erreicht. Den größten Umsatzanteil erreichten wir mit Antriebsanlagen für große Schnellfähren, Passagier-, Arbeits- und Marine-schiffe sowie Luxusjachten. Mit den neuen Baureihen 2000 und 4000, die im Geschäftsjahr 1999 durch zusätzliche Zylinder- und Anwendungsvarianten ergänzt wurden, setzte das Unternehmen neue Maßstäbe, insbesondere für die Bedürfnisse der kommerziellen Märkte, und konnte dadurch seine Marktposition stärken.

Zu einem deutlichen Umsatzanstieg führten die neuen Baureihen im Marktsegment „dezentrale Energieversorgung“. Seit 1999 bietet die MTU für dezentrale Energieanlagen neben Dieselmotoren und Gasturbinen erstmals Gasmotoren an. Seine Erfahrung als Systemanbieter stellte das Unternehmen im Markt für Schienenfahrzeuge mit dem einbaufertigen Antriebsmodul „Powerpack“ unter Beweis. Hier setzen die Triebwagenhersteller - ähnlich wie im Automobilbau - verstärkt auf komplette Antriebssysteme. Gemeinsam mit dem Tochterunternehmen L'Orange, Hersteller von leistungsfähigen Einspritzsystemen für Diesel-, Schweröl- und Gasmotoren und des innovativen Common-Rail-Systems, unterstrich das Unternehmen im Geschäftsjahr 1999 erneut seine Technologiekompetenz.



### Nordamerika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	508	9.180	1.898
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	41	5.167	59.766	125.549
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	11	508	10.408	21.623
Dienstleistungen	—	13	6.356	5.349
Luft- und Raumfahrt	3	4	1.457	502
Übrige	5	31	707	2.944

### Mittel- und Südamerika

	Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	1	466	350	1.330
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	4	23	780	1.254
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	2	466	1.346	11.886
Dienstleistungen	—	11	259	939
Luft- und Raumfahrt	1	1	64	109
Übrige	1	33	125	234

#### Erläuterungen:

1. Umsätze unkonsolidiert, aus Sicht des jeweiligen Geschäfts.
2. Gemeinsame Vertriebsstandorte von Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses.
3. Zusätzlich 34.133 Beschäftigte im gemeinsamen Vertrieb von Mercedes-Benz Personenwagen & smart sowie Nutzfahrzeuge Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses.



## Asien

Mercedes-Benz  
Personenwagen & smart

Chrysler Group  
(Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)

Nutzfahrzeuge  
(Mercedes-Benz, Freightliner,  
Sterling, Setra, Thomas Built Buses)

Dienstleistungen

Luft- und Raumfahrt

Übrige

Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
4	629	3.101	328
3	25	409	420
1	629	517	1.246
—	9	116	50
1	11	267	29
4	76	407	1.616

## Europa

Mercedes-Benz  
Personenwagen & smart

Chrysler Group  
(Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)

Nutzfahrzeuge  
(Mercedes-Benz, Freightliner,  
Sterling, Setra, Thomas Built Buses)

Dienstleistungen

Luft- und Raumfahrt

Übrige

Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
8	3.460	24.305	92.400
2	28	2.839	2.159
15	3.460	13.728	55.327
—	140	6.065	19.114
25	34	7.365	45.467
46	85	4.314	29.089

## Afrika

Mercedes-Benz  
Personenwagen & smart

Chrysler Group  
(Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)

Nutzfahrzeuge  
(Mercedes-Benz, Freightliner,  
Sterling, Setra, Thomas Built Buses)

Dienstleistungen

Luft- und Raumfahrt

Übrige

Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
2	259	677	3.503
1	7	156	13
1	259	430	—
—	5	80	668
—	2	30	—
1	17	23	151

## Australien/Ozeanien

Mercedes-Benz  
Personenwagen & smart

Chrysler Group  
(Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)

Nutzfahrzeuge  
(Mercedes-Benz, Freightliner,  
Sterling, Setra, Thomas Built Buses)

Dienstleistungen

Luft- und Raumfahrt

Übrige

Produktions-standorte	Vertriebs-standorte	Umsatz (Mio. €)	Beleg-schaft
—	197	440	—
—	5	134	—
—	197	266	—
—	4	56	120
—	1	8	—
3	34	71	263

# Forschung und Technologie Drehscheibe des Wissens

*Auf dem variablen Ergonomieprüfstand werden wichtige Fragen  
für die Maßkonzeption und Ergonomie künftiger Modelle geklärt.  
Die hochmoderne, computergesteuerte Anlage hilft, die  
Entwicklungszeiten neuer Fahrzeuge deutlich zu verkürzen.*



**Als Drehscheibe des Wissens im DaimlerChrysler-Konzern sorgt das Ressort Forschung und Technologie für ein integriertes Innovations- und Technologiemanagement. Das Ressort unterstützt die Geschäftsbereiche bei der Entwicklung ihrer Technologiestrategie und erarbeitet technologische Grundlagen für innovative Produkte und Prozesse. Maßstab für den Erfolg des Ressorts Forschung und Technologie ist der Transfer der Ergebnisse aus der Forschung in die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb der Geschäftsbereiche.**

#### **KONZENTRATION AUF SIEBEN KERntechnologiefelder.**

Die Forderung einer nachhaltigen Mobilität, die Nutzung geschlossener Kreisläufe und maßgeschneiderter Werkstoffe, die zunehmend vernetzte Welt, die neuen Funktionalitäten durch die Elektronik – diese vier Megatrends bestimmen die technologische Zukunft von DaimlerChrysler. Um diese Megatrends aufzugreifen und für das Unternehmen nutzbar zu machen, konzentriert das Ressort Forschung und Technologie seine Arbeit auf sieben Technologiefelder: Antriebstechnologien, Fahrzeugkonzepte, Produktionstechnologie, Materialforschung, Verkehrsforschung und Telematik, Informations- und Kommunikationstechnik sowie Elektronik, Mechatronik und Steuerungstechnik.

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

**WENIGER VERSCHLEISS DANK NEUER KERAMIK.** Weniger Gewicht, mehr Komfort, keine Korrosion – all das verspricht eine neue, in der Forschung entwickelte Brems Scheibe aus faserverstärkter Keramik. Der geringe Verschleiß macht diese sog. „CMC“-Brems Scheibe zu einer echten „Lebensdauerbremse“, die über die gesamte Lebensdauer eines Straßenfahrzeuges, eines Flugzeuges oder einer Bahn zuverlässig funktioniert. CMC-Brems Scheiben für Achsen und Räder haben bei Tests in ICE-Hochgeschwindigkeitszügen ihr Potenzial demonstriert. Auch bei Kraftfahrzeugen hat die neue Brems Scheibe ihre ersten Bewährungsproben bestanden. Nach erfolgreichen Prüfstandtests und Fahrzeugversuchen arbeiten wir derzeit gemeinsam mit der Fahrzeugentwicklung daran, diese neue Technologie zur Serienreife weiterzuentwickeln.

**LEICHTBAUSITZE FÜR DIE SERIE.** Ein Schalensitzkonzept auf Basis von Kohlenstofffaser-Verbundwerkstoffen (CFK) ermöglicht es erstmals, das Leichtbaupotenzial und die Optik der aus dem Rennsport bekannten einteiligen Schalensitze mit den Komfortanforderungen klassischer Sitze zu kombinieren. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Verstellbarkeit der Rückenlehne. Erreicht wurde das durch ein biege weiches, gleichzeitig aber torsionssteifes Gelenk zwischen Sitzfläche und Rückenlehne, das auf einer intelligenten Bauteil- und Werkstoffkonstruktion basiert.

**SOFTWARE ALS WETTBEWERBSVORTEIL.** In der Kfz-Elektronik nimmt die Bedeutung der Software laufend zu. Auch für den Vertrieb von Kraftfahrzeugen stellen optimal auf die Bedürfnisse der Kunden und Händler abgestimmte Software-

Systeme einen erheblichen Wettbewerbsvorteil dar. Vor diesem Hintergrund hat die Forschung im Geschäftsjahr eine Innovationsoffensive auf dem Gebiet des Software-Engineering gestartet. Gemeinsam mit der Pkw-Entwicklung und dem Vertrieb werden sogenannte „Software Experience Center“ eingerichtet: Sie agieren als unabhängige Einheiten mit eigenen Ressourcen, sind gleichzeitig aber eng in laufende Entwicklungsprojekte integriert. Dadurch wird ein intensiver Erfahrungs- und Wissenstransfer in der Software-Entwicklung und im Software-Qualitätsmanagement sichergestellt.

Zur Qualitätssicherung muss Software systematisch getestet werden. Um die hierfür anfallenden Kosten deutlich zu reduzieren, haben wir 1999 einen modellbasierten Test für Regelungs Algorithmen und einen vollautomatischen Test auf Basis evolutionärer Algorithmen entwickelt. Mit diesen neuen Verfahren lassen sich das methodische Vorgehen und die Automatisierung von Software-Tests entscheidend verbessern.

**GRÖßERE REICHWEITE FÜR BATTERIEFAHRZEUGE.** Parallel zur Entwicklung des Brennstoffzellen-Antriebs (siehe dazu auch S. 13) treiben wir die Arbeiten an Batteriefahrzeugen weiter voran. Im Electric Powered Interurban Commuter (EPIC) – einem Elektrofahrzeug auf Basis des Chrysler Voyager – wird derzeit die bislang eingesetzte Nickel-Metall-Hydridbatterie durch eine Batterie auf Lithium-Ionen-Basis ersetzt. Damit sollen die Leistungs- und Energiedichte deutlich gesteigert, die Reichweite vergrößert und gleichzeitig die Kosten reduziert werden. Das Projekt ist ein frühes Ergebnis der Kombination technologischer Kompetenzen der Ingenieure aus Auburn Hills und Stuttgart und ist beispielhaft für die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit unserer Forschungsabteilungen.

**BESSER SEHEN BEI NACHT.** Eine Fahrbahnausleuchtung wie mit Fernlicht, und das, ohne die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer zu blenden – dies erlaubt ein neues Nachtsichtsystem. Das von der Forschung aufgebaute optoelektronische System, das als Lichtquelle eine Infrarot-Laserdiode verwendet, verbessert die Sicht bei Nacht und schlechtem Wetter erheblich. In Zusammenarbeit mit der Versuchsabteilung von EvoBus wurde das System in einen Versuchsbus eingebaut und erfolgreich getestet: Die Laserscheinwerfer leuchten die Straße bis zu 150 Meter aus. Damit wird die Sichtweite gegenüber herkömmlichen, abgeblendeten Scheinwerfern mehr als verdreifacht.





# DaimlerChrysler und die Umwelt

## **Bekanntnis zum Umweltschutz**

*Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Emissionsmessungen wird die Qualität der Luft in der Umgebung des Werkes Sindelfingen auch anhand von Grünpflanzen wie Tomaten, Kapuzinerkresse oder Buschbohnen überprüft.*



**Der Schutz der Umwelt und die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen haben hohe Priorität für DaimlerChrysler. Unsere Maßnahmen zur umweltgerechten Gestaltung umfassen die gesamte Produktpalette und berücksichtigen den vollständigen Produktlebenszyklus, von der Verwendung der Rohstoffe über die Produktentwicklung, Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung.**

**ENTWICKLUNG EINES GEMEINSAMEN ANSATZES.** Durch den Zusammenschluss zu DaimlerChrysler wollen wir auch die Effizienz auf dem Gebiet des Umweltschutzes steigern, indem wir Know-how austauschen und die jeweils besten Methoden und Verfahren anwenden. Vor diesem Hintergrund hat das Gremium „PMI Environmental Affairs“ einen gemeinsamen Ansatz beim Umweltschutz entwickelt, eine gemeinsame Umweltpolitik festgelegt und bestehende Programme optimiert.

Wichtige Aufgaben dabei waren:

- Verabschiedung der Umwelt-Leitlinien des Konzerns.
- Veröffentlichung eines gemeinsamen Umweltberichtes.
- Identifizierung von Best Practices und Benchmarks.
- Schaffung einer effizienten Organisationsstruktur.

**EINE VERPFLICHTUNG FÜR DAS GESAMTE UNTERNEHMEN.**

Im Juli 1999 verabschiedete der Vorstand die folgenden sechs Umwelt-Leitlinien:

- Wir stellen uns den Anforderungen des Umweltschutzes von morgen, indem wir ständig an der Verbesserung der Umweltbilanz unserer Produkte und Produktion arbeiten.
- Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich sind.
- Wir gestalten alle Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich.
- Wir bieten unseren Kunden umweltgerechten Service und umweltorientierte Information.
- Wir streben weltweit eine vorbildliche Umweltbilanz an.
- Wir informieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Öffentlichkeit umfassend über Umweltschutz.

Umweltschutz wird bei DaimlerChrysler auf allen Ebenen in die Aktivitäten des Unternehmens integriert. Denn nur durch einen schonenden Umgang mit unseren Ressourcen können wir ein nachhaltiges langfristiges Wachstum sichern. Darüber hinaus wird die Integration der in den Leitlinien genannten Prinzipien in unsere Entscheidungsprozesse dem Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil verschaffen.

**DER ERSTE DAIMLERCHRYSLER-UMWELTBERICHT.** Der erste DaimlerChrysler-Umweltjahresbericht wurde im August 1999 veröffentlicht. Der Report belegt anhand von Daten und Beispielen, dass DaimlerChrysler die von seiner Produktion und seinen Produkten ausgehenden Umweltbelastungen konsequent verringert. Erstmals prüfte eine Umweltgruppe die Vorgehensweise bei der Erstellung des Berichtes sowie dessen inhaltliche Schwerpunkte. Dieser neue Ansatz wirkte sich auch auf die Akzeptanz des Berichtes in der Öffentlichkeit aus. Die Auswertung einer dem Bericht beigefügten Umfrage ergab, dass 60 % der Leser unseren Bericht für besser und 30% für genauso gut wie andere Umweltberichte hielten.

**BEST PRACTICE.** Als Ergebnis gemeinsamer Best Practice- und Benchmarking-Aktivitäten von Auburn Hills und Stuttgart wurden neun Projekte eingerichtet. Diese konzentrieren sich vor allem auf Umwelt-Management-Systeme, Auditing, Umweltleistungsbewertung, Gefahrstoffmanagement und Kommunikation. Auswahlkriterien für die Projekte waren deren Potenzial zur Verbesserung der Umweltbilanz, zur Förderung von Umweltstandards und zur Kostensenkung sowie nicht zuletzt deren Realisierungschancen. Erste Auswertungen zeigen, dass es innerhalb des Konzerns reichlich Gelegenheit gibt, voneinander zu lernen, denn die verschiedenen Teile unseres Unternehmens gelten in unterschiedlichen Bereichen als vorbildlich. Zur weiteren Förderung von umweltverträglichem Handeln und zur Förderung des Umweltbewusstseins werden wir im Jahr 2000 einen unternehmensweiten Umweltpreis für herausragende Umweltleistungen einführen.

**ZERTIFIZIERTE UMWELT-MANAGEMENT-SYSTEME.** Die Erfahrung zeigt, dass die Zertifizierung das Umweltbewusstsein steigert, Ressourcen schont und die Unternehmensleistung erhöht. Zur Zeit arbeitet etwa die Hälfte der im Automobilbereich tätigen Mitarbeiter innerhalb eines nach ISO 14001 zertifizierten Umwelt-Management-Systems. DaimlerChrysler plant, bis Ende 2003 die Zertifizierung auf alle Produktionsstandorte weltweit auszudehnen. Darüber hinaus haben wir als nächsten Schritt Pilotprojekte eingeleitet, die darauf ausgerichtet sind, unterschiedliche Managementsysteme, darunter die Bereiche Umwelt, Qualität und Arbeitsschutz, zu integrieren.



# Weltweiter Einkauf

## Effiziente Wertschöpfungsnetzwerke

*Bei DaimlerChrysler gilt das Teamwork mit den Zulieferern als eine der wichtigsten Innovationsquellen. Richard Soyka (links) von DaimlerChrysler und die Decoma-Mitarbeiter Christina Hernandez und Chris Keyes arbeiten an einer neuen Kunststoff-Technologie, die Fahrzeuge in Zukunft leichter und preiswerter machen könnte.*





**Im ersten Jahr nach dem Zusammenschluss von Daimler-Benz und Chrysler erreichte das Einkaufsvolumen unserer drei Automobilgeschäftsfelder insgesamt € 84,5 Mrd. Im Berichtsjahr haben wir die Beschaffungsaktivitäten der weltweiten Produktions- und Vertriebsstandorte in einer einzigen, global tätigen Organisation zusammengeführt. Dabei verfolgen wir das Ziel, zusammen mit unseren Zulieferpartnern die effizienteste Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie aufzubauen. Die für den Einkauf angekündigten Synergieziele haben wir im Berichtsjahr deutlich übertroffen.**

**GLOBALE BESCHAFFUNGSORGANISATION.** Durch die Integration unserer weltweiten Beschaffungsaktivitäten unter dem Dach des Ressorts „Global Procurement & Supply“ eröffnen sich beachtliche Potenziale:

- Im Rahmen einer globalen Organisation haben wir bessere Möglichkeiten, die weltweit besten Prozesse zu identifizieren, standardisierte Verfahren einzuführen und damit die gesamte Wertschöpfungskette weltweit zu optimieren.
- Über eine einzige Schnittstelle können wir die Kontakte mit unseren Zulieferern nun weltweit einheitlich gestalten.
- Indem wir das Einkaufsvolumen unserer drei Automobil-Geschäftsfelder bündeln, stärken wir unsere Position bei der Auswahl der weltweit besten Zulieferer und bei der Beschaffung der innovativsten Technologien.
- Unsere globale Beschaffungsorganisation bietet darüber hinaus interessante Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten. Dadurch können wir hoch qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen binden.

**DAS NEUE EXTENDED-ENTERPRISE-PROGRAMM.** Bereits vor dem Unternehmenszusammenschluss hatten sowohl Daimler-Benz als auch Chrysler mit TANDEM und Extended Enterprise® sehr erfolgreiche und anerkannte Programme zur Zusammenarbeit mit Zulieferpartnern eingeführt. Wir haben nun die Elemente dieser beiden Programme, die unterschiedliche Schwerpunkte aufwiesen, unter dem Dach eines neuen Extended-Enterprise-Programms zusammengeführt. Mit diesem weitreichenden Programm verfolgen wir das Ziel, die Zusammenarbeit zwischen DaimlerChrysler und seinen Zulieferern weltweit kontinuierlich zu verbessern. Im Blickpunkt stehen dabei nicht nur die Produktentwicklung und der Produktionsprozess, sondern alle Aktivitäten, die zur Zufriedenheit unserer Kunden beitragen.

Das neue Extended-Enterprise-Programm konzentriert sich auf vier Schlüsselbereiche:

- Das Technologie-Management zielt darauf ab, weltweit identische Qualitätsstandards durchzusetzen sowie einheitliche Kommunikationsplattformen und -systeme zu implementieren, auf deren Basis DaimlerChrysler und seine Zulieferer in breiter Interaktion und ungeachtet der Unternehmensgrenzen automobiler Innovationen entwickeln können.

- Das Logistik-Management beinhaltet neue Ansätze zur Optimierung des Materialflusses und der Produktionssteuerung. Ziel ist es, Lagerbestände abzubauen und die Lieferzeiten im gesamten Prozess zu verkürzen.

- Das Wirtschaftlichkeits-Management verbindet die besten bisher existierenden Kostensenkungs- und Kommunikationsprogramme. Dadurch wollen wir bei steigenden Umsätzen die Kosten senken und damit zu einer höheren Produktivität bei DaimlerChrysler und den Extended-Enterprise-Partnern beitragen.

- Im Rahmen des Leistungs-Managements haben wir ein neues, ausgewogenes Zulieferer-Bewertungssystem eingeführt, das diejenigen Unternehmen belohnt, die aktiv am Extended-Enterprise-Programm mitarbeiten und gute Leistungen erbringen.

Die Grundzüge des neuen Extended-Enterprise-Programms haben wir im September 1999 beim ersten DaimlerChrysler Global Supplier Plenum Zulieferpartnern aus 25 Ländern vorgestellt.

**UMFASSENDES KOSTENMANAGEMENT.** „The Fusion Project“ steht für eine weitere bedeutende Initiative des Ressorts Global Procurement & Supply im Jahr 1999. Dieser völlig neue Ansatz wurde entwickelt, um die Kosten für Beschaffungsobjekte über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugteiles oder einer Produktionsanlage abzubilden. Auf der Grundlage dieses umfassenden Kostenbegriffes werden neue Instrumente und Systeme des Kostenmanagements über die Grenzen unseres Unternehmens hinweg entwickelt und eingeführt. Die ersten Pilotprojekte hierfür sind im Berichtsjahr initiiert worden.

**SYNERGIEZIELE DEUTLICH ÜBERTROFFEN.** Durch die Nutzung von Synergien konnten im Einkauf bereits im ersten Jahr nach dem Unternehmenszusammenschluss erhebliche Kosten eingespart werden; die im Verschmelzungsbericht angekündigten Synergieziele wurden deutlich übertroffen. Dieses vielversprechende Ergebnis zeigt, welch hohes Ergebnispotenzial unser Unternehmen durch eine starke Beschaffungsorganisation freisetzen kann. Eine enge, auf Fairness und Langfristigkeit ausgerichtete Kooperation mit hervorragenden Zulieferpartnern wird auch weiterhin eine wichtige Zielsetzung für unsere Aktivitäten im weltweiten Einkauf sein.



# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 12.000 neue Arbeitsplätze

*Eine dreiwöchige Reise ins Ausland mit Einblicken in eine andere Kultur ist das Herzstück des neuen DaimlerChrysler-Austauschprogramms "Jugend ohne Grenzen" für Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren. Das Programm ist eine Möglichkeit, um Freundschaften zwischen den nordamerikanischen und deutschen Mitarbeitern des Unternehmens zu fördern.*



**Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von DaimlerChrysler sind die Kreativität und die Leistungsbereitschaft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren Begeisterung für ihre Arbeit: Deshalb fördern wir deren Können und Einsatz, die internationale Zusammensetzung unseres Managements und den Ausbau einer Organisation, in der wir bereichs- und länderübergreifend arbeiten können. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten und partizipieren an der Schaffung von Unternehmenswert.**

**12.000 NEUE ARBEITSPLÄTZE GESCHAFFEN.** Zum 31. Dezember 1999 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 466.938 (i.V. 441.502) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: davon 241.233 in Deutschland und 123.928 in den USA. Bereinigt um Veränderungen im Konsolidierungskreis hat DaimlerChrysler im Berichtsjahr insgesamt nahezu 12.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.

**INTEGRATIONSPROZESS VORANGETRIEBEN.** Wichtige Integrationsprojekte im Bereich Personal konnten bis zum Ende des Berichtsjahres erfolgreich abgeschlossen werden. So haben wir zum Beispiel konzernweit eine neue, einheitliche Struktur der Führungsebenen geschaffen, eine einheitliche Systematik in der Vergütung der Führungskräfte eingeführt und weltweit gültige Rahmenbedingungen für die Entsendung von Mitarbeitern ins Ausland festgelegt. Darüber hinaus haben wir die organisatorische Integration konzernübergreifender Bereiche und Funktionen aus den früheren Unternehmen Daimler-Benz und Chrysler umgesetzt. So führt allein die Einrichtung eines globalen Reisemanagements im Personalressort zu erheblichen Einsparungen in den nächsten Jahren.

**GLOBAL EXCHANGE PROGRAM.** Das „Global Exchange Program“ hat mit rd. 100 teilnehmenden Führungskräften beiderseits des Atlantiks die ursprünglichen Erwartungen weit übertroffen und wesentlich zum Zusammenwachsen des Unternehmens beigetragen. Parallel dazu haben wir das Angebot an Sprach- und interkulturellen Trainings weiter ausgebaut; mehr als 8.000 Mitarbeiter besuchten im vergangenen Jahr eine entsprechende Veranstaltung.

**INTENSIVE NACHWUCHSSICHERUNG.** DaimlerChrysler konnte im Berichtsjahr mehr als 2.400 Hochschulabsolventen einstellen, im Schwerpunkt Ingenieure, Informatiker und Wirtschaftswissenschaftler. Gleichzeitig intensivieren wir unsere Zusammenarbeit mit den Universitäten und bauen die internen Praktika-, Diplom- und Promotionsangebote weiter aus. Damit bieten wir potenziellen Kandidaten einen frühen und praxisnahen Einblick in das Unternehmen. Das Ziel lautet, DaimlerChrysler zu einem der attraktivsten Arbeitgeber weltweit zu machen, damit Top-Talente für alle Geschäftsbereiche den Weg zu uns finden.

Beschäftigte	99	98
DaimlerChrysler-Konzern	466.938	441.502
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	99.459	95.158
Chrysler Group <sup>1)</sup> (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	129.395	126.816
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	90.082	89.711
Vertrieb Fahrzeuge <sup>2)</sup>	34.133	31.280
Dienstleistungen <sup>3)</sup>	26.240	23.734
Luft- und Raumfahrt	46.107	45.858
Übrige <sup>4)</sup>	41.522	28.945

<sup>1)</sup> Einschließlich Zentrale.

<sup>2)</sup> Mercedes-Benz Personenwagen & smart, Nutzfahrzeuge.

<sup>3)</sup> Ohne Chrysler Financial Services 1998: 20.221.

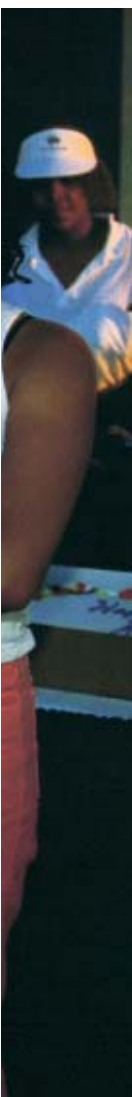
<sup>4)</sup> Übrige Geschäftsbereiche, zentrale Bereiche.

