

DAIMLERCHRYSLER



Q2 2006
Zwischenbericht

Inhalt

4 Konzernlagebericht	9 Mercedes Car Group	14 Quartalsabschluss
	10 Chrysler Group	19 Konzernanhang
	11 Truck Group	31 Finanzkalender
	12 Financial Services	
	13 Van, Bus, Other	

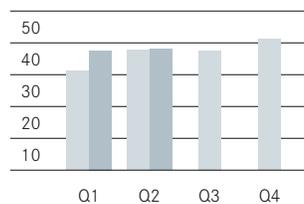
Q2

DaimlerChrysler-Konzern

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Umsatz	38.562	38.423	+0
Westeuropa	12.387	12.511	-1
Deutschland	5.250	5.494	-4
USA	16.794	16.942	-1
Übrige Märkte	9.381	8.970	+5
Beschäftigte (30. 06.)	368.321	388.758	-5
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.285	1.325	-3
Sachinvestitionen	1.740	1.606	+8
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.804	3.529	-21
Operating Profit	1.857	1.671	+11
Konzernergebnis	1.810	737	+146
je Aktie (in €)	1,77	0,73	+142

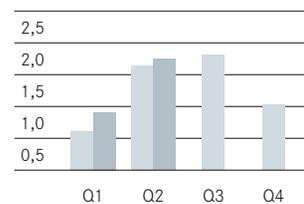
Umsatz

(in Milliarden €)



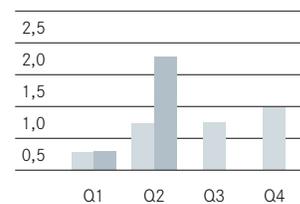
Operating Profit

(in Milliarden €)



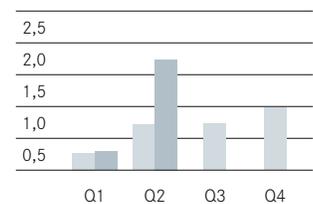
Konzernergebnis

(in Milliarden €)



Ergebnis je Aktie

(in €)



2005
2006

Titelbild:

Der leichte Lkw Mitsubishi Fuso Canter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen zeichnet sich durch seine kompakten Abmessungen und den kleinen Wendekreis aus. Seit Juli 2006 ist er als Canter Eco Hybrid mit der umweltfreundlichen Hybridtechnologie, einer Antriebskombination aus Diesel- und Elektromotor, verfügbar und erfüllt als erstes Fahrzeug in der Klasse der leichten Lkw die strengen japanischen Abgasvorschriften.

Q1-2

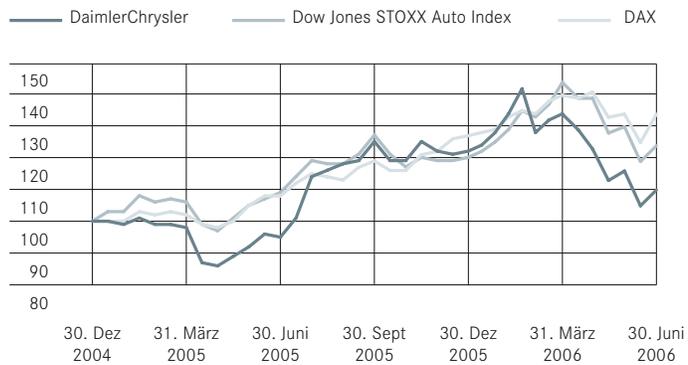
DaimlerChrysler-Konzern

Werte in Millionen € Q1-2 2006 Q1-2 2005 Veränd. in %

Umsatz	75.747	70.167	+8 ¹
Westeuropa	24.234	22.515	+8
Deutschland	10.336	9.796	+6
USA	33.367	31.531	+6
Übrige Märkte	18.146	16.121	+13
Beschäftigte (30.06.)	368.321	388.758	-5
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	2.669	2.672	-0
Sachinvestitionen	3.180	3.081	+3
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	5.788	6.969	-17
Operating Profit	2.748	2.299	+20
Konzernergebnis	2.109	1.025	+106
je Aktie (in €)	2,07	1,01	+105

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Anstieg um 6%.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Konzernlagebericht

- **Konzern-Operating Profit um 11% auf 1,9 Mrd. € gestiegen**
- **Konzernergebnis von 1,8 (i. V. 0,7) Mrd. €**
- **Ergebnis je Aktie von 1,77 (i. V. 0,73) €**
- **Konzernergebnis und Ergebnis je Aktie durch Bewertungsertrag von 0,8 Mrd. € bzw. 0,78 € aus Finanzgeschäften zur Kurssicherung von EADS-Anteilen beeinflusst**
- **Umsatz mit 38,6 Mrd. € auf Vorjahresniveau**
- **Für Gesamtjahr 2006 weiterhin Operating Profit von über 6 Mrd. € erwartet**

Geschäftsentwicklung

Insgesamt positive Entwicklung von Weltwirtschaft und Automobilkonjunktur

- Die Weltwirtschaft hat sich auch im zweiten Quartal weiter positiv entwickelt; die Wachstumsrate war allerdings geringer als im ersten Quartal. Ursachen hierfür waren steigende Zinsen und die weiterhin hohen und zum Teil sogar nochmals gestiegenen Rohstoffpreise. Eine konjunkturelle Abschwächung gegenüber dem ersten Quartal 2006 war in den USA und in Japan festzustellen. Diese wurde durch eine leichte Belebung in Westeuropa und eine anhaltend positive Entwicklung in den Schwellenländern teilweise kompensiert.
- Auf den weltweiten Automobilmärkten setzte sich die robuste Nachfrageentwicklung fort. Trotz nochmals gestiegener Öl- und Kraftstoffpreise entwickelte sich der globale Automobilabsatz positiv. Während in Westeuropa die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen zunahm, war in den USA und Japan das Marktvolumen geringer als im Vorjahr. In den USA litten insbesondere die Fahrzeugsegmente Minivans, Geländewagen und leichte Nutzfahrzeuge unter den hohen Kraftstoffpreisen; dagegen wuchs das Pkw-Segment. Die Schwellenländer Asiens wiesen erneut deutliche Zuwachsraten auf. Das Nutzfahrzeuggeschäft verzeichnete weltweit vor allem im Segment schwerer Lkw eine positive Nachfrageentwicklung.

Umsatz auf Vorjahresniveau

- Der Absatz von DaimlerChrysler lag im zweiten Quartal mit 1,3 Mio. abgesetzten Fahrzeugen unter dem Niveau des Vorjahres (-3%).
- Die Mercedes Car Group konnte ihren Absatz um 6% auf 325.500 Fahrzeuge steigern und an die positive Entwicklung des ersten Quartals anknüpfen. Die Chrysler Group lieferte im zweiten Quartal 761.700 (i. V. 812.200) Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an die Händler aus. Der Absatz der Truck Group erreichte mit 138.600 Lkw annähernd den hohen Wert des Vorjahres (-2%). Der Bereich Mercedes-Benz Transporter setzte weltweit 65.600 (i. V. 72.300) Einheiten ab, und der Bereich Busse konnte um 9% auf 10.300 Busse und Fahrgestelle zulegen. Das Geschäftsfeld Financial Services steigerte sein Neugeschäft um 9% auf 14,1 Mrd. € und das Vertragsvolumen um 1% auf 115,3 Mrd. €.
- Der Konzernumsatz lag mit 38,6 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Ertragslage

Konzern-Operating Profit durch positive Ergebnisentwicklung bei der Mercedes Car Group geprägt

- **DaimlerChrysler** konnte den Operating Profit im Vergleich zum Vorjahresquartal um 11% auf 1.857 Mio. € steigern.
- Die Ergebnisverbesserung war maßgeblich durch den deutlichen Anstieg des Operating Profit bei der Mercedes Car Group geprägt. Die Truck Group und Financial Services haben ihre operativen Ergebnisbeiträge ebenfalls gesteigert. Insgesamt konnte hierdurch der Ergebnisrückgang bei der Chrysler Group mehr als ausgeglichen werden.
- Der Rückgang des Operating Profit im Segment Van, Bus, Other steht überwiegend im Zusammenhang mit zentral berücksichtigten Aufwendungen von 145 Mio. €, die im Rahmen der Umsetzung des neuen Managementmodells im zweiten Quartal 2006 entstanden sind. Diese Aufwendungen resultierten aus Personalanpassungsmaßnahmen in den Verwaltungsbereichen des Konzerns.
- Wechselkurseffekte durch im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Währungssicherungskurse haben den Operating Profit in der Berichtsperiode insgesamt nur leicht belastet.
- Die Ergebnisentwicklung des Konzerns war durch die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Sonderfaktoren beeinflusst:

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005
Mercedes Car Group		
Aufwendungen für Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen von CORE	(20)	
Restrukturierungsaufwendungen smart	(13)	(311)
Truck Group		
Wertberichtigung American LaFrance		(24)
Van, Bus, Other		
Aufwendungen im Rahmen des neuen Managementmodells	(145)	

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

Werte in Millionen €

	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Mercedes Car Group	807	12	.
Chrysler Group	51	544	-91
Truck Group	551	410	+34
Financial Services	422	385	+10
Van, Bus, Other	159	277	-43
Eliminierungen	(133)	43	.
DaimlerChrysler-Konzern	1.857	1.671	+11

Q1-2 2006 Q1-2 2005 Veränd. in %

	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Mercedes Car Group	129	(942)	.
Chrysler Group	170	796	-79
Truck Group	977	1.108	-12
Financial Services	870	713	+22
Van, Bus, Other	582	511	+14
Eliminierungen	20	113	-82
DaimlerChrysler-Konzern	2.748	2.299	+20

