

Konzernlagebericht

- Konzern-Operating Profit von 0,9 Mrd. € gegenüber 1,8 Mrd. € im Vorjahresquartal
- Konzernergebnis von 541 (i. V. 855) Mio. €
- Ergebnis je Aktie von 0,53 (i. V. 0,84) €
- Umsatz mit 35,2 Mrd. € unter Vorjahresniveau
- Für Gesamtjahr 2006 Operating Profit in der Größenordnung von 5 Mrd. € erwartet

- Bedingt durch den geringeren Absatz ging der **Konzernumsatz** von 38,2 Mrd. € auf 35,2 Mrd. € zurück. Bereingt um Wechselkursveränderungen betrug der Rückgang 5%.
- Die Sachinvestitionen lagen im dritten Quartal produktzyklusbedingt mit 1,2 Mrd. € aufgrund von Rückgängen in allen Geschäftsfeldern unter dem Wert des Vorjahres. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen waren mit 1,3 Mrd. € geringer als im Vorjahr.

Ertragslage

- Der **Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns** erreichte im dritten Quartal 892 Mio. € und lag damit unter dem Vorjahreswert von 1.838 Mio. €.
- Die weiterhin sehr positive Ergebnisentwicklung bei der Mercedes Car Group sowie die deutliche Steigerung des Operating Profit der Truck Group konnten den negativen Ergebnisbeitrag der Chrysler Group nur teilweise ausgleichen. Auch das operative Ergebnis von Financial Services lag über dem hohen Niveau des Vorjahres.
- Wechselkurseffekte haben den Operating Profit in der Berichtsperiode belastet; diese ergaben sich durch im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Währungssicherungskurse.
- Die Preisentwicklung für bestimmte Rohmaterialien, unter anderem für ausgewählte Edelmetalle, hat im dritten Quartal 2006 ebenfalls zu einer Belastung des Ergebnisses geführt. Die dadurch entstandenen höheren Materialkosten konnten jedoch durch das aktive Materialkostenmanagement insgesamt ausgeglichen werden.
- Die Ergebnisentwicklung des Konzerns war durch die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Sonderfaktoren beeinflusst:

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005

Mercedes Car Group		
Restrukturierung smart	40	
Aufwendungen für Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen von CORE	(47)	
Auflösung einer Rückstellung nach positivem Entscheid im Verfahren um die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln		60
Chrysler Group		
Finanzielle Unterstützung für Lieferanten Collins & Aikman	(10)	(57)
Truck Group		
Wertberichtigung American LaFrance		(63)
Van, Bus, Other		
Aufwendungen im Rahmen des neuen Managementmodells	(72)	
Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien	86	

- Die **Mercedes Car Group** steigerte im dritten Quartal ihren Operating Profit um 127% auf 991 Mio. €.
- Die deutliche Ergebnisverbesserung ist vor allem auf die im Rahmen des Programms CORE erzielten Effizienzsteigerungen zurückzuführen. Ferner wirkte sich bei einem insgesamt etwas geringeren Absatzvolumen (-3.400 Fahrzeuge) der verbesserte Modell-Mix seit der Einführung der neuen S- und M/R/GL-Klasse positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Während die Marke Mercedes-Benz ihren Absatz leicht steigern konnte, lag der Absatz bei smart erwartungsgemäß unter dem Vorjahresniveau. Wechselkurseffekte haben den Operating Profit negativ beeinflusst.
- Die Personalanpassungen bei Mercedes-Benz Pkw im Rahmen des Programms CORE führten zu Aufwendungen von 47 Mio. €. Im Rahmen des im September 2005 angekündigten Personalanpassungsprogramms haben rund 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden. Im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart waren ursprünglich getroffene Einschätzungen an aktuelle Entwicklungen anzupassen; daraus ergab sich ein Ertrag von 40 Mio. €.