**DAIMLERCHRYSLER CORPORATE UNIVERSITY (DCU).** Mit der Corporate University bieten wir unseren Führungskräften individuelle Management Development-Programme, die auf den Bedarf unserer Geschäfte und der einzelnen Führungskräfte zugeschnitten sind. 1999 haben weltweit mehr als 2.000 internationale Führungskräfte an unseren Management-Entwicklungs-Seminaren, Workshops und Diskussionsforen teilgenommen. Auf unserer vor kurzem geschaffenen Intranet-Plattform „DCU Online“ haben verschiedene Teams aus aller Welt Zugang zu Multimedia-Bildungsmöglichkeiten, um „Best Practice“-Erfahrungen und Know-how über alle Grenzen hinweg auszutauschen.

**VARIABLE VERGÜTUNG.** Die Elemente der leistungs- und ergebnisorientierten Vergütung haben wir im Jahr 1999 weiter ausgebaut. Mit der Ausgabe von Stock Appreciation Rights (SAR) verknüpfen wir die Interessen unserer Führungskräfte mit denen unserer Aktionäre. In Deutschland ist die neu geregelte Ergebnisbeteiligung für die Mitarbeiter im Tarifbereich jetzt an die Schaffung von Unternehmenswert gekoppelt. In den USA partizipieren weiterhin alle Mitarbeiter an erfolgsabhängigen Vergütungsprogrammen. Damit ist bei DaimlerChrysler durchgängig über alle Ebenen hinweg ein Teil der Vergütung an den Erfolg des Unternehmens geknüpft.

**WELTWEIT GÜLTIGE VERHALTENSRICHTLINIE.** In einer weltweit gültigen Richtlinie hat der Vorstand anspruchsvolle Verhaltensregeln für jeden Mitarbeiter aller Konzernbereiche definiert. Damit wurden international einheitliche Maßstäbe gesetzt, die dem Anliegen unserer Aktionäre und verschiedener Interessengruppen Rechnung tragen.

**DANK AN UNSERE BELEGSCHAFT.** Wir danken der gesamten Belegschaft für ihren Einsatz und ihre Leistung. Unsere Ziele sind anspruchsvoll; dass wir sie schaffen, haben wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken. Unser Dank gilt gleichermaßen den Arbeitnehmervertretern für die konstruktive Zusammenarbeit.





## A N A L Y S E   D E R F I N A N Z 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

- **Ertragskraft nachhaltig gestärkt**
- **Operating Profit stieg um 28% auf € 11,0 Mrd.**
- **Konzernjahresüberschuss erreichte € 5,7 Mrd. (+ 19%)**
- **Return on Net Assets übertraf mit 13,2 (i. V. 12,7)% die Kapitalkosten deutlich**
- **Erstmals gesonderter Ausweis des Industriegeschäfts**

**OPERATING PROFIT WEITER GESTEIGERT.** DaimlerChrysler konnte seine Ertragskraft im Jahr 1999 weiter verbessern. Der Operating Profit stieg um 28% auf € 11,0 (i. V. € 8,6) Mrd. Nach Bereinigung um die nachfolgend beschriebenen Sondereffekte, die das Ergebnis in beiden Geschäftsjahren beeinflusst haben, erhöhte sich der Operating Profit um 20% auf € 10,3 Mrd. und wuchs damit deutlich stärker als die Umsatzerlöse. Besonders erfreulich war, daß im Berichtsjahr alle Geschäftsfelder ihren Operating Profit nochmals - zum Teil erheblich - steigern konnten. Die im ersten Jahr nach dem Unternehmenszusammenschluss erzielten Synergien, insbesondere in den Bereichen Einkauf und Logistik sowie in unserer Vertriebsorganisation, trugen maßgeblich zur Ergebnisverbesserung bei. Im Segment Übrige haben wir die Adtranz nach der Übernahme des restlichen 50%-Anteils von ABB erstmals vollständig einbezogen. Hier standen einer spürbaren Verringerung der operativen Verlustsituation nochmalige Belastungen für die beabsichtigten Strukturmaßnahmen gegenüber.

Mit € 5,1 (i. V. € 4,3) Mrd. kam der größte Ergebnisbeitrag auch im Berichtsjahr vom Geschäftsfeld Chrysler Group. Der weitere Anstieg gegenüber dem Jahr 1998 resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Verkaufsvolumen und einem verbesserten Produkt-Mix, begünstigt insbesondere durch den Markterfolg des Jeep Grand Cherokee, des Dodge Durango und der großen Limousinen. Gleichzeitig konnten wir die Preise einzelner Modelle anheben, während bei anderen Fahrzeugen marktbedingt höhere modellspezifische Preisnachlässe (Incentives) eingeräumt werden mussten. Der niedrigere Wechselkurs des Euro in Relation zum US-Dollar hat sich zusätzlich positiv auf das Ergebnis ausge-

wirkt. Belastungen erwachsen hingegen aus der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Asien und Lateinamerika. Darüber hinaus sind im Zusammenhang mit dem im September 1999 mit der amerikanischen Automobilarbeitergewerkschaft UAW abgeschlossenen Tarifvertrag einmalige Altersversorgungsaufwendungen in Höhe von € 139 Mio. für künftige Ausgleichszahlungen an die Pensionäre angefallen.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Personenwagen & smart konnte seinen Operating Profit mit einem Zuwachs um 36% auf € 2,7 Mrd. ganz erheblich verbessern. Hierzu haben vor allem die Volumensteigerungen bei der neuen S-Klasse sowie der A- und M-Klasse beigetragen. Die Absatzzahlen der C- und E-Klasse lagen lebenszyklusbedingt unter dem Niveau des Vorjahres; die E-Klasse hat jedoch nach der Vorstellung der Modellpflege zur Mitte des Jahres wieder deutlich an Fahrt gewonnen. Die Zuwächse bei der M-Klasse sind nicht zuletzt durch die zusätzlich geschaffenen Fertigungskapazitäten in Graz möglich geworden, wo die M-Klasse seit dem Frühjahr 1999 montiert wird. Da beim smart insbesondere im ersten Halbjahr weitere Aufwendungen zur Produktpassung und verbesserten Positionierung im Markt erforderlich waren, blieb der Ergebnisbeitrag trotz der ab dem Frühjahr 1999 spürbaren Absatzbelebung erwartungsgemäß nochmals negativ.

Der Operating Profit des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge stieg im Geschäftsjahr 1999 um 13% auf € 1.067 (i. V. € 946) Mio. Hierzu haben in erster Linie die weiterhin sehr dynamisch verlaufende Entwicklung des Nutzfahrzeuggeschäfts in Nordamerika und der anhaltende Markterfolg unserer Transporter in den europäischen Märkten beigetragen. In Nordamerika waren die Lkw der neuen Marke Sterling und die Fahrzeuge des Schulbusaufbautenherstellers Thomas Built Buses erstmals für ein gesamtes Jahr verfügbar. Die schwierige wirtschaftliche Situation in Lateinamerika und in der Türkei hat unser Geschäft hingegen belastet.

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

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen, in dem wir 1999 die Aktivitäten von debis und Chrysler Financial Services zusammengefasst haben, erzielte einen Operating Profit von € 2.039 (i. V. € 985) Mio. Der Zuwachs enthält einen Veräußerungsgewinn von € 1.140 Mio. aus dem Verkauf des überwiegenden Teils unserer Anteile an der debitel AG. Da dieser Vorgang innerhalb von zwei Jahren nach dem Unternehmenszusammenschluss stattfand, haben wir ihn gemäß US GAAP in der Gewinn- und Verlustrechnung als außerordentlichen Ertrag ausgewiesen, im Rahmen der Segmentberichterstattung ist er jedoch dem Operating Profit des Geschäftsfelds Dienstleistungen zuzurechnen. Gegenläufig wirkte eine Einmalbelastung in Höhe von € 127 Mio. im Zusammenhang mit dem Verkauf von Forderungen vergangener Jahre, die im Zuge der Zusammenführung der Finanzdienstleistungsbereiche von debis und Chrysler Financial Services entstand. Bereinigt um diese Vorgänge und um einen Einmalertrag im Jahr 1998, der sich aus einem mit der Metro durchgeführten Tausch von debitel gegen Freecom-Anteile ergab, liegt das vergleichbare Ergebnis dennoch deutlich über dem Vorjahresniveau.

Das Geschäftsfeld Luft- und Raumfahrt war auch im Berichtsjahr von der lebhaften Nachfrage nach zivilen Verkehrsflugzeugen und dem herausragenden Markterfolg des Airbus-Programms, insbesondere der A320-Familie, begünstigt. Das Wachstum bei den Umsatzerlösen aufgrund höherer Flugzeug-Auslieferungen und ein günstigerer Wechselkurs des US-Dollar führten zu einem Anstieg des Operating Profit um 17% auf € 730 Mio. Infolge bestehender Wechselkurssicherungen konnten wir jedoch nicht in vollem Umfang von der Währungsentwicklung profitieren. Strukturbelastungen aufgrund notwendiger Kapazitätsanpassungen im Verteidigungsbereich - bedingt durch die abermalige Kürzung des deutschen Verteidigungsbudgets - haben einen noch stärkeren Ergebnisanstieg verhindert.

Der Rückgang des Operating Profit für das Segment Übrige beruht im Wesentlichen darauf, dass hier im Vorjahr Erträge aus der Abgabe der Halbleiteraktivitäten und aus dem Verkauf von zwei Gebäuden am Potsdamer Platz enthalten waren. In der Automobil-Elektronik setzte sich das Wachstum von Umsatz und Ergebnis weiter fort. Der Bereich MTU/Dieselantriebe konnte das hohe Ergebnisniveau des vergangenen Jahres nochmals leicht verbessern. Bei der Adtranz haben wir im Frühjahr den restlichen 50%-Anteil von der ABB übernommen. Die bereits im vergangenen Jahr in den deutschen Werken eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen haben dazu beigetragen, die operativen Verluste der Bahnsparte deutlich zu senken. Dennoch sind auf Grund der insgesamt noch vorhandenen Überkapazitäten zusätzliche Maßnahmen - im Wesentlichen im europäischen Ausland - erforderlich, die das Ergebnis des Jahres 1999 nochmals belasteten. Mit einer umfassenden Neuordnung der Produktion, der Konzentration auf die Kernkompetenzen und der Anpassung der Kapazitäten an die Marktverhältnisse glauben wir jedoch, die Ertragskraft dieses Unternehmens nachhaltig wieder herstellen und sichern zu können.

**Operating Profit nach Segmenten**  
in Millionen

	99 US \$	99 €	98 €
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	2.722	2.703	1.993
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	5.086	5.051	4.255
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	1.075	1.067	946
Dienstleistungen	2.053	2.039	985
Luft- und Raumfahrt	735	730	623
Übrige	(402)	(399)	(130)
Eliminierungen	(180)	(179)	(79)
<b>DaimlerChrysler-Konzern</b>	<b>11.089</b>	<b>11.012</b>	<b>8.593</b>

**FINANZERGEBNIS VON WÄHRUNGSEINFLÜSSEN GEPRÄGT.**

Das Finanzergebnis ging im Berichtsjahr um € 0,4 Mrd. auf € 0,3 Mrd. zurück. Dabei standen einem höheren Beteiligungsergebnis und Kursgewinnen, die wir auf Grund der erfreulichen Entwicklung der Aktienmärkte im Jahr 1999 realisieren konnten, erhebliche negative Einflüsse aus Wechselkursveränderungen gegenüber. Die spürbare Abwertung des Euro gegenüber den für uns wichtigen Währungen führte so zu Belastungen aus der Einlösung und Bewertung von Währungssicherungsgeschäften, bei denen für Zwecke der Bilanzierung keine unmittelbare Zuordnung zu einem operativen Grundgeschäft hergestellt werden konnte (offene Bilanzierung). Die damit verbundenen Aufwendungen in Höhe von € 1,1 Mrd. stellen jedoch lediglich vorübergehend entgangene Gewinnchancen dar, da die korrespondierenden Grundgeschäfte bei ihrer späteren Zahlungsabwicklung mit den dann aktuellen Tageskursen über den Operating Profit abgerechnet werden. Für den Fall, dass bei der Erfüllung des Grundgeschäfts und gleichzeitigen Einlösung des Wechselkurssicherungsvertrags die derzeitigen Währungsrelationen gelten, kommt es somit lediglich zu einer Verschiebung zwischen Finanzergebnis und Operating Profit. Für die Ermittlung des Jahresüberschusses kommen jedoch die erzielten Sicherungskurse zur Anwendung. Im Zusammenhang mit der geplanten Anwendung des neuen Bilanzierungsgrundsatzes SFAS 133 werden sich Wechselkursschwankungen künftig nicht mehr im bisherigen Ausmaß auf das Finanzergebnis auswirken, da nach dem neuen Rechnungslegungsstandard auch die Sicherungsgeschäfte für geplante Fremdwährungs-Cash Flows geschlossen bilanziert werden können.

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b> in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
Umsatzerlöse	151.035	149.985	131.782
Umsatzkosten	(119.046)	(118.219)	(103.666)
Vertriebs-, allgem. Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(17.655)	(17.532)	(16.229)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(5.777)	(5.737)	(4.971)
Sonstige betriebliche Erträge	832	827	1.099
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	-	-	(685)
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis, außerordentlichem Ergebnis und Ertragsteuern</b>	<b>9.389</b>	<b>9.324</b>	<b>7.330</b>
Finanzergebnis	335	333	763
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis</b>	<b>9.724</b>	<b>9.657</b>	<b>8.093</b>
Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland	(818)	(812)	-
Ertragsteuern	(3.747)	(3.721)	(3.014)
<b>Ertragsteuern gesamt</b>	<b>(4.565)</b>	<b>(4.533)</b>	<b>(3.014)</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(18)	(18)	(130)
<b>Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis</b>	<b>5.141</b>	<b>5.106</b>	<b>4.949</b>
Ertrag aus dem Verkauf einer Beteiligung	664	659	-
Verlust aus der vorzeitigen Tilgung von Verbindlichkeiten	(20)	(19)	(129)
<b>Außerordentliches Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>644</b>	<b>640</b>	<b>(129)</b>
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>5.785</b>	<b>5.746</b>	<b>4.820</b>
<b>Konzernjahresüberschuss bereinigt um Einmaleffekte<sup>1)</sup></b>	<b>6.270</b>	<b>6.226</b>	<b>5.350</b>

<sup>1)</sup> 1999: Veräußerung von 42,4% der Anteile an der debitel AG, Struktur- aufwendungen bei Adtranz, Altersversorgungsaufwendungen für künftige Ausgleichszahlungen an die Pensionäre der DaimlerChrysler Corporation, Verkauf von Finanzdienstleistungs- forderungen vergangener Jahre, vorzeitige Tilgung von Ver- bindlichkeiten, Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland

1998: Kosten des Unternehmenszusammenschlusses, Rückzahlung von Entwicklungskostenzuschüssen im Rahmen des Airbus-Programms, Goodwill-Impairment Adtranz, verschiedene Beteiligungsveräuße- rungen, vorzeitige Tilgung von Verbindlichkeiten

#### KONZERNJAHRESÜBERSCHUSS DEUTLICH VERBESSERT.

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Konzernjahresüberschuss liegt bei € 5,7 Mrd. und damit um 19% über dem entsprechenden Vorjahreswert. Die Ergebnis- größen beider Jahre sind jedoch durch Sondereinflüsse maß- geblich beeinflusst und daher nur bedingt vergleichbar. Der letztjährige Konzernjahresüberschuss war durch Kosten des Unternehmenszusammenschlusses und durch die vorzeitige Tilgung langlaufender, hochverzinslicher Verbindlichkeiten der DaimlerChrysler Corporation in einer Höhe von € 401

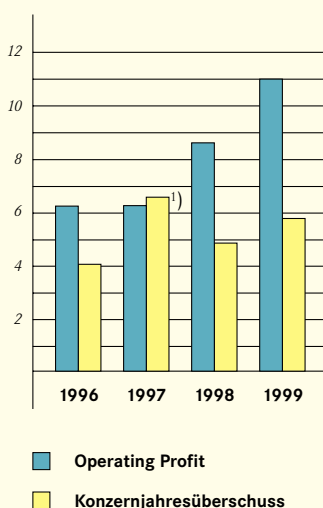
<b>Überleitung zum Operating Profit</b> in Millionen	99 US \$	99 €	98 €
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis, außerordentlichem Ergebnis und Ertragsteuern</b>	<b>9.389</b>	<b>9.324</b>	<b>7.330</b>
+ Zinsanteil am Altersversor- gungsaufwand	382	379	688
+ Operatives Beteiligungsergebnis	17	17	(15)
+ Einlösungsergebnis aus nicht zugeordneten Finanzinstru- menten	2	2	(156)
+ Veräußerungsgewinn debitel	1.148	1.140	-
+ Übriges nicht operatives Ergebnis (1998 i.W. Kosten des Unternehmens- zusammenschlusses)	151	150	746
<b>Operating Profit</b>	<b>11.089</b>	<b>11.012</b>	<b>8.593</b>

Mio. bzw. € 129 Mio. (jeweils nach Steuern) belastet. Dagegen ergab sich im Jahr 1999 aus der Rückführung unserer Anteile an der debitel AG im Rahmen eines Initial Public Offering (IPO) und dem Paket-Verkauf an die Swisscom ein Veräußerungsgewinn nach Steuern in Höhe von € 659 Mio., der als außerordentliches Ergebnis aus- gewiesen ist. Gegenläufig wirkten Sonderbelastungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Finanzdienst- leistungsforderungen vergangener Jahre, einmalige Rück- stellungen für die künftigen Ausgleichszahlungen an die Pensionäre der DaimlerChrysler Corporation aufgrund des im Herbst mit der Automobilarbeitergewerkschaft UAW abgeschlossenen Tarifvertrags sowie die bei der Adtranz beschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen. Darüber hinaus resultierte im Berichtsjahr aus der vom deutschen Gesetzgeber im Jahr 1999 verabschiedeten Steuerreform ein einmaliger Steueraufwand in Höhe von insgesamt € 812 Mio. Da die inländischen Konzerngesellschaften insgesamt einen deutlichen aktivischen Überhang an latenten Steuern aufweisen, stand der Entlastung aus der Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes von 45 auf 40% im Konzernab- schluss 1999 zunächst ein einmaliger Steueraufwand aus der Abwertung dieser aktiven Steuerlatenz gegenüber. Eine erhebliche zusätzliche Steuerbelastung ergibt sich zudem durch die Verbreiterung der Bemessungsgrundlage, die



auch eine neu eingeführte Besteuerung der Dividenden ausländischer Beteiligungsgesellschaften mit einschließt. Diese Verbreiterung der Bemessungsgrundlage, die im Konzernabschluss des Jahres 1999 durch Wertaufholungen und zusätzliche Steuerrückstellungen mit Einmalcharakter bereits zu berücksichtigen war, führt auch dauerhaft zu einer Erhöhung des steuerpflichtigen Einkommens und wirkt damit der Steuersatzsenkung entgegen. Bereinigt um die dargestellten Einmaleffekte beider Jahre liegt das Ergebnis 1999 mit € 6,23 Mrd. um 16% über dem vergleichbaren Vorjahreswert von € 5,35 Mrd. Auf Basis des ausgewiesenen Konzernjahresüberschusses stieg das Ergebnis pro Aktie von € 5,03 auf € 5,73; bereinigt erreichte es im Berichtsjahr € 6,21 nach € 5,58 im Jahr 1998.

**Ergebnisentwicklung**  
in Milliarden €



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

**AUSSCHÜTTUNG VON € 2,35 PRO AKTIE.** Aufgrund der weiterhin erfreulichen Ergebnisentwicklung schlagen wir der am 19. April 2000 stattfindenden Hauptversammlung vor, für das Geschäftsjahr 1999 wiederum eine Dividende von € 2,35 je Aktie auszuschütten. Bei einem dividendenberechtigten Kapital in Höhe von € 2.565 Mio. beträgt die Ausschüttungssumme € 2.358 Mio.

**GETRENNTER AUSWEIS VON INDUSTRIE- UND FINANZDIENSTLEISTUNGSGESCHÄFT IM KONZERNABSCHLUSS.** Auch im Geschäftsjahr 1999 hat das Wachstum unserer Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten weiter angehalten. Um den Einfluss dieses schnell expandierenden Geschäfts auf unseren Konzernabschluss transparent zu machen, hatten wir in den zurückliegenden Jahren in der Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Kapitalflussrechnung zusätzlich zu den Werten für den Gesamtkonzern auch entsprechende Werte für das Finanzdienstleistungsgeschäft dargestellt. Um einen noch besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, bilden wir im vorliegenden

Abschluss darüber hinaus erstmals auch das Industriegeschäft separat ab. Die Eliminierungen aus konzerninternen Austauschbeziehungen, die im Wesentlichen in Fahrzeuglieferungen und der Überlassung von Finanzmitteln sowie den damit verbundenen Zinszahlungen bestehen, sind dabei durchgehend dem Industriegeschäft zugeordnet. 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 in der Bilanz des Finanzdienstleistungsgeschäfts zu Marktwerten und nicht zu Konzernherstellungskosten angesetzt; die innerhalb des DaimlerChrysler-Konzerns überlassenen Mittel (Inter-Company-Loans) sind als Finanzverbindlichkeiten dargestellt.

Im Industriegeschäft haben wir insgesamt einen um Sondereffekte bereinigten Operating Profit in Höhe von € 9,4 Mrd. und damit 23% mehr als im Vorjahr erwirtschaftet. Gleichzeitig stieg der Operating Profit des Finanzdienstleistungsgeschäfts von € 890 Mio. auf € 939 Mio.

In den Vorjahren hatten wir bereits Kennziffern auf der Basis unseres industriellen Geschäfts publiziert. So wurden bei der Ermittlung der Konzernsteuerungsgröße Return on Net Assets (RONA) die Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs und die Zinsaufwendungen hierauf einbezogen. Daneben hatten wir in der Vergangenheit die Eigenkapitalquote des DaimlerChrysler-Konzerns veröffentlicht, die sich bei der Herausrechnung des Finanzdienstleistungsgeschäfts ergeben hätte. Entsprechend der Annahme, die Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten würden in einer unabhängigen Tochtergesellschaft betrieben, hatten wir diese Aktivitäten und den darauf entfallenden Kapitalanteil dabei methodisch „at-equity“ einbezogen. Im Zuge der weitergehenden Darstellung des Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäfts ist das Konzerneigenkapital jetzt ebenso wie alle übrigen Bilanzposten auf die beiden Geschäftszweige aufgeteilt, wobei die Eliminierungen den Industrieaktivitäten zugeordnet sind. Dies führt dazu, dass in die auf Seite 65 dargestellte Ermittlung der Net Assets nunmehr geringere Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs eingehen, da gedanklich eine Tilgung dieser Verbindlichkeiten mit der überschüssigen Liquidität des Industriegeschäfts anzunehmen ist. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Höhe des Zinsaufwands im industriellen Bereich und damit auf das Net Operating Income. Der modifizierten Zuordnung entsprechend haben wir die Vorjahreswerte für die Eigenkapitalquote des Industriegeschäfts und den Konzern-RONA angepasst.

**STEUERUNGSTRUMENTE UNTERSTÜTZEN DIE WERTORIENTIERTE UNTERNEHMENSFÜHRUNG.** Im Zuge des Unternehmenszusammenschlusses haben wir im DaimlerChrysler-Konzern ein einheitliches Steuerungsinstrumentarium entwickelt, mit dem die wertorientierte Führung und Steuerung des Gesamtunternehmens sowie der einzelnen Geschäftsbereiche sichergestellt wird. Die Steuerungsinstrumente erlauben und fördern die dezentrale

Verantwortung, bereichsübergreifende Transparenz und eine kapitalmarktorientierte Investitionssteuerung in allen Bereichen des DaimlerChrysler-Konzerns.

Für Steuerungszwecke unterscheiden wir zwischen der Konzernebene und der operativen Ebene der Geschäftsfelder und -bereiche. Auf der Konzernstufe verwenden wir mit dem Net Operating Income eine kapitalmarktorientierte Nachsteuer-Ergebnisgröße. Diese wird für die Ermittlung der Konzern-Renditekennziffer Return on Net Assets (RONA) zu dem im Konzern eingesetzten Kapital in Beziehung gesetzt. Daraus wird ersichtlich, in welchem Umfang der DaimlerChrysler-Konzern insgesamt den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft. Der Verzinsungsanspruch bzw. die durchschnittlichen Kapitalkosten des Konzerns werden hierbei aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für das investierte Eigen- und Fremdkapital erwarten. Diese Kapitalkosten werden im Wesentlichen vom Zinssatz für langfristige 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 eine im internationalen Kontext gebräuchliche und akzeptierte Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern, da diese den Verantwortungsbe- reich des operativen Managements zutreffender abbildet. Als Kapitalbasis dienen auch hier die Net Assets, also die Aktiva abzüglich der nicht-verzinslichen Verbindlichkeiten; der Mindestverzinsungsanspruch beträgt 15,5%. Für unsere Finanzdienstleistungsaktivitäten wird branchenüblich die Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals (Return on Equity) als Steuerungsmaßstab herangezogen. Hierfür wurde ein anzustrebendes Mindest-Renditeziel von 20% (vor Steuern) definiert.

Neben diesen Erfolgsmaßstäben für die wertorientierte Unternehmensführung dient der Wertbeitrag, definiert als absolute Ergebnisgröße nach Abzug der durchschnittlichen Kapitalkosten, als weitere wichtige Größe zur Steuerung unseres profitablen Wachstums. Insbesondere in jenen Bereichen, deren erzielte Renditen bereits spürbar über den Kapitalkosten liegen, kann eine weitere Wertsteigerung in erster Linie über die gezielte Nutzung von Wachstumschancen unter gleichzeitiger Wahrung der Profitabilität erreicht werden.