- Im zweiten Quartal erwirtschaftete die **Mercedes Car Group** einen Operating Profit von 807 (i.V. 12) Mio. € und erzielte damit eine deutliche Ergebnisverbesserung. Dieser Ergebnisanstieg ist auf ein höheres Absatzvolumen (+17.400 Fahrzeuge) und einen verbesserten Modell-Mix durch die volle Verfügbarkeit der neuen S- und M-/R-Klassen zurückzuführen. Im Rahmen des Programms CORE wurden weitere wichtige Effizienzsteigerungsmaßnahmen realisiert. Diese wirkten sich im Ergebnis ebenfalls deutlich positiv aus.
- Die planmäßigen Personalanpassungen bei Mercedes-Benz Pkw im Rahmen des Programms CORE führten zu weiteren Aufwendungen von 20 Mio. €. Bis zum Ende des zweiten Quartals haben bisher über 8.300 Mitarbeiter freiwillige Ausscheidensvereinbarungen getroffen bzw. Regelungen zur Frühpensionierung in Anspruch genommen. Darüber hinaus belastete die Einstellung des smart forfour den Operating Profit noch mit 13 Mio. €; im Vorjahresquartal waren im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart Aufwendungen von 311 Mio. € angefallen.
- Die **Chrysler Group** erzielte im zweiten Quartal 2006 einen Operating Profit von 51 Mio. € gegenüber 544 Mio. € im Vorjahresquartal.
- Der Ergebnisrückgang stand vor allem im Zusammenhang mit rückläufigen Fahrzeugauslieferungen an die Händler, einem höheren Anteil von Fahrzeugverkäufen an Flottenbetreiber und einer insgesamt negativen Nettopreisentwicklung.
- Die **Truck Group** konnte das operative Ergebnis im zweiten Quartal um 34% auf 551 Mio. € steigern.
- Der verbesserte Modell-Mix und die im Rahmen des Global Excellence Programms umgesetzten Effizienzsteigerungsmaßnahmen haben zu diesem Ergebnisanstieg beigetragen. Höhere Aufwendungen im Rahmen neuer Fahrzeugprojekte sowie für die Erfüllung zukünftiger Emissionsvorschriften konnten hierdurch mehr als ausgeglichen werden.
- Das Geschäftsfeld **Financial Services** erzielte einen Operating Profit von 422 (i.V. 385) Mio. €.
- Zu diesem Ergebnisanstieg haben das gestiegene Geschäftsvolumen sowie die positive Ergebnisentwicklung von Toll Collect beigetragen. Die Belastungen durch das gestiegene Zinsniveau konnten dadurch kompensiert werden.
- Der Operating Profit des Segments **Van, Bus, Other** lag im zweiten Quartal 2006 bei 159 (i.V. 277) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen von 145 Mio. € im Zusammenhang mit dem neuen Managementmodell, die für Personalanpassungen in den Verwaltungsbereichen anfielen.
- Die Bereiche Transporter und Busse erwirtschafteten im zweiten Quartal jeweils positive Ergebnisse. Bei Mercedes-Benz Transporter war der Operating Profit durch die Einführung des neuen Sprinter belastet. Das Ergebnis des Bereichs Busse wurde durch einen höheren Absatz und die erzielten Effizienzsteigerungen positiv beeinflusst.
- Ebenfalls positiv entwickelte sich der Ergebnisbeitrag von EADS, der insbesondere durch höhere Airbus-Auslieferungen mit 231 Mio. € über dem Vorjahresniveau von 154 Mio. € lag.
- Der Operating Profit des Vorjahres enthielt einen Ergebnisbeitrag des Off-Highway-Geschäfts in Höhe von 45 Mio. €, das im ersten Quartal 2006 an den schwedischen Finanzinvestor EQT verkauft wurde.
- Das **Finanzergebnis** belief sich im zweiten Quartal auf 845 (i.V. -138) Mio. €. Darin enthalten ist ein Anstieg des Beteiligungsergebnisses um 165 Mio. € auf 177 Mio. €, der vor allem auf höhere Ergebnisbeiträge unserer at-equity bilanzierten Beteiligungen zurückzuführen ist. Das Zinsergebnis lag mit -101 Mio. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. -84 Mio. €). Das Übrige Finanzergebnis stieg um 835 Mio. € auf 769 Mio. €. Dieser Anstieg steht im Zusammenhang mit zwei Finanztransaktionen zur Kurssicherung von EADS-Anteilen. Diese wurden im April 2006 für einen EADS-Anteil von 7,5% und im Juli 2004 für einen EADS-Anteil von 2,7% abgeschlossen. Auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen, EADS-Aktien

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

Werte in Millionen €

	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	1.857	1.671	+11
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(290)	(283)	-2
Operatives Beteiligungsergebnis	(303)	(108)	-181
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(6)	+83
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.263	1.274	-1

Q1-2 2006 Q1-2 2005 Veränd. in %

	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	2.748	2.299	+20
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(612)	(572)	-7
Operatives Beteiligungsergebnis	(536)	(289)	-85
Übriges nicht operatives Ergebnis	(2)	(7)	+71
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.598	1.431	+12

ab dem Jahr 2007 zu bestimmten Sicherungskursen veräußern zu können, entstanden aufgrund des Kursrückgangs der EADS-Aktie im zweiten Quartal 2006 Bewertungserträge in Höhe von 588 Mio. € (für den 7,5%-Anteil) und von 226 Mio. € (für den 2,7%-Anteil). Kursveränderungen der EADS-Aktie werden auch künftig infolge der Marktbewertung dieser Derivate das Ergebnis beeinflussen.

- Das **Konzernergebnis** belief sich auf 1.810 (i. V. 737) Mio. €. Die Marktbewertung der Finanztransaktionen zur Kurssicherung von EADS-Anteilen wirkte sich mit insgesamt rund 800 Mio. € (nach Steuern) im Konzernergebnis aus.
- Das **Ergebnis je Aktie** betrug 1,77 € gegenüber 0,73 € im Vorjahresquartal.

Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von 5,8 Mrd. € war gegenüber dem des Vorjahreszeitraums (7,0 Mrd. €) rückläufig. Der Rückgang stand insbesondere im Zusammenhang mit gestiegenen vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Darüber hinaus belasteten Abfindungszahlungen aus den Maßnahmen zur Personalanpassung bei der Mercedes Car Group (0,7 Mrd. €), Zahlungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung bei smart sowie höhere Steuerzahlungen den Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Gegenläufig ergab sich ein Anstieg im Finanzdienstleistungsgeschäft, der auf einen höheren Anteil an Operate-Lease-Verträgen zurückzuführen ist. Die Entwicklung des Working Capital führte ebenfalls zu einem höheren Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Vorratsbestände und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich geringer, so dass negative Effekte aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mehr als kompensiert werden konnten.

- Der Anstieg des **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** um 2,5 Mrd. € auf 7,2 Mrd. € war neben dem Anstieg der Vermieteten Gegenstände auf die Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden zurückzuführen. Hierbei wirkten vor allem geringere Zahlungseingänge auf bestehende Forderungen sowie geringere Erlöse aus dem Verkauf dieser Forderungen. Die Zahlungsabflüsse für neu abgeschlossene Finanzierungsverträge waren hingegen rückläufig, konnten aber die vorgenannten Effekte nicht kompensieren. Die Investitionen in Sachanlagen lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Infolge der höheren Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen resultierte ein gegenüber dem Vorjahr geringerer Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Wesentliche Ursache war der Verkauf des Off-Highway-Geschäfts, aus dem sich ein Mittelzufluss von rund 0,8 Mrd. € ergab. Aus den höheren Netto-Erlösen aus dem Verkauf von Wertpapieren (i. V. Netto-Käufe) ergab sich ebenfalls ein geringerer Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.

- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,6 Mrd. €. Dieser resultierte vor allem aus der Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005, der in geringerem Umfang ein Mittelzufluss aus der Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten 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 2,3 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, konnte aufgrund optimierter Prozesse im Liquiditätsmanagement von 12,6 Mrd. € auf 9,6 Mrd. € abgesenkt werden.

Vermögenslage

- Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 um 6,0 Mrd. € auf 195,6 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte von 8,9 Mrd. € hätte sich ein Anstieg um 2,9 Mrd. € ergeben, der im Wesentlichen aus der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultiert.
- Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen betragen insgesamt 95,8 (31. Dezember 2005: 95,3) Mrd. € und damit 49% der gesamten Aktiva. Dabei wurde der Anstieg des Portfolios aus Operate-Lease- und Absatzfinanzierungsverträgen teilweise durch Effekte aus der Währungsumrechnung kompensiert. 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 Kurssicherung von EADS-Anteilen abgeschlossen.
- Die Rückstellungen gingen hauptsächlich aufgrund von Wechselkurseffekten zurück, die auch geringere Rückstellungen für derivative Finanzinstrumente zur Folge hatten. Weiterhin hat sich der Verbrauch von Garantierückstellungen ausgewirkt. Gegenläufig ergab sich ein Anstieg im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour und aufgrund der geplanten Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des neuen Managementmodells. Darüber hinaus stiegen die Rückstellungen für Verkaufsaufwendungen. Die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten war nahezu ausschließlich wechselseitig bedingt. Bereinigt um diese Effekte hat sich insbesondere infolge des höheren Refinanzierungsbedarfs aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft ein Anstieg ergeben.
- Das Konzerneigenkapital zum 30. Juni 2006 in Höhe von 36,3 Mrd. € war gegenüber dem 31. Dezember 2005 nahezu unverändert. 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. Juni 2006 bei 18,6% (31. Dezember 2005: 17,3%). Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 27,6% (31. Dezember 2005: 24,8%). Der Anstieg der Eigenkapitalquoten war im Wesentlichen auf die rückläufige Bilanzsumme und das gestiegene Konzernergebnis zurückzuführen.

Mitarbeiter

- Zum Ende des zweiten Quartals 2006 beschäftigte DaimlerChrysler weltweit 368.321 (i. V. 388.758) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 169.603 (i. V. 184.029) in Deutschland und 97.518 (i. V. 100.442) in den USA tätig.
- Die Zahl der Beschäftigten verringerte sich gegenüber dem 30. Juni 2005 insbesondere aufgrund der Ende September 2005 eingeleiteten Personalanpassungen in der Mercedes Car Group (-7%) und der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts mit rund 7.000 Beschäftigten. Auch bei der Chrysler Group, der Truck Group und bei Financial Services lagen die Beschäftigtenzahlen unter den Werten des Vorjahres.
- Die Umsetzung des neuen Managementmodells verläuft nach Plan. Am 18. Juli haben wir uns mit dem Gesamtbetriebsrat über die Modalitäten des Interessenausgleichs geeinigt. Die Organisationsstrukturen sind verabschiedet, so dass wir ab dem 1. August nach dem neuen Managementmodell arbeiten können. Der größte Teil des insgesamt geplanten Abbaus an Managementpositionen wird bereits bis zum Ende des Jahres 2006 realisiert sein.

Ausblick

- DaimlerChrysler geht davon aus, dass sich die Konjunktur im weiteren Jahresverlauf leicht abschwächen wird. Weiter steigende Zinsen sowie anhaltende Belastungen durch hohe Rohstoffpreise, insbesondere durch den hohen Ölpreis, dürften zu einem schwächeren Wachstum der Weltwirtschaft führen. Aufgrund der positiven konjunkturellen Entwicklung in den ersten sechs Monaten gehen wir aber davon aus, dass das Wachstum im Gesamtjahr 2006 leicht höher ausfallen wird als im Vorjahr.
- Parallel zur Entwicklung der Weltwirtschaft wird auch die Dynamik der globalen Automobilmachfrage im weiteren Jahresverlauf voraussichtlich etwas nachlassen. Für das Gesamtjahr 2006 gehen wir daher von einer Wachstumsrate in der Größenordnung des Vorjahres aus. Während für die USA als größtem Automobilmarkt von einem Marktvolumen leicht unter Vorjahresniveau auszugehen ist, dürften Westeuropa und Japan jeweils geringe Zuwächse verzeichnen. Fast alle großen Schwellenländer sollten auch in diesem Jahr zum Teil deutlich zulegen. Die globale Nutzfahrzeugnachfrage dürfte sich auch im weiteren Jahresverlauf auf hohem Niveau bewegen. Allerdings ergeben sich Risiken, falls die Preise für Rohöl und Benzin weiter steigen. Wir rechnen damit, dass der Wettbewerbsdruck in der internationalen Automobilindustrie durch die bestehenden Überkapazitäten unvermindert anhalten wird.