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005 Veränd. in %

Mercedes Car Group	991	436	+127
Chrysler Group	(1.164)	310	.
Truck Group	556	354	+57
Financial Services	445	408	+9
Van, Bus, Other	315	379	-17
Eliminierungen	(251)	(49)	-412
DaimlerChrysler-Konzern	892	1.838	-51

- Die **Chrysler Group** verzeichnete im dritten Quartal 2006 einen operativen Verlust von 1.164 Mio. €, nachdem im Vergleichsquarter noch ein Operating Profit von 310 Mio. € erzielt wurde.

- Der Ergebnisrückgang ist im Wesentlichen auf rückläufige Fahrzeugauslieferungen, eine ungünstigere Produkt- und Absatzstruktur sowie eine negative Nettopreisentwicklung zurückzuführen. Diese Entwicklungen spiegeln das weiterhin schwierige Marktumfeld in den USA wider; so war die Chrysler Group mit hohen Händlerbeständen zu Quartalsbeginn, mit einer Nachfrageverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen in Folge der höheren Benzinpreise sowie mit einem höheren Zinsniveau konfrontiert.

- Um die hohen Bestände bei den Händlern zu reduzieren, haben wir die Auslieferungen an die Händler zurückgenommen, was auch eine Anpassung der Produktion notwendig machte. Insgesamt waren die Fahrzeugauslieferungen im dritten Quartal mit 504.400 Einheiten um 158.900 Einheiten geringer als im dritten Quartal des Vorjahres. Die Händlerbestände verringerten sich im Verlauf des dritten Quartals 2006 von 648.600 Fahrzeugen auf 534.000 am 30. September 2006. Zum Ende des dritten Quartals 2005 lagen die Bestände bei den Händlern bei 580.200 Fahrzeugen.

- Die **Truck Group** erwirtschaftete im dritten Quartal einen Operating Profit von 556 (i. V. 354) Mio. €.

- Dieser deutliche Ergebnisanstieg ist auf ein gestiegenes Absatzvolumen (+3.000 Fahrzeuge), eine hohe Kapazitätsauslastung in Verbindung mit einer hohen Produktivität sowie einen verbesserten Modell-Mix zurückzuführen. Zusätzlich wurden weitere Effizienzmaßnahmen im Rahmen des Global Excellence Programms realisiert, die die höheren Aufwendungen im Rahmen neuer Fahrzeugprojekte sowie für die Erfüllung zukünftiger Emissionsvorschriften mehr als ausgleichen konnten.

Q1-3 2006 Q1-3 2005 Veränd. in %

1.120	(506)	.
(994)	1.106	.
1.533	1.462	+5
1.315	1.121	+17
897	890	+1
(231)	64	.
3.640	4.137	-12

**Überleitung vom Operating Profit des Konzerns
zum Ergebnis vor Finanzergebnis**

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005 Veränd. in %

	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	892	1.838	-51
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(320)	(317)	-1
Operatives Beteiligungsergebnis	(317)	(248)	-28
Übriges nicht operatives Ergebnis	6	(1)	.
Ergebnis vor Finanzergebnis	261	1.272	-79

Q1-3 2006 Q1-3 2005 Veränd. in %

	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	3.640	4.137	-12
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(932)	(889)	-5
Operatives Beteiligungsergebnis	(853)	(537)	-59
Übriges nicht operatives Ergebnis	4	(8)	.
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.859	2.703	-31