Im Rahmen unseres strategischen Wertmanagements versuchen wir, zusätzlich Wertbeitragsziele für die einzelnen Geschäftsbereiche des Konzerns zu definieren. Dazu analysieren wir in Benchmark-Prozessen sowohl die Renditen als auch die Wachstumsraten der jeweiligen Wettbewerber innerhalb der Branche.

Das aus dem Konzernjahresüberschuss abgeleitete Net Operating Income (bereinigt um Sondereffekte) stieg im Berichtsjahr um 10,6% auf € 7,0 Mrd. In Verbindung mit einem im Verhältnis zur Umsatzausweitung unterproportionalen Zuwachs der Net Assets von € 50,1 Mrd. auf € 53,2 Mrd.

(im Jahresdurchschnitt) führte dies zu einem Anstieg des Return on Net Assets für den DaimlerChrysler-Konzern von 12,7 auf 13,2%. Damit konnten wir mit unserer erzielten Kapitalrendite den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensatz in Höhe von 9,2% erneut deutlich übertreffen. Besonders erfreulich war, dass alle Geschäftsfelder des Fahrzeuggeschäfts ihren Return on Net Assets gegenüber dem Vorjahr nochmals verbesserten und klar über dem Mindestverzinsungsanspruch von 15,5% lagen. Bei den Bahnsystemen war die Kapitalrendite aufgrund der noch unbefriedigenden wirtschaftlichen Situation und der eingeleiteten Strukturmaßnahmen nochmals negativ. Im Finanzdienstleistungsgeschäft lag der Return on Equity mit 18,4% unter dem Wert des Vorjahres und damit auch unter dem von uns selbst gesetzten anspruchsvollen Mindestverzinsungsziel.

Der Wertbeitrag des DaimlerChrysler-Konzerns stieg im Berichtsjahr um € 387 Mio. auf € 2,1 Mrd. Die wesentlichsten Beiträge hierzu kamen aus den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Personenwagen & smart und Chrysler Group.

**Entwicklung der Kapitalrenditen**

	99   98		99   98	
	(Jahresdurchschnitt; Mrd. €)		%	
	Net Assets	Return on Net Assets	Return on Net Assets	Return on Equity <sup>3)</sup>
DaimlerChrysler-Konzern (nach Steuern)	53,2	50,1	13,2	12,7
Industriegeschäfte (vor Zinsen und Steuern)	39,0	35,1	24,0	21,9
Mercedes-Benz Personenwagen & smart	9,6	8,0	28,2	25,1
Chrysler Group (Chrysler, Jeep®, Dodge, Plymouth)	19,5	17,6	25,9	24,2
Nutzfahrzeuge (Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses)	6,0	5,5	17,8	17,1
Dienstleistungen <sup>1)</sup>	0,8	0,5	15,0	16,0
Luft- und Raumfahrt <sup>2)</sup>	2,2	1,4	33,8	43,0
Bahnsysteme, Automobil-Elektronik, MTU/Dieselantriebe	1,0	1,2	(29,1)	(18,4)
Financial Services	5,1	4,3	18,4	20,7

<sup>1)</sup> Ohne Financial Services

<sup>2)</sup> 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

<sup>3)</sup> Vor Steuern

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

<b>Net Assets<sup>1)</sup></b> <b>(Nettovermögen)</b> <b>des DaimlerChrysler-</b> <b>Konzerns</b> <b>in Millionen</b>	<b>99</b> <b>€</b>	<b>98</b> <b>€</b>
Eigenkapital	<b>36.060</b>	<b>30.367</b>
Anteile in Fremdbesitz	<b>650</b>	<b>691</b>
Finanzverbindlichkeiten des industriellen Bereichs	<b>4.400</b>	<b>3.631</b>
Pensionsrückstellungen des industriellen Bereichs	<b>14.014</b>	<b>16.535</b>
<b>Net Assets (Nettovermögen)</b>	<b>55.124</b>	<b>51.224</b>

<sup>1)</sup> Jahresendwerte, Jahresdurchschnitt: € 53,2 Mrd. (i.V. € 50,1 Mrd.)

<b>Überleitung zum</b> <b>Net Operating Income</b> <b>in Millionen</b>	<b>99</b> <b>€</b>	<b>98</b> <b>€</b>
<b>Konzernjahresüberschuss</b>	<b>5.746</b>	<b>4.820</b>
Einmaleffekte	<b>480</b>	<b>530</b>
<b>Konzernjahresüberschuss bereinigt um Einmaleffekte</b>	<b>6.226</b>	<b>5.350</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	<b>18</b>	<b>130</b>
Zinsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	<b>127</b>	<b>131</b>
Zinsanteil am Altersversorgungsaufwand des industriellen Bereichs, nach Steuern	<b>661</b>	<b>748</b>
<b>Net Operating Income</b>	<b>7.032</b>	<b>6.359</b>

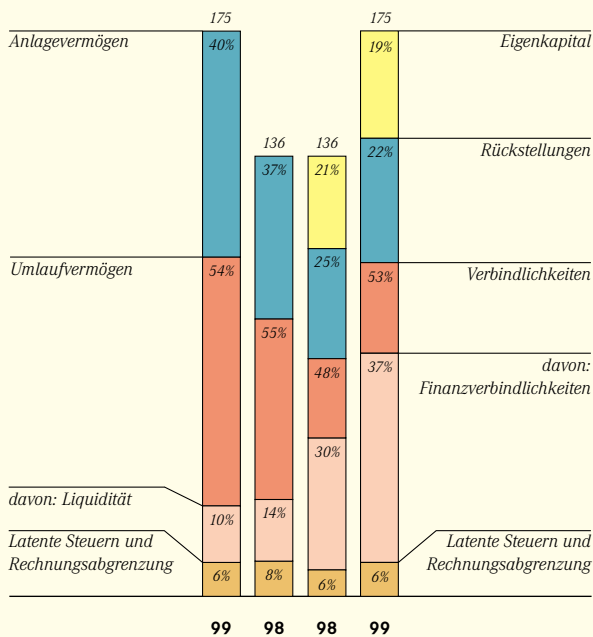
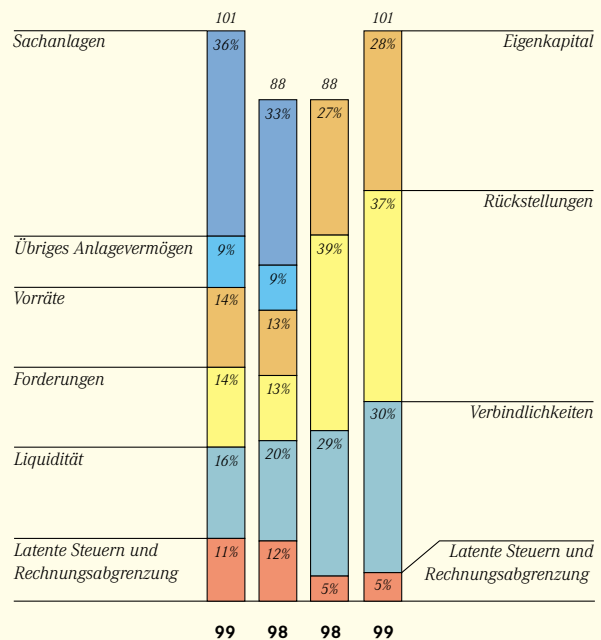
**DEUTSCHER PENSION TRUST GEGRÜNDET.** Die mit den Pensionsverpflichtungen der DaimlerChrysler AG in Deutschland in Beziehung stehende Liquidität wollen wir künftig nach international üblichen Standards in einem eigenen Pension Trust verwalten. Zu diesem Zweck haben wir im Berichtsjahr den DaimlerChrysler Pension Trust gegründet und hierin in einem ersten Schritt Wertpapiere im Wert von mehr als € 4 Mrd. eingebracht. Im Januar 2000 wurden darüber hinaus weitere Wertpapiere im Wert von € 1,3 Mrd. eingelegt. Durch eine langfristig orientierte Anlagepolitik mit einem größeren Anteil an Aktien wird eine höhere Rendite angestrebt, die in der Zukunft eine Senkung unserer Altersversorgungsaufwendungen zur Folge haben wird. Der DaimlerChrysler Pension Trust wird künftig der DaimlerChrysler AG die Pensionszahlungen ersetzen, die diese auch weiterhin direkt an die Pensionäre leistet. Mit dem neugegründeten Pension Trust gleichen wir die Finanzierung unserer Pensionsverpflichtungen bei der DaimlerChrysler AG an die Praxis jener Konzerngesellschaften in den USA und anderen Ländern an, die entsprechend der länderspezifischen Möglichkeiten bereits heute Pensionsfonds nutzen.

Da die Mittel im Pensionsfonds ausschließlich für Zwecke der Altersversorgung vorgesehen und dauerhaft von den übrigen Aktiva des Konzerns getrennt sind, werden nach US GAAP - anders als im Einzelabschluss der DaimlerChrysler AG - weder die übertragenen liquiden Mittel noch die entsprechenden Pensionsrückstellungen in den Konzernabschluss einbezogen. Dagegen vermindert sich die Bilanzsumme des Einzelabschlusses nicht, da die Pensionsrückstellungen nach deutschem Handels- und Steuerrecht weiterhin passiviert bleiben. Mit der Schaffung des DaimlerChrysler Pension Trust erreichen wir eine verbesserte internationale Vergleichbarkeit insbesondere mit angelsächsischen Unternehmen, die ihre Pensionsverpflichtungen üblicherweise ebenfalls außerhalb der Bilanz finanzieren.

**ANHALTENDES WACHSTUM DER BILANZSUMME.** Das deutlich höhere Geschäftsvolumen und die anhaltende Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie die zum Bilanzstichtag im Vergleich zum Vorjahr erheblich höhere Bewertung des US-Dollar haben dazu geführt, dass die Bilanzsumme gegenüber dem Jahresende 1998 trotz der Schaffung des DaimlerChrysler Pension Trust um € 38,5 Mrd. oder 28% auf € 174,7 Mrd. zugenommen hat. Die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten unserer amerikanischen Konzerngesellschaften waren nach der im Lauf des Jahres 1999 erfolgten spürbaren Aufwertung des US-Dollar zum 31.12.1999 mit einem Wechselkurs von 1 € = \$ 1,005 (i. V. 1 € = \$ 1,169) umzurechnen, was sich in entsprechend höheren Bilanzständen in Euro niedergeschlagen hat. Vom Anstieg der Konzernbilanzsumme waren allein € 13,0 Mrd. auf Währungsumrechnungseffekte zurückzuführen.

Auf der Aktivseite haben vor allem die Vermieteten Gegenstände und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen überproportional zugenommen. Nach Zuwächsen um 86% bzw. 46% machen diese beiden Positionen nunmehr insgesamt € 66,0 Mrd. und damit 38% unserer gesamten Aktiva aus. Dem stehen auf der Passivseite € 64,5 (i. V. € 40,4) Mrd. an Finanzverbindlichkeiten gegenüber. Bei der Summe aus Vermietvermögen und Finanzdienstleistungsforderungen trugen die geänderten Wechselkursparitäten € 5,2 Mrd. zum Zuwachs bei. Die Sachanlagen stiegen um 23% auf € 36,4 Mrd. Neben deutlich höheren Sachinvestitionen schlug sich auch hier das in Euro umgerechnete Sachanlagevermögen der DaimlerChrysler Corporation maßgeblich nieder. Die Vorräte - abzüglich der Erhaltenen Anzahlungen - sind in der Konzernbilanz mit € 15,0 (i. V. € 11,8) Mrd. ausgewiesen. Ihr Anteil an der Bilanzsumme ist von 8,7 auf 8,6% zurückgegangen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die Sonstigen Forderungen haben aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens insgesamt um € 3,0 auf € 21,4 Mrd. zugenommen. Infolge der Einbringung von Wertpapieren in einem Volumen von mehr als € 4 Mrd. in den DaimlerChrysler Pension Trust ging der Bestand an liquiden Mitteln auf € 18,2 (i. V. € 19,1) Mrd. zurück.



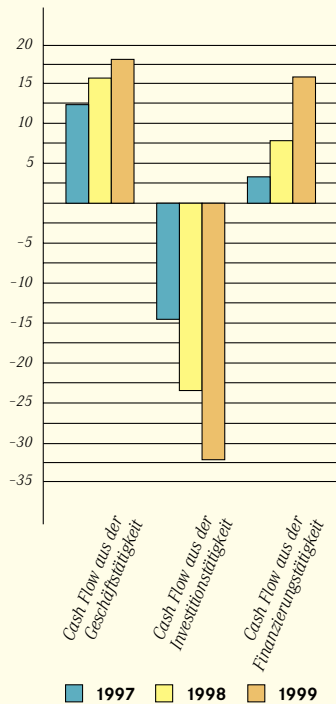
**Bilanzstruktur**  
in Milliarden €**Bilanzstruktur Industriegeschäft**  
in Milliarden €

Auf der Passivseite hat das Konzerneigenkapital stark zugenommen und erreichte zum 31.12.1999 € 36,1 (i. V. € 30,4) Mrd. Neben dem gestiegenen Konzernergebnis wirken sich hier auch positive Effekte aus der Währungsumrechnung aus. Angesichts der Zunahme der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote bereinigt um die Dividendenzahlungen von 20,6 auf 19,3% zurück. Für das Industriegeschäft allein errechnet sich eine Eigenkapitalquote von 27,8% nach 26,6% im Vorjahr. Der Bilanzansatz der Rückstellungen ist im Konzern insgesamt um 8,9% auf € 37,7 Mrd. gestiegen. Dabei standen einem Rückgang der Pensionsrückstellungen im Zusammenhang mit der Schaffung des DaimlerChrysler Pension Trust höhere übrige Rückstellungen gegenüber, deren Anstieg sich im Wesentlichen aus dem deutlich ausgeweiteten Geschäftsvolumen und Effekten aus der Währungsumrechnung ergibt.

Die Bilanzsumme des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts hat gegenüber dem 31.12.1998 um 55% auf € 73,9 Mrd. zugenommen. Dabei machen naturgemäß die Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit € 38,7 (i. V. € 26,5) Mrd. den größten Anteil aus. Diesen stehen auf der Passivseite überwiegend Finanzverbindlichkeiten gegenüber, die im Berichtsjahr infolge des anhaltenden Volumenwachstums und der oben beschriebenen Effekte aus der Aufwertung des US-Dollar um € 23,3 auf € 60,1 Mrd. zugenommen haben. Das im Finanzdienstleistungsgeschäft eingesetzte Eigenkapital betrug zum Jahresende € 5,7 Mrd. und entsprach damit rd. 7,8% der Bilanzsumme.

**HÖHERER CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT.** Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit stieg im Berichtsjahr - bereinigt um Konsolidierungskreisänderungen und Wechselkurseffekte - um 8,0% und erreichte € 18,0 (i. V. € 16,7) Mrd. Das deutlich bessere finanzwirtschaftliche Ergebnis (vor zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen) wurde zum Teil durch ein geschäftsbedingt höheres Working Capital kompensiert. Der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit in Höhe von € 32,1 (i. V. € 23,4) Mrd. blieb auch im Berichtsjahr von der anhaltenden Ausweitung unseres Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts geprägt. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft allein errechnet sich ein Cash Flow aus der Investitionstätigkeit von € 21,8 Mrd.; er ist damit fast € 10 Mrd. höher als im Jahr zuvor. Dies war im Wesentlichen auf erheblich höhere Nettozugänge zum Vermietvermögen (plus € 7,9 auf € 12,9 Mrd.) und eine um € 1,8 Mrd. gestiegene Kapitalbindung für die Forderungen aus Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Zur Deckung des Kapitalbedarfs für unser wachsendes Finanzdienstleistungsgeschäft haben wir kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten in erheblichem Umfang aufgenommen. In Verbindung mit höheren Dividendenzahlungen (bereinigt um die im Vorjahr durchgeführte Schütt-aus-hol-zurück-Aktion) führte dies zu einem Anstieg des Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit um € 9,0 auf € 15,8 Mrd. Aus der Entwicklung der einzelnen Cash Flows ergab sich nach Bereinigung um Wechselkurseffekte eine Erhöhung der Zahlungsmittel mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten um € 2,5 auf € 8,8 Mrd. Trotz der Ausgliederung von Wertpapieren in den DaimlerChrysler Pension Trust ging die Liquidität, in der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere enthalten sind, nur von € 19,1 auf € 18,2 Mrd. zurück.

**Cash Flow**  
in Milliarden €



**WEITERE INTERNATIONALISIERUNG DER REFINANZIERUNG.**

Die Refinanzierungsaktivitäten des DaimlerChrysler-Konzerns haben im abgelaufenen Geschäftsjahr als Folge des unverändert hohen Wachstums unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts deutlich zugenommen. Zur Deckung dieses Bedarfs nutzten die beiden Treasury Center in Auburn Hills und Stuttgart das weltweite Netz unserer Regionalholding- und Finanzierungsgesellschaften als mittelaufnehmende Stellen in den internationalen Kapitalmärkten.

Im Jahr 1999 haben wir erstmals einen Global Bond über US\$ 4,5 Mrd. sowie eine Benchmark-Anleihe über € 1 Mrd. begeben. Daneben konnten wir in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktgegebenheiten gezielte Mittelaufnahmen im japanischen Yen, kanadischen Dollar, Schweizer Franken und der tschechischen Krone durchführen. Eine weitere wesentliche Refinanzierungsquelle stellte die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsbereichs dar, von der wir vor allem in den USA Gebrauch gemacht haben.

Darüber hinaus haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr die Bankkreditlinien neu geordnet und eine globale Kreditfazilität in Höhe von US\$ 17 Mrd. etabliert, an der sich weltweit 49 Banken beteiligten.

Als Folge der soliden Finanzstruktur von DaimlerChrysler haben die beiden Rating-Agenturen Moody's Investors Services und Standard & Poor's im Berichtsjahr unser Rating mit A1 bzw. A+ bestätigt.

**RISIKO-TRANSPARENZ IM ASSET- UND LIABILITY-MANAGEMENT.**

Die im DaimlerChrysler-Konzern verfügbaren liquiden Mittel werden unter Beachtung sowohl der jederzeitigen Zahlungsbereitschaft des Konzerns als auch einer Rendite-Optimierung zu einem Teil im Geldmarkt und zum größeren Teil im Kapitalmarkt angelegt. Unter Nutzung der Instrumente des modernen Portfolio-Managements werden die Kapitalmarktanlagen in festverzinslichen Wertpapieren und Aktien vorgenommen. Derivative Finanzinstrumente werden im Gesamtkonzern grundsätzlich nur zur Absicherung der Marktrisiken im Zins-, Aktien- und Devisenmanagement eingesetzt. Zur laufenden Ermittlung und Überwachung der Bestände und Marktwerte sowie der Ergebnisse setzen wir ein zentrales Front-End-System ein.

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

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

Value-at-Risk (in Millionen €)	Jahresdurchschnitt		
	31.12.1999	1999	31.12.1998
Zinnsensitive Finanzinstrumente	81	71	42
Aktien und Aktienderivate	105	148	171
<b>Gesamt</b>	<b>127</b>	<b>168</b>	<b>166</b>

In Übereinstimmung mit den für Banken geltenden Regelungen zum Risiko-Management haben wir die Handelsbereiche organisatorisch, räumlich und systemtechnisch von den administrativen Funktionen der Abwicklung, Finanzbuchhaltung und des Finanzcontrolling getrennt.

#### WECHSELKURSRISIKEN DURCH ABSICHERUNG REDUZIERT.

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 DaimlerChrysler 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 Devisenkursereignisse mit geeig-

neten Finanzinstrumenten abgesichert. Dabei werden die gegenläufigen Währungsrisiken der DaimlerChrysler Corporation mit den Währungsrisiken der DaimlerChrysler AG genetnet. Das bei den ausländischen Beteiligungsgesellschaften gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursschwankungen gesichert.

Durch die Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 sind die Risiken für die Währungen der Euro-Teilnehmerstaaten entfallen. Ein Wechselkursexposure für den DaimlerChrysler-Konzern besteht seither im Wesentlichen noch für die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Währungen. Diese zeigt, welche Belastungen sich unter Berücksichtigung der bis zum 31.12.1999 abgeschlossenen Kurssicherungen aus einer 10%-igen Aufwertung des Euro für den Cash Flow vor Steuern in den Jahren 2000 und 2001 ergeben würden.

#### Wechselkurs sensitivitäten 2000

in Milliarden €

	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	14,2	6,9	3,2	2,1	2,1	28,5
Netting <sup>1)</sup>	(6,8)	(7,4)	(0,3)	(0,6)	(0,3)	(15,4)
Netto-Währungsexposure	7,4	(0,5)	2,9	1,5	1,8	13,1
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10 % <sup>2)</sup>	0,12	-	0,05	0,02	0,07	0,26

#### Wechselkurs sensitivitäten 2001

in Milliarden €

	USD	CAD	GBP	JPY	Übrige	Gesamt
Brutto-Währungsexposure	14,8	7,1	3,7	2,0	3,1	30,7
Netting <sup>1)</sup>	(7,7)	(7,1)	(0,3)	(0,2)	(1,2)	(16,5)
Netto-Währungsexposure	7,1	-	3,4	1,8	1,9	14,2
Belastung aus einer Aufwertung des Euro um 10 % <sup>2)</sup>	0,30	-	0,19	0,04	0,14	0,67

<sup>1)</sup> Dem Brutto-Währungsexposure gegenlaufende Zahlungsströme

<sup>2)</sup> Für den Cash Flow vor Steuern unter Berücksichtigung der Wechselkurssicherungen

#### FRÜHZEITIGE ERKENNUNG UND KONSEQUENTES MANAGEMENT VON RISIKEN DER KÜNFTIGEN ENTWICKLUNG.

Die Geschäftsbereiche des DaimlerChrysler-Konzerns sind im Rahmen ihrer globalen Aktivitäten und aufgrund der fortschreitenden Intensivierung des Wettbewerbs naturgemäß einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit unternehmerischem Handeln verbunden sind. Zur frühzeitigen Erkennung, zur Bewertung und zum richtigen Umgang mit bestehenden Risiken haben wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme entwickelt und eingesetzt. Diese beinhalten unter anderem die Anwendung konzernweit einheitlicher Richtlinien, den Einsatz zuverlässiger Software, die Auswahl und Schulung qualifizierten Perso-

nals sowie laufende Prüfungen durch unsere interne Revision. Im Hinblick auf die Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) haben wir die im Konzern bestehenden Frühwarnsysteme zu einem Risikomanagementsystem zusammengefasst. Die operativen Einheiten überwachen die bestehenden Risiken kontinuierlich und berichten darüber unter Beachtung vereinbarter Schwellenwerte im Rahmen von Planungs- und Controllingprozessen an den Konzernvorstand. Dadurch ist sichergestellt, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennen und entsprechende Maßnahmen einleiten kann.



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 einen stark zyklischen Nachfrageverlauf in einem Teil der für uns relevanten Märkte noch verstärkt werden können.

Insbesondere der Automobilsektor ist durch einen dynamischen Wettbewerb gekennzeichnet, der aufgrund weltweit bestehender Überkapazitäten in Zukunft noch an Intensität gewinnen dürfte. Die Einführung des Euro als einheitliche Währung in elf europäischen Staaten und die zunehmende Bedeutung neuer Vertriebskanäle, wie zum Beispiel das Internet, werden diesen Trend noch verstärken. Dabei wird es auch weiterhin wichtig für uns sein, die erreichte Position in den angestammten Marktsegmenten zu behaupten und gleichzeitig mit innovativen neuen Produkten weitere Marktpotenziale zu erschließen. In diesem Zusammenhang spielen auch der Markterfolg und die angekündigte Verbreiterung des Produktangebots beim smart durch neue Modelle und Fahrzeugvarianten eine wichtige Rolle.

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

Im Rahmen unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts verleasen oder finanzieren wir vor allem Konzernprodukte – in erster Linie Fahrzeuge – an bzw. für unsere Kunden und Händler und refinanzieren uns zu einem erheblichen Teil über die externen Kapitalmärkte. Dadurch entstehen neben Kreditrisiken auch Restwertrisiken für die Fahrzeuge, die uns nach Ablauf des Leasingvertrags zur weiteren Vermarktung übergeben werden.

Die Adtranz ist in einem äußerst wettbewerbsintensiven Umfeld tätig, das durch Überkapazitäten bei den Herstellern einerseits und einen hohen Rationalisierungsdruck bei vielen wichtigen Kunden andererseits gekennzeichnet ist. Wir

sind jedoch zuversichtlich, dass mit dem eingeleiteten Restrukturierungskonzept die Wettbewerbssituation der Adtranz deutlich verbessert werden kann.

Das Risikopotenzial, aber auch die Chancen, die mit der Geschäftstätigkeit in Schwellenländern verbunden sind, überwachen wir durch das neu entwickelte Länderrating-System CRISK-Explorer.

**UMSTELLUNG AUF DAS JAHR 2000 ERFOLGREICH VOLLZUGEN.** Den Umstellungsprozess unserer Informations- und Kommunikationssysteme auf das Jahr 2000 haben wir erfolgreich abgeschlossen. Sowohl die EDV-Systeme als auch die technischen Anlagen und Maschinen in unseren Werken, Verwaltungen und Ersatzteilzentren haben über den Datumswechsel hinweg ordnungsgemäß weitergearbeitet, so dass es zu keinen wesentlichen Störungen und Ausfällen gekommen ist. Die für die Umstellungs- und Anpassungsarbeiten eingesetzte konzernweite Projektgruppe hat ihre Arbeit in der Zwischenzeit abgeschlossen und die Verantwortung für die weiteren Systemgestaltungsmaßnahmen wieder an die zuständigen Linienfunktionen übergeben. Im Zusammenhang mit den notwendigen Systemanpassungen für den reibungslosen Übergang auf das Jahr 2000 hat es sich als sehr vorteilhaft erwiesen, dass wir die Einführung des Euro als Konzernwährung bereits zum 1. Januar 1999 abgeschlossen hatten.