- DaimlerChrysler erwartet für das Jahr 2006 weiterhin einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres (2005: 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 der neuen Produkte davon aus, dass der Absatz den Vorjahreswert übertreffen wird. Der Absatz von Fahrzeugen der Marke smart wird geringer sein als im Jahr 2005. Das Effizienzsteigerungsprogramm CORE werden wir weiter konsequent umsetzen. Wir erwarten deshalb in den nächsten Quartalen weitere Ergebnisverbesserungen. Die Mercedes Car Group liegt somit voll im Plan, die für das Jahr 2007 angestrebte Umsatzrendite von 7% zu erreichen.
- Die Chrysler Group geht bei einem unverändert schwierigen Marktumfeld für das Jahr 2006 von einem Absatz in der Größenordnung des Vorjahres aus. Insgesamt werden wir im Jahr 2006 zehn neue Modelle in den Markt einführen, wobei ein Großteil erst in der zweiten Jahreshälfte bei den Händlern verfügbar sein wird. Ihre Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität, Qualität und Kundenzufriedenheit wird die Chrysler Group mit Nachdruck fortsetzen. Aufgrund der hohen Händlerbestände beabsichtigt die Chrysler Group, die Fahrzeugproduktion und die Auslieferungen an Händler im dritten Quartal zu verringern. Darüber hinaus werden die bevorstehenden Modellwechsel in den betroffenen Werken zu Produktionsausfällen führen. Weiterhin wird die Ergebnisentwicklung im zweiten Halbjahr durch die Anlaufkosten für die acht neuen Modelle belastet sein. Aus diesen Gründen erwarten wir im dritten Quartal einen Operating Loss von bis zu 0,5 Mrd. €. Aufgrund der Einführung der neuen Modelle in der zweiten Jahreshälfte rechnen wir für das vierte Quartal wieder mit einem positiven Ergebnis. Auch für das Gesamtjahr 2006 erwartet die Chrysler Group ein positives Ergebnis.
- Die Truck Group geht für das Gesamtjahr von einem stabilen Absatz aus. Auch das Ergebnis sollte nicht zuletzt durch die Effizienzsteigerungen im Rahmen des Global Excellence Programms weiterhin ein hohes Niveau erreichen. Die Lkw-Nachfrage wird durch die bevorstehenden Emissionsneuregelungen in unseren Kernmärkten Europa, USA und Japan positiv beeinflusst. Die Truck Group ist auf diese Anforderungen sehr gut vorbereitet, nicht zuletzt als Innovationsführer in der Blue-Tec-Dieselseltechnologie.
- Das Geschäftsfeld Financial Services erwartet für die zweite Jahreshälfte eine Fortsetzung der stabilen Geschäfts- und Ergebnisentwicklung. Steigende Zinsen bleiben dabei eine Herausforderung. Durch optimierte Prozesse, höhere Effizienz, eine umfassende Marktabdeckung und eine noch engere Kooperation mit den Fahrzeugsparten und Händlern wollen wir unsere Wettbewerbsposition weiter verbessern.
- 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. Die EADS erwartet für das Jahr 2006 weiterhin einen stabilen Markt für zivile Flugzeuge, die Airbus-Auslieferungen sollten gegenüber dem Vorjahr weiter steigen.
- Für den DaimlerChrysler-Konzern rechnen wir für das Jahr 2006 mit einem leichten Umsatzzanstieg (2005: 149,8 Mrd. €).
- Die Beschäftigtenzahl wird aufgrund der Umsetzung der eingeleiteten Personalanpassungen bis zum Jahresende weiter zurückgehen.
- DaimlerChrysler erwartet für das Gesamtjahr 2006 weiterhin einen Operating Profit von über 6 Mrd. €.
- Darin enthalten sind 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. €) sowie 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 Plänen zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, 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.

Mercedes Car Group

- **Absatz mit 325.500 Fahrzeugen deutlich über Vorjahresniveau**
- **Neue Modelle sehr erfolgreich**
- **Einführung des smart fortwo Nachfolger im US-Markt beschlossen**
- **Operating Profit stark verbessert**

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	807	12	.
Umsatz	13.394	12.472	+7
Absatz	325.501	308.081	+6
Produktion	312.098	325.567	-4
Beschäftigte (30.06.)	98.635	106.351	-7

Absatz, Umsatz und Operating Profit über Vorjahresniveau

- Mit 325.500 Fahrzeugen lag der Absatz der Mercedes Car Group im zweiten Quartal um 6% über dem Vorjahr. Auch der Umsatz stieg um 7% auf 13,4 Mrd. €. Der Operating Profit verbesserte sich von 12 Mio. € auf 807 Mio. € (vgl. S. 5).

Kräftiger Absatzanstieg bei Mercedes-Benz

- Im zweiten Quartal konnte die Marke Mercedes-Benz ihren Absatz um 6% auf 291.000 Fahrzeuge steigern. Bei smart lag der Absatz mit 34.500 Einheiten auf Vorjahresniveau.
- Die Modellneuheiten der Jahre 2005 und 2006 wurden rege nachgefragt: Die neue M-Klasse und die B-Klasse waren mit 28.300 bzw. 34.300 Fahrzeugen weiterhin sehr erfolgreich. Die S-Klasse Limousine erreichte mit 21.600 Fahrzeugen ein sehr hohes Absatzniveau. Von der R-Klasse wurden seit Markteinführung weltweit 27.200 Fahrzeuge abgesetzt.
- Der Absatz der A-Klasse lag mit 41.600 (i. V. 54.300) Fahrzeugen unter dem hohen Vorjahreswert. Modellzyklusbedingt war der Absatz der C-Klasse mit 87.800 (i. V. 107.400) Fahrzeugen rückläufig. Von der E-Klasse wurden 51.900 (i. V. 70.100) Fahrzeuge abgesetzt. Die Markteinführung der neuen Generation der E-Klasse führte bereits im Juni zu sehr positiven Absatzimpulsen. Dieser Effekt sollte sich in den folgenden Monaten weiter verstärken.
- Außerhalb Deutschlands hat die Mercedes Car Group im zweiten Quartal ihren Absatz um 10% auf 234.600 Fahrzeuge gesteigert. In Deutschland wurden 90.900 (i. V. 94.200) Fahrzeuge abgesetzt.

Absatz	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Gesamt	325.501	308.081	+6
Westeuropa	209.729	204.376	+3
Deutschland	90.862	94.239	-4
USA	65.069	54.072	+20
Japan	11.597	12.087	-4
Übrige Märkte	39.106	37.546	+4

Neue Modelle vorgestellt

- Seit Juni ist die neue Generation der E-Klasse erhältlich, die mit ihren Modellvarianten über das vielseitigste Typenprogramm in diesem Marktsegment verfügt. Im Juni haben wir die CL-Klasse, das neue Coupé der S-Klasse, der Presse vorgestellt. Ab September wird das Luxuscoupé an die Kunden ausgeliefert. Zum gleichen Zeitpunkt wird auch die GL-Klasse in Europa verfügbar sein.

Deutlich positive Effekte durch CORE

- Die im Rahmen von CORE realisierten Maßnahmen liegen vollständig im Plan und verbessern die Effizienz unserer Arbeitsabläufe deutlich. Der Fokus des Programms liegt jetzt darauf, strukturelle Maßnahmen mit Potenzial für die Jahre 2006, 2007 und darüber hinaus umzusetzen. CORE überprüft die gesamte Wertschöpfungskette der Mercedes Car Group und entwickelt sie weiter, um die Prozesse schneller und schlanker zu gestalten, die Kosten zu senken und die Qualität weiter zu steigern.

Markteinführung des smart fortwo Nachfolgers in den USA

- Ende Juni hat DaimlerChrysler angekündigt, den Nachfolger des smart fortwo im Jahr 2008 auch in den USA einzuführen. Dazu plant smart eine Kooperation mit der UnitedAuto Group.
- Im Rahmen der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells wurden neben der Vereinbarung mit Mitsubishi Motors über den Ausstieg aus der Produktion des smart forfour innerhalb kurzer Zeit die Verhandlungen über den Sozialplan und den Interessenausgleich zur Umsetzung der notwendigen Personalbaumaßnahmen abgeschlossen. Die Integration von smart in die Mercedes-Benz-Organisation verläuft nach Plan.

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	129	(942)	.
Umsatz	25.718	22.855	+13
Absatz	606.959	555.049	+9
Produktion	629.883	603.602	+4
Beschäftigte (30.06.)	98.635	106.351	-7

Absatz	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Gesamt	606.959	555.049	+9
Westeuropa	389.857	359.374	+8
Deutschland	166.567	164.694	+1
USA	113.373	103.872	+9
Japan	24.755	22.321	+11
Übrige Märkte	78.974	69.482	+14

Chrysler Group

- **Absatz und Verkäufe an Endkunden unter Vorjahresniveau**
- **Weitere Verbesserung von Qualität und Fertigungsproduktivität**
- **Produktion des Jeep® Compass gestartet**
- **Operating Profit von 51 Mio. €**

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	51	544	-91
Umsatz	12.461	13.030	-4
Absatz	761.747	812.234	-6
Produktion	740.753	782.728	-5
Beschäftigte (30.06.)	83.560	85.753	-3

Absatz	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Gesamt	761.747	812.234	-6
NAFTA	705.227	764.193	-8
USA	608.567	659.385	-8
Übrige Märkte	56.520	48.041	+18

Weltweit mehr als 710.000 Fahrzeuge verkauft

- Die Verkäufe von Fahrzeugen der Chrysler Group an Endkunden und Flottenbetreiber waren im zweiten Quartal mit 713.600 Einheiten 9% niedriger als im Vorjahr. Im zweiten Quartal wurden der Dodge Charger mit 32.700 Fahrzeugen und der Dodge Caliber mit 47.700 Einheiten rege nachgefragt. Geringere Verkäufe bei den Minivans (-6%), beim Dodge Ram Pickup (-10%), beim Dodge Durango (-32%) sowie beim Jeep® Grand Cherokee (-36%) führten zu einem Rückgang des Marktanteils in den USA von 13,4% auf 12,4%.
- Aufgrund der geringeren Verkäufe gingen auch die Auslieferungen an die Händler auf 761.700 (i. V. 812.200) Fahrzeuge zurück. Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA stieg auf 648.600 (i. V. 632.400) Fahrzeuge, die Reichweite lag bei 91 (i. V. 75) Tagen.
- Der Umsatz erreichte im zweiten Quartal 12,5 (i. V. 13,0) Mrd. €; in US-Dollar nahm er aufgrund des geringeren Absatzes um 4% ab. Die Chrysler Group erzielte einen Operating Profit von 51 (i. V. 544) Mio. € (vgl. S. 5).

Produktivität in der Fertigung weiter verbessert

- Die Chrysler Group hat im Jahr 2005 ihre Produktivität in der Fertigung um weitere 6% verbessert; in den letzten vier Jahren betrug der Produktivitätsfortschritt insgesamt 24%. Dies belegt der im Juni veröffentlichte Harbour Report 2006, in dem die Fertigungsproduktivität in den nordamerikanischen Automobilwerken verglichen wird. Die Chrysler Group hat

damit in beiden Zeiträumen unter allen Automobilherstellern die größte Produktivitätssteigerung erreicht. Während die Chrysler Group in den Montage- und Motorenwerken die größten Produktivitätsfortschritte erzielt hat, wurden ihre Getriebewerke zum zweiten Mal in Folge als die produktivsten der gesamten Branche ausgezeichnet.

- Auch bei der von J.D. Power durchgeführten »Initial Quality Study« hat die Chrysler Group gut abgeschnitten. Die Marke Chrysler landete in der Kategorie der Fehlfunktionen auf Platz 5; in der Gesamtbewertung erreichte sie Platz 10. Im Segment der Vans wurden der Chrysler Town & Country sowie der Dodge Caravan als bestes bzw. drittbestes Fahrzeug ausgezeichnet. Im Vergleich der Montagewerke wurde das Werk in Windsor, Ontario, Kanada, als »Silver Award Winner« (Platz 2) prämiert.
- Im Juni hat die Chrysler Group im Montagewerk Belvidere, Illinois, die Produktion des neuen Jeep® Compass aufgenommen. Die ersten Fahrzeuge werden seit Juli an die Händler in den USA ausgeliefert. Mit diesem Modell wird die Marke Jeep® in das stark wachsende Segment der kompakten Geländewagen vorstoßen. Der Jeep® Compass wird ebenso wie der Dodge Caliber von dem verbrauchsgünstigen 4-Zylinder-Weltmotor angetrieben. Mit der Einführung von acht neuen Modellen wird die Chrysler Group in der zweiten Jahreshälfte ihr Produktangebot weiter verbreitern.