- **Financial Services** verbesserte den Operating Profit im abgelaufenen Quartal auf 445 Mio. € gegenüber 408 Mio. € im Vorjahr.
- Zu dieser Ergebnissteigerung haben das gestiegene Neugeschäft und weitere Effizienzsteigerungen beigetragen. Gegenläufig wirkten gestiegene Risikokosten, die im Vorjahresquartal außerordentlich niedrig waren.
- Der Operating Profit des Segments **Van, Bus, Other** lag im dritten Quartal 2006 bei 315 (i. V. 379) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen von 72 Mio. € für die Umsetzung des neuen Managementmodells, die überwiegend für Personalanpassungen in den Verwaltungsbereichen anfielen. Durch die Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien entstand im dritten Quartal ein Ertrag von 86 Mio. €. Der Operating Profit des Vorjahres enthielt noch einen Ergebnisbeitrag des Off-Highway-Geschäfts, das im ersten Quartal 2006 veräußert wurde.
- Die Bereiche Transporter und Busse erzielten im dritten Quartal weiterhin jeweils positive Ergebnisbeiträge. Bei Mercedes-Benz Transporter führte die Kapazitätseinschränkung im Zusammenhang mit der Umstellung der Produktion auf den neuen Sprinter zu einem Rückgang des Operating Profit. Der Bereich Busse verbesserte sein operatives Ergebnis aufgrund eines günstigeren Modell-Mix und der erzielten Effizienzsteigerungen.
- Der Ergebnisbeitrag von EADS betrug 247 Mio. € und lag damit trotz gestiegener Airbusauslieferungen geringfügig unter dem Vorjahresergebnis von 256 Mio. €; hierzu haben im Wesentlichen ungünstigere Währungssicherungskurse beigetragen. Die Verzögerung bei den Auslieferungen der Airbus A380 hat den Ergebnisbeitrag von EADS im dritten Quartal noch nicht beeinflusst, da das Ergebnis der EADS mit einem dreimonatigen Zeitversatz in den Konzern einbezogen wird.
- Der Anstieg der erfolgswirksamen **Eliminierungen** resultierte im Wesentlichen aus dem Leasinggeschäft in Deutschland und der Zunahme der Bestandsfinanzierungen europäischer Händler. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern sind aus Konzernsicht nicht realisiert und wurden eliminiert.
- Das **Finanzergebnis** verbesserte sich aufgrund des gestiegenen Beteiligungs- und Zinsergebnisses im dritten Quartal auf 172 (i. V. -9) Mio. €. Der Anstieg des Beteiligungsergebnisses von 144 Mio. € auf 199 Mio. € war vor allem auf verbesserte Ergebnisbeiträge unserer at-equity bilanzierten Beteiligungen zurückzuführen; darin enthalten sind Erträge von 48 Mio. € aus dem Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien. Das Zinsergebnis lag mit -8 Mio. € über dem Vorjahresniveau von -120 Mio. €; das übrige Finanzergebnis verbesserte sich auf -19 (i. V. -33) Mio. €.
- Im dritten Quartal wurde ein **Konzernergebnis** von 541 (i. V. 855) Mio. € erzielt. Der Rückgang des Operating Profit konnte teilweise durch das gestiegene Finanzergebnis und durch geringere Steueraufwendungen kompensiert werden. Weiterhin führte die Anerkennung von Steuergutschriften für Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen durch die US-amerikanische Steuerbehörde sowie eine Anpassung von passiven latenten Steuern zu einem Steuerertrag von 219 Mio. €.
- Das **Ergebnis je Aktie** lag bei 0,53 € nach 0,84 € im Vorjahresquartal.

Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von 8,5 Mrd. € war gegenüber dem ersten neun Monate des Vorjahres (11,0 Mrd. €) deutlich rückläufig. Der Rückgang stand insbesondere im Zusammenhang mit dem negativen Geschäftsverlauf bei der Chrysler Group, der nur teilweise durch die Geschäftsentwicklung bei der Mercedes Car Group kompensiert wurde. Darüber hinaus belasteten Abfindungszahlungen aus den Maßnahmen zur Personalanpassung bei der Mercedes Car Group, Zahlungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung bei smart sowie höhere Steuerzahlungen den Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Gegenläufig wirkten sich die gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangenen Zuwendungen an die Pensionsfonds positiv auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus (0,6 Mrd. €; i. V. 0,9 Mrd. €). Darüber hinaus resultierte eine Verbesserung aus dem höheren Anteil an Operate-Lease-Verträgen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Entwicklung des Working Capital war von gegenläufigen Effekten geprägt. Der gegenüber dem Vorjahr deutlich geringere Anstieg der Vorratsbestände und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurde durch negative Effekte aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahezu kompensiert.
- Der Anstieg des **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** um 2,5 Mrd. € auf 11,5 Mrd. € war neben dem deutlichen Anstieg der Vermieteten Gegenstände auf die Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Hierbei war der aufgrund der Verschiebung von Finanzierungsleasingverträgen hin zu Operate-Lease-Verträgen festzustellende Rückgang dieser Forderungen im Jahr 2006 geringer als im Vorjahreszeitraum. Gegenläufig hierzu führten leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegende Investitionen in Sachanlagen zu einem gegenüber dem Vorjahr geringeren Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Darüber hinaus waren die Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen höher als in der Vergleichsperiode. Wesentliche Ursache war der Verkauf des Off-Highway-Geschäfts, aus dem sich ein Mittelzufluss von 0,8 Mrd. € ergab. Aus den geringeren Auszahlungen für den Erwerb von Wertpapieren (netto) resultierte ebenfalls ein geringerer Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.
- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,0 Mrd. €. Dieser resultierte vor allem aus der Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten, der in geringerem Umfang ein Mittelabfluss aus der Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 gegenüberstand. Im Vorjahreszeitraum wirkte neben der Ausschüttung der Dividende die Rückzahlung (netto) von Finanzverbindlichkeiten.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,2 Mrd. € auf 5,4 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, konnte aufgrund optimierter Prozesse im Liquiditätsmanagement von 12,6 Mrd. € auf 10,2 Mrd. € abgesenkt werden.