Im DaimlerChrysler-Konzern haben die Kosten für die Jahr 2000-Umstellungsarbeiten insgesamt rd. € 240 Mio. betragen, davon sind rd. € 70 Mio. im Geschäftsjahr 1999 angefallen.

#### **EREIGNISSE NACH ABLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES 1999.**

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 1999 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 könnten. 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 1999 und 1998, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, Konzernkapitalflussrechnungen und Aufstellung über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997) 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 um einen Konzernlagebericht sowie weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt. Damit entspricht der im Handelsregister zu hinterlegende und im Bundesanzeiger zu veröffentlichende Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Vierten und Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften. Bei der Interpretation dieser Richtlinien haben wir uns auf die 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 in Euro aufgestellt.

Der zum 31. Dezember 1999 gemäß § 292 a HGB aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter Nr. HRB 19 360 hinterlegt und wird Aktionären auf Anfrage gerne zur Verfügung gestellt.

## 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.

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

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

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

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

Wir haben die Konzernbilanzen zum 31. Dezember 1999 und 1998, die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen, die Konzernkapitalflussrechnungen sowie die Aufstellungen über die Entwicklung des Konzerneigenkapitals der Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997 (Konzernrechnungslegung) der DaimlerChrysler AG („DaimlerChrysler“) 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 Rechnungslegungen der DaimlerChrysler Corporation und einiger ihrer konsolidierten Tochterunternehmen („DaimlerChrysler Corporation“). Die Aktiva der DaimlerChrysler Corporation betragen zum 31. Dezember 1999 und 1998 29% bzw 43% und die Umsatzerlöse der Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997 43%, 45% bzw. 46% der jeweiligen Werte des DaimlerChrysler-Konzerns. Diese Rechnungslegungen sind von anderen Abschlussprüfern geprüft worden, deren Bestätigungsvermerk uns vorgelegen hat. Soweit sich unser Bestätigungsvermerk auf die Werte bezieht, die die DaimlerChrysler Corporation betreffen, beruht er ausschließlich auf dem Bestätigungsvermerk der anderen Abschlussprüfer.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der 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 und der Bestätigungsvermerk des anderen Abschlussprüfers eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

In den Geschäftsjahren 1998 und 1997 hat DaimlerChrysler ein bedeutendes Gemeinschaftsunternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in die Konzernrechnungslegung einbezogen, wie sie nach den Regelungen der Siebenten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften und den Standards des International Accounting Standards Committee zugelassen ist. Nach den US-amerikanischen Rechnungslegungsgrundsätzen hätte ein solches Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in die Konzernrechnungslegung einbezogen werden müssen. Die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (SEC) hat jedoch ausdrücklich bestätigt, dass sie gegen die von DaimlerChrysler in der Anmerkung 3 des Konzernanhangs beschriebene und in ihren Auswirkungen erläuterte Quotenkonsolidierung keine Einwendungen erhebt.

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 1999 und 1998 sowie die Ertragslage und die Zahlungsströme der Geschäftsjahre 1999, 1998 und 1997 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).

Stuttgart, den 14. Februar 2000

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Prof. Dr. Wiedmann  
Wirtschaftsprüfer



Schmid  
Wirtschaftsprüfer



# KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DaimlerChrysler-Konzern

(in Millionen)	Anmerkung	1999	1999	1998	1997
		(Anm. 1) \$	€	€	€
Umsatzerlöse	30	151.035	149.985	131.782	117.572
Umsatzkosten	5	(119.046)	(118.219)	(103.666)	(92.879)
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>31.989</b>	<b>31.766</b>	<b>28.116</b>	<b>24.693</b>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(17.655)	(17.532)	(16.229)	(15.621)
Forschungs- und Entwicklungskosten		(5.777)	(5.737)	(4.971)	(4.408)
Sonstige betriebliche Erträge	6	832	827	1.099	848
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses	1	-	-	(685)	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis, außerordentlichem Ergebnis und Ertragsteuern</b>		<b>9.389</b>	<b>9.324</b>	<b>7.330</b>	<b>5.512</b>
Finanzergebnis	7	335	333	763	633
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis</b>		<b>9.724</b>	<b>9.657</b>	<b>8.093</b>	<b>6.145</b>
Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland im Jahr 1999		(818)	(812)	-	-
Steuerertrag aus Sonderausschüttung		-	-	-	1.487 <sup>1)</sup>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		(3.747)	(3.721)	(3.014)	(970) <sup>2)</sup>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)	8	(4.565)	(4.533)	(3.014)	517
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust		(18)	(18)	(130)	(115)
<b>Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis</b>		<b>5.141</b>	<b>5.106</b>	<b>4.949</b>	<b>6.547</b>
Außerordentliches Ergebnis:	9				
Ertrag aus dem Verkauf einer Beteiligung, nach Steuern		664	659	-	-
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern		(20)	(19)	(129)	-
<b>Konzern-Jahresüberschuss</b>		<b>5.785</b>	<b>5.746</b>	<b>4.820</b>	<b>6.547<sup>3)</sup></b>
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>	31				
Ergebnis je Aktie					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis		5,13	5,09	5,16	6,90 <sup>3)</sup>
Außerordentliches Ergebnis		0,64	0,64	(0,13)	-
Konzern-Jahresüberschuss		5,77	5,73	5,03	6,90 <sup>3)</sup>
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)					
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis		5,10	5,06	5,04	6,78 <sup>3)</sup>
Außerordentliches Ergebnis		0,63	0,63	(0,13)	-
Konzern-Jahresüberschuss		5,73	5,69	4,91	6,78 <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Stellt die Steuerentlastung auf die Sonderausschüttung dar (vgl. Anmerkung 20).

<sup>2)</sup> 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. €.

<sup>3)</sup> 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.  
Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

Industriegeschäft

Financial Services

1999 | 1998 | 1997 | 1999 | 1998 | 1997 |  
 € | € | € | € | € | €

139.929	124.010	111.166	10.056	7.772	6.406
(109.805)	(97.492)	(87.812)	(8.414)	(6.174)	(5.067)
30.124	26.518	23.354	1.642	1.598	1.339
(16.532)	(15.351)	(14.913)	(1.000)	(878)	(708)
(5.737)	(4.971)	(4.408)	-	-	-
691	993	769	136	106	79
-	(685)	-	-	-	-
8.546	6.504	4.802	778	826	710
327	740	618	6	23	15
8.873	7.244	5.420	784	849	725
(4.340)	(2.732)	784	(193)	(282)	(267)
(16)	(128)	(114)	(2)	(2)	(1)
4.517	4.384	6.090	589	565	457
659	-	-	-	-	-
(19)	(129)	-	-	-	-
5.157	4.255	6.090	589	565	457
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

(in Millionen)

Umsatzerlöse
Umsatzkosten
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen
Forschungs- und Entwicklungskosten
Sonstige betriebliche Erträge
Kosten des Unternehmenszusammenschlusses
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis, außerordentlichem Ergebnis und Ertragsteuern</b>
Finanzergebnis
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis</b>
Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland im Jahr 1999
Steuerertrag aus Sonderausschüttung
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gesamt)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust
<b>Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis</b>
Außerordentliches Ergebnis:
Ertrag aus dem Verkauf einer Beteiligung, nach Steuern
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten, nach Steuern
<b>Konzern-Jahresüberschuss</b>
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>
Ergebnis je Aktie
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis
Außerordentliches Ergebnis
Konzern-Jahresüberschuss
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis
Außerordentliches Ergebnis
Konzern-Jahresüberschuss

# KONZERNBILANZ

	Anmerkung	DaimlerChrysler-Konzern 31. Dezember			Industriegeschäft 31. Dezember		Financial Services 31. Dezember	
		1999 (Anm. 1) \$	1999 €	1998 €	1999 €	1998 €	1999 €	1998 €
<b>(in Millionen)</b>								
<b>Aktiva</b>								
Immaterielle Anlagewerte	10	2.843	2.823	2.561	2.632	2.457	191	104
Sachanlagen	10	36.689	36.434	29.532	36.338	29.479	96	53
Finanzanlagen	16	3.969	3.942	2.851	3.079	2.149	863	702
Vermietete Gegenstände	11	27.440	27.249	14.662	3.433	2.886	23.816	11.776
<b>Anlagevermögen</b>		<b>70.941</b>	<b>70.448</b>	<b>49.606</b>	<b>45.482</b>	<b>36.971</b>	<b>24.966</b>	<b>12.635</b>
Vorräte	12	15.090	14.985	11.796	14.036	11.142	949	654
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	8.902	8.840	7.605	8.522	6.958	318	647
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	39.006	38.735	26.468	38	8	38.697	26.460
Übrige Forderungen	15	12.658	12.571	10.775	5.408	4.847	7.163	5.928
Wertpapiere	16	9.032	8.969	12.160	8.250	11.563	719	597
Zahlungsmittel	17	9.163	9.099	6.589	8.197	5.968	902	621
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>93.851</b>	<b>93.199</b>	<b>75.393</b>	<b>44.451</b>	<b>40.486</b>	<b>48.748</b>	<b>34.907</b>
<b>Latente Steuern</b>	<b>8</b>	<b>3.832</b>	<b>3.806</b>	<b>5.016</b>	<b>3.710</b>	<b>4.999</b>	<b>96</b>	<b>17</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>19</b>	<b>7.265</b>	<b>7.214</b>	<b>6.134</b>	<b>7.076</b>	<b>6.008</b>	<b>138</b>	<b>126</b>
<b>Summe Aktive (davon kurzfristig 1999: € 70.111 Mio.; 1998: € 57.953 Mio.)</b>		<b>175.889</b>	<b>174.667</b>	<b>136.149</b>	<b>100.719</b>	<b>88.464</b>	<b>73.948</b>	<b>47.685</b>
<b>Passiva</b>								
Gezeichnetes Kapital		2.583	2.565	2.561				
Kapitalrücklage		7.380	7.329	7.274				
Gewinnrücklagen		24.093	23.925	20.533				
Kumuliertes übriges Comprehensive Income		2.257	2.241	(1)				
Eigene Anteile		-	-	-				
<b>Eigenkapital</b>	<b>20</b>	<b>36.313</b>	<b>36.060</b>	<b>30.367</b>	<b>30.318</b>	<b>25.905</b>	<b>5.742</b>	<b>4.462</b>
<b>Anteile in Fremdbesitz</b>		<b>654</b>	<b>650</b>	<b>691</b>	<b>637</b>	<b>674</b>	<b>13</b>	<b>17</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>22</b>	<b>37.958</b>	<b>37.695</b>	<b>34.629</b>	<b>37.155</b>	<b>34.224</b>	<b>540</b>	<b>405</b>
Finanzverbindlichkeiten	23	64.940	64.488	40.430	4.400	3.631	60.088	36.799
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24	15.896	15.786	12.848	15.484	12.608	302	240
Übrige Verbindlichkeiten	25	10.358	10.286	9.249	7.655	6.919	2.631	2.330
<b>Verbindlichkeiten</b>		<b>91.194</b>	<b>90.560</b>	<b>62.527</b>	<b>27.539</b>	<b>23.158</b>	<b>63.021</b>	<b>39.369</b>
<b>Latente Steuern</b>	<b>8</b>	<b>5.228</b>	<b>5.192</b>	<b>4.165</b>	<b>1.227</b>	<b>1.504</b>	<b>3.965</b>	<b>2.661</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>26</b>	<b>4.542</b>	<b>4.510</b>	<b>3.770</b>	<b>3.843</b>	<b>2.999</b>	<b>667</b>	<b>771</b>
<b>Summe Passiva ohne Eigenkapital (davon kurzfristig 1999: € 83.171 Mio.; 1998: € 58.181 Mio.)</b>		<b>139.576</b>	<b>138.607</b>	<b>105.782</b>	<b>70.401</b>	<b>62.559</b>	<b>68.206</b>	<b>43.223</b>
<b>Summe Passiva</b>		<b>175.889</b>	<b>147.667</b>	<b>136.149</b>	<b>100.719</b>	<b>88.464</b>	<b>73.948</b>	<b>47.685</b>

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



## ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

(in Millionen €)	Kumuliertes übriges Comprehensive Income								Gesamt
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrech- nung	von Wert- papieren	Pensions- Bewertung	Eigene Anteile	Vorzugs- aktien	
<b>Stand am 1. Januar 1997</b>	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
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									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
<b>Stand am 31. Dezember 1997</b>	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)
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									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
<b>Stand am 31. Dezember 1998</b>	2.561	7.274	20.533	(509)	528	(20)	-	-	30.367
Konzern-Jahresüberschuss	-	-	5.746	-	-	-	-	-	5.746
Übriges Comprehensive Income	-	-	-	2.431	(181)	(8)	-	-	2.242
<b>Comprehensive Income, gesamt</b>									7.988
Ausgabe von Aktien	4	63	-	-	-	-	-	-	67
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	(86)	-	(86)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	86	-	86
Dividenden	-	-	(2.356)	-	-	-	-	-	(2.356)
Sonstige	-	(8)	2	-	-	-	-	-	(6)
<b>Stand am 31. Dezember 1999</b>	2.565	7.329	23.925	1.922	347	(28)	-	-	36.060

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

# KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

DaimlerChrysler-Konzern

	1999 (Anm. 1)	1999	1998	1997
(in Millionen)	\$	€	€	€
Konzern-Jahresüberschuss	5.785	5.746	4.820	6.547
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	18	18	130	115
Steuerertrag aus Sonderausschüttung	-	-	-	(1.487)
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen (vgl. auch Anm. 9)	(1.189)	(1.181)	(296)	(569)
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	3.338	3.315	1.972	1.456
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	6.077	6.035	5.359	4.847
Veränderung der latenten Steuern	2.419	2.402	1.959	(705)
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten (außerordentliches Ergebnis)	19	19	129	-
Veränderung der Finanzinstrumente	249	247	(191)	146
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(1.223)	(1.215)	(368)	(204)
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)	499	495	251	(387)
Veränderung der Rückstellungen	4.029	4.001	1.419	840
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:				
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(2.453)	(2.436)	(976)	(744)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(738)	(733)	(688)	(555)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.340	1.331	1.827	1.709
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(21)	(21)	1.334	1.328
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>18.149</b>	<b>18.023</b>	<b>16.681</b>	<b>12.337</b>
Zugänge zum Anlagevermögen:				
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(19.471)	(19.336)	(10.245)	(7.225)
- Erwerb von Sachanlagen	(9.536)	(9.470)	(8.155)	(8.051)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(650)	(645)	(305)	(264)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	6.621	6.575	4.903	3.943
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	511	507	515	576
Erwerb von Beteiligungen	(1.298)	(1.289)	(857)	(607)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	1.345	1.336	685	1.336
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(102.855)	(102.140)	(81.196)	(70.154)
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:				
- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen	42.221	41.928	33.784	22.257
- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen	52.206	51.843	40.950	44.336
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	(4.426)	(4.395)	(4.617)	(5.190)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)	3.745	3.719	2.734	3.828
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(748)	(743)	(1.641)	685
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>(32.335)</b>	<b>(32.110)</b>	<b>(23.445)</b>	<b>(14.530)</b>
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung	9.398	9.333	2.503	1.781
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	13.434	13.340	9.491	9.057
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten	(4.643)	(4.611)	(4.126)	(4.612)
Gezahlte Dividenden (Finanzdienstleistungen: einschl. Ergebnisabführung)	(2.395)	(2.378)	(6.454)	(1.267)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	165	164	4.076	231
Erwerb eigener Anteile	(87)	(86)	(169)	(1.888)
Steuererstattung aus der Sonderausschüttung	-	-	1.487	-
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>15.872</b>	<b>15.762</b>	<b>6.808</b>	<b>3.302</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)	811	805	(397)	646
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate)</b>	<b>2.497</b>	<b>2.480</b>	<b>(353)</b>	<b>1.755</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresanfang</b>	<b>6.325</b>	<b>6.281</b>	<b>6.634</b>	<b>4.879</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresende</b>	<b>8.822</b>	<b>8.761</b>	<b>6.281</b>	<b>6.634</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

Industriegeschäft			Financial Services		
1999	1998	1997	1999	1998	1997
€	€	€	€	€	€
5.157	4.255	6.090	589	565	457
16	128	114	2	2	1
-	-	(1.487)	-	-	-
(1.181)	(296)	(569)	-	-	-
268	195	37	3.047	1.777	1.419
5.966	5.321	4.820	69	38	27
1.496	1.560	(997)	906	399	292
19	129	-	-	-	-
247	(191)	146	-	-	-
(1.213)	(317)	(217)	(2)	(51)	13
495	251	(387)	-	-	-
3.913	1.375	837	88	44	3
(2.387)	(1.040)	(604)	(49)	64	(140)
(541)	(812)	(578)	(192)	124	23
1.222	1.668	1.709	109	159	-
(415)	224	146	394	1.110	1.182
13.062	12.450	9.060	4.961	4.231	3.277
(3.192)	(3.057)	(2.364)	(16.144)	(7.188)	(4.861)
(9.407)	(8.118)	(8.027)	(63)	(37)	(24)
(524)	(245)	(226)	(121)	(60)	(38)
3.303	2.691	2.091	3.272	2.212	1.852
411	500	555	96	15	21
(1.145)	(814)	(543)	(144)	(43)	(64)
1.336	682	1.336	-	3	-
(28)	63	1.067	(102.112)	(81.259)	(71.221)
-	-	(857)	41.928	33.784	23.114
-	-	-	51.843	40.950	44.336
(3.958)	(2.015)	(3.489)	(437)	(2.602)	(1.701)
3.333	247	2.065	386	2.487	1.763
(462)	(1.455)	1.365	(281)	(186)	(680)
(10.333)	(11.521)	(7.027)	(21.777)	(11.924)	(7.503)
(260)	(1.136)	102	9.593	3.639	1.679
918	322	2.020	12.422	9.169	7.037
439	944	(768)	(5.050)	(5.070)	(3.844)
(2.373)	(5.865)	(776)	(5)	(589)	(491)
82	3.561	55	82	515	176
(86)	(169)	(1.888)	-	-	-
-	1.487	-	-	-	-
(1.280)	(856)	(1.255)	17.042	7.664	4.557
750	(371)	610	55	(26)	36
2.199	(298)	1.388	281	(55)	367
5.660	5.958	4.570	621	676	309
7.859	5.660	5.958	902	621	676

(in Millionen)

Konzern-Jahresüberschuss
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis
Steuerertrag aus Sonderausschüttung
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen (vgl. auch Anm. 9)
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen
Veränderung der latenten Steuern
Verluste aus vorzeitiger Tilgung von Verbindlichkeiten (außerordentliches Ergebnis)
Veränderung der Finanzinstrumente
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren
Veränderung der Wertpapiere (Handelspapiere)
Veränderung der Rückstellungen
Veränderung bei Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>
Zugänge zum Anlagevermögen:
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen
- Erwerb von Sachanlagen
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen
Erwerb von Beteiligungen
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen
Rückzahlung von Forderungen aus Finanzdienstleistungen:
- Zahlungseingänge auf Finanzierungsforderungen
- Erlöse aus dem Verkauf von Finanzierungsforderungen
Erwerb von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
Erlöse aus Verkäufen von Wertpapieren (ohne Handelspapiere)
Veränderung sonstiger Geldanlagen
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>
Veränderung bei Commercial Paper und sonstiger kurzfristiger Fremdfinanzierung
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten
Tilgung von Finanzverbindlichkeiten
Gezahlte Dividenden (Finanzdienstleistungen: einschl. Ergebnisabführung)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien
Erwerb eigener Anteile
Steuererstattung aus der Sonderausschüttung
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (< 3 Monate)
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate)</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresanfang</b>
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresende</b>



## ENTWICKLUNG DES KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS

Anschaffungs-/Herstellungskosten

(Werte in Mio. €)	Änderung						
	01.01.1999	Währungs- änderungen	Konsolidie- rungskreis	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1999
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	737	55	21	236	22	88	983
Geschäftswerte	3.564	359	108	103	-	73	4.061
<b>Immaterielle Anlageverwerte</b>	<b>4.301</b>	<b>414</b>	<b>129</b>	<b>339</b>	<b>22</b>	<b>161</b>	<b>5.044</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	18.018	983	196	997	270	232	20.232
Technische Anlagen und Maschinen	26.245	2.085	201	2.796	336	990	30.673
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.135	1.436	117	2.699	414	1.385	20.416
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.539	632	20	2.997	(1.042)	46	7.100
<b>Sachanlagen</b>	<b>65.937</b>	<b>5.136</b>	<b>534</b>	<b>9.489</b>	<b>(22)</b>	<b>2.653</b>	<b>78.421</b>
Anteile an verbundenen Unternehmen	718	40	(29)	370	(2)	35	1.062
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	29	4	8	60	-	59	42
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	358	22	19	158	89	100	546
Beteiligungen	1.178	101	15	182	(87)	66	1.323
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	71	9	(1)	142	-	1	220
Wertpapiere des Anlagevermögens	676	-	.	109	-	-	785
Sonstige Ausleihungen	195	8	9	207	-	46	373
<b>Finanzanlagen</b>	<b>3.225</b>	<b>184</b>	<b>21</b>	<b>1.228</b>	<b>-</b>	<b>307</b>	<b>4.351</b>
<b>Vermietete Gegenstände<sup>2)</sup></b>	<b>18.129</b>	<b>3.139</b>	<b>112</b>	<b>19.336</b>	<b>-</b>	<b>8.038</b>	<b>32.678</b>

<sup>1)</sup> Währungsumrechnung mit Kursen am jeweiligen Bilanzstichtag.

<sup>2)</sup> Ohne direkte Vertragsabschlusskosten.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Die Vorjahre wurden von Deutsche Mark in Euro auf Basis des Kurses am 1. Januar 1999 umgerechnet.

Abschreibungen						Buchwerte <sup>1)</sup>			(Werte in Mio. €)
01.01.1999	Währungs- änderungen	Änderung Konsolidie- rungskreis	Laufendes Jahr	Um- buchungen	Abgänge	31.12.1999	31.12.1999	31.12.1998	
386	17	8	137	2	31	519	464	351	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten
1.354	131	22	215	.	20	1.702	2.359	2.210	Geschäftswerte
1.740	148	30	352	2	51	2.221	2.823	2.561	<b>Immaterielle Anlagewerte</b>
8.422	197	47	631	(6)	132	9.159	11.073	9.596	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken
16.759	922	115	2.538	2	761	19.575	11.098	9.486	Technische Anlagen und Maschinen
11.224	804	72	2.482	2	1.332	13.252	7.164	5.911	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
-	.	-	4	.	3	1	7.099	4.539	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau
36.405	1.923	234	5.655	(2)	2.228	41.987	36.434	29.532	<b>Sachanlagen</b>
92	.	15	15	(3)	2	117	945	626	Anteile an verbundenen Unternehmen
4	-	-	-	-	-	4	38	25	Ausleihungen an verbundene Unternehmen
8	.	11	7	-	10	16	530	350	Beteiligungen an assoziierten Unternehmen
214	.	15	4	3	20	216	1.107	964	Beteiligungen
38	-	-	-	-	-	38	182	33	Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht
1	-	-	-	-	.	1	784	675	Wertpapiere des Anlagevermögens
17	.	-	2	-	2	17	356	178	Sonstige Ausleihungen
374	.	41	28	-	34	409	3.942	2.851	<b>Finanzanlagen</b>
3.563	555	13	3.315	-	1.872	5.574	27.104	14.566	<b>Vermietete Gegenstände<sup>2)</sup></b>

## 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 quotall in den Konzernabschluss einbezogen (vgl. Anmerkung 3). Vor dem 31. Dezember 1998 hatte DaimlerChrysler den Konzernabschluss in Deutsche Mark („DM“) erstellt und veröffentlicht. Im Zuge der Einführung des Euro zum 1. Januar 1999 ist DaimlerChrysler auf die Darstellung des Konzernabschlusses in Euro („€“) übergegangen. Entsprechend sind die in Vorjahren in Deutsche Mark erstellten Konzernabschlüsse auf Basis des Umrechnungsverhältnisses am 1. Januar 1999 von € 1 = 1,9583 DM dargestellt. DaimlerChryslers in Euro umgerechnete Konzernabschlüsse 1998 und 1997 zeigen dieselben Entwicklungen auf, die bei einer Darstellung in Deutsche Mark ersichtlich wären. Diese Konzernabschlüsse sind jedoch nicht mit in Euro veröffentlichten Abschlüssen anderer Unternehmen, die zuvor in einer anderen Währung als der DM bilanziert haben, vergleichbar. Alle Beträge werden in Millionen Euro („Mio. €“) angegeben. Darüber hinaus stellen wir - ungeprüft und als Ergänzung für den Leser - das Jahr 1999 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 = 1,0070 \$, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York zum 31. Dezember 1999, erfolgt.

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

Der Unternehmenszusammenschluss wurde nach der Pooling-of-Interests-Methode bilanziert. Dementsprechend sind die Konzernabschlüsse 1998 und 1997 von Daimler-Benz und Chrysler zusammengerechnet worden, als ob beide Unternehmen in den dargestellten Perioden bereits zusammengeschlossen gewesen wären. Im Zusammenhang mit dem Zusammenschluss entstanden Kosten in Höhe von € 685 Mio. (€ 401 Mio. nach Steuern), welche 1998 als Aufwand berücksichtigt wurden. Die Kosten beinhalten insbesondere Vergütungen für Investmentbanken, Anwälte und Wirtschaftsprüfer, Druckkosten für Veröffentlichungen, aufgrund des Unternehmenszusammenschlusses vorzeitig anfallende Vergütungsbestandteile sowie weitere mit dem Zusammenschluss verbundene Aufwendungen.