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	170	796	-79
Umsatz	25.033	23.765	+5
Absatz	1.457.103	1.478.909	-1
Produktion	1.415.083	1.464.666	-3
Beschäftigte (30.06.)	83.560	85.753	-3

Absatz	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Gesamt	1.457.103	1.478.909	-1
NAFTA	1.356.732	1.394.822	-3
USA	1.182.949	1.220.324	-3
Übrige Märkte	100.371	84.087	+19

Truck Group

- **Lkw-Märkte weiterhin auf hohem Niveau**
- **Absatzsteigerung in Westeuropa und Japan**
- **Weiterentwicklung des Entwicklungs- und Produktionsverbunds**
- **Operating Profit auf 551 Mio. € gesteigert**

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	551	410	+34
Umsatz	8.547	8.127	+5
Absatz	138.560	141.857	-2
Produktion	130.806	144.445	-9
Beschäftigte (30.06.)	83.922	85.994	-2

Absatz	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Gesamt	138.560	141.857	-2
Westeuropa	28.905	25.712	+12
Deutschland	16.145	14.201	+14
USA	40.994	42.410	-3
Südamerika	10.551	9.487	+11
Asien	36.855	45.412	-19
Übrige Märkte	21.255	18.836	+13

Absatz und Umsatz weiterhin auf hohem Niveau

- Der Absatz der Truck Group lag mit 138.600 Einheiten leicht unter dem hohen Vorjahresniveau. Der Umsatz stieg von 8,1 Mrd. € auf 8,5 Mrd. €. Der Operating Profit lag mit 551 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (vgl. S. 5).

Positive Absatzentwicklung in Westeuropa und Japan

- Der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika lag mit 36.600 Fahrzeugen um 9% unter dem Vorjahresquartal. Positiv entwickelte sich der Lkw-Absatz in Westeuropa (19.900 Einheiten, +4%); in Deutschland betrug das Wachstum sogar 7%. Dies ist auf eine anhaltend positive Nachfrage und auf Vorzieheffekte im Zusammenhang mit der bevorstehenden Euro-4-Einführung zurückzuführen. Negativ wirkte ein geringerer Absatz im Nahen und Mittleren Osten sowie in Brasilien.
- Der Bereich Trucks NAFTA hat mit 53.000 abgesetzten Fahrzeugen der Marken Freightliner, Sterling, Western Star und Thomas Built Buses das sehr hohe Vorjahresniveau fast erreicht (-2%). Ursache für den leichten Rückgang waren Lieferengpässe aufgrund eines Lieferantenstreiks.
- Der Absatz von Fuso legte um 4% auf 49.800 Einheiten zu. Einen Zuwachs gab es vor allem in Japan aufgrund der bevorstehenden Einführung neuer Abgasvorschriften.

Produktionsstart des Mitsubishi Fuso Canter Eco Hybrid

- Im Mai haben wir die Produktion des neuen Mitsubishi Fuso Canter mit Eco-Hybridtechnologie aufgenommen. Die Vorstellung und die Markteinführung erfolgten Anfang Juli in Tokio. Das Fahrzeug zeichnet sich vor allem durch hohe Umweltverträglichkeit, hohe Wirtschaftlichkeit und leichte Bedienbarkeit aus.

Weiterentwicklung des weltweiten Entwicklungs- und Produktionsverbunds

- Um Synergien bereits in der Produktentstehungsphase intensiver zu nutzen und eine noch stärkere Harmonisierung von Teilen und Komponenten zu ermöglichen, wird der Bereich »Truck Product Creation« zum 1. August 2006 in zwei schlagkräftige Einheiten aufgeteilt. Die Aktivitäten zur Fahrzeugentwicklung bündeln wir in der Funktion »Truck Product Engineering«; sie umfasst die drei Fahrzeugentwicklungszentren in Stuttgart, Portland und Kawasaki sowie die integrierte Aggregateentwicklung. Die Aggregateproduktion sowie die Produktionsplanung der Fahrzeug- und Aggregatwerke werden im Bereich »Truck Powertrain Operations & Manufacturing Engineering« zusammengefasst.

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	977	1.108	-12
Umsatz	15.925	14.860	+7
Absatz	257.903	263.579	-2
Produktion	256.489	274.712	-7
Beschäftigte (30.06.)	83.922	85.994	-2

Absatz	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Gesamt	257.903	263.579	-2
Westeuropa	53.450	47.505	+13
Deutschland	30.156	25.855	+17
USA	80.551	81.421	-1
Südamerika	19.500	18.443	+6
Asien	65.603	82.265	-20
Übrige Märkte	38.799	33.945	+14

Financial Services

- **Positive Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal**
- **Vertragsvolumen über Vorjahresniveau**
- **Eine Million Kunden bei der DaimlerChrysler Bank in Deutschland**
- **Operating Profit von 422 Mio. €**

Werte in Millionen €	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	422	385	+10
Umsatz	4.276	3.812	+12
Vertragsvolumen	115.270	114.228	+1
Neugeschäft	14.099	12.922	+9
Beschäftigte (30.06.)	10.939	11.385	-4

Financial Services setzt positive Geschäftsentwicklung fort

- Das Geschäftsfeld Financial Services hat sich auch im zweiten Quartal erfreulich entwickelt. Das Neugeschäft lag mit 14,1 Mrd. € um 9% über dem Vorjahreswert. Das Vertragsvolumen stieg um 1% auf 115,3 Mrd. € leicht an; wechsellkursbereinigt betrug der Anstieg 4%. Der Operating Profit verbesserte sich von 385 Mio. € auf 422 Mio. € (vgl. S. 5).

Positive Entwicklung in Nord- und Südamerika

- Das Vertragsvolumen in der Region »Americas« (Nord- und Südamerika) bewegte sich mit 83,8 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 4%.
- Der Fokus der Aktivitäten in der Region »Americas« lag auf der weiteren Verbesserung der Profitabilität und Kosteneffizienz sowie einer höheren Kunden- und Händlerzufriedenheit. Financial Services hat die Partnerschaft mit den Fahrzeugsparten des DaimlerChrysler-Konzerns und den Händlern weiter verstärkt.
- Zur Unterstützung des Absatzes der Marken Chrysler, Jeep® und Dodge hat Chrysler Financial Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenloyalität entwickelt und seine Remarketing-Aktivitäten verstärkt. Durch eine gemeinsame Leasing-Strategie mit Mercedes-Benz USA, die integrierte Marketing-Maßnahmen und besonders attraktive Leasing-Raten für ausgewählte Modelle beinhaltet, konnte Mercedes-Benz Financial das Geschäftsvolumen weiter erhöhen. Truck Financial konnte gemeinsam mit Freightliner durch den Einsatz gezielter Pro-

gramme zur Absatzsteigerung das Vertragsvolumen ausweiten und von einer weiterhin günstigen Risikostruktur profitieren.

- In Mittel- und Südamerika setzte sich das Wachstum insbesondere im Finanzdienstleistungsgeschäft für Nutzfahrzeuge vor allem in den Märkten Mexiko und Brasilien fort.

Weiteres Wachstum in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik

- In der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik lag das Vertragsvolumen mit 31,4 Mrd. € um 3% über dem Vorjahreswert. In Japan hat der Bereich Fuso Financial Services seine Absatzunterstützung für Nutzfahrzeuge ausgeweitet. In China bietet die DaimlerChrysler Automotive Finance (China) Ltd. mittlerweile in vier Ballungsräumen Fahrzeugfinanzierungen für Endkunden an.
- In Europa haben wir Maßnahmen ergriffen, um auf einen noch intensiveren Wettbewerb gut vorbereitet zu sein. Unsere Initiativen zielen vor allem auf ein verbessertes Risikomanagement, harmonisierte Prozesse und Systeme sowie eine optimale Marktausschöpfung.
- In Deutschland nahm das Vertragsvolumen der DaimlerChrysler Bank um 6% auf 15,5 Mrd. € zu. Im Mai hat die DaimlerChrysler Bank bei der Kundenzahl die Ein-Millionen-Grenze überschritten. Damit hat sie ihre Kundenzahl seit dem Einstieg ins Direktbankgeschäft im Juli 2002 mehr als verdoppelt.

Q1-2

Werte in Millionen €	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	870	713	+22
Umsatz	8.385	7.379	+14
Vertragsvolumen	115.270	114.228	+1
Neugeschäft	27.816	24.898	+12
Beschäftigte (30.06.)	10.939	11.385	-4

Van, Bus, Other

- Markteinführung des Sprinter
- Erfreuliche Absatzentwicklung bei Bussen
- EADS wächst weiter
- Operating Profit von 159 Mio. €

Werte in Millionen €

	Q2 2006	Q2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	159	277	-43
Umsatz Segment	3.359	3.801	-12
Umsatz Transporter	2.144	2.176	-1
Umsatz Busse	1.099	971	+13
Absatz Transporter	65.574	72.258	-9
Absatz Busse	10.295	9.458	+9

Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other lag im zweiten Quartal mit 159 Mio. € unter dem Wert des Vorjahres (vgl. S. 5).

Transporter

- Der Bereich Mercedes-Benz Transporter konnte im zweiten Quartal mit 65.600 Fahrzeugen das sehr hohe Absatzniveau des Vorjahres nicht erreichen (-9%). Der Rückgang resultiert vor allem aus dem Anlauf des neuen Sprinter und der damit verbundenen Produktionsumstellung in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde. Der Umsatz lag mit 2,1 Mrd. € nahezu auf Vorjahresniveau.
- Der neue Sprinter wurde in den Monaten April und Mai in den europäischen Märkten eingeführt; bis Ende Juni wurden bereits 6.400 Fahrzeuge abgesetzt. Die Resonanz bei Kunden und Händlern ist sehr positiv. Der Absatz von Vito und Viano lag mit 25.700 Fahrzeugen leicht über dem Vorjahresniveau; insbesondere in Deutschland konnten wir den Absatz steigern (+18%).

Busse

- Der weltweite Absatz von Bussen und Fahrgestellen der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion konnte im zweiten Quartal um 9% auf 10.300 Einheiten gesteigert werden. Auch der Umsatz erhöhte sich von 971 Mio. € auf 1.099 Mio. €.

- In Europa wurde mit 2.400 abgesetzten Einheiten das hohe Niveau des Vorjahres übertroffen. Zuwächse verzeichneten wir bei den Stadtbussen durch mehrere Großaufträge sowie im Fahrgestellgeschäft. Gegenläufig wirkte ein geringerer Absatz von Reise- und Überlandbussen.
- Neben Europa erzielten wir vor allem in Lateinamerika, insbesondere im brasilianischen und im argentinischen Markt, deutliche Absatzsteigerungen.