Vermögenslage

- Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 um 5,2 Mrd. € auf 196,4 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte in Höhe von 8,8 Mrd. € hätte sich ein Anstieg um 3,6 Mrd. € ergeben, der im Wesentlichen auf der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts beruht.
- Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt 94,3 (31. Dezember 2005: 95,3) Mrd. € und damit 48% der gesamten Aktiva aus. Ohne den Einfluss von Wechselkurseffekten hätte sich ein deutlicher Anstieg des Portfolios ergeben. Innerhalb des Portfolios war dabei eine Verschiebung von Absatzfinanzierungsverträgen hin zu Operate-Lease-Verträgen festzustellen. Die Vorräte sind, bereinigt um den Einfluss der veränderten Wechselkurse, gestiegen. Dies resultierte ebenso wie der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus dem unterjährigen Produktionsverlauf. Die Veränderung der Sonstigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der positiven Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen. Diese Finanzgeschäfte wurden zur Absicherung von Währungsrisiken sowie zur Absicherung von EADS-Anteilen abgeschlossen.
- Die Rückstellungen verminderten sich hauptsächlich aufgrund von Wechselkurseffekten, die auch geringere Rückstellungen für derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungsrisiken zur Folge hatten. Weiterhin hat sich der Verbrauch von Garantie- und Steuerrückstellungen ausgewirkt. Gegenläufig ergab sich ein leichter Anstieg der sonstigen Rückstellungen im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour. Bereinigt um Wechselkurseffekte sind die Finanzverbindlichkeiten infolge des höheren Refinanzierungsbedarfs als Folge des ausgeweiteten Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts gestiegen. Der Rückgang der übrigen Verbindlichkeiten war überwiegend auf rückläufige Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit den Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group zurückzuführen.
- Das Konzerneigenkapital zum 30. September 2006 ist gegenüber dem 31. Dezember 2005 leicht gestiegen. Gegenläufig zum positiven Konzernergebnis und der ergebnisneutralen Bewertung derivativer Finanzinstrumente reduzierten Effekte aus der Währungsumrechnung sowie die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 das Eigenkapital.
- Die Eigenkapitalquote lag zum 30. September 2006 bei 18,8% (31. Dezember 2005: 17,3%). Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 27,5% (31. Dezember 2005: 24,8%). Der Anstieg der Eigenkapitalquoten war im Wesentlichen auf die rückläufige Bilanzsumme und das Konzernergebnis zurückzuführen.