Einzelne Vorjahresangaben sind entsprechend der neuen Darstellung des Konzerns angepasst worden.

Um den Vertrieb der im DaimlerChrysler-Konzern hergestellten Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage zu ermöglichen, haben wir den Konzernabschluss um Informationen zu den Geschäftstätigkeiten auf den Gebieten Industriegeschäft bzw. Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Geschäftstätigkeiten auf den Gebieten Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzdienstleistungsgeschäft des Konzerns umfassen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Effekte aus den konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und dem Finanzdienstleistungsgeschäft sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

### 2. GRUNDSÄTZE DER RECHNUNGSLEGUNG

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

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

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden eliminiert.

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

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

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

Währung:	Mittelkurs am Bilanzstichtag		Jahresdurchschnittskurs		
	31.12.1999 € 1 =	31.12.1998 € 1 =	1999 € 1 =	1998 € 1 =	1997 € 1 =
Brasilien BRL	1,80	1,42	1,93	1,29	1,22
Großbritannien GBP	0,62	0,70	0,66	0,67	0,69
Japan JPY	102,73	134,84	121,25	144,96	136,20
USA USD	1,00	1,17	1,07	1,11	1,13

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

Der Konzern veräußert unter begrenztem Delcredererisiko wesentliche Umfänge seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen. 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; der Konzern-Jahresüberschuss wird durch den gewogenen Durchschnitt der Zahl der ausgegebenen Aktien dividiert. Die Kenngröße „Ergebnis je Aktie (voll verwässert)“ („diluted earnings per share“) berücksichtigt nicht nur tatsächlich ausgegebene, sondern auch aufgrund von Optionsrechten erhältliche Aktien. Die Berechnung ist in Anmerkung 31 dargestellt. Der Konzern-Jahresüberschuss stellt das im Konzern insgesamt erwirtschaftete Ergebnis des Jahres dar, von dem die auf Minderheitsgesellschafter entfallenden Anteile abgesetzt und hinzugerechnet sind. 1998 und 1997 wurden das Ergebnis je Aktie und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) an die Bedingungen des Vertrags über den Unternehmenszusammenschluss (vgl. Anmerkung 1) sowie aufgrund der mit Abschlag auf den Marktwert durchgeführten Kapitalerhöhung bei Daimler-Benz (vgl. Anmerkung 20) angepasst.

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

**Sachanlagen.** Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger degressiver bzw. linearer Abschreibungen bewertet. Von der degressiven wird auf die lineare Abschreibungsmethode übergegangen, sobald die gleichmäßige Verteilung des Restbuchwerts auf die verbleibende Nutzungsdauer zu höheren Abschreibungsbeträgen führt. Modellspezifische Werkzeugkosten werden über ihre Nutzungsdauer vorwiegend auf Basis der produzierten Einheiten 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 14 Jahre linear abgeschrieben.

**Langfristiges Vermögen.** Der Konzern überprüft langfristig genutztes Vermögen auf Werthaltigkeit, sobald Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögensgegenstandes dessen beizulegenden Wert überschreiten könnte.



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

*Wertpapiere und Beteiligungen.* Wertpapiere 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 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. 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.* Zum 1. Januar 1999 hat der Konzern das Statement of Position („SOP“) 98-5 „Reporting on the Costs of Start-Up Activities“ des American Institute of Certified Public Accountants erstmals angewendet. SOP 98-5 befasst sich mit der Behandlung der Aufwendungen für die Inangangsetzung und Erweiterung des Geschäftsbetriebs und fordert eine sofortige aufwandmäßige Erfassung bei Anfall. Die Erstanwendung dieser Regelung hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss.

Im Juni 1998 hat das FASB den Bilanzierungsstandard SFAS 133 („Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities“) zur Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente und Sicherungsgeschäfte verabschiedet. Die Regelung fordert die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente zum Marktwert sowie den Ansatz als Vermögensgegenstände bzw. Verbindlichkeiten. Gewinne und Verluste aus der Veränderung des Marktwerts der derivativen Finanzinstrumente werden entsprechend dem Verwendungszweck des Derivats und abhängig von der Erfüllung der Voraussetzungen für ein Hedge-Accounting (geschlossene Bilanzierung) im Abschluss berücksichtigt. Durch die Verabschiedung des SFAS 137 („Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities - Deferral of the Effective Date of FASB Statement No. 133, an Amendment of FASB Statement No. 133“) ist der spätest mögliche erstmalige Einführungszeitpunkt von SFAS 133 auf Geschäftsjahre, die nach dem 15. Juni 2000 beginnen, verschoben worden. DaimlerChrysler beabsichtigt den Standard zum 1. Januar 2000 einzuführen. Der neue Standard wird es DaimlerChrysler ermöglichen, bestimmte, auf die Absicherung geplanter zukünftiger Transaktionen („forecasted transactions“) gerichtete Devisensicherungsgeschäfte in ein Hedge-Accounting einzubeziehen. Nach den derzeitigen Bilanzierungsmethoden des Konzerns erfolgt für solche Sicherungsgeschäfte eine Marktbewertung und eine ergebniswirksame Berücksichtigung unrealisierter Gewinne und Verluste in der laufenden Periode. Daher können bei Einführung von SFAS 133, abhängig von der Kurssicherungsstrategie des Konzerns und der Höhe der Wechselkursveränderungen, bei diesen Devisensicherungsgeschäften geringere Ergebnisschwankungen in den laufenden Perioden resultieren.

### 3. KONSOLIDIERUNGSKREIS

*Konsolidierungskreis.* Der Konsolidierungskreis umfasst - neben der DaimlerChrysler AG - 549 (i.V. 481) in- und ausländische Tochterunternehmen sowie 16 (i.V. 82) Gemeinschaftsunternehmen; letztere werden grundsätzlich quotaal einbezogen. Darüber hinaus haben wir 55 (i.V. 27) Unternehmen at equity nach der Buchwert-

methode einbezogen. Im Berichtsjahr sind 76 Tochterunternehmen sowie 2 Gemeinschaftsunternehmen erstmals in den Konzernabschluss einbezogen worden. 69 Tochterunternehmen sowie 7 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 343 (i.V. 313) Tochterunternehmen („verbundene Unternehmen“), deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zusammengefasst von untergeordneter Bedeutung ist sowie 7 (i.V. 7) Gesellschaften, deren Vermögen als Träger von Versorgungseinrichtungen Verfügungsbeschränkungen unterliegt. Im Konzernabschluss werden Beteiligungen an 109 (i.V. 110) assoziierten Unternehmen „at cost“ bewertet und unter Beteiligungen ausgewiesen, da sie für die zutreffende Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

**Adtranz-Joint Venture.** Im ersten Quartal 1999 hat DaimlerChrysler alle restlichen Anteile an Adtranz, einem Joint Venture auf dem Gebiet Bahnsysteme, für \$ 472 Mio. (€ 441 Mio.) von Asea Brown Boveri erworben. Der Kauf wurde nach der Erwerbsmethode („purchase accounting“) bilanziert. Der Kaufpreis wurde auf die erworbenen Vermögensgegenstände und Schulden auf Basis ihrer Zeitwerte aufgeteilt. Aufgrund der Zuordnung hat sich ein Geschäftswert in Höhe von rd. € 100 Mio. ergeben, der linear über einen Zeitraum von 17 Jahren abgeschrieben wird. Vor dem vollständigen Erwerb wurde Adtranz im Jahr 1998 mit 65 Gemeinschaftsunternehmen quotall in den Konzernabschluss einbezogen. Demnach wurden in die Konzernabschlüsse 1998 und 1997 die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Cash Flows entsprechend dem an der Gesellschaft gehaltenen Anteil aufgenommen.

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

Die nachstehenden Angaben stellen die anteiligen Werte dar, mit denen Adtranz in die Konzernabschlüsse 1998 und 1997 einbezogen wurde; sie enthalten auch die Auswirkungen des Geschäftswerts aus der Erstkonsolidierung im DaimlerChrysler-Konzernabschluss. Die übrigen quotall konsolidierten Unternehmen sind von untergeordneter Bedeutung.

31. Dezember

**Angaben zur Bilanz in Mio. €:**

1998

Anlagevermögen <sup>1)</sup>	728
Umlaufvermögen	842
<b>Summe Aktiva</b>	<b>1.570</b>
Eigenkapital	385
Anteile in Fremdbesitz	7
Rückstellungen	542
Verbindlichkeiten	636
<b>Summe Passiva</b>	<b>1.570</b>

<sup>1)</sup> Enthält den Geschäftswert aus der Kapitalkonsolidierung der Adtranz im DaimlerChrysler-Konzernabschluss in Höhe von € 348 Mio.

**Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung in Mio. €:**

1998 1997

Umsatzerlöse	1.658	1.631
Operating Loss <sup>1)</sup>	(322)	(222)
<b>Konzernergebnis</b>	<b>(316)</b>	<b>(154)</b>

<sup>1)</sup> Im Operating Loss 1998 sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Geschäftswert in Höhe von € 64 (1997: 61) Mio. enthalten.

**Angaben zur Kapitalflussrechnung in Mio. €:**

1998 1997

Cash flows aus der:		
Geschäftstätigkeit	(130)	72
Investitionstätigkeit	(84)	(12)
Finanzierungstätigkeit	161	(50)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel	(2)	.
<b>Veränderung der Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate)</b>	<b>(55)</b>	<b>10</b>
Zahlungsmittel (< 3 Monate) zum Jahresanfang	155	145
<b>Zahlungsmittel (&lt; 3 Monate) zum Jahresende</b>	<b>100</b>	<b>155</b>

Im Jahr 1998 sind in den Zahlungsmitteln von bis zu 3 Monaten Forderungen gegen die DaimlerChrysler AG im Rahmen des konzerninternen Cash-Concentration-Verfahrens in Höhe von € 30 (1997: 51) Mio. enthalten.

**4. WESENTLICHE VERÄUSSERUNGEN**

Im Zuge eines Börsengangs im März 1999 sowie der Veräußerung eines wesentlichen Teils ihrer Anteile im September 1999 reduzierte die debis AG, ein Tochterunternehmen, an dem der Konzern sämtliche Anteile hält, ihre Beteiligung an debitel AG auf 10% (vgl. Anmerkung 9).

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

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 (vor Ertragsteuern) in Höhe von € 110 Mio. entstanden.

Im Juli 1997 hat debis AG die strategische Partnerschaft mit Cap Gemini Sogeti S.A. aufgrund der unterschiedlichen zukünftigen strategischen Orientierung der beiden Unternehmen beendet. Der

Ertrag (vor Ertragsteuern) aus der Veräußerung der 24,4%-igen Beteiligung an Cap Gemini Sogeti S.A. betrug € 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. resultierte. In Verbindung mit dem Börsengang ist ein Gewinn vor und nach Steuern in Höhe von € 65 Mio. entstanden. Der Gewinn wurde abgegrenzt und über die verbleibende Laufzeit der Lieferverträge mit DTAG, die im Jahr 2001 enden, 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. (€ 53 Mio. nach Steuern) aus zuvor abgegrenzten Gewinnen aus Fahrzeugverkäufen von DaimlerChrysler an DTAG.

## 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. €:	1999	1998	1997
Vertriebskosten	11.744	10.100	9.663
Allgemeine Verwaltungskosten	5.145	5.217	4.709
Abschreibungen von Firmenwerten	215	227	210
Andere Aufwendungen	428	685	1.039
	<b>17.532</b>	<b>16.229</b>	<b>15.621</b>

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. €:	1999	1998	1997
Löhne und Gehälter	21.044	19.982	18.656
Soziale Abgaben	3.179	2.990	2.817
Netto-Pensionsaufwendungen (vgl. Anmerkung 22a)	931	1.126	1.077
Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen (vgl. Anmerkung 22a)	783	866	755
Übrige Aufwendungen für Altersversorgung	221	69	65
	<b>26.158</b>	<b>25.033</b>	<b>23.370</b>

Im Jahresdurchschnitt waren im Konzern beschäftigt:

Anzahl	1999	1998	1997
Arbeiter	279.124	268.764	261.426
Angestellte	170.539	152.415	147.882
Auszubildende/Praktikanten	13.898	12.760	12.353
	<b>463.561</b>	<b>433.939</b>	<b>421.661</b>

In Gemeinschaftsunternehmen sind 14.851 (1998: 36.024; 1997: 34.448) Personen tätig.

Die von Konzernunternehmen in 1999 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der DaimlerChrysler AG € 55,4 Mio. und für den Aufsichtsrat der DaimlerChrysler AG € 1,2 Mio. Die Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf € 23,4 Mio. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen sind im Jahresabschluss der DaimlerChrysler AG insgesamt € 100,5 Mio. zurückgestellt. Zum 31. Dezember 1999 bestehen keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der DaimlerChrysler AG.

### 6. SONSTIGE ERTRÄGE

In den sonstigen Erträgen sind Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von € 132 (1998: 99; 1997: 95) Mio., nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge in Höhe von € 153 (1998: 138; 1997: 87) Mio. und Erträge aus der Auflösung verschiedener Verpflichtungen in Höhe von € 130 (1998: 199; 1997: 154) Mio. ausgewiesen. Im Jahr 1998 waren Erträge aus dem Abgang von Beteiligungen in Höhe von € 389 (1997: 117) Mio. enthalten.

## 7. FINANZERGEBNIS

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Erträge aus Beteiligungen davon aus verbundenen Unternehmen € 41 (1998: 20); 1997: 17) Mio.	19	(111)	66
Ergebnis aus dem Abgang von Beteiligungen, assoziierten Unter- nehmen und Anteilen an verbundenen Unternehmen	41	37	459
Abschreibungen auf Beteiligungen und auf Anteile an verbundenen Unternehmen	(19)	(55)	(76)
Ergebnis aus at equity-bilanzierten Unternehmen und sonstigen nicht konsolidierten Unternehmen	23	59	36
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>64</b>	<b>(70)</b>	<b>485</b>
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge davon aus verbundenen Unternehmen € 17 (1998: 13; 1997: 10) Mio.	1.382	1.327	1.320
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(729)	(702)	(640)
<b>Zinsergebnis</b>	<b>653</b>	<b>625</b>	<b>680</b>
Erträge aus Wertpapieren und Ausleihungen	913	231	376
Abschreibungen auf Wertpapiere und Ausleihungen	(17)	(10)	(10)
Ergebnis aus nicht zugeordneten deri- vativen Finanzinstrumenten	(1.078)	145	(794)
Sonstiges Finanzergebnis	(202)	(158)	(104)
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>(384)</b>	<b>208</b>	<b>(532)</b>
	<b>333</b>	<b>763</b>	<b>633</b>

Im Zusammenhang mit langfristigen Baumaßnahmen sind Zinsen in Höhe von € 163 (1998: 186; 1997: 207) Mio. aktiviert worden.

## 8. STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Vom Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis in Höhe von € 9.657 (1998: 8.093; 1997: 6.145) Mio. wurden € 2.688 (1998: 2.229; 1997: 1.450) Mio. in Deutschland erwirtschaftet.

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

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Laufende Steuern			
Deutschland	1.074	(267)	(1.472)
Ausland	1.538	1.322	1.660
Latente Steuern			
Deutschland	836	967	(910)
Ausland	1.085	992	205
	<b>4.533</b>	<b>3.014</b>	<b>(517)</b>

Im Rahmen der zum 1. Januar 1999 wirksamen Steuerreform in Deutschland wurde u. a. der Körperschaftsteuersatz auf einbehaltenen Gewinne von 45% auf 40% reduziert sowie die Bemessungsgrundlage verbreitert. Die Auswirkungen der Steuerreform in Deutschland betragen € 812 Mio. (€ 0,81 je Aktie bzw. € 0,80 je Aktie (voll verwässert)). Die Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes führte zu einem einmaligen Steueraufwand von € 290 Mio. aus der Abwertung der zum 31.12.1998 per Saldo aktiven Steuerlatenz bei den deutschen Gesellschaften. Darüber hinaus ergab sich durch die Verbreiterung der Bemessungsgrundlage eine zusätzliche Steuerbelastung von € 522 Mio.

Im deutschen Körperschaftsteuerrecht wird bei der Besteuerung von Gesellschaften und Aktionären das Anrechnungsverfahren angewandt. Nach dem für das Geschäftsjahr 1999 geltenden Steuerrecht werden thesaurierte Gewinne zunächst mit einem Körperschaftsteuersatz von 40% (1998 und 1997: 45%) zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% (1998: 5,5%; 1997: 7,5%) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld besteuert. Danach ergibt sich ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2% (1998: 47,475%; 1997: 48,375%). Bei Ausschüttung von in Deutschland erwirtschafteten Gewinnen an die Aktionäre wird der Körperschaftsteuersatz auf 30% (zuzüglich des Solidaritätszuschlages von 5,5% (1998: 5,5%; 1997: 7,5%) auf die abgeführte Körperschaftsteuerschuld von 30%) reduziert, indem der zuvor gezahlte, den effektiven Ausschüttungssteuersatz von 31,65% (1998: 31,65%; 1997: 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 1999 für die Berechnung der latenten Steuern ein effektiver Körperschaftsteuersatz von 42,2% (1998 und 1997: 47,475%) zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 9,3% (1998 bzw. 1997: 8,525%) angewandt. Die oben genannten Steuersatzänderungen wurden 1999 und 1997 ergebniswirksam berücksichtigt und die Auswirkungen in den Überleitungsrechnungen angegeben.



Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im jeweiligen Geschäftsjahr erwarteten zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr 1999 gültige Gesamtsteuersatz von 51,5% (1998: 56%; 1997: 57%) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert. Dieser Gesamtsteuersatz besteht aus einem effektiven Körperschaftsteuersatz von 42,2% (1998: 47,475%; 1997: 48,375%) zuzüglich eines effektiven Gewerbesteuersatzes von 9,3% (1998: 8,525%; 1997: 8,625%).

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Erwarteter Steueraufwand	4.973	4.532	3.503
Auswirkung der Steuerreform in Deutschland im Jahr 1999	812	-	-
Änderung Solidaritätszuschlag	-	-	68
Herstellung der Ausschüttungsbelastung	(500)	(515)	(1.624)
Besteuerungsunterschied Ausland	(966)	(1.012)	(813)
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	23	112	(465)
Steuerlich abweichend behandelte Beteiligungsabschreibungen	(28)	(18)	(240)
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	33	78	55
Sonstiges	186	(163)	2
<b>Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)</b>	<b>4.533</b>	<b>3.014</b>	<b>(517)</b>

Der Steuerertrag aus der Herstellung der Ausschüttungsbelastung beträgt im Berichtsjahr € 500 (1998: 515) Mio. und resultiert im Wesentlichen aus der auf die normale Ausschüttung (1999 und 1998: € 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 von € 465 Mio. im Wesentlichen auf die Nutzung 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.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Sachanlagen	1.217	2.063
Vermietete Gegenstände	920	1.068
Finanzanlagen	1.983	97
Vorräte	1.424	1.328
Forderungen	993	527
Steuerliche Verlustvorträge	1.011	1.056
Pensionsrückstellungen	3.662	3.880
Sonstige Rückstellungen	4.248	4.166
Verbindlichkeiten	1.482	846
Passive Rechnungsabgrenzung	1.246	1.144
Sonstige	490	452
	<b>18.676</b>	<b>16.627</b>
Wertberichtigungen	(363)	(411)
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>18.313</b>	<b>16.216</b>
Sachanlagen	(3.346)	(2.743)
Vermietete Gegenstände	(5.600)	(4.252)
Vorräte	(499)	(483)
Forderungen	(3.278)	(3.645)
Aktive Rechnungsabgrenzung	(508)	(450)
Pensionsrückstellungen	(4.127)	(2.069)
Sonstige Rückstellungen	(671)	(367)
Steuer auf thesaurierte Gewinne bei ausländischen Tochtergesellschaften	(520)	(297)
Sonstige	(1.150)	(1.059)
<b>Passive latente Steuern</b>	<b>(19.699)</b>	<b>(15.365)</b>
<b>Netto-Betrag der (passiven) aktiven latenten Steuern</b>	<b>(1.386)</b>	<b>851</b>

Zum 31. Dezember 1999 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von € 2.232 (i.V. 1.724) Mio. sowie gewerbesteuerliche Verlustvorträge von € 1.352 (i.V. 2.156) Mio. Die in 1999 im Konzern vorhandenen körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge entfallen auf Nicht-Organgesellschaften sowohl im Aus- und Inland und sind teilweise in der Vortragsfähigkeit begrenzt. Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern verringerten sich in der Bilanz um € 48 Mio. Die heutige Einschätzung kann sich in Abhängigkeit von der Ertragslage zukünftiger Jahre ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999		31. Dezember 1998	
	Summe	> 1 Jahr	Summe	> 1 Jahr
Aktive latente Steuern	3.806	2.937	5.016	3.979
Passive latente Steuern	(5.192)	(4.689)	(4.165)	(2.884)
<b>Netto-Betrag (passive) aktive latente Steuern</b>	<b>(1.386)</b>	<b>(1.752)</b>	<b>851</b>	<b>1.095</b>

Im Rahmen der latenten Steuern wurden ausländische Quellensteuern in Höhe von € 343 (i.V. 297) Mio. passiviert, weil bei ausländischen Tochtergesellschaften einbehaltene Gewinne von € 6.868 (i.V. 5.948) Mio. in den nächsten Jahren ausgeschüttet werden sollen. Darüber hinaus ist im deutschen Steuerrecht ab 1999 pauschal ein Betrag von 5% der steuerbefreiten ausländischen Dividenden als nicht abzugsfähige Betriebsausgabe zu behandeln. Der bei Ausschüttung zusätzlich anfallende Steueraufwand in Höhe von € 177 Mio. wurde in 1999 passiviert und ist bei der Ermittlung der Auswirkung aus der Steuerreform 1999 berücksichtigt worden. Passive latente Steuern auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen in Höhe von € 13.224 (i.V. 6.016) 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. €:	1999	1998	1997
Ausgewiesener Steueraufwand (-ertrag)	4.533	3.014	(517)
Im außerordentlichen Ergebnis enthaltener Steueraufwand (-ertrag)	470	(78)	-
Steueraufwand (-ertrag) auf steuerlich abweichende Aufwendungen aus Stock Options	(31)	(212)	(39)
Steueraufwand (-ertrag) auf Bestandteile des übrigen Comprehensive Income	(155)	296	176
	4.817	3.020	(380)

## 9. AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Im März 1999 erzielte die debis AG, ein Tochterunternehmen, an dem der Konzern sämtliche Anteile hält, aus der Veräußerung eines Teils ihrer Anteile an debitel AG im Rahmen eines Börsengangs einen Erlös von € 274 Mio. Im September 1999 veräußerte die debis AG einen weiteren Teil der verbliebenen Anteile an der debitel AG an Swisscom zu einem Erlös von € 924 Mio. und reduzierte damit ihren Anteil auf 10%. Aus den Veräußerungen resultierte ein außerordentlicher Gewinn nach Steuern in Höhe von € 659 Mio. (nach Abzug des Steueraufwandes in Höhe von € 481 Mio.). Werden innerhalb von zwei Jahren nach Vollzug eines nach der Pooling-of-Interests-Methode bilanzierten Unternehmenszusammenschlusses wesentliche Vermögensgegenstände oder Beteiligungen veräußert, so ist das hieraus resultierende Ergebnis nach US-GAAP als außerordentliches Ergebnis auszuweisen. Aufgrund der Wesentlichkeit der im September 1999 durchgeführten Veräußerung sind sowohl das aus der Veräußerung im März als auch das aus der Veräußerung im September resultierende Ergebnis nach Ertragsteuern im außerordentlichen Ergebnis dargestellt.

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

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

## ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

### 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 Geschäftswerte sowie einen im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen stehenden Unterschiedsbetrag. Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen in Höhe von insgesamt € 368 (i.V. 394) 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 € 32 (1998: 38; 1997: 29) Mio.

### 11. VERMIETETE GEGENSTÄNDE

Die Veränderung der Vermieteten Gegenstände kann der Entwicklung des Konzern-Anlagevermögens entnommen werden. Vom Gesamtbestand entfallen insgesamt € 26.409 (i.V. 14.078) Mio. auf Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Die zukünftigen Erlöse aus nicht kündbaren „operating-lease“-Verträgen sind zum 31. Dezember 1999 wie folgt fällig:

Angaben in Mio. €:

2000	4.939
2001	3.956
2002	2.102
2003	459
2004	178
danach	187
	<b>11.821</b>

### 12. VORRÄTE

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.602	2.278
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen davon aus langfristigen Aufträgen € 2.000 (i.V. 919) Mio.	6.285	4.568
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	9.887	7.631
Geleistete Anzahlungen	518	312
	<b>19.292</b>	<b>14.789</b>
Erhaltene Anzahlungen davon aus langfristigen Aufträgen € 1.166 (i.V. 578) Mio.	(4.307)	(2.993)
	<b>14.985</b>	<b>11.796</b>

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 € 691 (i.V. 549) Mio. höhere Vorräte ergeben.