EADS

- Im ersten Halbjahr 2006 hat Airbus 219 (i. V. 189) Flugzeuge an Kunden ausgeliefert und insgesamt 117 (i. V. 276) Bestellungen verbucht. Der Auftragsbestand betrug zum Ende des ersten Halbjahres 2.055 Maschinen.
- Airbus hat im Juni einen überarbeiteten Zeitplan für die A380-Auslieferungen in den Jahren 2006 bis 2009 vorgelegt. Aus produktionstechnischen Gründen war eine Verschiebung der Auslieferungen um sechs bis sieben Monate notwendig geworden. Gemäß dem ursprünglichen Ziel wird die erste A380 noch in diesem Jahr ausgeliefert werden.
- Das US-Verteidigungsministerium wählte im Juni die EADS für das Programm »Light Utility Helicopter« aus. Das Programm umfasst bis zu 322 Hubschrauber vom Typ UH-145.

Q1-2

Werte in Millionen €

	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Veränd. in %
Operating Profit	582	511	+14
Umsatz Segment	6.562	6.606	-1
Umsatz Transporter	4.092	3.802	+8
Umsatz Busse	1.880	1.651	+14
Absatz Transporter	125.298	123.889	+1
Absatz Busse	18.135	16.918	+7

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q2

Angaben in Millionen €, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q2 2006	Q2 2005	Q2 2006	Q2 2005	Q2 2006	Q2 2005
Umsatzerlöse	38.562	38.423	34.284	34.613	4.278	3.810
Umsatzkosten	(31.622)	(31.292)	(28.057)	(28.216)	(3.565)	(3.076)
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.940	7.131	6.227	6.397	713	734
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(4.632)	(4.716)	(4.326)	(4.421)	(306)	(295)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.285)	(1.325)	(1.285)	(1.325)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	240	184	236	179	4	5
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.263	1.274	852	830	411	444
Finanzergebnis	845	(138)	838	(146)	7	8
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.108	1.136	1.690	684	418	452
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(261)	(381)	(96)	(206)	(165)	(175)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(37)	(18)	(34)	(16)	(3)	(2)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	1.810	737	1.560	462	250	275
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-	-	-	-	-
Konzernergebnis	1.810	737	1.560	462	250	275
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	1,77	0,73				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	1,77	0,73				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	1,77	0,73				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	1,77	0,73				

¹ Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-2

Angaben in Millionen €, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Q1-2 2006	Q1-2 2005
Umsatzerlöse	75.747	70.167	67.360	62.793	8.387	7.374
Umsatzkosten	(62.910)	(57.313)	(55.967)	(51.334)	(6.943)	(5.979)
Bruttoergebnis vom Umsatz	12.837	12.854	11.393	11.459	1.444	1.395
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(9.163)	(9.066)	(8.554)	(8.471)	(609)	(595)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(2.669)	(2.672)	(2.669)	(2.672)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	593	315	581	295	12	20
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.598	1.431	751	611	847	820
Finanzergebnis	785	(58)	776	(67)	9	9
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.383	1.373	1.527	544	856	829
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(232)	(321)	104	(3)	(336)	(318)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(38)	(27)	(32)	(23)	(6)	(4)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2.113	1.025	1.599	518	514	507
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	(4)	-	(4)	-	-	-
Konzernergebnis	2.109	1.025	1.595	518	514	507
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2,07	1,01				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	2,07	1,01				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2,06	1,01				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	2,06	1,01				

¹ Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Konzernbilanz

	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	30. Juni 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005	30. Juni 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)	30. Juni 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)
Angaben in Millionen €						
Aktiva						
Geschäftswerte	1.794	1.881	1.729	1.822	65	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	2.993	3.191	2.941	3.133	52	58
Sachanlagen	35.139	36.739	34.985	36.565	154	174
Finanzanlagen	6.006	6.356	5.749	6.084	257	272
Vermietete Gegenstände	36.710	34.238	4.462	3.629	32.248	30.609
Anlagevermögen	82.642	82.405	49.866	51.233	32.776	31.172
Vorräte	18.881	19.139	17.568	17.674	1.313	1.465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.277	7.595	7.028	7.348	249	247
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	59.058	61.101	-	-	59.058	61.101
Sonstige Vermögenswerte	9.870	8.731	6.419	4.654	3.451	4.077
Wertpapiere	4.279	4.936	3.898	4.502	381	434
Zahlungsmittel	5.312	7.711	4.267	6.894	1.045	817
Umlaufvermögen	104.677	109.213	39.180	41.072	65.497	68.141
Latente Steuern	6.942	7.249	6.730	7.060	212	189
Rechnungsabgrenzungsposten	1.374	1.391	1.263	1.299	111	92
Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	1.374	-	1.374	-	-
Summe Aktiva	195.635	201.632	97.039	102.038	98.596	99.594
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	2.658	2.647				
Kapitalrücklage	8.394	8.221				
Gewinnrücklagen	32.270	31.688				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(6.975)	(6.107)				
Eigene Anteile	-	-				
Eigenkapital	36.347	36.449	26.755	26.859	9.592	9.590
Anteile in Fremdbesitz	650	653	612	614	38	39
Rückstellungen	43.105	46.682	41.934	45.389	1.171	1.293
Finanzverbindlichkeiten	78.999	80.932	2.740	4.146	76.259	76.786
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.379	14.591	15.168	14.381	211	210
Übrige Verbindlichkeiten	8.156	9.053	6.021	6.561	2.135	2.492
Verbindlichkeiten	102.534	104.576	23.929	25.088	78.605	79.488
Latente Steuern	3.892	4.203	(2.286)	(2.309)	6.178	6.512
Rechnungsabgrenzungsposten	9.107	8.298	6.095	5.626	3.012	2.672
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	771	-	771	-	-
Summe Passiva ohne Eigenkapital	159.288	165.183	70.284	75.179	89.004	90.004
Summe Passiva	195.635	201.632	97.039	102.038	98.596	99.594

¹ Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2005	2.633	8.042	30.361	(1.878)	127	1.858	(7.621)	-	33.522
Konzernergebnis	-	-	1.025	-	-	-	-	-	1.025
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	1.602	3	(555)	(83)	-	967
Comprehensive Income, gesamt									1.992
Veränderung durch Stock-Options	-	40	-	-	-	-	-	-	40
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	16	16
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. Juni 2005	2.633	8.082	29.867	(276)	130	1.303	(7.704)	(5)	34.030
Stand am 1. Januar 2006	2.647	8.221	31.688	849	109	635	(7.700)	-	36.449
Konzernergebnis	-	-	2.109	-	-	-	-	-	2.109
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.259)	3	409	(21)	-	(868)
Comprehensive Income, gesamt									1.241
Veränderung durch Stock-Options	-	19	-	-	-	-	-	-	19
Ausgabe neuer Aktien	11	120	-	-	-	-	-	-	131
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	23	23
Dividenden	-	-	(1.527)	-	-	-	-	-	(1.527)
Sonstiges	-	34	-	-	-	-	-	-	34
Stand am 30. Juni 2006	2.658	8.394	32.270	(410)	112	1.044	(7.721)	-	36.347

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Q1-2 2006	Q1-2 2005	Q1-2 2006	Q1-2 2005
Konzernergebnis	2.109	1.025	1.595	518	514	507
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	38	27	32	23	6	4
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	4	-	4	-	-	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	(200)	(9)	(201)	(9)	1	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	3.555	2.947	224	307	3.331	2.640
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	3.182	3.416	3.159	3.386	23	30
Veränderungen der latenten Steuern	(271)	(300)	(397)	(118)	126	(182)
Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften	(264)	(61)	(252)	(49)	(12)	(12)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(708)	(101)	(695)	(110)	(13)	9
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(401)	(545)	(447)	(544)	46	(1)
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	14	(3)	3	(3)	11	-
Veränderungen der Rückstellungen	54	1.331	64	1.308	(10)	23
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(1.734)	(576)	(1.734)	(576)	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:						
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(611)	(2.501)	(499)	(2.457)	(112)	(44)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(16)	(761)	(4)	(750)	(12)	(11)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.590	2.458	1.579	2.439	11	19
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(553)	622	(706)	426	153	196
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	5.788	6.969	1.725	3.791	4.063	3.178
Zugänge zum Anlagevermögen:						
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(13.572)	(10.471)	(3.086)	(2.806)	(10.486)	(7.665)
- Erwerb von Sachanlagen	(3.180)	(3.081)	(3.163)	(3.061)	(17)	(20)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(156)	(100)	(149)	(94)	(7)	(6)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	7.493	6.480	3.618	3.158	3.875	3.322
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	357	367	342	356	15	11
Erwerb von Unternehmen	(437)	(210)	(433)	(203)	(4)	(7)
Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen	913	443	919	435	(6)	8
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(3.042)	(2.687)	14.589	12.387	(17.631)	(15.074)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	2.602	2.590	(12.998)	(12.030)	15.600	14.620
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(14.882)	(16.165)	1.866	1.643	(16.748)	(17.808)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	10.303	11.832	(1.720)	(1.424)	12.023	13.256
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	6.021	7.317	-	-	6.021	7.317
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	439	(915)	416	(880)	23	(35)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(17)	(67)	(17)	(75)	-	8
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(7.158)	(4.667)	184	(2.594)	(7.342)	(2.073)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von 81 € in 2006 bzw. 232 € in 2005)	788	(1.346)	(2.564)	(252)	3.352	(1.094)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.548)	(1.535)	(1.531)	(1.476)	(17)	(59)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	153	16	121	(8)	32	24
Erwerb eigener Anteile	(23)	(21)	(23)	(21)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(630)	(2.886)	(3.997)	(1.757)	3.367	(1.129)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(318)	532	(314)	467	(4)	65
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(2.318)	(52)	(2.402)	(93)	84	41
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)						
zu Beginn der Periode	7.619	7.381	6.803	6.381	816	1.000
zum Ende der Periode	5.301	7.329	4.401	6.288	900	1.041

¹ Beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzernanhang zum Zwischenabschluss (ungeprüft)

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines. Der zusammengefasst dargestellte und ungeprüfte Konzernabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2005 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F/A vom 30. Juni 2006) enthalten ist.

Um den Vertrieb bestimmter im DaimlerChrysler-Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Der Konzernabschluss ist daher auch wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den ungeprüften Zwischenabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industriegeschäft bzw. zu den Financial Services ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach US-GAAP dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Industriegeschäft bzw. Financial Services im Einklang mit US-GAAP darzustellen. Die Informationen zu den Financial Services des Konzerns beinhalten das Finanzierungs- und Leasinggeschäft des Segments Financial Services; nicht einbezogen sind das Mobility Management und die Aktivitäten der DaimlerChrysler Financial Services AG. Die Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services umfassen grundsätzlich konzerninterne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen und die Unterstützung bei speziellen Fahrzeugfinanzierungsprogrammen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und den Financial Services sind dem Industriegeschäft zugeordnet.

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten sowie die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag und die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode betreffen. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen abweichen.