Mitarbeiter

- Zum Ende des dritten Quartals 2006 waren bei DaimlerChrysler weltweit 365.451 (i.V. 388.014) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 168.965 (i.V. 185.288) in Deutschland und 95.647 (i.V. 98.945) in den USA tätig.
- Gegenüber dem 30. September 2005 verringerte sich die Zahl der Beschäftigten vor allem aufgrund der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts mit rund 7.000 Beschäftigten und der Personalanpassungen in der Mercedes Car Group (-6%). Bei der Mercedes Car Group haben innerhalb eines Jahres 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ausscheidensvereinbarungen abgeschlossen bzw. sind bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden. Die 2.200 Beschäftigten der Konzernforschung, die bisher auf Konzernebene geführt wurden, sind im Rahmen des neuen Managementmodells mit der Entwicklung der Mercedes Car Group zusammengeführt worden und sind nun im Ausweis der Mercedes Car Group enthalten. Auch in den Geschäftsfeldern Chrysler Group, Truck Group und Financial Services waren zum Ende des dritten Quartals weniger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt als vor einem Jahr.

Ereignisse nach Ablauf des dritten Quartals 2006

- Anfang Oktober hat die EADS mitgeteilt, dass Verzögerungen bei den Auslieferungen der Airbus A380 zu einer Verringerung der operativen Ergebnisse gegenüber der bisherigen Planung führen werden. Entsprechend unserem Anteil an der EADS wird damit auch das Ergebnis von DaimlerChrysler beeinflusst. Um den finanziellen Auswirkungen der Lieferverzögerungen entgegenzuwirken, plant die EADS ein umfassendes Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm.

Ausblick

- DaimlerChrysler geht aufgrund der positiven Entwicklung in den ersten neun Monaten davon aus, dass das Wachstum der **Weltwirtschaft** im Gesamtjahr 2006 mit 3,8% leicht höher ausfallen wird als im Vorjahr (3,5%). Für das vierte Quartal rechnen wir trotz steigender Zinsen und anhaltend hoher Rohstoffpreise mit einem insgesamt positiven Konjunkturverlauf.
- Für das letzte Quartal des Jahres erwarten wir eine leichte Abschwächung der globalen **Automobilkonjunktur** und damit gegenüber dem Vorjahr eine geringere Zuwachsrate. Für das Gesamtjahr 2006 gehen wir von einem Wachstum von rund 3% (i. V. 4%) aus. Für die USA, den größten Automobilmarkt, rechnen wir mit einem Nachfragenvolumen leicht unter dem Vorjahresniveau von 16,9 Mio. Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Auch der japanische Gesamtmarkt dürfte gegenüber dem Vorjahr (4,7 Mio. Pkw) einen Rückgang verzeichnen, während Westeuropa (i. V. 14,5 Mio. Pkw) geringfügig zulegen dürfte. Fast alle großen Schwellenländer in Asien, Südamerika und Osteuropa werden im Gesamtjahr 2006 deutlich zulegen. Die insbesondere im Bereich der schweren Gewichtsklassen positive Nutzfahrzeugkonjunktur sollte im weiteren Jahresverlauf anhalten, wobei die Dynamik allerdings abnehmen dürfte. Insgesamt gehen wir angesichts der anhaltenden Überkapazitäten von einer Fortsetzung des hohen Wettbewerbsdrucks in der Automobilbranche aus.
- **DaimlerChrysler** erwartet für das Jahr 2006 einen geringeren Absatz als im Vorjahr (4,8 Mio. Fahrzeuge).
- Die Mercedes Car Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Bei der Marke Mercedes-Benz gehen wir aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte davon aus, dass der Absatz den Vorjahreswert übertreffen wird. Das Effizienzsteigerungsprogramm CORE werden wir weiter konsequent umsetzen. Wir erwarten auch für das vierte Quartal eine Fortsetzung des positiven Ergebnistrends.
- Die Chrysler Group geht aufgrund des intensiven Wettbewerbs und der Verschiebung der Nachfrage hin zu kleineren Fahrzeugen für das Jahr 2006 von einem niedrigeren Absatz als im Vorjahr aus. Die Einführung von acht neuen Modellen, von denen viele zu den wachsenden Segmenten Personewagen und kleinerer Geländewagen zählen, ist derzeit im Gange oder steht unmittelbar bevor. Die Chrysler Group wird im vierten Quartal zusätzliche Produktionskürzungen umsetzen, um die Händlerbestände zu reduzieren und den Weg für die laufende Produktoffensive frei zu machen. DaimlerChrysler erwartet, dass die Chrysler Group das Gesamtjahr 2006 mit einem Verlust in der Größenordnung von rund 1 Mrd. € abschließen wird.
- Die Truck Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Aufgrund der guten Marktentwicklung in unseren Kernmärkten Europa, USA und Japan im Zusammenhang mit den anstehenden Emissionsneuregelungen, der anhaltend hohen Nachfrage nach unseren Produkten sowie weiteren Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen geht die Truck Group davon aus, den Operating Profit des Vorjahres deutlich zu übertreffen.
- Das Geschäftsfeld Financial Services erwartet für die verbleibenden Monate des Jahres 2006 trotz des gestiegenen Zinsniveaus und eines sich abschwächenden Konsums in den USA eine Fortsetzung der stabilen Geschäftsentwicklung. Eine höhere Prozessqualität und eine erhöhte Effizienz tragen zu einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbsposition bei. Der Operating Profit sollte im Gesamtjahr 2006 gegenüber dem Vorjahr steigen.
- Bei den Transportern gehen wir aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter von einem geringeren Absatz als im Jahr 2005 aus. Bei den Bussen wird der Absatz voraussichtlich über dem hohen Niveau des Vorjahres liegen.
- Im Zusammenhang mit der überarbeiteten Auslieferungsplanung für die Airbus A380 hat die EADS Anfang Oktober ihre ursprüngliche Ergebnisprognose aufgehoben. Ein neuer Ergebnisausblick wurde seither von der EADS nicht gegeben.