### 13. FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.859	8.020
Noch nicht fakturierte Forderungen aus langfristigen Aufträgen, abzüglich erhaltener Anzahlungen	779	442
	<b>9.638</b>	<b>8.462</b>
Wertberichtigungen	(798)	(857)
	<b>8.840</b>	<b>7.605</b>

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen € 469 (i.V. 399) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

#### 14. FORDERUNGEN AUS FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Forderungen aus		
Absatzfinanzierung	32.696	20.635
Finanzierungsleasing	11.440	9.542
	44.136	30.177
Aktivierter Vertragsabschlusskosten	143	96
Erträge nachfolgender Geschäftsjahre	(5.977)	(4.245)
Nicht garantierte Restbuchwerte der Leasinggegenstände	1.032	804
	39.334	26.832
Wertberichtigungen	(599)	(364)
	38.735	26.468

Von den Forderungen aus Finanzdienstleistungen weisen € 21.194 (i.V. 14.733) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Die Forderungen aus Absatzfinanzierung und Finanzierungsleasing sind durch den Bestand an Personenwagen und Nutzfahrzeugen gesichert. Zum 31. Dezember 1999 ergeben sich für die folgenden Jahre für die Forderungen die nachstehenden vertraglichen Fälligkeiten:

Angaben in Mio. €:	
2000	20.184
2001	8.043
2002	5.935
2003	3.568
2004	2.166
danach	4.240
	44.136

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

Im geschäftsüblichen Rahmen wurde ein Teil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte veräußert. Die Erlöse daraus betragen € 51.843 (1998: 40.950; 1997: 44.336) Mio.

#### 15. ÜBRIGE FORDERUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	850	480
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht <sup>1)</sup>	1.250	804
Sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Forderungen	11.598	10.740
	13.698	12.024
Wertberichtigungen	(1.127)	(1.249)
	12.571	10.775

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

In den sonstigen Vermögensgegenständen und sonstigen Forderungen sind einbehaltene Beträge zur Kreditverbesserung verkaufter Forderungen sowie nachrangige Wertpapiere aus ABS-Maßnahmen von insgesamt € 4.006 (i.V. 3.046) Mio. enthalten.

Von den übrigen Forderungen weisen € 3.390 (i.V. 4.199) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

#### 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:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Schuldtitel	4.347	4.565
Aktien	938	971
Anteile an Aktienfonds	1.191	1.970
Anteile an Rentenfonds	2.493	4.654
	8.969	12.160



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

Angaben in Mio. €:	Anschaf-		31. Dezember 1999		Anschaf-		31. Dezember 1998	
	fungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust	fungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust
Anlagebestand	8.114	8.486	522	150	10.501	11.183	706	24
Handelsbestand	487	483	-	4	934	977	44	1
<b>Wertpapiere des Umlaufvermögens</b>	<b>8.601</b>	<b>8.969</b>	<b>522</b>	<b>154</b>	<b>11.435</b>	<b>12.160</b>	<b>750</b>	<b>25</b>
<b>Anlagebestand/Wertpapiere des Anlagevermögens</b>	<b>296</b>	<b>784</b>	<b>488</b>	<b>-</b>	<b>278</b>	<b>675</b>	<b>397</b>	<b>-</b>
	<b>8.897</b>	<b>9.753</b>	<b>1.010</b>	<b>154</b>	<b>11.713</b>	<b>12.835</b>	<b>1.147</b>	<b>25</b>

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

Angaben in Mio. €:	Anschaf-		31. Dezember 1999		Anschaf-		31. Dezember 1998	
	fungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust	fungskosten	Marktwert	unrealisierter Gewinn	Verlust
Aktien	977	1.662	698	13	1.116	1.623	512	5
Schuldtitel von Bund und Ländern	159	167	8	-	93	93	-	-
Schuldtitel von inländischen Gebietskörperschaften	20	20	-	-	418	418	-	-
Schuldtitel ausländischer Staaten	1.682	1.654	13	41	892	893	4	3
Schuldtitel von Kapitalgesellschaften	1.234	1.210	-	24	1.459	1.478	31	12
Anteile an Aktienfonds	935	1.191	276	20	1.761	1.970	209	-
Anteile an Rentenfonds	2.526	2.495	15	46	4.309	4.654	345	-
Dinglich gesicherte Schuldverschreibungen	622	616	-	6	597	595	1	3
Andere börsengängige Wertpapiere	255	255	-	-	134	134	1	1
<b>Anlagebestand</b>	<b>8.410</b>	<b>9.270</b>	<b>1.010</b>	<b>150</b>	<b>10.779</b>	<b>11.858</b>	<b>1.103</b>	<b>24</b>
<b>Handelsbestand</b>	<b>487</b>	<b>483</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>934</b>	<b>977</b>	<b>44</b>	<b>1</b>
	<b>8.897</b>	<b>9.753</b>	<b>1.010</b>	<b>154</b>	<b>11.713</b>	<b>12.835</b>	<b>1.147</b>	<b>25</b>

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

Anlagebestand in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Fällig innerhalb von einem Jahr	1.473	975
Fällig zwischen 2 und 5 Jahren	1.806	2.122
Fällig zwischen 5 und 10 Jahren	477	129
Fällig nach mehr als 10 Jahren	166	385
	<b>3.922</b>	<b>3.611</b>

Die Erlöse aus dem Abgang von Wertpapieren des Anlagebestands betragen € 6.540 (1998: 2.734; 1997: 1.432) Mio. einschließlich einer Einlage in den DaimlerChrysler Pension Trust von € 4.059 Mio. (vgl. Anmerkung 22a). Die dabei realisierten Gewinne belaufen sich auf € 627 (1998: 98; 1997: 92) Mio., während die realisierten Verluste € 4 (1998: 8; 1997: 1) Mio. betragen. Die Bewertung und Ermittlung der realisierten Gewinne und Verluste erfolgt bei DaimlerChrysler nach der tatsächlichen Verbrauchsfolge.

Wertpapiere mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten in Höhe von rd. € 5,4 (1998: 4,6) 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 € 338 (i.V. 308) Mio. Festgelder mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten.

## 18. KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	1999	1998	1997
Zahlungsmittel von bis zu 3 Monaten	8.761	6.281	6.634
Zahlungsmittel von mehr als 3 Monaten	338	308	175
Wertpapiere des Umlaufvermögens	8.969	12.160	10.180
Sonstige	133	324	336
	18.201	19.073	17.325

Folgende Auszahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten:

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Gezahlte Zinsen	3.315	2.553	1.953
Gezahlte Ertragsteuern	1.883	993	1.699

## 19. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten setzen sich zusammen aus:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Überdeckung von Pensionsverpflichtungen	6.236	5.309
Andere aktive Rechnungsabgrenzungsposten	978	825
	7.214	6.134

Von den gesamten Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 6.118 (i.V. 5.280) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

## 20. EIGENKAPITAL

### Zahl der ausgegebenen Aktien

Die Anzahl der am 31. Dezember 1999 von DaimlerChrysler ausgegebenen nennwertlosen Aktien betrug 1.003.261.403 (i.V. 1.001.733.220). Jede Aktie repräsentiert einen Anteil am gezeichneten Kapital in Höhe von rd. € 2,56.

### Sonderausschüttung

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

### Kapitalerhöhung

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

### Eigene Anteile

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

### Vorzugsaktien

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

### Genehmigtes und bedingtes Kapital

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

Im Hinblick auf die unten beschriebene mit 4,125 % verzinsliche DM-Optionsanleihe und die mit 5,75% verzinslichen DM-Inhaberteilschuldverschreibungen (Pflichtwandelanleihe) kann das Grundkapital um bis zu € 43,7 Mio. erhöht werden. Zusätzlich ist DaimlerChrysler ermächtigt, das Grundkapital im Zusammenhang mit den bis zum 30. April 2003 auszugebenden bzw. zu garantierenden Options- bzw. Wandelanleihen um bis zu € 102 Mio. bedingt zu erhöhen.

**Options- und Wandelanleihen**

Im Juni 1997 hat DaimlerChrysler eine Pflichtwandelanleihe mit einer Laufzeit bis zum 14. Juni 2002 und einer Verzinsung von 5,75% zu einem Bezugskurs von € 66,83 je Anleihe begeben. Die Pflichtwandelanleihe in Höhe von nominal € 508 Mio. repräsentierte bei Ausgabe 7.600.000 Teilschuldverschreibungen, die bis zum 4. Juni 2002 in je 0,86631 junge Aktien gewandelt werden können. Alle bis dahin noch nicht ausgeübten Wandlungsrechte unterliegen einer Pflichtwandlung, deren Wandlungsverhältnis auf der Basis des sich in den letzten 20 Handelstagen vor dem 8. Juni 2002 ergebenden Durchschnittsaktienkurses bestimmt wird und davon abhängig zwischen 1,25625 und 0,86631 Aktien je Wandlungsrecht liegt. Im Jahr 1999 sind aufgrund von Wandlungen 665 (1998: 3.713; 1997: 156) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben worden.

Im Jahr 1996 hat die DaimlerChrysler Luxembourg Capital S.A., ein Tochterunternehmen, an dem DaimlerChrysler sämtliche Anteile hält, eine mit 4,125% verzinsliche Optionsanleihe (Laufzeit bis zum 5. Juli 2003) in Höhe von € 383 Mio. (im Nennwert von € 511 je Stück) begeben. Die Anleihe berechtigt die Inhaber zum Bezug von insgesamt 7.690.500 auf den Inhaber lautende Aktien der DaimlerChrysler AG. Gemäß geänderter Anleihebedingungen beträgt der Optionspreis pro Aktie bei Inzahlungsgabe € 42,67 bzw. bei Zahlung in Geld € 44,49. Im Geschäftsjahr 1999 sind durch die Ausübung von Optionsrechten 1.517.468 (1998: 5.027.002; 1997: 1.785) neue DaimlerChrysler-Aktien ausgegeben worden.

**Comprehensive Income**

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

Angaben in Mio. €:	1999		1998		1997				
	vor Steuern	Steuer-Effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-Effekt	Netto	vor Steuern	Steuer-Effekt	Netto
Unrealisierte Gewinne (Verluste) aus der Marktbewertung von Wertpapieren:									
Veränderung der unrealisierten Gewinne (Verluste)	292	(163)	129	659	(354)	305	439	(230)	209
Realisierte (Gewinne) Verluste	(623)	313	(310)	(103)	57	(46)	(106)	54	(52)
Unrealisierte Gewinne (Verluste), gesamt	(331)	150	(181)	556	(297)	259	333	(176)	157
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung	2.431	-	2.431	(1.402)	-	(1.402)	1.865	-	1.865
der Pensionsbewertung	(13)	5	(8)	(2)	1	(1)	1	(.)	1
<b>Veränderung des übrigen Comprehensive Income</b>	<b>2.087</b>	<b>155</b>	<b>2.242</b>	<b>(848)</b>	<b>(296)</b>	<b>(1.144)</b>	<b>2.199</b>	<b>(176)</b>	<b>2.023</b>

**Sonstiges**

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

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss gemäß HGB der DaimlerChrysler AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 1999 der DaimlerChrysler AG eine Dividende von € 2.358 Mio. (€ 2,35 je Aktie) an die Aktionäre auszuschütten.

**21. AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG**

Der Konzern verfügt zum Bilanzstichtag über verschiedene sog. Stock Appreciation Rights („SAR“-)Pläne, die im laufenden Jahr gewährt wurden bzw. aus der Umwandlung früherer Daimler-Benz Stock Options entstanden sind oder aus früheren Chrysler-Plänen herrühren, zielabhängige Performance-Based Stock Awards sowie einen Stock-Option-Plan, der ursprünglich im Jahr 1996 bei Daimler-Benz gewährt und inzwischen auf Rechte zur Wandlung in DaimlerChrysler-Aktien umgestellt wurde. Vor Unternehmenszusammenschluss bestanden bei Chrysler im Sinne der APB Opinion No. 25 fixe Stock-Option-Pläne und eine zielabhängige Aktienvergütung. Letztgenannte Vergütungsformen sind im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses beendet worden; alle bestehenden Anrechte wurden unverfallbar und in eine entsprechende Anzahl von DaimlerChrysler-Aktien gewandelt. Der Konzern bilanziert aktienorientierte Vergütungspläne gemäß APB Opinion No. 25.

### Aktienkursabhängige Pläne

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

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

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

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

	1999		1998	
	Durchschnittlicher Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Durchschnittlicher Anzahl der SARs	Durchschnittlicher Ausübungspreis
	Mio. Stück	€ je Stück	Mio. Stück	€ je Stück
Bestand am Jahresanfang	22,2	64,58	-	-
Gewährt	11,4	89,70	22,3	64,58
Umwandlung von Stock Options in SARs	15,2	79,79	-	-
Ausgeübt	(2,2)	64,91	(0,1)	64,58
Verfallen	(0,8)	76,07	-	-
Noch bestehend am Jahresende	45,8	75,68	22,2	64,58
<b>Ausübbar am Jahresende</b>	<b>26,8</b>	<b>64,92</b>	<b>11,3</b>	<b>64,58</b>

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

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

### Stock-Option-Pläne

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

Wandelschuldverschreibung gewährt in	fällig	Nominalverzinsung	Wandlungspreis
1996	July 2006	5,9%	€42,62
1997	July 2007	5,3%	€65,90
1998	July 2008	4,4%	€92,30

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



Entwicklung der an das Management ausgegebenen Stock-Options:

	1999		1998		1997	
	Anzahl der Wandlungs- rechte	Durch- schnittlicher Wandlungs- preis	Anzahl der Wandlungs- rechte	Durch- schnittlicher Wandlungs- preis	Anzahl der Wandlungs- rechte	Durch- schnittlicher Wandlungs- preis
	Mio. Stück	€ je Stück	Mio. Stück	€ je Stück	Mio. Stück	€ je Stück
Bestand am Jahresanfang	15,5	79,63	7,5	65,60	0,2	42,62
Gewährt	-	-	8,2	92,30	7,4	65,90
Ausgeübt	-	-	(.)	42,62	(0,1)	42,62
Rückzahlungen	(0,2)	79,10	(0,2)	72,22	(.)	65,90
Umwandlung in SARs	(15,2)	79,79	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	0,1	42,62	15,5	79,63	7,5	65,60
<b>Ausübbar am Jahresende</b>	<b>0,1</b>	<b>42,62</b>	<b>0,1</b>	<b>42,62</b>	<b>0,1</b>	<b>42,62</b>

Im Jahr 1999 ist im Zusammenhang mit Stock-Option-Plänen kein Aufwand angefallen (1998: € 38 Mio.; 1997: € 0 Mio.).

*Fixe Stock-Option-Pläne bei Chrysler*

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

	1998		1997	
	Anzahl Optionen auf Chrysler- Aktien	Durch- schnittlicher Wandlungs- preis	Anzahl Optionen auf Chrysler- Aktien	Durch- schnittlicher Wandlungs- preis
	Mio. Stück	USD je Stück	Mio. Stück	USD je Stück
Bestand am Jahresanfang	30,7	27,71	28,5	23,68
Gewährt	9,2	39,82	10,1	33,72
Ausgeübt	(3,8)	23,38	(7,8)	20,92
Verfallen	(0,1)	30,60	(0,1)	26,70
Getauscht in DaimlerChrysler-Aktien	(36,0)	31,24	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	30,7	27,71
<b>Ausübbar am Jahresende</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13,4</b>	<b>23,43</b>

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

*Zielabhängige Aktienvergütung bei Chrysler*

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

einem Ausschuss des „Board of Directors“ festgestellt; maßgebend hierbei war die Relation der tatsächlichen Zielerreichung zu den Zielvorgaben bei Beginn.

Im Jahr 1998 ist ein Aufwand in Höhe von € 65 (1997: 18) Mio. 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) Mio. Stück betragen. Im Zuge des Unternehmenszusammenschlusses wurden alle Performance Shares fällig gestellt und in DaimlerChrysler-Aktien umgewandelt.

*Sonstiges*

Wären die Aufwendungen der aktienorientierten Vergütungsmodelle nach Maßgabe des SFAS 123 auf Basis des Zeitwerts zum Gewährungszeitpunkt bestimmt worden, hätte sich im Jahr 1998 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 Jahr 1999 hätte sich bei Anwendung des SFAS 123 kein höherer Aufwand ergeben.

Der Zeitwert der von DaimlerChrysler im Rahmen der Stock-Option-Pläne 1998 und 1997 ausgegebenen 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
Durchschnittlich erwartete Dividendenrendite	4,0 %	4,7 %
Erwartete Volatilität	29 %	26 %
Risikofreier Anlagezinssatz	5,7 %	6,2 %
Erwartete Dauer bis zur Ausübung (in Jahren)	5	5
Zeitwert je Option	\$9,20	\$6,79

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:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember			
	1999		1998	
	Gesamt	davon > 1 Jahr	Gesamt	davon > 1 Jahr
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 22a)	14.048	13.075	16.618	15.714
Steuern	2.281	77	1.122	246
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 22b)	21.366	7.813	16.889	6.464
	37.695	20.965	34.629	22.424

### a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Pensionsverpflichtungen (Pensionspläne)	5.588	9.148
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	7.756	7.020
Übrige Pensionsverpflichtungen	704	450
	14.048	16.618

DaimlerChrysler gründete im vierten Quartal 1999 den DaimlerChrysler Pension Trust, der für künftige Pensionszahlungen in Deutschland vorgesehen ist. In diesen Pension Trust hat die DaimlerChrysler AG € 4.059 Mio. in Form von Wertpapieren eingelegt. Als Folge ergab sich in 1999 eine Verminderung der Rückstellungen für die Pensionsverpflichtungen. Im Januar 2000 hat die DaimlerChrysler AG weitere € 1.275 Mio. in Form von Wertpapieren in den Pension Trust eingelegt.

#### Pensionspläne

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

Zum 31. Dezember 1999 war das Fondsvermögen in verschiedenartigen Portfeuille angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Darin waren 9,7 Mio. Anteile am gezeichneten Kapital von DaimlerChrysler mit einem Marktwert von € 750 Mio. enthalten, die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses abgegeben wurden. Das Vermögen und die Erträge der Pensionsfonds und der Unterstützungskassen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen und für die Aufwendungen der Verwaltung der Pensionspläne vorgesehen.

Die folgenden Informationen über die Pensionspläne von DaimlerChrysler sind unterteilt in deutsche Pensionspläne sowie in übrige Pensionspläne, die hauptsächlich Pensionspläne in den U.S.A. betreffen. Bei der Bewertung der deutschen Pensionsverpflichtungen werden die Heubeck-Richttafeln 1998 berücksichtigt.

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999		31. Dezember 1998	
	Deutsche Pensions- pläne	Übrige Pensions- pläne	Deutsche Pensions- pläne	Übrige Pensions- pläne
<b>Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts:</b>				
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	<b>12.599</b>	<b>16.010</b>	<b>11.378</b>	<b>15.905</b>
Kursdifferenzen	-	<b>2.664</b>	-	<b>(1.212)</b>
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	<b>267</b>	<b>430</b>	<b>258</b>	<b>429</b>
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	<b>756</b>	<b>1.185</b>	<b>732</b>	<b>1.033</b>
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderung der Versorgungszusagen	-	<b>1.983</b>	<b>35</b>	<b>47</b>
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	<b>(28)</b>	<b>(2.142)</b>	<b>686</b>	<b>821</b>
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	<b>68</b>	<b>518</b>	<b>12</b>	<b>(22)</b>
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	<b>(539)</b>	<b>(1.070)</b>	<b>(502)</b>	<b>(991)</b>
<b>Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres</b>	<b>13.123</b>	<b>19.578</b>	<b>12.599</b>	<b>16.010</b>
<b>Veränderungen des Fondsvermögens:</b>				
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	<b>2.898</b>	<b>19.424</b>	<b>2.740</b>	<b>18.012</b>
Kursdifferenzen	-	<b>3.309</b>	-	<b>(1.410)</b>
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	<b>226</b>	<b>3.463</b>	<b>302</b>	<b>2.478</b>
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	<b>4.059</b>	<b>166</b>	-	<b>1.305</b>
Geleistete Beiträge durch die Arbeitnehmer	-	<b>27</b>	-	<b>20</b>
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	-	<b>498</b>	-	<b>7</b>
Pensionszahlungen der Fonds	<b>(149)</b>	<b>(1.064)</b>	<b>(144)</b>	<b>(988)</b>
<b>Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres</b>	<b>7.034</b>	<b>25.823</b>	<b>2.898</b>	<b>19.424</b>

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999		31. Dezember 1998	
	Deutsche Pension- pläne	Übrige Pensions- pläne	Deutsche Pension- pläne	Übrige Pensions- pläne
Finanzierungsstatus <sup>1)</sup>	<b>6.089</b>	<b>(6.245)</b>	<b>9.701</b>	<b>(3.414)</b>
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	<b>(691)</b>	<b>3.859</b>	<b>(723)</b>	<b>54</b>
Noch nicht berücksichtigte Dienszeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	<b>(7)</b>	<b>(3.530)</b>	<b>(6)</b>	<b>(1.530)</b>
Noch nicht berücksichtigte Erträge aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	<b>(252)</b>	-	<b>(357)</b>
<b>Bilanzbetrag</b>	<b>5.391</b>	<b>(6.168)</b>	<b>8.972</b>	<b>(5.247)</b>
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:				
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	-	<b>(6.236)</b>	-	<b>(5.309)</b>
Pensionsrückstellungen	<b>5.391</b>	<b>197</b>	<b>8.972</b>	<b>176</b>
Immaterielle Vermögensgegenstände	-	<b>(98)</b>	-	<b>(94)</b>
Übriges Comprehensive Income	-	<b>(31)</b>	-	<b>(20)</b>
<b>Bilanzbetrag (Saldo)</b>	<b>5.391</b>	<b>(6.168)</b>	<b>8.972</b>	<b>(5.247)</b>

<sup>1)</sup> Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung, für die Gehaltssteigerungen sowie für die langfristige Verzinsung des Fondsvermögens variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde. In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

	Deutsche Pensionspläne			Übrige Pensionspläne		
	1999	1998	1997	1999	1998	1997
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:						
Abzinsungsfaktor	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,5</b>	<b>7,5</b>	<b>6,5</b>	<b>6,8</b>
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>9,8</b>	<b>9,8</b>	<b>9,8</b>
Langfristige Gehaltssteigerungsraten	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>	<b>5,9</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>



Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €:	1999		1998		1997	
	Deutsche Pensionspläne %	Übrige Pensionspläne %	Deutsche Pensionspläne %	Übrige Pensionspläne %	Deutsche Pensionspläne %	Übrige Pensionspläne %
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	267	430	258	429	243	295
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	756	1.185	732	1.033	718	998
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	(223)	(1.872)	(203)	(1.514)	(198)	(1.372)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	1	41	(2)	80	(1)	54
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	-	214	-	187	(2)	196
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 87	-	129	-	126	-	125
Übrige Pensionsaufwendungen	1	2	(3)	3	-	21
<b>Netto-Pensionsaufwendungen</b>	<b>802</b>	<b>129</b>	<b>782</b>	<b>344</b>	<b>760</b>	<b>317</b>

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Anwartschaftsbarwert mit Gehaltssteigerungen	13.934	13.391
Fondsvermögen	7.818	3.497

#### Andere Versorgungsleistungen

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

Zum 31. Dezember 1999 war das Fondsvermögen in verschiedenartige Portfeuille angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
<b>Veränderung des Anwartschaftsbarwertes:</b>		
Anwartschaftsbarwert zu Beginn des Berichtsjahres	9.886	9.667
Kursdifferenzen	1.645	(763)
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	209	189
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	702	646
Rückwirkende Plananpassungen durch Änderungen der Versorgung	246	280
Versicherungsmathematische (Gewinne) Verluste	(1.687)	373
Konsolidierungskreisänderungen und übrige Veränderungen	51	(52)
Pensionszahlungen für unmittelbare und mittelbare Versorgungsverpflichtungen (Fonds)	(525)	(454)
<b>Anwartschaftsbarwert am Ende des Berichtsjahres</b>	<b>10.527</b>	<b>9.886</b>
<b>Veränderung des Fondsvermögens:</b>		
Fondsvermögen zum Zeitwert zu Beginn des Berichtsjahres	1.574	91
Kursdifferenzen	273	(24)
Tatsächliche Erträge der Fondsvermögen	241	13
Zuwendungen durch die Arbeitgeber	773	1.498
Pensionszahlungen des Fonds	(45)	(4)
<b>Fondsvermögen zum Zeitwert am Ende des Berichtsjahres</b>	<b>2.816</b>	<b>1.574</b>

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Finanzierungsstatus*)	<b>7.711</b>	<b>8.312</b>
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Gewinne (Verluste)	<b>574</b>	<b>(1.015)</b>
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	<b>(529)</b>	<b>(277)</b>
<b>Bilanzbetrag</b>	<b>7.756</b>	<b>7.020</b>

\*) Differenz zwischen dem Anwartschaftsbarwert und dem Fondsvermögen.

Der Bilanzbetrag stellt die Rückstellung der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen dar.

Die zur Berechnung der Zuschussverpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen 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 Plan aufgestellt wurde. Es wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Angaben in %:	1999	1998	1997
Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12.:			
Abzinsungsfaktor	<b>7,8</b>	<b>6,5</b>	<b>6,8</b>
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	<b>10,0</b>	<b>10,0</b>	<b>8,5</b>
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	<b>5,8</b>	<b>6,0</b>	<b>6,5</b>
Höchste Steigerungsrate der Gesundheitskosten im Jahr 2002	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>

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

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	<b>209</b>	<b>189</b>	<b>164</b>
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	<b>702</b>	<b>646</b>	<b>592</b>
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	<b>(169)</b>	<b>(6)</b>	<b>(5)</b>
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten (Gewinnen)	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>(1)</b>
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	<b>31</b>	<b>23</b>	<b>4</b>
Tilgung des Übergangssaldos aus der erstmaligen Anwendung von SFAS 106	-	-	<b>(1)</b>
Übrige Pensionsaufwendungen	-	-	<b>2</b>
<b>Netto-Aufwendungen</b>	<b>783</b>	<b>866</b>	<b>755</b>

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

Angaben in Mio. €:	1%-Steigerung	1%-Verminderung
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	<b>121</b>	<b>(99)</b>
<b>Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert</b>	<b>1.117</b>	<b>(870)</b>

#### Vorausbezahlte Versorgungsleistungen

In 1996 hat DaimlerChrysler die Voluntary Employees' Beneficiary Association („VEBA“-Trust gegründet, die Vorsorgeleistungen erfüllt, welche nicht die betriebliche Altersversorgung betreffen. Das Vermögen des VEBA-Trust betrug per 31. Dezember 1999 € 3.231 (i.V. 1.979) Mio., von dem Beträge in 1999 von € 2.698 Mio. und in 1998 von € 1.498 Mio. dem Fondsvermögen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zugeordnet wurden. In 1999 erfolgten Zuwendungen in Höhe von € 727 (1998: 292; 1997: 975) Mio.