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im April 2006 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) FASB Staff Position (»FSP«) FIN 46R-6 »Determining the Variability to Be Considered in Applying FASB Interpretation No. 46R« (»FSP FIN 46R-6«) herausgegeben, die die Anwendung von FASB Interpretation (»FIN«) No. 46 (revised December 2003), »Consolidation of Variable Interest Entities« (»FIN 46R«) regelt. FSP FIN 46R-6 verlangt, dass sich Gesellschaften, die variable Anteile an einer »Variable Interest Entity« (»VIE«) halten, eher auf die wirtschaftliche Wirkung eines Vertrags oder einer Vereinbarung konzentrieren als auf die rechtliche Ausgestaltung oder buchhalterische Abbildung des Vertrags oder der Vereinbarung als Vermögenswert oder Verpflichtung. Ab dem 1. Juli 2006 wendet DaimlerChrysler FSP FIN 46R-6 prospektiv auf alle Gesellschaften an, mit denen der Konzern erstmals eine Geschäftsbeziehung aufnimmt sowie auf solche Einheiten, die bereits vorher nach FIN 46R zu untersuchen waren und bei denen eine Neueinschätzung notwendig wird. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von FSP FIN 46R-6 auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2006 hat das FASB Emerging Issues Task Force (»EITF«) 06-2, »Accounting for Sabbatical Leave and Other Similar Benefits Pursuant to FASB Statement No. 43, Accounting for Compensated Absences« ratifiziert. Gemäß EITF 06-2 ist eine Rückstellung über die erforderliche Mindestdienstzeit anzuspargen, wenn die Vereinbarung (a) eine Mindestdienstzeit als Voraussetzung für den Anspruch des Mitarbeiters auf bezahlte Freistellung hat, (b) dieser Anspruch nicht mit zusätzlicher Dienstzeit wächst und (c) der Mitarbeiter keine Verpflichtung zur Erbringung von Arbeitsleistungen während der Freistellung hat. EITF 06-2 ist auf nach dem 15. Dezember 2006 beginnende Geschäftsjahre anzuwenden. Der sich möglicherweise ergebende Effekt aus der Erstanwendung ist zu Beginn des Geschäftsjahres der Erstanwendung als kumulierter Anpassungsbetrag gegen die Gewinnrücklagen zu buchen. Die rückwirkende Anwendung ist erlaubt. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 06-2 auf den Konzernabschluss.

Im Juli 2006 hat das FASB FIN 48, »Accounting for Uncertainty in Income Taxes« herausgegeben. FIN 48 stellt ein umfassendes Regelwerk auf, wie ein Unternehmen unsichere Steuerpositionen, die in der Steuererklärung angesetzt wurden oder voraussichtlich angesetzt werden, in seinen Abschlüssen ansetzen, bewerten, ausweisen und erläutern muss. Als Ansatzkriterium definiert FIN 48, dass ein Steuerertrag aus einer unsicheren Steuerposition grundsätzlich nur dann realisiert werden darf, wenn – allein unter Auslegung des Gesetzes und der Rechtsprechung sowie unter der Annahme, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis über alle relevanten Informationen besitzt – eine Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 50% besteht. Darf der Steuerertrag einer unsicheren Steuerposition grundsätzlich realisiert werden, erfolgt die Bewertung der unsicheren Steuerposition. Die Bewertung beruht nach FIN 48 auf einer Methode, die sich an einer kumulierten Eintrittswahrscheinlichkeit orientiert. Es muss der größte Betrag angesetzt werden, der mit mehr als 50%iger Eintrittswahrscheinlichkeit nach einer Einigung mit der Steuerbehörde voraussichtlich realisiert werden kann, wobei auch hier unterstellt wird, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis aller relevanter Informationen besitzt. FIN 48 verändert auch wesentlich die jährlichen Veröffentlichungspflichten. FIN 48 ist zum 1. Januar 2007 anzuwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 48 auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls im Juli 2006 hat das FASB FSP Financial Accounting Standard (»FAS«) 13-2, »Accounting for a Change or Projected Change in the Timing of Cash Flows Relating to Income Taxes Generated by a Leveraged Lease Transaction« herausgegeben. FSP FAS 13-2 verlangt die Neuberechnung des Leasingverhältnisses und die Berücksichtigung der bilanziellen Effekte aus der Veränderung oder den erwarteten Veränderungen bei der zeitlichen Verteilung der ertragsteuerlichen Zahlungsströme, die aus dem Leveraged Lease entstehen. Sonderzahlungen aufgrund der Einigung mit den Steuerbehörden sind dabei mit zu berücksichtigen. Der Leasinggeber hat bei der Beurteilung seiner Steuerposition FIN 48 zu berücksichtigen. FSP FAS 13-2 ist beginnend ab dem 1. Januar 2007 auf alle Leveraged Leases anzuwenden. Der kumulierte Effekt ist als Anpassung der Gewinnrücklagen zum Zeitpunkt der Erstanwendung zu berücksichtigen. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FSP FAS 13-2 auf den Konzernabschluss.

2. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Off-Highway Aktivitäten. Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobiler Kerngeschäft hat DaimlerChrysler am 27. Dezember 2005 mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestands der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassen unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig wird. Die verkauften Off-Highway Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 202 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis des ersten Halbjahres 2006 bei. Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other wurde durch die veräußerten Aktivitäten im entsprechenden Zeitraum mit 234 Mio. € (darin enthalten ist ein Ertrag aus der Veräußerung in Höhe von 199 Mio. €) positiv beeinflusst (vgl. Anmerkung 16). Der Veräußerungspreis kann aufgrund geschäftsüblicher Zusicherungen und Gewährleistungen, die in dem Veräußerungsvertrag festgelegt sind, noch nachträglichen Änderungen unterliegen.

3. Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen

EADS. Am 4. April 2006 hat DaimlerChrysler mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivate Transaktion über 7,5% der Anteile an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) abgeschlossen. Gleichzeitig hat DaimlerChrysler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherungsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten. Die Abwicklung des Derivats ist zwischen Januar und April 2007 vorgesehen. Da diese Transaktion nicht als eine Veräußerung zu werten ist, werden die zugrunde liegenden Anteile sowie weitere Anteile an der EADS in Höhe von 2,7%, die Gegenstand einer anderen Finanztransaktion (Wertpapierleihe) vom 7. Juli 2004 sind, weiterhin als Investment klassifiziert. Daher berücksichtigt DaimlerChrysler die Beteiligung an der EADS unverändert mit einer Anteilsquote von 33% nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. Veränderungen des Marktwerts nach der erstmaligen Bewertung des Derivats werden ergebniswirksam berücksichtigt. Die Bewertung der Derivate auf EADS-Aktien, die sich auf den 7,5%- und den 2,7%-Anteil beziehen, haben zu unrealisierten Gewinnen geführt, die das Finanzergebnis des zweiten Quartals bzw. des ersten Halbjahrs 2006 mit 588 Mio. € und 226 Mio. € bzw. 588 Mio. € und 168 Mio. € positiv beeinflusst haben.

Toll Collect. Die DaimlerChrysler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag.

Wird die Endgültige Betriebserlaubnis nicht bis spätestens zum 1. Januar 2007 erreicht, könnte dies zur Kündigung des Betreibervertrages durch die Bundesrepublik Deutschland führen. Toll Collect GmbH erwartet eine rechtzeitige Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis.

4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

New Management Model. Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler das »New Management Model« bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche soll insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Als Folge des New Management Models beabsichtigt DaimlerChrysler die weltweit in den Verwaltungsbereichen tätige Belegschaft um rund 6.000 Mitarbeiter zu reduzieren. Der Personalabbau soll durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Vorruhestandsregelungen, normale Fluktuation sowie in geringerem Umfang durch Kündigungen erfolgen. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren. Die gesamten Kosten für den Personalabbau, der bis Ende des Jahres 2008 realisiert sein soll, werden auf rund 1,3 Mrd. € geschätzt.

Alle in Zusammenhang mit dem New Management Model anfallenden Aufwendungen stellen zentrale Kosten dar, die als solche einen Teil des Segments »Van, Bus, Other« darstellen und nicht den operativen Segmenten zugeordnet werden (vgl. Anmerkung 16).

In Zusammenhang mit dem Personalabbau sind im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 Aufwendungen von 145 Mio. € berücksichtigt worden, die innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen werden. Bis zum 30. Juni 2006 waren 2 Mio. € zahlungswirksam. 52 Mio. € und 82 Mio. € sind in den übrigen Verbindlichkeiten bzw. den übrigen Rückstellungen enthalten, von denen 1 Mio. € und 36 Mio. € nicht innerhalb eines Jahres in Anspruch genommen werden. 9 Mio. € sind in den Pensionsverpflichtungen enthalten.

Programme zur Frühpensionierung. Zum 1. Januar 2006 hat der Konzern die Bestimmungen des EITF 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« erstmals angewendet. In diesem Zusammenhang wurden Schätzungen hinsichtlich der Bonuszahlungen und sonstiger Anreize, die Arbeitnehmern im Rahmen der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit, einem Programm zur Frühpensionierung, und anderen ähnlichen Programmen zur Frühpensionierung gewährt werden, geändert. Darüber hinaus war die Bilanzierung von damit in Verbindung stehenden Erstattungsleistungen anzupassen, die unter bestimmten Voraussetzungen von der deutschen Bundesregierung gewährt werden. Durch die Erstanwendung von EITF 05-5 ergab sich aus der Reduzierung der zugehörigen Rückstellung ein Ertrag in Höhe von 166 Mio. € (102 Mio. € nach Steuern und 0,10 € je Aktie), der überwiegend in den Umsatzkosten im ersten Halbjahr 2006 berücksichtigt wurde.

Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group. Im September 2005 hat DaimlerChrysler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen, das eine Reduzierung der inländischen Belegschaft der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht. Der Personalabbau wird dabei überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen erfolgen und soll in der zweiten Hälfte des Jahres 2006 abgeschlossen sein. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren.

Für die in den ersten sechs Monaten des Jahres 2006 unterzeichneten Aufhebungsverträge sind Kosten von 290 Mio. € angefallen. Von diesem Betrag wurden 20 Mio. € in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das zweite Quartal 2006 und 223 Mio. € für das erste Halbjahr 2006 berücksichtigt und überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen. 67 Mio. € stehen aus in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für den Anpassungsfonds ERA (Entgeltrahmenabkommen) zur Verfügung. Dieser im Tarifvertrag geregelte Fonds beruht darauf, dass ein Teil der Lohn- und Gehaltssteigerungen früherer Jahre abgegrenzt wurde und zu einem späteren Zeitpunkt auszubezahlen ist. Auf betrieblicher Ebene wurde vereinbart, dass der Anpassungsfonds bei DaimlerChrysler für Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen Verwendung finden soll. Sollten nach solchen Maßnahmen noch Mittel im Fonds vorhanden sein, werden diese in anderer Form an die Belegschaft weitergegeben. Die Verbindlichkeiten für Ausscheidensvereinbarungen haben sich im ersten Halbjahr des Jahres 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €

Stand per 31. Dezember 2005	600
Zusätzliche Aufwendungen	203
Umbuchungen (ERA)	66
Zahlungen	(585)
Stand per 31. März 2006	284
Zusätzliche Aufwendungen	20
Umbuchungen (ERA)	1
Zahlungen	(154)
Stand per 30. Juni 2006	151

Neuaustrichtung smart. Zu Beginn des Jahres 2005 hat DaimlerChrysler beschlossen, das Produktionsvolumen des smart forfour zu reduzieren sowie die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und die Entwicklung des smart SUV nicht weiter zu verfolgen. Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen entstanden im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2005 Aufwendungen von 311 Mio. € bzw. 1.111 Mio. €.

Infolge von Anpassungen von ursprünglich getroffenen Annahmen für Personalmaßnahmen ergaben sich im ersten Halbjahr 2006 Erträge von 2 Mio. €, die in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

Vor dem Hintergrund der weiterhin rückläufigen Absatzentwicklung des smart forfour hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2006 beschlossen, die Produktion des smart forfour im Jahr 2006 einzustellen, die Marke smart auf den smart fortwo zu fokussieren und die Aktivitäten von smart bis zum Ende des Jahres 2006 in die Mercedes-Benz-Organisation zu integrieren.