- Der **Konzernumsatz** von DaimlerChrysler sollte im Gesamtjahr 2006 den Vorjahreswert (149,8 Mrd. €) leicht übertreffen.
- Aufgrund der Umsetzung der Personalanpassungen und der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts wird die Beschäftigtenzahl im DaimlerChrysler-Konzern zum Jahresende 2006 deutlich unter dem Vorjahresendstand von 382.700 Personen liegen.
- DaimlerChrysler hat am 15. September angekündigt, dass aufgrund der nicht zufrieden stellenden Absatzsituation bei der Chrysler Group das ursprüngliche Ergebnisziel für den Konzern nicht aufrecht erhalten werden kann. Aus diesem Grund haben wir das **Operating Profit-Ziel** für den Konzern auf einen Wert in der Größenordnung von 5 Mrd. € für das Jahr 2006 zurückgenommen. Obwohl wir inzwischen davon ausgehen müssen, dass der Ergebnisbeitrag der EADS aufgrund der verzögerten Auslieferung der Airbus A380 um 0,2 Mrd. € geringer als ursprünglich angenommen ausfallen wird, halten wir aufgrund der sehr erfreulichen Geschäftsentwicklung in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group, Truck Group und Financial Services an diesem Ergebnisziel fest.
- Desweiteren sind in dieser Prognose Belastungen für die Umsetzung des neuen Managementmodells (0,5 Mrd. €), für die Fokussierung auf den smart fortwo (1 Mrd. €) und für den Personalabbau bei der Mercedes Car Group (0,4 Mrd. €) enthalten. Positiv wirken die Erträge aus dem Abgang des Off-Highway-Geschäfts (0,2 Mrd. €), der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien (0,1 Mrd. €) und der Auflösung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen (0,2 Mrd. €).

Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:

Dieser Zwischenbericht enthält vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die effektive Umsetzung unseres neuen Managementmodells, des CORE-Programms der Mercedes Car Group, einschließlich des neuen Geschäftsmodells für smart, der erneute Kostensenkungsdruck vor dem Hintergrund der veröffentlichten Pläne zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, die Fähigkeit der Chrysler Group, mit den derzeitigen Kaufanreizen die Händlerbestände zu reduzieren und einem Nachfragewechsel hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu entsprechen, eine Reduzierung der Ergebnisbeiträge der EADS infolge von Lieferverzögerungen bei der Airbus A380, Unterbrechungen bei der Produktion oder der Auslieferung von Fahrzeugen, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, der Abschluss anhängiger behördlicher Untersuchungen sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.