## b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellungen für sonstige Risiken entfallen hauptsächlich auf:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Gewährleistungen und Abrechnungsrisiken	7.505	6.386
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	993	762
Restrukturierung	595	635
Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich	3.409	2.263
Andere	8.864	6.843
	<b>21.366</b>	<b>16.889</b>

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

Angaben in Mio. €:	Abfindungs-	Schließungs-	Gesamt
	zahlungen	kosten	
Stand zum 1. Januar 1997	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
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(242)	(110)	(352)
Auflösungen	(12)	(19)	(31)
Zuführungen	259	31	290
Stand zum 31. Dezember 1998	560	75	635
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(321)	21	(300)
Auflösungen	(15)	(9)	(24)
Zuführungen	183	101	284
Stand zum 31. Dezember 1999	407	188	595

Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind im Konzern in 1999 vor allem im Bereich direkt geführte industrielle Beteiligungen und DaimlerChrysler Aerospace, in 1998 vor allem im Bereich Fahrzeuge des früheren Daimler-Benz-Konzerns und DaimlerChrysler Aerospace Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von € 183 (1998: 259; 1997: 299) Mio. gebildet worden. In 1997 war im Wesentlichen das Fahrzeuggeschäft des früheren Daimler-Benz-Konzerns betroffen. Im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen sind ca. 2.400 (1998: 7.100; 1997: 6.600) Beschäftigte ausgeschieden. Dies hatte Abfindungszahlungen von € 239 (1998: 413; 1997: 503) Mio. zur Folge, von denen € 168 (1998: 242; 1997: 269) Mio. durch die Inanspruchnahme von vorhandenen Rückstellungen gedeckt waren. Am 31. Dezember 1999 sind für den Abbau von ca. 7.400 Beschäftigten entsprechende Rückstellungen vorhanden.

Die Schließungskosten resultieren in 1999, 1998 und 1997 vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen bei den direkt geführten industriellen Beteiligungen.

## 23. FINANZVERBINDLICHKEITEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember		
	1999	1998	
Anleihen	7.892	3.207	
Schuldverschreibungen	20.879	11.015	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.941	4.999	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	466	158	
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	257	319	
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien	1.286	777	
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten (fällig innerhalb eines Jahres)	36.721	20.475	
	<b>Fälligkeiten</b>		
Anleihen	2001-2007	21.440	14.576
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 5.781 (i.V. 2.605) Mio.			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2001-2019	5.398	4.311
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahren: € 2.455 (i.V. 2.185) Mio.			
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		145	171
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahre: € - (i.V. 28) Mio.			
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten		192	64
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahre: € 53 (i.V. 36) Mio.			
Verbindlichkeiten aus Capital Lease und Restwert-Garantien		592	833
davon mit einer Restlaufzeit > 5 Jahre: € 258 (i.V. 228) Mio.			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		27.767	19.955
		<b>64.488</b>	<b>40.430</b>

Zum Bilanzstichtag betragen die gewogenen Durchschnittszinssätze bei Anleihen 6,9%, bei Schuldverschreibungen 5,6% und bei Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 4,7%.

Unter den Schuldverschreibungen werden insbesondere auf € und US-Dollar lautende Commercial Paper ausgewiesen, einschließlich der bis zum Bilanzstichtag aufgelaufenen Zinsen. Die Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind durch Sicherungshypotheken, Pfandrechte an Wertpapieren und Forderungsabtretungen in Höhe von € 1.599 (i.V. 1.526) Mio. gesichert.

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

Angaben in Mio. €:	2000	2001	2002	2003	2004	danach
Finanzverbindlichkeiten	36.721	6.617	6.996	2.750	2.857	8.547

Am Jahresende sind kurzfristige Kreditrahmen in Höhe von € 12.821 (i.V. 7.984) Mio. ungenutzt. Die langfristigen und nicht genutzten Kreditrahmen betragen € 11.046 (i.V. 10.903) Mio. Im Juli 1999 konsolidierte DaimlerChrysler seine bestehenden Kreditlinien in einer revolvingierenden Kreditlinie eines Konsortiums internationaler Banken im Umfang von 17 Mrd. USD. Die neue Kreditvereinbarung erstreckt sich auf zwei Tranchen. Die erste Tranche beinhaltet einen mehrere Währungen umfassenden, revolvingierenden Kreditrahmen, der es der DaimlerChrysler AG und einzelnen Gesellschaften des Konzerns ermöglicht, mit einer Laufzeit von

sieben Jahren bis zu 5 Mrd. USD zu variablen, auf LIBOR basierenden Zinssätzen aufzunehmen. Die zweite Tranche besteht aus einem revolvingierenden Kreditrahmen, welche der DaimlerChrysler North America Holding Corporation, einem Tochterunternehmen, an dem die DaimlerChrysler AG sämtliche Anteile hält, die Aufnahme von bis zu 12 Mrd. USD (6 Mrd. USD mit einer Laufzeit von fünf Jahren und 6 Mrd. USD mit einer Laufzeit von einem Jahr) zu unterschiedlichen Zinssätzen erlaubt, welche als Absicherung für Commercial Paper-Ziehungen dient.

## 24. VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999			31. Dezember 1998		
	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.786	26	1	12.848	54	1

## 25. ÜBRIGE VERBINDLICHKEITEN

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999			31. Dezember 1998		
	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre	Gesamt	davon > 1 Jahr	davon > 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	411	56	56	349	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.193	3	-	665	20	11
Sonstige Verbindlichkeiten	8.682	229	9	8.235	587	2
	10.286	288	65	9.249	607	13

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

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind in Höhe von € 871 (i.V. 1.025) Mio. Steuern und in Höhe von € 758 (i.V. 759) Mio. Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit enthalten.

## 26. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Von den gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten weisen € 907 (i.V. 986) Mio. eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.



## SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

### 27. RECHTSSTREITIGKEITEN UND SCHADENSERSATZ-ANSPRÜCHE

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 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.

### 28. HAFTUNGSVERHÄLTNISSE UND SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Bürgschaften	3.564	2.449
Wechselobligo	33	103
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	303	500
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	373	307
	<b>4.273</b>	<b>3.359</b>

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

In Umweltfragen unterliegt DaimlerChrysler möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen sowie verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen DaimlerChrysler anhängig sind oder geltend gemacht werden könnten. Schätzungen bzgl. der zukünftigen Aufwendungen in diesem Bereich sind zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, so z. B. durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwick-

lung und Anwendung neuer Technologien, die Erkennung von Grundstücken, für die DaimlerChrysler die Verantwortung zur Sanierung haben bzw. hierfür gesamtschuldnerisch haften könnte.

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

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

Im Rahmen 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, rd. € 342 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 (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 im Jahr 1998 € 229 (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 Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen wurden Zahlungen in Höhe von € 964 (1998: 984; 1997: 910) Mio. aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus solchen Verträgen, die zum 31. Dezember 1999 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben, betragen:

Angaben in Mio. €:	<i>Operating leases</i>
2000	<b>676</b>
2001	<b>452</b>
2002	<b>341</b>
2003	<b>252</b>
2004	<b>217</b>
danach	<b>904</b>

## 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 -optionsgeschäfte. Die Refinanzierung erfolgt durch Festgeldaufnahmen, Eurobonds, Commercial-Paper- und 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. Darüber hinaus schließt der Konzern weltweit in zahlreichen internationalen Währungen Geschäfte ab, wodurch er grundsätzlich Wechselkursschwankungen ausgesetzt ist, die ebenfalls durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert werden. Ohne den Einsatz derivativer Finanzinstrumente wäre DaimlerChrysler höheren Risiken ausgesetzt.

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

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

### b) 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:

Angaben in Mio. €:	31. Dezember	
	1999	1998
Währungssicherungskontrakte	<b>28.974</b>	<b>28.204</b>
Zinssicherungskontrakte	<b>25.911</b>	<b>26.162</b>

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 von Staaten, die nicht an der Europäischen Währungsunion teilnehmen). Die Sicherungskontrakte werden eingesetzt, um für zukünftige Cash Flows in ausländischen Währungen das Risiko aus Kursschwankungen zu reduzieren. Währungskontrakte bestehen für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren. Der Konzern tätigt Zinsswaps, Zins-Währungs-Swaps, Zinsterminkontrakte und Zinsoptionen 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 Bewertungsmethoden berechnet. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die hier aufgeführten Werte von den später am Markt realisierten Werten abweichen.

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

Angaben in Mio. €:	31. Dezember 1999		31. Dezember 1998	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Originäre Finanzinstrumente				
Aktiva				
Finanzanlagen	<b>1.360</b>	<b>1.360</b>	<b>912</b>	<b>912</b>
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>38.735</b>	<b>38.835</b>	<b>26.468</b>	<b>26.460</b>
Wertpapiere	<b>8.969</b>	<b>8.969</b>	<b>12.160</b>	<b>12.160</b>
Zahlungsmittel	<b>9.099</b>	<b>9.099</b>	<b>6.589</b>	<b>6.589</b>
Sonstige	<b>133</b>	<b>133</b>	<b>261</b>	<b>261</b>
Passiva				
Finanzverbindlichkeiten	<b>64.488</b>	<b>64.954</b>	<b>40.430</b>	<b>40.459</b>
Derivative Finanzinstrumente				
Aktiva				
Währungssicherungskontrakte	<b>57</b>	<b>74</b>	<b>338</b>	<b>744</b>
Zinssicherungskontrakte	<b>34</b>	<b>348</b>	<b>97</b>	<b>309</b>
Passiva				
Währungssicherungskontrakte	<b>944</b>	<b>2.109</b>	<b>268</b>	<b>349</b>
Zinssicherungskontrakte	<b>61</b>	<b>590</b>	<b>19</b>	<b>303</b>

Bei der Ermittlung der Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus Grundgeschäften (z. B. Aufträge und Planumsätze) nicht berücksichtigt. Zum Jahresende 1999 wurden unrealisierte Kursverluste von € 1.148 (i.V. Kursgewinne von 325) Mio. aus Termingeschäften und Optionen, die zur Absicherung von Verkaufsgeschäften in ausländischer Währung der nachfolgenden 3 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 die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Der Marktwert der Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit festen Zinssätzen wird auf der Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit entsprechender Fristigkeit zum 31. Dezember 1999 und 1998 hätten aufgenommen werden können.

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

*Finanzverbindlichkeiten.* Die Marktwerte von börsennotierten Schuldtiteln ergeben sich aus Kursnotierungen. Der Marktwert der übrigen langfristigen Schuldverschreibungen und Anleihen wird als Barwert der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung dienen aktuelle Zinssätze von Anleihen mit 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 EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- und -abschläge bestimmt. Devisenoptionen werden mittels Kursnotierungen oder anerkannter Modelle zur Ermittlung von Optionspreisen bewertet.

#### **d) Bilanzierung und Ausweis von Finanzinstrumenten**

Die Erträge und Aufwendungen der originären Finanzinstrumente, mit Ausnahme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Verbindlichkeiten aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, sind im Finanzergebnis enthalten. Zinserträge aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung sowie Gewinne und Verluste aus

Forderungsverkäufen sind in den Umsatzerlösen berücksichtigt. Zinsaufwendungen aufgrund von Verbindlichkeiten aus der Absatzfinanzierung gehen in die Umsatzkosten ein. Die Buchwerte der originären Finanzinstrumente sind in der Bilanz unter den angegebenen Positionen ausgewiesen.

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 diese durch die Wertschwankungen des Sicherungsgeschäftes (derivatives Finanzinstrument) mit einer gegenläufigen Wertentwicklung ausgeglichen werden. Ergebnisse aus diesen Geschäften fallen erst bei Auflösung der Bewertungseinheit an (deferral method).

Sofern Zinsswaps für die Absicherung von Wertpapieren oder Verbindlichkeiten 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.

Sofern die Bildung von Bewertungseinheiten nicht möglich ist, werden die derivativen Finanzinstrumente mit ihren Marktwerten 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 ein 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, sodass im Operating Profit per Saldo der Terminkurs zum Zeitpunkt der Zuordnung zum Tragen kommt.



**30. SEGMENTBERICHTERSTATTUNG**

Im ersten Quartal 1999 sind die früheren Segmente Chrysler Financial Services sowie Dienstleistungen zum neuen Segment Dienstleistungen zusammengefasst worden. Die Vorjahresangaben sind entsprechend dieser neuen Darstellung angepasst. Die interne Organisationsstruktur stellt sich wie folgt dar:

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

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

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

*Dienstleistungen:* Die Tätigkeiten in diesem Segment erstrecken sich auf die Vermarktung von Dienstleistungen auf den Gebieten Informationstechnologie, Finanzdienstleistungen (hauptsächlich Absatzfinanzierung von Fahrzeugen sowie Händlerbestandsfinanzierung), Versicherungen, Handel sowie Telekommunikations- und Mediendienste (in den Jahren 1998 und 1997).

*Luft- und Raumfahrt:* Dieses Geschäftsfeld umfasst Entwicklung, Produktion und Vertrieb von Passagier- und Militärflugzeugen und Hubschraubern, Satelliten sowie Raumfahrtssystemen, 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 (in den Jahren 1998 und 1997 über eine 50%-Beteiligung an Adtranz), Automobil-Elektronik (im Jahr 1997: Mikroelektronik) 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; bestimmte Posten des Finanzergebnisses werden berücksichtigt. Bestimmte sonstige Posten, im Wesentlichen die Kosten des Unternehmenszusammenschlusses im Jahr 1998, werden angepasst. Darüber hinaus sind, entsprechend der internen Berichterstattung, im Operating Profit des Segments Dienstleistungen für das Jahr 1999 die Erträge aus der Veräußerung von Anteilen an debitel AG in Höhe von € 1.140 Mio. (vor Steuern; vgl. Anmerkung 9) 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.

Angaben in Mio. €:	Mercedes-Benz Personenwagen & smart	Chrysler Group	Nutzfahr- zeuge	Dienst- leistungen	Luft- und Raumfahrt	Übrige	Elimi- nierungen	Daimler- Chrysler Konzern
<b>1999</b>								
Außenumsätze	35.592	63.666	25.480	10.662	9.144	5.441	-	149.985
konzerninterne Umsätze	2.508	419	1.215	2.270	47	411	(6.870)	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>38.100</b>	<b>64.085</b>	<b>26.695</b>	<b>12.932</b>	<b>9.191</b>	<b>5.852</b>	<b>(6.870)</b>	<b>149.985</b>
Operating Profit (Loss)	2.703	5.051	1.067	2.039	730	(399)	(179)	11.012
Segment-Aktiva	17.611	49.825	11.549	77.266	11.934	65.368	(58.886)	174.667
Sachinvestitionen	2.228	5.224	770	324	336	589	(1)	9.470
Abschreibungen	1.580	3.346	677	3.348	290	275	(187)	9.329
<b>1998</b>								
Außenumsätze	30.859	56.350	22.374	10.371	8.722	3.106	-	131.782
konzerninterne Umsätze	1.728	62	788	1.039	48	420	(4.085)	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>32.587</b>	<b>56.412</b>	<b>23.162</b>	<b>11.410</b>	<b>8.770</b>	<b>3.526</b>	<b>(4.085)</b>	<b>131.782</b>
Operating Profit (Loss)	1.993	4.255	946	985	623	(130)	(79)	8.593
Segment-Aktiva	17.098	38.121	11.936	49.625	12.970	33.653	(27.254)	136.149
Sachinvestitionen	1.995	3.920	832	285	326	797	-	8.155
Abschreibungen	1.310	2.837	692	2.038	289	293	(168)	7.291
<b>1997</b>								
Außenumsätze	25.874	52.023	19.481	8.679	7.751	3.764	-	117.572
konzerninterne Umsätze	1.680	3	531	725	65	257	(3.261)	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>27.554</b>	<b>52.026</b>	<b>20.012</b>	<b>9.404</b>	<b>7.816</b>	<b>4.021</b>	<b>(3.261)</b>	<b>117.572</b>
Operating Profit (Loss)	1.716	3.412	342	777	284	(214)	(87)	6.230
Segment-Aktiva	15.003	38.976	11.000	41.921	11.174	23.926	(17.169)	124.831
Sachinvestitionen	1.885	4.501	601	193	255	635	(19)	8.051
Abschreibungen	1.160	2.288	687	1.627	306	324	(170)	6.222

Die Investitionen bei Vermieteten Gegenständen haben im Segment Dienstleistungen € 16.144 (1998: 7.188; 1997: 4.861) Mio. betragen.

Angaben in Mio. €:	1999	1998	1997
Ergebnis vor Finanzergebnis, Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	9.324	7.330	5.512
Nicht einbezogen:			
Bestimmte Bestandteile des Pensions- und Altersversorgungsaufwands	379	688	721
Sonstige (1998: i. W. Kosten des Unternehmenszusammenschlusses)	150	746	35
Berücksichtigt:			
Bestimmte Posten des Finanzergebnisses	19	(171)	(38)
Außerordentliches Ergebnis - Erträge aus der Veräußerung von Anteilen (vor Ertragsteuern; vgl. Anmerkung 9)	1.140	-	-
<b>Operating Profit des Konzerns</b>	<b>11.012</b>	<b>8.593</b>	<b>6.230</b>

Angaben in Mio. €: Umsatz	Europäische		USA	Sonstige	Asien	Sonstige	Daimler- Chrysler Konzern
	Deutschland	Union <sup>*)</sup>		amerika- nische Länder			
<b>1999</b>	<b>28.393</b>	<b>21.567</b>	<b>78.104</b>	<b>11.727</b>	<b>4.796</b>	<b>5.398</b>	<b>149.985</b>
<b>1998</b>	<b>24.918</b>	<b>20.072</b>	<b>65.300</b>	<b>11.519</b>	<b>4.311</b>	<b>5.662</b>	<b>131.782</b>
<b>1997</b>	<b>21.317</b>	<b>17.132</b>	<b>56.615</b>	<b>10.576</b>	<b>5.587</b>	<b>6.345</b>	<b>117.572</b>

<sup>\*)</sup> ohne Deutschland.

Von den langfristigen Aktiva entfallen € 14.711 (1998: 12.953; 1997: 12.040) Mio. auf Deutschland, € 43.036 (1998: 25.344; 1997: 22.632) Mio. auf die USA und € 12.701 (1998: 11.309; 1997: 9.797) Mio. auf übrige Länder.

### 31. ERGEBNIS JE AKTIE

Das Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“) und das Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“) berechnet sich auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis wie folgt:

Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie:	1999	1998	1997
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	5.106	4.949	6.547
Dividende auf Vorzugsaktien	-	-	(1)
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis - „basic earnings per share“	5.106	4.949	6.546
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis	5.106	4.949	6.547
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	18	20	19
Ergebnis vor außerordentlichem Ergebnis - „diluted earnings per share“	5.124	4.969	6.566
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien - „basic earnings per share“	1.002,9	959,3	949,3
Verwässerungseffekt der Wandel- und Optionsschuldverschreibungen	10,7	19,8	12,8
Aktien aus unterstellter Ausübung von verwässernden Optionen	-	18,3	17,7
Aus unterstellten Ausübungserlösen erwerbbar Aktien	-	(11,8)	(13,5)
Verwässerungseffekt aus Vorzugsaktien	-	0,2	0,8
Verwässerungseffekt aus bedingt auszugebenden Aktien	-	1,3	1,1
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien - „diluted earnings per share“	1.013,6	987,1	968,2
<b>Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor außerordentlichem Ergebnis:</b>			
Ergebnis je Aktie („basic earnings per share“):	5,09	5,16	6,90
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) („diluted earnings per share“):	5,06	5,04	6,78

Aufgrund einer Steuerreform in Deutschland ist im Jahr 1999 ein Ertragsteueraufwand in Höhe von € 812 Mio. berücksichtigt worden. Dies hatte eine Verminderung des Ergebnisses je Aktie um € 0,81 bzw. des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 0,80 zur Folge (vgl. Anmerkung 8). Im Jahr 1998 führten Kosten des Unternehmenszusammenschlusses in Höhe von € 401 Mio. (nach Ertragsteuern) zu einer Verringerung des Ergebnisses je Aktie bzw. des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 0,42 bzw. € 0,41. Im Jahr 1997 führte ein Steuerertrag aufgrund einer Sonderausschüttung sowie aufgrund einer Verminderung der Wertberichtigung auf aktive latente Steuern innerhalb der deutschen Organschaft in Höhe von insgesamt € 2.490 Mio. zu einer Zunahme des Ergebnisses je Aktie bzw. des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) um € 2,62 bzw. € 2,57.

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.

Zum 31. Dezember 1997 nicht ausgeübte Arbeitnehmer-Aktienoptionen zum Erwerb von 0,2 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.

### 32. ERRICHTUNG DER EADS

Im Oktober 1999 haben sich DaimlerChrysler, die französische Lagardère-Gruppe und der französische Staat über eine Zusammenlegung ihrer Aktivitäten in den Bereichen Luft- und Raumfahrt sowie Verteidigung in einem neu zu gründenden Unternehmen geeinigt. Im Dezember 1999 hat sich die Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) zu einem Beitritt zu dieser deutsch-französischen Allianz entschlossen. Das neue Unternehmen mit dem Namen European Aeronautic, Defense and Space Company (EADS) entsteht durch die Zusammenlegung der Aerospatiale Matra S.A., der DaimlerChrysler Aerospace AG und der Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA). Der Zusammenschluss wird im ersten Halbjahr 2000 erwartet. Der Vollzug des Zusammenschlusses ist u. a. noch von der Zustimmung der Behörden abhängig.

M I T G L I E D E R D E S A U F S I C H T S R A T S

**Hilmar Kopper**

Frankfurt am Main  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Deutsche Bank AG  
  
Vorsitzender

**Erich Klemm \*)**

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

**Robert E. Allen**

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

**Rudolf Kuda \*)**

Frankfurt am Main  
Ehemaliger 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

**Gerd Rheude \*)**

Wörth  
Vorsitzender des Betriebsrates  
des Werkes Wörth  
der Daimler Chrysler AG  
(seit 6. Mai 1999)

**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  
des Werkes Augsburg der  
DaimlerChrysler Aerospace AG

**G. Richard Thoman**

Stamford  
President and Chief  
Executive 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:**

**Vermittlungsausschuss  
(Ausschuss nach  
§ 27 Abs. 3 MitbestG)**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)  
Erich Klemm  
Dr. rer. pol. Manfred Schneider  
Bernhard Wurl

**Präsidialausschuss**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)  
Erich Klemm  
Dr. rer. pol. Manfred Schneider  
Bernhard Wurl

**Bilanzausschuss**

Hilmar Kopper (Vorsitzender)  
Erich Klemm  
Willi Böhm  
Bernhard Walter

\*) Vertreter der  
Arbeitnehmer

**Aus dem Aufsichtsrat  
ausgeschieden:**

**Karl Feuerstein †**

Mannheim  
Ehem. Vorsitzender des  
Konzernbetriebsrats  
im DaimlerChrysler-Konzern,  
ehem. Vorsitzender  
des Gesamtbetriebsrats  
der DaimlerChrysler AG  
ausgeschieden am  
30. April 1999,  
verstorben am  
16. November 1999





Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 1999 in vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen mit dem Vorstand gemeinsam über die Lage des Konzerns, den Fortschritt der Integration, die strategische Entwicklung der Geschäftsfelder und verschiedene Einzelthemen beraten.

Der Präsidialausschuss tagte 1999 dreimal und behandelte neben Vorstandsangelegenheiten unter anderem Fragen der Corporate Governance. Der Bilanzausschuss kam zweimal zur ausführlichen Behandlung des Jahresabschlusses 1998 und des Halbjahresabschlusses 1999 mit den Wirtschaftsprüfern zusammen. Dabei wurden auch die Beauftragung der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Abschlussprüfung sowie die Prüfungsschwerpunkte des Geschäftsjahres festgelegt. Der gemäß dem Mitbestimmungsgesetz gebildete Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im Rahmen der monatlichen Berichterstattung sowie in den jeweiligen Sitzungen umfassend über den Gang der Geschäfte und die wirtschaftliche Situation des Unternehmens und der einzelnen Geschäftsbereiche informiert. Über besondere Vorgänge wurde zusätzlich schriftlich berichtet. Darüber hinaus hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrats in Einzelgesprächen laufend vom Vorstand unterrichten lassen.

Das Themenspektrum, mit dem sich der Aufsichtsrat im Einzelnen befasst hat, war geprägt von der Integration des Unternehmens, insbesondere des Automobilbereichs, und der strategischen Weiterentwicklung der anderen Geschäftsfelder im Konzern. Fragen des Produktportfolios und der Regionalstrategien im Fahrzeuggeschäft wurden ebenso erörtert wie die Ausweitung des IT-Engagements des Konzerns und die Reorganisation und Einbringung von Geschäftsbereichen in schlagkräftige Gemeinschaftsunternehmen wie im Fall des Raumfahrtunternehmens Astrium.

In der Sitzung im Februar 1999 beschloss der Aufsichtsrat, in Ergänzung der gesetzlichen Bestimmungen einen Katalog von Maßnahmen und Geschäften an seine Zustimmung zu binden. Die mittelfristige Unternehmensplanung 1999-2001 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie der Refinanzierungsrahmen des Unternehmens wurden ausführlich besprochen und verabschiedet. Die Entscheidung für den vollständigen Erwerb der Adtranz eröffnete den dringend benötigten Handlungsspielraum, Restrukturierungsmaßnahmen durchzuführen und damit die Wettbewerbsposition von Adtranz nachhaltig zu verbessern.