Der smart forfour wird im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) hergestellt. DaimlerChrysler und MMC unterzeichneten im März 2006 eine Absichtserklärung, in der die Rahmenbedingungen für die Kündigung dieser Produktionsvereinbarung festgelegt wurden. Im Juni 2006 wurde die Kündigung der Produktionsvereinbarung unterzeichnet. Unter Zugrundelegung dieser Bedingungen ergaben sich im zweiten Quartal bzw. im ersten Halbjahr 2006 Aufwendungen von 1 bzw. 593 Mio. €. Die Aufwendungen entstanden für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten. Die Aufwendungen sind Bestandteil der Umsatzkosten.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 376 Mio. € ergaben sich im ersten Halbjahr 2006 durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Diese Aufwendungen sind als Verminderung der Umsatzerlöse (23 Mio. €) sowie in den Umsatzkosten (154 Mio. €) und in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen (199 Mio. €) berücksichtigt. Als Folge der Anpassung von Einschätzungen erhöhten sich die Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen im zweiten Quartal 2006 um 7 Mio. €.

Im ersten Quartal 2006 wurden des Weiteren Pläne zur Verminderung des Personals am Standort Böblingen beschlossen. Die Leistungen im Rahmen des Personalabbaus beinhalten die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, Placement-Aufwendungen sowie Abfindungszahlungen. Für die Personalmaßnahmen entstanden im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 5 und 26 Mio. €, die in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind.

Im Zusammenhang mit der Produktionseinstellung des smart forfour hat DaimlerChrysler seine Beziehung zu einer VIE beendet und den Anteil des Konzerns an deren Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten vorzeitig abgelöst. Durch die vorzeitige Darlehensablösung reduzierte sich das Finanzergebnis für das zweite Quartal 2006 um 9 Mio. €.

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart und für die Einstellung der Produktion des smart forfour, mit Ausnahme der Aufwendungen für die vorzeitige Darlehensablösung, sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die in Folgeperioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Stand per 1. Januar 2005	-	-	-
Ursprüngliche Aufwendungen	-	286	286
Stand per 31. März 2005	-	286	286
Zusätzliche Aufwendungen	28	271	299
Zahlungen	-	(60)	(60)
Stand per 30. Juni 2005	28	497	525
Erträge durch Anpassung	(4)	(5)	(9)
Zahlungen	(16)	(383)	(399)
Stand per 31. Dezember 2005	8	109	117
Erträge durch Anpassung	(2)	-	(2)
Zusätzliche Aufwendungen	21	807	828
Zahlungen	(2)	(22)	(24)
Stand per 31. März 2006	25	894	919
Erträge durch Anpassung	-	(12)	(12)
Zusätzliche Aufwendungen	5	24	29
Zahlungen	(2)	(341)	(343)
Stand per 30. Juni 2006	28	565	593

Über die im ersten Halbjahr 2006 entstandenen Aufwendungen hinaus erwartet DaimlerChrysler im Verlauf des Jahres 2006 weitere Aufwendungen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Integration der Aktivitäten von smart in die Mercedes-Benz-Organisation stehen sowie zusätzliche Belastungen im Zuge des Personalabbaus. DaimlerChrysler geht davon aus, dass der Zahlungsmittelabfluss für die Sachverhalte, für die per 30. Juni 2006 Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von 593 Mio. € gebildet sind, noch im Jahr 2006 erfolgen wird.

5. Anpassungen aus der Erstanwendung

Aktienorientierte Vergütung. Zum 1. Januar 2006 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode erstmals angewendet. Der Effekt aus der Erstanwendung von SFAS 123R reduzierte das Konzernergebnis im ersten Quartal 2006 um 4 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €).

6. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2006 um 87 Mio. € reduziert. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen durch Wechselkurseffekte.

7. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Juni 2006	31. Dez. 2005
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.633	1.628
Kumulierte Abschreibungen	(981)	(941)
Buchwert	652	687
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.341	2.504
	2.993	3.191

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 30. Juni 2006 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder erworbene und selbst genutzte Software. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2006 waren Zugänge in Höhe von 80 Mio. € zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2006 47 und 100 (2005: 47 und 94) Mio. €.

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, stehen insbesondere im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

8. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Juni 2006	31. Dez. 2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.991	1.906
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.807	2.924
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.166	14.414
Geleistete Anzahlungen	25	47
	18.989	19.291
Erhaltene Anzahlungen	(108)	(152)
	18.881	19.139

9. Zahlungsmittel

Zum 30. Juni 2006 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von 11 (31. Dezember 2005: 92) Mio. €.

10. Eigenkapital

Im ersten Halbjahr des Jahres 2006 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von 23 Mio. € erworben, die zu einem Veräußerungspreis in Höhe von 23 Mio. € an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

Durch Beschlussfassung der Hauptversammlung vom 12. April 2006 wurde DaimlerChrysler ermächtigt, bis zum 12. Oktober 2007 für bestimmte vordefinierte Zwecke eigene Aktien mit einem auf diese Aktien entfallenden Betrag am Grundkapital von höchstens 264 Mio. € – das sind knapp 10% des Grundkapitals per 31. Dezember 2005 – zu erwerben.

Die Hauptversammlung hat ebenfalls beschlossen, 1,527 Mio. € Dividende (1,50 € pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2005 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 13. April 2006 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 12. April 2006 Aktieninhaber waren.

11. Aktienorientierte Vergütung

Im ersten Halbjahr 2006 hat der Konzern im Rahmen des Performance Phantom Share Plans 2,6 (2005: 3,6) Mio. Stück Phantom Shares gewährt.

12. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Juni 2006	31. Dez. 2005
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 12a)	15.284	15.482
Steuern	2.792	3.396
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 12b)	25.029	27.804
	43.105	46.682

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das zweite Quartal 2006 und 2005 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Zweites Quartal 2006			Zweites Quartal 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	204	94	110	184	71	113
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	467	144	323	463	150	313
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(629)	(197)	(432)	(585)	(169)	(416)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	185	57	128	149	49	100
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	68	-	68	72	-	72
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	295	98	197	283	101	182
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	9	-	9	-	-	-
Netto-Pensionsaufwendungen	304	98	206	283	101	182

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das erste Halbjahr 2006 und 2005 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Erstes Halbjahr 2006			Erstes Halbjahr 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	419	191	228	360	141	219
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	941	289	652	919	300	619
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(1.268)	(395)	(873)	(1.155)	(338)	(817)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	376	114	262	301	99	202
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	139	-	139	138	-	138
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	607	199	408	563	202	361
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	13	-	13	-	-	-
Netto-Pensionsaufwendungen	620	199	421	563	202	361

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne 66 und 167 Mio. €. Am 4. Juli 2006 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von 18 Mio. € vorgenommen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das zweite Quartal 2006 und 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Zweites Quartal	
	2006	2005
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	72	68
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	219	223
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(34)	(38)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	82	74
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(17)	(6)
Netto-Aufwendungen	322	321

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das erste Halbjahr 2006 und 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Erstes Halbjahr	
	2006	2005
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	150	134
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	457	439
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(78)	(75)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	171	140
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(31)	(4)
Netto-Aufwendungen	669	634

Die DaimlerChrysler Corporation, eine Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, hat im März 2006 Änderungen bei den Gesundheitsfürsorgeleistungen angekündigt, die aktiven und pensionierten Mitarbeitern der Verwaltung sowie Mitarbeitern des Managements und des oberen Managements gewährt werden. Diese Änderungen sehen vor, dass aktive Mitarbeiter ab dem 1. Januar 2007 Beiträge für Gesundheitsfürsorgeleistungen in Abhängigkeit ihrer Hierarchieebene und ihrer Gehaltsstufe leisten werden. Pensionäre, die noch keinen Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter unter 65 Jahre) werden einen nach dem Einkommen zum Pensionierungszeitpunkt gestaffelten Anteil an den jährlichen Gesundheitskostensteigerungen übernehmen. Pensionäre, die Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter über 65 Jahre) werden anstelle von Leistungen aus einem Gesundheitsfürsorgeplan Zahlungen auf ein Gesundheitsfürsorgekonto erhalten. Aufgrund dieser Änderungen reduzierte sich der Anwartschaftsbarwert der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zum 1. Januar 2006 um voraussichtlich 0,5 Mrd. €. Die Auswirkungen der Neubewertung des Anwartschaftsbarwertes sind ab dem 1. Januar 2006 über die restliche Dienstzeit der aktiven Mitarbeiter ergebniswirksam zu berücksichtigen. Entsprechend werden sich die Netto-Aufwendungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2006 voraussichtlich um 0,1 Mrd. € reduzieren; davon sind im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 21 Mio. € und 39 Mio. € berücksichtigt worden.

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 betragen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen 1 und 2 Mio. €.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in gewissen Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit.

Die Veränderung der Rückstellung für diese Produktgarantien setzt sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	11.632	10.877
Wechselkursveränderungen	(386)	622
Inanspruchnahmen	(2.671)	(2.874)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	2.317	2.419
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(111)	422
Stand zum 30. Juni	10.781	11.466

Darüber hinaus bietet der Konzern seinen Kunden erweiterte Service- und Wartungsverträge an, die separat in Rechnung gestellt werden. Die Umsätze aus diesen Verträgen werden zu Vertragsbeginn abgegrenzt und im Verhältnis der erwarteten Aufwendungen, auf Basis von Erfahrungswerten, über die Vertragslaufzeit vereinnahmt. Diese abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	1.548	1.115
Wechselkursveränderungen	(83)	128
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	342	281
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(248)	(240)
Stand zum 30. Juni	1.559	1.284

13. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Juni 2006	31. Dez. 2005
Anleihen	44.490	47.432
Schuldverschreibungen	8.718	9.104
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.944	17.472
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	548	493
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.259	3.205
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	9	27
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	4.031	3.199
	78.999	80.932

14. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurde im Jahr 1999 gegen die DaimlerChrysler AG beim Landgericht Stuttgart durch ehemalige Aktionäre der Daimler-Benz AG ein Spruchstellenverfahren eingeleitet. Es betrifft die Verschmelzung der Daimler-Benz AG auf die DaimlerChrysler AG in 1998 in Folge des Zusammenschlusses von der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation. Es wurden 1,8% der Daimler-Benz-Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise in DaimlerChrysler-Aktien getauscht. Einige Aktionäre machen geltend, das Verschmelzungsverhältnis entspreche nicht dem Wert der Daimler-Benz-Aktien. Ein vom Gericht beauftragter Sachverständiger hat im Dezember 2005 sein Gutachten vorgelegt. In diesem Gutachten ermittelt der Sachverständige mehrere Alternativwerte für die Festsetzung von Zuzahlungen. Die Alternativen reichen von der Bestätigung des angemessenen Umtauschverhältnisses bis zu erheblichen Zuzahlungen zugunsten der ehemaligen Daimler-Benz-Aktionäre, deren Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise getauscht wurden. DaimlerChrysler hält das vom Unternehmen seinerzeit festgelegte Umtauschverhältnis nach wie vor für angemessen und die vom Gutachter ermittelten abweichenden Alternativwerte für unzutreffend. Das Gericht hat im Juni 2006 einen Vergleich angeregt. DaimlerChrysler hat den Vergleichsvorschlag abgelehnt und erwartet nunmehr den Beschluss des Gerichts, der auch eine über den Vergleichsvorschlag hinausgehende Zahlung vorsehen kann. Im Fall einer für uns ungünstigen Entscheidung beabsichtigen wir die Einlegung von Rechtsmitteln.