Der Schwerpunkt der Aufsichtsratssitzung im März 1999 lag in der Behandlung des Konzern- und Einzelabschlusses 1998 der DaimlerChrysler AG und der Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat detailliert über die aktuellen strategischen Überlegungen zum Automobilgeschäft vom Vorstand informiert.

Mit Wirkung zum 30. April 1999 legte Herr Karl Feuerstein sein Amt als stellvertretender Vorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats nieder. Als Nachfolger wurde auf Antrag des Konzernbetriebsrats Herr Gerd Rheude vom Amtsgericht Stuttgart mit Wirkung zum 6. Mai 1999 als Mitglied des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG bestellt. Herr Feuerstein ist am 16. November 1999 nach schwerer Krankheit verstorben. Der Aufsichtsrat trauert um eine herausragende Persönlichkeit, die das Unternehmen über viele Jahre hinweg geprägt hat.

Nach der Hauptversammlung am 18. Mai 1999 hat sich der Aufsichtsrat neu konstituiert und Herrn Hilmar Kopper zu seinem Vorsitzenden und zum stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Erich Klemm gewählt. Darüber hinaus wurden die Mitglieder des Vermittlungsausschusses, des Präsidialausschusses und des Bilanzausschusses des Aufsichtsrats gewählt.

Die Sommersitzung stand im Zeichen der strategischen Entwicklung der DaimlerChrysler Aerospace AG (Dasa) im Rahmen der Konsolidierung und Neugestaltung der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. Kern der Bestrebungen ist es, durch grenzüberschreitende Fusionen die gemeinsame globale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Optimierung großer erfolgreicher Programme wie Airbus und Eurofighter voranzubringen. Ein weiteres Thema der Sitzung war die Entscheidung für den Mercedes-Benz SLR als einzigartige Kombination aus markentypischem Design, zukunftsweisenden Innovationen sowie Sicherheit und Performance, wodurch die Premiumpositionierung der Marke Mercedes-Benz auf der sportlichen Seite unterstrichen wird. Technologie und Image aus dem Formel-1-Engagement werden in die Serienproduktion übergeleitet und gleichzeitig wird der Mythos der Silberpfeile fortgeführt. Mit dem Börsengang von debitel und dem Verkauf eines Teils der debitel-Anteile an die Swisscom AG wurde den Veränderungen im internationalen Telekommunikationsmarkt Rechnung getragen. Für debitel wurde damit ein geeigneter Partner zur Erschließung weiterer langfristiger Wachstumspotenziale gewonnen.

In einer außerordentlichen Sitzung am 24. September 1999 befasste sich der Aufsichtsrat mit der neuen Geschäftsstruktur und Ressortverteilung sowie den damit einhergehenden personellen Veränderungen im Vorstand. Mit dem Abschluss des Integrationsprozesses sind die Herren Theodor R. Cunningham, Dr. Kurt J. Lauk, Thomas T. Stallkamp und Heiner Tropitzsch zum 30. September 1999 aus dem Vorstand ausgeschieden. Der Aufsichtsrat hat Herrn Günther Fleig mit Wirkung zum 1. Oktober 1999 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Personal und zum Arbeitsdirektor bestellt. Für das Ressort Chrysler Group zeichnet seither Herr James P. Holden verantwortlich. Die Leitung des Ressorts Nutzfahrzeuge wurde Herrn Dr. Dieter Zetsche übertragen. Die neue Führungsstruktur spiegelt die globale Ausrichtung des gesamten Fahrzeuggeschäfts wider und sichert eine stärkere Fokussierung auf Märkte und Kunden.

Die mittelfristige Unternehmensplanung 2000-2002 einschließlich der Investitions-, Personal- und Ergebnisplanung sowie der Refinanzierungsrahmen des Unternehmens waren neben der Einbringung der Luft- und Raumfahrtaktivitäten in die European Aeronautic Defence and Space Company die Hauptthemen der letzten Aufsichtsratsitzung des Geschäftsjahres im Dezember 1999.

Der Jahresabschluss 1999 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 für den Konzernabschluss nach US GAAP. Dieser ist um einen Konzernlagebericht und weitere Erläuterungen gemäß § 292 a HGB ergänzt worden. Der vorliegende US GAAP-Konzernabschluss befreit gemäß § 292 a HGB von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Recht.

Sämtliche Abschlussunterlagen und der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen. Sie wurden von Bilanzausschuss und Aufsichtsrat geprüft und im Beisein der Prüfer erörtert. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung durch die Abschlussprüfer angeschlossen und als Ergebnis seiner eigenen Prüfung festgestellt, dass Einwendungen nicht zu erheben sind.

In seiner Sitzung am 25. Februar 2000 hat der Aufsichtsrat den Konzernabschluss 1999 zur Kenntnis genommen, den Jahresabschluss 1999 der DaimlerChrysler AG gebilligt und damit festgestellt sowie dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zugestimmt.

Der Aufsichtsrat dankt der Unternehmensleitung, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern für den starken persönlichen Einsatz und freut sich mit ihnen über die im ersten Gesamtgeschäftsjahr der DaimlerChrysler AG erreichten Erfolge.

Stuttgart-Möhringen im Februar 2000

Der Aufsichtsrat

Hilmar Kopper  
Vorsitzender

W I C H T I G E G E S E L L S C H A F T E N  
I M D A I M L E R C H R Y S L E R - K O N Z E R N

	Anteil am Kapital <sup>1)</sup> in %	Eigen- kapital <sup>2)</sup> in Millionen €	Umsatz <sup>3)</sup> in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			99	98	99	98
<b>Mercedes-Benz Personenwagen &amp; smart</b>						
Micro Compact Car smart GmbH, Renningen <sup>4)</sup>	100,0	(120)	499	133	1.448	1.281
Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Tuscaloosa	100,0	* 5)	2.281	1.644	1.780	1.699
Mercedes-Benz India Ltd., Poona	86,0	45	30	44	328	344
DaimlerChrysler South Africa (Pty.) Ltd., Pretoria <sup>4)</sup>	100,0	203	985	864	3.503	3.418

**Chrysler Group**

DaimlerChrysler Corporation, Auburn Hills <sup>4)</sup>	100,0	15.551	67.890	59.003	129.395	130.329
DaimlerChrysler Canada, Inc., Windsor	100,0	* 5)	14.182 <sup>6)</sup>	11.850 <sup>6)</sup>	17.331	17.125
Eurostar Automobilwerk GmbH & Co. KG, Graz	100,0	* 5)	805 <sup>6)</sup>	750 <sup>6)</sup>	1.464	1.555
DaimlerChrysler Transport, Inc., Detroit	100,0	* 5)	115 <sup>6)</sup>	94 <sup>6)</sup>	981	931
DaimlerChrysler de Mexico S.A. de C.V., Mexico City	100,0	* 5)	6.005 <sup>6)</sup>	5.313 <sup>6)</sup>	11.235	11.125

**Nutzfahrzeuge** Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Setra, Thomas Built Buses

EvoBus GmbH, Stuttgart <sup>4)</sup>	100,0	273	1.887	1.685	10.337	9.939
Mercedes-Benz Lenkungen GmbH, Mülheim/Ruhr	100,0	34	256	252	1.387	1.459
Mercedes-Benz España S.A., Madrid	100,0	239	2.448	2.252	4.992	4.477
NAW Nutzfahrzeuge AG, Arbon	100,0	16	69	81	320	374
Freightliner Corporation, Portland <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	10.355	6.805	18.940	14.870
Mercedes-Benz Mexico S.A. de C.V., Mexiko-City <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	523	420	2.683	2.161
Mercedes-Benz do Brasil S.A., São Bernardo do Campo	100,0	362	1.427	2.058	10.677	11.031
Mercedes-Benz Argentina S.A., Buenos Aires <sup>4)</sup>	100,0	213	469	649	1.209	1.689
Mercedes-Benz Group Indonesia, Jakarta <sup>4)</sup>	95,0	65	59	27	1.246	1.225
Mercedes-Benz Türk A.S., Istanbul	66,9	114	471	662	3.427	3.696

**Vertrieb Fahrzeuge**

Mercedes-Benz USA, Inc., Montvale <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	8.607	6.775	1.457	1.352
DaimlerChrysler France S.A.S, Rocquencourt <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	2.577	2.165	1.751	1.645
DaimlerChrysler Belgium S.A./N.V. Brüssel	100,0	69	948	831	554	524
DaimlerChrysler Nederland B.V., Utrecht <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	1.032	912	579	524
Mercedes-Benz (United Kingdom) Ltd., Milton Keynes <sup>4)</sup>	100,0	* 5)	3.307	3.080	937	1.034
DaimlerChrysler Danmark AS, Hillerød	100,0	22	262	247	310	304
DaimlerChrysler Sverige AG, Stockholm	100,0	17	348	297	312	271
Mercedes-Benz Italia S.p.A, Rom <sup>4)</sup>	100,0	85	2,293	2,041	598	628
Mercedes-Benz (Schweiz) AG, Zürich	100,0	54	777	667	307	278
Mercedes-Benz Hellas S.A., Athen	100,0	24	174	158	153	150
DaimlerChrysler Japan Co., Ltd., Tokio	100,0	7	2,222	1,498	597	403
DaimlerChrysler (Australia/Pacific) Pty. Ltd., Mulgrave/Melbourne <sup>4)</sup>	100,0	139	773	505	849	778

	Anteil am Kapital <sup>1)</sup> in %	Eigen- kapital <sup>2)</sup> in Millionen €	Umsatz <sup>3)</sup> in Millionen €		Belegschaft am Jahresende	
			99	98	99	98
<b>Dienstleistungen</b>						
DaimlerChrysler Services (debis) AG, Berlin	100,0	989	-	-	206	168
debis Systemhaus GmbH, Leinfelden-Echterdingen	100,0	187	569	483	2.304	1.086
Mercedes-Benz Finanz GmbH, Stuttgart	100,0	425	232	182	840	641
Mercedes-Benz Leasing GmbH, Stuttgart	100,0	34	1.325	1.148	* 7)	* 7)
Mercedes-Benz Credit Corporation, Norwalk	100,0	930	1.829	1.544	818	716
Chrysler Financial Company L.L.C., Southfield	100,0	2.207	3.016	2.022	3.028	3.232
Chrysler Capital Company L.L.C., Stamford	100,0	599	243	183	47	47
Chrysler Insurance Company, Southfield	100,0	230	196	171	167	184
<b>Luft- und Raumfahrt</b>						
DaimlerChrysler Aerospace AG, München	100,0	2.147	2.221	1.772	12.562	10.994
DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH, Hamburg	100,0	616	3.440	2.970	15.073	14.645
Dornier GmbH, Friedrichshafen	57,6	205	334	347	1.901	1.933
Dornier Satellitensysteme GmbH, München	100,0	17	673	683	1.436	1.507
Eurocopter S.A., Marignane	75,0	632	1.139	1.179	5.984	6.198
Eurocopter Deutschland GmbH, Ottobrunn	100,0	107	462	451	3.406	3.206
MTU Motoren- und Turbinen-Union München GmbH, München	100,0	124	1.340	1.359	5.201	5.169
LFK Lenkflugkörpersysteme GmbH, München	70,0	6	295	348	1.220	1.230
Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co. KG, Friedrichshafen	50,0	95	528	351	1.107	953
<b>Übrige Geschäftsbereiche<sup>8)</sup></b>						
DaimlerChrysler Rail Systems GmbH, Berlin	100,0	506	3.562	3.316	23.239	23.785
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, Nürnberg	100,0	333	890	754	5.173	4.638
MTU Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	88,4	410	959	921	5.885	5.893
<b>Regionalholding- und Finanzgesellschaften</b>						
DaimlerChrysler North America Holding Corporation, Auburn Hills	100,0	19.594	-	-	1	42
DaimlerChrysler Nederland Holding B.V., Utrecht	100,0	101	-	-	0	1
DaimlerChrysler Schweiz Holding AG, Zürich	100,0	152	-	-	3	3
DaimlerChrysler UK Holding plc., London	100,0	276	-	-	7	7
DaimlerChrysler France Holding S.A., Rocquencourt	100,0	256	-	-	3	3
DaimlerChrysler Coordination Center S.A./N.V., Brüssel	100,0	379	-	-	20	21
DaimlerChrysler España Holding S.A., Madrid	100,0	212	-	-	46	12

<sup>1)</sup> Bezogen auf die jeweilige Obergesellschaft.

<sup>2)</sup> Eigenkapital aus landesrechtlichen Abschlüssen; umgerechnet mit den jeweiligen Jahresendkursen.

<sup>3)</sup> Umgerechnet mit den jeweiligen Jahresdurchschnittskursen.

<sup>4)</sup> Vorkonsolidierte Abschlüsse.

<sup>5)</sup> Im konsolidierten Abschluss der Holdinggesellschaft der Region enthalten.

<sup>6)</sup> Im Umsatz des vorkonsolidierten Abschlusses enthalten.

<sup>7)</sup> Belegschaft in den Zahlen der Mercedes-Benz Finanz GmbH enthalten.

<sup>8)</sup> Werte der einzelnen Geschäftsbereiche nach U.S. GAAP.



# F Ü N F - J A H R E S - Ü B E R S I C H T

Werte in Millionen €

	95	96	97	98	99
<b>Aus der Gewinn- und Verlustrechnung:</b>					
Umsatz	91.040	101.415	117.572	131.782	149.985
Personalaufwand	-	21.648	23.370	25.033	26.940
davon: Löhne und Gehälter	-	17.143	18.656	19.982	21.044
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung	-	5.751	6.501	6.693	7.575
Operating Profit	-	6.212	6.230	8.593	11.012
Operating Profit in % des Umsatzes	-	6,1%	5,3%	6,5%	7,3%
Finanzergebnis	-	408	633	763	333
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentlichem Ergebnis	(1.171)	5.693	6.145	8.093	9.657
Net Operating Income	-	-	4.946	6.359	7.032
Net Operating Income in % der Net Assets (RONA)	-	-	10,9%	12,7%	13,2%
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag	(1.476)	4.022	6.547	4.820	5.746
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag je Aktie (€)	(1,52)	4,09	4,28 <sup>1)</sup>	5,03	5,73
Konzern-Jahresüberschuss/-fehlbetrag je Aktie, verwässert (€)	(1,52)	4,05	4,21 <sup>1)</sup>	4,91	5,69
Konzern-Jahresüberschuss (ohne Einmaleffekte) je Aktie (€)	-	4,24	4,28	5,58	6,21
Konzern-Jahresüberschuss (ohne Einmaleffekte) je Aktie, verwässert (€)	-	4,20	4,21	5,45	6,16
Dividendensumme	-	-	-	2.356	2.358
Dividende je Aktie (€)	-	-	-	2,35	2,35
Dividende und Steuergutschrift <sup>2)</sup> je Aktie (€)	-	-	-	3,36	3,36
<b>Aus der Bilanz:</b>					
Sachanlagen	-	23.111	28.558	29.532	36.434
Vermietete Gegenstände	-	7.905	11.092	14.662	27.249
Umlaufvermögen	-	54.888	68.244	75.393	93.199
davon: Liquide Mittel	-	12.851	17.325	19.073	18.201
Bilanzsumme	91.597	101.294	124.831	136.149	174.667
Eigenkapital	19.488	22.355	27.960	30.367	36.060
davon: Gezeichnetes Kapital	2.525	2.444	2.391	2.561	2.565
Rückstellungen	-	31.988	35.787	34.629	37.695
Verbindlichkeiten	-	41.672	54.313	62.527	90.560
davon: Finanzverbindlichkeiten	-	25.496	34.375	40.430	64.488
Finanzverbindlichkeiten in % des Eigenkapitals	-	114%	123%	133%	179%
Mittel- und langfristiges Fremdkapital	-	36.989	45.953	47.601	55.291
Kurzfristiges Fremdkapital	-	41.950	50.918	58.181	83.316
Kurzfristige Aktiva ohne Vorräte zu kurzfristigem Fremdkapital	-	-	85%	79%	66%
Net Assets im Jahresdurchschnitt	-	-	45.252	50.062	53.174
Langfristiges Credit Rating					
Standard & Poor's	-	-	-	A +	A +
Moody's	-	-	-	A 1	A 1
<b>Aus der Kapitalflussrechnung:</b>					
Investitionen in Sachanlagen	-	6.721	8.051	8.155	9.470
Investitionen in Vermietete Gegenstände	-	4.891	7.225	10.245	19.336
Abschreibungen auf Sachanlagen	-	4.427	5.683	4.937	5.655
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	-	1.159	1.456	1.972	3.315
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-	9.956	12.337	16.681	18.023
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-	(8.745)	(14.530)	(23.445)	(32.110)
<b>Börsenkennzahlen:</b>					
Jahresendkurs Frankfurt (€)	-	-	-	83,60	77,00
New York (US \$)	-	-	-	96 1/16	78 1/4
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	982,2	981,6	949,3	959,3	1.002,9
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.009,2	994,0	968,2	987,1	1.013,6
<b>Beschäftigte im Jahresdurchschnitt</b> (Personen)	-	419.758	421.661	433.939	463.561

<sup>1)</sup> Ohne einmalige positive Steuereffekte, insbesondere auf Grund der Sonderausschüttung von € 10,23 je Aktie.

<sup>2)</sup> Für unsere in Deutschland steuerpflichtigen Aktionäre.

**Berlin**

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

**Bonn**

Tel.: +49 228 5404 100  
 Fax: +49 228 5404 109

**Abidjan**

Tel.: +225 25 77 96  
 Fax: +225 25 44 15

**Abu Dhabi**

Tel.: +97 12 436 531  
 Fax: +97 12 436 650

**Bangkok**

Tel.: +66 2 676 5900 1152  
 +66 2 676 5936  
 Fax: +66 2 676 5949

**Beijing**

Tel.: +86 10 6590 0158  
 Fax: +86 10 6590 0159

**Brüssel**

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

**Budapest**

Tel.: +361 346 0303  
 Fax: +361 315 1423

**Buenos Aires**

Tel.: +54 1 801 3585  
 Fax: +54 1 808 8702

**Caracas**

Tel.: +58 2 573 59 45  
 Fax: +58 2 576 06 94

**Hanoi**

Tel.: +84 8 8958 711  
 Fax: +84 8 8958 714

**Hong Kong**

Tel.: +85 2 2594 8876  
 Fax: +85 2 2594 8801

**Istanbul**

Tel.: +90 212 482 3500  
 Fax: +90 212 482 3521

**Kairo**

Tel.: +20 2 5790 197/198  
 Fax: +20 2 5790 196

**Kiew**

Tel.: +38 044 225 5251  
 Fax: +38 044 225 5288

**Ljubljana**

Tel.: +386 61 1883 797  
 Fax: +386 61 1883 799

**London**

Tel.: +44 171 207766 8998  
 Fax: +44 171 207766 9279

**Madrid**

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

**Melbourne**

Tel.: +61 39 566 9266  
 Fax: +61 39 566 9110

**Mexiko**

Tel.: +525 57 291 376  
 Fax: +525 53 331 674

**Moskau**

Tel.: +7 095 797 5350  
 Fax: +7 095 797 5352

**New Delhi**

Tel.: +91 11410 4959  
 Fax: +91 11410 5226

**Paris**

Tel.: +33 1 39 23 54 00  
 Fax: +33 1 39 23 54 42

**Pretoria**

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

**Rom**

Tel.: +39 06 41 898405  
 Fax: +39 06 41 219097 - 88

**São Paulo**

Tel.: +55 11 758 7171/6611  
 Fax: +55 11 758 7118

**Seoul**

Tel.: +82 2 735 3496  
 Fax: +82 2 737 8965

**Singapur**

Tel.: +65 849 8321  
 Fax: +65 849 8493

**Skopje**

Tel.: +389 91362106  
 Fax: +389 91362106

**Taipeh**

Tel.: +886 2 2783 9745  
 Fax: +886 2 2783 0593

**Taschkent**

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

**Tel Aviv**

Tel.: +972 9957 9091  
 Fax: +972 9957 6872

**Tokio**

Tel.: +81 3 5572 7172  
 Fax: +81 3 5572 7126

**Warschau**

Tel.: +48 22 6977041  
 Fax: +48 22 6548633

**Washington D.C.**

Tel.: +1 202 414 6747  
 Fax: +1 202 414 6716

**Windsor, Ontario**

Tel.: +1 519 973 2101  
 Fax: +1 519 973 2226

**Zagreb**

Tel.: +38 5 1 48123 21  
 Fax: +38 5 1 48123 22

## A D R E S S E N

### **DaimlerChrysler AG**

70546 Stuttgart  
Deutschland  
Tel. +49 711 17 1  
Fax +49 711 17 94022  
www.daimlerchrysler.com

### **DaimlerChrysler Corporation**

Auburn Hills, MI 48326-2766  
USA  
Tel. +1 248 576 5741  
Fax +1 248 576 4742  
www.daimlerchrysler.com

### **DaimlerChrysler Services AG (debis)**

debis Haus am Potsdamer Platz  
D-10875 Berlin  
Tel. +49 30 2554 0  
Fax +49 30 2554 2525  
www.debis.com

### **DaimlerChrysler Aerospace AG (Dasa)**

D-81663 München  
Tel. +49 89 607 0  
Fax +49 89 607 26481  
www.dasa.com

### **DaimlerChrysler Railsystems GmbH**

D-13627 Berlin  
Tel. +49 30 3832 0  
Fax +49 30 3832 2000  
www.adtranz.com

### **TEMIC TELEFUNKEN**

microelectronic GmbH  
D-90411 Nürnberg  
Tel. +49 911 9526 0  
Fax +49 911 9526 354  
www.temic.de

### **MTU Friedrichshafen GmbH**

D-88040 Friedrichshafen  
Tel. +49 7541 90 0  
Fax +49 7541 90 2247  
www.mtu-friedrichshafen.com

## I N F O R M A T I O N E N

### **Publikationen für unsere Aktionäre:**

Geschäftsbericht DaimlerChrysler  
(deutsch, englisch, Kurzfassung 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 und englisch)  
DaimlerChrysler Umweltbericht  
(deutsch und englisch)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der DaimlerChrysler Aktiengesellschaft, der von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden ist, wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart hinterlegt.

Die 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

Der gesamte Geschäftsbericht, die Form 20-F und die Zwischenberichte sind im Internet verfügbar. Darüber hinaus sind die wichtigsten Finanztabellen im Excel-Format von unserer Webseite abrufbar unter:

**[www.DaimlerChrysler.com](http://www.DaimlerChrysler.com)**

# An der Spitze des Wettbewerbs

## DaimlerChrysler

### Produkte & Dienstleistungen



Mercedes-Benz S-Klasse



Mercedes-Benz E-Klasse



Mercedes-Benz A-Klasse



Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell



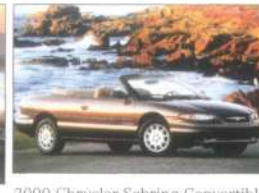
Mercedes-Benz SLK



2001 Chrysler Voyager



2000 Chrysler 300M



2000 Chrysler Sebring Convertible



2000 Dodge Dakota 4x4 Quad Cab



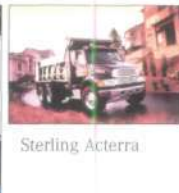
2000 Dodge Durango 4x4 Sport



Mercedes-Benz Actros



Freightliner Century Class



Sterling Acterra



Mercedes-Benz Unimog



Mercedes-Benz Brasilien: FSK 1938 S



debis: Leasing- und Finanzierungsberatung



debis: individuelles Kundengespräch



debis: Maßgeschneiderte Finanzierungslösungen



debis: Salesman-on-demand



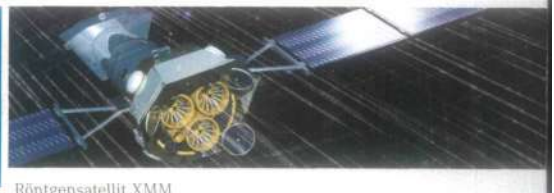
Airbus A 321



Eurocopter EC 135



Eurofighter



Röntgensatellit XMM



Adtranz: ICE 2 Halbzug



Adtranz: Turbostar, UK



Adtranz: Incentro



MTU Friedrichshafen: Fähre „Pacificat“ mit MTU-Motoren



MTU Friedrichshafen: 1163-Motor für Schnellfähren





Mercedes-Benz CLK



Mercedes-Benz CL



smart City-coupé



Mercedes-Benz M-Klasse



200 Dodge Intrepid ES



2000 Dodge Neon



2000 Dodge Viper GTS



2000 Jeep Grand Cherokee Ltd.



Mercedes-Benz Sprinter



Thomas Built Schulbus



Mercedes-Benz Travego



Setra Bus S 317



debis-Haus in Potsdamer Platz, Berlin



debis: Betrieb von Rechenzentren



debis: Kundenorientierte IT-Dienstleistungen



Columbus-Forschungslabor COF



Ariane 503



Marinedrohne Seamos



MTU München: Triebwerk Engine 3 E Niederdruckturbinen



MTU Friedrichshafen: Schnellfähre 'Taurus'



TEMIC: Airbag-Elektronik



TEMIC: Herstellung von Microelektronik



TEMIC: Kraftfahrzeug-Elektronik

## Investor Relations contact

**Telefon** (+49) 711-17 92286

17 92261

17 95277

**Fax** (+49) 711-17 94075

17 94109

## DaimlerChrysler online

*Weitere Informationen zu DaimlerChrysler finden Sie im Internet*

**[www.DaimlerChrysler.com](http://www.DaimlerChrysler.com)**



DaimlerChrysler  
Stuttgart, Deutschland  
Auburn Hills, USA  
[www.DaimlerChrysler.com](http://www.DaimlerChrysler.com)