Wie bereits berichtet, sind zwei Klagen, die als Sammelklagen deklariert wurden, bei verschiedenen US-Gerichten anhängig, in denen vorgebracht wird, dass die Lackierung von Fahrzeugen der Marken Chrysler, Plymouth, Jeep® und Dodge der Baujahre 1982–1997 sich aufgrund fehlerhafter Lacke, Grundierungen oder Anwendungsverfahren ablöst, abblättert oder abspringt. Die Kläger fordern Schadenersatz sowie Strafschadenersatz, Erstattung der Reparaturkosten oder Reparatur sowie Erstattung der Rechtsanwaltsgebühren und -auslagen. Acht andere bereits berichtete Sammelklagen bezüglich Farbablösungen wurden abgewiesen.

Wie bereits berichtet, sind über 80 als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht anhängig gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, sechs weitere Kraftfahrzeughersteller bzw. Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Mit den Klagen wird geltend gemacht, dass die Beklagten Absprachen getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen, um die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau zu halten. Sie lauten auf Unterlassung sowie auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. Die bei Federal Courts (Bundesgerichten) eingereichten Klagen wurden zu vorprozessualen Zwecken beim U.S. Bezirksgericht für den Bezirk Maine zusammengefasst, und die bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) in Kalifornien eingereichten Klagen wurden beim California Superior Court in San Francisco County zusammengefasst. Im März 2006 bestätigte das Bundesgericht in Maine ausschließlich in Bezug auf den geltend gemachten Unterlassungsanspruch eine landesweit einheitliche Klasse von Käufern und Leasingnehmern und setzte die Entscheidung, ob eine oder mehrere einheitliche Schadensklassen nach einzelstaatlichem Recht bestehen, aus. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

Wie bereits berichtet, untersucht die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), ob die Ad-hoc-Mitteilung der DaimlerChrysler AG vom 28. Juli 2005 über das Ausscheiden von Herrn Prof. Schrempp aus dem Unternehmen zum 31. Dezember 2005 rechtzeitig erfolgte. Sollte die BaFin feststellen, dass die Veröffentlichung nicht ordnungsgemäß erfolgte, könnte gegen DaimlerChrysler ein Bußgeld von bis zu 1 Mio. € festgesetzt werden. In einer damit zusammenhängenden Angelegenheit stellte die Staatsanwaltschaft Stuttgart die zuvor berichtete Untersuchung wegen angeblichen Insiderhandels mit DaimlerChrysler Aktien im Vorfeld der Ad-hoc-Mitteilung durch zwei hochrangige Mitarbeiter des Unternehmens ein. Im April 2006 stellte die Staatsanwaltschaft zudem die zuvor berichteten Ermittlungen wegen angeblicher Weitergabe von Insiderinformationen gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der DaimlerChrysler AG ein. Im März 2006 wurde vom Landgericht Stuttgart, im Rahmen einer Schadenersatzklage von Aktionären der DaimlerChrysler AG wegen der angeblich verspäteten Ad-hoc-Mitteilung, die Zulässigkeit eines Musterverfahrens (KapMuG) festgestellt.

Wie in Anmerkung 31 des Konzernanhangs in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2005 an die SEC (Form 20-F/A vom 30. Juni 2006) beschrieben, sind gegen den Konzern darüber hinaus andere, bereits berichtete rechtliche Verfahren anhängig.

15. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse. Die Verpflichtungen aus der Gewährung von Garantien und ähnlicher Verpflichtungen (ohne Produktgarantien) stellen sich wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Juni 2006	31. Dez. 2005	30. Juni 2006	31. Dez. 2005
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.405	1.819	412	412
Rückkaufverpflichtungen	1.347	1.499	357	406
Sonstige Haftungsverhältnisse	236	249	133	125
	2.988	3.567	902	943

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien für bestimmte Verpflichtungen ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften gegenüber Dritten. Zum 30. Juni 2006 beliefen sich diese Garantien auf 49,5 Mrd. €. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Die DaimlerChrysler AG garantiert gegenüber Dritten im Zusammenhang mit der Beteiligung des Konzerns an Toll Collect Bankkredite bis zu einem Höchstbetrag von 230 Mio. €, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect. Im zweiten Quartal 2006 wurden bestehende und von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 600 Mio. € vorsahen, abgelöst und durch neue von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 230 Mio. € vorsehen, ersetzt. Entsprechend reduzierte sich der Maximalbetrag für die damit im Zusammenhang stehende Garantie, die in der obigen Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« enthalten ist. Die Darlehensrückführung steht im Zusammenhang mit einer im zweiten Quartal 2006 durchgeführten Kapitalerhöhung bei Toll Collect, an der sich der Konzern mit 50% (384 Mio. €) beteiligt hat.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Mehrere bedeutende Zulieferer in der amerikanischen Automobilindustrie, die DaimlerChrysler mit Fahrzeugkomponenten beliefern, haben gesetzliche Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet. Eine länger andauernde Unterbrechung solcher Lieferungen, insbesondere durch Collins & Aikman Corporation und Delphi Corporation, würde die Produktion bestimmter Fahrzeuge der Chrysler Group sowie der Mercedes Car Group unterbrechen. Zur Vermeidung einer solchen Unterbrechung könnte es erforderlich sein, den Zulieferern finanzielle Unterstützung zu gewähren oder andere aufwändige Maßnahmen zu ergreifen.

16. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das zweite Quartal 2006 und 2005 wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Zweites Quartal 2006								
Außenumsätze	12.196	12.444	7.489	3.573	2.860	38.562	-	38.562
konzerninterne Umsätze	1.198	17	1.058	703	499	3.475	(3.475)	-
Umsätze Gesamt	13.394	12.461	8.547	4.276	3.359	42.037	(3.475)	38.562
Operating Profit	807	51	551	422	159	1.990	(133)	1.857
Zweites Quartal 2005								
Außenumsätze	11.712	13.025	7.316	3.169	3.201	38.423	-	38.423
konzerninterne Umsätze	760	5	811	643	600	2.819	(2.819)	-
Umsätze Gesamt	12.472	13.030	8.127	3.812	3.801	41.242	(2.819)	38.423
Operating Profit	12	544	410	385	277	1.628	43	1.671

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Halbjahr 2006 und 2005 wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Erstes Halbjahr 2006								
Außenumsätze	23.833	24.992	14.217	7.076	5.629	75.747	-	75.747
konzerninterne Umsätze	1.885	41	1.708	1.309	933	5.876	(5.876)	-
Umsätze Gesamt	25.718	25.033	15.925	8.385	6.562	81.623	(5.876)	75.747
Operating Profit	129	170	977	870	582	2.728	20	2.748
Erstes Halbjahr 2005								
Außenumsätze	21.274	23.756	13.351	6.164	5.622	70.167	-	70.167
konzerninterne Umsätze	1.581	9	1.509	1.215	984	5.298	(5.298)	-
Umsätze Gesamt	22.855	23.765	14.860	7.379	6.606	75.465	(5.298)	70.167
Operating Profit (Loss)	(942)	796	1.108	713	511	2.186	113	2.299

Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Führungsmodell vorgestellt. Im Rahmen dieses neuen Führungsmodells hat der Konzern unter anderem die Zusammensetzung der Segmente geändert und berichtet die Transporter- und Busaktivitäten zusammen mit dem Segment Übrige Aktivitäten. Als Folge dessen wurde das Segment Nutzfahrzeuge in Truck Group und das Segment Übrige Aktivitäten in Van, Bus, Other umbenannt. Die Segmentangaben für das Jahr 2005 wurden entsprechend an die veränderte Segmentzusammensetzung angepasst. Da es sich bei dem neuen Führungsmodell um eine Restrukturierung zentra-

ler Funktionen handelt, sind die hierdurch entstandenen Aufwendungen als Aufwendungen der Zentrale erfasst (145 Mio. € im zweiten Quartal 2006), die Teil des Segments Van, Bus, Other ist (vergleiche hierzu auch Anmerkung 4).

Bei der Mercedes Car Group entstanden im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 20 Mio. € und 223 Mio. € im Zusammenhang mit Personalmaßnahmen. Weitere Aufwendungen von 13 (2005: 311) Mio. € und von 993 (2005: 1.111) Mio. € resultierten im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 aus der Entscheidung die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. durch die Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart; hiervon entfielen in den entsprechenden Zeiträumen 5 (2005: 12) Mio. € und 159 (2005: 526) Mio. € auf die zahlungsunwirksame Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie 8 (2005: 299) Mio. € und 834 (2005: 585) Mio. € auf die Bildung von Rückstellungen für Sachverhalte, die in zukünftigen Perioden zu Zahlungen führen (siehe Anmerkung 4).

Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other enthält im zweiten Quartal und im ersten Halbjahr 2006 das anteilige Ergebnis der Beteiligung an der EADS in Höhe von 231 (2005: 154) Mio. € und 431 (2005: 386) Mio. €.

Die im ersten Quartal 2006 veräußerten Off-Highway Aktivitäten haben den Operating Profit des Segments Van, Bus, Other mit 234 Mio. € positiv beeinflusst (vgl. Anmerkung 2).

Aus der bereits berichteten Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im ersten Quartal 2005 im Segment Truck Group ein Ertrag in Höhe von 276 Mio. €.

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste ergibt sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2006	2005	2006	2005
Operating Profit der Segmente	1.990	1.628	2.728	2.186
Eliminierungen	(133)	43	20	113
Konzern-Operating Profit	1.857	1.671	2.748	2.299
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(290)	(283)	(612)	(572)
Zinsen und ähnliche Erträge	226	153	408	297
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(327)	(237)	(623)	(423)
Übriges Finanzergebnis	769	(66)	708	29
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(6)	(2)	(7)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(126)	(96)	(244)	(250)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste	2.108	1.136	2.383	1.373

17. 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 Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R wie folgt:

Werte in Millionen € bzw. Millionen Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	Zweites Quartal		Erstes Halbjahr	
	2006	2005	2006	2005
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »basic earnings per share«	1.810	737	2.113	1.025
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-	-
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »diluted earnings per share«	1.810	737	2.113	1.025
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.021,4	1.012,7	1.019,9	1.012,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	3,8	-	6,2	1,5
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.025,2	1.012,7	1.026,1	1.014,2
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R				
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	1,77	0,73	2,07	1,01
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	1,77	0,73	2,06	1,01

Stock-Options, die zum Bezug von 62,7 Mio. bzw. 85,3 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) für das zweite Quartal 2006 und 2005 (46,9 Mio. und 66,1 Mio. Aktien für das erste Halbjahr 2006 und 2005) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

Investor Relations

Stuttgart

Telefon 0711 17 92261, 17 95277 oder 17 95256
Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter www.daimlerchrysler.com

Konzeption und Inhalt

DaimlerChrysler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Form 20-F (englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Umweltbericht (deutsch und englisch)
- Bericht zur gesellschaftlichen Verantwortung (deutsch und englisch)
- Bericht zur Nachhaltigkeit (deutsch und englisch)

www.daimlerchrysler.com/investor

Zwischenbericht Q2 2006

27. Juli 2006

Zwischenbericht Q3 2006

25. Oktober 2006

Jahrespressekonferenz /
Telefonkonferenz für Analysten
und Investoren

14. Februar 2007

Geschäftsbericht 2006

27. Februar 2007

Hauptversammlung
Messe Berlin

4. April 2007

Zwischenbericht Q1 2007

26. April 2007

Zwischenbericht Q2 2007

26. Juli 2007

Zwischenbericht Q3 2007

25. Oktober 2007

